

# В расцвете сил

Меняться с годами свойственно не только людям, но и машинам. И хорошо, когда эти изменения происходят в положительную сторону.

Текст: **Вадим Роцин** / Фото: **Производителя**



Цена от  
**1 449 000**  
рублей

Я

ркий пример этого факта – обновленный Mitsubishi Pajero 2012 модельного года. Хотя изменения, внесенные дизайнерами в автомобиль, можно пере-

считать по пальцам, его облик и характер лишний раз подтверждают, что годы идут Pajero на пользу. Если проводить аналогию с человеческим взрослением – то японский внедорожник вполне можно назвать мужчиной в самом расцвете сил. Комфортный автомобиль, который отлично чувствует себя на бездорожье – вот что представляет из себя Pajero.

Изменения во внешности автомобиля сразу бросятся в глаза разве что заядлому фанату Pajero. Для остальных же эти черты просто формируют общий облик автомобиля. Благодаря новому дизайну решетки радиатора и переднего бампера внедорожник стал выглядеть более респектабельно, а обновленные колесные диски добавили его образу внушительности. Первое, что замечаешь в салоне – это более агрессивная, по сравнению с дорестайлинговой версией, подсветка щитка приборов, который остался таким же информативным и приятным глазу. В конце концов, цель любого рестайлинга заключается не в кардинальной переработке автомобиля, а в привлечении к нему дополнительного внимания потенциальных покупателей. Тем более, если модель и так достаточно успешна, то зачем ее серьезно менять? Как известно, от добра добра не ищут.

### ЭТОТ ДОВЕЗЕТ!

Чтобы не ограничиваться рассказами о замечательных ходовых качествах автомобиля и его чудесной эргономике, компания Mitsubishi устроила всесторонний тест Pajero во внедорожных условиях. И не на специально оборудованном полигоне, а в самой что ни на есть боевой обстановке. Площадкой для «игр в песоч-

нице» с использованием полноприводных автомобилей стал песчаный карьер в Подмоскowie, который предложил любителям покорять природу препятствия на любой вкус – от достаточно крутых подъемов до глубоких бродов. И все эти испытания Pajero с легкостью преодолел. Несмотря на то, что нам на тест достался автомобиль с самым маленьким по объему силовым агрегатом (бензиновый двигатель объемом 3 литра и мощностью 170 л.с.) проблем с недостатком тяги не возникало. По глубоким колеям, вырытым в песке, машина с легкостью идет даже на заднем приводе. Изящную ручку переключения режимов, расположенную справа от селектора АКПП первый раз пришлось потревожить когда мы, не рассчитав силы, попытались преодолеть крутой подъем с глубокой колеей. Режим полного привода моментально спас ситуацию и Pajero медленно, но непоколебимо уверенно, забрался на холм и продолжил движение. Такой проходимость автомобиль обязан не только полному приводу, но и системе динамической курсовой устойчивости ASTC. При изменении дорожных условий она изменяет подаваемое на каждое колесо тормозное и тяговое усилие и предотвращает проскальзывание колес. К слову, режимов у проверенной временем и «Дакаром» раздаточной коробки всего четыре – уже упомянутые выше задний и полный привод, полный привод с блокировкой центрального дифференциала и блокировка с пониженной ступенью. Его мы использовали только один раз, после неудачной попытки преодолеть подъем, находившийся уже за пределами полигона. После прохождения всех «разрешенных» препятствий авантюристскую журналистскую душу потянуло на подключение. Их мы очень быстро нашли в соседнем карьере и тут же успешно посадили машину «на брюхо». В такой ситуации любой, даже самый проходимый внедорожник, бессилен. После успешного

## MITSUBISHI PAJERO

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

#### ДВИГАТЕЛЬ

Бензин V6

#### ОБЪЕМ

3000 см<sup>3</sup>

#### МОЩНОСТЬ

178 л.с.

#### КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ

261 Нм

#### СНАРЯЖЕННАЯ МАССА

2110 кг

#### ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ

235 мм

#### ПРИВОД

Полный подключаемый

#### РАСХОД ТОПЛИВА (АИ-92)

16 город

10 трасса

12 смешанный

#### РАЗГОН 0-100 КМ/Ч

13,6 с

#### МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ

175 км/ч





1 Шиток приборов в обновленной версии Pajero обзавелся более стильной и агрессивной подсветкой

освобождения из ловушки неподатливое препятствие все же удалось покорить с помощью самого экстремального режима раздаточной коробки. После подобных испытаний можно смело резюмировать – Mitsubishi Pajero везет своего владельца всегда, независимо от маршрута и наличия дороги.

### КОМФОРТНЫЕ ЯМЫ

Вторая часть теста включала в себя достаточно заковыристый по конфигурации маршрут по дорогам общего пользования. Причем, состояние этих дорог было, как говорится, на любой вкус: встречались и пустые прямые с отличным асфальтом, где можно было как следует надавить на педаль газа и разбитые грузовиками отрезки, на которых Pajero в полной мере продемонстрировал

комфортность своей подвески. Внедорожник – машина не гоночная по определению, поэтому потрясающей воображения динамики от такого автомобиля никто не ждет. Да ему это и не нужно. Трехлитровый мотор Pajero позволяет без проблем преодолевать препятствия, но на ровной дороге он разгоняет тяжелый автомобиль весьма степенно. Впрочем, для относительно быстрого передвижения и обгонов АКПП имеет ручной режим, в котором машина едет уже повеселей. Кроме того, существуют комплектации с другими силовыми агрегатами: бензиновым V6 объемом 3,8 литра, оснащенный системой MIVEC (мощность которого составляет 250 л.с.) и турбодизелем мощностью 200 «лошадей». Вполне возможно, что именно «моментный» (440 Нм) дизельный мотор станет особен-



**2** Салон автомобиля не соответствует расхожему стереотипу про «брутальный интерьер настоящего внедорожника». Все органы управления очень эргономичны и приятны на ощупь

**3** Автомобиль оснащен отличной навигационной системой, которая помогла нам ориентироваться во время тестового прогона по извилистым дорогам Подмосквья



**4** Селектор АКП находится ближе к водительскому креслу, чуть правее расположена ручка управления раздаточной коробкой



**5** Одно из новшеств в интерьере обновленного Pajero - блок управления стеклоподъемниками, окрашенный в серый цвет



## Рајеро суров и элегантен одновременно



### СТОИМОСТЬ ЭКСПЛУАТАЦИИ

**ЦЕНА, РУБ.**

1 449 000

**МОЩНОСТЬ**

178 л.с.

**СТАВКА НАЛОГА**

45 руб.

**НАЛОГ**

8 010 руб.

**КАСКО / ОСАГО**

91 105 / 11 404 руб.

**ПРОБЕГ**

15 000 км

**РАСХОД ТОПЛИВА, СМЕШАННЫЙ ЦИКЛ**

12 л/100 км

**ЦЕНА ТОПЛИВА**

27 руб.

**РАСХОД ТОПЛИВА ЗА ГОД**

1800 л

**ИТОГО НА ТОПЛИВО**

48 600 руб.

**ТО-1 / ТО-2 / ТО-3\***

9 000 / 12 000 / 12 000

**ИТОГО ЗА ПЕРВЫЙ ГОД**

168 119 руб.

**ИТОГО ЗА 1 КМ ПРОБЕГА**

11,208 руб.



1



2

1 Оптику на рестайлинговой версии Рајеро обновлять не стали, а вот передний бампер и решетка радиатора изменились, причем в лучшую сторону. И эти изменения добавили облику автомобиля свежие черты

2 Мотор объемом три литра и мощностью 178 л.с. - самый маленький в гамме. Но он отлично подходит для неспешного передвижения по асфальтовым дорогам и покорежения бездорожья



но популярен у покупателей Рајеро. А вот что действительно достойно похвалы – так это подвеска автомобиля. Она отлично глотает неровности и играючи справляется даже с внушительными ямами на дороге. При этом управляемость у Рајеро весьма достойная – машина живо реагирует на любое движение рулем, позволяя маневрировать даже на относительно высокой скорости. Так что все стереотипы вроде «большой внедорожник – значит плохо управляется» давно пора оставить в прошлом.

Многие автовладельцы любят «присваивать» пол своему автомобилю. Насчет Рајеро у нас нет сомнений, он – настоящий мужчина. Причем мужчина, знающий себе цену. Неторопливый, серьезный, знающий толк в комфорте и удобстве, но умеющий при этом справиться с самыми серьезными трудностями. Ему не нужно выставлять свою «крутизну» напоказ, он демонстрирует свои способности только тогда, когда это действительно нужно. Но именно такие люди всем и нравятся. ⊖



3

3 Возможность трансформации салона делает и без того просторное багажное отделение Рајеро поистине огромным



4

4 Задние пассажиры комфортом не обделены. На заднем сиденье, к тому же, легко разместятся трое взрослых мужчин