

тест-драйв

# Реальная ДВИЖИМОСТЬ

Ражеро: быстрый и умный



Тест-драйв Mitsubishi Ражеро четвертого поколения пришелся как нельзя кстати: я давно хотел сделать репортаж о рынке подмосковной недвижимости. Предыдущая попытка началась и закончилась прошлой осенью — после того, как во время очередного просмотра моя машина по самые фары утонула в одном из «элитных поселков». Тогда я сделал для себя важное открытие: бездорожье — это гораздо ближе, чем нам кажется. Так называемая загородная недвижимость торчит из грязи, как дорогой поплавок из речки-переплюйки. Раньше я думал, что страсть богатых людей к джипам — это что-то из разряда «мальчики меряются». Теперь понял: если ты живешь в загородном доме, то непаркетный внедорожник — жизненная необходимость.

**И**нструктор утверждает, что среди джипов-гигантов этот еще не самый большой. И, тем не менее, первая реакция: «Господи, куда я попал!» Длина почти пять метров, ширина — почти два. Но главное — высота. Как будто кто-то сверху переключил регистр, и ты вышел на другой уровень жизни. Это не езда, это полет над асфальтом на каком-нибудь экраноплане. Никто почему-то не вытупляет на тебя фары и не стонет клаксоном, если ты на своей полосе не желаешь разогнаться быстрее положенных по правилам 80 км/ч. Все-таки дорога в России — это территория кастового мышления, и с таким знаком отличия, как Ражеро, ты если не на самой вершине, то в двух шагах.

Выруливаю на МКАД. Разгоняюсь. То, что 120 км/ч выглядят будто 80, уже не странно. Удивительно другое: 80 и даже 60 ощущаешь так же, как 120. В этой машине не чувствуешь скорости в полном смысле этого слова. Проезжая по Ленинградке мимо населенных пунктов, где ее нужно сбрасывать до 60, я делаю это без привычного чувства сожаления. Машина продолжает идти так же величественно, как и при 140. Начинаю понимать: чем хуже автомобиль, тем больше у водителя

природы канареечного цвета на 250 квадратов стоит на полузатопленной территории. Двадцать соток, указанные в объявлении, оказываются десятью плюс самозахват. «Деревья на участке» — это штук пять спешно натканных в землю саженцев. Цена этой радости равна десяти новым Ражеро в лучшей комплектации, причем наглый хозяин, увидев мой автомобиль, называет цену процентов на десять выше той, что в объявлении. Хочется пожелать ему очень большого финансового кризиса. Еле сдерживаюсь.

Выезжая с парковки, успеваю по достоинству оценить видеосистему обзора заднего вида. При движении назад на экране появляется все, что происходит у автомобиля «за кормой». Граница

1. На спецназовском полигоне Ражеро вполне тянул на краповый берет

2. Возможности внедорожника этот автомобиль успешно совмещает с изысканностью салона



желание самоутвердиться за счет скорости.

После механики немного раздражает автоматическая коробка. Мотор то и дело задумывается о чем-то своем, педаль газа живет собственной жизнью, которую надо научиться контролировать по-новому, и в первые часы езды это не радует. Впрочем, для таких извращенцев, как я, у Ражеро есть функция переключения в механический режим. Рычаг вправо — и ты на привычной механике, даже с более удобной системой управления. Скорость не надо «втыкать», достаточно просто шевельнуть ручку чуть вперед — и ты переключился на повышенную, чуть назад — на пониженную.

Озеро Круглое — это между Ленинградкой и Дмитровкой, в 25 км от МКАД. Здесь у меня первый просмотр. Двухэтажное чудо

возможного столкновения помечена красной линией. Это гораздо удобней, чем парктроник, который реагирует на пролетающую мимо стрекозу или свисающий с дерева листик. Единственная оплошность создателей Ражеро — видеокамера на заднем стекле не попадает в зону очистки дворника. Поэтому чуть только заляпался грязью — нужно брать в руки тряпочку. «Идержки европейского мышления», — вздыхает инструктор. — У них там грязь на дорогах скоро будет в Красную книгу заносить».

Вообще, немногочисленные недостатки этого автомобиля все сплошь — особенности европейского мышления. Например, встроенная аудиосистема рассчитана на устойчивый радиосигнал. Если же не в меру умная магнитола при переключении станций



## Среда обитания

определяет сигнал как слабый, то она пишет wait и секунд десять откровенно тормозит. В это время электроника мониторит эфир: нет ли той же самой радиостанции на более устойчивой волне. В Европе такое случается часто, но в России все поиски тщетны: просканировав весь FM-диапазон, она врубает то, что есть. На практике это происходит при каждом втором переключении. Такими «умными» магнитолами вооружены Ражеро со встроенным навигатором, поэтому мой вам совет: при выборе комплектации лучше взять экземпляр с обычной, «глупой» магнитолой, а GPS-навигатор подключить отдельно, если его еще нет в вашем телефоне. В таком выборе есть и еще одно преимущество: сенсорный экран «умной» магнитолы в солнечную погоду безбожно бликует.

Следующий пункт моего маршрута — строящийся «поселок элитных коттеджей» под Звенигородом. Тот самый, в котором я сел на брюхо полгода назад. Тогда местные риэлторы бились головой о стройматериалы и божились, что весной я уже смогу делать в своем доме ремонт и сеять вокруг него травку. Но вот пришла весна — а вокруг все та же грязь, осколки бетона и злые от задержки зарплаты гастарбайтеры. Представитель застройщика предлагает мне спешиться, надеть мега-крутые галоши, которые, судя по внешнему виду, привезли из Таджикистана, и пройти метров сто по экологически чистой грязи, потому что подъехать к их «реальной недвижимости» пока невозможно. Я благодарю за ценный совет, перехожу на полный привод и начинаю чувствовать себя Бэтменом. Нет, эта машина по бездорожью не едет. Она по нему идет.

У Ражеро три режима полного привода: 4Н, 4НLC и 4LLC. Перевожу: первый — просто полный привод; второй — полный привод плюс блокировка центрального дифференциала; третий — то же, что второй, плюс пониженная передача. Да, я раньше тоже не ездил на джипах и не знал, что такое дифференциал. Если вы в этом деле такой же чайник, объясняю: это система перераспределения

мощности двигателя на разные колеса. На практике езда со «свободным» дифференциалом по бездорожью означает, что если застряло одно колесо, то на него будет брошена вся сила двигателя, и оно забуксует еще больше. Счастлив тот, кто может центральный дифференциал заблокировать и заставить заднюю и переднюю подвески двигаться автономно: в этом случае они помогают друг другу. Но подлые дифференциалы существуют еще и на каждой подвеске, поэтому вдвойне счастлив владелец Ражеро, который может заблокировать еще и задний межколесный дифференциал, заставив два колеса вращаться независимо друг от друга. Если добавить к этому еще режим 4LLC и антипробуксовочную систему, то невозможно себе представить такие препятствия, которые бы этот автомобиль не смог преодолеть. В чем я и убеждаюсь через несколько минут, причалив к крыльцу того сооружения, которое мне упорно навязывают в качестве «элитного особняка».

«Из чего сделаны стены? Это уникальная канадская технология...» — «Бутерброд? Понятно. А трехфазный ток подведен? А газ?» — «Все коммуникации по границе». — «Участка?» — «Нет, поселка». — «И чего все это будет мне стоить?» — «Полтора миллиона у.е. Но у нас действует антикризисное спецпредложение: до первого июня "у.е." — это всего 40 рублей».

Размышляя о степени охрелости нашего рынка недвижимости, возвращаюсь на МКАД. Все-таки рынок автомобилей на порядок честнее и прозрачнее. В нем меньше возможности спекулировать на распылчатости понятий, и если сказано, что, к примеру, у того же Ражеро двухзонный климат-контроль (для передней и задней частей салона), дополнительное раскладывающееся кресло в багажнике, круиз, бортовой компьютер, восемь подушек безопасности и далее по списку, это означает только одно: все это у машины действительно есть в наличии, а не «по границе поселка».

Вообще, автомобиль удивляет уровнем комфорта. Когда ты на

трассе сливаешься с ним воедино, легко забыть, что это джип. Об этом напоминает только высокая посадка. У Ражеро нет той аске-тичности, которая свойственна консервативным внедорожникам. Когда инструктор выдавал мне ключи, он с энергичностью биоробота говорил о том, что «Ражеро занимает уникальное место не только на дороге, но и в мировой автомобильной истории». Тогда я думал, что биоробот просто отработывает свой гамбургер. Но углубившись в эту самую историю, я убедился, что все именно так. Начать с того, что именно компания Mitsubishi в 1934 году создала для японской армии первый на планете полноприводный автомобиль. Но и вся дальнейшая история этого бренда — череда революций. Конкуренты не устают ругать японцев за отступления от традиционных канонов, но всякий раз — через несколько лет или десятилетий — приходят к тому, что они предложили.

Вы не поверите, но единственный, кто может конкурировать с Mitsubishi за место в истории полного привода, — это... родной АвтоВАЗ. Именно он в 1977-м первым догадался делать гражданские внедорожники. Причина проста: жителям СССР они были реально нужны, а в том мире, где бездорожье нужно или очень долго искать, или специально создавать, все думали, что полный привод — это только для военных. Но потом появились трофи-рейды и прочие джип-хобби, и тогда именно Mitsubishi в начале восьмидесятых вывела на мировой рынок первый «джип со всеми удобствами». Прошло еще несколько лет — и именно Mitsubishi отказалась от традиционной для военных внедорожников рамной конструкции и совместила то, что на тот момент казалось несовместимым, — джип и несущую раму. Следующим шоком для джипоманов стал Ражеро третьего поколения, который взял на вооружение независимую подвеску. Тогда многие считали, что такие фокусы неизбежно скажутся на качестве езды, но, отправляя в прошлое

традиционные технологии проходимости, Mitsubishi создавала новые. И вот уже на рынок вышел четвертый Ражеро, а у этой марки по-прежнему репутация одного из самых сильных и умных внедорожников планеты.

Тем временем с каждым новым просмотром я все больше убеждаюсь, что на рынке подмосковной недвижимости царит полный беспредел и нет никаких стандартов качества. Ногинский район, деревня Горки. Только что я посмотрел в наглые глаза очередного риэлтора, который всего за восемь «паджериков» предложил нам стать счастливыми обладателями «замка в староанглийском стиле». Под этой формулировкой он скрыл тот факт, что в доме есть только печное отопление.

На обратном пути фотограф вспоминает, что где-то здесь есть полигон, на котором тренируются спецназовцы. И вот мы стоим перед такой дорогой, которая совсем немного отличается от речки. Я звоню в «Рольф» инструктору, чтобы в случае, если мы тут утонем, снять с себя ответственность. «Езжайте не раздумывая, — ободряет меня биоробот. — Эта уникальная машина может застрять только в одном случае: если все четыре колеса перестанут доставать до земли».

Из леса выходят спецназовцы, которые возвращаются из учебного похода. Это нас окончательно успокаивает: в случае чего вытащат. Первые сто метров проехали даже без блокировки дифференциала, затем пришлось включить режим 4НLC. Ни одной пробуксовки. Бойцы смотрят уважительно. Через пять минут они расскажут нам историю о том, как во время каких-то киносъемок где-то здесь застрял «хаммер». Причем не гражданский, а настоящий, военный. Пришлось вытаскивать гусеничной техникой.

Редакционное задание по «нереальной недвижимости» я, похоже, провалил. В этом мешке с неликвидом под названием «Подмосковье» я копать больше не хочу. Но потраченного времени не жалко. По крайней мере, я определился с выбором автомобиля. **PP** Андрей Ульянов