

Тест-драйв Mitsubishi Pajero Sport New: 100% внедорожника

Андрей ГРЕЧАННИК, KP-AVTO.RU — 08.10.2009 фото | видео

Как же хорошо, что я не поторопился взять такую машину для теста раньше. Поездив на ней где-нибудь по Подмосквовью, я вряд ли узнал бы о ней столько, сколько удалось выведать в недавней поездке по степным и горным дорогам Казахстана (читайте: **Как мы пытались «убить» внедорожник**). Я провел в Sport'e три дня, испытал его на асфальте, грунте, щебенке, в грязи и в горах. Теперь уж точно есть о чем рассказать.



Знакомое лицо

Уже после первого взгляда на эту машину не остается никаких сомнений – перед тобой полноценный внедорожник, без каких-либо «почти». То есть 100%, понимаете? Он для нормальных мужиков. Во времена толерантности, политкорректности и поиска компромиссов это редкость.

В рисунке его передка мгновенно и безошибочно угадывается принадлежность в марке, хотя деталями он несколько отличается от появившегося раньше пикапа L200 (читать тест-драйв), на платформе которого внедорожник и построен. Корма получилась, на мой взгляд, слишком аккуратной для этого класса машин, но с передней частью – полная гармония. Окрашенные в цвет кузова расширители колесных арок довершают сдержанный образ автомобиля.

Интерьер, для меня лично, тоже довольно хорошо знаком. После пикапа он не претерпел революционных изменений: та же «односпальная» магнитола, три «барашка» климатической системы, глубоко утопленные клавиши обогрева передних сидений. Он прост и утилитарен, хотя, в отличие от пикапа, на центральной консоли и обшивке дверей есть вставки под дерево, и набабдашник рукоятки КПП более солидный.



Водительское сиденье с электрорегулировками позволяет изменять посадку и по высоте, так что, периодически сменяя друг друга за рулем, никто из нас не испытывал дискомфорта. Вполне достаточно для троих места и сзади. И с ростом метр девяносто там тоже легко поместиться: колени в спинку сиденья не упрутся. Второй ряд расположен чуть выше – как в кинозале, но рельеф потолка (у нас был установлен люк) оставляет над головой пространство, чтобы не втыкаться макушкой в обшивку крыши во время прыжков по кочкам. А при приземлении пятой точкой вы не налетите на замки ремней безопасности: они утоплены в специальные вырезы в сиденье дивана.



Семиместной версии в России, кстати, не будет, поэтому багажник за спиной очень порадует своим размером, это, как говорится, без вариантов. Мелочевку в нем, чтобы не «летала», можно закрепить специальной сеткой. Домкрат фиксируется под пластиковой обшивкой. Место для полноразмерной (а какая еще может быть у внедорожника?!) «запаски» – сзади под днищем.

Пару слов о спорте

Приставка «Спорт» в названиях автомобилей обычно говорит об их горячем норове и высокой цене. Но спорт – не только соревнование на скорость, даже применительно к автомобилям. Здесь история другая: как раз «просто» Pajero IV является более быстрой и дорогой люксовой машиной. А довесок Sport в названии «младшенького» рамника идентифицирует его именно как автомобиль для активного времяпрепровождения: не «охотником» же его назвали, не «лесником», «следопытом», «скаутом», «бигфутом» и т. п. Pajero Sport – не буксир для прицепа и не телега для транспортировки шанцевого инструмента (для этих целей есть L200). Его вместительный багажник – для великов, байдарок, палаток, сноубордов. Но и о пяти секундах до сотни на разгоне здесь тоже речь не идет – не та дисциплина. Хотя...



Лихой динамикой он действительно не порадует, но скорость набрать позволит. На асфальтовом участке в Казахстане мы остановились сфотографировать дивный пейзаж, пришлось догонять колонну. Я хорошенько так «наступил» и (да простят меня сотрудники Жол Полициясы – тамошней ГАИ) выжал 180 км/ч (производителем заявлено 178 км/ч максимум). Каюсь, конечно, но я же не из хулиганств, а с целью проверки ходовых качеств. Машина шла ровно, хотя руль несколько «опустел», и осязательный ступенька немного сдувал нас вправо. Никакого шума и вибрации не появилось, дизель дергал 3,5 тысячных оборотов и запас еще оставался. Вспоминаю, как представители одного из отечественных автопредприятий убеждали меня, что рамная конструкция, высокий дорожный просвет, длинноходная подвеска и неразрезной мост не позволят тягачу легкой быстро разогнаться и отлично управляться на асфальте. Стоит им попытаться у японцев...

Интереснее, конечно, ехать на проселке. На грунтовке или гравийном покрытии лучше выбрать полный привод. Трансмиссия Super Select разрешает ездить в режиме 4WD по жестким покрытиям. Отменная звукоизоляция не дает дороге (вернее, ее отсутствие) «давить на уши». Возникает легкое ощущение езды «внатяг», и машина оставляет лучшее дорожное покрытие. Кочек и ямок, естественно, можно не бояться, машина не будет даже при очень сильном галопе. Подвеска мощная и энергоемкая, но она позаимствована у L200 не в полной мере – сзади вместо рессор встали пружины. И они придают отменную плавность движения.

Для сильной грязи и сложного рельефа у трансмиссии припасены еще режим блокировки межосевого дифференциала и пониженная передача, которые включаются последовательными движениями рычага раздатки вперед и с нажатием. На крутых спусках, например, оптимально выбрать пониженную первую («автомат» переводится в режим ручного переключения, номер передачи отображается на информационном табло приборной панели) и спускаться «на двигателе». Крутые спуски со сложным рельефом даются легко.



Даже на штатной резине проходимость Pajero Sport впечатляет. Если же поставить колеса с другим профилем... Вообще, лапоть по делям на нем можно и не менять базового оснащения. Разве что зашпатель побавить поставить более мощную – штатную на доброй половине машин в нашей экспедиции водители умудрились измять о кочки и валуны.

Запаса прочности и у серийной машины хватает. За три дня пути по самым разным дорогам Казахстана и в самых разных режимах работы трансмиссии мы не угробили ни одного автомобиля, ни одной поломки не было. Хотя, по опыту других подобных вылазок, некоторые новые автомобили «сыпятся» просто на раз-два. Приятно понимать наличие запаса прочности и скорости своего автомобиля, жаль, что запас денег после его приобретения может напрочь иссякнуть. За эти средства (от 1 259 000 до 1 389 000 руб.) можно купить квартиру где-нибудь в Альметьевске. Или две – в Славгороде.

Шутка, конечно. Но многие из тех, кто хочет приобрести просто большой автомобиль с полным приводом, скорее всего, предпочтут более дешевые «корейцев». Бог с ней – с рамной конструкцией, с неразрезным мостом, если можно еще на целый Focus сэкономить. А материально обеспеченные ценители комфорта почти за те же деньги купят, что посolidнее, пусть комплектация будет не самой богатой. Выходит, покупателей у такой машины не особо-то и много. Зато людей «случайных» среди них не окажется.



Даже на штатной резине проходимость Pajero Sport впечатляет. Если же поставить колеса с другим профилем... Вообще, лапоть по делям на нем можно и не менять базового оснащения. Разве что зашпатель побавить поставить более мощную – штатную на доброй половине машин в нашей экспедиции водители умудрились измять о кочки и валуны.

Запаса прочности и у серийной машины хватает. За три дня пути по самым разным дорогам Казахстана и в самых разных режимах работы трансмиссии мы не угробили ни одного автомобиля, ни одной поломки не было. Хотя, по опыту других подобных вылазок, некоторые новые автомобили «сыпятся» просто на раз-два. Приятно понимать наличие запаса прочности и скорости своего автомобиля, жаль, что запас денег после его приобретения может напрочь иссякнуть. За эти средства (от 1 259 000 до 1 389 000 руб.) можно купить квартиру где-нибудь в Альметьевске. Или две – в Славгороде.

Шутка, конечно. Но многие из тех, кто хочет приобрести просто большой автомобиль с полным приводом, скорее всего, предпочтут более дешевые «корейцев». Бог с ней – с рамной конструкцией, с неразрезным мостом, если можно еще на целый Focus сэкономить. А материально обеспеченные ценители комфорта почти за те же деньги купят, что посolidнее, пусть комплектация будет не самой богатой. Выходит, покупателей у такой машины не особо-то и много. Зато людей «случайных» среди них не окажется.

Шутка, конечно. Но многие из тех, кто хочет приобрести просто большой автомобиль с полным приводом, скорее всего, предпочтут более дешевые «корейцев». Бог с ней – с рамной конструкцией, с неразрезным мостом, если можно еще на целый Focus сэкономить. А материально обеспеченные ценители комфорта почти за те же деньги купят, что посolidнее, пусть комплектация будет не самой богатой. Выходит, покупателей у такой машины не особо-то и много. Зато людей «случайных» среди них не окажется.

*Комплектация Instyle с АКПП.

СПРАВКА

Super Select 4WD второго поколения

Разработанная еще в 1991 году и многократно проверенная на «Дакаре», многорежимная трансмиссия Super Select 4WD достаточно проста в обращении. При помощи одного переключения рычага раздаточной коробки даже на ходу (до 100 км/ч) можно включить один из трех режимов трансмиссии: задний привод (обозначается 2H), полный привод (4H), полный привод с заблокированным межосевым дифференциалом (4HLc). С остановкой можно включить понижающую передачу (2LLc). С переключением режимов раздаточной коробки нужно свеснуть: положения ручки прочувствовать, к некоторой задержке с полным включением режима (пока мигает индикация на информационной панели) можно не торопиться. Рассказу немного об алгоритме работы раздатки. В обычном режиме движения на полном приводе крутящий момент распределяется между передней и задней осью в соотношении 33:67. При пробуксовке передних колес вискомуфта блокирует дифференциал, распределяя тягу ровно пополам между передними и задними колесами.

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

Ходовые качества – вот для демонстрации чего он создавался. И это его главный плюс.

Главный минус – Sport относительно дорогой.