

В поисках джипа

■ ВЛАДИМИР САЛМИН

Новое, четвертое поколение культового внедорожника Mitsubishi Pajero сохранило верность традициям истинных джипов. В России без джипов не обойтись.



Нынешнее автомобилестроение сводится к тому, что настоящих внедорожников становится все меньше, особенно в доступных классах и за нормальные деньги (китайские — не в счет). Плохих дорог на основных рынках сбыта практически не осталось, и переплачивать за автомобиль, чтобы получить высокую проходимость, никто не хочет. Между тем для России такие машины остаются самыми естественными. Настоящие джипы нам нужны, чтобы преодолевать снег зимой и распутицу весной и осенью, а летом выезжать на лоно природы и не бояться там застрять. Кроссоверы (американское название похожих на джипы автомобилей с облегченным полным приводом), вытесняющие повсеместно внедорожники, на такое не способны. Полный привод нужен им, чтобы устойчиво держаться на скользкой дороге и преодолевать легкое бездорожье, по нашим меркам весьма условное. Я пробовал в разное время пробраться к обычной подмосковной даче зимой на Nissan Qashqai и Murano, Honda CR-V, Hyundai Tucson, Chevrolet Captiva, Kia Sorento, Dodge Nitro, Mazda CX-7 — они застревают и буксуют, как обычные легковушки. Потому в полном приводе нам по-прежнему желательно иметь дополнительную, раздаточную коробку и устройства, бло-



кирующие оси и каждое колесо, а заднюю и высокую посадку автомобиля.

Конечно, можно купить VW Touareg, Range Rover, Toyota Land Cruiser, Porsche Cayenne. Но большинству эти автомобили не по карману. А придуманный специально для небогатых фермеров другой замечательный король внедорожия — Land Rover Defender — не слишком комфортен и совсем не авангажен. Mitsubishi Pajero остается на этом фоне оптимальным и чуть ли не единственным достойным выбором. При этом что его новая генерация заметно отличается от Pajero предыдущих выпусков.

Красив и серьезен

Новый Pajero элегантен, легок, современен, представитель, спортивен. И в то же время лишен ложного лоска паркетников, столь модного ныне в классе его собратьев. Создатели не пошли за трендом и не стали смягчать внедорожный образ автомобиля. А как только сядешь за руль или на пассажирское место, понимаешь: это серьезная и бескомпромиссная машина. Благодаря верности традициям Pajero остался культовым автомобилем. Mitsubishi выпускает его 25 лет, и высокий спрос на модель практически на всем жизненном

цикле позволяет каждой очередной генерации существовать чуть дольше принятого в автостроении — 8–9 лет вместо 5–7. Предыдущий Ражего называли бегемотом — за излишнюю одутловатость. Новый, по сообщению завода, заимствовал от прежнего только 22% деталей.

Когда сидишь за рулем этого нового короля бездорожья, кажется, что управляешь монстром: сейчас он разгребет ползющие вокруг него легковушки и двинется в болота. Это из-за посадки и особых приемов вождения. В действительности автомобиль необычайно маневрен, стремителен и легок, особенно с мотором 3,8 л и 250 л.с. Чтобы сдерживать его норы, нужна аккуратная работа педалью газа. Короткий ход руля из одного крайнего положения в другое сделал машину еще более спортивной, верткой, подвижной. Машина интуитивно понятна с первого раза. У нее появился мягкий, кошачий ход. Удивляет, что при таком моторе, габаритах и весе у Ражего необычайно малый расход топлива. Проезжаешь почти сто километров, а стрелка едва отходит от прежней отметки. Чтобы ехать резво и легко, но экономично, ему достаточно периодически слегка поддавать газа — автомобиль катится сам даже в полностью груженом состоянии. А уже

на двух тысячах оборотов появляется особо отстроенный низкий рык мотора, который, несомненно, потрафит поклонникам этой модели. Если давить на газ и на тормоз, расход повышается до 20–22 л.

И все же он другой

О важном для кроссоверов комфорте не забыли и здесь, сделав профессиональный внедорожник абсолютно современным и продвинутым. У нового Ражего богатое бортовое оснащение: навигация с жестким диском в 30 Гб, музыкальный сервер, камера заднего вида, аудиосистема Rockford класса премиум с 12 динамиками и мощностью 860 Вт, информационно-развлекательная система для пассажиров. Появился полноценный третий ряд сидений, телевизор для задних пассажиров и затемненные стекла (в дорогой комплектации), свой климат для каждого пассажира и водителя, хотя классический недостаток большинства полноценных джипов заключается в том, что на задних сиденьях, особенно третьего ряда, в мороз мерзнут ноги, а в жару совершенно нечем дышать.

Современный дисплей демонстрирует режим и график движения, динамику изменения температуры за бортом, кривые расхода топлива по дням и средней скоро-

сти передвижения, уровни преодоления бродов и возвышенностей. В городе эти графики можно использовать для вычисления времени в пути с учетом пробок и выбирать, как лучше ехать в тот ли иной день и час: на машине или на метро. С их помощью можно точно узнать, когда будет в нужном месте.

А вечером на стоянке машина превращается в кинотеатр с шикарным долби-звуком. Притом что все главные свойства истинного джипа в ней сохранены и развиты. По-прежнему в сторону, а не вверх открывается задняя дверь, запасное колесо закреплено снаружи, остались удобные дополнительные ручки в салоне (про которые многие джипы давно забыли). Есть такая даже для водителя. Вдвое увеличено количество оцинкованных деталей кузова. Внедорожное назначение машины было для разработчиков действительно главным. Правда, для повышения комфорта раму заменили несущим кузовом, а колеса стали полностью независимыми. Капот из алюминия облегчил переднюю часть и улучшил управляемость. Есть даже боковые подлокотники на заднем сиденье, а все главные переключатели дублируются на руле. Давно и часто используя разные автомобили для дальних поездок, могу со

Цены на автомобили данного класса в России (руб.)	
Модель	Цена
Mitsubishi Pajero	1 342 412—1 720 828
	
Jeep Grand Cherokee	1 383 000—1 859 000
	
Nissan Pathfinder	1 232 500—1 527 000
	
Land Rover Discovery 3	1 420 000—1 750 000
	
Toyota Land Cruiser Prado	1 625 000
	

всей ответственностью заявить: Pajero максимально подготовлен для путешествий и шаштаны где попало. И в него почему-то не страшно забираться в грязной обуви. В общем, теперь сразу и не скажешь, чего в новом флагмане марки больше — внедорожных свойств или комфортабельности. Но черный фрак и респектабельность, безусловно, ему к лицу.



Весенняя распутица

У Pajero почти нет переднего свеса, и колеса с мощными арками придают ему вид спортивной и высокоскоростной машины. Отсутствие свеса одновременно улучшает и лазабельные характеристики джипа. Но главное для него — полный привод: самый продвинутый и тоже нового поколения. С раздаточной коробкой, понижающими передачами и четырьмя режимами передвижения, начиная от «простого» привода на одну ось и кончая всеми ведущими колесами, с принудительной блокировкой заднего дифференциала с помощью кнопки на панели. Причем схема подключения колес и блокировок показывается на дисплее.

И всем этим замечательно (лучше водителя) управляет адаптивный гидромеханический автомат, который (тогда редкий случай) все делает быстро, умно, выверенно и оптимально. В грязи — не хуже классической механики. И при этом он обеспечивает идеальный выбор нужной передачи, автоматически настраиваясь на стиль вождения.

Заново настроены и подкорректированы системы динамической стабилизации курсовой устойчивости, противобуксовочная и помощи торможению двигателем на спуске по бездорожью. Благодаря такому приводу и трансмиссии у автомобиля со-

хранены чуть ли не лучшие внедорожные характеристики в классе. Удивляться, собственно, нечему: Mitsubishi 70 лет строит такие автомобили.

Для России

Pajero — внедорожник, который действительно используют по прямому назначению. Исследования компании показывают, что 43% владельцев нарочно съезжают на нем с проторенной дороги. У «паркетников» таких только 5%. И 85% используют Pajero для перевозки громоздких грузов. Он также одно из основных транспортных средств, которые используются в качестве служебного внедорожника. В Mitsubishi ожидают, что 70% прежних владельцев опять купят новую модель.

Pajero четвертого поколения задает новые стандарты в среднем классе по всем параметрам — от внешнего вида до технической оснащенности, и их, несомненно, будут стараться освоить другие производители. При этом «Рольф», главный дистрибьютор марки, предлагает не только крутые комплектации, на которых компания могла бы безбедно и с запасом спроса существовать, но и бюджетные модификации с дизелем 3,2 л и мощностью 165 л.с. Причем двигатель поставляется в варианте для стран с холодным климатом и адаптирован к нашей соларке. ■

Профиль

14 апреля 2008 г.

В поисках джипа

Новое, четвертое поколение культового внедорожника **Mitsubishi** Pajero сохранило верность традициям истинных джипов. В России без джипов не обойтись.

Нынешнее автомобилестроение сводится к тому, что настоящих внедорожников становится все меньше, особенно в доступных классах и за нормальные деньги (китайские - не в счет). Плохих дорог на основных рынках сбыта практически не осталось, и переплачивать за автомобиль, чтобы получить высокую проходимость, никто не хочет.

Меж тем для России такие машины остаются самыми естественными. Настоящие джипы нам нужны, чтобы преодолевать снег зимой и распутицу весной и осенью, а летом выезжать на лоно природы и не бояться там застрять. Кроссоверы (американское название похожих на джипы автомобилей с облегченным полным приводом), вытесняющие повсеместно внедорожники, на такое не способны.

Полный привод нужен им, чтобы устойчиво держаться на скользкой дороге и преодолевать легкое бездорожье, по нашим меркам весьма условное. Я пробовал в разное время пробраться к обычной подмосковной даче зимой на Nissan Qashqai и Murano, Honda CR-V, Hyundai Tucson, Chevrolet Captiva, Kia Sorento, Dodge Nitro, Mazda CX-7 - они застревают и буксуют, как обычные легковушки. Потому в полном приводе нам по-прежнему желательно иметь дополнительную, раздаточную коробку и устройства, блокирующие оси и каждое колесо, а заодно и высокую посадку автомобиля.

Конечно, можно купить VW Touareg, Range Rover, Toyota Land Cruiser, Porsche Cayenne. Но большинству эти автомобили не по карману. А придуманный специально для небогатых фермеров другой замечательный король внедорожья - Land Rover Defender - не слишком комфортен и совсем не авантажен. **Mitsubishi** Pajero остается на этом фоне оптимальным и чуть ли не единственным достойным выбором. Притом что его новая генерация заметно отличается от Pajero предыдущих выпусков.

Красив и серьезен

Новый Pajero элегантен, легок, современен, представительен, спортивен. И в то же время лишен ложного лоска паркетников, столь модного ныне в классе его собратьев. Создатели не пошли за трендом и не стали смягчать внедорожный образ автомобиля. А как только садишься за руль или на пассажирское место, понимаешь: это серьезная и бескомпромиссная машина. Благодаря верности традициям Pajero остался культовым автомобилем. **Mitsubishi** выпускает его 25 лет, и высокий спрос на модель практически на всем жизненном

цикле позволяет каждой очередной генерации существовать чуть дольше принятого в автостроении - 8-9 лет вместо 5-7. Предыдущий Pajero называли бегемотом - за излишнюю одутловатость. Новый, по сообщению завода, заимствовал от прежнего только 22% деталей.

Когда сидишь за рулем этого нового короля бездорожья, кажется, что управляешь монстром: сейчас он разгребет ползающие вокруг него легковушки и двинется в болота. Это из-за посадки и особых приемов вождения. В действительности автомобиль необычайно маневрен, стремителен и легок, особенно с мотором 3,8 л и 250 л. с. Чтобы сдержать его норы, нужна аккуратная работа педалью газа. Короткий ход руля из одного крайнего положения в другое сделал машину еще более спортивной, верткой,

подвижной. Машина интуитивно понятна с первого раза. У нее появился мягкий, кошачий ход. Удивляет, что при таком моторе, габаритах и весе у Ражеро необычайно малый расход топлива. Проезжаешь почти сто километров, а стрелка едва отходит от прежней отметки. Чтобы ехать резво и легко, но экономично, ему достаточно периодически слегка поддавать газа - автомобиль катится сам даже в полностью груженом состоянии. А уже на двух тысячах оборотов появляется особо отстроенный низкий рык мотора, который, несомненно, потрафит поклонникам этой модели. Если давить на газ и на тормоз, расход повышается до 20-22 л.

И все же он другой

О важном для кроссоверов комфорте не забыли и здесь, сделав профессиональный внедорожник абсолютно современным и продвинутым. У нового Ражеро богатое бортовое оснащение: навигация с жестким диском в 30 Гб, музыкальный сервер, камера заднего вида, аудиосистема Rockford класса премиум с 12 динамиками и мощностью 860 Вт, информационно-развлекательная система для пассажиров. Появился полноценный третий ряд сидений, телевизор для задних пассажиров и затемненные стекла (в дорогой комплектации), свой климат для каждого пассажира и водителя, хотя классический недостаток большинства полноценных джипов заключается в том, что на задних сиденьях, особенно третьего ряда, в мороз мерзнут ноги, а в жару совершенно нечем дышать.

Современный дисплей демонстрирует режим и график движения, динамику изменения температуры за бортом, кривые расхода топлива по дням и средней скорости передвижения, уровни преодоления бродов и возвышенностей. В городе эти графики можно использовать для вычисления времени в пути с учетом пробок и выбирать, как лучше ехать в тот ли иной день и час: на машине или на метро. С их помощью можно точно узнать, когда будешь в нужном месте.

А вечером на стоянке машина превращается в кинотеатр с шикарным долби звуком. Притом что все главные свойства истинного джипа в ней сохранены и развиты. По-прежнему в сторону, а не вверх открывается задняя дверь, запасное колесо закреплено снаружи, остались удобные дополнительные ручки в салоне (про которые многие джипы давно забыли). Есть такая даже для водителя. Вдвое увеличено количество оцинкованных деталей кузова. Внедорожное назначение машины было для разработчиков действительно главным. Правда, для повышения комфорта раму заменили несущим кузовом, а колеса стали полностью независимыми. Капот из алюминия облегчил переднюю часть и улучшил управляемость. Есть даже боковые подлокотники на заднем сиденье, а все главные переключатели дублируются на руле. Давно и часто используя разные автомобили для дальних поездок, могу со

всей ответственностью заявить: Ражеро максимально подготовлен для путешествий и шаштанья где попало. И в него почему-то не страшно забираться в грязной обуви. В общем, теперь сразу и не скажешь, чего в новом флагмане марки больше - внедорожных свойств или комфортабельности. Но черный фрак и респектабельность, безусловно, ему к лицу.

Весенняя распутица

У Ражеро почти нет переднего свеса, и колеса с мощными арками придают ему вид спортивной и высокоскоростной машины. Отсутствие свеса одновременно улучшает и лазательные характеристики джипа. Но главное для него - полный привод: самый продвинутый и тоже нового поколения. С раздаточной коробкой, понижающими передачами и четырьмя режимами передвижения, начиная от "простого" привода на одну ось и кончая всеми ведущими колесами, с принудительной блокировкой заднего дифференциала с помощью кнопки на панели. Причем схема подключения колес и блокировок показывается на дисплее.

И всем этим замечательно (лучше водителя) управляет адаптивный гидромеханический автомат, который (тот редкий случай) все делает быстро, умно, выверенно и оптимально. В грязи - не хуже классической механики. И при этом он обеспечивает идеальный выбор нужной передачи, автоматически настраиваясь на стиль вождения.

Заново настроены и подкорректированы системы динамической стабилизации курсовой устойчивости, противобуксовочная и помощи торможению двигателем на спуске по бездорожью. Благодаря такому приводу и трансмиссии у автомобиля сохранены чуть ли не лучшие внедорожные характеристики в классе. Удивляться, собственно, нечему: **Mitsubishi** 70 лет строит такие автомобили.

Для России

Rajero - внедорожник, который действительно используют по прямому назначению. Исследования компании показывают, что 43% владельцев нарочно съезжают на нем с проторенной дороги. У "паркетников" таких только 5%. И 85% используют Rajero для перевозки громоздких грузов. Он также одно из основных транспортных средств, которые используются в качестве служебного внедорожника.

В **Mitsubishi** ожидают, что 70% прежних владельцев опять купят новую модель.

Rajero четвертого поколения задал новые стандарты в среднем классе по всем параметрам - от внешнего вида до технической оснащенности, и их, несомненно, будут стараться освоить другие производители. При этом "Рольф", главный дистрибьютор марки, предлагает не только крутые комплектации, на которых компания могла бы безбедно и с запасом спроса существовать, но и бюджетные модификации с дизелем 3,2 л и мощностью 165 л. с. Причем двигатель поставляется в варианте для стран с холодным климатом и адаптирован к нашей солярке.