Проблема в том, что пул этот не ширится и не растет, как бы японцам того ни хотелось. У них неплохо идут дела с ASX, вроде даже спрос на Outlander появился… Но классический Pajero все никак не прорвется. Похоже, ему даже 1,5-миллионный стартовый ценник помочь не в состоянии. Про рестайлинг и говорить нечего.

Теоретически «Mitsubishi» должна была из кожи вон вылезти, но сделать что-то более современное, ведь, по сути, машин, подобных Pajero, уже не осталось. Даже новый Explorer теперь скорее просто SUV, но никак не рамный «проходимец». Так что в сухом остатке лишь неподражаемый Land Rover Defender, будущее которого, впрочем, тоже весьма туманно.

И это ли не стимул к дальнейшему развитию? Причем речь идет не о стремлении угнаться за конкурентами, а о соответствии реалиям рынка. Современный потребитель SUV — давно уже не джипер, а обыватель, которому, в общем, все равно, как и почему работает его автомобиль. Он категорически не желает знать, какой рычаг и когда именно дернуть, чтобы его машина смогла безопасно перевалить через следующий холм. Но японцы сей факт продолжают игнорировать с упорством, достойным лучшего применения. И будут продолжать это делать, так как смена поколений Pajero запланирована на 2014 год.

Как вы уже, наверное, поняли, то, что произошло с машиной, — даже не рестайлинг, а смена очередного модельного года, связанная с легкой корректировкой опционно-стилистического пространства. В машину добавили хрома, переделали решетку радиатора. Салон оснастили камерами заднего вида, «синезубом» и навигатором, сменили приборную панель и подсветку (с синей на красную).

Ах да, ему еще внедрили Brake Override System (привет ребятам, кувырнувшим Lexus LX), которая при одновременном нажатии на педали газа и тормоза отдает приоритет последней. И это единственная техническая инновация.

Так стоило ли заморачиваться? Pajero — «полноприводник» старой закалки, который, не крякнув, проползет и вброд и по полю. Причем с любым мотором, начиная с 3-литровой бензиновой «четверки» и заканчивая V6. А ведь есть еще и турбодизель. Хотя упираться в него лично я бы не стал. Единственное преимущество — тяга, зато покупатель проигрывает в цене. В конце концов, 3-литровый агрегат обучен «переваривать» 92-й бензин.

Тянет мотор нормально, хотя и без фанатизма. На трассе и в городе с ним скучно. Да и в целом это не стихия Pajero. Он рулится, едет, иногда даже ускоряется, однако делает все это хуже, чем любой из соперников. Вот где-нибудь в поле или в песках на нем куда веселее. Единственное, чего стоит бояться, так это «ушей». Да и то вряд ли, так как большинство драйверов завизжат от ужаса уже при 30-градусном уклоне, до максимально возможных 48 градусах вообще доберутся единицы.

Но в том-то и проблема. Жертвовать асфальтовым комфортом ради деревенского, когда 99% времени вы проводите в городе… Не лучшее оправдание для покупки, если вы, конечно, не собираетесь заняться дауншифтингом. Остается цена, и это, увы, последний бастион, сдача которого приведет к забвению.

Технические характеристики:

Mitsubishi Pajero FL

Габариты (мм) 4900x1875x1870

Колесная база (мм) 2780

Дорожный просвет (мм) 235

Масса (кг) 2100

Объем багажника (л) 600–1789

Рабочий объем двигателя (см3) 2972

Макс. мощность (л.с.) 178

Макс. крутящий момент (Нм) 261

Макс. скорость (км/ч) 175

Разгон 0–100 км/ч (с) 12,6

Средний расход топлива (л/100 км) 12,2

Цена (руб.) от 1 449 000