



Игорь Лагутин

Пикап в роли буксировщика

Водномоторники часто задаются вопросом, который выглядит примерно так: какой автомобиль лучше всего подходит для буксировки прицепа с лодкой? К сожалению, в наших условиях при практически неразвитой инфраструктуре отдыха на воде этот вопрос часто повисает в воздухе. Разумеется, чем выше проходимость у тягача и чем больше его вес, тем проще управляться с прицепом и на дорогах, которые, как правильно говорят, больше похожи на направления, и на берегу, где в отличие от стран развитого капитализма о слипах даже и не слышали... Хотим предложить вашему вниманию краткий обзор автомобилей, которые подходят на роль тягача «среднего класса», если так можно выразиться.

Перевезти с места на место гидроцикл или легкую лодку можно и за совсем маленькими автомобилями, к примеру,

популярного класса «А», однако спустить на воду, а тем более вытащить прицеп с лодкой из нее в условиях дикой природы по плечу далеко не каждому автомобилю даже с полным приводом.

Современная классификация автомобилей достаточно условна, это признают практически все здравомыслящие люди, однако она позволяет сравнительно четко представить себе предназначение того или иного «экипажа». В своем обзоре мы постараемся придерживаться золотой середины, т.е. будем говорить о тех автомобилях, которые, во-первых, есть на нашем рынке, как новые, так и в состоянии «б/у», а во-вторых, способны с определенной степенью вероятности выдернуть прицеп с лодкой из воды без оборудованного слипа. Начнем с более или менее дешевых, но беспроегрывных вариантов.

«MITSUBISHI»

Пикап «L200», который поставляется в Россию, имеет только одну версию кузова с четырьмя дверями. Модификации отличаются лишь оснащением. Новый «L200» имеет отличия от своей прежней реинкарнации, которая просуществовала достаточно долго и успела заслужить хорошую репутацию как в странах капитала, так и в странах со сложной экономикой. В новой модели, которая стала поставляться в Россию с позапрошлого года, учтен ряд претензий, в частности, со стороны российских покупателей, однако многим не очень нравится ее нетрадиционный внешний вид. Но как бы то ни



было, «L200» остается одним из самых востребованных пикапов, поскольку он

очень успешно выполняет роль тягача. Правда, стоит помнить о том, что мак-

симально допустимая масса этого вездехода с кузовом составляет 2850 кг, и для буксировки прицепа разрешенной массой 750 кг и более необходимо иметь права категории «Е к Б».

Стоимость базовой модели, которая называется «Invite (S2A)» – около 860 тыс. руб. (на момент написания материала и у разных официальных продавцов по специальной акции). Стоимость «L200» в максимально возможной комплектации, т. е. модификации «Instyle SAM AT (E98)», составляет около 1 600 тыс. руб. (по специальной акции). Всего в 2009 г. предлагается семь модификаций.

По опыту эксплуатации базовой модели, можно сказать, что с перемещением прицепов «L200» справляется очень неплохо, также, впрочем, как и со спуском лодок на воду. Благо-

даря полному приводу и высокой посадке, а также нагруженному передку «L200» относительно спокойно может заползать в воду с прицепом, не рискуя остаться там навсегда. Разумеется, речь идет о тех случаях, когда у водителя, как говорится, с головой все в порядке.

При движении по трассе и грейдеру с легким прицепом для большего комфорта кузов лучше всего чем-нибудь загрузить. Это даст больше уверенности при управлении. С тормозами также имеет смысл быть поаккуратнее. Тормозной путь у «L200» немалый, хотя и короче, чем у многих одноклассников, однако больше, чем у «обычных» автомобилей. Наличие прицепа еще больше усугубляет ситуацию, особенно на грунтовых дорогах.

При выборе модификации стоит трезво оценить необходимость на-

личия различных дополнительных электронных устройств типа систем «курсовой устойчивости» и «распределения тормозного усилия» с учетом собственной финансовой состоятельности. Кому-то они покажутся лишними, но кто-то в них нуждается на самом деле. И дело тут не столько в эффективности систем безопасности, сколько в привычках и запросах.

«L200» (разных модельных годов) в состоянии «б/у» в рабочем состоянии в возрасте от трех до семи лет сегодня можно подыскать по цене от 450 тыс. руб. При выборе стоит обратить внимание на целостность мостов, рессор, кузовных элементов (обычно достается задней откидной двери кузова) и состоянию мотора (в основном турбины), как, впрочем, и на резиновые элементы подвески.

«FORD»



Несмотря на то, что «Ford» достаточно давно «активно» дружит с «Mazda» и многие модели этих производителей некоторое время назад были похожи, как однояйцовые близнецы, мы рассмотрим их современные пикапы по отдельности.

Цена на «Ford Ranger» в начале весны стартовала с отметки в 684 тыс. руб. и заканчивалась суммой в 911 тыс., причем за самые простые комплектации той или иной модификации и обозначались еще предлогом «от», т. е. за такую сумму машину, похоже, купить было нельзя. Более реальным казался следующий диапазон – от 746 тыс. до 981 тыс. руб. За такие деньги, доплатив кое-какую сумму за опции и предпродажную подготовку, скорее всего,

приобрести можно. Новый «Ranger» имеет длину 5075 (5165) см и полную допустимую массу 3070 (3020) кг. Также производитель ограничивает полную массу автопоезда в 6070 (6020) кг. То есть максимально допустимая масса прицепа, оборудованного системой торможения, может составлять 3000 кг.

По опыту, «Ranger» в любой из предлагаемых сегодня версий очень неплохо справляется с буксировкой прицепа. Спуск на воду лодки и последующее ее извлечение также происходят вполне адекватно. Единственно, 3-тонный прицеп по раскисшему грунту вытянуть из воды не всегда удается. Оптимальная масса лодки с прицепом, когда не возникает

больших проблем со спуском лодки на воду (и подъемом из нее), – примерно 1100–1300 кг. В этом случае «Ranger» достаточно спокойно выполняет эти функции с заездом в воду по мягкому грунту.

Как и у всех пикапов, существующих сегодня на нашем рынке, у «Ranger» в штатную комплектацию входит «универсальная» резина (покрышки), предназначенная и для асфальта, и для грейдера, правда, не всегда адекватно ведущая себя на мягком грунте, покрытом травой, особенно когда вездеход обременен прицепом. Но это общая проблема вездеходов, и с ней надо либо смириться, либо просто заменить резину на более подходящую, особенно если планируются частые выезды на бездорожье.

«Ranger» в категории «б/у» в возрасте от трех до семи лет сегодня можно найти по цене от 300 тыс. руб. (за американскую бензиновую версию) до 600 тыс. Особо больших мест у «Ranger» нет, но при выборе автомобиля стоит обратить внимание на работу мотора и турбины, а также проинспектировать подвеску, которая, несмотря на свою «неубиваемость» порой страдает во время эксплуатации на бездорожье от механических повреждений.

«MAZDA»

Модель «BT-50» пришла на смену хорошо зарекомендовавшей себя модели «B2500». Цены на модификации модели «BT-50» весной этого года начинались с 732 тыс. руб. и заканчивались на отметке 984 тыс. руб. В этом диапазоне у официального дилера можно было купить пикап «BT-50» пяти различных версий.

Предлагавшаяся в России ранее модель серии «B» успела занять должное место на рынке, и новая модель «BT-50» пошла у нас, если не на ура, то достаточно хорошо.

Несмотря на вялые тормоза, к которым после седана надо привыкать, и желание при езде по бездорожью положить хотя бы мешок цемента в кузов, чтобы «ехалось помягше», прежняя версия была достаточно комфортна и позволяла забираться в такие места, куда, по российскому определению, «Макар телят не гонял...».

«BT-50» достаточно сильно отличается от своего пращура как по внешности, так и по уровню комфорта. Пройдемность осталась прежней, мощность мотора выросла, увеличилась грузоподъемность и возможность таскать прицепы улучшилась.

Варианты «б/у» стартуют со стоимости в 450 тыс. руб. за «B2500» и



«тормозятся» на 950 тыс. за первые модели «BT-50».

При нормальной эксплуатации пикапы «Mazda» служат долго даже у нас, несмотря на отсутствие дорог и сравнительно халатное отношение хозяев к прохождению ТО и обслуживанию в целом. Что касается буксировки грузов, то следует учесть, что максимально допустимая масса «BT-50» составляет 3030 кг, соответственно, придется озаботиться получением прав категории «Е к Б». При этом масса

прицепа не должна превышать массу автомобиля, т. е. общий вес автопоезда должен быть не более 6030 кг. Как и для большинства одноклассников, для «BT-50» существует все то же негласное правило: оптимальный вес лодки с прицепом должен составлять 1100–1300 кг, для того, чтобы не испытывать больших проблем со спуском на воду лодки или катера. По асфальту и три тонны не проблема, а вот на песчаном берегу, поросшем травкой...

«TOYOTA»



На Дальнем Востоке всем известен пикап под названием «HiLux» (версия «Surf» имеет ту же базу, но без кузова и представляет собой «универсал повышенной проходимости»), хорошо его знают также во многих странах мира. Однако до России он так и не «доехал». Виною тому то ли наше то-

пливо, то ли политика компании такова, но, так или иначе, купить у нас «Toyota HiLux» можно либо у «серых» дилеров, либо в состоянии «б/у».

Цена, по которой имеет смысл покупать «Toyota HiLux» в возрасте от трех до семи лет, начинается с суммы 450–470 тыс. руб. (за бензиновый

«американский» вариант) и доходит до отметки в 1 450 тыс. руб. за 2.5-литровую дизельную версию у «серых» дилеров.

Автомобиль достаточно интересный, немного отличается от конкурентов по подходу к конструированию, однако основные качества «HiLux» как тягача примерно такие же. Немалая изначальная стоимость и высокие цены на запасные части делают его мало интересным для большинства, так как конкуренты предлагают примерно то же самое, только значительно дешевле.

Какое-то время «Toyota HiLux» продавалась в Германии под именем «VW Taro». Что сейчас происходит на ниве взаимобмен брендами неизвестно, но «Toyota» уже давно во всю продает в Европе автомобили под своими оригинальными названиями.

«NISSAN»

Известная за рубежом модель «NP300 Pick Up», но не слишком хорошо знакомая в России, тоже имеет полное право на то, чтобы стать буксировщиком прицепа с лодкой. По общей конструкции она очень похожа на конкурентов, и, в принципе, ее возможности довольно широки. Но «Nissan», как обычно, идет своим путем и создал модель, у которой все немного не так, а кое-что немного «попроще», чем у конкурентов.

Цена базовой версии весной этого года начиналась от 656 тыс. руб. и доходила до 798 тыс. руб. за вариант «Premium». Повторим, что этот автомобиль у нас мало известен в основном потому, что раньше к нам практически не поставлялся. Не было и рекламной компании как таковой... А поскольку большой опыт эксплуатации в России пока не накоплен, сказать что-нибудь



определенное о «NP300» сложно. Всю славу на себя «перетянула» в последние два года модель «Navara», которая относится к другому классу.

«NP300», бывший в употреблении, у нас представлен в очень ограниченном количестве и в основном в бензиновых версиях с «короткой» кабиной.

Цена стартует с 320 тыс. руб. за модель «D-22».

Несмотря на все «но», автомобиль заслуживает внимания, так как по некоторым параметрам превосходит своих конкурентов, да и цена у него не столь кусачая. Неплохо чувствует себя в роли тягача.

«ISUZU»



Модель «D-Max» рекламируется у нас не слишком «активно», если так можно выразиться. Многие даже не подозревают, что такие пикапы существуют в природе. Однако они есть, и их можно купить в магазине.

По многим параметрам этот пикап напоминает своих конкурентов, что в традициях Страны восходящего солнца, разве что мотор у него имеет рабочий объем 3 л (модель выпуска до 2006 г.) и развивает 120 л.с. Более

свежий «D-Max» имеет оригинальный внешний вид, больше опций и другой мотор.

Цена на «D-Max» в возрасте от семи лет начинается с 350 тыс. руб. Сервис на эти автомобили есть, но так как легковых «Isuzu» у нас, в принципе, мало, то и опыта у работников сервиса порой явно недостаточно, чтобы поставить правильный диагноз и излечить то или иное заболевание не методом тыка, а профессионально – быстро и без лишних затрат.

В 2009 г., начиная с февраля, 3-литровая модификация «D-Max» мощностью 163 л.с. должна была поставляться в Россию официально, однако до сих пор нет четкой информации ни о поставках, ни о конкретной модели.

Общие замечания

Пикапы трех фирм – «Ford», «Mazda» и «Mitsubishi» – уже довольно давно присутствуют на нашем рынке. Смена модельного ряда у них произошла примерно в одно и то же время. Характеристики пикапов, которые поставляются в Россию официально, очень близки, поэтому выбрать что-то для себя сложно. Обычно люди ориентируются в этом случае по принципу «нравится–не нравится», что отчасти позволяет решить часть проблемы. Весной этого года сложилась сложная ситуация с ценами, и что будет дальше не очень понятно, так как продавцы могут демпинговать либо в открытую, предлагая пикапы по заниженным це-

нам, либо косвенно, заманивая бонусами и подарками при покупке автомобиля.

Что касается пикапов в состоянии «б/у», используемых для буксировки прицепов, следует придерживаться следующих правил: не покупать тюнингованные автомобили, особенно «лифтованные» (с увеличенным клиренсом), осторожно относиться к автомобилям, участвовавшим в ралли-рейдах или в «покатушках по грязи», а также не попадать в ловушку «чип-тюнинга», которая может обойтись очень дорого. Почему не стоит покупать пикапы после ралли-рейдов, наверное, долго объяснять не стоит, так как

любая машина, проработав на пределе возможностей даже четверть установленного заводом срока, уже просится на ремонт, причем частые. «Чип-тюнинг» хорош, когда знаешь, кто и как его делал. Завод-изготовитель выпускает на свет моторы, которые достаточно просто «перешить», есть «спецы», есть даже целые фирмы, но всегда существует риск того, что в один прекрасный момент коленчатый вал может оказаться на дороге по собственной воле, так как нагрузки на двигатель возрастают при изменении программы управления вприском достаточно сильно.

«Лифтованные» пикапы, конечно, хороши для того, чтобы месить на них грязь вокруг Ладоги, по Кольскому полуострову и в подобных местах, однако для того, чтобы без проблем перевозить за ними прицепы, особенно с катерами, они не годятся по определению – слишком высокий центр тяжести, слишком высоко расположен фаркоп (опустить его можно, но тогда абсолютно теряется весь смысл «лифта», управляемость на больших скоростях никакая, особенно, если установлены колеса большего диаметра и т.д., и т.п...

Некоторые технические данные заводов-изготовителей

	Mazda BT-50	Mitsubishi L200	Ford Ranger	Nissan NP300	Toyota HiLux	Isuzu D-Max**
Двигатель	Дизельный, 4-цилиндр., рядный, 12-клапан., SOHC с турбонад.	Дизельный, 4-цилиндр., рядный, Common Rail	Диз., 4-цилиндр., рядный, 16-клапан., DOHC, Common Rail, турбонад. с интеркулером	Дизельный, 4-цилиндр. с непосредственным впрыском	Дизельный, 4-цилиндр., DOHC	Дизельный, 4-цилиндр., DOHC с турбонад.
Рабочий объем, см ³	2499	2477	2499	2488	2494	3000
Степень сжатия	18:1	Н.д.	Н.д.	18:1	17,4:1	Н.д.
Макс. мощность, л.с. при об/мин	143/3500	136/4000	143/3500	133/4000	120/3600	163
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	330/1800	314/2000	330/1800	304/2000	325/2000	360/1800
Диаметр цилиндра × ход поршня, мм	93×92	Н.д.	Н.д.	89×100	92×93,8	Н.д.
Макс. скорость, км/ч	158	167	Н.д.	168	155	Н.д.
Разгон 0-100 км/ч, с		14.6		Н.д.	15.2	Н.д.
Расход топлива, л/100 км город трасса смешанный	10.9 7.8 8.9	10.7 7.5 8.7	10.9 7.8 8.9	Н.д. Н.д. 9.1	10.1 7.2 8.3	Н.д.
КПП	Механ., 5-ступ.	Механ., 5-ступ.	Механ., 5-ступ.	Механ., 5-ступ.	Механ., 5-ступ.	Механ., 5-ступ.
Снаряженная масса, кг	1800	1860	1845	1810-1860	Н.д.	Н.д.
Полная масса, кг	3030	2850	3020	2860	Н.д.	Н.д.
Грузоподъемность, кг	1137		1137	1011	735-830	Н.д.
Макс. вес прицепа (с тормозами), кг	3000	3000	3000	3000	2250	3000
Макс. вес прицепа (без тормозов), кг	750	750	750	750	750	750
Кузов	Рамный, 4-двер. с открыт. груз. отсеком	Рамный, 4-двер. с открыт. груз. отсеком	Рамный, 4-двер. с открыт. груз. отсеком	Рамный, 4-двер. с открыт. груз. отсеком	Рамный, 4-двер. с открыт. груз. отсеком	Рамный, 4-двер. с открыт. груз. отсеком
Передняя подвеска	Независимая торсион. на поперечных рычагах	Независимая на сдвоен. поперечных рычагах, пружин.	Независимая торсион. на поперечных рычагах	Независимая	Независимая	Независимая
Задняя подвеска	Зависимая, рессорная	Зависимая, рессорная	Зависимая, рессорная	Зависимая, рессорная	Зависимая	Зависимая
Передние тормоза	Дисковые, вентилируемые	Дисковые, вентилируемые	Дисковые, вентилируемые	Дисковые, вентилируемые	Дисковые, вентилируемые	Дисковые, вентилируемые
Задние тормоза	Барabanные	Барabanные	Барabanные	Барabanные	Барabanные	Барabanные
Рулевое управление	Червячный механизм, с гидроусилителем	Реачное с гидроусилителем	С гидроусилителем	С гидроусилителем	С гидроусилителем	С гидроусилителем
Длина, мм	5075	5000	5075 (5165)	4955-5090	5255	5035
Ширина, мм	1805	1800	1805	1825	1760	1800
Высота, мм	1760	1780	1755-1795	1720	1810	1735
Колесная база, мм	3000	3000	3000	2950	3085	3050
Дорожный просвет, мм	207	200	205	230 (240)	Н.д.	205
Длина грузового отсека, мм	1530	Н.д.	1530	1395	Н.д.	Н.д.
Ширина грузового отсека, мм	1456	Н.д.	1456	1390	Н.д.	Н.д.
Высота грузового отсека, мм	1090	Н.д.	Н.д.	Н.д.	Н.д.	Н.д.
Объем топливного бака, л	70	75	70	75	80	70
Макс. угол преодолеваемого подъема, град.	34	Н.д.	28	39	Н.д.	Н.д.
Макс. угол преодолеваемого спуска, град.	33	Н.д.	Н.д.	31 (23) угол съезда	Н.д.	Н.д.
Глубина брода, см	Н.д.	Н.д.	750	450	Н.д.	Н.д.
Цена*, руб.	723 000–984 000	863 640–1 158 840	684 000–911 000	656 000–798 000	Н.д.	850 000

*Цены ориентировочные, на середину марта 2009 г.

** Данные для модели, предполагаемой к продаже в России в 2009 г.

156 лет дружбы компании «MOTUL» с любителями техники

Компания «MOTUL» – старейший независимый производитель масел для водной техники. В России масла «MOTUL» очень хорошо знают поклонники мотоциклов, автомобилей и снегоходов. Однако многие забывают, что наряду с вышеуказанной продукцией компания выпускает и специализированные масла для всех типов водной техники.

Экскурс в историю. Компания «MOTUL» была образована в 1853 г. как производитель смазочных материалов. Сегодня фирма известна в мире как ведущий специалист по разработке и производству инновационных высокотехнологичных смазочных материалов, а также как их единственный независимый производитель.

В этом году компании «MOTUL», которая расположена во Франции, исполнилось 156 лет. Все это время продолжающий постоянное динамичное развитие частный производитель масел высшего качества для всех видов техники не только идет в ногу со временем, но и постоянно опережает его, занимаясь разработкой и производством высококачественных продуктов в области смазок. Сейчас продукция этого современного предприятия с огромным опытом реализуется в 86 странах мира.

Ассортимент продукции компании «MOTUL» для водной техники разработан непосредственно в ее лаборатории при сотрудничестве с ведущими производителями этой техники: «Yamaha», «Honda», «Suzuki», «Mercury», «Mariner», «Rotax», «Tohatsu», «Nissan», «MerCruiser», «Volvo Penta». Компания изготавливает все виды масел и смазок для обслуживания маломерного флота, катеров, яхт и морских судов. Продукция постоянно тестируется в независимых европейских, американских лабораториях, а также спортивными командами производителей водной техники. «MOTUL» – технический партнер заводских команд «Yamaha» и «Suzuki». В ассортименте компании – синтетические, полусинтетические и минеральные масла для двухтактных и четырехтактных

подвесных моторов, стационарных двигателей катеров и яхт, а также гидроциклов; масла для редукторов подвесных двигателей, поворотных угловых колонок, стационарных моторов; консистентные морские смазки для узлов и агрегатов водной техники.

Обширен ассортимент сервисных средств для консервации, обслуживания подвесных и стационарных лодочных двигателей; продуктов очистки и консервации топливных систем бензиновых и дизельных моторов катеров, лодок, гидроциклов любой мощности.

Все масла превосходят по характеристикам существующие стандарты NMMA TC-W3 для двухтактных двигателей. Применяются в моторах как с предварительным смешиванием, так и в системах с автоматической подачей масла, оснащенных прямым впрыском или карбюратором. Качество масел для четырехтактных лодочных двигателей отвечает стандартам API, SAE и FC-W. Среди ассортимента масел «MOTUL» можно выбрать именно тот продукт, который понравится Вашему двигателю.

Компания «MOTUL» предлагает своему потребителю лучшие высококачественные смазочные материалы, изготовленные с использованием самых современных технологий. С их помощью вы будете уверенно чувствовать себя на воде, а ваша техника прослужит исправно долгие годы.

Представительство компании «MOTUL» в России:
г. Москва, тел. 8 (495) 980 2720

Официальные дистрибьюторы «Motul»

Москва, ООО «НьюКо», тел.: (495) 734 91 54, i.smirnov@newko.ru; www.newko.ru
 Москва, ООО «Пауэр Интернешнл», тел. (495) 789 37 89, nvf@pwrs.ru; www.pwrs.ru
 Санкт-Петербург, ООО «АМГ Моторспорт», тел. (812) 326 42 44, 326 42 45, aksenov@amg.spb.ru; www.amg.spb.ru
 Ростов на Дону, ООО «Вино-Авто», тел. (863) 273 80 01, 278 80 02, office@vins-avto.ru; www.vins-avto.ru
 Казань, ООО «АвтоПрофСервис», тел. (843) 599 67 26, profeserv@mi.ru; www.autoprofservis.narod.ru
 Уфа, ООО «Твин», тел. (3472) 788 303, 487 973, ufa.leonid@dp-castrol.ru; www.motuloil.ru
 Самара ООО «Мотор Ойл», тел. (846) 270 26 72, 270 26 71, motul@mail.samtel.ru; www.motul.samara.ru
 Екатеринбург, ООО ПК «Примм», тел.(343) 374 38 43, obodin@umax-ural.ru; www.motul-ural.com
 Новосибирск, ООО «Автотема», тел. (383) 292 11 71, baa9@bk.ru
 Красноярск, ООО «Сетрико», тел. (3912) 200 598, 201 171, 589 621, belikandrey@mail.ru; www.umax-ural.ru
 Иркутск, ИП «Gregory Motors», тел. (3952) 40 40 40, M4610@yandex.ru; www.404040.ru
 Владивосток, ООО «Субару-Маркет», тел. (4232) 203 105, motulvl@mail.ru; www.subaruvl.ru

