



# Приоритетный тормоз

Мелкие изменения для большого "Mitsubishi Pajero"

"Mitsubishi" провела скромную модернизацию своего внедорожного флагмана, которая свелась в принципе к легкой ретуши внешности и внедрению новой электронной системы, повышающей безопасность.

ТО, ЧТО внешность "Pajero" сильно "не беспокоили", наверное, правильно. Ведь вполне симпатичный внедорожник, а от добра, как известно, добра не ищут. Да и многие попытки некоторых автопроизводителей придать своим моделям побольше внешней "современности" нередко воспринимаются потенциальными покупателями отнюдь не радостно. Так что в японской компании решили обойтись легким фейслифтингом: чуть изменили решетку радиатора, бамперы, защита снизу стала черного цвета (для практичности)...

В салоне изменения тоже по пальцам можно перечислить. На педалях

появились алюминиевые накладки. Панель управления стеклоподъемниками выделяется теперь серебристым цветом. Сиденья обшиты более износостойким материалом,

но понять это на вид или на ощупь невозможно.

Как только завел мотор, сразу обратил внимание на то, что панель приборов подсвечивается теперь белым светом, а не

ядовито-голубым, как было раньше. Глазам стало как-то спокойнее...

Перевожу селектор автомата в положение "R", чтобы выехать с парковки. И тут же в салонном зеркале заработал интегрированный в него дисплей, на который выводится картинка с камеры заднего вида. Приятный и весьма полезный ню-

анс. Тем более что теперь такими системами будут оснащены даже самые доступные версии "Pajero". Конечно, картинка по размерам более чем скромная, но маневрировать задним ходом теперь гораздо удобнее.

Для проезда по импровизированному "off-road" на подмосковном карьере мне достался "Pajero"

с дизельным мотором объемом 3,2 л, мощностью 200 л.с. Благодаря внушительному крутящему моменту в 441 Нм "Pajero" легко преодолевал препятствия, лишь изредка шлифуя грунт беззубыми дорожными шинами. Дизельный двигатель, так же как и два бензиновых, перешел на рестайлинговую машину без каких-либо изменений. Так что все ходовые повадки "Pajero" остались прежними. Японцы и здесь пошли по пути здравого консерватизма и ничего не изменили.

А вот на насыпях и склонах карьера я смог на практике проверить работу новой системы "Brake Override System". У нее несколько необычная функция. Представьте себе ситуацию, когда педаль акселератора по каким-либо причинам застрянет в нижнем положении и вы никак не можете сбросить газ... Так вот, при новой системе даже такая экстремальная ситуация становится вполне контролируемой – для этого достаточно лишь нажать на педаль тормоза.

Спускаясь с очередного песчаного склона, я до упора жму на педаль газа. Мотор выходит на высокие обороты, спуск становится практически неуправляемым и тут (по-прежнему вдавливая газ в пол) я левой ногой жму на тормоз. Через секунду машина останавливается как вкопанная, а рев мотора при этом медленно затихает.

Думаю, система "Brake Override" – вполне достойный элемент последней модернизации "Pajero". Уж лишней ее точно не назовешь...

Давид АКОПЯН, фото "Mitsubishi"



2006

Релинги на крыше для практичности выкрашены в черный цвет

2011

Решетка радиатора получила более агрессивный дизайн

На бампере появились выштамповки под проивотуманными фарами



Изменений в салоне – минимум, только для обивки сидений теперь применяются более износостойкие материалы.

Краткая техническая характеристика

"Mitsubishi Pajero IV"

	"3.0"	"3.2 DI-D"	"3.8 V6"
Габаритные размеры, см		490x187,5x187	
Колесная база, см		278	
Дорожный просвет, см	23,5	22,5	23,5
Снаряженная масса, кг	2.110	2.315	2.355
Двигатель	V6, 2.972 куб. см	4-цил., 3.200 куб. см, турбодизель	V6, 3.828 куб. см
Мощность	178 л.с. при 5.250 об/мин	200 л.с. при 3.800 об/мин	250 л.с. при 6.000 об/мин
Крутящий момент	261 Нм при 4.000 об/мин	441 Нм при 2.000 об/мин	329 Нм при 2.750 об/мин
Коробка передач		5-ст., автомат.	
Тип привода		полный	
Максимальная скорость, км/ч	175	185	200
Разгон 0-100 км/ч, с	13,6	11,1	10,8
Средний расход топлива, л/100 км	12,2	9,3	13,5
Запас топлива, л		88	
Объем багажника, л		450	