“МИЦУБИСИ-ПАДЖЕРО-СПОРТ”

от 1 387 800 руб.

Прежний “Спорт”, построенный на базе незамысловатого пикапа L200, был довольно прост и бесхитростен и не имел практически ничего общего с обычным “Паджеро”. Но новая машина в гораздо большей степени оправдывает первую часть своего имени.

НЕ ДЕРЖИТЕ ЕГО ВЗАПЕРТИ

Из большого спорта

Как и L200 в последней редакции, так и образованный от него “Паджеро-Спорт” своей внешностью обязаны спорт-прототипу “Паджеро-Эво”, который несколько лет рвал всех без разбору на ралли-рейдах. Гоночной же машине в свою очередь предшествовал концепт-кар “Паджеро-Эволюшн”, впервые показанный публике в 2001 году.

Вообще-то обычно все происходит так: на соревнования в поиски мировой славы отправляют уже готовые машины, которым победы должны принести известность и коммерческий успех. Здесь же все наоборот. Сделав завидную карьеру в автоспорте, “Эво” благополучно демобилизовался, а свой раскрученный образ оставил донашивать серийным машинам, за что ему надо сказать огромное человеческое спасибо: уж больно хороши получились производные! И хотя некоторые склонны полагать, что внешность у L200 и “Спорта” недостаточно серьезная, нельзя отрицать тот факт, что обе эти машины смотрятся необычайно живо и свежо.

Впрочем, в отличие от игрушечного грузовичка L200 “Паджеро-Спорт” все же создает впечатление автомобиля более солидного. Несколько точных штрихов напустили на “спортсмена” серьезности: фары более сложной формы, иной рисунок решетки радиатора, отороченные блестяшками “противотуманки”. А главное – хвост: вместо открытой грузовой платформы “Спорт” щеголяет аккуратной кормой с изрядно вытянутой горизонтальной оптикой. Конечно, сзади автомобиль выглядит не столь эффектно, как спереди, однако спутать его с чем-либо другим будет довольно затруднительно. В любом случае я прекрасно пойму всякого, кто сподобится приобрести “спортсмена”, вдохновившись его дизайном: машина действительно получилась яркой.

Между тем помимо интересной внешности у "Паджеро-Спорт" есть и еще кое-какие сильные стороны. Но для того, чтобы обнаружить их, придется заглянуть в салон.

Святая простота

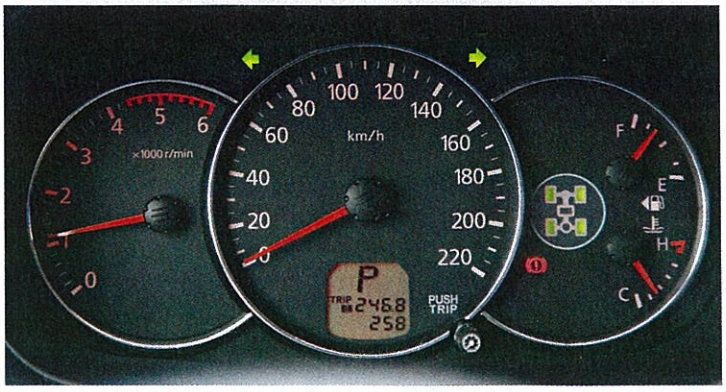
Если открыть пятую дверь, то салон начнется с багажника. Он кажется огромным, а если сложить задний ряд сидений – то и вовсе бесконечным. Конвертировать салон в багажник можно как оптом, так и в розницу: диван поделен на две неравные части. И все бы хорошо, если бы не колоссальная погрузочная высота, на которую приходится вздымать тяжести. Виновны в этом изрядно задранный бампер, а также высокий пол багажника, обусловленный наличием под ним полноразмерной "запаски".

Если же задние сиденья все же оставить для нужд пассажиров, то обитатели дивана должны будут (обязательно напомните им об этом) оценить регулировку угла наклона спинки, которая раскладывается чуть ли не в горизонталь, и возможность перемещения каждой из частей сиденья в довольно широких пределах.

Оказавшись на водительском месте, я отметил для себя, что передняя панель при всей ее схожести с оной у L200 все ж таки чем-то да отличается. Но чем? Ага, вот оно: мультяшные

▼ **ПЕРЧАТОЧНЫЙ ЯЩИК** невелик по объему и лишен подсветки

◀ За исключением топ-версии, водительское кресло во всех прочих комплектациях имеет **МЕХАНИЧЕСКИЕ РЕГУЛИРОВКИ**

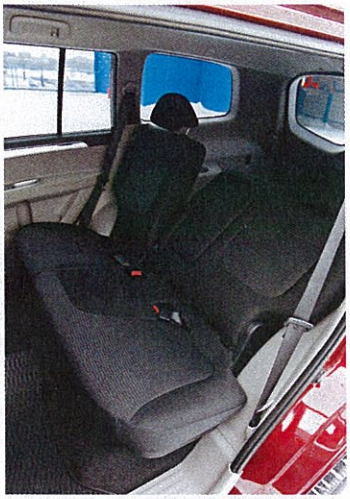


▲ Индикация режимов работы **ТРАНСМИССИИ** максимально наглядна

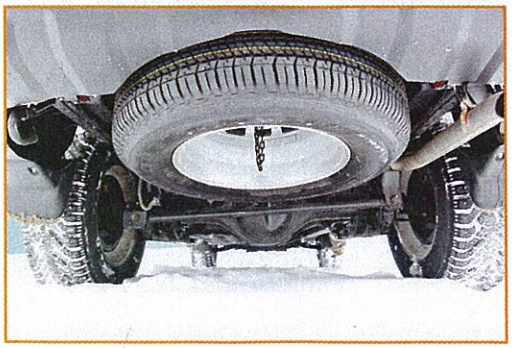
МОТОР ПОКА ОДИН

Из четырех версий "Паджеро-Спорт" две приходятся на механическую КП, а две других укомплектованы "автоматом". Уже базовая "Инвайт" (1387800 руб.) включает две подушки, ABS, кондиционер, полный электропакет, обогрев сидений, MP3-ресивер, 16-дюймовые литые диски и бортком-пьютер. "Интенс" (1431000 руб.) богаче на кожаный мультируль, сетку багажника, диски 17" и климат-контроль, а такой же в точности "Спорт", но с АКП и круиз-контролем дороже на 41 040 руб. Топовый "Инстайл" с кожаным салоном, люком, электрорегулировками кресла водителя и более продвинутой "музыкой" стоит 1 571 400 руб.

А вот мотор пока один: 3,2-литровый турбодизель в 163 л. с. Впоследствии дилеры ожидают более мощный бензиновый и бюджетный дизель.



▼ Панели багажного отделения из **СВЕТЛОГО ПЛАСТИКА** в джипе кажутся не слишком практичным решением



◀ На наших дорогах **"ЗАПАСКА"** быстро покроется грязью, и заменить колесо, не запачкавшись, вряд ли удастся

синие приборы уступили место более строго оформленным – с хромированными ободками и лишенным игривости шрифтом, хотя сама компоновка циферблатов не изменилась. Да и все остальные признаки пикапа никуда не делись, разве что претерпели кое-какие стилистические метаморфозы на уровне нюансов, которые начисто избавили салон от напускной легкомысленности. Статус, понимаете ли!

Но в то же время материалы отделки какими были, такими и остались. Пластик жесткий, имитация металла неубедительна, а кожа на рычагах управления и "баранке" не слишком породистая. И если по пикаповым меркам такой интерьер кажется роскошным, то для более престижного вседорожника лоска все же чуть недостает. Он ладно нарисован и насквозь пронизан практичностью – пожалуй, салон стоит охарактеризовать именно так. Ибо это чистейшая правда. В конце концов, далеко не всем нужна роскошь в машине на каждый день. Тем более что покоряет "Паджеро-Спорт" действительно совсем не этим.

Он настоящий!

И все же, несмотря на всю наследственность игривого пикапа, от которой японцы тщательно старались избавиться, "Паджеро-Спорт" (как на самом деле и L200) на уровне ощущений заставляет задуматься о том, что где-то совсем неглубоко под радужной оболочкой симпатичного кузова скрывается очень серьезное существо.

Гипертрофированный центральный тоннель оттеснил педальный узел влево, вследствие чего наблюдается некоторая несоосность рулевого колеса и педалей. С первыми же оборотами коленчатого вала 3,2-литрового турбодизеля на рычаге управления раздаточной коробкой прописывается суровая вибрация. Кроме того, посадка у машины действительно очень высокая: я с высоты второго автомобильного этажа сверху вниз взирал на неожиданно оказавшиеся мелкорослыми кроссоверы и прочие псевдовседорожники подобного формата, не говоря уже о ползающих где-то под колесами легковушках.

В движении "Спорт" обнажает свою истинную сущность: это настоящий рамный вседорожник, который способен на впечатляющие подвиги за пределами развитой системы асфальтовых дорог. Ездить на такой машине только лишь по хорошим шоссейкам кощунственно. Это все равно что содержать в тесной однокомнатной квартире кавказскую овчарку, которой нужен простор загородной фазенды.

Помимо изрядного запаса прочности и достойной геометрической проходимости, "спортивный" располагает и продвинутой трансмиссией "Супер-Селект" с исчерпывающим набором режимов. Можно ездить только на заднем приводе, можно подключить передний мост и ездить на полном приводе по дорогам с твердым покрытием. Можно выбрать режим с жесткой связью между осями, а если и этих мер окажется недостаточно, то нажатием специально обученной кнопки следует призвать на помощь блокировку заднего дифференциала. И, наконец, понижающая передача для экстренных случаев. В общем, случись что, вызванному на помощь трактору предстоит неблизкий путь.

Даже на ровной дороге "П-С" постоянно напоминает, что он весь из себя проходимый. Подвеска кажется совершенно непробиваемой, однако и комфорт при прохождении неровностей ждите соответствующий: не испугаетесь, но почувствуете все. Когда сбрасываешь газ, создается устойчивое впечатление, что с выбегом у вседорожника совсем не очень: катится он тяжело и неохотно. А как разгоняется? Признаться, от 3,2-литрового дизеля я ожи-

дал несколько большего. Конечно, можно посильнее придавить ногой акселератор, и тогда "Мицу" ощутимо взбодрится, как только "автомат" определится с передачей. Но за динамику придется расплачиваться возросшим уровнем шума. А в штатных режимах автомобилю не хватает легкости движения, которой могут похвастаться многие современные дизельные вседорожники.

Но стоит только съехать с асфальта – и все тут же меняется. Как неуклюжий морской котик, забавно припрыгивающий по суше, попадая в воду, становится грациозным и стремительным – так и "Паджеро-Спорт", едва ступив колесом за пределы дороги, преображается до неузнаваемости.

Я выбрался на берег промерзшего Финского залива и вдоволь оттопырился, поносившись в свое удовольствие по заледенелым ковырягам. Полный привод, ставлю блок заднего дифференциала – и вперед! Вверх, вниз, поворот, на раскатанном ровном участке я пускаю машину в занос, затем снова скачу по кочкам – истинный восторг! Опаска уходит, и "Падж" обволакивает меня чувством какой-то бесконечной безопасности и надежности. Мне с ним совсем не страшно. Да, он грубоват, но столь уверен в себе, что эта уверенность передается и мне. И я понимаю, что плохая дорога не делает ему больно. Напротив, это он ставит ее на место – что бы ни оказалось под колесами, эти колеса все равно проедут туда, куда нужно хозяину. Если, конечно, тот не потеряет голову и стыд.

Вопреки моим ожиданиям, "Паджеро-Спорт" оказался любопытной машиной. Это интересный внешне и довольно талантливый вседорожник – но в то же самое время он слегка консервативен, в чем-то даже несовременен. И уж, конечно, несовершенен. Но, надо отдать должное, это его ни в коей мере не портит. Ибо большинство его недостатков есть продолжение его достоинств. Это замечательный представитель вида автомобилей, который становится все более малочисленным: настоящий рамный джип, в процессе управления которым еще можно ощутить чувство покорения машины. ■

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Mitsubishi Pajero Sport 3,2 AT

Общие данные	
Кузов, число мест/дверей	универсал, 5/5
Снаряженная/полная масса, кг	2195/2710
Длина х ширина х высота, мм	4695 х 1815 х 1800
База, мм	2800
Дорожный просвет, мм	215
Скорость, км/ч	178
Разгон 0–100 км/ч, с	12,3
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	8,1/11,8
Объем топливного бака, л	70
Объем багажника (5/2 места), л	500/1720
Двигатель	
Расположение	спереди продольно
Конструкция	4-цилиндровый рядный турбодизель
Рабочий объем, см³	3200
Мощность, л. с. при об/мин	163/3500
Крутящий момент, кгс·м при об/мин	35,0/2000
Шасси	
Привод	многорежимный, на все колеса
Коробка передач	4-ступенчатая автоматическая
Подвеска	пружинная
спереди/сзади	независимая, на сдвоенных поперечных треугольных рычагах/зависимая
Рулевое управление	реечного типа с усилителем
Тормоза спереди	дисковые, вентилируемые
сзади	барабанные
Шины	265/65 R17

+ Располагающая внешность; высокая проходимость; энергоемкая подвеска

– Специфическая эргономика; простецкие материалы отделки салона; большая погрузочная высота багажника