

Большая перемена

“Mitsubishi L200” после модернизации



Базовый вариант пикапа прошел лишь небольшой рестайлинг – у него увеличился грузовой отсек и немного изменился экстерьер. А вот топовая версия получила новый тандем двигателя и автомата.

ПРИЯТНО чувствовать себя королем дороги, когда ты легко оставляешь позади весь попутный транспорт. Стоит придавить педаль, и 178-сильный турбодизель “4D56 DI-D High Power” уверенно и плавно ускоряет тяжелый пикап. Двигатель снабжен турбиной с изменяемой геометрией, особым инжектором, оптимизированным для полного сгорания рабочей смеси, а также оригинальными камерами сгорания. Все это позволило получить крутящий момент в 350 Нм на низких оборотах в диапазоне 1.800-3.500 об/мин. Там, где, собственно, и требуется.

Но тандем из этого двигателя и автомата предлагается только в топовой комплектации “Instyle”. Тем, кто ищет версии доступнее, придется довольствоваться прежним 136-сильным турбодизелем в сочетании с пятиступенчатой механикой или выдав-

шим виды четырехступенчатый автоматом.

Но не подумайте, что мое превосходство на дороге – только заслуга двигателя и коробки. На самом деле динамика у топовой версии весьма флегматичная, и производитель пока даже не указывает ее в характеристиках. Быть первым мне помогала... сама дорога. Узкая, ухабистая, покрытая плотным и скользким снежным накатом...

Всюду, где попутчики сбрасывали скорость, пытаюсь удержаться в расчищенных пределах дороги, наш “L200” пролетал, не сбавляя ход. Вот где в полной мере проявились преимущества фирменной трансмиссии “Super Select”. Если у большинства пикапов-одноклассников полный привод доступен лишь по схеме “Part Time”, то есть с жестким подключением, что побуждает ехать и работать рулем

подчеркнуто осторожно, то “L200” способен подключать передний мост через дифференциал, который при необходимости также можно заблокировать.

Кроме продвинутого полного привода топовой

модификации пикапа впервые досталась и система динамической курсовой устойчивости ASC, которая распределяет тормозной и крутящий момент между колесами, помогая сохранить траекторию.

– Пусть легковые автомобили с хитроумными многорычажными подвесками соревнуются между собой на ухоженных асфальтовых трассах. А наши не-

оспоримые аргументы – это большой клиренс, рамная конструкция и задний неразрезной мост на листовых рессорах, – примерно так я сформулировал свои ощущения от пикапа на пути к озеру Селигер.

Но сбавить ход все-таки пришлось. Возмутились задние пассажиры. Мало того что колесными они упираются в спинки передних сидений, так еще и подпры-

гивающая при пустом кузове задняя ось превращает их ряд в подобие вибростенда.

В самом деле, куда спешить? Пусть “L200” и является пока единственным из рамных пикапов в классе, получившим четыре звезды “Euro NCAP” за безопасность, но лучше умерить пыл и доверить поддержание темпа круиз-контролю, который тоже появился здесь впервые.



Высокий дорожный просвет и задний неразрезной мост на листовых рессорах позволяют передвигаться и по крупным ухабам, и через глубокий брод.

Увеличенный задний свес практически не повлиял на геометрическую проходимость.



Новый элемент интерьера – кнопки управления аудиосистемой на руле – предлагается лишь в самой дорогой версии.



Пятиступенчатый автомат с ручным режимом в тандеме со 178-сильным турбодизелем доступен только в топовой модификации "Instyle".

Внешне старомодный CD-ресивер позволяет проигрывать файлы через USB-интерфейс, правда, разъем для подключения прячется далеко от водителя, в небольшом "бардачке".



Кузов подрост на 18 см в длину и 5,5 см в высоту. Облицовка из нержавеющей стали и хромированные дуги с "люстрой" – не фирменная опция, а результат собственной доработки в дилерском центре.

...Организаторы тест-драйва явно не искали легких путей, стараясь подвергнуть пикап самым суровым испытаниям, но найти участок, который заставил бы двигатель и трансмиссию поработать в полную силу, так и не получилось.

Рыхлый глубокий снег по ступицы – без проблем. Глубокий брод – да пожалуйста! Когда впереди оказался заснеженный подъем, испещренный глубокими ямами и ухабами, я остановился. Здесь, пожалуй, надо задействовать весь внедорожный потенциал. Я включил пониженный ряд передач, заблокировал межосевой и задний межколесный дифференциалы... Без видимых усилий пикап вскарабкался наверх. Но меня больше удивило, что у него хватило хода подвесок, чтобы избежать диагонального вывешивания. Колеса цеплялись за дно даже самых глубоких ям... Что и требовалось доказать: и в люксовой комплектации "L200" остался весьма серьезным внедорожником, чьи возможности порой превосходят

степень осторожности водителя.

Информацию о самом небольшом в классе радиусе поворота в 5,9 м я поначалу пропустил мимо ушей – подумаешь, несколькими десятками сантиметров больше или меньше... Но когда тебе необходимо развернуться на узкой лесной дорожке на одну колею, сразу мысленно отсылаешь витиеватые благодарности конструкторам шасси в далекую Японию.

Еще и элегантный...

И ВСЕ-ТАКИ главная часть пикапа – это кузов. Разумеется, обойти его вниманием при модернизации разработчики просто не могли и удлиннили грузовой отсек на 18 см, подняв борта на 5,5 см. Теперь полная длина кузова при откинутом заднем борте составляет 196,5 см. Геометрическая проходимость, как показали наши внедорожные приключения, при этом практически не пострадала.

Работа над экстерьером показала, что японские дизайнеры не зря едят свои суши. Редко

удается так освежить внешность, сохранив стопроцентную узнаваемость и стиль. Вычурные "ноздри" облицовки радиатора сменила единая решетка, оставив при этом четкое симметричное деление до линии логотипа на носу. Изменился нижний обрешет линии фар, а сами фары получили линзованную оптику. Скажете – мелочь, но облик пикапа сразу стал современнее и, если угодно, элегантнее.

Увеличенный кузов и новая внешность – это все, что достанется более доступным моделям. В этом тоже есть свой резон. Зачем извлекаться от тех модификаций, которые уже заслужили хорошую репутацию, или делать их дороже только из-за нового оснащения?

...На обратном пути я специально преодолел те же препятствия на версии с привычным 136-сильным турбодизелем и пятиступенчатой механикой. В сложных условиях и такой пикап ничуть не спасовал...

Леонид ПАЩЕНКО,
фото автора и "Mitsubishi"
Москва – Тверь – Осташков

Краткая техническая характеристика "Mitsubishi L200 DC H.P. Instyle"

Габаритные размеры	526x181,5x178 см
Колесная база	300 см
Дорожный просвет	20,5 см
Снаряженная масса	1,905 кг
Двигатель	4-цил., турбодизель, 2,477 куб. см
Мощность	178 л.с. при 4,000 об/мин
Крутящий момент	350 Нм при 1,800-3,500 об/мин
Коробка передач	5-ст., автомат.
Тип привода	полный
Максимальная скорость	175 км/ч
Средний расход топлива	8,8 л/100 км
Запас топлива	75 л
Размеры грузового отсека	150,5x147x46 см

L200