

Mitsubishi Pajero 3,8 л, 248 л.с., АКП,
комплектация Ultimate, цена: 1 899 000 руб.*

Toyota Land Cruiser 200 4,7 л, 288 л.с., АКП,
комплектация «Люкс», цена: 2 804 862 руб.*

Hummer H3 3,7 л, 244 л.с., АКП,
комплектация Luxury, цена: 1 708 767 руб.*

* Все цены указаны на момент подготовки материала с учетом действующих скидок

Они такие разные, эти три полноразмерных внедорожника: два рамных, один с несущим кузовом; два с жесткими задними мостами, один с полностью независимой подвеской; два с пружинами, один с рессорами и торсионами... Что же их объединяет? Бензиновые моторы, трансмиссии с постоянным полным приводом и... наличие легенды

Ветви одного древа

текст: Александр СТОЛЯРОВ
фото: Роман ТАРАСЕНКО
Сергей АРБУЗОВ



Легенда, разумеется, у каждого своя. К примеру, у Hummer H3, представляющего самую молодую марку из трех, вся и легенда-то, что родственные отношения со ставшим знаменитым во время «войны в заливе» армейским многоцелевым транспортом HMMWV M998.

История Land Cruiser началась в далеком 1951 году, когда появился внедорожник Toyota BJ — фактически немного видоизмененный Willys. Правда, в отличие от прародителя, имевшего четырехцилиндровый мотор, BJ оснащался мощной рядной «шестеркой» объемом 3,4 литра. В 1954-м —

на излете своей недолгой карьеры — BJ получил название Land Cruiser. Фирма Mitsubishi пришла во внедорожный мир немногим позже «Тойоты», приобретя в 1953 году лицензию на производство Willys. Положивший начало модельному ряду Pajero и имевший оригинальную конструкцию концепт появился в 1979-м. В качестве серийной модели Pajero представили на Токийском салоне 1981 года, а в 1982-м началось его производство.

Форма...

Внешне японские наследники «Виллиса» настолько далеко ушли от своего легендарного

предка, что об их родстве с ним давно уже ничто не напоминает. Да и между собой японские проходимцы отличаются как небо и земля. Mitsubishi Pajero, хотя и набрал с годами солидность и изрядно раздоблел, все же сумел сохранить какую-то особенную внедорожную стать. Да и фамильные черты от поколения к поколению передаются исправно. Рельефная мускулатура «накачанных» колесных арок, квадратные фары с фирменным скошенным уголком... Чувствуется порода!

Toyota — совсем другое дело. И если спереди новый Land Cruiser смотрится более-менее приемлемо (как раз благодаря схожести лицом с предшествующей «соткой» — весьма, кстати



Багажник Pajero имеет наиболее близкую к кубу форму, так что чемоданы грузить удобнее всего именно в Mitsubishi



Багажный отсек Land Cruiser самый вместительный, но откидной борт мешает извлекать вещи, лежащие в глубине



Вполне логично, что угловатый Hummer также обладает багажником кубической формы, однако его объем меньше, чем соперников



Оптитронные приборы хорошо читаются при любых условиях освещенности



Вид с камеры заднего обзора позволяет вовремя обнаружить препятствия позади



Сиденья второго ряда имеют регулировку наклона спинки и откидной подлокотник



Откинув сиденья задних рядов, можно получить ровную грузовую площадку



В Toyota Land Cruiser самое удобное водительское место. В широком подлокотнике между сиденьями — холодильник

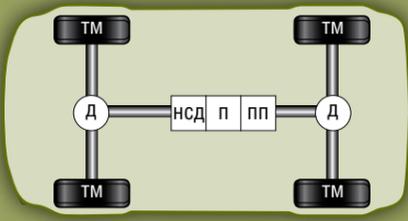
Land Cruiser 200

В переднем и заднем мостах Land Cruiser 200 установлены свободные конические дифференциалы (Д), их блокировка имитируется работой тормозных механизмов (ТМ), когда подтормаживается буксующее (забеганное) колесо. Устройств, блокирующих задний межколесный дифференциал, не предусмотрено.

Между мостами тяговое усилие распределяет несимметричный самоблокирующийся дифференциал Torsen (НСД). Эффект повышенного трения обеспечивается углом подъема по винтовой линии. Соотношение же зубьев обеспечивает распределение крутящего момента в соотношении 40:60 (в пользу задних колес). При прямолинейном равномерном движении по сухой дороге дифференциал — в свободном состоянии. В случае ухудшения условий по сцеплению колес с грунтом через переднюю ось можно реализовать до

50% крутящего момента, через заднюю ось — до 70%. Плавная блокировка положительно сказывается на управляемости автомобиля на мокрой, скользкой дороге.

Предусмотрена принудительная блокировка дифференциала (П); кнопка сервопривода размещена на центральной панели справа от рулевой колонки. Увеличить крутящий момент на колесе можно и за счет включения в понижающей ступени (ПП). Тумблер размещен под кнопкой запуска двигателя.



сказать, добротной в плане дизайна), то сбоку и особенно сзади он выглядит очень уж массивным. Дизайнеры «двухсотки» вместо того, чтобы хоть немного закамуфлировать «распухшие телеса» всякими молдингами-подштамповками, выставили весь кузовной «целлюлит» напоказ, оставив боковины кузова почти плоскими и оттого тяжеловесными. Очень странно смотрятся массивные задние крылья с несуразными «надутыми» фонарями. Вообще подобная «опухшая» светотехника хороша на маленьких машинках и совершенно не подходит такому здоровенному автомобилю, как Land Cruiser.

Зато угловатый, с закосом под бронебик, Hummer H3 выглядит довольно напористо и бодро. Действительно, есть в нем нечто от военной техники. А то, что на самом деле он гражданский до мозга костей, так это ерунда. Главное — что от внешности фермерских грузовичков, поделившихся с ним платформой, не осталось и следа. К тому же стилистически младший «Хаммер» переключается еще и с «Хаммером H2», любимым всякими там рэперами и гангстерами. Однако благодаря более удачным пропорциям H3 не столь вызывающе брутален. В общем, за дизайн Hummer H3 заслуженно получает зачет.

...и содержание

А вот внутренняя обстановка в салонах кардинальным образом меняет расстановку сил в



сегодняшней тройке соперников. «Парадный мундир» Hummer с изнанки оказался больше похож на кирзовый сапог. По крайней мере, пластик передней панели по фактуре больше смахивает на эту стратегическую обувь, чем на кожу, которую должен был по идее имитировать. Впрочем, если подходить к «Хаммеру» с утилитарными мерками и относиться к нему как к реальному внедорожнику, готовому залезть в грязь, то все сразу же встает на свои места. Простоватый солдафонский салон воспринимается уже не как недостаток, а скорее как достоинство и продолжение стиля, заданного внешностью автомобиля. Лаконичные и неплохо читаемые приборы, хватистый кожаный бублик рулевого колеса, массивная рукоятка селектора АКП... Все в масть.

Однако с удобством посадки на водительском месте не все гладко. Гладкая здесь, а вернее, скользкая, только кожа на сиденье. А само сиденье, несмотря на обилие электроприводов, не дает возможности подобрать оптимальную позу за рулем. Справедливости ради надо сказать, что вина за это в значительной мере лежит на рулевой колонке, имеющей только одну регулировку — изменяется лишь угол наклона баранки, да и тот слишком ступенчато. Настройки руля по вылету нет, отсюда и проблемы с «усадкой». Весьма умеренная для автомобиля таких габаритов ширина салона тем не менее не дает особых поводов для жалоб на тесноту в плечах.

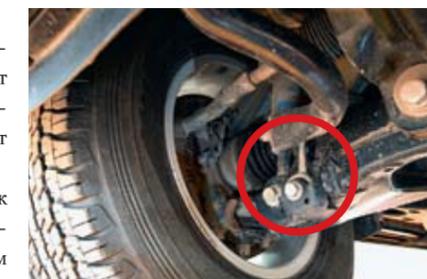
Во всяком случае, спереди неудобств не испытываешь. Вдвоем удобно и сзади, но вот третий здесь уже явно лишний, да и диванчик отформован для двоих седоков и имеет только пару подголовников.

В чем Hummer уступает конкурентам, так это в оснащении. За климат в салоне отвечает самый обычный кондиционер с ручным управлением. Никакого климат-контроля, тем более многозонного, нет и в помине. Даже за доплату. Есть магнитола со встроенным CD-чейнджером, подогрев сидений, люк да электрохромное зеркало со встроенным компасом — вот и все излишества.

Высокий стиль

По уровню оснащения Рајего выглядит заметно выигрывающее своего заокеанского конкурента — здесь есть навигация, медиасистема с цветным сенсорным экраном, камера заднего обзора, климат-контроль, монитор на потолке для задних пассажиров, многофункциональный руль, бортовой компьютер с отдельным собственным дисплеем.

После аскетичного «американца» Рајего — это просто торжество высокого стиля. И хотя ничего сверхъестественного в интерьере Mitsubishi нет, ясные четкие линии передней панели и более добротные материалы, использованные в отделке, дарят обитателям паджеровского салона позитивные ощущения. Да и качество сборки здесь выше, чем



Наиболее уязвимые компоненты передней подвески — стойки стабилизаторов



Снизу Land Cruiser прикрыт по максимуму — где сталью, а где пластиком



Точки крепления задних амортизаторов расположены слишком низко и не защищены



Шкалы красивые, но риски на них сливаются, и оттого считывать показания неудобно



Изображение с камеры заметно облегчает маневры задним ходом



Набор удобств во втором ряду Pajero тот же — подлокотник и регулируемые спинки



Третий ряд сидений складывается «в пол» и не отнимает полезную площадь багажника



Подобрать оптимальную посадку удастся не всем. Выбирать радиостанцию можно непосредственно на сенсорном дисплее

Mitsubishi Pajero

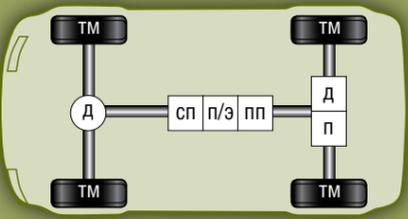
Управление трансмиссией Pajero осуществляется селектором, размещенным на центральном тоннеле.

Предусмотрены четыре режима. Один из них — 2H — позволяет отключить передний мост. Положение селектора 4H означает, что в действии и передние колеса. Заблокировать жестко межосевой дифференциал можно, используя один из двух следующих режимов — 4HLC и 4HLS. В первом случае в раздаточной коробке активирована прямая передача, во втором — понижающая (ПП).

Одной из интересных особенностей машины является возможность блокировки дифференциала в движении — многодисковой муфтой (З). Если жесткую принудительную блокировку использовать на бездорожье, то при движении с высокими скоростями на хорошем покрытии муфта обеспечивает хорошую

управляемость. Блокировка межколесных свободных дифференциалов (Д) имитируется работой тормозных механизмов (ТМ).

Межосевой дифференциал (СП) выполнен в виде планетарной передачи, обеспечивающей распределение момента 33:67. Кроме того, водитель может влиять на распределение тяги в трансмиссии еще одним способом: на центральной панели рядом с кнопками обогрева сидений размещен тумблер принудительной блокировки дифференциала заднего моста (П).



у «Хаммера», — зазоры между панелями меньше и равномернее, все детали тщательно подогнаны, кожаная обивка сидений гораздо приятнее на ощупь.

Тем не менее эргономические проблемы не обошли стороной и Pajero. Посадка водителя здесь, пожалуй, самая неудобная среди трех машин. Сиденье установлено высоко — чувствуешь себя, как горный орел на вершине Кавказа. Руль сильно «завален» вперед, и как раз это, наряду с отсутствием его регулировки по вылету, создает наибольшие проблемы. Усаживаясь «по педалям» — так не достанешь до руля. Если двигаешься вперед, то в результате сидишь «сгруппировавшись» и очень быстро устаешь. Хуже того — «педальровать» в такой позе чрезвычайно неудобно, и через какое-то время начинает сводить правую ногу. Приходится делать вынужденные остановки, чтобы размяться. После этого нарядные, но не слишком хорошо читаемые приборы воспринимаются лишь как досадная, но мелкая неприятность. В общем, японским эргономистам есть над чем поработать.

Во втором ряду чувствуешь себя намного комфортнее. К тому же в распоряжении задних пассажиров — регулировка спинок по углу наклона и удобный откидной подлокотник, чего нет на американском внедорожнике. А случись здесь третий пассажир, он не слишком стеснит остальных. Убираю-

щиеся в пол «багажные» сиденья — это своего рода скамейка запасных — долго тут не усидишь, но пригодиться может.

Светский салон

Надо отдать должное дизайнерам тойотовского интерьера — внутри Land Cruiser гораздо приятнее, чем снаружи. Не иначе все силы были брошены на создание интерьера. И это принесло свои плоды: просторный, богато оборудованный салон — это одна из самых сильных сторон Land Cruiser.

Задает тон солидная передняя панель, которая, несмотря на размеры, не выглядит массивной глыбой. Центральная консоль выстроена вокруг большого цветного дисплея, без которого здесь как без рук — на него выводятся показания навигационной системы, изображения с камеры заднего вида, настройки аудио и климата. Кстати, в Toyota оказался самый продвинутый климат-контроль: четырехзонный, с отдельным блоком управления для задних пассажиров и несметным количеством дефлекторов воздухопроводов, разбросанных по всему салону.

По удобству размещения за рулем Toyota — лучшая в нашей тройке. Добиться этого не в последнюю очередь позволили большие размеры автомобиля — те самые сантиметры превосходства над соперниками по габаритным длине, ширине и высоте. Главное, что все их удалось «применить в дело». Как результат

— удачное расположение и большие диапазоны регулировок сиденья. Вместе с наличием так недостававшей в других автомобилях настройки рулевой колонки по глубине это позволяет водителю комфортно устроиться на своем рабочем месте.

Остальным членам экипажа тоже грех жаловаться. Во втором ряду нетесно сидеть даже вдвоем, а по запасу места для ног Toyota — однозначный лидер. Обитатели галерки также не слишком обделены жизненным пространством. Здесь уже можно разместить (пусть и ненадолго) даже взрослых пассажиров, а детям и подавно будет вольготно.

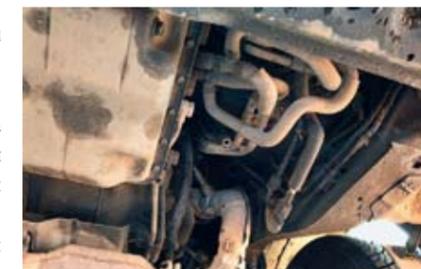
Покритиковать же Land Cruiser можно за не самую удачную организацию управления климатом: для одних функций предусмотрены кнопки, доступ к другим — через меню дисплея. Ну, еще не слишком удачна пластиковая имитация деревянной отделки — лучше бы уж было обойтись вовсе без нее. Кстати, вставки под дерево на ободке рулевого колеса заметно ухудшают фрикционные свойства баранки. Но, по большому счету, это придрирки.

Комфорт в законе

Крейсерские качества Land Cruiser лучше всего проявляются на далеких от идеального состояния дорогах. Конечно, и на гладком асфальте «Крузер» тоже неплох. Но в этих условиях он едва ли может продемонстрировать свои настоящие достоинства. В чем же



В передней подвеске все «укомпановано» так, что зацепить чем-нибудь почти невозможно



Ничем не прикрытое скопление шлангов и трубок явно напрашивается на хороший пеня



Электрические разъемы на раздатке также ничем не защищены



Приборы в Hummer не так нарядны, как у «японцев», но читаются неплохо



Климат-контроля нет, однако тремя ручьятками удобно оперировать и вручную



Втроем здесь тесновато, а сам задний диван отформован «на двоих»



Увы, ровный пол при складывании сидений получить не удастся



Аскетичное оформление интерьера Hummer и узкие «амбразуры» остекления — это стиль милитари

Hummer H3

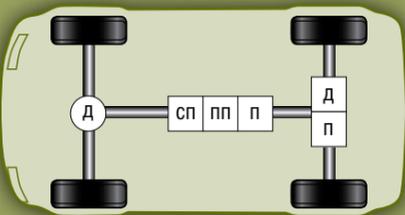
За распределение момента между мостами отвечает свободный несимметричный (40:60) дифференциал (СП), конструктивно выполненный в виде планетарной передачи.

В раздаточной коробке наличествует понижающая ступень (ПП). В переднем и заднем мостах установлены простые (конические) симметричные дифференциалы (Д). Дифференциал заднего моста, равно как и межосевой, можно принудительно заблокировать (П).

На центральной панели расположены клавиши управления трансмиссией: прямая ступень в РК, дифференциал не заблокирован; прямая ступень в РК, дифференциал исключен из работы; понижающая передача в раздаточной коробке, дифференциал заблокирован. Можно заблокировать и дифференциал заднего моста.

Интересно, что предусмотрена и система, имитирующая отчасти блокировку дифференциала переднего моста: при проскальзывании одного из колес это колесо поджимается тормозными колодками. Система активна до тех пор, пока в раздаточной коробке включена прямая передача.

Во «внедорожном» активе Hummer H3 еще и гигантский запас тяги на колесе. По этому показателю «американец» опережает конкурентов по настоящему тесту.



они? В первую очередь в превосходной работе подвески, словно удаляющей с пути тойотовского «крейсера» все неровности. Она одинаково хорошо ведет себя на булыжной мостовой, на выщербленном асфальте, на разбитом проселке, даже со «стиральной доской» на полигоновских спецдорогах — справляется успешно. Во-вторых, в отличной шумоизоляции. Прохождение всех этих кочек, ям и кодобин практически никак не ухудшает акустический комфорт в салоне. Наконец, еще один весомый плюс Land Cruiser — высокая курсовая устойчивость. Автомобиль неизбежно следует намеченным курсом, невзирая на колеи, выбоины или волны покрытия. Своим поведением он внушает уверенность в надежной управляемости. И вот здесь-то кроется опасность.

По управляемости Land Cruiser далек от идеала. Если по прямой он идет уверенно, то менять траекторию он как не любит. При быстрой езде проявляется недостаточная поворачиваемость «Крузера». Тяжелый кузов весьма ощутимо кренится в быстрых поворотах, норовя выскользнуть передком наружу. Отнюдь не помогает контролировать машину и недостаточная информативность рулевого управления.

А когда мы имитировали экстренный объезд препятствия, то тойотовская электроника устраивала отчаянную панику. Система стабилизации громко хруснула то одним, то дру-

гим тормозным механизмом, борясь сначала со сносом, а затем с начинающимся заносом. В салоне неадекватно громко пищала какая-то сигнализация, очевидно, извещающая о срабатывании той самой системы стабилизации. Все это слабо помогало, если не сказать мешало. Связь с машиной в такой ситуации окончательно теряется, а ловить ее рулем, вращая его быстро и на большие углы, все равно приходится. В завершение этого циркового представления Land Cruiser, уже выровнявшись на соседней полосе, совершал еще два-три колебательных движения по крену. После чего становилось уже совсем не по себе — как он вообще на дороге-то стоит?

Рубаха-парень

Характер у американского внедорожника чуть проще и грубее, но зато честнее. Конечно, он тоже не являет собой образец безупречной управляемости. На переставке Hummer «несет» почти так же, как «Тойоту», но при этом он совершенно не подвержен «синдрому электронной паники», а его поведение остается достаточно понятным, даже в скольжении. Восстанавливает сцепление с дорогой «американец» порезче. Но никаких «подтанцовок» после стабилизации не выделяет.

В обычной езде он также ведет себя не слишком изысканно — в начале маневра ощутимо кренится и лишь затем нехотя ложится на новый курс. При активном разгоне

Hummer дергается во время смены передач в старомодном четырехступенчатом «автомате». Крупные одиночные неровности отзываются вибрациями неподрессоренных масс, мелочь — тряской.

И все же на плохих дорогах Hummer позволяет ехать довольно быстро, обеспечивая при этом неплохой комфорт. По этому параметру он лишь немного не дотягивает до Toyota Land Cruiser, что стало приятным сюрпризом. Поначалу представлялось, что на булыжнике и на гребенке простенькая рессорная подвеска вытрясет всю душу. Оказалось, нет — все довольно пристойно. Только шума на неровностях слишком много. Тут Hummer «Крузеру» не ровня.

Все под контролем

Третий подопытный выказал совершенно иной характер. По виброакустическому комфорту Рајеро проигрывает обоим соперникам. Только на ровном асфальте Mitsubishi не уступает конкурентам по плавности хода. В иных случаях тряска и шум гарантированы. Зато жесткая независимая подвеска обеспечивает лучшую, чем у соперников, управляемость. Крены в поворотах поменьше, да и по обратной связи на руле Рајеро — лидер в сегодняшней тройке. И все же о легковой управляемости речи нет: вслед за поворотом руля автомобиль как истинный внедорожник сначала кренится и лишь затем начинает ма-



Повредить рулевые наконечники на «жестком» бездорожье не составит большого труда



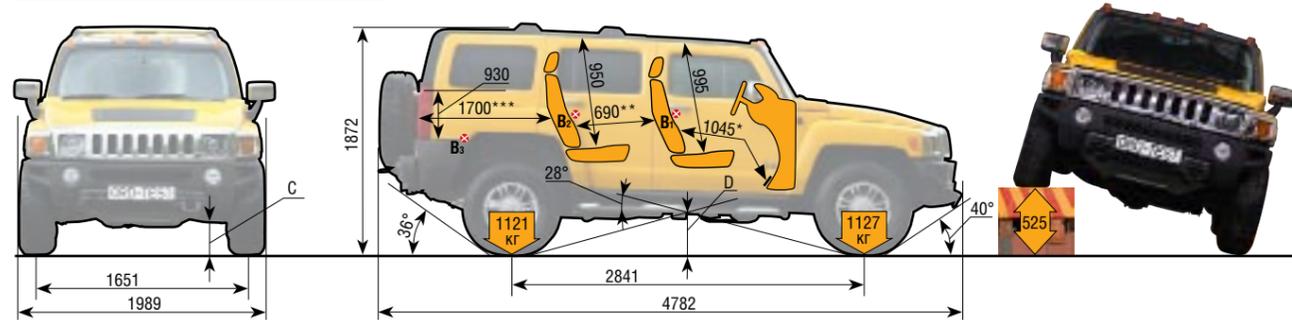
Штатная защита закрывает пространство от бампера до подрамника передней подвески



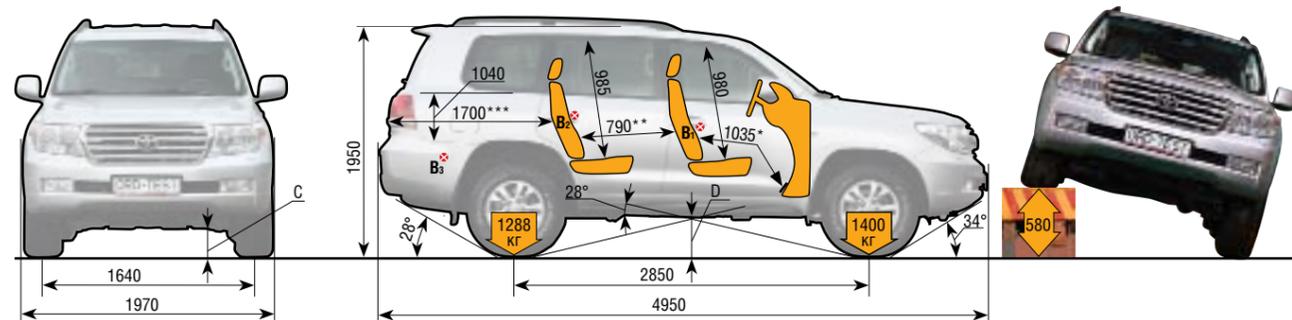
У Hummer крепления рессор и амортизаторов тоже расположены низко

Результаты геометрических и весовых измерений, произведенных экспертами редакции в условиях автополигона

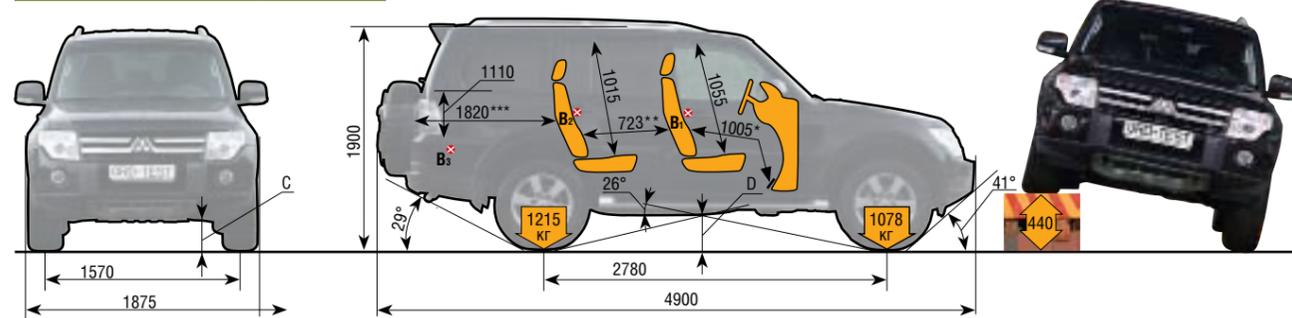
Hummer H3



Toyota Land Cruiser 200



Mitsubishi Pajero



	Hummer H3	Toyota Land Cruiser 200	Mitsubishi Pajero	
C	Просвет под передним мостом по центру, мм	205	235	225
	Просвет под передним мостом в плечевой зоне, мм	280	230	250
	Просвет под задним мостом по центру, мм	225	230	280
	Просвет под задним мостом в плечевой зоне, мм	220	255	260
D	Просвет минимальный внутри базы, мм	265	305	265
	Просвет под рамой или лонжероном, мм	355	325	350
	Просвет под топливным баком, мм	255	305	265
B ₁	Ширина салона спереди, мм	1380	1520	1420
B ₂	Ширина салона сзади, мм	1300	1520	1450
B ₃	Ширина багажника мин. / макс., мм	1060	1050/1420	1020/1260
V	Полезный объем багажника (5 чел.), л	372	668	600

* От точки R (тазобедренный сустав) до педали акселератора.
** Кресло водителя выставлено на L₁ = 950 мм от точки R до педали акселератора, заднее кресло сдвинуто до конца назад.
*** До второго/первого ряда.
Габаритные размеры — данные фирм-производителей. Все размеры указаны в мм.

Технические характеристики автомобилей

Основные характеристики	Toyota LC 200	Hummer H3	Mitsubishi Pajero
Размеры, мм			
Длина	4950	4782	4900
Ширина	1970	1989	1875
Высота	1950	1872	1900
Колесная база, мм	2850	2842	2780
Колея спереди/сзади, мм	1640/1635	1651/1664	1560/1560
Масса снаряженная/полная, кг	2555/3300	2131/2772	2290/2910
Максимальная скорость, км/ч	200	180	200
Разгон 0-100 км/ч, с	9,2	10,0	10,8
Расход топлива, л/100 км			
Городской цикл	19,0	18,7	17,7
Загородный цикл	11,7	14,5	11,2
Смешанный цикл	14,6	16,7	13,5
Диаметр разворота, м	11,8	11,4	11,4
Топливо/объем топливного бака, л	AI-95/93	AI-92/87	AI-95/88
ДВИГАТЕЛЬ			
Тип двигателя	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Конфигурация	V8	R5	V6
Рабочий объем, см ³	4664	3653	3828
Мощность, кВт/л.с.	212/288	180/244	182/248
при об/мин	5400	5600	6000
Крутящий момент, Нм	445	328	329
при об/мин	3400	4600	2750
ТРАНСМИССИЯ			
Коробка передач	A5	A4	A5
Понижающая передача	1,000/2,618	1,000/2,640	1,000/1,900
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ			
Подвеска спереди	независимая, пружинная	независимая, торсионная	независимая, пружинная
Подвеска сзади	зависимая, пружинная	зависимая, рессорная	зависимая, пружинная
Рулевой механизм	реечный	реечный	реечный
Тормоза			
Спереди	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые	дисковые вентилируемые
Сзади	дисковые вентилируемые	дисковые	дисковые
Система динамической стабилизации	ABS + EBD + VSC + A-TRC	ABS + TCS + Stabilitrac	ABS + EBD + ASC + TCL
Размерность шин*	235/65 R17	265/75 R16	205/60 R18
РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ			
Примерные расходы за год и 20 тыс. км, руб.	385 060	222 450	229 010
В расчете учтены:			
Стоимость полиса КАСКО (стаж от 7 лет)**, руб.	262 000	122 600	135 900
Дорожный налог в Москве, руб.	43 200	18 300	18 600
Базовая стоимость ТО***, руб.	10 000	10 690	9 500
Стоим. первой замены масла***, руб.	-	4 840	6 500
Периодичность ТО, тыс. км	10	15	15
Расходы на горючее по смешанному циклу, руб.	59 860	62 460	55 350
ГАРАНТИЙНЫЕ УСЛОВИЯ			
Длительность гарантии, лет / тыс. км	3/100	2/-	3/100
СТОИМОСТЬ АВТОМОБИЛЯ			
Базовая комплектация****, руб.	2 804 862	1 708 767	1 899 000
Тестовая комплектация****, руб.	2 804 862	1 310 742	1 599 000

* Шины установлены на протестированных автомобилях.
** Средние по данным двух крупных страховых компаний.
*** Включая расходные материалы.
**** На момент подготовки материала с учетом действующих скидок.



Понижающая передача на TLC 200 включается поворотной рукояткой, а блокировка «центра» — клавишей



На Pajero трансмиссия Super Select II управляется классическим рычагом



У Hummer H3 внедорожные режимы трансмиссии выбираются с помощью кнопок на центральной консоли

невр. В экстремальной ситуации Pajero продемонстрировал четкую работу стабилизирующей электроники. Действует она жестко и решительно, осаживая машину тормозами и уменьшая подачу топлива еще в начале маневра переставки, чтобы в зародыше придушить потенциальный занос. В результате на соседнюю полосу автомобиль перестраивается, не теряя устойчивости и с заметной потерей скорости. Скудно, но надежно и максимально безопасно.

Родная стихия

Оказавшись в привычной среде обитания — на бездорожье, наши подопечные вновь поменялись ролями. Обуты все три были в шоссейную резину разных марок и размерности, но приблизительно одинаковой никчемности в плане применимости для серьезного офф-



роуда. Поэтому в болота и глубокие колеи решено было не соваться, а найти условия, подходящие профилю использования внедорожника в такой обуви. Выбор пал на глинистый проселок, основательно раскисший после нескольких дней сильных дождей. Рассчитывать в такой ситуации автомобилям, а вместе с ними и нам, оставалось лишь на заложенный в конструкцию внедорожный арсенал — пониженные передачи, блокировки. Небольшой подъем, в который решено было забраться для съемки, сразу расставил всех по своим местам.

Раньше других спасовал Land Cruiser. На стандартной «заводской» резине он оказывал слишком большое удельное давление на грунт, а потому продавливал самую глубокую колею, в которой в итоге благополучно и встал. Не в том смысле, что прочно засел,

а просто дальше в горку двигаться отказался. Помимо стремления «утонуть», помимо для тойотовского внедорожника стало также отсутствие хотя бы одной межколесной блокировки.

Снабженный этим «оружием» Hummer продвинулся заметно дальше и уже почти одолел подъем. Но «запала» не хватило и ему. Дело в том, что пик крутящего момента у него приходится аж на 4600 об/мин, а в самом низу — на оборотах, близких к холостым, тяги негусто. При движении в горку на тяжелом грунте «Хаммеру» приходится добавлять газа даже на пониженном ряду. Так что внатяг ехать не получается — колеса тут же срываются в пробуксовку. Приходилось идти ходом и игрой газом пытаться поймать хоть какой-то зацеп во время пробуксовки. До некоторых

пор эта тактика приносила успех, но стоило потерять ход, и дальнейшее движение в горку прекратилось.

Молодцом оказался Рајего. Там, где остальные, разбрасывая глину, с пробуксовкой медленно и упорно продвигались вперед, Mitsubishi легко и непринужденно катил себе вперед на малом газу. Помогли и блокировки, и более эластичный мотор, пик момента у которого достигается значительно ниже по оборотам, чем у двигателей конкурентов.

Результат многим может показаться неожиданным. Ведь отдельно взятые продвинутые и подкованные джиперы воспринимают Рајего с его несущим кузовом и независимой подвеской всех колес чуть ли не как паркетник. Как же он мог обойти своих более консервативных соперников, имеющих классическую раму и



Штатная защита на Рајего исправно выполняет свою работу, прикрывая моторный отсек



Добраться до буксировочной проушины на Toyota при посадке на днище будет непросто



За такие петли Hummer можно дергать хоть трактором, хоть целым танком

Экспертные оценки по итогам испытаний



Показатель	Макс. балл	Toyota	Hummer	Mitsubishi
КУЗОВ	25	20,6	16,3	19,7
Место водителя	9,0	6,2	6,0	5,9
Место за водителем	7,0	6,8	5,0	6,2
Третий ряд и багажник	5,0	4,6	2,8	4,6
Безопасность	4,0	3,0	2,5	3,0
ЭРГОНОМИКА И КОМФОРТ	25	22,0	17,3	21,1
Органы управления	5,0	4,1	3,9	4,2
Приборы	5,0	4,7	4,2	4,35
Климат-контроль	4,0	3,9	2,3	3,6
Материалы салона	1,0	0,9	0,75	0,85
Свет и обзорность	5,0	3,9	2,65	4
Опции	5,0	4,5	3,5	4,2
ВНЕДОРОЖНЫЕ КАЧЕСТВА	20	17,8	18,8	17,7
Просветы	4,0	3,3	3,2	3,5
Углы	5,0	4,2	4,8	4,1
Артикуляция	3,0	2,9	2,8	2,4
Трансмиссия	4,0	4,1	4,2	4,2
Защищенность	2,0	1,6	1,8	1,7
Колеса	2,0	1,7	2,0	1,8
ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ КАЧЕСТВА	20	15,1	14,7	16,2
Управляемость	3,0	2,0	2,2	2,6
Ездовой комфорт	3,0	2,8	2,0	2,4
Разгонная динамика	3,0	2,8	2,7	2,7
Расход топлива, смешанный цикл	3,0	1,4	1,8	1,8
Запас хода по шоссе	2,0	1,3	1,2	1,2
Грузоподъемность	2,0	1,2	1,2	1,8
Длина разложен. багажника	2,0	1,6	1,6	1,7
Запасное колесо	2,0	2,0	2,0	2,0
РАСХОДЫ	10	5,2	7,6	7,7
Цена в тестовой комплектации	4,0	1,8	3,3	3,2
Эксплуатационные расходы	4,0	1,7	3,1	2,9
Перспективы перепродажи	2,0	1,7	1,2	1,6
ИТОГО	100	80,7	74,7	82,5

жесткий задний мост!? Все просто: в той ситуации, в которой оказались участники нашего теста, толку от рамы и мостов совершенно никакого. А между тем такие условия вполне типичны для средней полосы России.

В итоге Mitsubishi Рајего оказался самым сбалансированным и универсальным автомобилем. Hummer H3 — это в первую очередь стиль, без него американский внедорожник вообще ничто. Но за броским фасадом скрывается еще и вполне достойное офф-роудное содержание. Наконец, Toyota Land Cruiser 200. Она полностью оправдывает свое «крейсерское» звание, обеспечивая своим пассажирам наивысший комфорт на плохих дорогах. Собственно говоря, такой расклад весьма наглядно отображен на наших диаграммах. Если обратите внимание, то «паутинка» Рајего представляет собой практически равносторонний пятиугольник. Почти как знак качества. **ORD**

	Toyota Land Cruiser 200	Mitsubishi Pajero	Hummer H3
Плюсы	Хорошие плавность хода и шумоизоляция, богатая комплектация, просторный салон, вместительный багажник	Совершенная трансмиссия, хорошая проходимость, достойная управляемость, удобная трансформация салона	Неплохие плавность хода и офф-роудный потенциал, оригинальный дизайн
Минусы	Посредственная управляемость, поведение при экстренных маневрах, отсутствие межколесных блокировок	Не слишком высокий виброакустический комфорт, недостатки в эргономике водительского места	Вместимость салона и багажника, небогатая оснащенность, невысокое качество отделки интерьера
Вердикт	Идеальный вариант езды по плохим дорогам с максимальным комфортом	Наиболее сбалансированный и универсальный автомобиль из трех	Стильный проходимец с неплохими внедорожными задатками