



Спортивное ориентирование

Как у хорошего спортсмена нет лишнего жира, у «Паджеро Спорт» нет второстепенных опций, считает Андрей Сидоров. Фото Александра Батыру.

СРЕДА ОБИТАНИЯ

Пристрастие к вседорожникам в нас не слепое чувство, а производное от опыта. Влететь в выбоину на городском асфальте или, если «повезет», пропустить между колесами люк, превышающий клиренс автомобиля, – да сплошь и рядом. Держат в напряжении и федеральные трассы, которые совсем не зря обросли шиномонтажками с услугой «правка дисков»... Потому-то вседорожник еще долго останется в России желанным, и чем он больше, тем лучше.

Одна из последних новинок как раз среди больших – «Мицубиси-Паджеро Спорт». Созданный на базе популярного пикапа L200 по классическим канонам «джипостроения»

(прочная рама, неразрезной задний мост, понижающий ряд в раздатке, блокировки дифференциалов), он гораздо дешевле помпезного родственника «Паджеро 4», однако ничуть не уступает ему по вседорожным качествам. А то, что нет множества электронных помощников, ограничивающих, например, скорость на сложных спусках (система MEVAC), или так называемого интеллектуального распределения крутящего момента (MATS), – невелика потеря. С этими задачами опытный водитель справляется на уровне подсознания, а безусый новичок все равно «перехитрит» любую электронику. В чем убедился, одолев на «Спорте» около 1000 км по казахстанскому Семиречью. Три четвер-

ти из них – по каменистым горным дорогам и раскисшей грунтовке.

СИЛОВАЯ ПОДГОТОВКА

На первый взгляд, двигатель – 3,2-литровый дизель мощностью 163 л.с. с моментом 343 Н·м – для машины снаряженной массой за 2 т не избыточно силен. Однако сама по себе мощность на бездорожье далеко не главное. Куда важнее возможность ее реализовать. Вспомните трактор «Беларусь»: с одним ведущим мостом и 80-сильным мотором он без труда пройдет там, где любому серийному вседорожнику – могила. «Паджеро Спорт», конечно, не трактор, но его трансмиссия Super Select 4WD вполне приспособлена и к суровому бездорожью, и к асфальту. В арсенале –

задний привод для сухого шоссе, полный – для мокрого или обледенелого, понижающая передача в раздатке – для тяжелого бездорожья, рыхлого грунта или песка, что особенно ценно при езде с прицепом. Плюс две блокировки – межосевого и заднего межколесного дифференциалов. Злоупотреблять ими не стоит, иначе существенно ухудшится управляемость. Поэтому, выбравшись из гиблого места, дифференциалы нужно разблокировать.

Кроме того, в раздатке есть вискомуфта. Ее задача – передать некоторый момент переднему мосту, даже если одно из его колес повиснет в воздухе. Это не экстремальный режим, поэтому, если малой кровью из грязи не выбраться, лучше все же включить жесткую блокировку – вискомуфты недолюбливают длительное буксование, а с обеими блокировками по крайней мере три колеса из четырех будут получать свою долю момента. (Тем, кто и тогда сумеет увязнуть по самые зеркала, останется искать бульдозер. Отмечу, что межосевой дифференциал на «Паджеро Спорт» симметричный, то есть момент между осями делит поровну. Утверждения авторов иных статей и даже фирменных глянцевых бу-

клетов о возможности делить момент в пропорции от 67:33 до 50:50, мягко говоря, не вполне корректны. Эта опция доступна старшему брату «Спорта» – «Паджеро 4».) Однако «Спорт» все же не боевая машина пехоты – его владелец вряд ли захочет «стойко переносить тяготы и лишения воинской службы». Но если на бездорожье при слишком активном пилотировании недолго набить шишки на неопытной голове, то на асфальте, даже умеренно разбитом, машина не обделит водителя комфортом. И, несмотря на умеренную энерговооруженность (60 л.с. на тонну полной массы), обладает очень неплохой динамикой.

БЕГ С ПРЕПЯТСТВИЯМИ

Подвеска плотная, а если принять во внимание ее внедорожные способности и энергоемкость, то извечный компромисс между управляемостью и мягкостью здесь получился взаимовыгодным. Передняя – независимая, на треугольных рычагах, задняя – неразрезной мост на пружинах и штангах. Интересно, что реактивных штанг нет – реактивный момент воспринимают толкающие штанги, у них по две точки крепления к мосту через круп-

Большой комфортный вседорожник с «правильной» трансмиссией – удачный компромисс между пикапом L200 и существенно более дорогим «Паджеро 4».

Mitsubishi Pajero Sport

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Размеры, мм:	
длина	4695
ширина	1815
высота	1840
база	2800
колея спереди/сзади	1520/1515
дорожный просвет	215
Объем багажника, л	500/1720
Радиус поворота, м	5,6
Снаряженная масса, кг	2135
Полная масса, кг	2710
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,4
Максимальная скорость, км/ч	174
Топливо	ДТ
Запас топлива, л	70
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	11,1
загородный цикл	7,6
смешанный цикл	8,9

ДВИГАТЕЛЬ:

дизельный, расположен спереди продольно; Р4, 16 клапанов, 3,2 л, 120 кВт/163 л.с. при 3500 об/мин, 343 Н·м при 2000 об/мин.

ТРАНСМИССИЯ:

полноприводная; А4.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ:

подвески – независимая, на треугольных рычагах/зависимая, на пружинах; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза – дисковые вентилируемые/барабанные; шины – 265/65R17.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ





То, что к сожалению: руль «ездит» только вверх-вниз, а в стекле отражаются серебристые накладки воздушных дефлекторов.



Утроить объем багажника можно двумя движениями руки – по одному на каждое сиденье.

Брус-подножка – элемент не только декоративный: он оберегает кузов от внедорожных травм.



ные сайлент-блоки. Поперечная штанга расположена почти горизонтально, поэтому работа подвески не вызывает сколько-нибудь заметного раскачивания кузова.

Отличная шумоизоляция не пропускает в салон характерный стрекот дизеля, хотя снаружи он слышен весьма отчетливо. А уж на скорости и вовсе не различишь, что за мотор у машины, – все звуки заглушает умеренный аэродинамический шум.

Несмотря на присущую дизелю экономичность, много выиграть на топливе не получится. Заявленный загородный расход 7,6 л/100 км достижим, похоже, только на идеальной дороге при скорости 80 км/ч. Как я ни пытался сэкономить, как ни караулил стрелку спидометра, уложиться в «десятку» на обычном шоссе не сумел. В городе же реальный эксплуатационный расход – около 12 л на сотню.

Интересно, что и бензиновая, и дизельная версии «Спорта» укомплектованы двумя аккумуляторами – пакет для холодного климата. Впрочем, бензиновую в Россию не везут.

Любой автомобиль может съехать с асфальта, в крайнем случае – вылететь. Но сможет ли он потом самостоятельно выбраться? Владельцу «Паджера Спорт» голосовать с веревкой на обочине, скорее всего, не придется. **ЗР**



Одна батарея хорошо, а две – лучше!

Запаска не на кронштейне пятой двери и не в багажнике, а на лебедке под задним свесом. Достать ее из-под машины в колее иногда непросто, зато багажник останется чистым.



LD CLUB GOLD
LD CLUB PLATINUM
ТОБАККО
Минздравсоцразвития России предупреждает:
КУРЕНИЕ - ПРИЧИНА ЗАБОЛЕВАНИЙ СЕРДЦА
ДУМОЕВУЮ СЕМЬЮ
КАБЕЛЬ - УБИЙЦУ

Твой формат
Твой Club

LD CLUB

Реклама

МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

* Твой формат. Твой клуб

