

# КУПИ РЕАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР авто

С ОПТИМАЛЬНЫМ  
МОТОРОМ



**"ФОРД-  
ФОКУС III" с.56**

ISSN 1683-6855  
1 1 0 1 1  
9 771683 685006



## **"ТАДЖЕРО-СПОРТ"** ВСЕ, ЧТО НАДО ЗНАТЬ ПРИ ПОКУПКЕ

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ  
ЗИМНИЕ  
ШИНЫ



● **"САН-ЙОНГ-  
АКТИОН"** с. 44

● **"АУДИ-А6"** с. 52

● **"МЕРСЕДЕС-  
БЕНЦ-GL"** с. 54

● **"ФОЛЬКСВАГЕН-  
КРАФТЕР"** с. 66



с.61



с.72

**"СУЗУКИ-ДЖИМНИ"**  
в возрасте 3 года и старше



все престижные модели  
**"ГОЛЬФ"-КЛАССА** в России







от 1 349 000 руб.



# ЗА ТО, ЧТО

Рамных вседорожников становится все меньше буквально с каждым днем. Те же динозавры, которые все никак не решаются вымереть окончательно, усердно дорожают – едва ли не быстрее недвижимости. "Паджеро-Спорт" оказался редким исключением: самым фактом своего существования он словно стремится доказать, что между техническим примитивизмом и ценовым экстремизмом все-таки есть место для золотой середины.



# НАСТОЯЩИЙ

## Как пикап, только лучше

Скажем сразу, что если «Паджеро-Спорт» приглянулся вам лишь по той причине, что у него честный полный привод, высокий клиренс и серьезная внешность настоящего вездехода, то все же следует хорошо подумать перед его покупкой. На рынке найдется с десяток кроссоверов, схожих с «Мицубиси» габаритами и располагающих изрядным дорожным просветом, но заметно более удобных в своей повседневности и к тому же более дешевых.

«Спорт» построен на высокой раме пикапа L200, и даже шапочного знакомства достаточно, чтобы понять: забираться в такой вседорожник немногим удобнее, чем в «паджерообразующий» грузовичок.

**Мощная рама и вместительные колесные арки открывают ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ для оффроуд-тоннинга**

И уже самый непродолжительный тест-драйв недвусмысленно наметнет, что управляться с этой машиной сложнее, чем с кроссовером.

Однако у «Спорта» все же есть своя армия поклонников: ежегодно в их ряды вступают порядка четырех тысяч наших соотечественников. И это, как правило, совсем не те граждане, что покупают машину на год-два и ездят в основном по столицам и ближайшим окрестностям. Дело в том, что преимущества этого вседорожника проявляются на тех направлениях, где само понятие «дорога» не всегда подразумевает наличие асфальта: «Спорт» можно безболезненно эксплуатировать в таких условиях, которые запросто спровоцируют любой «паркетник» выставить вам счет на





внушительный ремонт. Так что, пожалуй, случайных людей среди покупателей "Мицу" нет вообще.

#### СКОЛЬКО СТОИТ?

Улучить "Паджеро-Спорт" в демпинге не получится при всем желании – самый доступный стоит 1 349 000 руб. Раньше было дешевле: с момента дебюта маши-

**ЕСЛИ НУЖЕН "АВТОМАТ", ТО ПРИДЕТСЯ ПОКУПАТЬ АВТОМОБИЛЬ С КОЖАНОЙ ОТДЕЛКОЙ – "ИНТЕНСА" С АКП НЕТ В НАЛИЧИИ**

ны осенью 2008-го прайс вырос почти парой сотен тысяч – не говоря уже о том, что автомобили предыдущего поколения отдавали на треть дешевле. Однако сегодня универсальные внедорожники стоят куда весомее, к тому же отдельные конкуренты и вовсе самоустранились с рынка. В итоге среди автомобилей схожих размеров и способностей дешевле "Мицубиси" остался только "Сан-Йонг-Рекстон", который едва ли сопоставим с ним как по имиджу, так и по надежности.

Новый "Спорт" даже начального уровня оснащения "Интенс" уже вполне себе самодостаточен. Здесь есть не только кондиционер, магнитола, электропакет, обогрев передних кресел, но и такие приятные вещи,



Дополнительные аудио- и видео-входы DVD-системы ПОЗВОЛЯЮТ ПОДКЛЮЧАТЬ внешние носители

как боковые подножки, расширители колесных арок и диски из легкого сплава. В общем, ущербной такая база не выглядит ни внутри, ни снаружи. Однако главным ее минус – отсутствие "автомата". И несмотря на то, что в прайс-листе присутствует "Интенс" с АКП (1 415 000 руб. с турбодизелем и 1 429 000 руб. с бензиновым мотором), которому в нагрузку полагаются климат- и круиз-контроль, улучшенная аудиосистема, шторка багажного отделения плюс кое-что по мелочи, найти живую машину в столице не удастся. Ну нет таких "Интенсов" у дилеров и все тут!

Реальная ситуация такова, что если нужен "автомат" то придется покупать автомобиль с кожаной отделкой. Это означает дополнительные 124 000 руб. за версию "Инстайл" (от 1 539 000 рублей). Здесь уже есть ксенонные фары, электропривод кресла водителя, тонировка стекол и небесполезная, особенно для столь массивного автомобиля, система динамической стабилизации. Строго фиксированные комплектации означают, что вы не вправе от чего-либо отказаться или, наоборот, что-нибудь присовокупить. Многих подобная навязчивость может раздражать, но такова политика дистрибьютора – тут уж ничего не попишешь.

Впрочем, взгляните на цены соперников. Нетрудно заметить, что "Инстайл" остается вполне конку-



Перчаточный ящик ЗАКРЫВАЕТСЯ НА КЛЮЧ, но вместительностью не отличается

В кармане передней двери ПОМЕСТИТСЯ БУТЫЛКА объемом до 0,6 литра



▲ Очечник и пара зеркал, правда, БЕЗ ПОДСВЕТКИ положены всем версиям

◀ Кнопки обогрева кресел РАСПОЛОЖЕНЫ НЕУДОБНО – в углублении в нижней части торпеды



рентоспособным. Так, за "Пасфайндер" с АКП просит минимум 1 637 000, за "Прадо" 1 745 000, за "Чероки" 1 635 000 руб. А если нужен кожаный салон, сумму придется существенно подкорректировать в большую сторону.

Посему даже топовый "Паджеро-Спорт" в комплектации "Ультимейт", который богат мультимедийной системой размера 2DIN с сенсорным монитором, навигацией и DVD-проигрывателем, при цене от 1 609 000 рублей вполне достоин внимания, ибо конкуренты с подобным набором оснащения заметно дороже. Как видите, даже при таких номинально высоких ценах "Спорт" остается выгодным предложением.

Так что если вы ищете вместительный рамный внедорожник, то существенно сэкономить можно, только отдав предпочтение пикапу. Но на такой шаг человек семейный вряд ли сподобится: все-таки тесноватое заднее сиденье не станет равноценной заменой настоящему дивану.

### Снаружи и внутри

"Паджеро-Спорт" – это классический вседорожник со всеми родовыми признаками, характерными для этой вымирающей породы. Неудивительно, что его высокий кузов с развитой пластикой боковин и нарочитой агрессией во взгляде фар многим кажется столь привлекательным. Правда, ради пушистой спортивности "запаску" не стали навешивать на левую дверь, а спрятали под днище, но дизайн от этого только выигрывает. Благодаря же хрому в отделке дверных ручек, порогов и корпусов зеркал машина демонстрирует определенное благородство. Разве что кому-то может показаться, что длинный и высоко посаженный кузов выглядит немного узковатым; и хотя на самом деле его ширина вполне внушительная (1,8 м), большинству конкурентов "Мицу" все же проигрывает порядка 5–7 см.

Вас не смущает такая особенность? Это правильно – ведь куда важнее, что в облике "Спорта" каждая деталь свидетельствует о его готовности преодолевать серьезное бездорожье! Высоко задранные короткие бамперы снизу оторочены накладками из некрашеного пластика, что позволяет снизить "болевой порог" при контакте с грунтом. Любители жесткого оффроуда наверняка отметят и возможность произвести лифт кузова: благодаря наличию рамы это сделать гораз-

## ПЕРЕЧЕНЬ СТАНДАРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

### Комплектация "Интенс-2,5MT"

- Антиблокировочная система тормозов
- Фронтальные подушки безопасности
- Кондиционер
- Электропривод и обогрев зеркал
- Электростеклоподъемники
- Обогрев передних сидений
- Центральный замок с ДУ
- MP3-магнитола, 4 динамика
- Бортовой компьютер
- Регулируемый по углу наклона руль с усилителем
- Регулируемое по высоте кресло водителя
- Тканевый салон
- Складывающийся (40:60) диван с раздельной регулировкой угла наклона спинки и продольного воложения
- Кожаная отделка руля
- Два подстаканника для передних пассажиров
- Центральный подлокотник спереди
- Брызговики
- Противотуманные фары
- Рейлинги на крыше
- Подножки

- Диски из легкого сплава с шинами 265/65 R17
- Полноразмерное запасное колесо

### Для "Интенс-2,5AT" дополнительно:

- Климат-контроль
- Кожаная отделка рычагов КП и раздаточной коробки
- Круиз-контроль
- Пелюшница для задних пассажиров
- Шторка и крепежная сетка в багажнике
- Хромированные наружные ручки дверей и корпуса зеркал
- 6 динамиков и AUX-разъем

### Для "Интенс-3,0AT" дополнительно:

- Боковые и оконные подушки безопасности

### Для "Инстайл" дополнительно:

- Система динамической стабилизации
- Тонированные стекла задних дверей
- Ксенонные фары
- Кожаный салон
- Электропривод кресла водителя

### Для "Ультимейт" дополнительно:

- Мультимедийная система, 8 динамиков, DVD, навигация и камера заднего вида
- Датчики дождя и освещенности

### ЦЕНЫ\* И КОМПЛЕКТАЦИИ, ТЫС. РУБ.

	2,5TD	3,0V6
"Интенс"	1349 (1415)	(1429)
"Инстайл"	(1539)	(1549)
"Ультимейт"	(1609)	(1629)

В скобках – с АКП.

до проще. Кроме того, в огромные колесные арки запросто поместятся "зубастые" внедорожные колеса вместо штатных 17-дюймовых.

Правда, отнюдь не все особенности, облегчающие эксплуатацию в условиях бездорожья, будут уместными в повседневной городской жизни. Да, благодаря высокой посадке "Паджеро" может безболезненно запрыгивать даже на экстремально высокие бордюры. Однако залезать в салон, который удален от земли на 0,6 метра, довольно неудобно. Для людей пожилых и







## ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

1. Блок электростеклоподъемников. 2. Центральный замок. 3. Электрорегулировка зеркал и блокировка дифференциала. 4. Рычаг

управления наружным освещением. 5. Рычаг управления стеклоочистителями. 6. Аварийная сигнализация. 7. Экран бортового компью-

тера. 8. Климат-контроль. 9. MP3-магнитола. 10. Обогрев сидений. 11. Прикуриватель. 12. Рычаг переключения режимов трансмиссии

точных посадка в "Спорт" обернется настоящим испытанием! Кстати, довольно странно, что инженеры "Мицубиси" не позаботились о ручках на передних стойках кузова – у старшего-то "Паджера" они имеются.

Часть пластиковых накладок, выполняющих роль расширителей арок, закреплена на дверях, а под ними на крыльях любит скапливаться грязь, которую пассажиры дивана рискуют оттереть своей одеждой. Да и запятнать брюки о внушительные пороги проще простого.

С подбором материалов отделки салона японцы откровенно профилонили. Окрашенные под алюминий накладки в отделке дверных панелей быстро царапаются, и даже самые дорогие версии "на коже" и с сенсорным монитором из-за точечной экономии не выглядят богато. Дешевый жесткий пластик центральной консоли ну никак не соответствует машине за полтора с лишним миллиона! Когда "Спорт" стоял на треть дешевле, это еще можно было бы простить, но сейчас... Справедливости ради стоит заметить, что на этом список претензий к интерьеру можно закрывать.

В целом салон вполне уютный, здесь нет недостатка в подстаканниках и разного рода тайниках для предметов мелких и не очень, а в каждой двери предусмотрены емкие карманы. При этом и передняя, и задняя части салона оборудованы плафонами подсветки. Да и вместительность салона вполне соответствует уровню, который ожидаешь от вседорожника. В правом

"Умненьку" положен **СЕНСОРНЫЙ** монитор



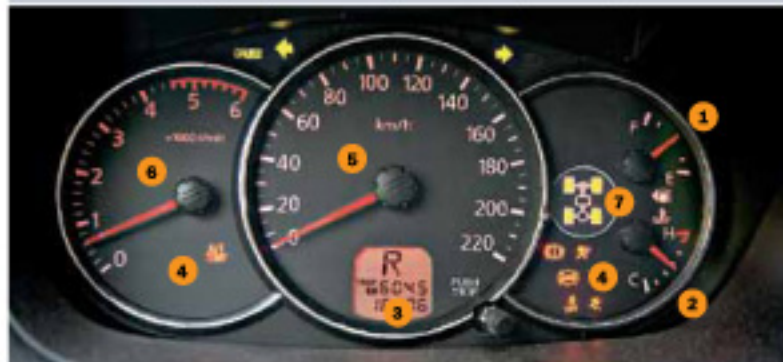
переднем кресле, не подпирая потолок, спокойно поместится человек ростом до 190 см; а на диване без стеснения рассадутся трое взрослых с хорошим запасом по ногам. К тому же положение спинки дивана можно регулировать, а значит, пассажирам не придется всю дорогу сидеть в одной и той же позе.

## За рулем

Водителю на капитанском мостике тоже грех жаловаться. Любите взирать на мир свысока? "Мицуби-

## ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ

1. Указатель уровня топлива 2. Указатель температуры. 3. Одометр. 4. Блок сигнальных ламп. 5. Спидометр. 6. Тахометр. 7. Указатель режимов трансмиссии







▲ Сложить сиденье помогают довольно **МОЩНЫЕ ПРУЖИНЫ**

▲ На диване **ДОСТАТОЧНО МЕСТА** для двоих взрослых высокого роста и богатырской комплекции

▲ Кресла дивана можно регулировать **ПРОДОЛЬНО** и менять угол наклона

си" предоставит вам такую возможность, и теперь все препятствия на дороге будете замечать заранее. А изрядный диапазон регулировок кресла позволит принять удобную позу людям любого роста – даже несмотря на то, что руль регулируется только по углу наклона. Правда, если вы сэкономите и выберете машину с МКП, то кресло окажется без регулировки по углу наклона, что способно вызвать неудобства у людей высоких.

Зато назначение любой из кнопок в салоне понятно с одного взгляда. Рукоятки климат-контроля просты до невероятности: запутаться с распределением воздушных потоков, силой обдува или выбором температуры решительно невозможно! Магнитолой своим видом воскрешает в памяти тревожные девяностые, зато радует удобством управления – она восприимчива ко всем современным форматам и может похвастать USB-разъемом.



Под аккуратной крышкой заднего центрального подлокотника есть **ЕЩЕ ПАРА ПОДСТАКАНИКОВ**

гололеде предупредит, и на то, что в баке кончается топливо, вовремя намекает.

Впрочем, есть в салоне любого "Спорта" такая штука, благодаря которой поклонники оффроада легко простят машине эти не слишком мытые странности. "Мицу" остался одним из немногих джипов, на центральном тоннеле которого рядом с рычагом АКП произрастает еще и рычаг "раздатки". Даже чисто психологически наличие такого арсенала внушает уверенность!

### По дорогам...

Хорошо ощутимая вибрация рычага, управляющего возможностями трансмиссии "Супер-Селект", вкупе с характерным приглушенным баритоном дизеля однозначно дают познать: мотор завелся. С увеличением оборотов дрожь, однако, сходит на нет. Но о том, в какой машине вы находитесь, невозможно забыть ни на секунду. И вот почему.

Прежде всего, вам придется привыкнуть к "длинному" (4,3 оборота) рулю. А после первых же маневров в знакомых дворниках понимаешь, что заявленный радиус разворота в 11,2 метра – явная профанация: для разворота на 180 градусов в один прием нужно как минимум 11,9 м. В привычных масштабах городских парковок маневрировать на "Спорте" поначалу сложно. Да и отсутствие штатного парктроника жизнь отнюдь не облегчает, как нетрудно догадаться. В комплектации "Ультимейт" ситуацию немного спасает наличие камеры заднего вида. К тому же у машины по-настоящему большие боковые зеркала, а наезжать даже на высокий поребрик можно без опаски: бампер забрался очень высоко!

Подвеска настолько играючи проглатывает большинство выбоин и кочек, что зачастую можно даже не снижать скорость: глаза болят, а "Паджеро" делает! Правда, сильная дрожь от болтанки колес обильно передается на кузов, эхом отражаясь в детали интерьера. И все же прямую машину держит молодцом: там, где иные кроссоверы уже всюду сучат ограничителями хода амортизаторов, "Мицу" проезжает ходом.

Отменную мощь 2,5-литровый дизель демонстрирует уже с 1800 об/мин, когда турбина выходит в диапазон эффективных оборотов. Ехать в темпе шустрого потока можно не выкручивая мотор, чему в полной

## ПОДВЕСКА НА УДИВЛЕНИЕ ИГРАЮЧИ ПРОГЛАТЫВАЕТ БОЛЬШИНСТВО ВЫБОИН И КОЧЕК

Удивило, что на самой дорогой версии мультимедийная система оказалась, скажем так, со странностями. Работает она вполне четко и понятно. В ней проживает довольно толковая навигация, которой знакомы даже мелкие улочки и проселочные дороги в Подмосковье. К тому же она позволяет не только слушать музыку, но и просматривать DVD, да и "тапать" пальцами по экрану одно удовольствие: дисплей реагирует на пальпацию с должной оперативностью.

Однако не пытайтесь добиться от системы данных о расходе топлива, средней скорости и температуре за бортом – почему-то функции трип-компьютера дорогой "Спорт" оказался недостоин. Зато можно вывести календарь на весь экран и запрограммировать "напоминания" о днях рождения и важных встречах. Ну спасибо, удружил! У меня возникло стойкое впечатление, что эту систему творили те, кто прежде имел дело исключительно с компьютерами, но никак не с автомобилями.

Причем в более простых версиях бортовой компьютер с монохромным дисплеем сделан с большим пониманием к запросам водителя: он и о возможном



Карты и журналы могут ездить в **КАРМАНЕ СПИНКИ** кресла





## НАМ ПОНРАВИЛОСЬ



Просторный салон с возможностью организации пары спальных мест



**В СЛЕПОЙ ЗОНЕ** слева от руля расположены кнопки управления зеркалами и блокировки заднего дифференциала

Выносимая подвеска с большими ходами

Работа полноприводной трансмиссии "Супер-Селект"



## А ТАКЖЕ:

- тяговитый и экономичный дизель
- вместительный багажник



## НАМ НЕ ПОНРАВИЛОСЬ



Большая погрузочная высота багажника

Бюджетные материалы отделки салона



Шум и вибрация дизеля



## А ТАКЖЕ:

- растущая цена и необходимость выбора дорогих комплектаций
- высокий расход топлива бензиновой версии
- пачкающие брызги пороги



мере способствует бойкий адаптивный 5-ступенчатый "автомат". Да и не нужны машине высокие обороты, если честно: после 3500 об/мин двигатель работает неприятно шумно; и этот надрывный гул прорывается в салон даже через оборону отменной звукоизоляции. Ну и обивка крыши, пожалуй, может показаться недостаточно толстой: угодив под дождь, вы вполне насладитесь барабанной дробью.

Зато в ясный, солнечный день мчаться на "Паджеро" — одно удовольствие! На скорости сто с плюсом он очень старательно и вполне убедительно изображает комфорт. Однако, несмотря на название, характер у него ни в коем случае не гоночный: сколь-либо извилистые дороги — это не его стихия, даром что в отличие от пикапа у "Спорта" неразрезной задний мост подвешен не на рессорах, а пружинах. И хотя в подвеске имеется мощный стабилизатор поперечной устойчивости, закрепленный на внушительных сайлент-блоках, кренится "Падж" довольно сильно. Скользить наружу поворота он начинает резко, да и "длинный" руль, опять-таки, не способствует активным маневрам.

Впрочем, на фоне прочих рамных и столь же кондовых с точки зрения конструкции машин "Мицубиси"

У "СПОРТА" ПРАКТИЧЕСКИ ГЛАДКОЕ ДНИЩЕ, ХОРОШО ПРИТЯНУТАЯ К КУЗОВУ СИСТЕМА ВЫПУСКА, МОЩНАЯ МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ ЗАЩИТА КАРТЕРА И БЕНЗОБАКА



Подлокотники и подстаканники **В БАГАЖНИКЕ** — наследие семиместной версии, кой у "Спорта" в России официально быть не может

не лучше и не хуже. Такое поведение для них норма. Борьбаться с выкрутасами можно только одним способом — заблаговременным сбросом скорости. Благо сделать это не проблема: тормоза работают эффективно. Лишь в начале хода педали замедление кажется недостаточно сильным, но если продавить педаль сильнее, машина замрет именно там, где рассчитываешь.

Другим приятным сюрпризом стала экономичность дизеля. Если без пробок, то в среднем можно уложиться в 11 литров на сотню. А на одном 70-литровом баке легко совершить беспосадочный полет до Питера.

Зато бензиновый 3-литровый осушает бак с жадностью верблюда, неделю не видевшего воды. Как и многие V6, он демонстрирует ровную тягу во всем диапазоне оборотов. Такой "Паджеро-Спорт" более тихий, меньше вибрирует и в целом ведет себя благороднее дизельной версии, а двигатель становится назойлив лишь после 4000 об/мин. Обгонять на бензиновой машине столь же просто, а разница с дизелем про-







■ ЗА ОБИВКОЙ колесных арок можно возить мощный гидродомкрат и шанцевый инструмент



является только в том, что ускорения с 80–100 км/ч даются не столь легко – все-таки крутящий момент у бензинового V6 меньше. Зато в светофорных дуэлях, напротив, 3-литровый мотор в выигрыше.

### ...и без них

Практически гладкое днище, хорошо притянутая к кузову система выпуска, мощная металлическая защита картера и бензобака – “Спорт” очень хорошо подготовлен по канонам классического джипостроения. У него жесткий задний мост, достаточно “сильная” (1,9:1) понижающая передача и блокируемые центральный и задний дифференциалы, а “автомат” позволяет плавно дозировать тягу и не требует от водителя специальной подготовки. При этом даже подножки здесь не только элемент декора: они закреплены на внушительных кронштейнах, и если потребуются, эти мощные трубы с дугами сыграют роль неплохой защиты порогов.

Еще у “Мицу” очень приличный ход задней подвески. Если уж вам удастся отыскать такой кособок, где машина продемонстрирует диагональное вывешивание, то в большинстве случаев помогут электронные блокировки системы стабилизации. В конце концов, всегда можно воспользоваться принудительной блокировкой заднего дифференциала. И впрямь, подобный запас проходимости для ежедневной машины кажется избыточным. Но посадить, как известно, можно и трактор. А самым горячим “трофистам” все же не помешает превентивно прицениться к пластиковым бамперам: испортить их о внезапный пенек на лесной дорожке – удовольствие недешевое.

### Грузим чемоданы

Пятая дверь обладает внушительными габаритами, но с помощью старательных газовых опор легко возносится ввысь – даже хрупкой барышне не составит большого труда ее поднять. Тогда вашему взору откроется проем высотой 98 см, за которым обнару-



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

### Mitsubishi Pajero Sport 2,5AT (3,0V6-AT)

#### Общие данные

Кузов, число мест/дверей	универсал, 5/5
Снаряженная масса, кг	2050–2135
Скорость, км/ч	176 (179)
Разгон 0–100 км/ч, с	12,4 (11,3)
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	8,3/11,2 (9,9/16,6)
Запас топлива, л	70; дизтопливо (Аи-95)

#### Двигатель

1. Пробка бачка стеклоомывателя.
2. Расширительный бачок системы охлаждения.
3. Бачок системы усилителя руля.
4. Масляный щуп двигателя.
5. Пробка масляной горловины двигателя.
6. Корпус воздушного фильтра.
7. Аккумуляторная батарея



Расположение	среди поперечно
Конструкция	4-цилиндровый, рядный дизель с турбонаддувом (6-цилиндровый V-образный бензиновый)
Число клапанов на цилиндр	4
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2477 (2998)
Степень сжатия	16,5:1 (9:1)
Мощность, л. с. при об/мин	178/4000 (220/6250)
Крутящий момент, кгс·м при об/мин	35,7/2000 (28,6/4000)

#### Шасси

Привод	на задние колеса с подключаемыми передними
Коробка передач	5-ступенчатая автоматическая
Передаточные числа: I; II; III; IV; V; з. х.	3,79; 2,06; 1,42; 1,0; 0,73; 3,87
Главная передача	3,92
Понижающая передача	1:1,9
Подвеска	пружинная
спереди	независимая, на двойных поперечных рычагах
сзади	зависимая, неразрезной мост
Рулевое управление	реечного типа с усилителем
Тормоза	дисковые, спереди вентилируемые
Шины	265/65 R17



В столь девственно чистом виде “запаску” ПОД ДНИЩЕМ можно увидеть, пожалуй, лишь на новой машине

живается гигантский багажник, ширина которого в самом узком месте – 1010 мм. При 5-местной компоновке, если снять шторки, здесь с запасом поместятся три наших самых больших дорожных чемодана. Поклажу помельче можно надежно фиксировать с помощью петель на полу и выдвинутых крючков по бокам.

Длину трюма можно увеличить до 1,7 м, просто сложив задние кресла. Если же до кучи запрокинуть и спинку правого переднего, максимальная погрузочная длина составит аж 2,9 м.

Жаль только, что высокий задний бампер предопределил значительную (77 см) погрузочную высоту.





## КОНКУРЕНТЫ

## "НИССАН-ПАСФАЙНДЕР-2,5АТ"



Длина х ширина х высота, мм	4813 х 1848 х 1770
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2488
Мощность, л. с. при об/мин	190/4000
Крутящий момент, кгс-м при об/мин	45,9/2000
Скорость, км/ч // Разгон 0-100 км/ч, с	186 // 10,7
Дорожный просвет, мм	200
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	7,3/11,0
Цена, руб. мин./макс. компл.	1 600 000/ 1 809 500



Хорошее поведение на асфальте; удобный 7-местный салон; тяговитый дизель



Завышенная цена; недорогие материалы отделки; более скромные способности на бездорожье

## "ДЖИП-ЧЕРОКИ-2,8"



Длина х ширина х высота, мм	4493 х 1839 х 1736
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2768
Мощность, л. с. при об/мин	200/3600
Крутящий момент, кгс-м при об/мин	46,9/1600
Скорость, км/ч // Разгон 0-100 км/ч, с	210 // 9,9
Дорожный просвет, мм	190
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	6,9/9,2
Цена, руб. мин./макс. компл.	1 635 000/ 1 686 000



Более динамичный; щедрое оснащение; экономичный, тяговитый дизель



Завышенная цена; бюджетная отделка салона; неопосредствованное качество сборки

## "САН-ЙОНГ-РЕКСТОН-2,7АТ"



Длина х ширина х высота, мм	4720 х 1870 х 1760
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2696
Мощность, л. с. при об/мин	165/4000
Крутящий момент, кгс-м при об/мин	34,7/1800
Скорость, км/ч	170
Разгон 0-100 км/ч, с	15,0
Дорожный просвет, мм	210
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	8,3/12,0
Цена, руб. мин./макс. компл.	1 192 000/ 1 350 000



Доступная цена; респектабельный интерьер; хороший баланс ездовых качеств на шоссе и бездорожье



Непостоянство качества сборки; спорная внешность; вялая динамика

## СКОЛЬКО СТОИТ ПЕРЕОБУТЬСЯ?

На дворе лето, и мало кто из нас пока задумывается о зимних шинах. Но ведь их все равно придется покупать – не сегодня, так через несколько месяцев. Во сколько обойдется переобуть свою машину? Чтобы вы могли представить себе порядок предстоящих трат, мы приводим РЕКОМЕНДОВАННЫЕ цены на некоторые модели зимних покрышек (на одно колесо), которые шинники предназначают для конкретной модели – в данном случае "Паджеро-Спорт". Размер 265/65 R17. Если диски вашей модификации большего диаметра, цены, соответственно, возрастут.

## БАЗОВЫЕ ЗИМНИЕ ШИНЫ ДЛЯ "МИЦУБИСИ-ПАДЖЕРО-СПОРТ"

## "НОКИАН"

"Хаккапели-итта-7"



14 260 руб.

"Хаккапели-итта-R"



12 020 руб.

## "ЙОКОГАМА"

"Геоландер"



8050 руб.

"Айс-Гуард-IG35"



7850 руб.

## "КОНТИНЕНТАЛЬ"

"Кросс-Контакт-Викинг"



10 137 руб.

"Канти-Айс-Контакт"



11 241 руб.

## "МИШЛЕН"

"Латитюд-Икс-Айс-2"



9700\* руб.

"Латитюд-Икс-Айс-Норд"



10 200\* руб.



КАР

от 11,21  
руб./км

## ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, РУБ.

ТО1 (15 000 км)	12 000-16 000
ТО2 (30 000 км)	19 500-22 000
ТО3 (45 000 км)	12 000-16 000
ТО4 (80 000 км)	19 500-22 000
Фильтр масляный	880
Фильтр воздушный (двигателя)	2135
Фильтр воздушный (салона)	1280
Фильтр топливный	1840
Колодки тормозные передние/задние	5716/5400
Амортизаторы передний/задний	13 512/15 200
Крыло переднее	21 575
Крыло заднее	45 260
Капот	21 200
Дверь передняя	28 460
Дверь задняя	28 460
Бампер передний в сборе	20 450
Бампер задний в сборе	24 800
Лобовое стекло + монтаж	15 778 + 2466
Боковое стекло (передн.)	12 748
Фара в сборе (галоген/ксенон)	20 845/65 400
Фонарь задний (2 части)	6830 + 7800





## ГАБАРИТЫ АВТОМОБИЛЯ, ММ



## РАЗМЕРЫ САЛОНА, ММ



## Безопасность

Тестам "ЕвроNCAP" "Паджеро-Спорт" не подвергался. Косвенно об уровне безопасности машины можно судить по испытаниям пикапа L200, который заслужил оценку "хорошо".

Крепкая рама, бруска-усилители в дверях, высоко посаженная кабина и ремни с преднатяжителями – все это уже гарантирует неплохую защиту при столкновении. Правда, учтите, что в базе у "Мицу" лишь фронтальные подушки. Чтобы добавить боковые зйр-баги и надувные "занавески", придется покупать версию минимум второго уровня.

Наконец, как и во многих современных машинах, спереди в "Спортe" можно возить грудного ребенка в детском кресле спинкой вперед. Главное – не забыть отключить правую подушку.

**ХОТЯ СТОИМОСТЬ ТО РАСТЕТ С КАЖДЫМ ГОДОМ, ОНА ВПОЛНЕ СОПОСТАВИМА С ЗАТРАТАМИ НА МНОГИЕ "ПАРКЕТНИКИ"**

## Эксплуатация, сервис

Дилерская сеть "Мицубиси" более чем обширна: она раскинулась по всей России, зацепив 73 города. Традиционно более всего центров в Москве (16) и Санкт-Петербурге (7). Гарантия на машину составляет 3 года, а сервис нужно посещать каждые 15 000 километров. И хотя стоимость ТО растет с каждым годом, она вполне сопоставима с затратами на многие "паркетники". Правда, уже при втором регламентном ТО предписано делать полную диагностику подвески и сход-развал – для столь выносливого шасси это выглядит как перестраховка. А вот цены на запчасти разочаровывают: оптика, детали остекления и "жестянка" стоят прилично, так что на страховку лучше денег не жалеть.



## МЫ РЕШИЛИ:

Обладая феноменальной выносливостью и великолепной проходимостью, "Паджеро-Спорт" подкупает еще запоминающейся внешностью, достойным уровнем оснащения и двигателями, мощности которых в большинстве ситуаций хватает за глаза. Учтите только, что за небываемое шасси придется расплачиваться снижением уровня комфорта и управляемости.