

# ИСКУШЕНИЕ

“МИЦУБИСИ-L200”

от 699 528 руб.





# ДЛЯ ОДИНОКОГО МУЖЧИНЫ

За полгода этот полноприводный грузовик разошелся в России таким тиражом, который и не снился многим гораздо более удобным, комфортабельным, престижным вседорожникам. Что это – до нас докатилась американская мода на пикапы? Или у L200 вдруг обнаружилась масса скрытых достоинств, которыми не могут похвастать его прямые конкуренты?



**Лица необщим выраженьем**

Вообще говоря, едвали не главное отличие нашего героя от остальных пикапов не может не броситься в глаза с первой же секунды знакомства. Это единственный пока грузовичок, выполненный не в общем, утилитарном, а действительно в дизайнерском – смелом, неординарном стиле. Правда, сказать, что внешность “Мицубиси” – его однозначный плюс, язык не повернется. Кому-то нравится, а кто-то предпочитает, чтобы грузовик выглядел настоящим грузовиком, а не героем мультяшек.

Не будем спорить. Лишь заметим, что нетривиальный облик позволил не только сделать машину запоминающейся, но, главное, – более удобной в эксплуатации. Да-да! Ультракороткий передний свес гарантирует лучшую, чем

у всех конкурентов, маневренность. А лихая линия, круто переводящая пороги в заднюю стенку кабины, позволила существенно увеличить жизненное пространство для пассажиров дивана.

И все же гораздо более весомым фактом в пользу его покупки остается цена. Большой японский вседорожник, который стоит дешевле большинства “паркетников”, не говоря уже о среднеразмерных универсальных “проходимцах”, – очень заманчиво, не правда ли?

**Сколько стоит?**

При виде ценника “от 699 528 руб.” на машину может клюнуть даже тот, кто собирался в салон за RAV4 или “Икс-Трейлом”. “Мицубиси” ведь на двести с лишним тысяч дешевле. Правда, в этом случае вместо комфортабельного и динамичного, легкового по сути авто-

мобиля с полным приводом и удобным, вместительным, легко трансформирующимся кузовом вы получите кондовый рамный вседорожник с допотопными жестким подключением переднего моста и рессорной задней подвеской. Выглядеть такая машина – на тонких, голенастых колесах со штампованными дисками, без расширителей арок – будет не на двести тысяч, а на все полмиллиона дешевле модного, стильного “паркетника”.

Из всех современных удобств у базового “L200-Инвайт” есть лишь электростеклоподъемники, обогрев передних сидений и центральный замок. Оснащение такого аккета можно дополнить кондиционером и “противотуманками”. Но возьмут за нехитрый набор аж 55 000 руб. Вот почему, даже если нужна рабочая лошадка-грузовик, L200

не лучший выбор. Например, более мощную “Мазду-ВТ-50” можно купить за 619 000, а “Ниссан-NP300”, который в отличие от тайландских по месту рождения соперников собирают в Японии, – за 607 600 руб.

Версия “Интенс” – совсем другой коленкор. Во-первых, оснащена она как подобает современной удобной легковушке: климат-контроль, MP3-магнитола, электропакет, диски из легкого сплава и прочее. Во-вторых, у машины гораздо более удобная система полного привода – “Супер-Селект” от “Паджеро III”. На таком L200 можно ездить по дорогам с любым покрытием, не выключая переднего моста, без опаски повредить трансмиссию. Наконец, именно “Интенс” за дополнительные 41 тыс. руб. можно оснастить “автоматом”. До недавнего времени единственной альтернативой бы-

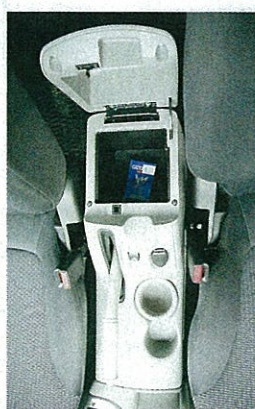


▲ В каждой передней двери есть МЕСТО для БУТЫЛКИ до 0,6 л и небольшой плоский карман для дорожных карт

▶ Между креслами нашлось место для подстаканников, розетки на 12 В и НЕБОЛЬШОГО БОКСА для мелочовки. Здесь же – кнопка заднего электростеклоподъемника



◀ ДВУХСТУПЕНЧАТЫЙ ОБОГРЕВ передних кресел есть в базе. А вот прикуриватель расположен не слишком удобно



▲ ПЕРЧАТОЧНЫЙ ЯЩИК – это неудобное неглубокое выдвижное корытце. Внутри на стенке слева – скважина отключения фронтальной подушки безопасности



## ПЕРЕЧЕНЬ СТАНДАРТНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

### Исполнение "Инвайт" (699 528 руб.):

- Фронтальные подушки безопасности
- Обогрев передних сидений
- Центральный замок
- Электростеклоподъемники
- Аудиоподготовка – антенна, 4 динамика
- Регулируемый по углу наклона руль с усилителем
- Тканевый салон
- Два аккумулятора 80 Ач
- Стальные колесные диски с шинами 205/80 R16
- Полноприводная трансмиссия "Изи-Селект"
- Блокировка заднего дифференциала
- Окраска металик
- Кондиционер и противотуманные фары (+54 672 руб.)

### Для "Интенс" дополнительно (836 208 руб.; 877 212 с АКП):

- Синие циферблаты приборов
- ABS с электронным распределением усилия
- Зеркала с электроприводом и обогревом
- Электропривод заднего окна кабины
- Регулировка кресла водителя по высоте
- Улучшенная тканевая отделка "Люкс"
- Хромированные внутренние и наружные ручки дверей, а также корпуса зеркал
- Тонированные стекла
- Боковые подножки
- Пластиковые расширители колесных арок
- Климат-контроль
- Бортовой компьютер
- Противотуманные фары
- Отделка хромом решетки радиатора
- MP3-магнитола с 6-ю динамиками

- Кожаная отделка руля, рычагов КПП и раздатки
- 16-дюймовые диски из легкого сплава с шинами 245/70 R16
- Полноприводная трансмиссия "Супер-Селект"
- За доплату в 24 603 руб. можно заказать 17-дюймовые диски из легкого сплава и улучшенную тканевую обивку в стиле "Аутлендера-XL"

### Для "Инстайл" дополнительно к "Интенс" (931 884 руб.):

- 17-дюймовые диски из легкого сплава
- Кожаный салон
- Электропривод регулировки передних сидений
- Система динамической стабилизации вместо принудительной блокировки заднего дифференциала

та "Навара" за 1 071 000 руб. И лишь ближе к Новому году должен появиться "Исудзу-Ди-Макс-3,0D" за 865 000. Но в любом случае "Мицубиси": "Супер-Селектом" останется самым выгодным пикапом: АКП.

"Инстайл" с кожаным салоном, электроприводом передних кресел и ESP дороже на 35 тыс. руб. Но учтите, что системе динамической стабилизации – безусловно нужную для тяжелой, высокой и длинной машины на скользких дорогах – вы получите вместо жесткой блокировки заднего дифференциала, более эффективной на бездорожье. Но главное, по цене такой вариант догоняет гораздо более удобный среднеразмерный универсальный вседорожник – к примеру, "Соренто". И зачем вам в таком случае кузов? Тещу по трибы возить?



▲ Под пультом регулировки зеркал – очень важная кнопка. Она включает **БЫСТРЫЙ ОБОГРЕВ САЛОНА**. Зимой для дизельной машины это благо особенно актуально



▲ Небольшие рычажки **ОТКРЫВАНИЯ ЗАМКОВ КАПОТА** и бензобака спрятали под рулевой колонкой



▲ В правый козырек **МАКИЯЖНОЕ ЗЕРКАЛЬЦЕ** вклеили, а вот водителя, увы, обделили. Зато в L200 есть очечник, для пикапа – настоящая роскошь

Под правым передним креслом в "Инстайле" расположился небольшой **ВЫДВИЖНОЙ ЛОТОК**



■ **БАЗОВЫЙ ВАРИАНТ "ИНВАЙТ"** на штампованных колесах смотрится, как видите, не слишком презентабельно. Разве что отсутствие подножек можно считать плюсом – о них только брюки пачкать

НАМ ПОНРАВИЛОСЬ



Заднее окно с электро-стеклоподъемником

Высокая проходимость



Полно-приводная трансмиссия “Супер-Селект”



А также:

- Комфортабельная по сравнению с прямыми конкурентами подвеска
- Экономичный и тяговитый мотор
- Просторный по меркам пикапов диван
- Наличие электрофена быстрого прогрева салона

НАМ НЕ ПОНРАВИЛОСЬ



Плохая обзорность, очень низко расположенное салонное зеркало

Микро-скопический багажник

Неудобное водительское сиденье



А также:

- Задумчивый “автомат”
- Низкий проем передней двери
- Не слишком удобная посадка на диване
- Пачкающие брюки подножки

Снаружи и внутри

Итак, купить L200 в наряде франта стоит недешево. Но если по каким-то причинам – в качестве второго, “охотничьего” автомобиля в гараже, к примеру, или прельстившись индифферентным отношением к пикапам угонщиков и гаишников – вы остановили свой выбор именно на нем, учтите, оно того стоит. Машина теряет добрую половину очарования, если вы выбрали базу с черными ручками дверей и корпусами зеркал. “Интенс” – это уже не просто колхозник, выбравшийся в город на ярмарку. Хром по кузову, пороги, мощные расширители арок L200 очень идут. Машина становится мужественнее, агрессивнее, а крупные воздухозаборники и алюминиевая отделка еще добавляют динамики.

Но вне зависимости от исполнения проем водительской двери будет низковат для тех, кто привык к традиционным, не столь дизайнерским, как L200, пикапам и джипам. Зато задняя дверь по меркам пикапов непривычно широка, а места для ног на “галерке” ничуть не меньше, чем в просторной легковушке “гольф”-класса. Любой пикап (кроме значительно более дорогой и габаритной “Навары”) в этой дисциплине заметно проигрывает. У “Мазды-ВТ-50”, например, от спинки дивана до переднего кресла на 6–7 см меньше.

И все же назвать такой салон полноценной заменой легковому нельзя. По первым ощущениям, двое смогут расположиться на диване с полным комфортом. Вполне удобные подлокотники в дверях, широкий и мягкий центральный, дуэт подстаканников – в коротких поездках все вроде бы ничего.

Но проведя в машине час-другой, пассажиры начнут замечать мелкие неудобства, которые чем дальше, тем будут казаться все крупнее. Пристегнув ремень, его крепле-

ние нельзя отрегулировать по высоте – невысокие люди будут мириться с тем, что натирает плечо. С распределением воздуха тоже не все идеально: или холод поступает недостаточно эффективно, или у пассажиров замерзают ноги. А если хотя бы на пару минут в городе выключить внутрисалонную вентиляцию, машина тут же наполнится всеми запахами мегаполиса. А ведь в L200 есть салонный фильтр. Выходит, он недостаточно эффективен.

Конечно, поклонники настоящих мужских пикапов над всем этим могут только посмеяться. Грузовики – они все такие. Но если L200 вы покупаете не только для одинокого себя, а еще и для семьи, то ваши домашние скоро обнаружат еще один минус – куда более серьезный. Правильная посадка в дальней дороге – неременный залог удобства. А ее-то как раз в пикапе и нет. Мешают чуть более вертикально, чем в легковушках, установленная спинка и полая подушка дивана. Если он еще и кожей отделан, неминуемо будете с такой скамейки сползать.

За рулем

Тот же недостаток – полая подушка – весомый минус посадки за рулем. Регулировка по высоте при этом не спасает: правое бедро все равно висит в воздухе, и уже через пару часов путешествия нога на правой педали устанет. Регулировку по углу наклона можно получить только с кожаным салоном и электроприводом. В этом случае нога получит должную поддержку, однако перемещаться подушка будет вместе со спинкой – опять не слава богу. К тому же руль регулируется лишь по углу наклона независимо от комплектации. Те, кто выше 185 см, будут тянуться к “баранке”. В общем, какой бы уровень оснащения вы ни выбрали, придется приспособливаться к тем или иным неудобствам.

Зато назначение любой из кнопок в салоне понятно с первых секунд. Кругляши климат-контроля – проще некуда. Точно не запутаетесь ни с распределением воздушных потоков, ни с силой обдува, ни с температурой. Рычаг АКП расположен на нужном месте, он простой и удобный. Привычные режимы P-R-N-D та ограничение передач – не вышестреть, второй, первой – зот и все премудрости. Почти не мешает даже то, что тиснение пиктограмм на роскошном кожаном набалдашнике рычага раздаточной коробки выполнено не так четко, как надо бы. В любом случае, купив полноприводный автомобиль, необходимо заглянуть в инструкцию. Там и уясните, что включать постоянный полный привод, понижающий ряд передач и блокировку дифференциала проще простого – вперед и вправо. Все режимы к тому же отображаются на приборной панели.

А уж по изысканности от-



◀ **ШИРОКИЙ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПОДЛОКОТНИК** положен L200 начиная с “Интенса”. Подголовники, чтобы не ухудшали обзорности, можно снять



делки “двухсотый” и вовсе на полголовы выше соперников от “Мазды”, “Форда” или “Исудзу”. Руль, обернутый в кожу с прострочкой синими нитями, та же отделка на рычагах КП и раздатки. Не каждый престижный седан может похвастать столь стильными элементами отделки. В тон ей сияют голубые циферблаты приборов, синий экран борткомпьютера и рукоятки “климатики”. Несколько богаче интерьер разве что у “Навары”.

Но каким бы современным

ни выглядел салон, обзорность L200 остается на уровне любого пикапа – то есть крайне низким. Даже если позади кабины открытый кузов, вам придется быть особо аккуратным. Высота борта без малого полметра, да от пола до земли еще 88 см. “Ока” может позади спрятаться, и не заметите. А если кузов прикрыт заказной крышей – пиши пропало. Вид в салонном зеркале, как изнутри скворечника. Ориентироваться можно только по наружным зеркалам,

### ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

1. Электростеклоподъемники.
2. Кнопка центрального замка.
3. Пульт электрорегулировки зеркал.
4. Рычаг управления наружным освещением.
5. Рычаг управления стеклоочистителями.
6. CD-магнитола.
7. Тайник передней панели.
8. Экран борткомпьютера.
9. Климат-контроль.
10. Кнопки включения обогрева кресел.
11. Кнопка аварийной сигнализации.
12. Прикуриватель.
13. Пепельница.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

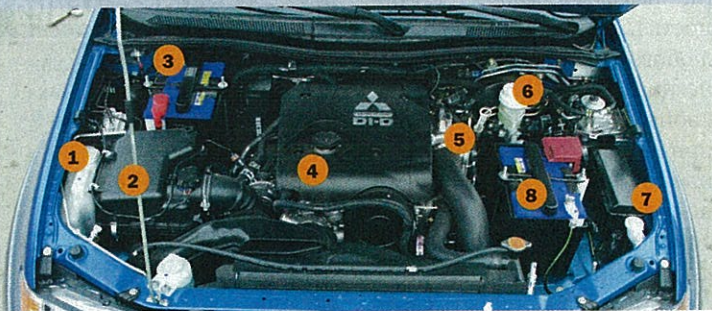
Mitsubishi L200 MT (AT)

Общие данные

Кузов, число мест/дверей	пикап, 5/4
Снаряженная масса, кг	1965 (2023)
Скорость, км/ч	167 (165)
Разгон 0-100 км/ч, с	14,6 (16,8*)
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	7,5/10,7 (8,3/11,9)
Запас топлива, л	75

Двигатель

1. Расширительный бачок системы охлаждения.
2. Корпус воздушного фильтра.
3. Аккумулятор.
4. Пробка маслозаливной горловины двигателя.
5. Масляный шуп двигателя.
6. Бачок главного тормозного цилиндра.
7. Пробка бачка стеклоомывателя.
8. Аккумулятор.



Расположение	спереди продольно
Конструкция	4-цилиндровый, рядный дизель с турбонадувом
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	2477
Степень сжатия	17,0:1
Мощность, л. с. при об/мин	136/4000
Крутящий момент, кгс-м при об/мин	32,0/2000

Шасси

Привод	многорежимный, на все колеса
Коробка передач	5-ст. механическая (4-ст. автоматическая)
Передаточные числа: I; II; III; IV; V	3,79; 2,06; 1,42; 1,0; 0,73 (2,84; 1,50; 1,0; 0,73; -)
З.Х.	2,72 (2,72)
Главная передача	4,1 (4,1)
Подвеска спереди	независимая, пружинная, на двойных поперечных треугольных рычагах
сзади	зависимая рессорная
Рулевое управление	реечного типа с усилителем
Тормоза	дисковые, спереди вентилируемые
Шины	245/70 R16

\* По измерениям журнала “За рулем”.



▲ **ДЛИННЫЙ ЗАДНИЙ СВЕС** несколько ограничивает проходимость. Но даже если стальная труба под кузовом уткнется в землю – ничего страшного

благо, у L200 они немаленькие. Так что пактроник машины жизненно необходим, но, увы, штатного “Мицубиси” не предлагает.

По дорогам...

Знаток пикапов правильно подметят, что “Мицубиси” из дизельных грузовичков едва ли не самый тихий. Не спорю. Но все же уже после трех тысяч рык, переходящий в гул, заставляет соседей по потоку на вас оглядываться. Благо, максимум тяги 136-сильный турбодизель выдаст уже на 2000 об/мин. И все же с “автоматом”, чтобы ехать в бойком городском темпе, мотор придется крутить. Не обращайте особого внимания на обещания в паспортных данных: быстрее 16 с до сотни вы L200 разгоните разве что под горку.

У машины с “механикой” свои радости. Педаль сцепления тугая, хода рычага коробки длинные. Часок упражнений в пробках легко заменит спортзал. Правда, по ощущениям, такой L200 побыстрее “автоматического”. Но с тремя педалями особенно заметно – дизель любит, чтобы его снизу подкрутили. Иначе на холостых не балует тягой.

А вот экономичность мотора стала приятным сюрпризом. После полутьсячи километров по столичным пробкам и свободным подмосковным шоссе (причем пятая часть пробега – с грузом в полтонны) и даже некоторой порции внедорожных экзерсизов на экране бортового компьютера светился средний расход в 10,3 л/100 км. А еще полторы тысячи километров по маршруту Москва–Вологда–Москва довели результат до 9,6 литра на сотню. И это на машине с АКП. Очень неплохо по сравнению с показателями дизелей прошлого поколения – в среднем такие пикапы выпивали по 11,5–12 литров.

Еще один плюс “Мицубиси” – любые ямы и кочки пикап проглатывает играючи.

Спереди почти не трясет даже на разбитой брусчатке. Ведь у L200 3-метровая база, высокопрофильные колеса и, в отличие от подавляющего большинства пикапов, пружинная передняя подвеска. Только вот пассажиры дивана все равно испытывают все прелести, которыми награждает машину неразрезной задний мост на рессорах. Только с грузом в полтонны и выше пикап баюкает, словно на качелях.

Та же пружинная подвеска вместе с реечным, в отличие от червячного механизма конкурентов, рулевым делают управляемость L200 куда более цивилизованной. Машина довольно точно держит траекторию даже на неровном покрытии, спокойно реагирует на асфальтовую колеюность. Словом, в благородстве дорожных повадок из пикапов “Мицубиси” уступает разве что “Наваре” и даже превосходит кое-кого из универсальных вседорожников.

Вот и с тормозами у L200 лучше, чем у иных больших джипов. Лишь в начале хода педали замедление кажется недостаточно эффективным, но если надавить посильнее, машина замрет там, где рассчитываешь, – даже груженная.

...и без них

Стальная защита картера, понижающий ряд передач, комплект блокировок, включая принудительную заднего дифференциала, мощная задняя балка, очень короткий передний свес – вне асфальта L200 чувствует себя как рыба в воде. Кстати, даже “Инстайл” с системой динамической стабилизации (в “Мицубиси” она называется M-ASTC) вместо жесткой блокировки задних колес вовсе не пасует на бездорожье. По травяному склону, когда за грунт цеплялись лишь три колеса, машина въехала без всякого напряжения. А резко топнув по педали газа в “Интенсе”, можно провернуть все четыре даже в глубо-

сом песке. И засесть по самые тупицы. Так что с правой педалью лучше обращаться поаккуратнее.

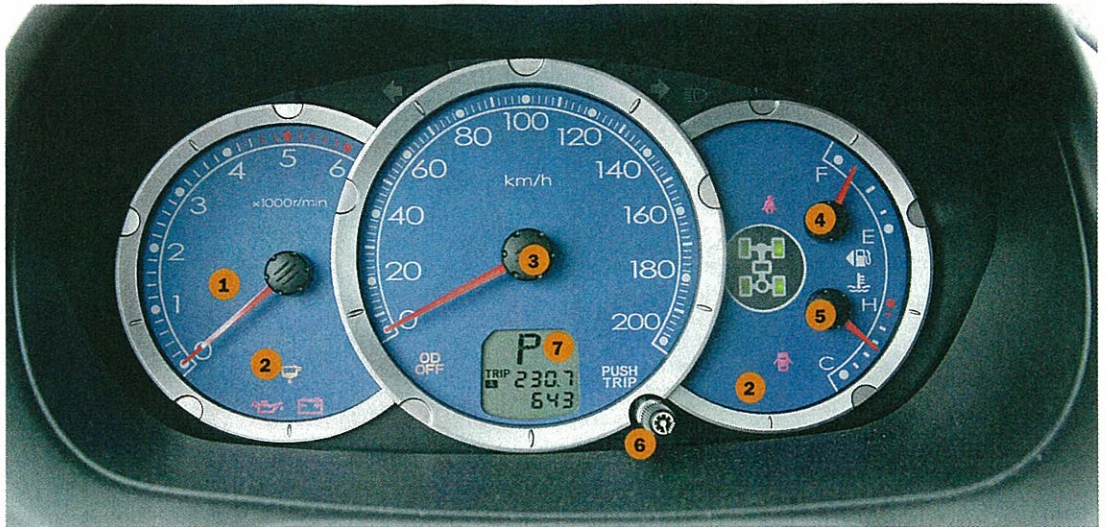
Еще не забудьте, что бамперы хотя висят высоко, но пластиковые, о пенек где-нибудь на лесной дорожке любой из них разобьете сразу же. Постояющему же ограничивает проходимость лишь длинная база. Если уж забрались на хосогор, переваливайтесь через него наискосок. Раму едва ли повредите, а вот подножки ломнете – факт.

### Грузим чемоданы

Ликап должен быть заправским грузовозом по определению. И судя по паспортным данным, в кузове L200 можно возить до 885 килограммов всевозможного скарба. Будут ли это десятки мешков картошки, стройматериалы, говары для снабжения ларька или туши только что убитых кабанов – дело ваше. Более того, на прицепе машина готова везти катерок до 2,7 тонны.

Только вот багажник в привычном его понимании, тот, что за спинкой дивана, здесь не просто крохотный – смешотворный. Здесь всего-то и помещается – домкрат да аптечка. Вариантов трансформации только два: в любой из версий можно откинуть спинку, а в “Интенсе” или “Инстайле” – открыть заднее окно. В этом случае в кузове машины можно провозить трехметровый плинтус или карниз. Правда, опустить стекло придется просить водителя или пассажира спереди. Только им удобно пользоваться кнопкой в передней части центрального подлокотника.

Кузов, он же багажник, огромный – полигон 1325 на 1460 мм. Вроде бы увезете столько, сколько ни в один джип не поместится. Однако хороший чемодан, тем паче дорогой саквояж в железное корыто бросить жалко. И испачкаются вещи, и в поисках пятого угла могут повредить-



### ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ

1. Тахометр. 2. Блок сигнальных ламп.
3. Спидометр. 4. Указатель уровня топлива. 5. Указатель температуры охлаждающей жидкости.
6. Кнопка управления одометром. 7. Указатель режимов АКП, одометр, счетчик суточного пробега.



▲ “ЗАПАСКА” ЗАКРЕПЛЕНА ПОД КУЗОВОМ, так что в случае прокола вам скорее всего предстоит грязная работа



▲ Если открыть окошко кабины, можно возить длинномеры до трех метров, НЕ НАРУШАЯ ПДД

◀ С бамастом в полтонны кузов почти не проседает – спасибо МОЩНЫМ РЕССОРАМ



КОНКУРЕНТЫ

“МАЗДА-ВТ-50МТ”



Длина х ширина х высота, мм	5075 х 1805 х 1760
Рабочий объем, см³	2499
Мощность, л. с. при об/мин	143/3500
Крутящий момент, кгс-м при об/мин	33,7/1800
Скорость, км/ч	158
Разгон 0–100 км/ч, с	12,5
Дорожный просвет, мм	220
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	7,8/10,9
Цена, руб.	мин. комплектация 619 000
	макс. комплектация 814 000

- +** Хорошая динамика; правильная эргономика; выгодная цена
- Посредственная управляемость; отсутствие АКП; тесный задний ряд; жестко подключаемый полный привод

“САН-ЙОНГ-АКТИОН-СПОРТС-АТ”



Длина х ширина х высота, мм	4965 х 1900 х 1755
Рабочий объем, см³	1998
Мощность, л. с. при об/мин	141/4000
Крутящий момент, кгс-м при об/мин	31,6/1800
Скорость, км/ч	165
Разгон 0–100 км/ч, с	н. д.
Дорожный просвет, мм	190
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	7,2/11,3
Цена, руб.	мин. комплектация 592 000
	макс. комплектация 840 000

- +** Комфортабельная подвеска; самая низкая минимальная цена; похвальная для пикапа управляемость
- Неоднозначная внешность; огрехи эргономики; ошибки в подборе передаточных чисел; жестко подключаемый полный привод

“ИСУДЗУ-ДИ-МАКС-3,0ДАТ”



Длина х ширина х высота, мм	5035 х 1800 х 1735
Рабочий объем, см³	2999
Мощность, л. с. при об/мин	163/3600
Крутящий момент, кгс-м при об/мин	36,7/1800–2800
Скорость, км/ч	175
Разгон 0–100 км/ч, с	10,8
Дорожный просвет, мм	220
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	7,9/10,9
Цена, руб.	мин. комплектация 825 000
	макс. комплектация 865 000

- +** Выгодная цена с АКП; мощный, тяговитый мотор
- Неразвитость сервиса; жестко подключаемый полный привод; тесный задний ряд

“НИССАН-НАВАРА-2,5TD/АТ”



Длина х ширина х высота, мм	5220 х 1850 х 1762
Рабочий объем, см³	2488
Мощность, л. с. при об/мин	174/4000
Крутящий момент, кгс-м при об/мин	41,1/2000
Скорость, км/ч	170
Разгон 0–100 км/ч, с	11,2
Дорожный просвет, мм	200
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	7,3/10,7
Цена, руб.	мин. комплектация 916 500
	макс. комплектация 1 169 096

- +** Просторный, удобный и дорогой салон; энергоемкая подвеска; отменная динамика; минимум шумов и вибрации
- Высокая цена; большие габариты; высокий расход топлива; жестко подключаемый полный привод

ЦЕНЫ на запчасти и ТО, руб.

ТО1 (15 тыс. км)	8400
ТО2 (30 тыс. км)	13 500
ТО3 (45 тыс. км)	10 800
Фильтр масляный	640
Фильтр воздушный (двигателя)	1690
Фильтр воздушный (салона)	930
Фильтр топливный	1390
Свеча накаливания (1 шт.)	2040
Колодки тормозные передние/задние	5113/3967
Шаровая опора нижняя	2972
Амортизаторы передний (пара)/задний (пара)	7426/7426
Крыло переднее	11 262
Крыло заднее	21 200
Капот	19 619
Дверь передняя	21 228
Дверь задняя	21 228
Бампер передний в сборе	22 128
Бампер задний в сборе	27 787
Лобовое стекло	14 150
Боковое стекло (передн.)	10 248
Фара в сборе	22 410
Фонарь задний в сборе	5408

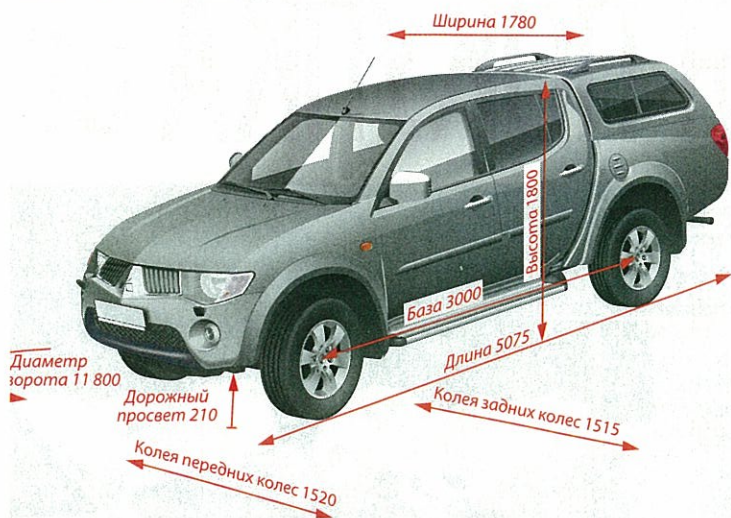
ся. Конечно, если вы человек одинокий, то откинете спинку дивана и сможете загрузить туда довольно много достаточно габаритного багажа. А один мой знакомый эконом нашел бюджетный вариант: ценный груз аккуратно заворачивает в пленку и лишь затем в кузов.

Вам не подходит? И правильно. Кузов надо обустроить сразу. Для этого существует множество вариантов – как фирменных, так и неоригинальных – складных, жестких, сдвижных, мягких, открывающихся и прочих крыш. Но, понятное дело, все они стоят денег и неумолимо сокращают ту выгоду, которую, возможно, кто-то попытается получить, выбирая пикап в качестве альтернативы джипу.

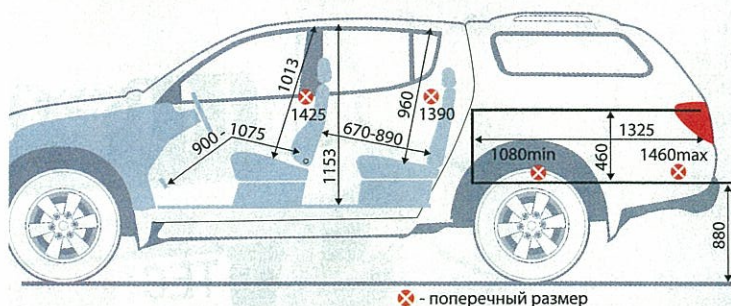
Безопасность

L200 единственный из официально продающихся в России пикапов, который в тестах “ЕвроNCAP” завоевал 4 звезды и весомые 27 баллов. Остальные – “троечники” или хуже. А вот подушки безопасности у машины только две – вне зависимости от комплектации. Однако крепкая рама, брусья безопасности в дверях, высоко посаженная кабина и ремни с преднатяжителями оказались

## ГАБАРИТЫ АВТОМОБИЛЯ, мм



## РАЗМЕРЫ САЛОНА, мм



надежной защитой и при боковом столкновении.

Как и во многих современных машинах, спереди в L200 можно возить грудного ребенка в детском кресле спинкой вперед. Главное, не забудьте отключить правый эйр-бэг. На задних сиденьях есть крепления стандарта изофикс. Учтите также, что в базовом "Инвайте" нет антиблокировочной системы тормозов. Вот и еще один довод в пользу рекомендуемого нами "Интенса".

## Эксплуатация, сервис

Дилерская сеть "Мицубиси" более чем обширна – в 73 го-

родах России. Традиционно больше всего центров в Москве (17) и Санкт-Петербурге (5). Гарантия на машину 3 года или 100 тысяч километров пробега. На сервис нужно ездить каждые 15 000 км. Такие же интервалы у большинства легковушек. Да и стоимость ТО сопоставима с затратами на многие "паркетники". Правда, вместе с очередным обслуживанием дилеры рекомендуют делать полную диагностику дизеля за 2400 руб. С нашей "соляркой" это оправданно. А каждые 30 000 км не помешает контроль схода-развала – добавьте еще 2900 руб. ■

## МЫ РЕШИЛИ:

Сегодня "Мицубиси" – самый выгодный и способный полноприводный японский пикап. Только не обманитесь его стильной внешностью или относительно доступной ценой. В качестве второго автомобиля в гараже, скажем, обеспеченного охотника L200 подходит идеально. Но это ни в коем случае не альтернатива обычному джипу и тем более "паркетнику". Покупать такую машину стоит только тому, кто точно знает, что ему нужен именно пикап.

