

ресс-кит начинается со слов «спортивный внедорожник нового поколения». Как после такого утверждения представить себе новую генерацию пикапа, груженную тонной цемента? Сегодня запуску однотонников сопутствуют слова «комфорт», «спорт» и вообще чуть ли не «премиум». А изнурительная

работа мула, видимо, подождет. Но если что, то L200 готов, он все-таки под модным casual-прикидом остается трудягой. Задняя рессорная подвеска, блокировки центрального и заднего дифференциалов, пониженный ряд и тонна с хвостиком грузоподъемности. Просто упаковано все это в кузов модника. И если смотреть в анфас, то подумается, что такой агрессивный look может стать и одежкой для нового поколения Pajero.

Пятая генерация L200 продолжает традицию J-Line, найдите очертание латинской буквы у сочленения «задняя дверь/грузовая платформа». Это позволило максимально интегрировать образ грузовой платформы и пассажирского отсека еще в прошлом поколении. А в нынешнем кузове зазоры еще меньше.



Вот и первый вопрос, который задают японцы, прыгая в наш автомобиль на задние сиденья:

- Как вам новый дизайн?
- Шибата-сан, я понимаю, что вы представляете департамент пикапов производителя, но вы не считаете, что это слишком? Дизайн передней части как-то чересчур фантастичен для пикапа!
- Ну, а почему бы нет?
- Действительно, почему бы и нет. Вот только зависть соседних фермеров будет зашкаливать при виде такой рабочей лошадки.

Впрочем, подобным агрессивным дизайном наделены и новые поколения Toyota Hilux, Mazda BT-50, обновленный Ford Ranger тоже показал оскал передней части. Как говорит производитель, рынку сегодня мало «просто» пикапа, им подавай что-нибудь эдакое. Именно поэтому на смену мягкому дизайну приходят мощные формы L200, острые линии и сложные выштамповки у верхних краев дверей.





выполнить ДИАГОНАЛКУ на этом пикапе нужно постараться. Ходы задней рессорной подвески внушительные. Вряд ли задние вывесятся

- Шибата-сан, то, на чем мы сейчас едем, это все-таки allnew или глубокий рестайлинг?
- Вы знаете, сложно говорить о глубоком рестайлинге. Да, мы используем ту же раму, но глубоко усовершенствованную. Смотрите сами, мы увеличили жесткость на 7%, усилили лонжероны и поперечины. Все это отразилось в лучшую сторону и на управлении. Кроме того, кузов на раме – это необходимость для выполнения рабочих функций пикапа. Так зачем нам заново изобретать раму?
- Но кузовные панели all new?
- Абсолютно new. Это позволило серьезно снизить аэродина-

мическое сопротивление с показателей 0,46 до 0,40. Кроме того, теперь используется 62% стальных кузовных панелей с антикоррозионной обработкой, то есть на 12% больше, чем в предыдущей модели (если рассматривать относительную массу деталей четырехдверки Double Cab). Кроме того, не забывайте про новый двигатель, коробки передач и ранее неслыханный в сегменте опционал.

 Уговорили, это действительно новое поколение. Скажем коротко, это однотонник с тонной изменений, которая тянет на новое поколение.

– Совершенно верно!

Клиентов предыдущих поколений традиционно опрашивали по всему миру и те сказали: не нужно кардинальных изменений, просто доработай-

СРЕДНИЙ РАСХОД У НАС СОСТАВИЛ ОКОЛО 13 Л/100 КМ В УСЛОВИЯХ ДВИ-ЖЕНИЯ ПО ТРАССЕ И ВНЕДОРОЖЬЯ С АКТИВАЦИЕЙ БЛОКИРОВКИ ДИФФЕРЕН-ЦИАЛА И ПОНИЖЕННОГО РЯДА

те там и там – и представьте более свежий дизайн. И теперь за рулем я сижу в более удобных сиденьях с развитой боковой поддержкой. Эх, нужно было добить и оснастить передние спинки поясничным подпором, хотя бы с механической регулировкой. Руль стал меньше в диаметре и теперь делает меньше оборотов (раньше это были автобусные 4,5 оборота), точнее 3,8. Так

мало нужно, чтобы стало удобнее, чуть меньше руль и чуть удобнее хват, и автомобиль уже воспринимается удобнее в управлении, во многом благодаря возможности более уютно устроиться за счет появления регулировки руля по вылету. Также спасибо появлению дополнительных внедорожных ручек для водителя и переднего пассажира, хотя для второго ряда это более актуально,



4 АВТОМОБИЛИ КАЗАХСТАН Июнь 2015 Июнь 2015 | АВТОМОБИЛИ КАЗАХСТАН 5

ТЕХНИКА

Тип	дизельный с турбонаддувом
Расположение	спереди, продольно
Кол-во цилиндров и компоновка	4, в ряд
Раб. объем, см³	
Число клапанов	16
Макс. мощность, л.с./об./мин.	181/3500
Макс. момент, Нм/об./мин.	430/2500

Коробка передач 6-ступенчатая механическая автоматическая Передняя подвеска независимая, на двух зависимая, на эллиптических peccopax дисковые вентилирує мые/барабанные 245/65 R17*

реечное с гидроусилителем

РАЗМЕРЫ/ВЕС	
Тип кузова	пикап
Число дверей/мест	4/5
Д/Ш/В, мм	5205/1785/1775
Д/Ш/В грузовой платформы, мм	1520/1470/475
Колесная база, мм	3000
Колея передняя/задняя, мм	1520/1515
Снаряженная масса, кг	1875
Полная масса, кг Масса буксируемого прицепа, кг	2900 3000

ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ 200 30 Угол въезда, в градусах 22 Угол рампы, в градусах Глубина преодолев. брода, мм 600

ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ Макс, скорость, км/ч Время разгона до 100 км/ч, с н.д.

6,41/7,3 Емкость бака. л 75 169/189 Выбросы CO2, г/км Экологический стандар Евро-5

дизельное

*на тестовых автомобиля

На данном этапе цены новинку в Казахстане не определены. Ситуацию осложняет качество дизельного топлива в нашей стране, точнее ограниченный доступ к дизелю стандарта Евро-5. В сентябре производитель планирует представить пикап в Казахстане, но лишь в рамках корпоративных продаж. При условии, что корпоративные клиенты смогут обеспечить эксплуатацию новинки на дизельном топливе тандарта Евро-5. Второй этап запуска модели на нашем ынке, соответственно, предполагает старт продаж автомоиля для остальной аудитории. На рынке будут доступны втомобили, как с механической, так и с автоматической

- Двигатель уж, точно, шумоизолирован лучше. Но вот что мне больше нравится, так это отсутствие скрипа песка в рессорах, это одна из хронических болезней прошлого поколения. Рессоры этой машины, видимо, еще не нюхали песочных дюн.

– Эта проблема решена навсегда. И мы старательно следили за тем, чтобы

ное улучшение. Это раздражало многих.

представляли – это подобие дачной колеи верх и вниз. Нас попросили активировать пониженный ряд и заблокировать центральный дифференциал, хотя «понижайки» хватило бы за глаза. Что сказать? Ползет пикап, как и раньше, неумолимо, на второй да третьей, выше не требуется. На спуске совсем не касаюсь педали тормоза, пользуясь коробкой. На первой передаче по 25-гра-

при движении вперед, так и назад.

Внедорожный участок, как мы и

дусному спуску ползу километр в час. Жаль, что в рамках одного светового дня мы шли порожняком, ведь главное в этом сегменте – как ведет себя пикап

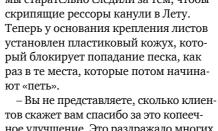
под нагрузкой.

Воспринимали ли мы новое поколение пикапа как нечто действительно комфортно-спортивное? Фантастический дизайн, конечно, сыграет на про-

START/STOP, СИСТЕМА ПРЕДУПРЕЖДЕ-НИЯ ОТ СХОДА С ПОЛОСЫ, КОЛЕННЫЙ АЭРБЕГ ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ, ГОРНЫЙ ТОРМОЗ. ОПЦИОНАЛ РАНЕЕ НЕСЛЫХАННЫЙ ДЛЯ L200

встают без лишних мышечных усилий. Раз десять сдавая назад, я утыкался в шестую передачу. Задний ход теперь по принципу «нажал на рычаг и включил первую». Ничего, привыкнем. А вот за помощь при старте огромное спасибо. Не один раз в алматинской области на крутом спуске приходилось сдавать назад , чтобы залезть в ближайший «карман» соседского забора и пропустить идущий верх транспорт. Жглось сцепление, тут надо было уметь стартовать с ручника. Теперь же, в подобных условиях горный тормоз держит машину, пока я разберусь с газом и сцеплением. Круто, что система помогает как

дажи. Расширенный опционал сделает жизнь комфортнее. Спорт тут скорее ассоциируется с великами в кузове. По мне – так производители один за одним развивают в нас чувство лени. Я действительно давненько не видел подобных пикапов в рабочем режиме, тянущим центнеры строительного материала. Машина вроде и на тонну горазда, да вот не хочется лакированные бока расцарапать. Лучше уж «газель» арендовать, чем после ремонтом лакокраски заниматься. Вот такими недотрогами становятся на рынке Sport Utility Trucks. В конец концов работа не волк, пикап не убежит.



«Удобные» впечатления оставила и

новая шестиступенчатая «механика». Передачи теперь не забиваются, а

ствуются, но с качкой прошлого поколения уже не сравнить. Передняя подвеска чуть зажата, и это позволяет мне ввинчиваться на разумной скорости в крутые повороты серпантинов южной Франции без фобий перевернуться. Новый двигатель теперь меньшим объемом 2,4 л, но по тягово-мощностным

но на средней стойке ручки

отсутствуют. Конечно, посадка

изменилась радикально. Но все

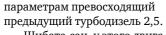
незагруженного кузова еще чув-

равно я задеваю правым коле-

Продольные колебания

ном нижнюю панель.

ПЕРВЫЙ СТАРТ / Mitsubishi L200



– Шибата-сан, у этого двигателя больше момент, мощность, и все это начинает ехать раньше по тахометру. Но почему у меня ощущение, что именно с низов машина едет не так интенсивно и упорно, как тот же 136-сильный мотор? Может, все дело в том, что новый мотор стандарта Евро-5?

- Я вас уверяю, даже с топливом Евро-4 новый дизельный мотор поедет быстрее и на низах, и на средних оборотах. Видимо, все дело в

ПЕРЕКЛЮ-ЧЕНИЕМ

режимов полноприволной трансмиссии теперь заведует электроника. Коугляш находится на центарльном тон неле, ближе к правой руке водителя



том, что нас сейчас четверо в салоне.

- Пожалуй, я действительно в Казахстане на L200 редко брал на борт полный салон. Пассажирам сзади было не очень комфортно.

– О, сейчас намного лучше! Во-первых, мы наклонили на 25 градусов спинки задних сидений, задав более кроссоверную посадку, а во-вторых, интерьер разжился дополнительными сантиметрами. Кроме этого, увеличена длина и ширина подушек и спинок сидений. А вы, кстати, заметили, что машина воспринимается теперь тише?













