



Клуб 4x4
18 марта 2008 (Апрель N4)
Егерь в трубах

Тюнинг Mitsubishi L200

Рубрика: Тюнинг | Автор: Евгения ЛЮБИМОВА, фото Александра СТРАХОВА-БАРАНОВА

Пикапы **Mitsubishi L200** последнего поколения на дорогах не редкость. Но с внедорожным тюнингом они пока что экзотика. В руки тюнингщиков **Mitsubishi L200** последнего поколения начали попадать только-только.

Да и в каталогах известных производителей офф-роудного оборудования для них почти ничего не предлагается.



Этот пикап используется в охотхозяйстве, и поэтому все его доработки, как говорится, по делу. А дело самое заурядное – повысить проходимость и защититься от превратностей бездорожья. Когда речь идет о проходимости, то первое, что приходит на ум, – это колеса, да побольше. Побольше в данном случае соответствует 285/75R16, что в переводе на привычные джиперам размеры составляет примерно 33 дюйма. Но поскольку спереди у **L200** независимая подвеска, «в лоб» эта задача не решалась. Главное было – обойтись минимумом переделок подвески.

БАМПЕР ОТ СЛОВА «БАМ»

В общем, все так и получилось. Работы свелись лишь к установке проставок над пружинами. Даже амортизаторы впереди остались стандартными. Рессоры задней подвески тоже заводские. Разве что их задняя точка крепления была незначительно опущена. Ну и штатные амортизаторы заменили на длинноходные. Как же тогда 33-и колеса поместились в арки? Ну, разумеется, благодаря боди-лифту. В результате него кузов поднялся над рамой на пять сантиметров.

Далее пришел черед бамперов. И спереди, и сзади стоят штучные, фактически авторские изделия. Их непосредственно конструировали под этот автомобиль. Вот только при установке переднего бампера для уменьшения свеса пришлось перенести

радиатор интеркулера вверх. Получилось и симпатично, и прочно – это проверялось хозяином неоднократно при контактах с деревьями.

Кроме того, продумана конструкция фаркопа, интегрированного в задний бампер. Для борьбы со свесом задняя часть прицепного устройства сделана легкоъемной. И это правильно, ведь на бездорожье фаркоп превращается в самый настоящий плуг.

ЗАЩИТИТЬСЯ ПО ПЕРИМЕТРУ

Снизу силовой агрегат прикрывает прочная легкосплавная защита. А остальное «железо» под днищем уже на заводе расположено грамотно: ничего не торчит, раздатка прячется за штатной поперечной балкой.

Снаружи пикап весь опутан трубами силовой защиты. Пороги – не элемент декорации, они прикреплены к раме в четырех местах. На порогах крепятся дуги, закрывающие крылья и грузовой кузов, а дальше вся конструкция завязана на бамперы.

В общем, умеренный внедорожный тюнинг налицо. Шноркеля разве что не хватает. Но пока что никто из известных производителей не предлагает конструкций, разработанных под эту модель. Поэтому в глубокие броды сознательно хозяин не лезет. Хотя, как это обычно бывает, случайно автомобиль уже был слегка притоплен. Слегка – это потому что вода в салоне плескалась всего лишь над подушками сидений. Удивительно, но электрика от этого не умерла, только стартер пришлось перебирать. А ведь после затопления вся приборная панель светилась огоньками как новогодняя елка.

Этот **Mitsubishi L200** прошел уже около 15 тыс. км. И что же выявила эксплуатация, условия которой близки к экстремальным? Пока что ничего криминального.

БЕРЕГИ ЧЕХЛЫ

Пожалуй, только чехлы ШРУСов рвутся часто. Из-за этого один привод уже пришлось поменять. Также из-за порванного пыльника потек амортизатор. Ну и еще, по-видимому, уже требуется обслуживание подвеске: при движении по кочкам спереди доносится погромохивание.

Проблемы проявлялись только с лебедкой Come Up – она отказывала уже несколько раз. На данный момент вопрос решен с помощью переноса блока ее управления в самую высокую точку под капотом. И еще, покрышки PRO COMP Xterrain M+S хороши для грязи, а на скользком покрытии не держат совершенно.

Высшей похвалой возможностям этого пикапа служат слова местных жителей: «Как ты тут оказался? Я сюда и на тракторе заезжать опасаясь».