



тест-драйв

БОЛЬШОЙ БЫСТРЫЙ SPORT

Где можно проехать на новом Mitsubishi Pajero Sport

Технические характеристики

Длина **4695** мм
Ширина **1815** мм
Высота **1840** мм
Колесная база **2800** мм
Максимальная полная масса **2710** кг
Объем багажника: от **714** до **1813** л
Двигатель: дизель с турбонаддувом (**3,2** л, **163** л. с., **343** Н*м)
Максимальная скорость **178** км/ч
Расход топлива (смешанный цикл) **9,4** л/100 км

В августе прошлого года на Московском международном автосалоне состоялась мировая премьера нового поколения Mitsubishi Pajero Sport. Отполированный до блеска, новенький внедорожник красовался на подиуме в самом центре стенда Mitsubishi Motors и выглядел как чемпион мира, под вспышки фотокамер непринужденно получающий очередную награду «Спортсмен года». И вот этот-то экземпляр мне предстоит теперь запихивать в реку и загонять по поясу в снег, бросать в управляемый занос и подбрасывать на трамплинах, кренить в виражах и «откренивать» на бездорожье — в общем, рвать, мять и мучить на пределе возможностей. Как и принято в большом спорте

Внешность новичка заслуживает высшей оценки. Если вспомнить, что в народе за Mitsubishi Pajero закрепилось прозвище «поджарый», то Pajero Sport наверняка достоин определения «поджарый спортсмен». Чистые линии обтекаемого кузова, короткие свесы, энергичные росчерки колесных арок — нигде ни капли жира, только идеально отформованная мускулатура. Хорош и интерьер. Вот только попасть в него не так просто, как хотелось бы: дверной проем невысок — с непривычки можно и шишку набить. Зато входящие в базовое оснащение подножки тут как нельзя кстати. Водительское сиденье с электроприводом регулировок удобно и хорошо фиксирует тело в поворотах. Но минимально возможный угол между спинкой и подушкой великоват — при вертикальной посадке коленям не хватает опоры.

Впрочем, подняв сиденье повыше, я эту проблему, в основном, снял. Панель приборов с приятной оранжевой подсветкой просто великолепна: информация с крупных шкал с четкими рисками считывается на раз! Боюсь только, на следующем Pajero Sport ее наверняка изменят — после множества ДТП из-за водителей, засмотревшихся на приколные стрелочки. Господа из «Мицубиси Моторс», не делайте этого! Лучше с рулем разберитесь как-нибудь — такую красоту загораживает... Сам по себе мультифункциональный руль удобен, но почему он регулируется только по наклону? И кто придумал спрятать клавиши обогрева передних сидений в самый низ центральной консоли? Обзорность можно оценить на четверку с плюсом. Массивные передние стойки почти не мешают следить за обстановкой, а почувствовать габариты помогает хорошо заметная кромка капота. Боковые зеркала заднего вида просто огромны

и даже в самую слякотную погоду остаются чистыми. Жаль, что стекла дверей покрываются грязью как раз напротив чудо-зеркал. На задних сиденьях простор! Места хватит даже для троих в меру упитанных мужчин в самом расцвете сил в полной зимней амуниции. Удобные, обтянутые кожей сиденья обеспечивают огромное пространство над головой и предостаточно места, чтобы вытянуть ноги. Багажник тоже не подкачал — 714 л от пола до линии окон и еще как минимум столько же до потолка. Этого хватает в подавляющем большинстве случаев — кстати, запаска крепится снаружи, под задней поперечной рамой, и по мне это скорее плюс: не придется выгружать багаж при замене колеса. Но при желании обе половины заднего сиденья можно подвинуть вперед, увеличив тем самым объем багажника. Хотя, скорее

всего, пассажиры сдвинут сиденья назад, и не из любви к роскоши, а просто потому, что подушка сиденья низковата и сидеть приходится «по-легковому» — вытянув ноги. Опустить пол ниже инженерам «Мицубиси» не дает рама — основа конструкции и рыночного успеха модели. Именно за «неубиваемость» и на редкость удачное соотношение цены и качества так высоко ценили Pajero Sport первого поколения. Его наследник, как водится, семейные ценности бережет и приумножает: лонжеронная рама стала в полтора раза жестче на кручение и в два раза — на изгиб, а в ее передней части теперь есть сравнительно мягкая зона программируемой деформации. Сминаясь при фронтальном ударе, она эффективно поглощает энергию и сохраняет неповрежденной силовую часть рамы. Да и пассажиров тоже. Вдобавок их защищают подушки

безопасности, специальные бруссы в дверях и ремни с преднатяжителями — неплохо по сегодняшним меркам. Обещают, что к лету в салонах появится Pajero Sport в более дорогой комплектации: шесть подушек безопасности, датчики света и дождя, ксенон фары. Впрочем, пассивная безопасность — это последнее, что приходит в голову, когда выезжаешь на трассу за рулем Pajero Sport. Уж больно хорошо идет! Нет, здесь надо не разгоняться, продавливая педаль газа до «кик-дауна», а спокойно набрать крейсерскую скорость, включить кнопками на руле круиз-контроль и катиться себе под музыку куда душа пожелает.

В отличие от предыдущего поколения, где полный привод без центрального дифференциала можно было активировать только при движении по мокрому асфальту и на бездорожье, новый «Паджеро Спорт» — это настоящий полноприводный автомобиль на любой скорости и любой дороге. При ухудшении сцепных свойств покрытия (на грязной или мокрой дороге, при снегопаде или гололеде) трансмиссия Super Select 4WD позволяет подключить передний привод на ходу, при скорости до 100 км/ч — просто передвинув рычаг.

Пружинные подвески «Паджеро Спорт» созданы для настоящего бездорожья и при движении по шоссе безболезненно проглатывают ямки и поперечные трещины в асфальте. Но не стоит игнорировать выступающие над дорогой люки, трамвайные пути и т. п. — эта «крупная дичь» отзовется неприятным ударом и в ушах, и на руле. Гидроусилитель, работая по-стахановски, настолько мощно помогает крутить баранку, что попутно «съедает» большую часть обратной связи. В скоростных виражах это скорее минус, а вот при езде по городу и парковке, которую заметно облегчает адекватный парктроник, — то что надо!



1. Подвеска отлично справляется с любым дорожным покрытием
2. Салон прост и функционален
3. Посадить машину на брюхо практически невозможно благодаря полному приводу
4. Багажник Mitsubishi Pajero Sport просторный и вместительный

ДИМИТРИЙ БЕЛЯКОВ ДЛЯ «РР» (4)

После хоть и кроссовой, но все же дороги я отправился на штурм заваленных свежим снегом богом забытых дорожек, тракторных колеи и, в конце концов — полного бездорожья. Задача посадить машину «на брюхо» не ставилась — для любого колесного транспорта рано или поздно найдется подходящая для этого кочка. И раскисшего от дождей свежеспаханного поля вокруг не оказалось — не сезон. Но, испытав на реальном зимнем бездорожье все режимы «супер-селекта» вплоть до предельного (полный привод, блокировка межосевого дифференциала, блокировка заднего межколесного дифференциала, понижающая передача), я могу уверенно сказать: если есть цель, сильна мотивация и точен расчет — за «Паджеро Спорт» дело не станет. Он готов совершить почти невозможное и сделать это с уверенностью чемпиона. Как и принято в большом спорте. За последние три года в России продано соответственно 4080, 5855 и 5645 автомобилей Mitsubishi Pajero Sport. Модель входит в тройку самых популярных в классе полноразмерных внедорожников. В конце года начнутся поставки модификаций с бензиновым мотором V6 3.0 (MIVEC) и дизельным 2.5 DI-D — последний, к слову, будет мощнее нынешнего агрегата объемом 3,2 л. **PP**

Николай Катков