

Держатель имиджа

Не так уж и много в этом мире осталось автомобилей, на которых без специальной подготовки можно смело отправляться на бездорожье. Ну, разве что шины позубастее обуть. А большинство из этих последних могилок в основе своей сохраняют конструкцию чуть ли не пятидесятилетней давности. Но, оказывается, не все потеряно: компания Mitsubishi выпустила на российский рынок новый Pajero Sport — достойный продолжатель вездеходных традиций фирмы



текст: Алексей ТОПУНОВ
фото: Роман ТАРАСЕНКО

Поджарый. Уж простите за невольный каламбур, но именно этим словом можно коротко охарактеризовать внешность нового Mitsubishi Pajero Sport. Да, на фоне припаркованных рядом с ним на стоянке дилерского центра обычных Pajero его экстерьер несколько скромнее. В отличие от них он не играет перенакачанными «мышцами», надутыми арками колесных ниш и не соблазняет проходящих мимо девушек сложными переходами линий на кузовных панелях. Тем не менее его облик выражает своеобразную мощь. Причем мощь истинного покорителя вездорожья, а не денди с городских улиц. Это все равно, что сравнивать рельефно-бугристую фигуру тяжелоатлета с подтянутостью и легкостью альпиниста. Ко-

нечно, восприятие внешнего вида автомобиля для каждого человека сугубо индивидуально. Кто-то может сказать, что немного тривиально и безлико, а кто-то может упрекнуть Pajero Sport в несоблюдении пропорций современного дизайна (слишком узкий и относительно низкий силуэт кузова при достаточно большой габаритной длине). Но, я думаю, что все, даже самые отъявленные скептики, согласятся, что вездорожного шарма в дизайне этого автомобиля столько, что заочный вопрос о его возможностях в отношении проходимости даже обсуждению не подлежит. Один только запас пространства между колесными арками и немалого размера штатными колесами чего стоит. Я, например, не удержался и сразу попытался прикинуть, какого размера вездорожные покрышки мож-

но сюда установить, не подвергая автомобиль лифтингу. На глазок 31-я резина, пожалуй, поместится легко.

Тайны генеалогии

Впрочем, неплохую теоретическую подготовку по предмету проходимости демонстрировал и Mitsubishi Pajero Sport предыдущего поколения. Что и неудивительно, достаточно совершить краткий экскурс в историю появления машины. После смены нескольких поколений стартовавший еще в далеком 1982 году собственно Pajero приобрел имидж добротного вездорожника, но уж слишком пафосного и к тому же совсем недешевого. И, как говорится, по заявкам трудящихся, специалисты Mitsubishi в 1996-м представили сразу две модели, подходящие на звание

утилитарных. Первый — это не менее известный у нас, чем Pajero, пикап L200 и построенный на его базе предшественник нашего героя — Pajero Sport первого поколения (у себя на родине и за океаном он нес гордое, но при этом трагическое имя Challenger). В обеих моделях используется солидный технический потенциал конструкции Pajero первых двух поколений. А разница между пикапом и универсалом, за исключением типа кузова, была совсем небольшая. И тот, и другой имели несущую раму, переднюю подвеску с торсионным упругим элементом и систему полного привода, работающую по схеме Part-time (основная ведущая ось — задняя, полный привод подключается жестко принудительно). Только подвеска задних колес различалась по своей конструкции: грузовичок имел рессо-





На водительском месте с должным комфортом устроится человек любого роста



Второй ряд сидений может перемещаться вперед-назад в широком диапазоне

ры, а мост пассажирской модели — пружины. Особую популярность машины приобрели в Штатах за океаном, где подобный подход к созданию внедорожников скорее правило, нежели исключение.

А вот с появлением второй инкарнации Pajero с приставкой Sport производитель явно не торопился. На фоне того, что новый пикап L200 увидел свет еще в 2006-м, выглядело это немного странно, и в среде автомобильных знатоков будущему модели уже играли траурный марш. Но, похоже, рано. Новый Mitsubishi Pajero Sport был показан публике, и не где-нибудь в Детройте, а на Московском мотор-шоу в прошлом году. Ценят производители подобных машин наш рынок! Но еще более интересная деталь в маркетинге фирмы — это то, что в Северной Америке данный автомобиль продаваться не будет. Янки, как и прежде, будут довольствоваться Pajero Sport предыдущего поколения. Собственно, родовая новинка от этого практически не пострадала — в основе машины все тот же пикап L200, правда, уже второго поколения.

Как и предшественник, новый Pajero Sport наряду с достоинствами от родства с пикапом перенял и его недостатки. Например, один из них проявляется сразу — это удобство входа-выхода. Водруженный на мощную раму кузов

находится на солидном расстоянии от земной тверди, и запрыгнуть в его чрево, просто перекинув через порог ноги, даже с моим почти 180-сантиметровым ростом, легко не получится. Заметным подспорьем в этом нелегком деле служит узенькая подножка, примостившаяся под самым срезом порога. Но даже с использованием дополнительной точки опоры проникновение хрупкой девушки в узкой мини-юбке внутрь автомобиля представляет сногшибательное зрелище и заслуживает отдельного повествования.

Национальные особенности

А вот к обустройству на водительском месте претензий минимум, и самая главная из них — типично японская экономия на продольной регулировке рулевой колонки. Впрочем, здесь ее отсутствие несильно сказывается на эргономике. Диапазоны и количество регулировок шикарного, из белой кожи водительского кресла позволяют удобно устроиться за рулем человеку практически любой комплекции.

Немного подкачала вместимость второго ряда сидений. Сказалась национальная составляющая автомобиля. Созданная с учетом требований рынков азиатских стран машина отличается скромным габаритом по ширине и, как следствие, не самым широким в

сегменте задним диваном. То есть два человека на галерке будут чувствовать себя почти по-царски — свободного пространства в продольном направлении здесь предостаточно, да и сиденье, разделенное в пропорции 60 на 40, может смещаться вперед-назад более чем на 30 см. Но третий, если он, конечно, не ребенок, здесь явно лишний — твердое чувство плеча ближнего на протяжении длительного времени не всегда приносит только положительные эмоции.

Изучая Pajero Sport изнутри, все время ловил себя на чувстве дежа вю. Что-то подобное я уже встречал, и не раз. Ну ладно, центральная консоль с тремя большими крутящими управления климатом применяется на многих моделях Mitsubishi. Да и следование корпоративному духу фирмы в остальных элементах отделки интерьера прослеживается невооруженным глазом. Но вот общая композиция? Ба! Да это же в чистом виде кабина Mitsubishi L200! Даже жесткие пластики той же цветовой гаммы и фактуры!

Впрочем, после поворота ключа в замке зажигания на позицию «старт» все рассуждения об унификации как-то отошли на второй план. Двигатель, проснувшийся под капотом Pajero Sport, не доступен для L200 ни за какие дополнительные деньги. 3,2-литровый турбодизель мощностью 170 л.с. и максимальным крутящим моментом 373 Нм — неплохой агрегат для серьезного внедорожного автомобиля. В роли первого звена, отвечающего за передачу крутящего момента от двигателя на ведущие колеса, в нашем случае высту-

пает гидромеханический автомат. Ну что же, селектор в положение D, и вперед. Уже первые километры пути заставили лишний раз заглянуть в документы на автомобиль. А точно объем двигателя 3,2 л? Или все-таки меньше? Да нет, все правильно, и двигатель тот, и мощность соответствует. Но вот динамика, даже в режиме кик-даун, честно говоря, не впечатлила. И виноват в этом вовсе не турбодизель, который свои паспортные данные обрабатывает на все сто. Похоже, заметная доля его усилий остается где-то в недрах гидромеханической трансмиссии. При движении в автоматическом режиме Гидротрансформатор аккуратно сглаживает не только все толчки при переключении передач, но и старательно оберегает экипаж от излишних нагрузок при резких ускорениях. Впрочем, спокойному водителю мягкая работа автомата даже понравится, да и много вы видели серьезных джиперов, играющих в «шашки» на городских улицах? Но уж если очень захотелось, можно просто взять управление сменной передач в свои руки, благо такой режим в АКП Mitsubishi Pajero Sport присутствует.

В нашей стране, как это ни странно, асфальт рано или поздно заканчивается, да и мне, в силу своей профессии, не терпелось проверить Pajero Sport на заветных косогорах. Да еще и погода старалась вовсю: непрекращающийся уже вторые сутки ливень сделал свое дело, превратив относительно проезжую грунтовку в мыльно-глинистый раствор с глубокими колеями. Но для нас чем труднее, тем лучше — не это ли самое достойное испытание



Доходчивая пиктограмма на панели приборов отражает режим работы трансмиссии



Чтобы заблокировать задний дифференциал, достаточно нажать клавишу на торпедо



За изменение режимов работы трансмиссии отвечает обычный рычаг



Дизайн интерьера Pajero Sport почти целиком позаимствован у пикапа L200



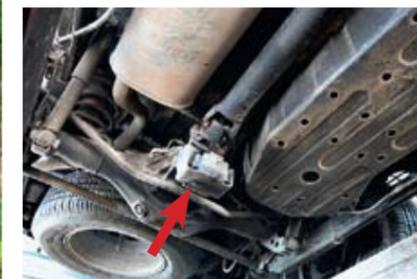
В суфлерской будке над центральным торпедо есть и компас и альтиметр



Штатная защита силового агрегата и выглядит внушительно, и от грязи спасает



Все основные узлы и агрегаты, включая выпускную систему, спрятаны в недра рамы



Активатор блокировки дифференциала заднего моста можно было бы разместить и повыше



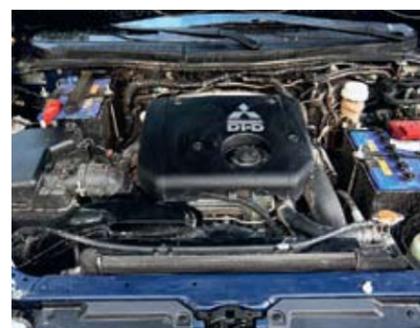
Буксировочная проушина хорошо замаскирована: если не знать — сразу не найдешь

Технические характеристики Mitsubishi Pajero Sport

Модификация	3.2
Двигатель	турбодизель
Рабочий объем, см ³	3200
Расположение/количество цилиндров	рядный/4
Мощность, кВт (л.с.) при об/мин	120 (163) при 3500
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	343 при 2000
Коробка передач	механическая 5-ступенчатая
Передаточные числа:	
I	2,942
II	1,495
III	1,000
IV	0,731
Задний ход	2,720
Главная передача	4,100
Передаточные отношения в РК	
I	1,000
II	1,900
Привод	полный
Подвеска передняя	независимая, пружинная
Подвеска задняя	зависимая, пружинная
Тормозные механизмы спереди	дисковые вентилируемые
Тормозные механизмы сзади	барабанные
Максимальная скорость, км/ч	178
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,3
Расход топлива город/трасса, л/100 км	10,5/7,9
Топливо/емкость топливного бака, л	Д/70
Тип кузова	универсал
Количество дверей/мест	5/5
Длина/ширина/высота, мм	4695/1815/1800
Колесная база, мм	2800
Колея спереди/сзади, мм	1520/1515
Дорожный просвет, мм	215
Шины спереди/сзади	265/65 R 17
Снаряженная масса, кг	2195
Полная масса, кг	2710
Объем багажника, л	663-1789
Цена, руб.	от 1 319 000



Объем багажника можно увеличить более чем вдвое, сложив второй ряд кресел



Для объема 3,2 л мощность двигателя невелика — 170 л.с. Зато крутящий момент — 373 Нм

для наследника чемпиона «Дакара»? Кстати, прежде чем покинуть твердую поверхность и окунуться в глинистое месиво, необходимо привести в полную боевую готовность внедорожный арсенал автомобиля. А в этом плане новинке есть чем похвастаться — в отличие от предшественника, где полный привод назывался Easy Select 4WD и отличался от обычного Part-time только тем, что допускал подключение переднего моста на скоростях до 100 км/ч, Sport второго поколения получил продвинутый Super Select 4WD. Кроме трех основных режимов работы (только задний привод, жестко подключенный передний мост и понижающий ряд трансмиссии), у нашего героя есть возможность задействовать полный привод и на асфальте, когда крутящий момент между осями распределяется через межосевой дифференциал. Неплохое подспорье, особенно зимой, когда наледи и сугробы на дорогах чередуются с сухим покрытием.

Итак, проведя необходимые манипуляции с рычагом раздаточной коробки (кстати, это можно делать и на ходу), вырливаю на своеобразный грязевой полигон. Вот где

Ражеро Sport оказался в родной стихии. Разбрызгивая грязь, он легко взял первый глинистый подъем, преодолел достаточно крутой косогор, продемонстрировав всем окружающим свои хода подвесок, и нырнул в глубокую колею. Честно говоря, погружение в колею не входило в мои планы, просто штатная с дорожным рисунком протектора резина не смогла зацепиться за ее бровку, и автомобиль просто сполз, а затем выбросил пару фонтанов жидкой грязи из-под колес и встал. Но положение вовсе не стало критическим — есть еще у нас козыри в рукавах. Включаем понижающий ряд и нажимаем клавишу блокировки дифференциала заднего моста. Чуть газу, и машина, пофыркивая дизелем, продолжила путь. Ставлю задачу сложнее — та же колея, но уже на подъеме, и здесь Ражеро Sport оказался на высоте. Эх, резину бы правильную, и тогда — здравствуй, пикник на недоступном для простых смертных лесном озерце. Но даже и на штатных колесах с буераками и разбитыми грунтовыми новичок справляется без излишней суеты. А как отлично подходит для этого алгоритм работы АКП, который немного раз-

дражал на асфальте. И как хорошо, что в автомобиле минимум электроники — ни одна из привычных для современного внедорожника уздечек не мешает брать ходом тяжелые препятствия и не пресекает пробуксовку колес в самое неподходящее для этого время.

Дебет с кредитом

После убедительной демонстрации возможностей автомобиля на бездорожье взгляд на некоторые его недостатки на асфальте кардинально изменился. Подумаешь, руль немного длинноват, крены в поворотах заметны и автомат задумчивый! Все это практически не мешает поддерживать на шоссе крейсерскую скорость заметно выше 100 км/ч, достаточно точно проходить сложные повороты и не обращать внимание на состояние дорожного полотна. К тому же всегда тешит душу осознание того, что там, где дорога для большинства кончается, для Ражеро Sport начинается самое интересное. Остается только оплатить это удовольствие, оставив у дилера сумму в 1 320 000 — 1 480 000 руб. в зависимости от приглянувшейся комплектации. **ORD**