

# КП-АВТО

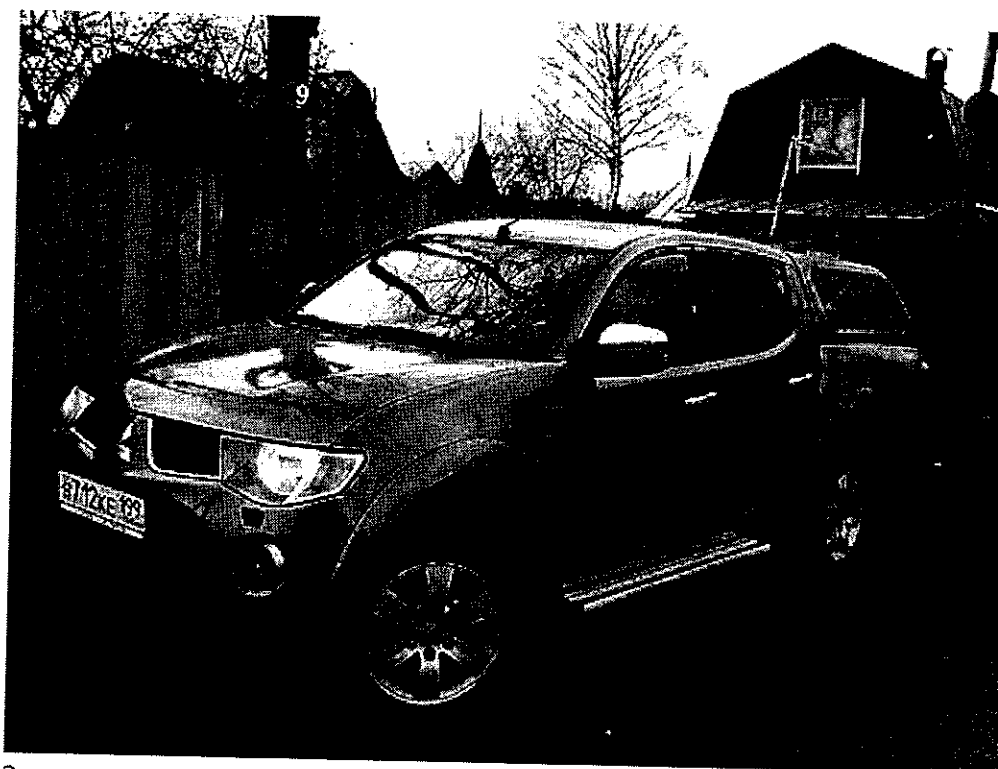


## Тест-драйв Mitsubishi L200: кризис победим!

### Фото

Андрей ГРЕЧАННИК, KP-AVTO.RU — 26.12.2008

*L200 – машина на российском рынке не новая, она появилась весной 2007 года. Но не случайно мы решили освежить в памяти ощущения от этого пикапа – во-первых, сегмент у нас в стране является развивающимся (по крайней мере, был таковым до прихода кризиса), во-вторых, в суровую годину утилитарный автомобиль приобретает особую актуальность. Тем более, если он эффектно выглядит и продается пока по хорошей цене. Уж не сочтите тему кризиса за последние пару месяцев «избитой», но все мы успели понять, в какой «луже» оказались, и начали придумывать, как с наименьшими потерями из нее выбираться. Наше предложение: на пикапе. И внедорожные качества помогут, и в кузове побольше «добра» получится вывезти, и комфорт с безопасностью лишними не будут. А если серьезно, то L200 в приемлемом соотношении совмещает качества, которые позволяют использовать его в городе и на селе, для малого бизнеса и активного отдыха. Это запоминающийся экстерьер, не по-грузовому уютный салон, спортивные замашки внедорожника и экономичность дизеля. О них и напомним.*



Эта машина на дорогах - уже не редкость. Больше картинок в нашей галерее.  
Фото автора.

### Экстерьер: узнаваем, но не примелькался

На самом деле эта машина на дорогах – уже далеко не редкость. Даже на столичных улицах – хоть со встречными

«коллегами» фарами перемигивайся. А если к ним еще суммировать Pajero Sport, построенные на той же платформе, то знакомый рисунок передка Mitsubishi и вовсе делает машину привычной. Внешность узнаваема, но ее спортивность и не присущие «грузовикам» закругленные линии не растеряли привлекательности.

Наш тестовый L200 (версия Instyle) и вовсе хорош: ярко-синий перламутровый цвет «Риф Блю» (всего предлагается девять цветов), сдвоенная кабина Double Cab, хромированные корпуса огромных боковых зеркал и дверные ручки, расширители колесных арок и боковые подножки, 17-дюймовые легкосплавные диски. И главное: окрашенный в цвет кузова кунг с боковыми сдвижными стеклами и задней прозрачной крышкой, который делает пикап больше смахивающим на внедорожник. Никакой деревенской неотесанности, внешность скорее спортсмена, чем селянина.

#### **Интерьер: изучите мелочи**

Салон тестового автомобиля выполнен в двухцветном варианте, это обогащает оформление, а светлый низ визуально раздвигает пространство, которого и так вдоволь. Пластик, конечно, недорогой, но на ощупь приятный и легко моется, вообще, материалы отделки в меру просты и технологичны. А обивка сидений и вовсе из кожи, причем, с контрастной синей отстрочкой. Никакого ощущения коммерческого автомобиля нет.

Максимально комфортным является водительское место: сиденье снабжено электрорегулировками в трех положениях. Спортивное 4-спицевое рулевое колесо с подушкой безопасности, яркая приятная глазу синяя подсветка хорошо читаемой приборной панели, удобная площадка для левой ноги – это не рабочее место шофера, а нормальное водительское.

Система управления климат-контролем внятная, даже незнакомый с автомобилем пассажир сразу «врубается» сам, легко выполнит устную просьбу сделать потеплее-попрохладнее и додумается нажатием перекрыть поступление внешнего воздуха перед въездом в тоннель. Оба передних кресла имеют автономную систему электроподогрева (в двух положениях). Подстаканники и держатели для бутылок – в облицовке четырех дверей, местное освещение спереди и в центре салона, воздуховоды к задним сиденьям – удобно будет всем пассажирам. Вообще, задние места – не компромисс, а с полноценным пространством, центральным подлокотником, подголовниками на троих и удобным наклоном спинки.

Не хватило, пожалуй, емкости перчаточника (он имеет подсветку и запирается ключом, ключом же отключается и расположенный там замок эйрбэга переднего пассажира) и ящика между передними сиденьями. В первый не поместятся бумаги стандартного альбомного формата, а во второй – небольшая сумочка для ключей и документов.

Бортовой компьютер имеет обычный монохромный узкий дисплей с голубой подсветкой – большой многофункциональный дисплей MDS в Россию не поставляют. Зато остается место для небольшого кармашка под телефон или другие мелочи. Магнитола смотрится весьма архаично и даже несколько чужеродно для «японца», и само радио-CD-MP3-устройство не блещет «наворотами», выводом управления на руль, например. Но оно просто и выдает звук на шесть штатных динамиков, включая две высокочастотных «пищалки».



Климат-контроль имеет интуитивно простое управление. Больше фотонок в нашей галерее.

Фото автора.

#### **На ходу: не пугайтесь отражения зеркал**

Зимой, даже при небольшой минусовой температуре придется подождать, пока дизель наберет температуру. Зато салон прогревается быстро, и электроподогрев передних сидений исключит дискомфорт от холодов за бортом. А еще есть слева на панели «волшебная» кнопка быстрого обогрева... Кстати, несколько полезных мелочей очень уместны для создания комфорта. Это зуммеры предупреждения о непристегнутых ремнях безопасности и оставленном включенным освещении, омыватель фар, электроподъемник заднего стекла, крючок для одежды, косметическое зеркало в солнцезащитном козырьке пассажира и кольцевая подсветка замка зажигания. Приятно, когда даже грузовик о тебе заботится.

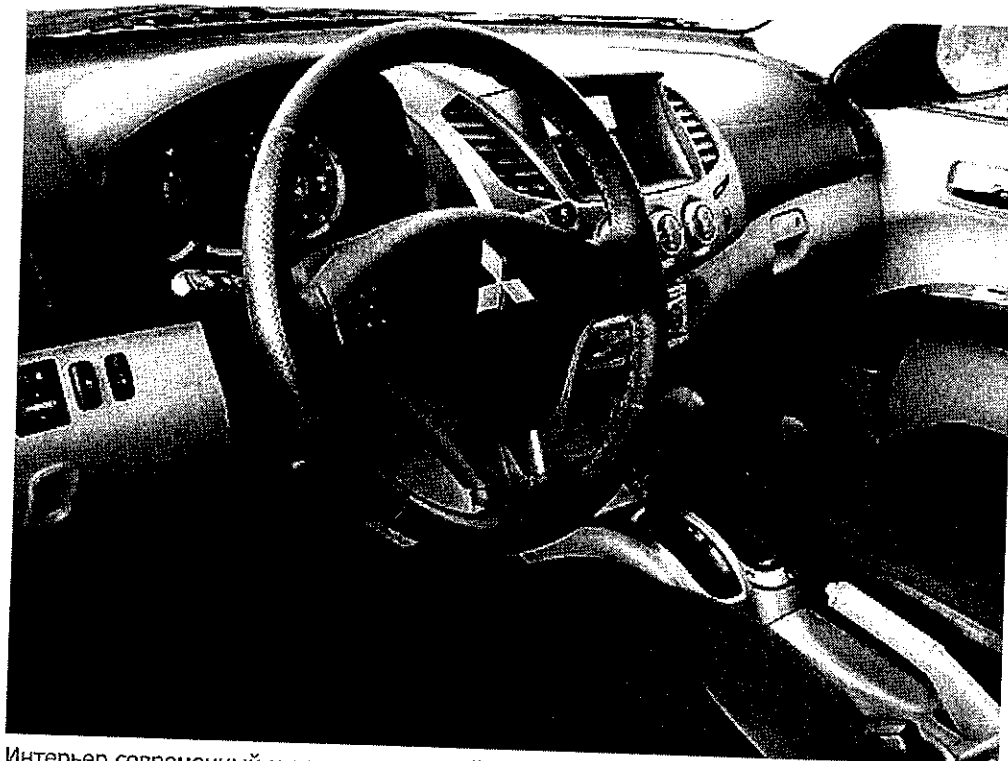
После беглого знакомства с оснащением автомобиля замечаю, что урчание дизеля почти не мешает даже тихо включенной музыке. Значит, тепло- и звукоизоляция в порядке.

Ну что, едем? Наш автомобиль - с системой полного привода Super Select и 4-ступенчатым «автоматом» с электронным управлением. Кстати, автоматическая КПП - большое преимущество в сравнении с конкурентами. Но ручка коробки поначалу вызвала легкое замешательство: обозначения селектора АКПП находятся справа от самой ручки и не видны из-за нее - это наследие ПРАВИЛЬНОГО японского происхождения. Но раз с третьего-четвертого положения переключателя «автомата» запоминаются сами-с собой, нужная передача ставится машинально, а контролировать положение селектора на самом деле нужно по крупному символу на панели приборов. Эта простая коробка, неспешная и с заметными переключениями, тем не менее, гарантирует 5-метровую 2-тонной машине динамику, почти сравнимую с нормальным седаном.

При этом дизель DI-D (с турбокомпрессором и интеркулером) объемом 2,5 л при мощности в 136 л. с. потрясающе экономичен даже в городе. Приятно, когда стрелка индикатора топлива по подвижности напоминает хамелеона - все время хочется постучать пальцем по стеклу приборной панели, жива ли?! В городском потоке средней плотности бортовой компьютер показывает в среднем 13,5 л расхода, для «автомата», зимы и грузовика - более чем похвально.

Конечно, только окажешься за рулем такой машины, как L200 - сразу тянет съехать, как минимум, на проселок. Не за тем, чтобы проверить его - автомобили Mitsubishi многократно перепроверены громкими победами в Дакаре. А просто напомнить себе это ощущение: машина едет там, куда глаза смотреть побаиваются. А на гравийке симметричный полный привод просто доставляет удовольствие. Помощник в этом - система Super Select 4WD, ее пикап унаследовал как раз от спортсмена Pajero. Она позволяет подключать полный привод, а при необходимости - выбрать блокировку межосевого дифференциала и пониженный ряд. На более дешевых версиях стоит «механика» и более простая система полного привода (с блокировкой заднего дифференциала) Easy Select

4WD. Важно: режим 4WD можно врубить прямо на ходу при любых дорожных условиях на скорости до 100 км/ч. Но этот процесс займет несколько секунд времени, в течение которого мигает понятный индикатор на приборной панели.



Интерьер современный и даже спортивный. Хотите остудить пыл - гляньте в зеркало заднего вида... Больше картинок в нашей галерее.  
Фото автора.

Возвращаемся в город, чтобы больше погонять сельского труженика по суматошным улицам. Во время движения на асфальте глупо ждать от L200 управляемости легковушки. Едет громадина с неразрезной задней осью на листовых рессорах именно как пикап, но рулится и тормозит очень вятно, а ошибку водителя при выборе скорости в повороте машина простит, подкорректировав траекторию системой курсовой устойчивости ASTC (отключается расположенной слева кнопкой). На заметных неровностях, конечно, потрясет, но «душу не вытряхнет», а уж «убить» такую подвеску страшно точно не будет.

Вообще, ощущения управления «танком» нет, и к машине быстро привыкаешь. Спортивный руль, приемлемая динамика, комфорт и отличный обзор вперед и по сторонам – все это расслабляет. Пока не глянешь в хромированный трельяж заднего вида. Сзади – целый вагон железа, один кузов – метр тридцать! Вот, оказывается, что чувствует машинист метропоезда! Ну и как с этим парковаться?! Оказывается, без проблем. Присезд на бордюры любой высоты не говорю по понятным всем причинам (да и что об этом говорить в случае с 20 сантиметровым дорожным просветом). Но когда вопреки говорящему «нет» опыту вождения без труда завернул в «карман» в узком проеме на автостоянке – сразу полез в «бардачок» автомобиля за инструкцией, чтобы сверить ощущения с паспортными данными. Точно: радиус разворота этой «баржи» - всего 5,9 м. После этого уже спокойно «ныряю» в столичные заставленные машинами переулки. Нормально, получается, и для города L200 годен.

Так что, если пояса все-таки придется затянуть потуже: поменять (временно) морской отдых на загородный, лыжи горные сменить на беговые, а газон на даче вскопать под огурчики и помидорчики, то экономичный пикап – это самое то. А как в экономике распогодится – уже и расставаться с ним не захотите: в кузов пикапа и снегоход или квадроцикл поместятся, и стройматериал для расширения загородного дома, и даже катер на прицепе можно буксировать.

#### **КОМПЛЕКТАЦИИ И ЦЕНЫ**

В Россию машина поставляется только с двойной кабиной Double Cab, одним дизельным двигателем, двумя типами КПП и систем полного привода.

Цена на Mitsubishi L200 начинается от **699 528 рублей**, это версия Invite (S2A): 5-ступенчатая «механика», система Easy Select 4WD, стальные диски. На богатую Instyle SAM AT с «автоматом», литьем на 17 дюймов,

трансмиссией Super Select, ABS и EBD сейчас действует льготная цена - **894 618 рублей**. Стоимость протестированного автомобиля (включая все дополнительное оборудование) - **940 025 рублей**.

#### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

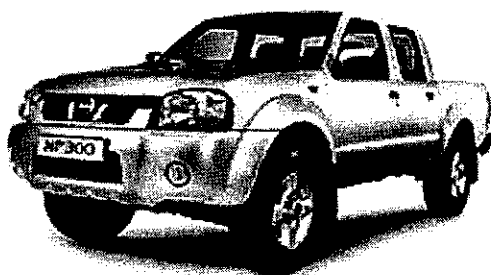
Тип двигателя	DI-D с системой впрыска Common Rail
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2477
Максимальная мощность, л.с./об/мин	136
Максимальный крутящий момент, Нм/об/мин	314/2000
Тип топлива	Дизельное
Объем бака, л	75
Трансмиссия	4-ступенчатая АКП
Привод	Super Select 4WD
Время разгона (0-100 км), с	17,8
Максимальная скорость, км/ч	165
Расход топлива (городской цикл), л/100 км	11,9
Расход топлива (загородный цикл), л/100 км	8,3
Расход топлива (средний), л/100 км	9,6
Выброс CO <sub>2</sub> , г/км	254
Габариты, длина/ширина/высота, мм	5000/1750/1780
Колесная база, мм	3000
Клиренс, мм	205
Колея, мм	1520
Диаметр разворота, мм	5900
Снаряженная масса, кг	2075
Полная масса, кг	2850
Буксируемый прицеп (с тормозами), кг	2700
Буксируемый прицеп (без тормозов), кг	750

Сайт производителя: <http://www.mitsubishi-motors.ru/>.

Благодарим РОЛЬФ-Импорт за предоставленный автомобиль.

#### КОНКУРЕНТЫ

##### Nissan NP 300



Nissan NP 300.

От 607 560 руб.

##### Mazda BT-50.

*Автомобиль новый - появился в этом году.*

Габариты, мм

Длина 4955

Ширина 1825

Высота 1715

Колесная база, мм 2950

Дорожный просвет, мм 230

Снаряженная масса, кг 1810

Объем двигателя (см<sup>3</sup>) /мощность (л. с.) 2488/133

Максимальная скорость, км/ч 168

Расход топлива, смешанный цикл 9,1

Топливный бак, л 75

*В этом году машина претерпела незначительный фейслифтинг, но, получив обновления, подорожала.*

Габариты, мм

Длина 5075

Ширина 1805



Высота 1760  
Колесная база, мм 3000  
Дорожный просвет, мм 207  
Снаряженная масса, кг 1800  
Объем двигателя (см3) /мощность (л. с.) 2499/143  
Максимальная скорость, км/ч 158  
Расход топлива, смешанный цикл 8,9  
Топливный бак, л 70  
*Цена на обновленный - от 851 000 руб.*

Mazda BT-50.

