



Авторевю
№3 2008
Немножко лошади

Александр ДИВАКОВ, Олег РАСТЕГАЕВ | Фото Степана ШУМАХЕРА

Живи Некрасов среди нас, писал бы он не про лошадку с возом хвороста, а про пикап. Любую «лошадиную» работу нынче можно переложить на утилитарный полноприводник с дизелем, пятиместной кабиной и грузовой платформой — такой, как Mitsubishi L200, Ford Ranger, Mazda BT-50 или SsangYong Actyon Sports. А вторя другому поэту, Маяковскому, можно добавить: все они — «немножко лошади». Но кто из них «больше лошадь», а кто меньше?



Если говорить об экстерьере, то новый Mitsubishi L200 образца 2005 года, бесспорно, интереснее. Стильная кабина-батискаф радует куда больше, чем утилитарные близнецы Ford Ranger и Mazda BT-50, которые выпускаются на одном заводе в Таиланде (к слову, L200 тоже родом из Сиам). А то, что Ranger в комплектации Wildtrak обвешан всяческими расширителями, порогами и релингами — так то не бесплатно: в таком виде он на \$5000 дороже Мазды.



Пикап SsangYong Actyon Sports стоит особняком: оригина-а-ал... Кому-то «острые» фары с круглыми зрачками и смелый форштевень радиаторной решетки придется по душе, а кто-то посчитает Actyon уродцем. Но равнодушных не будет. А что в нашем мире страшнее равнодушия?



Заднее стекло кабины L200 может иметь электропривод



Интерьер Mitsubishi: неплохой дизайн, хорошее качество

Интерьеры Mitsubishi и СсанЙонга тоже интереснее — более «выпуклые» передние панели, больше красок (это про L200). Ford и Mazda попроще, но Ranger Wildtrak выделяется в лучшую сторону — у него и руль, и сиденья обтянуты мягкой кожей, простроченной оранжевыми нитками в цвет кузова. Причем швы не простые, а так называемые французские — стежки вытянуты в две параллельные линии. Красиво.

Раньше считалось, что водитель пикапа — что шофер грузовика: на работе особых удобств ему не положено. Но нынче, выкладывая более \$30000, владельцы пикапов вправе рассчитывать не на седло, а на кресло с регулировкой по высоте и обогревом, на электростеклоподъемники, на климат-контроль... Все это есть в Mitsubishi. Плюс красивые и в то же время информативные приборы с наглядными пиктограммами режимов работы трансмиссии. Еще бы сиденье чуть удобнее и педальный узел пошире...

Actyon Sports своей передней частью салона ничем не отличается от внедорожника Actyon — авангардная архитектура передней панели и солидный, местами даже

«мягкий» черный пластик. А уж по уровню оснащения Актиону нет равных — тут все, что есть у Mitsubishi, плюс датчики дождя и света, обогрев нижней части лобового стекла и кнопки управления музыкой на руле (правда, для их подключения нужно отдельно заказывать блок коммутации). У водительского кресла — пять регулировок, включая настройку поясничного подпора. Но формы сиденья не самые удобные, кожаная обивка руля слишком скользкая, а ручка открывания лючка бензобака и вовсе не работает! Приехали на заправку, дерг за нее, а лючок не открывается. И только после пятиминутных ритуальных танцев вокруг Актиона мы заметили, что приоткрыт капот. Уже догадались? Ручки открывания капота и лючка бензобака расположены рядом, имеют одну форму и... перепутаны местами. Издержки российской сборки? Ведь SsangYong Actyon Sports, как и внедорожники Actyon и Rexton, делают в Набережных Челнах.

Ford Ranger и Mazda BT-50 оснащены скромнее, но кресла здесь удобнее, за баранки держаться приятнее. Недостатки? Например, в обоих пикапах рычаг управления раздаточной коробкой расположен к водителю ближе, чем основной рычаг «механики», — даже человеку среднего роста приходится тянуться за пятой передачей. По всему видно, что изначально автомобиль был спроектирован для азиатских рынков — на праворульных версиях передачи переключать наверняка сподручнее.

Mazda BT-50: непритязательная внешность и простенький тент поверх кузова

А каково пассажирам? Здесь Mitsubishi L200 с полноценными задними местами и такими же полноценными дверьми вне конкуренции. Наклон спинки — как на нормальной легковой машине, а для ног места столько, что человек ростом 190 см спокойно садится «сам за собой».

Actyon Sports немного шире в плечах — три пассажира на задних сиденьях почти не подпирают друг друга локтями, но места для ног меньше, чем в L200. Еще теснее в Мазде и Форде — нехватка места для ног и почти вертикальная спинка сиденья. А пролезть в узкие двери человеку фигуристу — задача не из простых.

Впрочем, все закономерно: зато грузовые платформы Форда и Мазды длиннее как минимум на десять сантиметров. Что это означает на деле? Мы заполнили грузовые площадки пикапов 20-литровыми канистрами с водой — и оказалось, что в Форд, Мазду и Актион входит аккуратно по 22 канистры (грузовой отсек Актиона заметно короче, чем у Форда или Мазды, но при этом шире и глубже). А в Mitsubishi вошло лишь 20 канистр — плата за простор в салоне.

Ford и Mazda отличаются самыми тяговитыми дизелями — их шестнадцатиклапанники объемом 2,5 литра развивают по 143 л.с. и 330 Нм. Коробка передач — только механическая: «автоматов» не предусмотрено. Разгоняются Ranger и BT-50 действительно резвее, чем Mitsubishi или SsangYong, и, что самое приятное, почти не чувствуют нагрузки. С 22 канистрами с водой (а это около 440 кг) и пятью взрослыми мужиками в салоне оба пикапа почти не потеряли в динамике! Активная зона тяговитых дизелей — с 1800 об/мин, то есть с момента выхода из «турбоямы» — и до 4500 об/мин. Класс!

С «жестким» полным приводом и Mazda, и Ford управляются на скользкой дороге хуже, чем Mitsubishi с его продвинутой трансмиссией Super Select

Mitsubishi L200 отстает — во многом из-за четырехступенчатого «автомата». Впрочем, работает коробка мягко и плавно, обращая в радость даже езду по городу. Но в режимах фиксированных передач чувствуется, что турбодизель объемом 2,5 л «задушен»: «всего» 136 л.с. и 314 Нм. Так что нагрузку L200 воспринимает более чутко.

Ничуть не быстрее и SsangYong Actyon — титул Sports здесь ради красного словца. О каком спорте может идти речь, когда отклики на педаль газа задемпфированы, а «автомат» такой же медленный, как на Mitsubishi, но при этом еще и дерганый? И

«вверх», и «вниз» передачи переключаются с рывками. И к нагрузке Actyon Sports с его двухлитровым турбодизелем восприимчив не меньше, чем L200, — с тяжелой поклажей он разгоняется «с одышкой».

Эффектный обвес и двухцветная окраска — привилегия топ-версии Ranger Wildtrak

Зато тормоза у «корейца» понравились больше всех — они самые понятные в управлении, самые «легковые». У трех других пикапов педали имеют увеличенный рабочий ход, что в экстремальной ситуации требует чуть больше времени для активации АБС, а это лишние метры тормозного пути. Причем у груженых машин этот недостаток заметнее, чем у пустых.

Что касается управляемости, то Ranger или BT-50 — сущие грузовики. Они неплохо стоят на прямой, но на повороты руля реагируют вяло — от упора до упора аж четыре оборота! Умножьте эти обороты на длинную колесную базу, прибавьте повышенные уводы зимних шин... Ford и Mazda с лентой заходят в крутые виражи, имеют «пустоватый» на прямой руль, демонстрируют небольшую «ступеньку» в реакциях и не спешат объезжать внезапно возникшее препятствие.

Оценить поведение груженых пикапов нам помогли двадцатилитровые канистры с водой

Mitsubishi L200 — в большей степени «легковой» автомобиль. Тут и реактивное действие на руле более внятное, без «пустой» зоны, и реакции линейные. И хотя крены кузова тоже велики, а баранка от упора до упора делает 4,2 оборота, в целом за рулем Mitsubishi чувствуешь себя увереннее.

Чего не скажешь про Actyon Sports. Казалось бы, автомобиль активнее реагирует на отклонения руля, охотнее встает на дугу, а «статическая» чувствительность здесь выше — 3,6 оборота руля от упора до упора. Но уверенности меньше! Прежде всего из-за нехватки реактивного действия на руле и его ступенчатого изменения. Повернул чуть сильнее — и связь с автомобилем пропадает. Дело усугубляется тем, что нарастающий крен кузова в какой-то момент вызывает дополнительное ввинчивание автомобиля внутрь поворота.

Кстати, почти у всех пикапов — разные рекомендации по давлению воздуха в шинах в зависимости от нагрузки. Мы провели эксперимент, поездив на полностью груженых машинах с разным давлением. Если давление обычное, то есть рассчитанное на пустой автомобиль, то в ответ на резкий поворот руля пикапы просто валятся набок! Неровен час груженный пикап, присев на недокачанное заднее колесо, уйдет в занос, а то и вовсе перевернется! Так что если в легковушках мы пренебрегаем рекомендациями подкачивать задние шины при полной нагрузке, то в пикапах — ни-ни. Возите с собой компрессор!

Еще одна больная тема — плавность хода. Как правило, пустые пикапы очень жестко реагируют на неровности — недаром многие владельцы даже возят балласт в кузове. В случае с Фордом и Маздой эти меры, увы, оправданы — пустые машины очень подробно повторяют профиль дороги, а на кочках задок едва не подпрыгивает.

Ford Ranger: «упругая» подвеска позволяет не церемониться на неровной грунтовке

Пустой SsangYong чуть мягче, но тут другая напасть — вибрации неподрессоренных масс. Дело усугубляется недостаточной жесткостью рамы: возникает ощущение ненадежности, расхлябанности всей конструкции. С увеличением нагрузки эффект

уменьшается, но полностью не исчезает. При этом на волнах появляется раскочка кузова, которой ни Mazda, ни Ford не грешат.

Actyon Sports: ухмылка радиаторной решетки и хищные глазки придают машине агрессивный вид

А самый комфортный — Mitsubishi L200. Без нагрузки он мягче всех, на проселке буквально стелется над землей, не замечая ухабов и промоин. С нагрузкой, конечно, L200 начинает покачиваться, но это вполне разумная плата за комфортное перемещение на пустом автомобиле.

Кстати, по акустическому комфорту Mitsubishi L200 тоже лидер: если не крутить мотор до упора, то в салоне тихо, а характерные «дизельные» вибрации на органах управления едва ощутимы. Неплоха шумоизоляция в Форде и Мазде, но тархтения и вибраций от дизелей больше. Шумноват и мотор Актиона, хотя на малых оборотах он работает тише и ровнее, чем двигатели Форда и Мазды. Но SsangYong раздражает аэродинамическими шумами — особенно на скорости более 100 км/ч.

Проходимость у всех четырех машин очевидно повышенная — по бездорожью они ползают будь здоров! На указателе «тангажа» Форда — 260, но даже груженный он упрямо ползет вверх на понижающей передаче. Впрочем, на этот же подъем забралась все участники теста. Правда, SsangYong на перегибе едва не сел на брюхо — дал о себе знать малый дорожный просвет.

А лидер по проходимости — Mitsubishi L200. Пусть он буксовал из-за низких сцепных свойств всесезонных шин (у остальных машин покрышки были зимними), но геометрические параметры проходимости у него отличные, а трансмиссия Super Select на дорогих версиях — самая продвинутая. У нас был именно такой автомобиль с «Супер Селектом», у которого есть межосевой дифференциал, позволяющий ездить по асфальту не только в задне-, но и в полноприводном варианте. На бездорожье подобный L200 управляется лучше трех других пикапов, у которых полный привод подключается жестко. К тому же только у Mitsubishi L200 есть жесткая блокировка заднего межколесного дифференциала, которая эффективна при диагональном вывешивании колес.

Ford Ranger и Mazda BT-50 чуть уступают, хотя нужно хорошо постараться, чтобы их «посадить». А SsangYong проигрывает не только по «геометрии», но и по тяговым возможностям двигателя.

Подсчет экспертных баллов моментально выявляет лидера: Mitsubishi L200. Причем он же предпочтительнее и для повседневных разъездов. Под красивым кузовом скрывается просторный салон, со знанием дела настроена подвеска, а у дорогих версий — и современная трансмиссия. Так что рыночное лидерство Mitsubishi (за прошлый год продано 6077 машин) абсолютно оправдано.

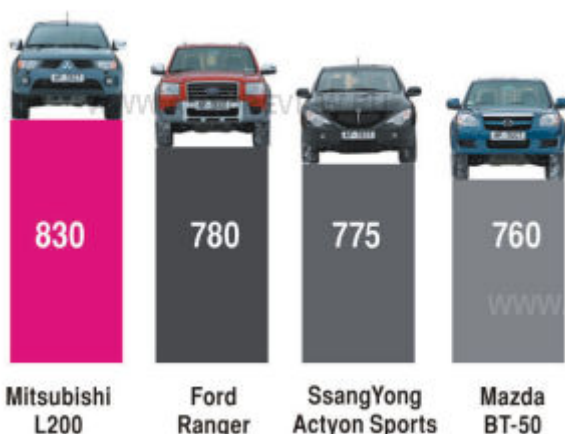
Ford Ranger и Mazda BT-50 (продано 1567 и 1476 машин соответственно) уступают Mitsubishi по комфорту, управляемости и проходимости, но превосходят по тяговым и грузовым возможностям. Именно они — «больше лошади», причем тяговые лошади. Этакое битюги-трудяги. А SsangYong Actyon Sports (за восемь месяцев продано всего 494 машины) — автомобиль для любителей, которым яркая внешность и модные опции вроде датчиков дождя и света важнее проходимости и управляемости.

Накануне этого теста посетителям интернет-сайта www.autoreview.ru мы предложили ответить на вопрос: «Какому из автомобилей-участников очередного теста Авторевю вы отдали бы предпочтение?» Вот как распределились голоса:

Ford	Ranger	46,88%
Mazda	BT-50	13,65%
Mitsubishi	L200	36,88%
SsangYong Actyon Sports		2,59%

Проголосовали 22421 человек

Экспертные оценки Авторевю



Экспертные оценки Авторевю					
Оцениваемые параметры	Макс. балл	Автомобили			
		Ford Ranger	Mazda BT-50	Mitsubishi L200	SsangYong Actyon Sports
Дизайн	160	130	120	145	140
Внешность	80	65	60	75	70
Интерьер	80	65	60	70	70
Эргономика	160	130	130	130	130
Место водителя	80	65	65	65	65
Обзорность	80	65	65	65	65
Динамика	320	260	260	265	245
Разгонная	80	65	65	60	55
Тормозная	100	80	80	80	85
Управляемость	80	65	65	70	60
Проходимость	60	50	50	55	45
Ездовой комфорт	200	140	140	160	145
Плавность хода, виброзащита	70	50	50	55	45
Акустический комфорт	70	55	55	60	50
Микроклимат	60	35	35	45	50
Пассажиры и груз	160	120	110	130	115
Пассажирские места	80	50	50	65	60
Грузовая платформа	80	70	60	65	55

Суммарный балл	1000	780	760	830	775
-----------------------	-------------	------------	------------	------------	------------

Безопасность

Что касается безопасности, то большинство современных пикапов оснащены скудно. Например, SsangYong Actyon Sports в базовой комплектации имеет только одну подушку безопасности — в более дорогих версиях прибавляются пассажирская подушка и АБС. У Mitsubishi L200 и Мазды ВТ-50 «в базе» уже по два аэрбэга, а у Рейнджера — еще и АБС, которая для «японцев» предлагается только в более дорогих исполнениях. Но если дорогие версии Рейнджера и ВТ-50 щеголяют боковыми подушками безопасности, то системой стабилизации может похвастаться лишь максимально укомплектованный Mitsubishi.

А еще Mitsubishi L200 — единственный пикап в нашем квартете, который подвергся независимым краш-тестам в Австралии по методике ANCAP (аналог EuroNCAP). Оценка четыре звезды из пяти возможных была достигнута только благодаря хорошим результатам бокового краш-теста. Фронтальный удар пикап выдержал слабенько: грудные клетки манекенов испытали повышенные нагрузки, а передняя панель представляет опасность для ног. Безопасность пешеходов — на очень низком уровне.

Mitsubishi L200*	★★★★☆
Общий рейтинг	25 баллов
Фронтальный краш-тест	9,1 (57%)
Боковые краш-тесты	16 (89%)
СНРБ**	0
Защита пешеходов	3,3 (9%)
Снаряженная масса	1930 кг
* Испытания проводились по методике ANCAP	
** Наличие сигнализации о непристегнутых ремнях безопасности	

Трансмиссии

Трансмиссии пикапов Ford Ranger, Mazda ВТ-50 и SsangYong Actyon Sports устроены просто — постоянный задний привод и жестко подключаемый передок. Но Ford и Mazda выгодно отличаются от «корейца» наличием заднего самоблокирующегося дифференциала (правда, «мягкого» и без принудительной блокировки, что не дает существенного преимущества на бездорожье), а также системой, позволяющей отключить привод на переднюю ось, не размыкая связь передних колес с трансмиссией. Сделано это для того, чтобы у водителя была возможность быстро подключить передок на скорости до 100 км/ч. Отключать передний привод нужно отдельной кнопкой.

Mitsubishi L200 в базовой версии Invite тоже оснащается трансмиссией с жестким подключением передка и понижающей передачей (Easy Select). Кроме того, на правой полуоси есть муфта с вакуумным приводом, так что для включения полного привода в любом случае придется остановиться. А вот L200 в версиях Intense и Instyle имеют более совершенную трансмиссию Super Select с симметричным межосевым дифференциалом. Улучшить управляемость на скользких покрытиях помогает встроенная в дифференциал вискомуфта, а на бездорожье можно задействовать принудительную блокировку, включив режим 4HLC или понижающую передачу. Кроме того, на L200 во всех комплектациях устанавливается задний «самоблок» — также с возможностью принудительной блокировки.

Управление трансмиссией у корейского пикапа — вращающимся переключателем, а у остальных трех машин — с помощью рычага.

Оснащение участвовавших в тесте автомобилей				
Оснащение	Автомобили			
	Ford Ranger	Mazda BT-50	Mitsubishi L200	SsangYong Actyon Sports
Цена базовой версии, руб./\$*	660000/27050	611000/25040	685810/28110	698000/28610
Подушка безопасности водителя	+	+	+	+
Подушка безопасности пассажира	+	+	+	П
Боковые подушки безопасности	П	П	-	-
АБС	+	П	П	П
Усилитель рулевого управления	+	+	+	+
Автоматическая коробка передач	-	-	П	П
Полноприводная трансмиссия	+	+	+	+
Регулируемая по углу наклона рулевая колонка	+	+	+	+
Отделка рулевого колеса кожей	П	-	П	П
Обогрев лобового стекла	-	-	-	+**
Обогрев передних сидений	+	П	+	+
Внутреннее зеркало заднего вида с автозатемнением	-	-	-	П
Центральный замок (дистанционный)	+	П	П	+
Противоугонная сигнализация	-	-	-	+
Кондиционер	П	П	П	+
Климат-контроль	-	-	П	П
Электропривод наружных зеркал	+	П	П	+
Обогрев наружных зеркал	-	-	П	+
Электростеклоподъемники	+	П	+	+
Электростеклоподъемник стекла задней стенки кабины	-	-	+	-
Подлокотник задних сидений	П	+	+	+
CD-магнитола	+	П	П	О
CD-чейнджер	П	-	-	-
Датчик освещенности	-	-	-	П
Датчик дождя	-	-	-	П

Радар парковки задний	П	-	-	-
Обивка салона кожей	П***	-	-	П
Защитное покрытие грузового отсека	П	О	-	+
Тент грузового отсека	О****	О	О****	-
Дистанционный замок лючка бензобака	+	+	+	+
Противотуманные фары	-	-	П	+
Омыватель фар	-	-	П	-
Легкосплавные колеса	П	П	П	П
Полноразмерное запасное колесо	+	+	+	+
Окраска «металлик»	П	О	О	О
Шины	Nokian Hakkapeliitta SUV 5 245/70 R16	Nokian Hakkapeliitta SUV 5 245/70 R16	BF Goodrich All-terrain T/A 265/70 R16	Goodyear Ultra grip 500 255/60 R18
Цена тестируемого автомобиля, руб./ \$	920000/37705	790000/32380	893930/36640	868000/35570
* По курсу \$1=24,4 руб.				
** Зона покоя щеток стеклоочистителя				
*** Кожа, алькантара				
**** Жесткий запираемый				
(+) Комплектация базовой версии				
(-) В базовой комплектации отсутствует				
(О) Опции, установленные на участвовавшие в тесте автомобили				
(П) Оснащение, входящее в пакетную комплектацию тестируемого автомобиля				

Паспортные данные				
Параметры	Автомобили			
	Ford Ranger	Mazda BT-50	Mitsubishi L200	SsangYong Actyon Sports
Тип кузова	пикап с двухрядной кабиной	пикап с двухрядной кабиной	пикап с двухрядной кабиной	пикап с двухрядной кабиной
Число мест	5	5	5	5
Угол въезда/съезда, град.	34/21	34/33	34/27	27/26
Угол рампы, град.	28,0	22,0	24,7	19,3
Глубина преодолеваемого брода, мм	750	750	500	н.д.*
Снаряженная масса, кг	1845	1855	1890	1954
Грузоподъемность, кг	1175	1175	1080	786
Двигатель	турбодизель	турбодизель	турбодизель	турбодизель
Расположение	спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, продольно

Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Рабочий объем, см ³	2499	2499	2477	1998
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	93,0/92,0	93,0/92,0	91,1/95,0	86,2/85,6
Степень сжатия	18,0:1	18,0:1	17,5:1	17,5:1
Число клапанов	16	16	16	16
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	143/105/3500	143/105/3500	136/100/4000	141/104/4000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	330/1800	330/1800	314/2000	310/1800—2700
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая	механическая, 5-ступенчатая	автоматическая, 4-ступенчатая	автоматическая, 4-ступенчатая
Передаточные числа				
I	3,91	3,91	2,84	2,74
II	2,25	2,25	1,50	1,51
III	1,49	1,49	1,00	1,00
IV	1,00	1,00	0,73	0,71
V	0,80	0,80	—	—
задний ход	3,39	3,39	2,72	2,43
главная передача	3,73	3,73	4,10	4,55
понижающая передача	2,02	2,02	1,90	2,48
Привод	полный, с подключаемым приводом на передние колеса			
Передняя подвеска	независимая, торсионная, на двойных поперечных рычагах		независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	
Задняя подвеска	зависимая, рессорная	зависимая, рессорная	зависимая, рессорная	зависимая, пружинная, на продольных рычагах, с тягой Панара
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза	барабанные	барабанные	барабанные	дисковые
Шины	235/75 R15	235/75 R15	245/70 R16	225/75 R16
Максимальная скорость, км/ч	н.д.*	158	165	164
Время разгона 0—100 км/ч, с	12,5	12,5	17,8	17,3
Расход топлива, л/100 км				
городской цикл	10,9	10,9	11,9	11,4
загородный цикл	7,8	7,8	8,3	7,1
смешанный цикл	8,9	8,9	9,6	8,7
Емкость топливного бака, л	70	70	75	75
Топливо	дизтопливо	дизтопливо	дизтопливо	дизтопливо

* Н.д. — нет данных

Черным обозначены данные производителей, красным — результаты измерений Авторевю

Ford Ranger



Mitsubishi L200



Mazda BT-50



SsangYong Actyon Sports



По геометрической проходимости всем проигрывает SsangYong: у него и дорожный просвет меньше, и колесная база больше, и свесы длиннее. На бездорожье именно Actyon Sports чаще других «ложился на грунт». А вот Mazda даже с полной нагрузкой демонстрирует отличную геометрическую проходимость. Равно как и Ford

Обзорность

Ford Ranger



Mazda BT-50



Mitsubishi L200



SsangYong Actyon Sports



электропакет, CD-магнитола, центральный замок и подогрев передних сидений. Цена — 660 тысяч рублей (\$27050), с кондиционером — на 35 тысяч рублей дороже. Исполнение XLT с четырьмя подушками безопасности, велюровым салоном, CD-чейнджером, подножками и легкосплавными колесами предлагается за 755 тысяч рублей (\$30940) — на 33 тысячи рублей дешевле, чем Mazda BT-50 Active с аналогичным оснащением. Ranger в комплектации Limited с кожаным салоном и задним парктроником стоит 810 тысяч рублей (\$33200), а топ-версия Wildtrak с внешним обвесом, дугой безопасности за кабиной и кожано-замшевой отделкой салона обойдется в 875 тысяч рублей (\$35860). Комплект из дуги безопасности и крышки грузовой платформы можно установить на автомобиль в любой комплектации, доплатив 56900 рублей, а для версии Wildtrak за 45 тысяч рублей предусмотрен тент кузова. Кроме того, в списке опций есть пластиковое покрытие грузовой платформы (18100 рублей) и остекленный «колпак» (69800 рублей). А еще Ford Ranger — единственный пикап на российском рынке, который можно купить с «полторной» кабиной, сэкономив на этом 15 или 20 тысяч рублей в зависимости от комплектации. Автомобили есть в наличии у продавцов, а поставка на заказ займет пять месяцев.

Гарантия — два года или 100000 км пробега. Продажей автомобилей Ford занимаются 133 дилера в 88 городах России.

Цены на Mitsubishi L200 (2,5 л, 136 л.с.) начинаются от 685810 рублей (\$28110) за базовую комплектацию Invite с трансмиссией Easy Select (постоянный задний привод и жестко подключаемый передний мост), двумя подушками безопасности, обогревом передних сидений, центральным замком и передними электростеклоподъемниками. Доплата за кондиционер и противотуманные фары — 53600 рублей. Пикап в исполнении Intense за 819810 рублей (\$33600) оснащается ABS, климат-контролем, CD-магнитолой, центральным замком, электропакетом, подогревом зеркал, легкосплавными колесами, а также «продвинутой» трансмиссией Super Select с самоблокирующимся межосевым дифференциалом. Такой же L200 с четырехступенчатым «автоматом» предлагается за 860010 рублей (\$35250), а топ-версия Instyle с кожаным салоном, электроприводом передних сидений и системой стабилизации стоит 913610 рублей (\$37440). За пластиковую отделку грузовой платформы придется доплатить 16 тысяч рублей, а остекленный кожух стоит от 64 тысяч рублей за изделие сторонних производителей до 101 тысячи рублей за «оригинал». Пикапы есть в свободной продаже, заказанный автомобиль придется ждать до трех месяцев.

Гарантия — три года или 100000 км пробега. Продажей автомобилей Mitsubishi занимаются 97 дилеров в 67 городах России.

SsangYong Actyon Sports (2,0 л, 141 л.с.) стоит от 698 тысяч рублей (\$28610) за базовую комплектацию, которая предусматривает одну подушку безопасности, электростеклоподъемники, центральный замок, подогрев зеркал и противотуманные фары. Доплата за ABS, кондиционер, подогрев передних сидений и легкосплавные колеса — всего 50 тысяч рублей. Версия с пассажирской подушкой безопасности и климат-контролем обойдется в 773 тысячи рублей (\$31680). Такой же пикап с четырехступенчатым «автоматом» стоит 808 тысяч рублей (\$33110), а максимально укомплектованный Actyon Sports с кожаным салоном и датчиками света и дождя оценивается в 868 тысяч рублей (\$35570) — на 58 тысяч рублей дороже, чем Ford Ranger Limited с четырьмя подушками безопасности, парктроником и CD-чейнджером, но без климат-контроля и датчиков света и дождя. Неоригинальный «колпак» на грузовой отсек обойдется в 70 тысяч рублей, а оригинал будет стоить не менее 100 тысяч рублей. Пластиковое покрытие грузовой платформы устанавливается на все машины еще на заводе. Пикапы во всех комплектациях есть в наличии у дилеров, а поставка автомобиля определенного цвета займет меньше месяца.

Гарантия — 3 года или 100000 км пробега. Продажей автомобилей SsangYong занимаются 70 дилеров в 44 городах России.

* По курсу \$1=24,4 руб.

Стоимость проведения регламентного техобслуживания с расходными материалами и запчастями, руб.

Плановое обслуживание		Автомобили			
		Ford Ranger	Mazda BT-50	Mitsubishi L200	SsangYong Actyon Sports
Стоимость нормочаса		1800	1650	1700	1000
Пробег, км	3000	—	—	3500	—
	5000	2000*	4880	—	4200
	10000	—	—	—	8500
	15000	8500*	10900	5500	—
	20000	—	—	—	15500
	30000	8500*	12430	8900	11000
	40000	—	—	—	15500
	45000	8500*	13910	8200	—
	50000	—	—	—	8500
	60000	8500*	12430	12900	24000
	70000	—	—	—	8500
	75000	8500*	14200	5500	—
	80000	—	—	—	15500
90000	8500*	16100	18800	11000	
Итого		53000*	84850	63300	122200

* Базовая стоимость

Ориентировочные цены на оригинальные запчасти у дилеров в Москве, руб.

Запчасти	Автомобили			
	Ford Ranger	Mazda BT-50	Mitsubishi L200	SsangYong Actyon Sports
Фильтр масляный	624	301	557	472
Фильтр топливный	2920	1906	1133	4600
Фильтр воздушный	2035	2040	1464	740
Фильтр салонный	—	—	—	1721
Колодки передние	7745	6676	5114	4236
Колодки задние	6510	5711	3967	3725
Амортизатор передний	4990	1887	3164	5800
Амортизатор задний	3900	2440	3164	4500
Фара передняя	6050	7200	13630	10500
Фонарь задний	3500	4000	4540	3770
Крыло переднее	10712	4430	9600	6170
Бампер передний	6705	9300	12070	20800
Капот	20000	13200	12150	18980
Лобовое стекло	8300	6820	9450	15950

Что еще?

Самый доступный дизельный пикап на нашем рынке — китайский **Changfeng Flying** (2,8 л, 92 л.с.) за 435 тысяч рублей (\$17830). Единственная комплектация включает

кондиционер, электропакет, кассетную магнитола, кожаный салон, центральный замок и легкосплавные колеса.

JMC Baodian (2,8 л, 84 л.с.) предлагается за 444 тысячи рублей (\$18200). Из оснащения есть кондиционер, передние электростеклоподъемники, центральный замок и легкосплавные колеса.

Еще один китайский пикап — **Great Wall Wingle** (2,8 л, 95 л.с.), который в полноприводном варианте стоит 483 тысячи рублей (\$19800). Базовая комплектация предусматривает кондиционер, кассетную магнитола, центральный замок и легкосплавные колеса. Все три «китайца» имеют пятиступенчатые механические коробки передач, постоянный задний привод и жестко подключаемый передний мост.

Если рассматривать более дорогие предложения, то помимо участников нашего теста на российском рынке продаются еще только два пикапа. Классический **Land Rover Defender** (2,4 л, 122 л.с.) обойдется как минимум в 900 тысяч рублей (\$36890). Коробка передач — шестиступенчатая «механика», привод — постоянный полный с блокировкой межосевого дифференциала и демультпликатором. Простейшая базовая комплектация включает только аудиоподготовку, но за доплату предлагается АБС, система стабилизации, кондиционер и многое другое. Подробности — в [АР №8, 2007](#).

Nissan Navara (2,5 л, 174 л.с.) с пятиступенчатой механикой предлагается за 976500 рублей (\$40020), а за «автомат» придется доплатить 44500 рублей. Привод на передние колеса — жестко подключаемый, есть понижающая передача и блокировка заднего межколесного дифференциала. Базовая версия предусматривает шесть подушек безопасности, АБС, климат-контроль, электропакет, подогрев передних сидений и зеркал, CD-чейнджер и легкосплавные колеса. Подробности — в [АР №12, 2005](#).

* По курсу \$1=24,4 руб.