

**В** профиль или сзади L200 теперь похож на обвешенного питона длиной пять с четвертью метров. Ведь «хвост», то есть задний свес, удлинен на 180 мм! Теперь бортовая платформа растянута до 1505 мм — и L200 лишь на спичечный коробок не дотягивает до «трюмов» главных конкурентов, среди которых Volkswagen Amarok (1555 мм) и Toyota Hilux (1547 мм). Предельная грузоподъемность, кстати, осталась прежней — «льготные» 990 кг, с которыми для въезда в центр Москвы не нужно оформлять разрешение.

Обновленный L200 с более длинной платформой и «макияжем» передка, как у соплатформенного вездехода Pajero Sport, подорожал на 30 тысяч рублей — в версиях Invite, Invite+ и Intense. Других изменений нет. Так что самый доступный L200 Invite стоит теперь 879 тысяч рублей — и по-прежнему лишен даже АБС и электронной системы распределения тормозных сил! А трансмиссия Easy Select — с жестко подключаемым передком: зимой по асфальту с полным приводом не поедешь.

Неудивительно, что охотнее всего покупают версию Intense — с АБС, конди-

ционером и трансмиссией Super Select. Такой пикап можно летом эксплуатировать «на заднем приводе», а зимой перейти в режим «постоянной полноприводности», подключив блокирующийся вискомуфтой межосевой дифференциал. За 1 млн 130 тысяч рублей имеем надежный «всепогодный» грузопассажирский автомобиль.

Правда, 136-сильный турбодизель серии 4D56 для пикапа слабоват, в чем в полной мере мы убедились во время экспедиции на Алтай (АР №17, 2011). С «механикой» мотора еще худо-бедно хватает, но с четырехступенчатым «автоматом» INVECS I обгон грузовиков на трассе превращается в экстремальное приключение. Других вариантов раньше не было — а теперь есть! Добавлена версия Instyle: форсированная до 178 л.с. версия этого же мотора и пятиступенчатый «автомат» INVECS II, как у вездехода Pajero Sport. Плюс система курсовой устойчивости ASC (Active Stability & Traction Control), боковые подушки и шторки безопасности. А в качестве менее важного, но приятного бонуса — круиз-контроль, медиасистема с USB и кнопками управления на руле, кожаная обивка сидений и 17-дюймовые колеса.

### Паспортные данные

Автомобиль	Mitsubishi L200		
Тип кузова	пикап с двухрядной кабиной		
Число мест	5	5	
Размеры, мм	длина	5220	5220
	ширина	1750—1800	1800
	высота	1775—1780	1780
	колесная база	3000	3000
	длина грузовой платформы	1505	1505
	ширина грузовой платформы	1470	1470
	глубина грузовой платформы	460	460
дорожный просвет	200—205	205	
Минимальный радиус разворота, м	5,9	5,9	
Снаряженная масса, кг	1960 (1910)*	1960	
Максимальная полная масса, кг	2850	2850	
Двигатель	дизельный, с турбонаддувом	дизельный, с турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно	спереди, продольно	
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2477	2477	
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	91,1/95,0	91,1/95,0	
Степень сжатия	16,5:1	16,5:1	
Число клапанов	16	16	
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	136/100/3500	178/131/4000	
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	314/2000	350/1800—3500	
Коробка передач	автоматическая, четырехступенчатая (механическая, пятиступенчатая)	автоматическая, пятиступенчатая	
Привод	подключаемый полный/постоянный полный, с возможностью отключения привода на передние колеса и блокировкой межосевого и заднего межколесного дифференциалов	постоянный полный, с возможностью отключения привода на передние колеса и блокировкой межосевого и заднего межколесного дифференциалов	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах со стабилизатором		
Задняя подвеска	зависимая, рессорная	зависимая, рессорная	
Шины	205/80 R16 или 245/70 R16	245/65 R17	
Максимальная скорость, км/ч	165 (167)	175	
Время разгона 0—100 км/ч, с	17,8 (14,6)	12,5	
Расход топлива, смешанный цикл, л/100 км	8,9 (7,9)	8,7	
Емкость топливного бака, л	70	70	

\* В скобках — данные для версий с механической коробкой передач

# Крепкий Эль

Модный передний бампер, «гора Фудзи» на решетке радиатора, подретушированная оптика, на дюйм большие колеса... Не Mitsubishi ли это Pajero Sport после прошлогоднего рестайлинга? Но теперь все это, включая 178-сильный турбодизель 2.5 и пятиступенчатый «автомат», имеет и пикап L200. Плюс более просторный кузов.

Илья ХЛЕБУШКИН  
Фото автора и компании Mitsubishi

«Пятиступка» хоть и не особо шустрее четырехступенчатого «автомата», но передачи «нарезаны» мельче. А большой крутящий момент двигателя достигается чуть раньше — 350 Нм при 1800 об/мин против 314 Нм при 2000 об/мин у 136-сильной версии. В итоге разгон до 100 км/ч быстрее на 5,4 секунды (и занимает 12,5 секунды — примерно как у Лады Гранты). Но главное — легче спрогнозировать реакции силового агрегата. Еще бы не посупились на поддуваемые лепестки, которые имеет Pajero Sport, — понизить передачу перед обгоном ими куда удобнее, чем «кочергой» селектора.

А еще одно отличие пикапа от соплатформенного «Спорта» — задняя подве-



Двигатель мощностью 178 л.с. оснащен турбокомпрессором с изменяемой геометрией, давление наддува увеличено с 1 до 1,3 бара, выше производительность системы впрыска







Стала доступна кожаная обивка сидений. Главное отличие от салона внедорожника Mitsubishi Pajero Sport — отсутствие семидюймового цветного монитора мультимедийной системы



Сзади модернизированные машины с увеличенным кузовом легко узнать по планке-подштамповке над задними фонарями — борта стали на 55 мм выше



Система курсовой устойчивости отключается кнопкой слева внизу от руля. Кнопка «R/D Lock» активизирует блокировку заднего межколесного дифференциала



Одна из клавиш на центральной консоли управляет электроприводом заднего стекла кабины

ска. Ведь Pajero Sport — пассажирский и шеголяет пружинами сзади, а у L200 — рессоры. Когда под колесами серьезные ямы или «гребенка», пикап шарахается из стороны в сторону! Руль бьет по рукам, машину «отлавливаешь» на ощупь... А на диванчике второго ряда тряска при этом вообще апокалиптическая.

Но на бездорожье, когда не до комфорта, L200 — боец. Подвеска непробиваема, а с арсеналом трансмиссии Super Select с понижающей передачей и блокировками межосевого и заднего межколесного дифференциалов из пикапов-конкурентов может поспорить разве что Volkswagen Amarok. И хотя под защитой силового агрегата у L200 умеренные 205 мм дорожного просвета, а сзади — «якорь» кузова с уменьшив-

шимся углом съезда, ползает он здорово: я проверил.

При этом L200 Instyle серьезно дешевле конкурентов. Судите сами: Mitsubishi стоит 1 млн 300 тысяч рублей, Volkswagen Amarok (180 л.с.) — 1 млн 504 тысячи рублей, Toyota Hilux 3.0 (171 л.с.) — 1 млн 516 тысяч рублей, а Ford Ranger 3.2 (200 л.с.) — и вовсе 1 млн 564 тысячи рублей.

Может, Mitsubishi вернет лидерство в сегменте, которое потерял в 2011 году с появлением Хайлюкса? Кстати, в прошлом году L200 по продажам отставал несильно — 5518 автомобилей против 6207 у Тойоты. А уж теперь... Так что, несмотря на девятилетний возраст, L200 списывать рано. Мы еще съездим на рыбалку! С квадроциклом в удлиненном кузове. □