

Метаморфозы

Не обращают внимания на внешность только те, у кого нет денег. Выбора женщин это касается в последнюю очередь. Ведь дамы — не всегда за деньги. Природа поступила достаточно предусмотрительно, наградив обе стороны обоюдным желанием. Поэтому поиск облегчен встречной готовностью. А вот автомобили шаг навстречу не сделают. Их заранее делают либо красивыми и потому желанно-привлекательными, либо уродами, за внимание к которым приходится доплачивать.

Как только фирма ошибается с дизайном, народ массово отшатывается и огорченно расходится по конкурентам. Стоило Крису Бэнглу учинить эксперимент над BMW 7-й серии, как публика сразу кинулась к «Mercedes». Но там их встретил Питер Пфайффер со своим неприемлемым S-классом, и тогда пошли продажи у «Audi», а чуть потоптавшись — и у «Jaguar». Стоило французам сделать красивый Citroën C4, как тут же дела пошли в гору. И примеров подобных поражений и удач чрезвычайно много.

Вый пиджак, голдовую цепуру и мобильный телефон Motorola, пользование которым требовало сразу трех рук и спортивной подготовки. Зато на Pajero обобрачивались, его панически боялись в потоке и еще больше — на стоянке, стараясь спрятаться быстрее, чем из него кто-нибудь выйдет. И продолжалось это обильное присутствие ровно до рестайлинга. Учитывая, что даже в Москве основными потребителями Pajero были заглянувшие в столицу за авизо жители Кавказа, то есть люди чрезвычайно консервативные и до сих

ки так и не хлынул поток слегка подержанных Pajero. Даже по дешевке некрасивая машина была никому не нужна. Дилеры мужались и продавали Pajero Sport, а потом носатый, но хоть не горбатый Outlander.

И вот Pajero вернулся. И всего-то надо было убрать неотесанный ужас передних крыльев, остальные выпуклости и визуальную слегка успокоить «корму». И ведь машина-то не совсем уж новая (что бы там ни рассказывали дилеры-сказочники). Pajero четвертого поколения — просто удачный и долгожданный рестайлинг. Грамотная работа над одной большой ошибкой.

Машина сразу стала заметна в потоке. На сегодня четвертый Pajero уже вытеснил с московских улиц корявого предшественника, и с каждым днем увеличение парка все очевидней. И еще одна примета того, что машина публике понравилась. За рулем четвертого Pajero замелькали женщины. Причем и в якобы чисто женских (то есть трехдверных) модификациях. За рулем страшного предшественника они замечены не были. Мужья жалели жен и не позволяли им позориться на людях. А теперь ситуация настолько исправилась, что и не стыдно.

За Pajero можно только порадоваться.

Сергей АСЛАНЯН

1,3

млн.
Mitsubishi Pajero было продано во всем мире с момента начала продаж модели.

Дебют пришедшей на смену Mitsubishi Jeep модели Mitsubishi Pajero состоялся на автосалоне в Токио в 1981 году.

Но все же самым радостным и долгожданным получилось возвращение Pajero. Ему вернули приличный вид, и, как следствие, он вернулся к нам. Еще не забыли люди, как начиналось восхождение этого автомобиля по карьерной лестнице перестроенных продаж. Тот Pajero образца 1991 года, который люди по ошибке считали первым в семье, был чрезвычайно популярен и даже тягача в этой номинации с Jeep Cherokee. Pajero брали массово, и он очень быстро стал достойным украшением успешного человека той эпохи, уже купившего малино-

пор во многом искренне почитающие белый ВАЗ-2106, изменение внешности образца 1997 года они не приняли. Но совсем продажи рухнули, когда в 1999 году японцы изваяли Pajero 3. Урод горбатый распугал и кавказцев, и слегка обозначившийся средний класс. Журналисты автомобильных изданий мужественно тестировали машину, старательно не обращая внимания на ее внешность и рассказывая в статьях о хороших внедорожных свойствах. Причем отвращение потребителя к уродству оказалось столь сильным, что, преодолев трехлетний рубеж, из Амери-

Первые два поколения Pajero несли в себе отголоски идеологии «прародителя» Jeep: они имели крепкую раму. Кроме всего прочего такое решение позволило фирме гарантировать клиентам необходимую надежность, что отчасти могло компенсировать возможный недостаток опыта в теме больших внедорожников.



Начиная с третьего поколения Pajero накопленный опыт позволил «Mitsubishi» решиться на кардинальное изменение конструкции: автомобили получили несущий кузов и независимую подвеску всех колес. Но основной внедорожный принцип остался без изменений — задний привод с подключаемым передним.

