



Клуб 4x4

21 февраля 2008 г.

Mitsubishi Pajero Sport в роли подержанного автомобиля

Рубрика: Second hand | Автор: Игорь ГУБАРЬ, фото Александра СТРАХОВА-БАРАНОВА

У него несколько имен, но в любом случае – это надежный и выносливый автомобиль, вполне подходящий и для повседневной эксплуатации, и для путешествий. Весьма популярный в свое время Mitsubishi Pajero Sport в роли подержанного автомобиля заметно уступает своему американскому близнецу Montero Sport.

Это и понятно – машины из США и Канады при любом раскладе будут более выгодной покупкой. Именно поэтому мы расскажем сегодня о Mitsubishi Montero Sport, не касаясь ни европейской, ни японской версий.

НОВЫЙ ВЕК

Историю Mitsubishi Montero Sport можно поделить на несколько этапов: появление на рынке в апреле 1996 года, рестайлинг в 2000-м, новая система привода и комплектация в 2002-м, наконец, рестайлинг 2004 года и сворачивание продаж в Северной Америке в 2005-м. Версии, выпущенные до начала нынешнего века не отличаются от Pajero Sport, о чем мы писали в № 3'2005. А вот поздние варианты достойны более пристального внимания. Следует заметить, что радикальных перемен в Montero с 2000 по 2005 год не было, разве что появился 3.5-литровый мотор – сперва как опция, а под конец выпуска и у базовой версии, вместо Easy-Select стали устанавливать постоянный полный привод A4WD, да изменилась отделка. В 2003 году крыша стала выше на два сантиметра – это важно, поскольку высокому человеку в Montero Sport откровенно тесно, прежде всего из-за малой габаритной высоты салона. Поставляемый в первые годы 2.4-цилиндровый двигатель, которым комплектовались по большей части заднеприводные версии, в 2000 году убрали из моторной гаммы. Стандартным стал 3.0-литровый 24-клапанный агрегат – самый удачный из бензиновых двигателей Mitsubishi, которые ставили на внедорожники. Для версии Limited поставлялся 197-сильный 3.5-литровый мотор.

АВТОМАТИЧЕСКАЯ ТРОЙКА

Очень интересны внедорожники, которые были выпущены после рестайлинга 2002 года. Интерес этот обусловлен появлением в конструкции нового варианта привода ALL 4-wheel drive с межосевым дифференциалом, который блокируется виско-муфтой или вручную. Автоматика работает на том, что при заметной разности во вращении валов муфта тормозит одну из выходных шестерен дифференциала, не позволяя ей вращаться относительно корпуса и блокируя собственно межосевой дифференциал. Система имеет три режима – постоянный полный привод с автоматической блокировкой дифференциала, полный с заблокированным дифференциалом и прямой передачей в раздаточной коробке, и то же на понижающей. Кстати, в некоторые версии устанавливался и задний дифференциал повышенного трения. Словом, в нужный момент Montero Sport обретал возможность грести как минимум тремя колесами одновременно. Механизмы очень надежные, главное, вовремя менять смазку и ничего не перепутать.

ПАРА «ШЕСТЕРОК»

Оба двигателя – и 3.0-литровый, и 3.5-литровый – V-образные 6-цилиндровые 24-клапанные. Первый развивает 177 л. с., второй – 195 л. с. Специалисты называют эти моторы примерно равными в плане надежности и выносливости, механики же больший двигатель не очень любят, очевидно, он просто сложнее. После 2000 года на эти моторы ставят целых пять кислородных датчиков, которым от скверного бензина «плохеет», и они сбивают с толку систему управления двигателем. Загорается Check Engine... Паниковать не надо, в мастерской скорее всего просто сотрут ошибку и порекомендуют заменить свечи, которые живут не больше 20 тысяч километров, какие бы ни были они платиново-иридиевые. Правда, для их замены придется снять впускной коллектор, так что совсем уж экономить на свечах не стоит. Пробивать катализаторы ломом в последнее время, к счастью, не приходится. Если видны потеки масла, то следует смотреть в двух направлениях – маслоъемные колпачки пора менять или заглушки разболтались. В любом случае дела на копейку, а возни тысяч на десять с материалами. Не стоит забывать и о насосе системы охлаждения, который стоит тысячи две, но при разрушении рвет ремень и убивает поршневую от удара в клапана. Малое ТО на независимом, но приличном сервисе обходится в 10–15 тысяч рублей. Большое, с заменой сальников, прокладок, ремней и роликов, – тысяч в 50–60. У 3.5-литрового, особенно у ранних версий, частенько срабатываются пластиковые втулки блока, меняющего длину коллектора впуска. Стоит блок около 400 долларов и меняется без проблем. Редко, но бывает, что пропадает холостой ход из-за проблем с шаговым двигателем регулятора ХХ в 3.0-литровых двигателях. Неисправность обходится долларом в 150 плюс работа. Не стоит покупать автомобиль, у которого под клапанной крышкой настоящий деготь – до сих пор в Америке находятся желающие сэкономить и льющие в мотор минералку, что ему не полезно. Попытка промыть двигатель приводит к его окончательной гибели.

ВСЕ СЛОВА НА «А»

Трансмиссия Montero Sport, как правило, не доставляет владельцам больших проблем, если они бережно относятся к автомобилю. Правила просты и описаны в руководстве по эксплуатации: на part-time по сухому не ездить, масло менять вовремя, не нарушать алгоритм подключения полного привода и понижающей передачи. Если шумит цепь, значит, прежний владелец, включив режим 4Н в ноябре, выключал его в апреле. Это касается и внедорожников с А4WD. Обойдется упорство в попирании азбучных истин в 800 долларов, из которых на цепь и работу уйдет примерно поровну. Если в машине с part-time-системой привода при подключении переднего моста индикатор не перестает мигать – неисправна система, подсоединяющая полуось. Виноват вернее всего вакуумный клапан, который можно найти за 1600 рублей. В такую же сумму, только в долларах, оценят замену захрустевшего LSD заднего моста.

ШПРИЦ В РУКИ

Самое главное, что нужно знать будущему владельцу Montero Sport относительно ходовой части и подвески: все это хозяйство требует регулярного обслуживания, в частности шприцевания. Причем точек для смазки немало: крестовины, шаровые, маятник, рулевые наконечники. Верхние рычаги передней подвески меняются в сборе с резинками, стоят долларов по 120. Вместо них ставят рычаги от Pajero/Montero второго поколения, которые можно ремонтировать. Шаровые приличного качества можно найти и за 20 долларов. Нижние рычаги замены до 100 000 км пробега не просят почти никогда, но стоят почти втрое дороже верхних. Торсионы можно подтягивать, как говорят специалисты, «до пяти витков». После они начинают скручиваться в спираль и могут даже лопнуть. Один торсион стоит примерно пять тысяч, а менять надо обязательно пару. Течь масла из рулевого редуктора наверняка потребует выложить несколько тысяч рублей за замену износившегося вала и помятых жизнью сальников. И не забывайте о хорошем масле – узел нагруженный. Довольно быстро коробятся тормозные диски – плата за динамику и результат наличия грязи в суппортах, из-за чего колодки перекашивает в направляющих, и они убивают диски. Амортизаторы

живут долго, но если начинают подтекать, то умирают быстро, чему способствует состояние наших дорог.

ЧИНИТЬ ДЕШЕВЛЕ

Дорогим для несведущего человека может показаться кузовной ремонт. Особенно если детали будут оригинальными. Фара головного света – под 400 долларов, противотуманка – около 120, передний бампер – 500, переднее крыло – 400... Решетка радиатора, особенно рестайлинговая в ромбики, и та дешевле, чем в 200 долларов не обойдется. Что радует, так это способность кузова *Montero Sport* противостоять агрессивной внешней среде.

Итак, *Mitsubishi Montero Sport* видится вполне разумным выбором для человека аккуратного и расчетливого. Желательно, чтобы будущий владелец не был ростом много выше среднего и обладал некоторыми драйверскими способностями. Оптимальным же выбором, на наш взгляд, следует назвать автомобиль с 3.0-литровым мотором выпуска 2002 года и младше с приводом A4WD.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Дмитрий, Mitsubishi Montero Sport:

Свой автомобиль 2001 года выпуска я купил у приятеля, которого хорошо знаю и доверяю ему. Вообще-то это мой первый внедорожник и, знаете, теперь уж точно не последний! За два почти года, которые машина у меня, проблем с ней не возникало вовсе. Правда, я аккуратно делал все регламентные работы и кое-что даже с опережением.

Вот недавно рычаги нижние поменял. Средний расход бензина не превышает 15 литров в городе летом и 17 зимой. На трассе можно уложиться в 11 литров на 100 км, но чаще выходит 13. *Montero* с АКПП не любит долго стоять, особенно зимой – закисают контакты трансмиссии, а симптомы как при проблемах с топливной системой.

Прежний владелец ездил на нем на охоту и легко обходил тяжелые «сотки». Я сам без труда преодолевал заснеженное поле с полной загрузкой. Отлично чувствует себя *Mitsubishi Montero Sport* в городе – компактный, быстрый, вполне маневренный. Универсальный, одним словом, внедорожник!