тесты, обзоры, видео

Jeep® дайджест

2019

JEEP WRANGLER
Генератор тестостерона

JEEP COMPASS
Как большой

JEEP GRAND CHEROKEE SRT
Яростный и неудержимый

JEEP CHEROKEE
Бремя индейца

СОДЕРЖАНИЕ

JEEP RENEGADE 2

JEEP COMPASS 4

JEEP CHEROKEE 18

JEEP GRAND CHEROKEE 32

JEEP WRANGLER 42

JEEP CONCEPTS 46

BREAKING NEWS

АВТОВЗГЛЯД

НАЗВАНА ДАТА НАЧАЛА ПРОДАЖ В РОССИИ НОВОГО JEEP RENEGADE S

Самый маленький кроссовер в линейке Jeep — компактный Renegade — получил свежие модификации и приставочку S. И несмотря на то, что российские перспективы автомобиля остаются туманными, он едет к нам. Причем с новыми моторами.

Представители Jeep, презентуя новинку на Женевском автосалоне-2019, официально подтвердили порталу «АвтоВзгляд», что автомобиль доберется до российского рынка в мае нынешнего года. И не просто доберется, а приедет к нам с совершенно иными, более мощными моторами. С ними производитель надеется поднять продажи Jeep Renegade, чья популярность в нашей стране уверенно стремилась к нулю. Впрочем, обо всем по порядку.

И начать, пожалуй, надо с того, что обновленный Renegade S стал выглядеть (по крайней мере, если смотреть ему прямо в лицо), почти как легендарный Wrangler. И хотя в этом заслуга всего лишь видоизмененной фальшрадиаторной решетки и чуть по иному расположенной головной оптики, однако эти «мелочи» могут кардинально изменить отношение потенциальных покупателей к американскому «паркетнику».

Ведь теперь он выглядит не менее агрессивно и брутально, чем его старшие братья. А эти составляющие, кто бы и что бы не говорил, всегда были актуальны для российских поклонников марки, включая и тех из них, кто носит юбки.

Впрочем, немаловажно для роста продаж этого малыша и то, что он стал злее не только внешне — «злости» прибавилось и под капотом.

Теперь российский покупатель получит совершенно новые, более мощные движки. На смену атмосферникам объемом от 1,6 до 2,4 л, которыми оснащаются текущие версии авто, пришли турбированные бензиновые агрегаты (дизели к нам по-прежнему поставляться не будут) 1,0 Turbo и 1,3 Turbo.

И если мощность первых варьировалась в диапазоне от 110 до 175 «лошадок», то новые моторы могут похвастать табунами от 120 до 180 «голов». Они агрегатируются, в зависимости от комплектации, с механической, роботизированной или автоматической трансмиссиями. Покупателям, как и раньше, будут доступны и моно-, и полноприводные версии.

При этом в арсенале обновленного Renegade S — те же опции безопасности, что и у старших моделей. Автомобиль имеет функцию удержания в полосе движения, умеет читать дорожные знаки и предупреждать водителя о возможном столкновении с впереди идущей машиной вплоть до экстренного автоматического торможения перед препятствием.

Российские цены на обновленный Jeep Renegade S пока не объявлены. Хотя по собственным данным портала «АвтоВзгляд», прайс-лист новинки будет не сильно отличаться от стоимости текущей версии, чей ценник начинается от 1 499 000 рублей.

Рамблер/авто

СПЕЦВЕРСИЯ JEEP COMPASS S ДЕБЮТИРОВАЛ НА ЖЕНЕВСКОМ АВТОСАЛОНЕ

На Женевском автосалоне, который прошел с 5 по 17 марта, состоялась презентация нового специального издания Jeep Compass S.

Compass является самой продаваемой моделью бренда в Европе. Специздание S предназначено для улучшения спортивного и городского облика C-SUV.

Jeep Compass S имеет двухцветную окраску Pearl White с черной крышей и новые 19-дюймовые колеса с отделкой из гранита — Crystal. Передняя решетка, значки, лицевые панели противотуманных фар, аппликация на нижней панели и отверстия дневного света также имеют уникальную отделку.

Внутри автомобиля спортивная черная кожаная обивка с контрастной вольфрамовой цветовой строчкой, анодированная рамка из металлической консоли Gun Metal и первоклассная 8,4-дюймовая информационно-развлекательная система Uconnect со спутниковой навигацией.

Также в особенности оборудования специального выпуска включены биксеноновые фары, автоматический дальний свет, электропривод задней двери, адаптивный круиз-контроль, электрические 8-позиционные сиденья и звуковая система Beats.

Под капотом Compass S имеет 1,4-литровый бензиновый двигатель MultiAir 2 с турбонаддувом в версиях 140 л.с. /230 Нм и 170 л.с. /250 Нм. Также предлагаются 1.6-литровый дизельный двигатель MultiJet II с турбонаддувом (120 л.с. /320 Нм) и 2,0-литровый дизельный двигатель MultiJet II с турбонаддувом в версиях 140 л.с. /350 Нм и 170 л.с. /380 Нм.

Варианты трансмиссии будут включать 6-ступенчатую механическую и 9-ступенчатую автоматическую. Автомобиль переднеприводный или полноприводный.

Запуск Jeep Compass S в Европе запланирован на II квартал этого года. Ассортимент «S» включает в себя аналогичные специальные издания Renegade, Cherokee и Grand Cherokee. Об этом сообщает Рамблер.

ЭЛЕКТРИЧЕСТВО НА БЕЗДОРОЖЬЕ: ПРЕДСТАВЛЕНЫ ГИБРИДНЫЕ JEEP RENEGADE И JEEP COMPASS

CAR RU

На Международном Женевском автосалоне Jeep показал сразу два гибридных кроссовера — Renegade и Compass. Это первые в истории американской марки автомобили такого типа.

Сейчас Европа переживает настоящий электромобильный бум. Подавляющее большинство производителей имеют в своей модельной линейке гибридные или полностью электрические автомобили. Ведущие мировые бренды инвестируют астрономические средства в разработку электромобилей. И недавно прошедший автосалон в Женеве стал лишним тому доказательством.

Концерн FCA, куда входит и легендарная американская марка Jeep, уже давно занимается развитием электротранспорта. Пожалуй, самым известным электромобилем компании является «малыш» Fiat 500E, который завоевал особую популярность в США.

Кроме того, в Северной Америке у концерна FCA есть и другие гибридные модели. Речь идет о новом Chrysler Pacifica Hybrid — это первый семейный минивэн в мире с гибридной установкой. Автомобиль способен проехать 50 километров исключительно на электротяге.

Именно таким запасом хода на электричестве обладают две новинки от компании Jeep — Renegade и Compass. Производитель обещает, что суммарная мощность силовой установки, которая лежит в основе этих моделей, составит от 190 до 240 лошадиных сил.

Особого внимания заслуживает сама гибридная схема. Двигатель внутреннего сгорания, а в случае с Jeep Renegade и Jeep Compass это 1,3 бензиновый турбомотор семейства GSE, никак не связан с электромотором, который находится на задней оси и вращает, соответственно, задние колеса. Такая система полного привода, когда обычный двигатель вращает передние колеса, а электромотор — задние, получила название 4x4e.

Интересно, как на практике будет работать эта схема? Ответ на этот вопрос мы получим ближе концу года, когда Jeep Renegade PHEV и Jeep Compass PHEV превратятся из концептов в серийные автомобили. Сейчас концерн FCA не спешит раскрывать все технические подробности этих новых моделей, однако уже известно, что, используя только электричество, разогнаться на кроссоверах можно будет до 130 км/ч — а это максимально возможная скорость в большинстве стран Европы.

В России кроссоверы Jeep Renegade и Jeep Compass представлены в классическом исполнении с двигателями внутреннего сгорания. «Младшенький» — Jeep Renegade, который к слову, в самое ближайшее время получит обновленную версию, доступен как с передним, так и с полным приводом. Что касается двигателей, то помимо хорошо известных бензиновых силовых агрегатов (турбомотор 1,4л мощностью 140 л.с. / 170 л.с. и атмосферный двигатель объемом 2,4л мощностью 184 л.с.), для Jeep Renegade доступен 1,6-литровый бензиновый двигатель мощностью 110 л.с. Благодаря новому для линейки Renegade мотору, цену на данную модель удалось снизить до полутора миллионов рублей.

Что касается модели Jeep Compass, то для этого внедорожника доступен 2,4-литровый бензиновый двигатель, который в зависимости от версии развивает 150 или 175 л.с Автомобиль представлен в 4 различных комплектациях: Longitude, Limited, Trailhawk и Night Eagle. Для любителей выезжать на природу будет интересна, прежде всего, версия Trailhawk. Этот автомобиль отличается увеличенным до 216 мм дорожным просветом, продвинутой системой полного привода Jeep Active Drive Low с пониженной передачей, металлической защитой днища, другими бамперами и внедорожными шинами.

JEEP RENEGADE TRAILHAWK: ПРОСТО МАРКЕТИНГ ИЛИ РЕАЛЬНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК?

Александр Горлин

CARSGURU

carsguru.net
январь 2019

Встречаем Jeep Renegade Trailhawk, как водится, по одежке. Внешний вид — обращающий на себя внимание, как минимум. Глазастый, оригинальный, с огромным (кажущимся таковым) капотом, ярко выделяющаяся в потоке, особенно с ярким цветом кузова. Внутри — то же самое, много необычного, но при этом удобного и оригинального. Конечно, присутствует и фирменная для Jeep надпись «С 1941 года».

Пластик — в меру мягкий на центральной панели и абсолютно дубовый на дверях. Огромные широченные передние стойки должны закрывать значительную часть обзора, но по факту они не так сильно мешают обзорности, как это кажется поначалу.

В машине откровенно тесно — и на переднем ряду, и на заднем. Багажник тоже весьма и весьма маленький. Если впереди сядет высокий водитель, сидящему за ним вообще места для ног не останется. А вот пространства и воздуха над головой, наоборот, много. А еще можно снять крышу. Частично. Две дырки, прямоугольной формы, как люки, только непрозрачные, и снять их можно только капитально — ключом и ручкой. Снял,убрал в гараж или в багажник, потом вынул и поставил обратно. Смысл этого на удивление неудобного технического решения остался мне неясен. Да, эта двухпанельная крыша — отсыл к открытым Willys 1940-х годов. Но нафига сейчас? Стиль стилем, но об удобстве стоит думать — а это одно из самых неудобных решений в авто, которые я видел в последние годы.

Отделка сидений в базе — тканевая. Кожаный салон стоит дополнительно 85 000 рублей. У нас же был шикарный салон — сиденья и двери были отделаны черной кожей с замшевыми вставками и красной прострочкой. Несмотря на это, особо удобными сиденья я не назову. Боковая поддержка слабовата, а кроме того, фактура сидений такова, что уже меньше чем через час езды начинает побаливать спина — это нехорошо, у меня обычно подобное только в самых дешевых «китайцах» наблюдается, и то не всегда, а тут — понтовый автомобиль за весьма немалые деньги.

Автомобиль в данном исполнении может похвастаться наличием круиза (обычного), переднего подлокотника с отсеком для вещей, электронным стояночным тормозом, системой контроля давления в шинах, подогревом руля и зоны дворников, передним и задним парктрониками, цветным экраном на панели приборов, медиацентром с 7-дюймовым экраном, Apple CarPlay и Android Auto. Более навороченное головное устройство с экраном 8,4 дюйма и навигацией стоит дополнительно 70 000 рублей. У всех версий — полноразмерная запаска. На версии Trailhawk сразу стоит металлическая защита трансмиссии, бака и раздатки.

А вот свет особо не похвалишь — фары в любой комплектации — галогеновые. Ксеноновые можно получить в рамках доппакета Visibility за 59 000 рублей. Подогрев передних сидений есть у всех комплектаций, кроме начальной. А вот подогрев задних недоступен ни в одной, даже за доплату. За 49 000 можно заказать пакет Function Pack, в состав которого входит электроскладывание боковых зеркал, бесключевой доступ, запуск мотора кнопкой и центральный подлокотник на заднем сиденье. Панорамная крыша с электролюком тоже доступна отдельно — за 95 000 рублей. Электропривод передних сидений — 45 000. Система мониторинга слепых зон — 45 000. Парковочный ассистент — 20 000. Камера заднего вида — 20 000. И, наконец, за 45 000 можно заказать оригинальную двуцветную окраску кузова.

Энерговооруженность — спереди два USB-входа (на центральной консоли и в недрах центрального подлокотника) и одна розетка 12В, на втором ряду — одна одинокая розетка 220В, в багажнике тоже есть розетка — снова 12В. Страшно не понравилась работа левого подрулевого переключателя, отвечающего за поворотники и дальний свет — он то ли страшно быстро разбалтывается, или изначально разболтан, или просто сконструирован так,

СМОТРИ ВИДЕО

что с одинаковым усилием переключается что вверх-вниз, что вперед-назад. И пятно контакта странноватое. В итоге получается, что ты при включении того или иного поворотника почти все-время непроизвольно моргаешь дальним светом. Неприятно. А еще при слишком легком нажатии поворотник включается не всегда.

Мультимедийка — выглядит устаревшей (да и является таковой). Ну ничего, скоро автомобиль обновится. На прикосновения реагирует не очень хорошо и не всегда. Но звучит аудио при этом неплохо. Хотя и недостаточно глубокий звук получается. Стоит тут аудиосистема Beats. А вот регулировать все, кроме громкости, неудобно — только тачскринно, кнопочки маленькие, и вообще реализовано невесело. Зато есть набор внедорожных приложений — можно следить за работой подвески, отсматривать высоту дорожного просвета, следить за режимами полного привода. Камера заднего вида — приемлемая, но бывают и ощутимо лучшие камеры.

Немного ТТХ. По габаритам машинка довольно скромная. И мордашка у нее достаточно низко для внедорожника, которым заявлена эта машина и к чему обязывает марка, сидит. Длина — 4 236 мм. Ширина — 1 805 мм. Высота — 1 697 мм. Колесная база — 2 570 мм. Дорожный просвет — 225 мм. Диаметр разворота — 11,1 метра.

Снаряженная масса у версии Trailhawk — 1 650 кг. Полная масса — 2 080 кг. Т.е. грузоподъемность — 430 кг.

Багажник скромный — 351 литр. Если сложить задние сиденья — 1 297 литров.

Максимальную мощность в 175 л.с. двигатель объемом 2,4 литра развивает при 6 400 об./мин., а наибольший крутящий момент в 232 Нм демонстрирует при 4 800 об./мин. Разгон до сотни заявленный — 9,8 секунды. Бензин 95-й. Экокласс — «Евро-6». Собирают машину, как ни странно, не в США, а на заводе в Италии.

ЧТО КАСАЕТСЯ ОФФРОУДА — МАШИНА ПРОХОДИТ ВЕЗДЕ, ГДЕ НА НЕЙ ХОЧЕТСЯ ПРОЕХАТЬ. ПРАВДА, ОЧЕНЬ УЖ БЫСТРО ГРЯЗНИТСЯ. ВЕЗДЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ И ПОД КАПОТОМ. НО ЭТО ТАК, К ВСЕЯДНОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ГРЯЗИ.

Бак — 48 литров. Заявленный производителем расход — 9,4 литра в смешанном цикле. Реальный расход — порядка 13 литров в городе по пробкам, порядка 11–12 в городе без особых пробок или с плавными стартами со светофоров, меньше 10 по трассе.

На автомобиле установлена система управления полным приводом Selec-Terrain (4 режима: Auto, Snow, Sand, Mud. Дополнительно для версии Trailhawk имеется режим Rock). Также у варианта Trailhawk имеется система помощи при спуске Hill Descent Control. Едет автомобиль нормально, не только по бездорожью, но и по трассе. Динамика хорошая, в 10-10,2 секунды обычно укладывается при желании, но в целом разгону машина сопротивляется, и чувствуется, что скорость — это не ее конек, что называется. «Да, могу, но не очень хочу ехать быстро» — словно постоянно говорит тебе этот «Ренегейд».

Шумоизоляция — не особо тихо, но и придраться тоже не к чему. Уверенная, твердая четверка.

А вот что не понравилось, так это то, что и в этой машине, и в ранее протестированной с мотором 1,4 турбо, нет особо классного симбиоза между мотором и коробкой — коробка довольно часто ошибается и переключается тогда, когда это не нужно, и наоборот, запаздывает с переключением, когда нужно.

У машины именно в версии Trailhawk изменена форма бамперов, благодаря чему существенно увеличиваются углы въезда и съезда. Установлена стальная защита днища и боковая защита порогов. Машина даже научилась преодолевать водные преграды глубиной до 48 см. А дорожный просвет, как я уже отмечал, увеличен до 225 мм (по сравнению с 200–210 у других версий).

Что касается оффроуда — машина проходит везде, где на ней хочется проехать. Правда, очень уж быстро грязнится. Везде, в том числе и под капотом. Но это так, к всеядности отечественной грязи. А по поведению вне дорог очень напоминает отечественную «Ниву» — только более комфортную, с автоматом и в целом американизированную. Всякую гадость дорожную автомобиль предпочитает преодолевать с лету, что называется, ходом — и делает это легко, весело и задорно. И даже муфта не перегревается.

Новый Jeep Renegade доступен в четырех исполнениях — Sport, Longitude, Limited и Trailhawk. Первый — это вариант с бензиновым мотором 1,6 на 110 сил, передним приводом и механикой. За 1 355 000 рублей. Второй — с турбированным бензиновым мотором 1,4 на 140 сил, передним приводом и 6-ступенчатой роботизированной коробкой — за 1 630 000 рублей. Вариант Limited — с таким же 1,4 турбо, но уже на 170 сил, с полным приводом и 9-ступенчатым автоматом — за 2 015 000 рублей. Наконец, Trailhawk — это вариант с бензиновым атмосферным 2,4 литра на 175 л.с., тоже с полным приводом и 9-ступенчатым автоматом — за 2 105 000 в базе. У нас на тесте был именно такой вариант. Доступен и список пакетов и опций, которые способны увеличить цену еще на сотню-другую тысяч. Цена, например, нашей тестовой версии подступала к отметке в 2,5 миллиона. J

АВТОПИЛОТ

kommersant.ru/autopilot
январь 2019

КАК БОЛЬШОЙ

ИНОГДА КРЕАТИВНОСТЬ И ИННОВАЦИОННОСТЬ НЕ ТАК ПОЛЕЗНЫ, КАК ПРИНЯТО ДУМАТЬ. JEEP COMPASS ПЕРВОГО ПОКОЛЕНИЯ ПО СТИЛЮ ЗАМЕТНО ОТЛИЧАЛСЯ ОТ ДРУГИХ МОДЕЛЕЙ ЗНАМЕНИТОЙ И ГДЕ-ТО ДАЖЕ КУЛЬТОВОЙ МАРКИ ВНЕДОРОЖНИКОВ. ПОЛУЧИЛОСЬ, ЧТО НАЗЫВАЕТСЯ, «НА ЛЮБИТЕЛЯ». ГЛАВНОЕ ОТЛИЧИЕ НОВОГО COMPASS КАК РАЗ В ТОМ, ЧТО ОН СЛЕДУЕТ ЛИНИИ, ЗАДАННОЙ СТАРШИМИ ТОВАРИЩАМИ.

Валерий Чусов

Озеро Гарда расположено между знаменитой Вероной и чуть менее известной среди неавтомобильной общественности Брешией. На всякий случай — именно в Брешии стартует знаменитое ралли Mille Miglia. Самое большое озеро Италии окружено горами, а на них не только городки, гостиницы, виллы и прочая инфраструктура для тех, кто хочет хорошо отдохнуть, но и соединяющие все это дороги. Где-то прямые, где-то, наоборот, извилистые. Именно по ним и проложен маршрут тест-драйва нового поколения Jeep Compass для российских журналистов. В бархатный сезон дороги не очень загружены, что как бы намекает, что надо оценить динамику, устойчивость, управляемость и вообще все то, что принято оценивать и ценить в современном автомобиле современному водителю. Ну мы и оцениваем. Как и большинство современных кроссоверов, на дороге Compass чувствует себя достаточно уверенно. Юный хотя бы в душе и, соответственно, креативный и инновационный водитель должен быть доволен.

РАВНЕНИЕ НА СТАРШИХ

И предыдущее поколение Compass тоже ориентировалось на молодых покупателей. Его внешний вид был адаптированной под серийный выпуск версией концепта Compass 2002 года — шикарного, агрессивного в хорошем смысле этого слова трехдверного внедорожного купе с легким милитаристским акцентом. Не знаю, какое в процессе «оконвейеривания» принимал участие автор концепта Мичел Кастильоне, но результат имел, по-моему, только одно достоинство: он не был похож на конкурентов. К сожалению, он также не был похож и на другие модели Jeep. Результат не заставил себя долго ждать. После относительно неплохого старта продажи в США к 2009 году рухнули в четыре раза. Не обошлось без влияния кризиса, конечно, но вот продажи Jeep Patriot, созданного на той же платформе, тогда снизились примерно на 20 процентов, а не на 70.

В России дела с Compass были так «хороши», что его в кризисном 2009 году — рынок в России упал почти вдвое — вообще убрали с рынка. Ситуацию поправил рестайлинг в 2010-м — продажи Compass вернулись на прежний уровень и даже превысили его. А ведь основным изменением было как раз придание передней части сходства с более традиционными моделями Jeep. Неудивительно, что новое поколение Compass выглядит именно как младший брат Grand Cherokee — в меру оригинально, но и достаточно брутально. Дизайнер Крис Пишителли говорит, что формы автомобиля отражают его внедорожные возможности.

Кстати, вы заметили, как много вокруг марки всего итальянского? Правда, дизайнеры, несмотря на итальянские фамилии, все-таки американцы. А вот тест-драйв в Италии — не только из-за дорог и красот, но и потому, с в 2014 году хозяин Jepp — компания Chrysler слилась

с Fiat и образовала группу Fiat Chrysler Automobile, FCA. Одним из результатов слияния стало использование платформы, на которой сделано немало моделей Fiat, а также Jeep Renegade. Правда, для Compass использована длиннобазная версия и, разумеется, с полным приводом.

ПОТОМУ ЧТО JEEP

В России все три версии Compass продаются с полным приводом. Правда, он подключаемый и понижающая передача есть только в топовой версии Trailhawk, но мы же все знаем, насколько часто кроссоверы покидают дороги. Впрочем, если это все-таки случается, то Jeep, разумеется, к этому готов — система Jeep Active Drive сама управляет и мокрой муфтой, которая подключает и отключает заднюю ось, и коробкой передач, и двигателем. Водитель может выбрать один из видов покрытия поворотом рукоятки системы Selec-Terrain — «снег», «песок» или «грязь», — и дальше уже компьютер все сделает сам. Можно принудительно включить полный привод. На Trailhawk добавляется еще одна позиция — «камни» — и возможность включить не только полный привод, но и пониженную передачу, тоже нажатием клавиши. Не зря версия системы для топовой модели называется Jeep Active Drive Low. И, конечно, тут есть режим контроля спуска, который будет поддерживать равномерное движение и все остальное, что положено. Не обошлось без заботы об экономии: в нормальных условиях, когда нужен только передний привод, отключается не только задний мост, но и карданный вал, чтобы не тратить драгоценное топливо на его бессмысленное вращение и не генерировать лишний углекислый газ.

Добавим к этому большие хода подвески — 170 мм впереди и 200 сзади — и получаем достаточно высокую проходимость. Максимально заточена под внедорожные приключения версия Trailhawk — упомянутые понижающая ступень и дополнительный режим Rock дополняют увеличенный до 216 мм дорожный просвет и приподнятый передний бампер, который увеличивает угол въезда с 16,8 до 30 градусов. Есть и защита нижней части кузова. Шины для «Трэйлхоука» тоже специальные, в стандартной комплектации 226/60 R17. Причем если для топовой «дорожной» версии Limited доступны опциональные 18-дюймовые высотой 55 процентов, то для Trailhawk низкопрофильная резина не предусмотрена. Зато запаска у него полноразмерная, а не уменьшенная, как у Latitude и Limited. Внешне Trailhawk узнать легко, даже не заглядывая под бампер: черная матовая наклейка на капоте и буксировочный крюк сзади сразу дают понять, что перед нами — самый проходимый вариант Compass. И самый дорогой, на 300 000 дороже начальной комплектации Latitude и на 50 000 — средней Limited. Внутри об этом не даст забыть красная прострочка отделки сидений. Кстати, стандартная у всех только ткань, кожа доступна как опция для Limited и Trailhawk. Причем недешевая, добавляющая к цене больше 100 000.

В РОССИИ МОДЕЛЬ ПРОДАЕТСЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО С ПОЛНЫМ ПРИВОДОМ. И ДВИГАТЕЛЬ ЗДЕСЬ ТОЖЕ ЕДИНСТВЕННЫЙ. ДЛЯ LATITUDE И LIMITED ОН «ПРИДУШЕН» ДО ВЫГОДНЫХ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ НАЛОГА 150 Л. С., А НА TRAILHAWK ЕГО МОЩНОСТЬ — 175 Л. С.

А ТЕПЕРЬ — СЮРПРИЗЫ

Все бренды особенно ценят своих верных клиентов — тех, которые выбирают автомобили не за «быстрее-выше-сильнее-дешевле», а, что называется, душой. В этот раз Compass явно придется ко двору фанатам Jeep: и внешностью он теперь соответствует фирменному стилю, и по оснащению внедорожными системами превосходит практически всех своих одноклассников. Но ведь любовь не завоюешь сухими цифрами, и Jeep готовит для своих поклонников сюрпризы — уже стали традицией так называемые пасхальные яйца. Не очень практичные, но интересные детали. И Compass тоже не без таких сюрпризов. Внимание — далее спойлер!

Заглянув в зону стеклоочистителей, вы увидите под стеклом отформованную маленькую ящерицу. Заползла. А около заднего «двойника» из полосы клея для стекла двери багажника «выныривает» силуэт чего-то вроде Несси. Во многих местах, от фар до карманов для мелочей, можно обнаружить стилизованный логотип первого джипа — двух круглых фар и семи прорезей решетки между ними. И даже рисунок на площадке для левой ноги у Compass только выглядит декоративным — на самом деле здесь азбукой Морзе записаны типы преодолеваемых препятствий — Sand, Snow, Rivers и Rocks. J

JEEP, НО НЕ «ДЖИП»

ВТОРОЕ ПОКОЛЕНИЕ «КОМПАСА» — ЭТО ЧУТЬ БОЛЬШЕ, ЧЕМ КРОССОВЕР, НО МЕНЬШЕ, ЧЕМ JEEP.

Дмитрий Ласьков

АВТО@mail.ru

auto.mail.ru
январь 2019

Загадка: что общего между Jeep и Lamborghini? Правильный ответ: оба производителя с недавних пор выпускают кроссоверы. И неважно, что одни всегда делали суперкары, а другие — машины для настоящего бездорожья. Без вездесущих кроссоверов сегодня на автомобильном рынке не выжить, поэтому Compass второго поколения — необходимая попытка Jeep угнаться за хитами вроде Volkswagen Tiguan или Kia Sportage (ну а если вас интересуют именно «хиты», то читайте наш сравнительный тест-драйв «Лучший кроссовер до 2 миллионов: Mazda CX-5 против Volkswagen Tiguan»).

Впервые американская марка попробовала себя в этом жанре в 2007 году, когда явила миру Compass/Patriot — помимо спорного дизайна этот автомобиль, единый в двух кузовах, ломал устои Jeep своей переднеприводностью, хотя был и полный привод, конечно. Теперь Patriot упразднён, а второе поколение Compass делит платформу с появившимся за прошедшие 10 лет ещё одним кроссовером Jeep — компактным Renegade. Для европейцев отличия между этими моделями, в основном, в габаритах, но в России всё немного иначе.

КРОССОВЕР НА ЛЮБИТЕЛЯ

Во-первых, Compass для российского рынка бывает только с полным приводом, а во-вторых, никакого турбированного 1.4 — вместо него атмосферник 2.4. Прайс-лист намекает, что у нас это автомобиль на любителя: стартовая цена от 2 049 000 рублей надёжно уберегает его от титула рекордсмена продаж. Владельцами «Компаса» станут либо приверженцы марки, привыкшие видеть на решётке семь вертикальных щелей, либо те, кто ищет кроссовер не как у всех. Ведь как бы ни были хороши Volkswagen, Kia или Toyota, ими забиты все дворы.

Высокий входной порог мог бы компенсироваться комплектацией, но кроме бесключевого доступа и обогрева руля ничего примечательного в базовой машине нет. Гораздо интереснее исполнение за 2 299 000 рублей, но и разница — в четверть миллиона. За эти деньги в числе прочего появляется адаптивный круиз, автоматическое торможение, удержание в полосе, ксенон с автоматическим дальним, возможность (за доплату) покрасить крышу в чёрный цвет, кузовной хром-декор, двухзонный климат, мультимедийка с приличным дисплеем и прочее.

Однако «панорама» и кожа (можно даже с вентиляцией спереди) — ещё около 200 тысяч сверху, ещё 100 за топовую мультимедийку с крупным дисплеем и модной акустикой Beats. Доплатить придётся и за большие колёса (вплоть до 19 дюймов), и за предпочтения в цвете кузова. Итого Compass «на максималках» стремится к сумме аж в 2,8 миллиона рублей. Но зато с любым уровнем фарша Compass имеет полный привод, «большой» мотор 2.4 и автомат с мелко нарезанными 9 передачами.

Интерьер встречает простором, самобытным дизайном и... кучей мелких просчётов по части удобства. Так, по-

Во имя экономичности кардан и колеса задней оси в системе полного привода подключаются по очереди двумя отдельными муфтами — задняя ось активируется при необходимости мгновенно, а валу на это требуется чуть больше времени

К сожалению, среди опций отсутствует беспроводная зарядка, да и вообще телефон пристроить особо некуда.

душки передних кресел коротковаты и узковаты, поэтому не каждый водитель сможет усесться комфортно. Блок климата, музыки и вспомогательных функций скомпонован странно, а расположен низко. Например, в погоне за симметрией кнопки разбросаны нелогично, а ручки звука и температуры имеют одинаковый размер и форму — путаешься. Громкостью можно управлять и с руля, но нужно привыкнуть к расположению клавиш на тыльной стороне правой спицы.

Далее: стёкла колодцев приборки сильно бликуют в тёмное время суток, а картинка с камеры заднего вида расстроит вас даже в светлое. Сзади свои приколы: откинутый подлокотник дивана открывает зияющий лаз в багажник, а двери чересчур экономно отделаны грубым пластиком. Наконец, не злитесь на владельцев «Компасов», не включающих поворотники — рычажок изогнут прочь от водителя, из-за чего дотянуться до его кончика в спешке получается не всегда. Из приятного отмечу мощный звук опциональной акустики Beats и нарядный интерфейс мультимедийки.

ВНЕДОРОЖНЫЕ ГЕНЫ

Атмосферник 2.4 придушен прошивкой для России (в налоговых целях) с мощности 175 сил до 150. Но объём и, соответственно, крутящий момент всё равно достаточные: 229 Н·м — это примерно столько же, сколько у более мощных (в среднем от 170 сил) конкурентов с моторами 2,4-2,5 литра. Поэтому явного недостатка тяги, несмотря на скромное поголовье лошадей, в большинстве ситуаций испытать не придётся. В целом кроссовер едет адекватно по мотору, но без откровений — за захватывающими ускорениями обратитесь к «Тигуану» или CX-5.

Но если не поскупиться на третье и самое дорогое исполнение Compass — Trailhawk за 2 349 000 рублей, — то можно получить не только улучшенный внедорожный потенциал, но и чуть больше динамики на асфальте. Потому что 175-сильный мотор тут не дефорсированный, а в дополнение к этому ещё и применена более короткая главная пара — 4,33 против 3,73. Вообще, это сделано для того, чтобы имитировать «понижайку». А побочным эффектом стал более шустрый разгон и сниженная максималка — ведь все остальные передаточные отношения в коробке у Compass одинаковые.

С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ТЕХНИКИ, COMPASS — ЭТО УВЕЛИЧЕННЫЙ RENEGADE. В ДИЗАЙНЕ — УМЕНЬШЕННЫЙ GRAND CHEROKEE.

Но главное у Trailhawk — сантиметры под днищем и настройки электроники, которые ставят эту версию в один ряд с редкими «внедорожными» кроссоверами вроде Subaru Forester. Изначально немаленькие 207 мм здесь увеличены до 216, бамперы скошены, есть металлическая защита днища — всё это улучшило геометрическую проходимость «Компаса». Ещё одна особенность — возможность активировать виртуальную понижающую передачу (20:1). Тогда трансмиссия блокирует муфты полного привода, оставляет в коробке только первую ступень и включает режим проскальзывания в гидротрансформаторе — видели что-то подобное на Mazda или Hyundai?

При резких стартах на скользких покрытиях чувствуется запаздывание в подключении заднего привода (особенность конструкции — смотри подпись к фото выше). Это может немного раздражать зимой (будто ездишь на «недоприводе»), но не должно стать проблемой на бездорожье, потому что есть кнопка принудительной блокировки обеих муфт. Об управляемости говорить смысла нет, потому что спортивного характера автомобиль лишён начисто — в отличие от тех же Mazda CX-5 или Volkswagen Tiguan.

Это увесистый кроссовер в духе марки, который вместо игривости шасси предлагает дорожный просвет, комфорт и непробиваемость подвески. Всё, что более спортивные конкуренты отыграют на прямой и в поворотах, Compass заберёт обратно на лежачих полицейских и участке ремонта дороги. Энергоёмкость подвески обеспечивает возможность не церемониться с неровностями, а общий высокий уровень ездового комфорта обеспечивается и приличной «шумкой».

ЕСЛИ БРАТЬ, ТО TRAILHAWK

С точки зрения техники, Compass — это увеличенный Renegade. В дизайне — уменьшенный Grand Cherokee. Но в любом случае в нём чувствуется внедорожная аура бренда. И хотя Compass — сильно усреднённый по меркам марки продукт, он предлагает особую атмосферу: здесь по-военному сочно клацают двери, по всему автомобилю запрятаны «пасхалки» и «гэги», а версия Trailhawk даёт ощущение, что ты можешь чуть больше прочих «бордюрных воинов».

Этот автомобиль дороговат и в мелочах несуразен, но при этом оригинален и получает зачёт по базовым для кроссовера дисциплинам: комфорту и удобству езды. Динамика, управляемость и экономичность — не более чем достаточные, поэтому итоговый баланс качеств получается небесспорный. Но понять пожелавших переплатить несколько сотен за харизматичный и крепкий кроссовер можно, особенно если это будет Trailhawk. J

AUTONEWS

autonews.ru
январь 2019

СТОРОНЫ СВЕТА

ДО РОССИИ ДОБРАЛСЯ НОВЫЙ JEEP COMPASS — КОМПАКТНЫЙ КРОССОВЕР С ХАРИЗМОЙ ФЛАГМАНСКОГО GRAND CHEROKEE И СПОСОБНОСТЬЮ ЗАЕХАТЬ ТУДА, КУДА ПОБОИТСЯ БОЛЬШИНСТВО КОНКУРЕНТОВ

Ярослав Гронский

В июле 2018 г. состоялся один из самых громких футбольных трансферов последних лет — Криштиану Роналду перешел из «Реала» в «Ювентус». На презентацию пятикратного обладателя «Золотого мяча» пришло посмотреть почти 100 тыс. человек, а туринский клуб за одни лишь сутки продал более полумиллиона черно-белых футболок с фамилией игрока на спине и надписью Jeep на груди.

Лучшей рекламы для американского автопроизводителя, являющегося титульным спонсором итальянского гранда, придумать было невозможно. Но даже без такого пиара у «Джипа» дела идут в гору — компания выступает в роли локомотива продаж концерна FCA в Европе и теперь расширяет свою модельную экспансию. Примерно тогда же, когда португалец стал игроком «Ювентуса», Jeep объявил о выводе на российский рынок сразу двух новинок — рестайлингового Cherokee и Compass второго поколения. Последний заполнил пустующую нишу в линейке «Джипа» в РФ, заняв место в самом популярном сегменте С-кроссоверов.

Второй Compass появился еще в 2016 г. и был призван заменить сразу две модели — далеко не самые удачные Patriot, а также своего тезку предыдущего поколения. Вероятно, у первого «Компаса» были свои плюсы, однако они терялись за широкой ширмой недостатков — от провального интерьера с дешевыми материалами до откровенно неуместного для «Джипа» вариатора от японской Jatco и версий с передним приводом. Patriot же был по сути тем же самым «Компасом», только более нарядно и богато упакованным.

Новый Compass, нацеленный на глобальный рынок, уже не имеет ничего общего со своими одутловатыми американскими предшественниками. Теперь он стал полноправным

представителем С-сегмента и внешне больше всего напоминает «старший» Grand Cherokee, который уменьшился примерно на одну четверть. Та же семисекционная радиаторная решетка, колесные арки в виде полутрапеций, схожая форма передней оптики и хромированная полоса вдоль линии крыши.

Оказавшись за рулем, сразу отмечаешь высокую водительскую позицию и низкую линию остекления, что обеспечивает неплохой обзор, несмотря на массивные передние стойки. Все четыре сиденья имеют приятный контур, а в распоряжении задних пассажиров, помимо достаточного пространства для головы и ног, две USB-розетки

НОВЫЙ COMPASS, НАЦЕЛЕННЫЙ НА ГЛОБАЛЬНЫЙ РЫНОК, УЖЕ НЕ ИМЕЕТ НИЧЕГО ОБЩЕГО СО СВОИМИ ОДУТЛОВАТЫМИ АМЕРИКАНСКИМИ ПРЕДШЕСТВЕННИКАМИ.

и пара дополнительных воздуховодов. В нижней части передней панели расположен блок управления климат-контролем, музыкальной системой и некоторыми другими функциями автомобиля с большими удобными кнопками и колесиками.

Несмотря на внешнее сходство с флагманским Cherokee, «Компас» построен на растянутой версии шасси «младшего» Renegade. Впрочем, родственные связи с маленьким паркетником, способным бросить вызов разве что легкому проселку, не мешают Compass претендовать на звание автомобиля с «лучшими внедорожными способностями в своем классе». Во всяком случае так утверждают в компании.

В пользу этого аргумента говорит задняя многорычажная подвеска с усиленными элементами из высокопрочной стали, изолированный подрамник, металлическая защита днища, а также 216-миллиметровый дорожный просвет и короткие свесы, благодаря чему угол рампы равен 22,9 градуса. Новый «Компас» — самая глобальная модель американской марки, продающаяся примерно на 100 мировых рынках. Автомобили производятся Мексике (для США и Европы), Бразилии (для Южной Америки), в Китае (для Юго-Восточной Азии), а также в Индии (для стран с правосторонним движением).

Всего предусмотрено до 20 различных сочетаний двигателей, коробок передач и видов привода.

В Россию поставляются автомобили мексиканской сборки с единственным 2,4-литровым бензиновым атмосферником семейства Tigershark, который, к слову, является безальтернативным мотором и в США. Двигатель доступен в двух вариантах форсировки: базовый мотор развивает 150 л.с. и 229 Нм крутящего момента, а на внедорожной версии Trailhawk отдача увеличена до 175 сил и 237 Нм. Оба двигателя работают только с девятиступенчатой автоматической коробкой передач компании ZF.

Трансмиссия аккуратно и с умом перебирает передачи, а двигатель, пусть и не самый мощный, сложно упрекнуть в недостатке тяги. Но самое главное, что к нам привозят автомобили только с системой полного привода от британской компании GKN. В нормальных условиях движения ради экономии горючего она передает крутящий момент только на передние колеса, однако сразу же подключает заднюю ось, если сенсоры почувствуют недостаток зацепа на дороге.

Всего предусмотрено несколько алгоритмов управляющей электроники Selec-Terrain, которая меняет настройки трансмиссии, двигателя, ESC и еще около десятка систем для оптимального движения по снегу (Snow), песку (Sand) и грязи (Mud). Для ленивых предусмотрен автоматический режим (Auto), однако в таком случае компьютеру сперва придется немного подумать, чтобы применить необходимые настройки.

У самой внедорожной версии — Trailhawk — есть еще и пятый режим под названием Rock, при котором на каждое из колес в случае необходимости может перебрасываться максимум тяги для преодоления каменистых препятствий. Кроме того, самая хардкорная версия «Компаса» укомплектована системой Active Drive Low с имитаций понижающей передачи (20:1), роль которой выполняет первая скорость вместе с режимом проскальзывания фрикционов. Наконец, Jeep Compass Trailhawk имеет «зубастые» покрышки, подвеску со внедорожными настройками, а также дополнительную защиту двигателя, трансмиссии и топливного бака.

В стандартном оснащении (версия Longitude, от 2 049 000 руб.) у кроссовера есть круиз-контроль, датчики давления в шинах, светодиодные задние фонари, система бесключевого доступа, кондиционер и базовый информационно-развлекательный комплекс Uconnect, у которого, к сожалению, нет Apple CarPlay и Android Auto.

Мультимедиа с поддержкой этих интерфейсов есть у средней комплектации Limited (от 2 299 000 руб.), оборудование которой дополнено, например, адаптивным круиз-контролем с функцией полной остановки, системой удержания автомобиля в занимаемой полосе, датчиком дождя и двухзонным климат-контролем. Топовый вариант Trailhawk с серьезным оснащением для настоящих приключений обойдется в минимум в 2 349 000 рублей.

Основными конкурентами нового «Компаса» в компании называют Mazda CX-5, Volkswagen Tiguan и Toyota RAV4. К примеру, CX-5, укомплектованная 150-сильным двухлитровым мотором, шестиступенчатым «автоматом» полным приводом, обойдется минимум 1 823 000 рублей. Ценник на Tiguan в самом внедорожном исполнении OffRoad с двигателем мощностью 150 сил, четырьмя ведущими колесами и «роботом» стартует с отметки 1 869 000 рублей. Toyota RAV4 со 146-сильным бензиновым агрегатом, полным приводом и вариатором стоит от 1 975 000 рублей.

Таким образом, новый Jeep Compass получился немного дороже своих одноклассников, которых он, впрочем, обыгрывает в харизме и приспособленностью к бездорожью. Да и призван он скорее не конкурировать с более массовыми соперниками, а вернуть марке поклонников, потерянных после выпуска невнятной модели первого поколения. J

ИЗВЕСТИЯ iz

iz.ru
январь 2019

НА МАЛОЙ КРАСОТЕ:
УДАЛСЯ ЛИ АМЕРИКАНСКИЙ ДЖИП С ИТАЛЬЯНСКИМ ДИЗАЙНОМ

МОЖЕТ ЛИ НОВЫЙ JEEP COMPASS ПОКОРИТЬ РОССИЙСКИХ ПОКУПАТЕЛЕЙ.

Евгений Багдасаров

Улица, по которой нас вел навигатор, становилась всё уже и петляла, а впереди маячила каменная ступенька дома. Вдалеке было видно, как волновалось озеро Гарда. Пятиться назад было поздно, пришлось сложить зеркала — до кривых стен оставалось по паре сантиметров. Ступеньку Jeep Compass легко перешагнул за счет внушительного просвета и вписался под прямым углом в еще один узкий коридор. Вот почему небольшие машины востребованы в Европе. А что новый кроссовер Jeep предложит для России — разбирались «Известия».

НАПРАВЛЕНИЕ НА GRAND CHEROKEE

Первый Compass, представленный в 2006 году, был для марки Jeep дебютом в жанре «компактный кроссовер». Получился типичный представитель сегмента: независимая подвеска, подключаемый полный привод и вариатор. Вот только исполнение подкачало — слишком дешевый салон, слишком большой расход. И главное, спорный дизайн — внешность машины злопыхатели сравнивали с лягушкой или хомяком. Несколько обновлений поправили дело сделали Compass внешне похожим на Grand Cherokee и навели порядок внутри. Продажи в США пошли вверх, но в Европе и России он так и не стал популярным.

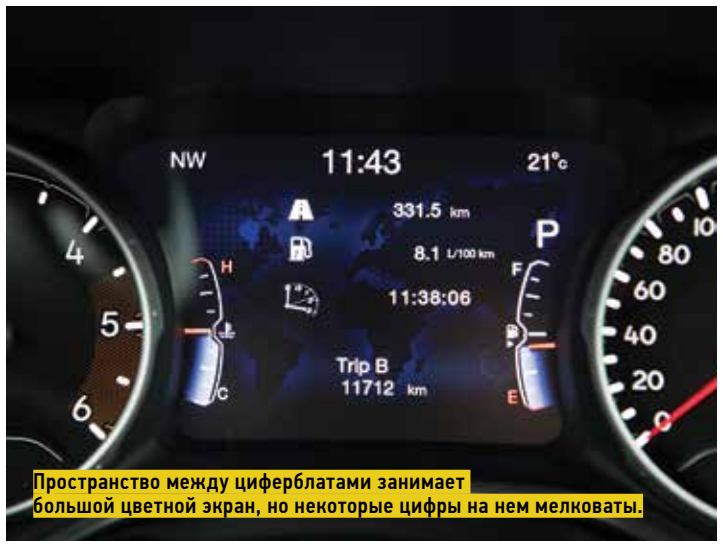
Compass нового поколения тоже копирует Grand Cherokee, но на его фоне предшественник кажется неуклюжей, грубо обработанной глыбой. После того как Jeep в составе концерна Chrysler перешел под контроль FIAT, дизайн нового кроссовера доверили итальянцам. Те рисовали маленький Grand со свойственными только им легкостью и изяществом. Они повторили все характерные черты, незаметно скруглив их или изогнув. Добавили неразрывный хромированный молдинг через боковины и корму, от зеркала до зеркала. Он визуально отделяет заднюю стойку от крыши, делая из нее хищный плавник.

В то же время фамильное сходство таково, что издалека я спутал Compass с Grand Cherokee и собрался сесть в него. Путаницу вызывает еще одна черта кроссовера: визуально он выглядит крупнее и массивнее, чем есть на самом деле. В реальности это автомобиль длиной 4394 мм, больше Qashqai, но меньше, чем VW Tiguan и Kia Sportage. При этом Compass чуть шире конкурентов, но не критично. Во всяком случае на узких итальянских улочках мы попали в сложную ситуацию всего лишь раз.

«Обман зрения» выгоден владельцу — Compass выглядит серьезным внедорожным автомобилем. На самом деле он построен на той же платформе, что и более компактный Renegade. У первого Compass был тот же брат-близнец, отличавшийся только более традиционным дизайном. В этот раз в Jeep провернули такой же фокус, но развели автомобили по сегментам и снабдили их двумя возможными для автомобиля марки Jeep вариантами внешности. Младший похож на Wrangler, старший — на Grand Cherokee.

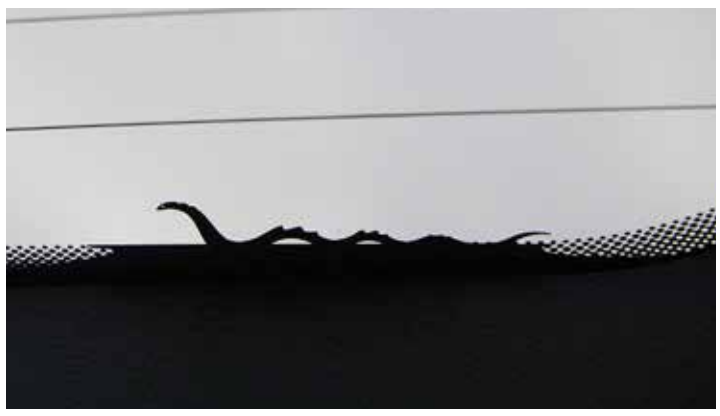
ПРОСТРАНСТВО ГАДЖЕТА

Интерьер Compass — почти как у Cherokee и Grand: массивная «трапеция», объединяющая центральные воздуховоды и крупный экран, характерный мультимедийно-климатический блок. Вот только интерьер маленького кроссовера отделан скромно и скупо — все украшательства свелись к тонким хромированным ободкам. При этом к качеству мягких округлых панелей с рельефом под крупнозернистую кожу не придерешься. Сзади обивка скромнее, что свойственно большинству массовых моделей.



Пространство между циферблатами занимает большой цветной экран, но некоторые цифры на нем мелковаты.

В России Jeep Compass стоит минимум 2 млн 49 тыс. рублей. В «базе» уже есть «автомат» и полный привод.



Эргономика, как и у других джипов, своеобразная и требует привыкания. Через некоторое время перестаешь регулировать температуру ручкой громкости, привыкаешь к обилию клавиш на руле и обширному меню мультимедийной системы.

Compass, по-видимому, считает себя модным гаджетом, поэтому подогрев руля и сидений у него помещены в раздел «Приложения». А внедорожный раздел со скучными цифрами и схемами превращен в подобие игры, где за достижения вне асфальта водитель получает специальные награды и может делиться ими в соцсетях. Впрочем, и модная акустика Beats от Доктора Дре вполне соответствует статусу гаджета. Штатная навигация хорошо разбирается в переплетении итальянских улиц, а то, что она отправила нас в расщелину между домами, — для Европы в таком маршруте нет ничего странного.

Широкие основания передних стоек, высокая панель и длинный рычаг автомата намекают, что нужно сесть высоко и с вертикальной спинкой. Валики боковой поддержки не стремятся зафиксировать тело в кресле. Предвижу, что эту особенность машины оценят полные люди.

Чудес не бывает: ощущение простора настоящих миллиметров салону не добавит. Запас перед коленями достаточный, но кроссоверы, которые Jeep считает конкурентами (Toyota RAV4 и VW Tiguan) явно просторнее. Просто потому, что они крупнее. С запасом над головами всё обстоит неплохо, хотя красивая панорамная крыша сделает потолок ниже. Багажник ожидаемо скромный — 368 л. Тем не менее проем довольно широкий, есть электропривод пятой двери и полноразмерная запаска в подполье. Нужно больше пространства? На этой случай есть Cherokee.

НЕ СЕКРЕТ, ЧТО МНОГИЕ МОДЕЛИ СПЕЦИАЛЬНО АДАПТИРУЮТ ПОД НАШИ УСЛОВИЯ. ВОТ И COMPASS ДЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА, КОТОРЫЙ «ИЗВЕСТИЯ» ВЗЯЛИ ОДНИМИ ИЗ ПЕРВЫХ, НАСТРОЕН МЯГЧЕ.

ПО СЕРПАНТИНАМ

Дизель объемом 2,0 л, несмотря на 170 сил и 350 Нм момента, везет машину нехотя и без энтузиазма. Впрочем, я вообще удивляюсь, как он не забастовал при таком-то отношении. В Европе дизельные двигатели очень невзлюбили и вообще грозятся извести. Собственно, этим объясняется сонный характер автомобиля: из-за нового более жесткого ездового цикла WLTP производители демпфируют педаль газа, а автоматы учат использовать высшие передачи. В итоге даже дизельный Touareg нужно сильно попросить, чтобы он поехал быстро. Что говорить о компактном кроссовере.

Но, как только начались горные серпантины и дорога пошла вверх, Compass поехал более напористо — у дизеля появилась тяга, и в паре с 9-ступенчатым автоматом он стал работать более слаженно.

У бензинового турбомотора объемом 1,4 л та же мощность, машину он разгоняет до 100 км/ч за те же 9,5 секунды, но делает это явно веселее. Хотя автомат по-прежнему настроен на плавное, незаметное переключение. Compass может ехать быстро, хотя как будто специально настроен грубовато, на джиповский манер. Такое впечатление, что он хочет выглядеть более внедорожным, чем на самом деле.

Это впечатление развеивают серпантины вокруг озера Гарда — здесь хорошо понятен потенциал легковой платформы, на которой построен не только Compass, но и маленький Renegade. Впрочем, для России новый кроссовер получит другие настройки.

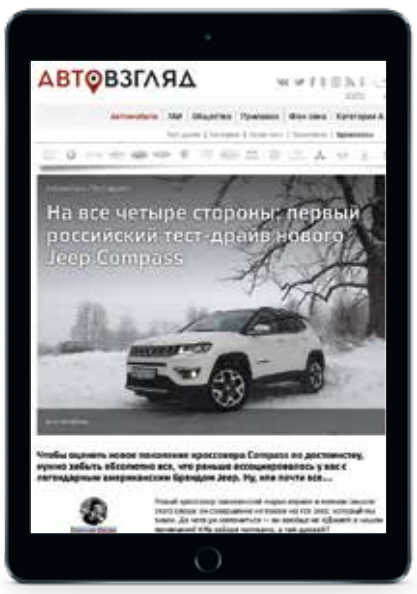
ДЖИП В ПЕРЕВОДЕ НА РУССКИЙ

Не секрет, что многие модели специально адаптируют под наши условия. Вот и Compass для российского рынка, который «Известия» взяли одними из первых, настроен мягче. И управляется не так остро, не в последнюю очередь из-за зимних шипованных шин. Кстати, шипы гудят довольно назойливо, так что «липучка» для этого автомобиля будет более подходящей.

Автомобиль по-прежнему информирует водителя о дорожных стыках, в то же время новые настройки позволяют с комфортом мчать по проселку, не разбирая дороги. Внедорожный потенциал маленького джипа впечатляет. Особенно когда переключаешь селектор системы полного привода из автоматического режима в более подходящую по ситуации «грязь». Действительно, настоящий джип.

Двигатель для российского Compass тоже свой — знакомый по моделям Renegade и Cherokee атмосферник 2,4 л. Его 150 л.с. — это необходимый минимум, кроме того, адаптивному автомату нужно время, чтобы подстроиться под более активный стиль вождения. Но всё же лучше выбрать 175-сильный вариант, доступный во внедорожном варианте Trailhawk с более продвинутой системой полного привода, увеличенным дорожным просветом и подрезанными для лучшей проходимости бамперами. Последнее будет совсем не лишним — мало ли куда заедет от радости новоиспеченный джипер. J

АВТОВЗГЛЯД



avtovzglyad.ru
февраль 2019

НА ВСЕ ЧЕТЫРЕ СТОРОНЫ

ЧТОБЫ ОЦЕНИТЬ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ КРОССОВЕРА COMPASS ПО ДОСТОИНСТВУ, НУЖНО ЗАБЫТЬ АБСОЛЮТНО ВСЕ, ЧТО РАНЬШЕ АССОЦИИРОВАЛОСЬ У ВАС С ЛЕГЕНДАРНЫМ АМЕРИКАНСКИМ БРЕНДОМ JEEP. НУ, ИЛИ ПОЧТИ ВСЕ...

Евгений Васин

Новый кроссовер заокеанской марки изумил в полном смысле этого слова: он совершенно не похож на тот Jeep, который мы знали. Да чего уж мелочиться — он вообще не «Джип» в нашем понимании! «На заборе написано, а там дрова»?

Девяностые принесли не только рыночную экономику и вселенский развал, но и множество новых понятий. «Ксерокс» — это тот, что ксерит. Любой офисный или домашний копир на Руси теперь называется ксероксом. И не важно, что на нем написано Canon или HP. Еще один хороший пример — «памперсы». Подгузник любого бренда в народе называют памперсом, хотя отношения к продукции Procter & Gamble он может и не иметь.

Точно также произошло и с маркой Jeep. Сотни прибывших на открывшийся рынок подержанных Cherokee и Grand Cherokee создали у советских граждан четкое представление о том, каким должен быть внедорожник. А наши, в свою очередь, дали всем полноприводным, комфортабельным и мощным автомобилям общее имя — «джипы». Mitsubishi, Toyota, Ford, Land Rover, Mercedes-Benz, да не важно... — все производят джипы! И так продолжается до сих пор: на посыл что, мол, приеду на «Джипе», до сих пор переспрашивают: «на каком?» И ответ запросто может быть: на Pajero, Land Cruiser или Explorer. Без уточнения марки.

За всей кутерьмой, которая последовала за девяностыми и богатыми нулевыми, марка Jeep в России несколько потерялась. Пропустив вперед сначала японские, а потом и корейские автомобили, американцы не сумели в полной мере воспользоваться былой славой. Да и поколение «вождей» под индексом WK, было уже не столь обворожительно, как WJ и не столь уважаемо, как ZJ.

Дело начало налаживаться, когда шефство над некогда популярным брендом взял богатый FIAT. Появилась новая генерация «грандов» — WK2. Машины замелькали на дороге, и народ вспомнил, что такое настоящий Jeep. Погрустили за великие моторы V8 и просторный салон, помянули «бабушкины» кресла из дубовой кожи и валкую всепрощающую подвеску,

да пошли в кассу. Все же лучшая машина — эта новая машина.

Помимо Grand Cherokee WK2 в Россию привезли и младших членов клана Jeep: хорошо знакомый нам Cherokee, европейскую плоть от плоти кроху Renegade/FIAT500X и новый кроссовер Compass. Ну какая же экспансия без старины Wrangler? Да, от одного упоминания этого имени у россиян старше тридцати начинают трястись колени и активно выделяется слюна. А вот остальные модели, помимо флагманского «Гранда», забуксовали прямо в момент знакомства: понятия «джип» и «кроссовер» не уживаются в одном предложении. И в этом, пожалуй, главная проблема соплатформенников Renegade и Compass: в салоны марки Jeep приходят за джипами.

А напрасно. Jeep Compass — автомобиль любопытный, незаслуженно лишенный внимания. За визуально

привлекательной внешностью «маленького гранда» скрывается действительно интересный кроссовер, которому по плечу удовлетворить потребности абсолютного большинства.

Специально для «встречающих по одежке» его интерьер и экстерьер, изначально стильный и привлекательный, украсили целой россыпью «бантиков», напоминающих о всеобъемлющей легендарности марки. Знаменитый эскиз фирменной решетки радиатора встречается повсеместно, даже на обратной стороне крышки багажника. Слово Jeep, как напоминание о материальном благосостоянии владельца, есть не только на эстетично сформованных креслах переднего ряда, но и на зеркалах заднего вида. Просторная галерка, добротная шумоизоляция, современная мультимедийная система — все при нем! Отчего же на дорогах-то не видать?

После «статического изобилия» око раз за разом утыкается в перенасыщенную цветами подсветку различных индикаторов и кнопок: на одной только приборной консоли более пяти различных цветовых решений. А ведь есть еще 8,4-дюймовый экран фирменной мультимедиа Uconnect, где представлена вся известная миру палитра. В погоне за молодежной аудиторией дизайнеры перестарались, или это европейские модные тенденции во всей красе?

Безусловно, перед нами уже плод автомобильной индустрии Старого Света — от Америки здесь нет ничего. Кроме идеальной по фактуре и устройству «баранки»: поклонники старой школы Jeep наверняка оценят клавиши на обратной стороне руля, отсылку к тем, старым «Джипам». Нащупав их, невольно тянешься к основанию «штурвала» в поиске «аварийки»: увы, сигнал внеплановой остановки и, по совместительству, благодарности переехал на центральную консоль.

Зато стереосистема Beats верна традициям: басы, Боже, какие тут басы! Можно никуда не ездить, а просто запереться внутри и насладиться музыкальным творчеством, от которого не покраснел бы и старик «Гранд». Когда-то, в другой жизни, на Jeep ставили стерео Infinity с CD-чейнжером, сабвуфером и, конечно, кассетной декой в головном устройстве. В «живом» состоянии этот тандем мог свести с ума даже отчаянного меломана. Новинка своему предку в этом вопросе не уступит: «играет» кроссовер отменно, ведь «саб», как и раньше, предустановлен по умолчанию.

Пора захлопнуть плотную и тяжелую дверь и завести недопустимо экономичный и малообъемный для «Джипа» двигатель, дав Compass шанс показать себя на дороге. Тяжелый информативный руль приятно лежит в руках, подогревы всего и вся быстро справляются с последствиями февральского ветра, а педали доставляют невиданные джиповодам старой школы эмоции: машина откликается на посыл мгновенно, ускоряется и тормозит. Раньше от «Джипа» такой отзывчивости было не дождаться!

А еще, оказывается, младшего 150-сильного бензинового мотора, объемом 2,4-литра, в городе — более, чем достаточно. Вулканического эффекта легендарной V-образной «восьмерки», конечно, нет, но машина бодра и «легка на подъем». Передачи переключаются незаметно, а разгон чувствуется не только «глазами», но и спиной. Соизмеримо по эффективности ехала старая рядная «шестерка» объемом 4 литра, которую ставили на Jeep примерно со времен Вселенского потопа. Новый Compass в городе редко когда «выезжает» из десятки, тогда как его предок запросто сжигал и 20, и 30 литров горючего.

В толчее мегаполиса «Джип» ведет себя совсем по легковому: лавирует в потоке, быстро ускоряется и мгновенно останавливается. Он готов к жизни в «каменных джунглях». Дуга — вселенское несчастье для старых Jeep, которые могли задорно ехать только по прямой — больше не вызывает вопросов.

Машина уверенно проходит испытание, бодро берет покрытые льдом подъемы и спуски. Еще одна веха в инженерии Jeep — чистые боковые стекла. Вот уж поистине достижение! Даже в самую слякотную пору, когда снежная каша мановением руки градоначальника смешивается с реагентом, нет необходимости выйти и протирать заляпанные амбразуры.

Обе представленные в России версии «Компаса» наделены полным приводом и автоматической 9-ступенчатой коробкой передач. А вот вариации двигателя есть. Два бензиновых 2,4-литровых мотора выдают разную мощность: тестовый Limited «козыряет» 150 силами, а комплектация Trailhawk может похвастать уже 175-ю. За внедорожную версию придется заплатить 2 459 000 рублей, тогда как стартовая отметка для «гражданской» модификации начинается с отметки в 2 149 000 рублей.

Новый Jeep Compass вызывает исключительно положительные эмоции, справляется с ежедневной нагрузкой и не кусается на первоначальном этапе покупки. Однако на дорогах и улицах страны его «днем с огнем» не сыскать. Причина проста: уж больно короток, особенно в формате пятилетнего кредита, путь от это симпатичного и современного кроссовера до его старшего и куда более именитого собрата — Jeep Grand Cherokee. А это уже совсем другие эмоции. J

В ТОЛЧЕЕ МЕГАПОЛИСА «ДЖИП» ВЕДЕТ СЕБЯ СОВСЕМ ПО ЛЕГКОВОМУ: ЛАВИРУЕТ В ПОТОКЕ, БЫСТРО УСКОРЯЕТСЯ И МГНОВЕННО ОСТАНАВЛИВАЕТСЯ. ОН ГОТОВ К ЖИЗНИ В «КАМЕННЫХ ДЖУНГЛЯХ». ДУГА — ВСЕЛЕНСКОЕ НЕСЧАСТЬЕ ДЛЯ СТАРЫХ JEEP, КОТОРЫЕ МОГЛИ ЗАДОРНО ЕХАТЬ ТОЛЬКО ПО ПРЯМОЙ — БОЛЬШЕ НЕ ВЫЗЫВАЕТ ВОПРОСОВ.

ТЕСТ-ДРАЙВ JEEP COMPASS TRAILHAWK 2019

ИМЕТЬ ДЕЛО С МАРКОЙ JEEP ВСЕГДА БЫЛО ИНТЕРЕСНО. А С ПОЯВЛЕНИЕМ НОВОГО COMPASS СТАЛО ИНТЕРЕСНО ВДВОЙНЕ. С НИМ МОДЕЛЬНАЯ ЛИНЕЙКА ПРИОБРЕЛА ЛОГИЧЕСКИ ЗАКОНЧЕННУЮ КРАСОТУ.

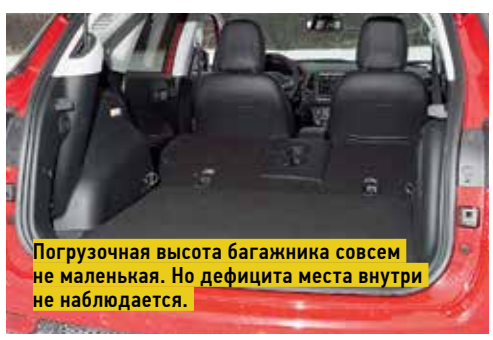
Илья Фишер

4r.ru
январь 2019

Не подумайте, что новый Compass создан из сплошных достоинств, и мы намерены пропеть ему хвалебный гимн. Не скроем, красавчик производит впечатление. А в присутствии топовой внедорожной модификации Trailhawk (от 2 419 000 руб.) в роскошном красно-черном «смокинге» сохранять объективность трудно. Только ленивый еще не констатировал, что Compass выглядит как уменьшенный в размерах Grand Cherokee.

Чтобы понять, каким калибром будет палить новичок, мы заныряли в прайс-листы конкурентов. Выяснилось, что базовый Compass за 2 млн рублей с мотором 2.4 (150 л.с.) оказался на три сотни тысяч дороже 150-сильных Mazda

Тайник под подушкой переднего пассажирского кресла — примета версий Trailhawk всей модельной линейки Jeep.



Погрузочная высота багажника совсем не маленькая. Но дефицита места внутри не наблюдается.

Адаптивный круиз-контроль и возможность управлять всеми функциями голосом вошли в так называемый «пакет хороших манер» любого уважающего себя автомобиля. Медиасистеме с дисплеем диагональю 8,4 дюйма можно предпочесть гаджет попроще — 7-дюймовый. Красную прострочку нигде, кроме версии Trailhawk, вы не получите. Кстати, список опций чрезвычайно широк и гибок. Можно сэкономить.

CX-5 и VW Tiguan. Тогда как сверху, с дистанцией все в те же несколько сотен тысяч, плотно нависли 180-сильный Audi Q3 и 192-сильный BMW X1.

ТЕ ЖЕ ПЛЮС «КАМНИ»

У нас топовая внедорожная модификация Trailhawk с оптимизированной геометрией кузова и роскошным набором опциональных премиум-пакетов. Под капотом 2,4-литровый атмосферник уже на 175 сил и новый 9-ступенчатый автомат — тандем, в теории не оставляющий шансов конкурентам с капризными низкообъемными турбомоторами, DSG и вариаторами. Испытать катарсис от энергии разгона тут не выйдет. Но комплексовать не будете. Все происходит пусть и без надрывных истерик, но очень убедительно. Без рывков со стороны трансмиссии или срыва оси.

«Пощупать» педаль газа нам удалось и на бездорожье. У 150-сильных модификаций Longitude и Limited внедорожный потенциал пониже: помимо принудительной блокировки муфты, есть несколько режимов системы стабилизации, имитирующей межколесные блокировки — снег, песок и слякоть. В нашем же распоряжении имеется помощник при спуске, «понижающая» первая передача и дополнительный режим «камни». Хотя английское слово rock можно трактовать по-разному. Так вот, с присыпанной первым снежком «пересеченкой» Trailhawk разделался играючи. Хотя тут были и перепады высот, и неприятные скользкие уклоны. Электроника старается вовсю.

ПОД КАПОТОМ 2,4-ЛИТРОВЫЙ АТМОСФЕРНИК УЖЕ НА 175 СИЛ И НОВЫЙ 9-СТУПЕНЧАТЫЙ АВТОМАТ — ТАНДЕМ, В ТЕОРИИ НЕ ОСТАВЛЯЮЩИЙ ШАНСОВ КОНКУРЕНТАМ С КАПРИЗНЫМИ НИЗКООБЪЕМНЫМИ ТУРБОМОТОРАМИ, DSG И ВАРИАТОРАМИ. ИСПЫТАТЬ КАТАРСИС ОТ ЭНЕРГИИ РАЗГОНА ТУТ НЕ ВЫЙДЕТ. НО КОМПЛЕКСОВАТЬ НЕ БУДЕТЕ. ВСЕ ПРОИСХОДИТ ПУСТЬ И БЕЗ НАДРЫВНЫХ ИСТЕРИК, НО УБЕДИТЕЛЬНО.

Понравилась и подвеска. Compass не в тренде. Модным нынче зубодробительным настройкам конкурентов он противопоставил длинноходную подвеску (170 мм спереди, 200 — сзади). На трассе ее собранности хватает, чтобы не чувствовать себя яхтсменом. А на бездорожье комфортнее не придумаешь. Кстати, помогает и плотная посадка за рулем. Кресло по бокам надежно обнимает тело.

Подлокотник мал, но стоит на месте. Тогда как препятствий, чтобы быстро орудовать органами управления, никаких. Да и какие там органы? Руль, селектор режимов 4x4 и все? Салон продуман хорошо, хотя в плане дизайна и хайтека многие конкуренты уже ушли вперед.

EURO NCAP УТЕРЛИ НОС

Зато в «цифре» Compass подтянулся. Даже, как говорят пацаны у турника, легко сделал выход силой. Все нынешние электронные придумки, позволяющие полагать, что вы находитесь в безопасности, имеют место. Стоят, правда, весьма солидных денег, но в испытательный ангар, где проводят тесты по методике Euro NCAP, Compass сможет теперь открывать дверь ногой. А то, что не все цифровые прелести работают идеально — не беда. Идеально в России, кроме коррупционных схем, ничего не работает.

Тогда почему бесключевой доступ американского по сути автомобиля, собранного, к тому же, в Мексике, должен отпирать дверь по первому требованию? Кто сказал, что электронный ручник, добровольно отпустит машину при малейшем нажатии на газ? К тому же между Россией и США нет официального договора о том, что созданный ими адаптивный круиз-контроль, прекрасная вещь в столичных пробках, при автоматической остановке автомобиля не требуется «будить» нажатием на газ. Нажмете, нога не отсохнет…

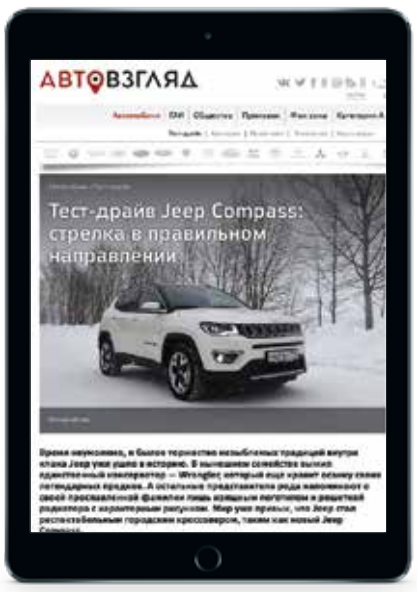
Словом, вы уже поняли, что машина производит впечатление, и нам она приглянулась. Другое дело, что не имея в кармане 2,5 млн рублей, такую не купить. Так что цена, пожалуй, остается ее самым главным и решающим недостатком. J

СТРЕЛКА В ПРАВИЛЬНОМ НАПРАВЛЕНИИ

ВРЕМЯ НЕУМОЛИМО, И БЫЛОЕ ТОРЖЕСТВО НЕЗЫБЛЕМЫХ ТРАДИЦИЙ ВНУТРИ КЛАНА JEEP УЖЕ УШЛО В ИСТОРИЮ. В НЫНЕШНЕМ СЕМЕЙСТВЕ ВЫЖИЛ ЕДИНСТВЕННЫЙ КОНСЕРВАТОР — WRANGLER, КОТОРЫЙ ЕЩЕ ХРАНИТ ОСАНКУ СВОИХ ЛЕГЕНДАРНЫХ ПРЕДКОВ. А ОСТАЛЬНЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ РОДА НАПОМИНАЮТ О СВОЕЙ ПРОСЛАВЛЕННОЙ ФАМИЛИИ ЛИШЬ ИЗЯЩНЫМ ЛОГОТИПОМ И РЕШЕТКОЙ РАДИАТОРА С ХАРАКТЕРНЫМ РИСУНКОМ. МИР УЖЕ ПРИВЫК, ЧТО JEEP СТАЛ РЕСПЕКТАБЕЛЬНЫМ ГОРОДСКИМ КРОССОВЕРОМ, ТАКИМ КАК НОВЫЙ JEEP COMPASS..

Денис Халфин

АВТОВЗГЛЯД



avtovzglyad.ru
февраль 2019

Впрочем, ностальгировать и брюзжать на эту тему уже поздно, да и бесполезно. Если принять правила игры современного автопрома, то легко согласиться, что развитие модельного ряда Jeep благополучно продолжается и далеко не в самую худшую сторону. В этом можно убедиться, познакомившись с последним поколением Jeep Compass. По крайней мере позитивные изменения уж точно будут очевидны для тех, кому довелось эксплуатировать автомобиль предыдущей генерации.

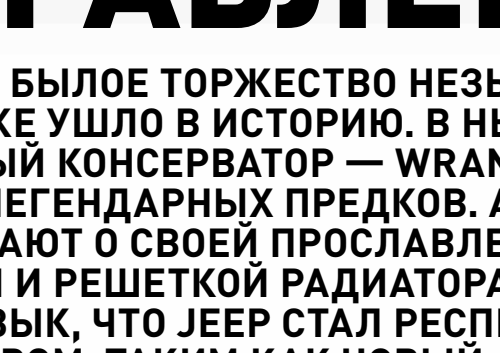
Предшественник держался на мировом рынке более десяти лет и пережил единственный рестайлинг. Но в обоих вариантах первого «Компасса» было спорно все — и внешность, и характер. В то время как новая версия, построенная на общей платформе с Renagade, не только выглядит привлекательнее, но и радует своим сговорчивым характером и адекватным поведением.

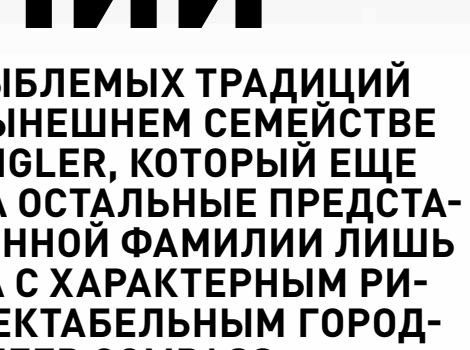
О ВКУСАХ НЕ СПОРЯТ

Глядя на экстерьер нынешнего Jeep Compass, полностью соглашаешься с известным выражением: «о вкусах не спорят». С дизайнерами из концерна Fiat Chrysler Automobiles действительно не возникает желания спорить о вкусах, потому что к самодостаточной внешности этого персонажа, придраться совсем трудно, да и незачем — здесь все на своих местах. Да, интеллигентного вида крепыш сильно напоминает старших собратьев Cherokee и Grand Cherokee, но от этого он не выглядит менее гармонично и респектабельно.

ПОЛНОЕ СПОКОЙСТВИЕ

Салон Compass также во многом схож с интерьером Cherokee. Дизайнеры обошлись без вычурного хайтека и нарочитого консерватизма, в результате





декор излучают предельное спокойствие и глаз ничем не мозолит. Что касается эргономики, то скажем прямо — здесь не все идеально: спидометр явно перегружен разметкой; не очень удобно расположен блок климат-контроля в нижней части центральной консоли; чтобы отрегулировать температуру необходимо целиться в кнопки пальцем, отвлекаясь от дороги. Традиционные кругляши были бы к месту.

Не слишком гостеприимной оказались коротковатая подушка водительского сидения, хотя к широкой спинке претензий нет. Впрочем, все эти мелочи совсем некритичны, к ним можно привыкнуть и с этим легко ужиться, тем более здесь еще есть на что обратить внимание.

Например, не возникло никаких недомолвок с интрефейсом умной мультимедийной системы Uconnect четвертого поколения, с которой приходилось общаться через красивый и предельно отзывчивый интерактивный экран диагональю 8,4 дюйма.

Задний диван отличается удобным профилем, и с комфортом здесь проблем нет, хотя не исключено, что рослым пассажирам будет тесновато в ногах. Зато к их услугам откидной подлокотник, отдельные воздуховоды, USB-портал и розетка. Объем багажника у кроссовера составляет 368 л, и это далеко не выдающийся параметр в классе.

ТИГРОВАЯ АКУЛА

Кто-то и не подозревает, что внутри Jeep Compass притаилась тигровая акула — Tigershark. Именно так называется бензиновый мотор объемом 2,4 л мощностью 150 л. с., которым укомплектован тестовый автомобиль. В паре с ним работает девятиступенчатый «автомат», и слаженная работа этого тандема откровенно порадовала — «Компасс» двигается со знанием дела, а управлять им — одно удовольствие.

Инженеры на совесть постарались не только с шумоизоляцией, но и адекватно настроили руль и обеспечили сбалансированную работу подвески. Кроссовер предельно предсказуем в любых режимах движения, он охотно подстраивается под различную манеру вождения, и демонстрирует на удивление стабильное поведение на дугах и скоростных поворотах.

Темпераментный разгон дает повод сомневаться, что местная «тигровая акула» заряжена всего 150 лошадями. Тяги под педалью газа хватает за глаза, коробка работает как секундомер, энергоемкая подвеска неровности асфальта отрабатывает на «отлично» — одним словом, стрелка у этого «Компаса» на месте и держит самый правильный курс.

КТО-ТО И НЕ ПОДОЗРЕВАЕТ, ЧТО ВНУТРИ JEEP COMPASS ПРИТАИЛАСЬ ТИГРОВАЯ АКУЛА — TIGERSHARK. ИМЕННО ТАК НАЗЫВАЕТСЯ БЕНЗИНОВЫЙ МОТОР ОБЪЕМОМ 2,4 Л МОЩНОСТЬЮ 150 Л. С., КОТОРЫМ УКОМПЛЕКТОВАН ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ. В ПАРЕ С НИМ РАБОТАЕТ ДЕВЯТИСТУПЕНЧАТЫЙ «АВТОМАТ», И СЛАЖЕННАЯ РАБОТА ЭТОГО ТАНДЕМА ОТКРОВЕННО ПОРАДОВАЛА

На российском рынке уже в базовой версии кроссовер укомплектован системой полного привода Active Drive с отключаемой задней осью и функцией Selec-Terrain с четырьмя режимами движения Auto, Snow, Mud и Sand.

Гены предков напоминают о себе клиренсом в 208 мм, короткими свесами и энергоемкой внедорожной подвеской. О своем происхождении он уверенно напомнил на кочках и ямах припорошенной снегом грунтовки. «Компасс» легко форсировал сугробы (хоть и не слишком глубокие) и не терялся на скользком покрытии.

Это явно мужской автомобиль, готовый прописаться не только в каменных джунглях, но и далеко за городом в условиях умеренного бездорожья. Jeep Compass станет надежной и комфортной крепостью, например, для активной и непоседливой фермерской семьи. Особенно, если она готова платить за логотип легендарной марки.

На нашем рынке модель предлагается с богатым списком оснащения по стартовой цене 2 149 000 рублей. Топовый вариант Compass Trailhawk со 175-сильным мотором и повышенным внедорожным потенциалом обойдется минимум в 2 459 000 рублей. J

БРЕМЯ ИНДЕЙЦА:
CHEROKEE СНОВА НЕ ПОХОЖ НА ПРЕДЫДУЩУЮ МОДЕЛЬ

ВСТАЛ ЛИ РЕСТАЙЛИНГОВЫЙ JEEP НА ПУТЬ ИСПРАВЛЕНИЯ.

Евгений Багдасаров

ИЗВЕСТИЯ iz
iz.ru
январь 2019

«Не допускайте, чтобы вас видели в обществе полицейских», — гласит одна из заповедей коза ностра. Тем временем по главной площади сицилийского города Катания на новом Jeep Renegade разъезжает шеф полиции, и золотые листья на воротнике его мундира слепят туристам глаза. По той же мафиозной логике родственник полицейского не может стать членом коза ностра, а значит, у нового Jeep Cherokee нет ни единого шанса остаться на темной стороне. Да и лицо у него теперь слишком доброе. Поможет ли рестайлинг начать «индейцу» новую жизнь, разбирались «Известия».

Марка Jeep всегда отличалась консерватизмом, однако представленный в 2013 году в Нью-Йорке Cherokee серии KL вызывал ассоциации с улыбкой инопланетянина из «Людей в черном». Это сейчас, спустя несколько лет, можно сделать вывод, что дизайн авторства Грега Хауэлла просто опередил свое время. Двухэтажной оптикой сейчас никого не удивить — она есть на нескольких моделях Citroen, в том числе и на неизвестном в России «Кактусе», на Skoda Kodiaq и новом Hyundai Santa Fe. Даже Nissan Juke, несмотря на очень спорную внешность, выпускается до сих пор практически в неизменном виде.

ПОПУЛЯРНОСТЬ ВОПРЕКИ

Каждый новый Cherokee не похож на предыдущий, что неудивительно — это самая передовая модель марки, познакомившая преданных поклонников Jeep с такими достижениями автопрома, как независимая подвеска и несущий кузов. Исключение составляет модель серии KK, продававшаяся в США под именем Liberty, — квадратный старомодный дизайн и не самая современная техника. Возможно, поэтому она оказалась непопулярной, в Jeep упоминают эту машину вскользь и в отличие от других поколений не пригласили на «вечеринку» в честь обновленного Cherokee. Кстати, с этим, по-видимому, и был связан дизайнерский экстремизм — побыстрее забыть этот старый хлам. Тем более что между двумя поколениями Cherokee была огромная пропасть. Новое поколение представляло собой кроссовер с несущим кузовом, полностью независимой подвеской и подключаемой задней осью. И, что важно, неплохо оснащенный и с качественным интерьером. При этом некоторые версии сохранили пониженную передачу и выдающиеся внедорожные качества.

Странный дизайн в основном невзлюбили журналисты, сделав его мишенью для тренировки остроумия. Но препятствием для американских покупателей он не стал. Тем более что у Jeep получился неплохой автомобиль. У себя на родине Cherokee очень скоро вошел в десятку самых популярных кроссоверов компактного сегмента. Китайцам он тоже понравился, а на европейском хотя и улучшил результаты, но продажи оказались мизерными — 10–12 тыс. против 200 тыс. в США. Для самого быстрорастущего бренда в Европе, каким стал Jeep, перейдя под крыло Fiat, ситуация ненормальная. А когда спрос на Cherokee пошатнулся и в Америке, стало понятно, что нужны перемены.

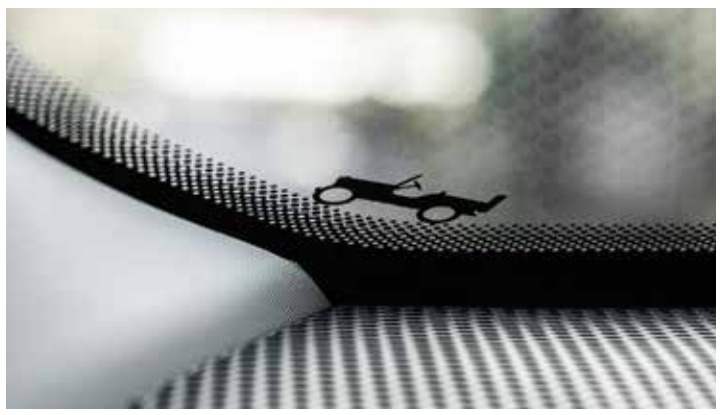
РЕВОЛЮЦИОНЕРКА ИРИНА

В то время, когда стиль Cherokee почти стал нормой, в Jeep решили отыграть назад и сделать внешность этой модели более привычной. Рестайлингом занималась Ирина Завацкая, редкий случай, когда автомобильный дизайнер — женщина. В США Ирина переехала в возрасте 15 лет из Душанбе, так что ее можно с оговоркой считать нашей соотечественницей. А прославилась работой над большим минивэном Chrysler Pacifica.

Двухэтажная передняя оптика в прошлом, вместо нее Cherokee получил единые и непривычно длинные фары. Попутно был наведен порядок на корме — фонари получили светодиодные полоски, багажная дверь — нишу под регистрационный номер. Новый бампер сделал машину визуально шире, и в целом она смотрится гармоничнее.

АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ СМАРТФОНА

Все остальные нововведения вряд ли вызовут споры. К интерьеру



и так не было претензий, но теперь его отделку сделали более качественной — новый мягкий пластик, тусклые хромированные накладки. Самое большое изменение — переделанная ниша под центральной консолью, теперь в нее удобно класть смартфон.

Мультимедийная система поддерживает Apple Car Play и Android Auto. Помните давнюю историю о том, как американские хакеры получили контроль над машиной через систему Uconnect? Теперь она надежно защищена от взлома, утверждают представители марки.

К совмещенному мультимедийно-климатическому блоку придется привыкать. Хочешь отрегулировать температуру, а крутишь ручку громкости. Плюс подогрев сидений и руля активируется через тачскрин — непонятно, будет ли это хорошо работать в мороз. Кресла не стискивают боковой поддержкой, посадка удобная, благодаря профилю спинке и вертикальной регулировке поясничного подпора. Разве что не хватает сдвигаемого центрального подлокотника между передними сиденьями — некоторым пассажирам он коротковат.

Из багажника убрали «полотенцесушитель» — странную штуковину, служащую для фиксации сумок. Боковины отделения сделали менее пухлыми, его объем вырос до 570 л. И еще нашлось место для сабвуфера. Если сдвинуть задний диван до упора, потеснив пассажиров, то можно получить 765-литровый багажник.

ЛЕГЧЕ И ТОЧНЕЕ

Рестайлинговая машина сбросила почти центнер благодаря композитной задней двери и большему проценту высокопрочных сталей в конструкции. Кузов стал жестче на кручение, что должно благоприятно повлиять на безопасность при столкновениях и управляемость. Кстати, над управляемостью инженеры поработали дополнительно, хотя Cherokee и раньше слыл самым легковым из Jeep. Сейчас же он легко и непринужденно проходит узкие повороты между домами и точно повторяет хитрую вязь серпантинов. Для кроссовера с серьезным дорожным просветом очень неплохо.

Как и любой современный автомобиль, рестайлинговый Jeep Cherokee получил кучу электронных помощников, следящих за разметкой, слепыми зонами, угрозами столкновения с автомобилями и пешеходами. Адаптивный круиз-контроль по-прежнему включается двумя кнопками, но работает не в пример лучше, чем на Grand Cherokee, и не отключается при стоянии в пробке. Девятиступенчатый «автомат» в паре с дизелем должен переключаться часто, но — спасибо новой прошивке — делает это часто и не заметно. А 190-сильный мотор не досаждает шумом и вибрацией — салон изолирован.

ОФФ-РОУД ПО-СИЦИЛИЙСКИ

Сицилия удивила обилием свалок с горами мусора, вооруженными до зубов военными патрулями, запустением в крупных городах и фермерами, работающими в поле в снежно-белых одеждах. Масштабными бетонными развязками при небольшом трафике и безумным стилем местных водителей — без разницы, пилотируют они старый Fiat или грузовик. Электронные помощники, спасибо. В паре ситуаций вы здорово меня выручили.

Что не удивило — это отсутствие в Сицилии серьезного бездорожья, на котором Cherokee смог бы показать свои выдающиеся качества. У нас автомобили в топовых комплектациях Limited и Overland, в них система полного привода продвинутая, с пониженной передачей, что для современных кроссоверов редкость. Такие и на Этну заберутся без труда, но для нас внедорожный маршрут ограничился неровным полем возле какой-то фермы и небольшими подъемами и спусками. Естественно, его можно было пройти без хитроумных режимов трансмиссии и ассистента помощи при спуске — кстати, здесь он работает только при включении «понижайки».

Позже в горах, где вдоль до сих пор тянутся каменные изгороди, мы нашли достаточно неровную дорогу с острыми скальными обломками. Но ее Cherokee практически не заметил, как ранее не замечал ямы и стыки на асфальте.

МОТОРЫ И ЦЕНЫ

Всеядная подвеска пригодится Cherokee в России. К нам он приехал только с хорошо знакомыми бензиновыми моторами — 4-цилиндровым 2,4 л мощностью 177 л.с. и 6-цилиндровым 3,2 л мощностью 272 л.с. Силовой агрегат V6 — на кроссоверах редкость и должен понравиться тем, кто хочет старый добрый «американский» мотор в сравнительно компактной машине. Вот только его мощность невыгодна с точки зрения налогов.

Да и цены на рестайлинговый Cherokee ощутимо выше одноклассников — он оказался аккурат между массовыми среднеразмерными кроссоверами и премиальными. Ценник стартует от 2 млн 255 тыс., но это будет переднеприводный вариант в скромной комплектации. Полный привод предлагается за 2 млн 699 тыс. рублей, и то это будет обычная для кроссоверов система с подключаемой задней осью, без понижающей передачи. Такой же полноприводной трансмиссией Jeep Active Drive I комплектуются и топ-версии Limited и Overland с моторами V6, они стоят свыше 3 млн рублей.

В ТО ВРЕМЯ, КОГДА СТИЛЬ CHEROKEE ПОЧТИ СТАЛ НОРМОЙ, В JEEP РЕШИЛИ ОТЫГРАТЬ НАЗАД И СДЕЛАТЬ ВНЕШНОСТЬ ЭТОЙ МОДЕЛИ БОЛЕЕ ПРИВЫЧНОЙ.

КАК НАСЧЕТ БЕЗДОРОЖЬЯ?

Вариант Jeep Active Drive II с «понижайкой» и дизелем — как раз на таких машинах мы и ездили по Сицилии — для России пока не подтвержден. Единственная версия с внедорожной трансмиссией Active Drive Lock — пониженная плюс задняя блокировка плюс режим «Камни» — предлагается в варианте Trailhawk. Этот Cherokee еще отличается неокрашенными и подрезанными для лучшей геометрической проходимости бамперами, а также увеличенным дорожным просветом. Такой автомобиль с мотором V6 стоит 3 млн 99 тыс. рублей.

Превратившись из внедорожника в легковой автомобиль, Cherokee остался настоящим джипом, во всяком случае в старших комплектациях. Словно член мафии, он по-прежнему следует неписаному своду правил. Возможно, в нем недостаточно новомодных электронных штуковин, зато с механикой порядок. Хочешь быстро ехать — бери большой мотор. Хочешь на бездорожье — бери версию Trailhawk, как раз один из таких автомобилей мы видели во время путешествия по легендарным джиперским трассам в США. Хочешь возить тяжелые прицепы с лодкой или автодомом — заказывай спецпакет для буксировки с улучшенным охлаждением «автомата» и двигателя. Подход, может, и устаревший, но основательный. J

ВЫХОДНЫЕ НА «ДЖИПЕ»: ТАЙНЫ ВОЛОКОЛАМСКОГО ШОССЕ

РУКОТВОРНЫЕ МОЛНИИ И ГОРОД-ПРИЗРАК, МАСОНСКАЯ МИСТИКА И ЛАМПОЧКА ИЛЬИЧА, ТЕЩИНЫ ПОСИДЕЛКИ ПУШКИНА И ВОЕННЫЕ ЗАГАДКИ — ВСЕ ЭТО УЛОЖИЛОСЬ В 140 КМ И ОДИН ДЕНЬ ПУТЕШЕСТВИЯ НА ЗАПАД ОТ МОСКВЫ.

auto.mail.ru
январь 2019

Автомобиль — Jeep Cherokee Overland 3.2 V6 AWD
Длина маршрута (туда — обратно) — 290 км
Расход 95-го бензина — 12,4 л/100 км
Время в дороге — 10-12 часов

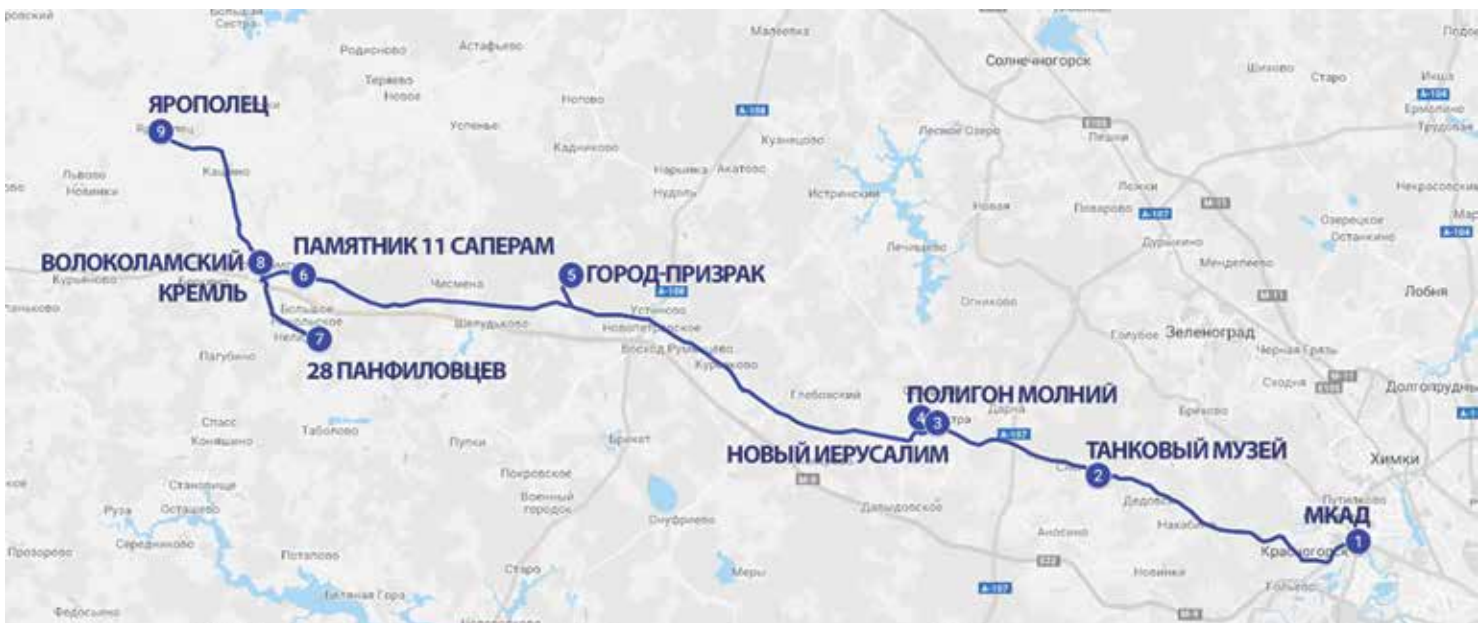
Все ведущие — как стимул отправиться на все четыре стороны. Странно покупать полноприводный кроссовер или внедорожник, чтобы изо дня в день мариновать его в дорожных заторах, изредка балуя «страшными» препятствиями вроде сугроба во дворе или колеи на МКАД. Для тех, кто мыслит шире и не забыл, что универсальный автомобиль — это прежде всего свобода передвижения, мы решили подготовить своеобразный компас путешествий выходного дня. Выезжая из Москвы на север и юг, запад и восток, будем рассказывать об интересных местах, куда можно сорваться на повседневной машине без специальной подготовки — в режиме сел-поехал. Поможет нам в этом обновленный Jeep Cherokee с 3,2-литровым мотором V6 (272 л.с.) и девятиступенчатым автоматом, ведь у наследника армейского ветерана «Виллиса» дух приключений должен быть прописан в генах. А начнем с, пожалуй, самого богатого на разноплановые тайны Волоколамского шоссе.

ЛЕНИНО — СНЕГИРИ: ДЫРЯВЫЙ V«ТИГР» БЕЗ КЛЫКОВ

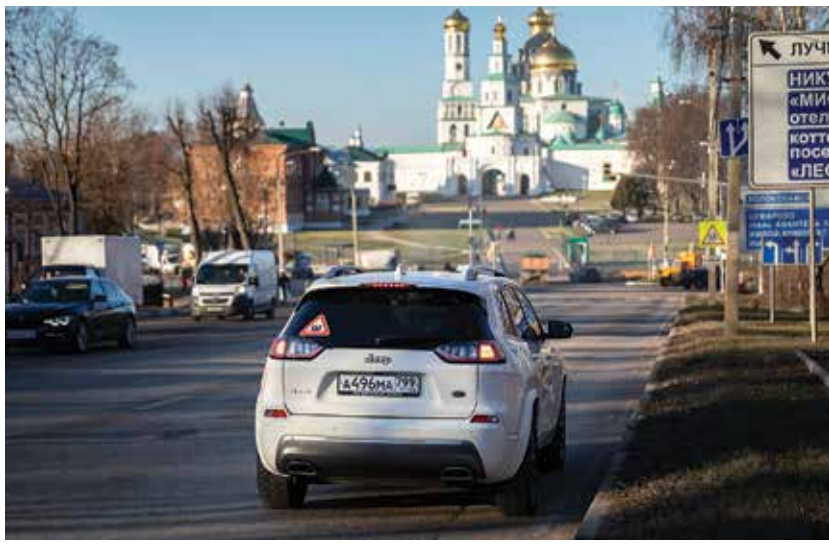
Пробочную «Волоколамку», сжатую тисками ипотечных гетто-новостроек и исторической малоэтажной населенкой с ограничением скорости 50 км/ч, водители не жалуют с тех пор, как открылась после реконструкции скоростная трасса М-9 «Балтия». Удобно: по идущей параллельно безсветофорной магистрали Московскую область пронзаешь на раз-два. Вот только предложить путешественнику такой быстрый путь — все равно что загнать в уши меломану трек с телефона вместо композиции с олдскульной грампластинки. Атмосфера не та.

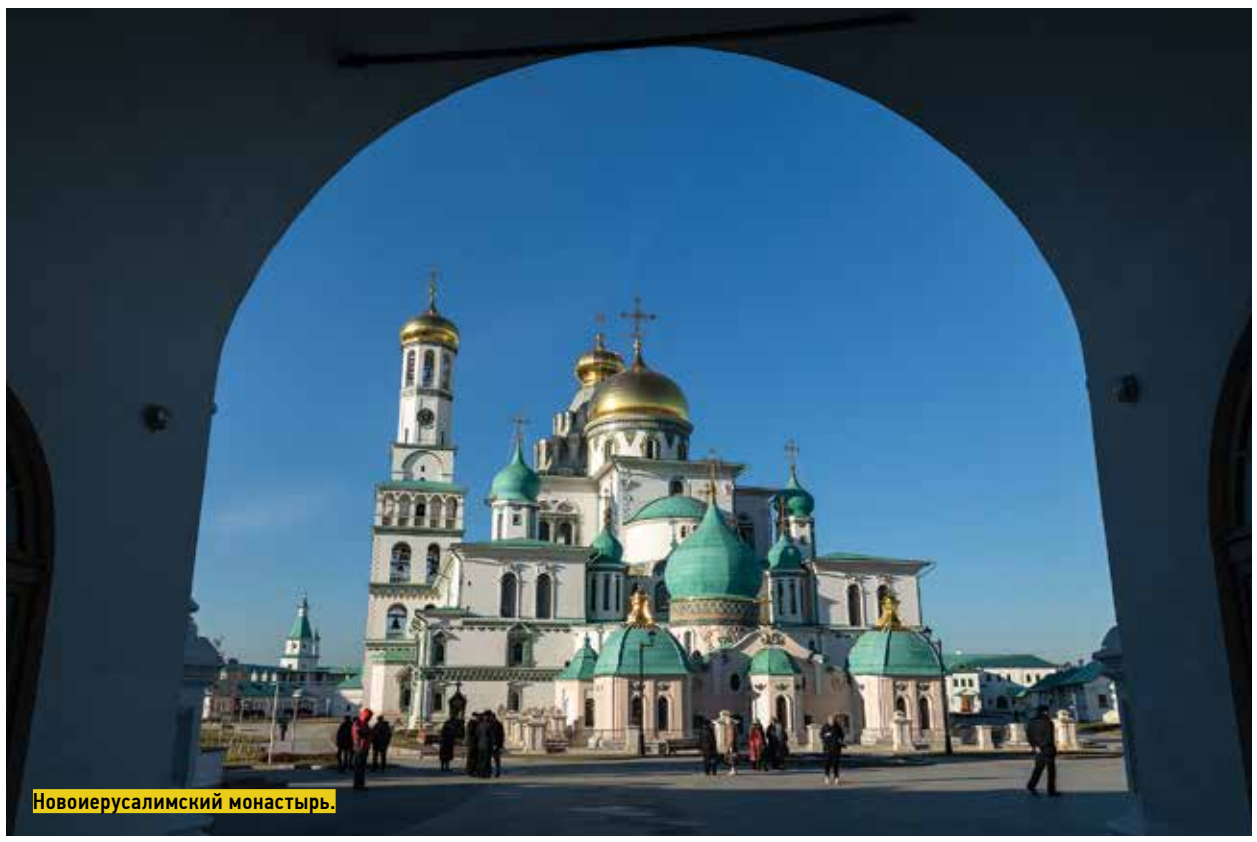
На «Новориге» не увидеть зубцов Кремлевской стены и противотанковых надолбов высотой с дом. На 42 км Волоколамского шоссе они символизируют последний рубеж обороны 78-й стрелковой (позднее — 9-й гвардейской) дивизии, в составе 16-й армии Рокоссовского, прикрывавшей Москву в ноябре кровавого 1941 года. Несмотря на помпезность, этот мемориал воинам-сибирякам имел шансы так и остаться одним из многих массовых памятников защитникам столицы. Однако стараниями энтузиастов на стыке поселков Ленино и Снегири вырос полноценный комплекс боевой славы жителей Истринского района Подмосковья в войнах 20 века: от Великой Отечественной до Афгана и Чечни ***(координаты — 55.881483, 37.054190)***. Есть здесь даже памятник военным девушкам-регулировщицам, образ которых прочно ассоциируется с поверженным Берлином.

Но прежде всего сюда стоит заглянуть ради интересной коллекции танков и артиллерии. Потрепанная техника замерла на поле, словно бой закончился только что. Жуткая в своей жизненности инсталляция, особенно эпичная в туманном рассвете и огненных лучах заката, сложилась стихийно: ограждений у экспонатов нет, а сотрудники музея давно махнули рукой на желающих забраться на броню — кое-где даже люки не заварены. Увы, вандалы восприняли это призывом к воровству железа и прочих военных артефактов — машины разукомплектованы до состояния голых корпусов и башен, внутри помойка.

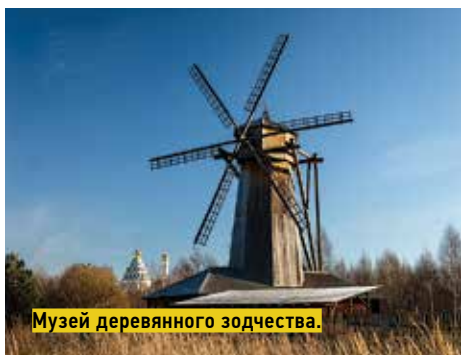


Тяжелый танк PzKpfw VI «Тигр».





Новоиерусалимский монастырь.



Музей деревянного зодчества.

Другая причина неприглядного внешнего вида — нелегкая послевоенная судьба. Например, жемчужина собрания Ленино-Снегиревского музея, немецкий тяжелый танк PzKpfw VI «Тигр», служил мишенью на инженерном полигоне в Нахабино. Разбитые катки, разорванные гусеницы, сквозные пробоины по всему телу, обрезок трубы вместо орудийного ствола — жалкое зрелище. И, между тем, это ценнейший образец — в советских фильмах «про войну» зрителям показывали полчища фанерных «Тигров», но сегодня на весь мир сохранилось лишь семь более-менее комплектных экземпляров. Причем только один из них на ходу.

Еще одна редкая машина, немецкий легкий танк PzKpfw II Ausf B, полностью отреставрирована, хотя краска уже протерта до металла ногами любознательных посетителей.

Подняли раритет со дна Истринского водохранилища — именно такими малышами Вермахт оперировал в начале Второй мировой, захватив пол-Европы. Около четверти германских танковых сил в начале плана «Барбаросса» по вторжению в СССР составляли хлипкие PzKpfw II...

Ну а фанатам техники союзников по антигитлеровской коалиции в музее вообще раздолье — бронемашины на любой вкус: от американских «Шерманов» до могучих советских «Зверобоев» и легких Т-26 или МС-1 (Т-18), с которых начиналось становление танковых сил СССР.

НОВЫЙ ИЕРУСАЛИМ: КОПИЯ СВЯТЫХ МЕСТ

Проезжая насквозь скромную по архитектурному убранству Истру, не ожидаешь увидеть за поворотом после городского парка столь величественный пейзаж. Волоколамское шоссе огибает холм, опоясанный могучими стенами нарядного монастыря. Это Новый Иерусалим — обитель, возведенная по велению великого и ужасного патриарха Никона. Того самого, реформы которого в 17 веке привели к расколу церкви и появлению старообрядчества. Вскоре священнослужитель попадет в опалу и будет низвергнут до простого монаха, однако в 1656 году власть Никона не знала границ — масштабное строительство резиденции началось.

Новоиерусалимскому монастырю прочили роль центра православного мира: ансамбль создавали по образцу святых мест Палестины, даже окрестные природные объекты переименовали. К примеру, холм нарекли Сионом, реку Истру — Иорданом. Поэтому и сегодня величественно подкатить к главным воротам у простого смертного не получится: «Парковка только по пропускам», — пробурчал охранник. Нестатусным гостям приходится оставлять машину на боковой стоянке ***(координаты — 55.920001, 36.844234)*** и идти пешком к «черному» ходу.

Впрочем, это единственное неудобство. За посещение денег не берут, просят лишь соблюдать нехитрые правила поведения, поскольку мужской монастырь действующий. Не так давно завершилась капитальная реставрация Нового Иерусалима — постройки сияют, на территории образцовый порядок. Разрешают подняться на крепостную стену, побродить среди древних надгробий во дворе. Но самое сильное впечатление производит убранство Воскресенского собора — величественное снаружи, пышное внутри — с ротондой, от красоты купола которой кружится голова, и зданием в здании под ним: Кувуклией, часовней Гроба Господня. Из разряда исторических курьезов — у главного входа в обитель на почетном месте до сих пор стоит обелиск «борцам за установление советской власти»: той самой, которая в 1919 году закрыла монастырь.

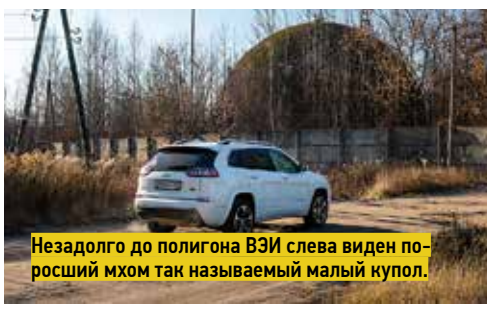
На обратном пути к парковке не пожалейте времени на прогулку по диковатому парку, который начинается сразу за стеной Нового Иерусалима. Формально это музей деревянного зодчества. И пусть в нем всего три объекта — часовня, крестьянский дом да ветряная мельница — в окружении молчаливой лесной природы постройки смотрятся колоритно.

ОБНОВЛЕННЫЙ JEEP CHEROKEE СТОИТ В РОССИИ ОТ 2 255 000 РУБЛЕЙ ЗА ПЕРЕДНЕПРИВОДНУЮ ВЕРСИЮ SPORT С БЕНЗИНОВЫМ МОТОРОМ 2,4 Л (177 Л.С.) И ДЕВЯТИСТУПЕНЧАТЫМ АВТОМАТОМ. ПОЛНЫЙ ПРИВОД ACTIVE DRIVE I С ПЕРЕДАЧЕЙ ТЯГИ НА ЗАДНИЕ КОЛЕСА МНОГОДИСКОВОЙ МУФТОЙ И ВЫБОРОМ РЕЖИМОВ ДВИЖЕНИЯ ИДЕТ СО ВТОРОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ LONGITUDE ЗА 2 699 000.

При движении в область не спешите разгоняться после Новоиерусалимского монастыря. Миновав мост и правый поворот, рекомендуем свернуть налево на первом же съезде. Здесь Истринское АТП собрало небольшую коллекцию ретроавтомобилей от «Москвича-401» до автобуса ПАЗ-672. У Jeep Cherokee, к слову, тоже богатое наследие — модель выпускают уже 44 года, за это время сменилось пять поколений.

Город-призрак «Адуляр».

Братское захоронение под Волоколамском.


Незадолго до полигона ВЭИ слева виден поросший мхом так называемый малый купол.

Монумент «Взрыв».

ПОЛИГОН ВЭИ: ФАБРИКА МОЛНИЙ

Со стены Новоиерусалимского монастыря через речку видны унылые серые корпуса. Туристы в заурядную промзону не заглядывают, а зря — здесь спрятаны уникальные технические объекты. Если прокатиться по неприметной дорожке к кладбищу «Фаворы», то вскоре над лесом покажется странная башня и сооружения, похожие на исполинские железные опята ***(координаты — 55.923889, 36.821532)***. Это испытательная площадка Высоковольтного научно-исследовательского центра Всероссийского электротехнического института: генератор импульсных напряжений на 9 МВ, каскад трансформаторов на 3 МВ, установка постоянного напряжения на 2,25 МВ. О каждой из странных штуковин можно долго говорить научным языком, перечисляя мировые достижения, но важно понять главное — с 1970-х годов ученые здесь производят мощнейшие электромагнитные импульсы, молнии, изучая их воздействие на различное оборудование и механизмы.

Интернет полнится отчетами любителей техногеники о посещении полузаброшенного полигона за скромную мзду дедушке-сторожу «на корм собачкам». Но, похоже, институт оживает, и на высоковольтные испытания появляется спрос. Ворота увешаны предупреждающими табличками, на территории виден свежий контейнер (возможно, с оборудованием), а угрюмый охранник вообще не желает идти на контакт, угрожая полицией в случае вторжения. Так что искать нелегальные лазейки в заборе не рекомендуем, тем более циклопические стенды и с дороги прекрасно видно.

«АДУЛЯР»: ГОРОД-ПРИЗРАК

После второй «бетонки» А-108, не доезжая Деньково, уходим направо по второстепенной дороге и через три километра упираемся в руины контрольно-пропускного пункта ***(координаты — 56.028234, 36.364806)***. Добро пожаловать в подмосковную Припять — заброшенный военный городок № 310 в/ч 51850 с позывным «Адуляр» (отсюда и народное название призрачного поселения). В разгар холодной войны здесь жили люди, обслуживавшие один из 56 зенитно-ракетных комплексов С-25 «Беркут». Двумя кольцами ПВО они окружали Москву с расчетом отразить одновременный налет 1200 вражеских самолетов!

Если польским сталкерам год назад удалось раскрутить в припятском парке аттракционов колесо обозрения, обезвиженное с чернобыльской катастрофы, то в Адуляре и запускать нечего. Радиации здесь нет, поэтому на смену ракетчикам в середине 2000-х пришли мародеры. Так некогда секретный объект лишился даже ограждений на балконах жилых домов, не говоря о более удобном для вывоза металлоломе вроде проводов или батарей отопления. Временами здесь тренируются страйкболисты и, говорят, спецслужбы, о чем свидетельствуют следы обстрела на стенах. При этом доступ на территорию свободный — можно свободно гулять по заросшим улицам, поеживаясь от странных звуков, доносящихся из темных глазниц остовов домов. Сохранились руины и других объектов — военторга, солдатской столовой, банно-прачечного комплекса... В свое время «Адуляр» имел достаточную для автономного существования инфраструктуру.

Обстановка настолько мрачная, что кажется, будто апокалипсис уже случился — тихо и незаметно. Особо впечатлительные туристы рассказывают о темной энергетике и потусторонних силах. Дескать, в «Адуляре» теряешь представление о времени, а в темноте дома наполняют стоны и крики призраков. Гостей из потустороннего мира мы не встретили, хотя гулять здесь и правда надо с большой осторожностью — за техническим состоянием скелетов зданий, понятное дело, никто не следит, под ногами полно гвоздей и прочего мусора.

ОДИН ТАНКОВЫЙ АС, 11 САПЕРОВ И 28 ПАНФИЛОВЦЕВ

От войны холодной к войне настоящей — чем ближе к Волоколамску, тем чаще шоссе напоминает о героической обороне Москвы в 1941-м. Если на пути от города-призрака свернуть по живописной аллее в сторону железнодорожной насыпи, попадешь к братскому захоронению ***(координаты — 56.009999, 36.356744)***. Здесь лежат около 2130 бойцов, причем известны имена только 130 человек. Среди них — Дмитрий Федорович Лавриненко: лучший советский танковый ас, до гибели 18 декабря 1941 успевший уничтожить 52 немецкие бронемашины. Рекорд так и не побили до конца войны, а ведь Лавриненко сражался на Т-34-76, где командир выполнял также обязанности наводчика. К тому же старший лейтенант умудрялся управлять еще и подразделением — сначала взводом, а потом и ротой 1-й гвардейской танковой бригады. Звание Героя Советского Союза Лавриненко присвоили лишь в 1990 году, а фамилия на памятнике до сих пор написана с ошибкой...

Следующий мемориал пропустить невозможно. На обочине Волоколамского шоссе ***(координаты — 56.027934, 36.014079)*** замерли, словно в стоп-кадре, взметнувшиеся к небу «лучи» взрыва — монумент, к слову, так и называется. Открыли его в 1981 году к 40-летию подвига одиннадцати саперов Панфиловской дивизии, которые во главе с младшим лейтенантом Фирстовым дрались 18 ноября 1941-го у деревни Строково. Прикрывая отход 1077-го стрелкового полка, наши бойцы без тяжелого вооружения на необходимое время задержали пехоту и танки противника ценой собственной жизни (выжил лишь один раненый красноармеец, но и он погиб в 1943-м). Саперов посмертно представили к званию Героев Советского Союза, однако наверху решили, что достаточно наградить подразделение целиком орденами Ленина...

Памятник интересен композицией, символизирующей пехотную оборонительную позицию, и настоящим немецким штурмовым орудием, как бы подорвавшимся на советской мине. Официальное название машины звучит сложно — Gepanzerter Selbstfahrlafette fur Sturmgeschutz 7.5cm Kanone Ausf. C und D (Sd.Kfz. 142), поэтому в обиходе обычно сокращается до StuG III. Но главное — это один из двух сохранившихся в мире экземпляров модификаций C/D образца 1941 года. В год 70-летия битвы под Москвой мастерская «Лейбштандарт» провела реставрацию раритета, внезапно нарвавшись на судебное преследование за якобы порчу памятников истории и культуры. Обвинения власти впоследствии сняли, извинившись за недоразумение, и теперь 75-мм штурмовое орудие выглядит ровно так, как во время службы в 192-й бригаде, на месте боев которой поисковики обнаружили машину.

Насчет подвига саперов у специалистов вопросов нет, а вот действия их соседей — бойцов 1075-го стрелкового полка — до сих пор горячо обсуждаются. «28 панфиловцев» прошли путь от главного примера воинской доблести СССР до развенчанного мифа советской пропаганды. Правда, как водится, где-то посередине — интересующимся вопросом адресуем подробный материал «28 панфиловцев 75 лет спустя», здесь же скажем — не поленитесь свернуть с «Волоколамки» к разъезду Дубосеково ***(координаты — 55.982178, 36.032040)***. Огромные фигуры в чистом поле впечатляют не меньше загадочной истории — сильный мемориал. К тому же недавно на предполагаемом месте боя открыли интерактивный музей «Бункер»: пусть небольшой, зато детям наверняка понравится разгадывать военные квесты и разбираться в устройстве настоящего оружия.

Мемориал «Героям-панфиловцам».

Братская могила кремлевских курсантов.

Ленин и Крупская.

Казанская церковь.

Ярополецкая ГЭС.

Усадьба Чернышевых.

Усадьба Загряжских — Гончаровых.

Усадьба Загряжских — Гончаровых.

ЯРОПОЛЕЦ: КОГДА СЕЛО ВАЖНЕЕ ГОРОДА

По логике завершить путешествие надо в Волоколамске, но мы очень рекомендуем заехать чуть дальше — в село Ярополец. Концентрация достопримечательностей в маленьком населенном пункте так велика, что при желании здесь можно бродить целый день.

Встречает гостей очередной военный памятник — братская могила кремлевских курсантов ***(координаты — 56.128908, 35.831327)***. Сформированный из воспитанников МКПУ отдельный полк с октября по декабрь 1941-го сражался на Волоколамском направлении, понеся чудовищные потери — из 1,5 тысяч человек 811 бойцов навсегда остались на подмосковных полях. Мемориал как будто охраняет бетонный пулеметный ДОТ — таких укреплений до сих пор полно вокруг Яропольца: просматриваются очертания окопов, противотанковых рвов, на пахотной земле остались островки наблюдательных пунктов и артиллерийских укрытий. Но в обороне столицы они поучаствовать не успели. Старожилы вспоминают, укрепления силами пленных финнов строили в 1942 году — в ожидании второго броска Вермахта к Москве, который так и не случился.

На площади села за автобусной остановкой внезапно приютилась скромная часовня-мавзолей ***(координаты — 56.130458, 35.822205)***. Когда-то здесь было кладбище, на котором похоронили украинского гетмана Дорошенко, перешедшего на русскую службу, — именно ему пожаловали в вотчину село Ярополец в 1684 году. При этом почетное место напротив, в центре населенного пункта ***(координаты — 56.130844, 35.822940)***, отведено парному бюсту Ленина и Крупской (в народе композицию прозвали «чупа-чупсами» за высокие ножки-постаменты) — краеведы утверждают, до 1989 года он был единственным «совместным» памятником на всю страну. Красивая история, пусть и довольно сомнительная.

В 1920 году вождь пролетариата с супругой активно поддержали электрификацию региона, распорядившись снабдить инициативных яропольчан оборудованием и материалами. Ведь годом ранее здесь заработала первая в Стране Советов сельская гидроэлектростанция. Исправно трудилась она до войны, причем сооружение регулярно обновляли: дорабатывали плотину, совершенствовали агрегат: в 1939-м крестьяне скинулись на третий по счету генератор — более мощный, чтобы хватило на потребителей постоянно растущей электросети. В октябре 1941-го ГЭС вроде как взорвали немцы, хотя старики утверждают, то был просто шальной снаряд. Погнутый ударной волной вал с турбиной сохранился и лежит рядом с закованными в бетон при реставрации водными каналами. Деревянное здание тоже восстановили ***(координаты — 56.140027, 35.832543)***: если повезет застать смотрителя, дружелюбный дядечка пустит внутрь, расскажет много интересного и даже даст покрутить приводной шкив генератора — тогда под потолком загорится та самая «лампочка Ильича».

ПО КОЛДОБИНАМ CHEROKEE ЕДЕТ ДОВОЛЬНО ПЛОТНО, НО УПРУГО — ПОДВЕСКИ НЕ ПРОБИВАЕТ, ПОЭТОМУ НА «ДЖИПЕ» НЕ СТРАШНО СВОРАЧИВАТЬ С РОВНЫХ ТРАСС.

Гулять по территории придется пешком, на автомобиле же можно подъехать только к плотине. Будьте аккуратны — спуск с трассы неровный, местами скользкий, Jeep Cherokee прошел легко, а вот водителям низких машин придется ползти «шепотом».

Ярополецкая ГЭС возникла не вдруг — ради бесплатной электроэнергии ее переделали из водяной мельницы на реке Ламе. Прогрессивную идею приписывают местным техническим специалистам, в первую очередь — инженеру-агроному усадьбы Чернышевых ***(координаты — 56.137463, 35.834611)***.

В 18 веке это было богатейшее имение (1200 душ) — загородная резиденция московского градоначальника с шикарным регулярным парком, куда наведывалась сама императрица Екатерина II. В память о том визите установили стелу, которая сохранилась до наших дней. В остальном же здесь царит жуткое запустение — жемчужину Подмосковья уничтожил огонь Второй мировой. Сгорать было чему: после революции 1917 года усадьбу не разорили — большевики лишь вывезли культурные ценности, обустроив сельскую лечебницу. В народе ходит легенда о масонском сговоре: дескать, свои своих не трогают. Причиной, видимо, послужила фамильная усыпальница Чернышевых — необычного вида Казанская церковь с символом Всевидящего Ока над входом. Увы, сейчас некогда величественные постройки близки к полному разрушению. Здания обнесены забором, идут вялые попытки реставрации (***координаты — 56.136835, 35.835675)***.

Соседней усадьбе Загряжских — Гончаровых повезло больше. После войны ее восстановили из руин по заказу Московского авиационного института, который устроил здесь дом отдыха, действующий до сих пор. При этом доступ на территорию открыт всем желающим: можно пройти сквозь въездные «Шахматные» ворота ***(координаты — 56.132627, 35.827340)***, подивиться причудливой церкви Иоанна Предтечи с навершием в виде золотого шара, прогуляться по парадному двору. Правда, в главном здании от былой эпохи не осталось и следа — восстановлена по архивным материалам лишь «Пушкинская комната», где по преданию останавливался великий поэт, будучи в гостях у тещи.

ЧТО ЕЩЕ ПОЛЕЗНО ЗНАТЬ:

- Чтобы осилить маршрут одним днем, лучше выехать из Москвы рано утром. Или же запланировать ночлег: открытие международной гоночной трассы Moscow Raceway близ Волоколамска подстегнуло развитие отельного бизнеса в этом районе.
- В Ленино-Снегиревский музей можно приехать с рассветом — «танковое» поле открыто круглосуточно.
- На каждой точке маршрута есть бесплатные места для парковки автомобиля.
- Возвращаться в Москву сподручнее по трассе «Балтия»: без «пробок» это займет часа полтора. J

НОВЫЕ ПЕРЬЯ ДЛЯ СТАРОГО ВОЖДЯ

МОДЕЛЬ С КЛАССИЧЕСКИМ ИМЕНЕМ CHEROKEE ВЕРНУЛАСЬ НА АМЕРИКАНСКИЙ РЫНОК СПУСТЯ ГОДЫ ЗАБВЕНИЯ. ПОСЛЕДНИЙ АВТОМОБИЛЬ С ТАКИМ НАЗВАНИЕМ ПОКИНУЛ «ДОМАШНИЙ» РЫНОК ЕЩЕ В НАЧАЛЕ 2000-Х, УСТУПИВ МЕСТО LIBERTY. ТОЛЬКО СПУСТЯ ПОЛТОРА ДЕСЯТКА ЛЕТ АМЕРИКАНЦЫ ВНОВЬ СМОГЛИ КУПИТЬ МАШИНУ С ИНДЕЙСКИМ НАЗВАНИЕМ. ИЗ РОССИИ ЖЕ CHEROKEE НИКУДА НЕ УХОДИЛ И БЫЛ ДОСТУПЕН ВСЕМ ЖЕЛАЮЩИМ, ВОТ ТОЛЬКО ЖЕЛАЮЩИХ БЫЛО НЕМНОГО. ОБОЗРЕВАТЕЛЬ «ДВИЖКА» ПРОКАТИЛСЯ НА РЕСТАЙЛИНГОВОЙ ВЕРСИИ CHEROKEE И ВЫЯСНИЛ, СМОЖЕТ ЛИ ТЕПЕРЬ АМЕРИКАНСКИЙ КРОССОВЕР НАВЯЗАТЬ БОРЬБУ ПРИЗНАННЫМ ЛИДЕРАМ ПОПУЛЯРНОГО В МИРЕ КЛАССА АВТОМОБИЛЕЙ.

Вадим Аскаров

Движок

dvizhok.su
январь 2019

Специфический новый стиль, переход на европейскую платформу и общая кроссоверная суть Cherokee — вот главные причины не самого радушного приема модели рынке, помноженные до кучи на не самые привлекательные цены. Собственно, именно с придания внешности более привычных черт, создатели и начали: поставили фары привычного размера, подтянули формы, добавили новых функций. С точки зрения дизайна кроссовер стал более классическим и визуально приблизился к своему «старшему брату» с приставкой Grand, что для консервативных клиентов Jeep определенно станет плюсом.

Интерьер Cherokee, особенно на фоне легендарного Wrangler, абсолютно стандартен, и это по-своему тоже хорошо. Добротные материалы отделки на уровне авто премиум-класса сочетаются с удобством и отсутствием эргономических проколов. Претензия разве что к управлению отдельными второстепенными функциями (например, подогревом сидений) только через экран мультимедийной станции. Понятно, что это дань моде, но, увы, это не всегда удобно.

Комфортная посадка предусмотрена даже для не самого крупного водите-

Jeep Cherokee ратует за семейные ценности: помимо удобного второго ряда, за пятой дверью солидный запас пространства в 591 литр, а при складывании дивана — почти 1,2 кубометра.

Несмотря на кроссоверную суть, Jeep Cherokee тоже обладает очень большим оффроадным потенциалом, правда, в зависимости от выбранной версии — предлагается три возможных варианта трансмиссии.

ля. Кожаные кресла с выделяющейся боковой поддержкой позволяют провести не один час за рулем кроссовера без ощущения усталости. Не менее вольготно чувствуют себя и пассажиры сзади. Задний диван с двумя ярко выраженными посадочными местами оставляют пассажирам более чем достаточное пространство для ног.

Силовая гамма прежняя: покупателям доступны два бензиновых мотора объемом 2,4 и 3,2 литра, только 9-ступенчатый «автомат» и несколько вариантов полноприводной трансмиссии. Более мощная версия была на нашем тесте еще в 2014 году, и, признаться, двигатель V6 не произвел на нас ожидаемого впечатления: аппетит хороший, а скоростные и тяговые характеристики на среднем уровне.

Как ни странно, 177-сильный агрегат выглядит более сбалансированным, несмотря на то что многоступенчатый «автомат» все также не назвать расторопным. Именно он вкупе с вальяжными реакциями на педали сбавляет резвость кроссовера: разгон до «сотни» за 10,5 секунд в теории выглядит быстрым, но на деле превращается в бесперебойное щелканье кучи передач. В целом, по американской традиции, автомобиль очевидно заточен под движение по хайвеям, и на крейсерских скоростях под 100 км/ч в нем становится наиболее комфортно.

Система Jeep Active Drive I — обычная кроссоверная трансмиссия с муфтой, автоматически распределяющей момент по осям в зависимости от проскальзывания основных ведущих передних колес. Такая поможет выехать из нечищеного двора или добраться по кривой грунтовке на дачу.

Следующий уровень — система Jeep Active Drive II, обладающая любопытной конструкцией. Здесь применяется понижающий ряд, причем без раздаточной коробки — своеобразные планетарные «раздатки» установлены на каждом из приводных валов, и управляет всем этим добром электроника посредством выбранного режима движения системы Jeep Selec-Terrain: «Снег», «Грязь/Песок», «Спорт» или «Авто».

Максимально внедорожная система Jeep Active Drive Lock дополнительно имеет жесткую блокировку заднего дифференциала и режим «Камни» все в той же системе Jeep Selec-Terrain. Именно две последние версии дают кроссоверу Cherokee очень хороший потенциал для преодоления препятствий, сопоставимый с легкими внедорожниками, особенно если хозяин вдумчиво подойдет к выбору соответствующей резины.

Ездовые настройки у машины типично американские — мягкие и вальяжные, создающие ощущение управления не то пикапом, не то большим внедорожником. Рекорды скорости в прохождении виражей на Cherokee лучше не ставить, несмотря на возрастающую чувствительность и информативность рулевого управления с ростом динамики. Это машина для комфорта, учитывая, что подвеска переваривает абсолютно любые погрешности дорожного покрытия, коих в Тверской области было очень и очень много. Жаль, на скоростях за 100 км/ч в Jeep больше, чем хотелось бы, шумят покрышки.

МАКСИМАЛЬНО ВНЕДОРОЖНАЯ СИСТЕМА JEEP ACTIVE DRIVE LOCK ДОПОЛНИТЕЛЬНО ИМЕЕТ ЖЕСТКУЮ БЛОКИРОВКУ ЗАДНЕГО ДИФФЕРЕНЦИАЛА И РЕЖИМ «КАМНИ» ВСЕ В ТОЙ ЖЕ СИСТЕМЕ JEEP SELEC-TERRAIN.

КАКОВ ИТОГ?

Можно сказать, что желание купить обновленный Jeep Cherokee полностью зависит от того, как вы относитесь к марке Jeep в целом. При базовой цене 2 255 000 рублей за автомобиль с мотором 2,4 литра кроссовер можно назвать конкурентоспособным, только если в вашем представлении марка Jeep относится к производителю премиальных машин. Тогда на фоне, к примеру, пафосных Audi Q5 и BMW X3 ценовое преимущество Cherokee неоспоримо. С другого конца — большие полноприводные «корейцы», которые за эти деньги будут в топ-исполнениях, правда, никто из них не сможет похвастаться хорошим внедорожным потенциалом и духом американской истории. J

ВЫХОДНЫЕ НА «ДЖИПЕ»: ВОСТОЧНЫЕ СКАЗКИ (НЕ ВСЕГДА СЧАСТЛИВЫЕ)

ПОЛНЫЙ ЧУДЕС ОДНОДНЕВНЫЙ МАРШРУТ. НА ЭТОМ ПУТИ ДЕТИ ВОДЯТ ПОЕЗДА, ЗОДЧИЕ ТВОРЯТ МУЛЬТЯШНЫЕ ЗАМКИ, А ХУДОЖНИКИ ПРЕВРАЩАЮТ БЫТОВУЮ ПОСУДУ В ИСКУССТВО.

АВТО@mail.ru

auto.mail.ru
январь 2019

Автомобиль — Jeep Cherokee Overland 3.2 V6 AWD
Длина маршрута (туда — обратно) — 260 км
Расход 95-го бензина — 11,7 л/100 км
Время в дороге — 13–15 часов

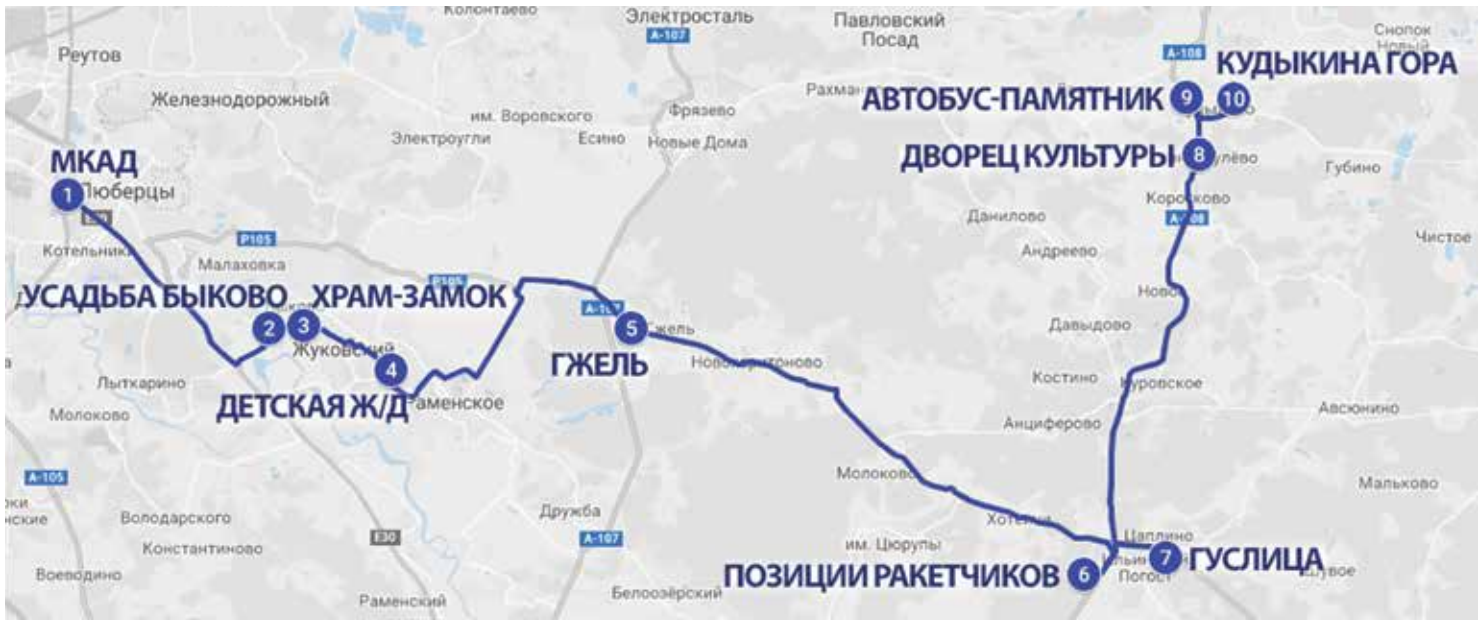
Восток Подмосковья — ад автомобилиста. Здесь нет ни одной современной магистрали. Наползающие друг на друга города-спутники столицы и прочие малые поселения образуют агломерации с чудовищным трафиком. Тупить в «пробках» входит в привычку: постоянно стоишь — на бесконечных светофорах, железнодорожных переездах, тесных извилистых трассах, словно в насмешку над водителями гордо названных «шоссе»... Километраж маршрута вроде бы ерундовый, а времени на дорогу уходит уйма. Поэтому готовьтесь к тому, что предсказать тайминг передвижений малореально. Может быть, повезет, но, скорее всего, — нет, особенно в дачные выходные. Совет один — выехать пораньше и запастись терпением. А хорошее настроение, надеемся, обеспечат любопытные локации. Третий гид компаса путешествий выходного дня традиционно помог составить обновленный Jeep Cherokee — ранее мы разведали на нем интересные места к западу и югу от Москвы.

БЫКОВО: ОТ ДВОРЯН ДО ТУБЕРКУЛЕЗА

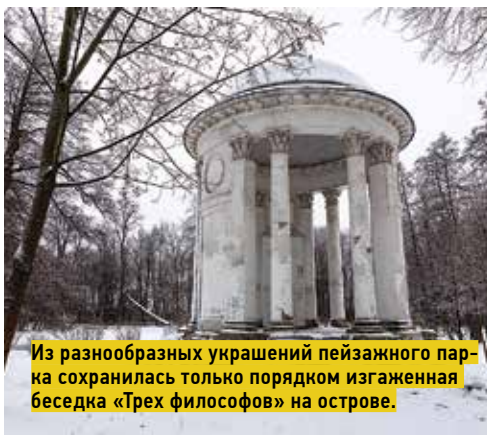
В 1775 году в тихом имении Быково ***(координаты — 55.609626, 38.046603)*** случился переполох. Императрица Екатерина Великая посетила владения ближайшего сподвижника — действительного тайного советника Измайлова. И, судя по воспоминаниям современников, не особо впечатлилась тем, как Михаил Михайлович содержит доставшуюся ему от опальных на тот момент Воронцовых усадьбу. Тогда она представляла собой скромный сад да небольшой деревянный дом у старой церкви. Будущий столичный градоначальник воспринял высочайший упрек призывом к действию. Воспользовавшись служебным положением, Измайлов привез в Быково самого модного на тот момент русского зодчего Василия Баженова, который работал под началом Михаила Михайловича в «Экспедиции кремлевских строений». Так имение на берегу речки Быковки получило грандиозный пейзажный парк с изящным павильоном Эрмитаж и элементами ландшафтного дизайна — гротами, статуями, мостиками, беседками... Рельеф полностью изменили — выкопали три пруда, а освободившейся землей отсыпали высокий холм для нового главного дома на дубовых сваях. Причем по легенде крестьяне таскали землю на себе — корзинами.

История умалчивает о реакции Екатерины II на перестроенное Быково. Факт в том, что талантливый Баженов до смерти императрицы так и не снискал милости из-за подозрений в связи с масонами, а в начале 19 века в судьбе имения снова началась черная полоса. Измайлов умер, не оставив прямых наследников. Во время Отечественной войны 1812 года французы разорили парк, пожар уничтожил усадебный дом. Так что к первым владельцам, ставшими Воронцовыми-Дашковыми, Быково вернулось в плачевном состоянии. Восстанавливать ансамбль пригласили швейцарского архитектора Бернара де Симона. Зарубежный мастер, получивший образование в Санкт-Петербурге, в середине 19 столетия возвел на старом фундаменте величественное здание на манер английского замка и вдохнул жизнь в увядающий ландшафт. Денег Воронцовы-Дашковы не жалели: черные розы для аллей заказывали во Франции за золото, каждый фасад дома оформили индивидуально, на башне разместили часы-куранты (по другой версии — солнечные) и обсерваторию с телескопом для наблюдения за звездным небом.

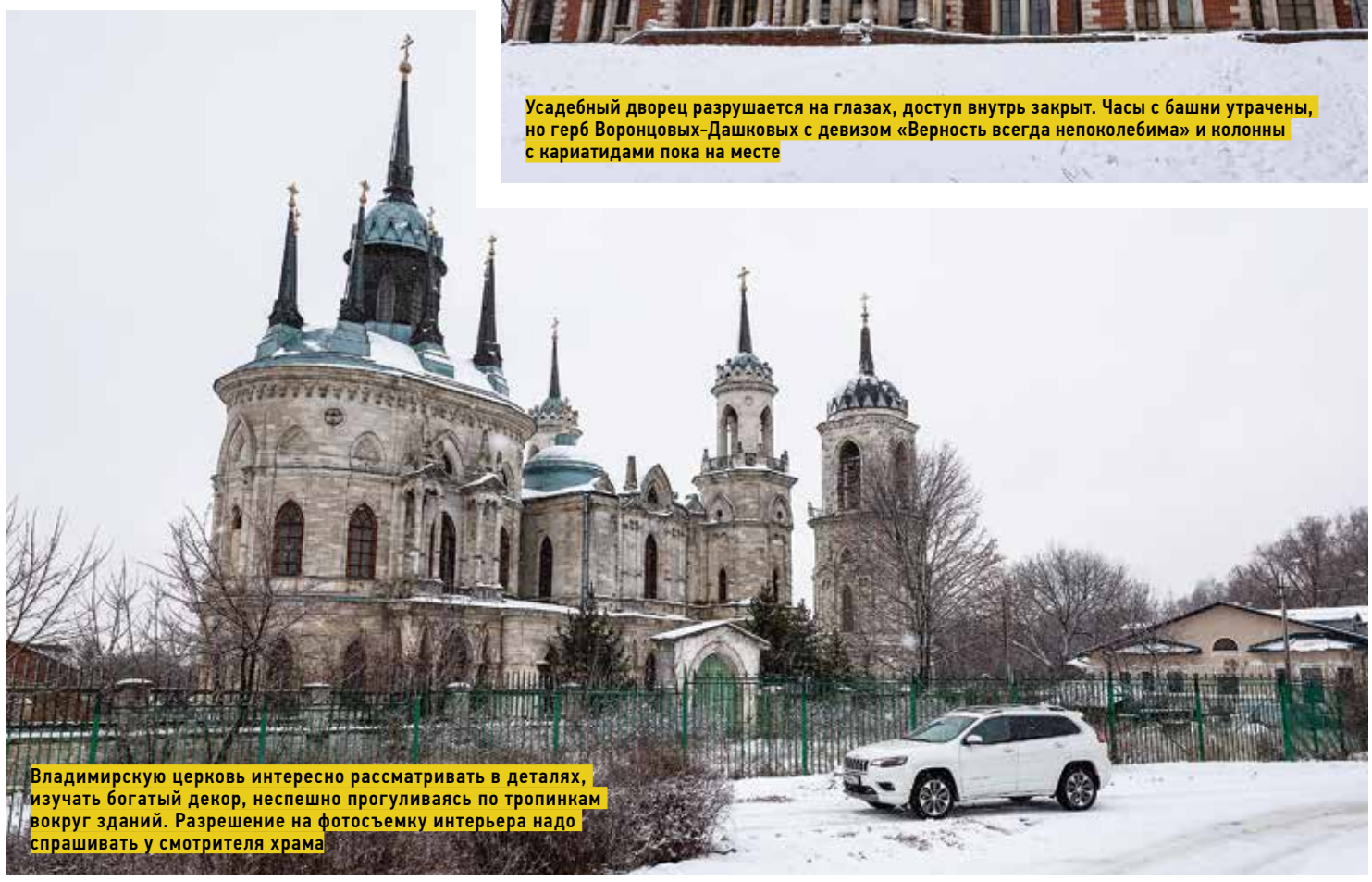
Эстетическая красота подчеркивалась инженерным искусством. Каскад прудов снабдили хитрой системой самоочистки, действующей до сих пор, дворец оборудовали полноценной канализацией, водопроводом и центральным отоплением. Угощения из стоящего отдельно кухонного корпуса, равно как цветы и фрукты из оранжерей



Усадебный дворец разрушается на глазах, доступ внутрь закрыт. Часы с башни утрачены, но герб Воронцовых-Дашковых с девизом «Верность всегда непоколебима» и колонны с кариатидами пока на месте



Из разнообразных украшений пейзажного парка сохранилась только порядком изгаженная беседка «Трех философов» на острове.



Владимирскую церковь интересно рассматривать в деталях, изучать богатый декор, неспешно прогуливаясь по тропинкам вокруг зданий. Разрешение на фотосъемку интерьера надо спрашивать у смотрителя храма

Остальные постройки по большей части относятся к эпохе туберкулезного санатория.

доставляли в здание по подземным переходам, специальный лифт поднимал грузы из подвалов на верхние этажи. Не исключено, именно техническое совершенство усадьбы в 1874 году привлекло нового владельца — инженер-полковника Ильина, сделавшего капитал на железнодорожном строительстве. Андрей (сын и наследник Николая Ивановича), будучи историком, тоже ценил наследие Быково и поддерживал имение в порядке, не стесняясь принимать высоких гостей. К примеру, в 1910 году с визитом здесь побывал Столыпин. А вскоре случилась Первая мировая война, затем — революция...

Роковой 1917 год принес Быково национализацию и разорение похлеще того, что учинила наполеоновская армия. Старое дворянское гнездо влиятельных семей России из памятника архитектуры превратилось в набор зданий, которые использовали для детской колонии, приюта сирот красноармейцев, школы подрывников. После Второй мировой территорию усадьбы отдали под туберкулезный санаторий, в пышном дворце разместили залы лечебной физкультуры, физиотерапии, библиотеку.

Сегодня Быково обезлюдело, доступ открыли всем желающим, но почти полвека «больничной» истории зарядило имение странной энергетикой. Аллеи не чистят — под ногами хрустит снег, осыпается с еловых лап, когда проходишь мимо деревьев. Сверху нависают остовы разбитых фонарей. Собачий вой за заколоченными врачебными бараками расходится эхом по заросшему парку. И только английский замок сохраняет былое величие, медленно разрушаясь под напором времени и людской безразличности. Мог ли знать Баженов, что начатое им дело в 21 веке превратится в типичные декорации голливудского хоррора про зомби?.. Хотя, хочется верить, жемчужина Подмосковья вновь обретет рачительного хозяина, и тогда ужастик обернется доброй сказкой со счастливым концом. Чуть больше позитива, и здесь вполне могла бы случиться история, например, Красавицы и Чудовища.

В САМОЙ ДОРОГОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ OVERLAND (3 399 000 РУБЛЕЙ) В ОСНАЩЕНИЕ JEEP CHEROKEE ВХОДИТ ПАНОРАМНАЯ КРЫША COMMAND-VIEW С ЛЮКОМ. ЧЕРЕЗ НЕЕ ПАССАЖИРАМ УДОБНО РАССМАТРИВАТЬ ВЫСОКИЕ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ, НЕ ВЫХОДЯ ИЗ МАШИНЫ.

ВЛАДИМИРСКИЙ ХРАМ: ДВА В ОДНОМ

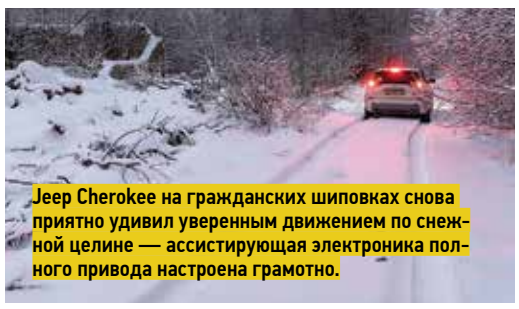
За оградой туберкулезного санатория стоит белокаменное доказательство того, что чудеса случаются. В свое время, пожалуй, самый загадочный и необычный православный храм России (если не всего мира) входил в комплекс усадьбы Быково. Михаил Измайлов воздвиг церковь Владимирской иконы Божией Матери ***(координаты — 55.610510, 38.058052)*** на месте старого молельного сооружения в память о скончавшейся в 1780 году супруге Марии — внучатой племянницы Петра I. Любовь, по видимому, была сильной и искренней — даже сегодня строгая готика излучает уют, спокойствие, предвкушение чего-то доброго, словно знаменитый замок на заставке к диснеевским мультикам. Табличка на здании называет автором смелого проекта Баженова — версия вероятная, учитывая его близость к владельцу имения, хотя документального подтверждения этому нет.

В отличие от дворца, церковь в Быково действующая. Причем за тяжелыми дверями путников встречает на удивление камерная обстановка помещения с низкими потолками и массивными колоннами. Объяснение тесноты в том, что в 1783 году открыли Христорождественский храм, а в 1788-м над ним возвели и освятили еще один — Владимирской иконы Божией Матери! Так получился хитрый ансамбль два в одном, определивший внешнюю монументальность и помпезность здания с изящными шпилями и парными башенками-колокольнями.

Доступа в верхний храм сейчас нет — идет реставрация. Чудо, что уникальное сооружение вообще сохранилось и медленно, но верно восстанавливается.
В 1937 году церковь едва не погибла — новая власть уничтожила погост с могилами видных граждан, расстреляла священнослужителей, репрессировала активных прихожан. В здании сначала поместили швейную фабрику, потом склад, а затем «диснеевский замок» и вовсе заколотили. В 70-е появились планы устроить здесь музей Баженова, зал камерной музыки, детскую академию изящных искусств — иными словами, превратить ➔

В 2018 году Московская детская железная дорога получила ТУ10-032 — новый узкоколейный тепловоз Камбарского машиностроительного завода.

Наш Jeep Cherokee оснащен пакетом Touring Tech за 90 000 рублей. В него упакованы адаптивный круиз-контроль, система экстренного торможения при угрозе столкновения, удержание в полосе. Интересно, что до разумных пределов подмосковная грязевая жижа электронике не помеха.



Jeep Cherokee на гражданских шиповках снова приятно удивил уверенным движением по снежной целине — ассистирующая электроника полного привода настроена грамотно.

памятник старины в культурный центр. Вот только «ремонт» обернулся рухнувшей колокольней 19 века и утратой ряда архитектурных артефактов. Лишь в 1989-м храм вернули верующим.

КРАТОВО: ДЕТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

В современных торговых центрах вошли в моду детские интерактивы на тему «выбери профессию», где малыши примеряют роли взрослых специалистов. Любопытно, что в СССР нечто подобное появилось еще до Великой Отечественной войны. В октябре 1935-го слет школьников Раменского района Подмосковья постановил открыть детскую железную дорогу по примеру соратников из Тифлиса и Москвы. Спустя год началось строительство путей и прочей инфраструктуры, а 2 мая 1937 года по рельсам впервые прошли поезда с настоящими паровозами ВЛ-1 (Владимир Ленин) и ИС-1 (Иосиф Сталин).

Узкоколейка в поселке Кратово ***(координаты — 55.585837, 38.158128)*** хотя и назвалась детской, но была отнюдь не игрушечной — железнодорожное ремесло ребята осваивали по-серьезному. И вскоре ученикам представился печальный повод показать себя в важном деле — летний сезон 1941 года открылся как раз 22 июня... В результате дети взамен ушедших на фронт взрослых всю войну помогали эксплуатировать и строить узкоколейки для вывоза подмосковного леса.

Сейчас Московская детская железная дорога выросла до обширного хозяйства — депо, по паре станций и платформ, без малого пять километров путей, которые пересекают оживленные автомобильные дороги. Здесь занимаются школьники (начиная с 5 класса) 25 учебных заведений столицы и области. Приезжать в Кратово лучше летом, когда открывается движение состава из шести вагонов (расписание смотрите на сайте РЖД), за скромную плату дети катают пассажиров по маршруту. Но и зимой приятно побродить по пустынным платформам, чистому сосновому лесу, среди которого построены железнодорожные ангары, берегу озера.

ГЖЕЛЬ: ЭТО ЦЕЛЫЙ КУСТ

Понятие «Гжель» на слуху как в России, так и за границей. Отыскав на карте населенный пункт с таким названием, путешественники едут сюда в надежде увидеть эпицентр знаменитого народного промысла. И слегка ошибаются — поселок ***(координаты — 55.609304, 38.396649)*** вырос при станции Гжель, открытой лишь в 1912 году. В то время как характерная роспись и производство керамики в этом районе появились гораздо раньше — глину разных сортов, включая самые чистые, добывали здесь уже в 16 веке. Поэтому в так называемый «Гжельский куст» входит почти три десятка деревень — для сравнения, в 1812 году аж 25 местных предприятий выпускали посуду.

Сегодня фабрик, конечно, сильно меньше, но все равно одну центральную выделить сложно. Каждая считает себя самой аутентичной и самой правильной. Впрочем, никто не мешает составить собственный рейтинг — экскурсионные группы по предварительному заказу пускают на производство, где технологи рассказывают об утонченной росписи (до сих пор художники это делают вручную), проводят мастер-классы и объясняют нюансы исторического ремесла. Например, гжельские предметы — не обязательно сине-голубые, как принято думать. Так, Борису Ельцину изготовили сервиз на 44 персоны в изумрудных тонах, встречаются и цветные изделия.

Впечатляет, однако не стоит рассчитывать на лубочный пейзаж. Фабричные районы окрестностей Гжели серы и унылы, как и все промзоны советского образца. Другое дело — сувенирные лавки. Любая из них «фирменная», стремится превзойти конкурентов в убранстве и богатстве ассортимента. Изделия разные: от посуды и интерьерных украшений до церковных предметов и елочных игрушек. Выбирайте — магазины растянулись вдоль Егорьевского шоссе на несколько километров.

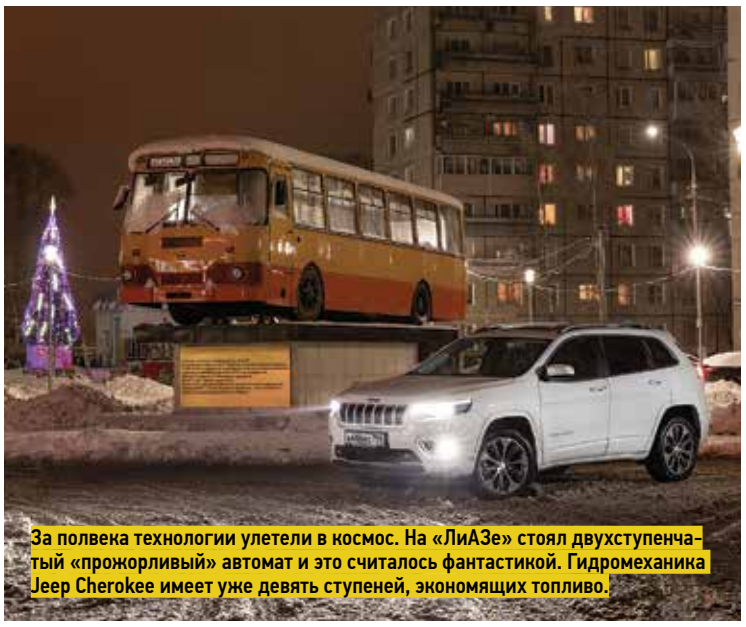
ХОТЕИЧИ: РАКЕТНЫЙ ЩИТ СТОЛИЦЫ

Одной из точек путешествия в западном направлении стал город-призрак «Адуляр». Тогда Jeep Cherokee привез нас к заброшенному военному поселению, где во время холодной войны жили ракетчики, обслуживавшие зенитно-ракетные установки С-25 «Беркут». Напомним, 56 таких комплексов двумя кольцами ПВО окружали Москву в готовности отразить одновременный налет 1200 вражеских самолетов. И вот мы снова приближаемся к большой «бетонке» А-108, теперь уже на востоке. Здесь можно посмотреть бывшие стартовые позиции, причем не только «Беркутов», но и более современных комплексов С-300, а также недостроенной системы противоракетной обороны А-35 ***(координаты — 55.472094, 38.844101)***.

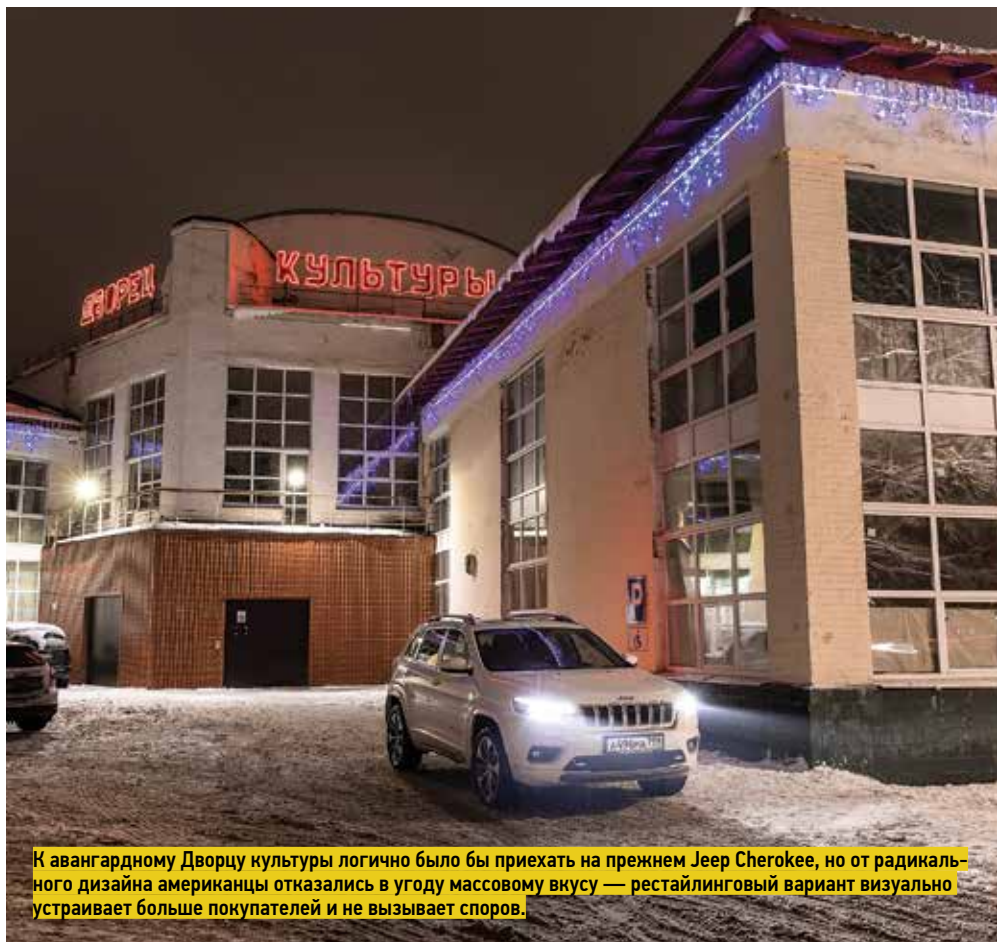
Дорогу к некогда секретному военному объекту облюбовали путаны, но ареал обитания «ночных бабочек» заканчивается метров через 500 от трассы. А дальше зимой на легковушке не проедешь — путешественников встречает снежная целина, под которой угадываются бетонные плиты. Лучше сюда ехать на внедорожнике (спасибо нашему Jeep Cherokee). Вскоре от основной просеки под прямым углом начинают расходиться ответвления. Это и есть «кварталы» ракетчиков, местами видны пустые бункеры и руины строений. Лучше всего сохранились позиции дивизиона С-300 ***(координаты — 55.474751, 38.819253)*** — среди леса отчетливо просматривается обваловка, скелеты ангаров. Причем они так удачно вписаны в лесной массив, что разглядеть их даже с земли сложно. А вообще сюда стоит заглянуть не только ради заброшенных объектов, но и особой атмосферы: в паре километров шумная трасса и грязь, здесь зимний чистый лес и гробовая тишина.

«ГУСЛИЦА»: АРТХАУС НА ПОГОСТЕ

Творческая усадьба «Гуслица». Артпространство активного развития. Среда, где тебя слышат. Для тех, кто хочет развиваться, созидать, познавать себя и окружающий мир. Так определяют назначение объекта в старообрядческом селе Ильинский погост ***(координаты — 55.480616, 38.924163)*** его создатели. В интернете хватает и более приземленных образов — дескать, собираются хиппи да наркоманы в странном логове и творят безобразия, прикрываясь культурной маской. Нам же место показалось довольно мирным и действительно необычным. Просто не привыкли пока



За полвека технологии улетели в космос. На «ЛиАЗе» стоял двухступенчатый «прожорливый» автомат и это считалось фантастикой. Гидромеханика Jeep Cherokee имеет уже девять ступеней, экономящих топливо.



К авангардному Дворцу культуры логично было бы приехать на прежнем Jeep Cherokee, но от радикального дизайна американцы отказались в угоду массовому вкусу — рестайлинговый вариант визуально устраивает больше покупателей и не вызывает споров.

еще в Подмосковье к столь высокой концентрации современной культуры.

Как минимум, в «Гуслицу» стоит свернуть с Егорьевского шоссе, чтобы поглядеть на трансформацию старой текстильной мануфактуры. Теперь здесь и гостевые комнаты, и залы для мастер-классов, и мастерские, даже студия 3D-моделирования имеется. Чем не приют уставшего от городской депрессухи да тесноты художника или музыканта? А далеким от артхауса и тому подобных вещей людям будет любопытно просто побродить по территории — поглазеть на граффити, необычные скульптурные формы. Можно и на ночь остаться, но номера надо бронировать заранее.

ЛИКИНО-ДУЛЕВО: ФАРФОР И АВТОБУСЫ

Если из «Гуслицы» вернуться на вторую «бетонку» и подняться чуть на север в сторону Горьковского шоссе, попадешь в промышленный город Ликино-Дулево. Вырос он на месте деревни, близ которой в 1832 году промышленник, выходец из крестьян Гжельского уезда Терентий Кузнецов основал Дулевский фарфоровый завод. Предприятие так активно развивалось, что довольно быстро превратилось в крупнейшего российского производителя посуды, сувениров, скульптур с характерной росписью. Кузнецов даже стал поставщиком императорского двора. Если после Гжели не устали от истории народных промыслов, есть смысл заглянуть в фабричный музей, предварительно заказав экскурсию по производству.

Но прежде мы рекомендуем отправиться в заводской Дворец культуры ***(координаты — 55.706217, 38.957951)*** — памятник советского строительного авангарда, единственное творение известного архитектора Мельникова (по его проекту, например, спланирован Парк Горького) за пределами Москвы. Здание из простых геометрических фигур и сегодня выглядит необычно, а в 1930 году так вообще смотрелось фантастически. Тем более, создатель предусмотрел интересные «пасхалки»: по замыслу Константина Степановича, задник центрального помещения должен был сдвигаться, открывая обзор сцены со стороны городского парка — там сейчас стоит новогодняя елка. Заводчанам работа понравилась, в знак благодарности они подарили Мельникову фарфоровое блюдо с его портретом.

В плане ДК получил форму пятиконечной звезды. «Щупальцами в прекрасный бор» называл их архитектор. А городские легенды связывают с очертаниями здания чудесное спасение стоящего рядом храма Иоанна Богослова (1912 год). Дескать, в советское время его хотели уничтожить, но крепкая церковь потребовала столько взрывчатки, что неминуемо бы пострадал Дворец культуры в образе главного коммунистического символа. Разумеется, партийные работники на такое кощунство не решились.

Автобусный завод ЛиАЗ собственного музея пока не имеет. Но у проходной ***(координаты — 55.738117, 38.945329)*** в сентябре 2017 года по случаю 80-летия предприятия поставили на постамент ЛиАЗ-5256. На сегодня это чуть ли не самый распространенный отечественный автобус большого класса, выпущено уже более 25 тысяч экземпляров, которые трудятся по всей стране. Но вообще модель рождалась в муках непростого времени: в 1982 году изготовили первый опытный образец и только в 1991-м производство передали из цеха малых серий на главный конвейер.

Напротив завода, на улице Калинина, за лесом прячется памятник другой легенде — здесь замер на вечной стоянке ЛиАЗ-677М ***(координаты — 55.738360, 38.950320)***. Да-да, тот самый автобус-труженик из детства без интернета: булькающий и дребезжащий, присевший на один бок из-за травящих пневмобаллонов, с ароматом бензина и выхлопных газов внутри, большой накопительной площадкой сзади и продольным диваном за кабиной водителя. С 1962 по 1994 годы выпустили без малого 195 тысяч таких «Лиазов». И это без учета штучных экземпляров, которые выходили из ворот сторонних автосборочных предприятий до 2002 года.

НА ВСЕХ JEEP CHEROKEE (КРОМЕ БАЗОВОГО) СТОЯТ ЗАДНИЕ ДАТЧИКИ ПАРКОВКИ С ФУНКЦИЕЙ АВАРИЙНОГО ТОРМОЖЕНИЯ. А ЗА 70 000 РУБ. ДОСТУПЕН ПАКЕТ CITY TECH С АВТОМАТОМ ПАРАЛЛЕЛЬНОЙ И ПЕРПЕНДИКУЛЯРНОЙ ПАРКОВКИ, А ТАКЖЕ ПЕРЕДНИМ ПАРКТРОНИКОМ.

КУДЫКИНА ГОРА: ОНА СУЩЕСТВУЕТ

«Куда-куда? На Кудыкину гору!» — происхождение популярной отговорки приписывают реальному местечку неподалеку от Ликино-Дулево. На трассе в сторону Шатуры, через километр от поворота с «бетонки», стоит указатель на Кудыкино. А на другом берегу речки Лютихи высокие холмы заняло село... Гора. Граница между населенными пунктами условная, главный ориентир — храм Рождества Пресвятой Богородицы, построенный на средства местного промышленника и мецената Алексея Смирнова в 19 веке ***(координаты — 55.737191, 38.992129)***.

ЧТО ЕЩЕ ПОЛЕЗНО ЗНАТЬ:

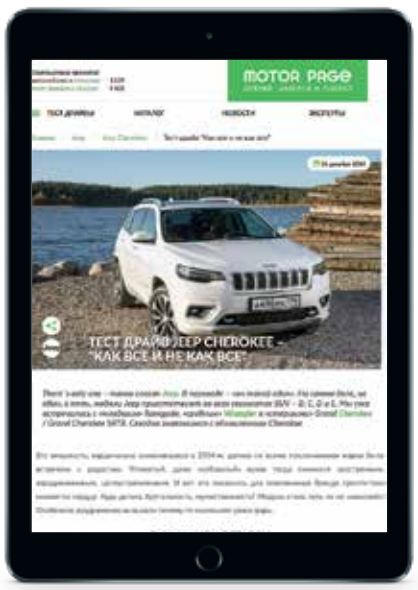
- Тотальная застройка востока Подмосковья сильно облегчает быт автопутешественника: покушать самому и заправить машину можно в любой момент.
- На всем пути дороги расчищены и доступны для легковушек. Исключение — заброшенные ракетные позиции. Зимой там проедет только полноприводник с хорошим клиренсом.
- На каждой точке маршрута найдутся места для парковки автомобиля.
- Посещение всех объектов бесплатное, за исключением фарфоровых музеев и проезда по детской железной дороге. J

КАК ВСЕ И НЕ КАК ВСЕ

THERE`S ONLY ONE — ТАКОВ СЛОГАН JEEP. В ПЕРЕВОДЕ — «ОН ТАКОЙ ОДИН». НА САМОМ ДЕЛЕ, НЕ ОДИН, А ПЯТЬ, МОДЕЛИ JEEP ПРИСУТСТВУЮТ ВО ВСЕХ СЕГМЕНТАХ SUV — B, C, D И E. МЫ УЖЕ ВСТРЕЧАЛИСЬ С «МЛАДШИМ» RENEGADE, «СРЕДНИМ» WRANGLER И «СТАРШИМИ» GRAND CHEROKEE / GRAND CHEROKEE SRT8. СЕГОДНЯ ЗНАКОМИМСЯ С ОБНОВЛЕННЫМ CHEROKEE.

Андрей Ладыгин

MOTOR PAGE
ОТКРЫЛ, ЗАВЕЛСЯ И ПОЕХАЛ



motorpage.ru
январь 2019

Его внешность, кардинально изменившаяся в 2014-м, далеко не всеми поклонниками марки была встречена с радостью. Угловатый, даже «кубоватый» кузов тогда сменился заостренным, аэродинамичным, целеустремленным. И вот это оказалось для поклонников бренда просто-таки ножом по сердцу. Куда делись брутальность, мужественность? Модель стала чуть ли не «женской»! Особенное раздражение вызывали почему-то маленькие узкие фары.

ВНИМАНИЕ К ДЕТАЛЯМ

Теперь фары стали более крупными, но более «обычными» (плюс к тому — полностью светодиодными). Кузов тоже, несмотря на сохранение нового абриса, стал походить на кузова конкурентов, приобрел усредненный вид, что особенно заметно при взгляде на него в профиль. Немного «потяжелел» внешне, при этом сбросил, по разным данным, от 70 до 90 кг массы. «Заостренность» передка осталась наиболее ярко выраженной у версии Trailhawk — той, что предназначена для бездорожья. Ее бамперы как бы «срезаны» снизу для увеличения углов въезда и съезда до 29,9 и 32,2 градусов соответственно. Дорожный просвет прибавил 20 мм (в стандарте у полноприводного Cherokee он составляет 201 мм). Двигатель, трансмиссия и топливный бак защищены металлическими листами. А особый шильдик Trail Rated на тестовом автомобиле свидетельствует о прохождении дополнительных внедорожных испытаний на надежность.

И еще красные буксировочные крюки в переднем и заднем бамперах. Очень привлекательные, запоминающиеся детали! Только достаются они не всем покупателям, и, честно говоря, на презентации обновленного Cherokee мы так до конца и не поняли, какие машины получают эти элементы по умолчанию, а какие — нет. В общем, при заказе автомобиля, если не забудете, просто укажите, что хотите именно красные крюки. Надеемся, что вы их получите.

Кстати, обращаем внимание. Крюки толстые, поэтому за них едва ли зацепятся те крюки, которые часто бывают пришиты к буксировочным тросам. Тут придется использовать — при необходимости, конечно — тросы с петлями на концах, то есть, профессиональные.

Что еще войдет в комплект? Версия Cherokee Trailhawk предлагает систему Jeep Selec-Terrain: набор из пяти режимов движения для всех мыслимых условий местности. Для асфальта — режим Auto, для остальных — Snow, Sport, Sand/Mud и Rock. Странно, что режим Sport оказался посреди внедорожных настроек. Почему так? Представители фирмы ответить не смогли.

Вариант Trailhawk обойдется покупателю в 3 099 000 рублей. Немало, но «дорожная» версия Overland еще дороже — 3,4 млн рублей. Можно, конечно, ограничиться комплектацией Sport всего за 2,25 млн рублей, но при этом под капотом окажется 2,4-литровый 177-сильный мотор, а под днищем — привод только на передние колеса. Но автомат будет такой же, как у «старших», 3,2-литровых 272-сильных версий: девятидиапазонный.

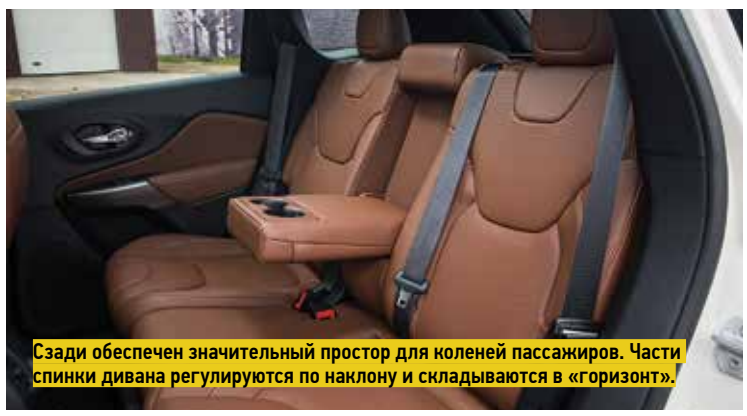
В салоне Cherokee очень уютно, материалы отделки приятные на ощупь. Места внутри примерно столько же, сколько в Toyota RAV4 или Hyundai Tucson. Приборы чуть мелковаты, но только в плане дизайна, читаемость отличная. В центре, между основными шкалами, бортовой компьютер с семидюймовым цветным экраном. А в центре торпедо — сенсорный дисплей, который может иметь диагональ те же 7 дюймов, а может — 8,4 дюйма. В нашем случае был дисплей большего размера, отражающий функции системы Uconnect 8.4 NAV, то есть, включающий навигацию.

Правда, с посадкой за рулем Cherokee не все гладко, хочется либо баранку установить повыше, либо кресло пониже. Но, в принципе, с этим небольшим неудобством быстро свыкаешься, тем более что других эргономических недостатков я не обнаружил. Сложнее освоиться с мультимедиасистемой, которая здесь не русифицирована. А меню у нее очень «глубоко» проработанное, подпунктов и подподпунктов много, не всегда с первой попытки удается найти то, что требуется. Например, мой коллега не сразу сумел перенастроить бортовой компьютер на отображение данных в километрах вместо миль. Ну, и с некоторыми другими функциями была та же история.

Ситуацию осложняло то, что не все настройки доступны на ходу. Например, во время движения вы не сможете подключить смартфон, для этого надо обязательно остановиться и перевести селектор автомата в положение P. Если же настройки доступны и на скорости, попробуйте попасть пальцем в нужную позицию на экране, когда автомобиль немилосердно трясет. И дело не только в состоянии (весьма посредственном) дороги между Вышним Волочком и Осташковом. Дело в подвеске Cherokee Trailhawk. И в массивных внедорожных шинах. Водитель отчетливо ощущает всю тяжесть неподрессоренных масс. Нельзя сказать, что это мешает управлению, но комфорта определенно не добавляет. Особенно на средних скоростях, то есть, до 100 км/ч.

А вот если «ястреба» (Hawk) разогнать дальше, ситуация меняется. Вблизи максимальных скоростей кроссовер движется очень плавно, прекрасно отрабатывая неровности. Теперь для него большее значение имеют длинные пологие волны покрытия, чем мелкие выбоины и трещины. Последние просто исчезают под гигантскими колесами, на волнах же не происходит раскачки. Высокая энергоемкость подвески проявляется именно на высоких и очень высоких скоростях. Мой коллега «раскочегаривал» Cherokee до 186 км/ч, и на этом разгон заканчивался, при том, что максимум, заявленный в технической характеристике — 206 км/ч. Но вот незадача: до таких

Салон Cherokee отделан приятными на ощупь материалами. Здесь очень уютно. Недостатки эргономики минимальные.



Сзади обеспечен значительный простор для коленей пассажиров. Части спинки дивана регулируются по наклону и складываются в «горизонт».

скоростей рядовой потребитель, особенно российский, разгоняет автомобили крайне редко. А при среднем темпе движения американский Jeep-кроссовер жестковат. Возможно, это характеристика именно версии Trailhawk, и другие варианты помягче.

Руль с электроусилителем сравнительно точен, однако усилие на нем невелико, приятнее было бы, если бы он был «потяжелее». В поворотах автомобиль явно стремится выйти на внешний радиус, это не очень приятно, но можно компенсировать центробежную силу увеличением тяги на ведущих колесах. Иначе говоря, использовать ручной выбор передач. Прямая передача здесь пятая, но, в общем-то, и на шестой, и на седьмой (передаточные числа 0,81 и 0,70) автомобиль сохраняет способность ускоряться. На восьмой и девятой — даже не думайте.

А на скользкой дороге… вот тут опасно переборщить с тягой. Автомобиль легко срывается, сказывается мощь двигателя, передаваемая на колеса. Чем «отвечает» система стабилизации? Она не спешит вмешаться в процесс, в то же время, если отключить ее и совсем «распустить» автомобиль, оказывается, что полностью она не отключается и продолжает работать на сдерживание. Происходит ли полное отключение или все же нет, нам также выяснить не удалось. Чисто же интуитивно тяжелый кроссовер с массивными колесами «крутить» на грязи не хочется. Не располагает он к этому.

КОАКСИАЛЬНЫЕ ВАЛЫ И ПЛАНЕТАРНЫЕ ШЕСТЕРНИ

«Внедорожная» часть на новом Cherokee технически организована интересно, если не сказать, уникально. Поперечно расположенный двигатель сочетается с поперечным же автоматом, а тот, в свою очередь, объединен с раздаткой. Дополнительного узла нет, как нет и двух карданных валов, и вечно работающего на отрыв подвесного подшипника. Не вдаваясь в тонкости, откроем лишь, что «джиповская» раздатка функционирует по принципу двух валов, проходящих один внутри другого. И шестерни применяются планетарные, такие же по сути, как в автоматических коробках передач. Такая раздатка намного компактнее, чем обычная, к тому же она на несколько килограммов легче. Ее «автор» — компания GKN, та, что знаменита производством ШРУСов, то есть, шарниров равных угловых скоростей, в массовом порядке применяемых на автомобилях с любым типом привода.

Единственный относительно короткий вал связывает раздатку с особым узлом подключения задней оси — RDM (Rear Drive Module). На Cherokee Trailhawk применяется система Jeep Active Drive II, дополненная функцией Lock, то есть, блокировкой заднего дифференциала. Это стандартное оснащение внедорожной версии. А для остальных вариантов Cherokee Sport, Longitude, Limited и Overland с системой Jeep Active Drive II предусмотрена понижающая передача. При ее включении передний и задний приводные валы блокируются. Передаточное отношение «понижайки» 2,92:1.

В САЛОНЕ CHEROKEE ОЧЕНЬ УЮТНО, МАТЕРИАЛЫ ОТДЕЛКИ ПРИЯТНЫЕ НА ОЩУПЬ. ПРИБОРЫ ЧУТЬ МЕЛКОВАТЫ, НО ТОЛЬКО В ПЛАНЕ ДИЗАЙНА, ЧИТАЕМОСТЬ ОТЛИЧНАЯ.

И вот всё это мощное «вооружение» предлагается в новом, не слишком брутальном и визуально не соответствующем бездорожью кузове. Практически — в «женской» модели. Как-то не вяжется одно с другим. Этому автомобилю красоваться на парковках мероприятий open air, выделяясь среди одноклассников, разве что, шильдиками да фирменной решеткой радиатора с семью прорезями. Зачем его экипировали для побед на бездорожье? Ну кто из владельцев и владелиц хотя бы задумается туда сунуться?

Гамма двигателей обновленного Cherokee насчитывает четыре «ноты». Двухлитровый бензиновый мотор с турбонаддувом предлагает 274 «силы» мощности и 400 Нм крутящего момента. Атмосферная V-образная «шестерка» Pentastar рабочим объемом 3,2 л развивает практически ту же мощность (272 л. с.), а по моменту даже слегка отстает (324 Нм). «Младший» бензиновый мотор Tigershark MultiAir 2,4-литрового объема обеспечивает 182 л. с. и 230 Нм. Четвертый вариант, дизельный (2,0 л, 170 л. с., 350 Нм), в России пока предлагаться не будет, а жаль, потенциальных покупателей очень привлекает его экономичность. Девятидиапазонный автомат по «железу» остался прежним, но получил новую программу управления.

И набор внедорожных режимов — не напрасно ли он тут присутствует? Насчет позиции Sport сомнений нет, казалось бы, здесь ей самое место. Попытка «подстегнуть» кроссовер на шоссе выбором данной настройки, казалось бы, дает результат: отклик Cherokee на нажатие педали «газа» становится более активным, оперативным. Мотор охотнее «подхватывает», раскручивается до более высоких оборотов. Но — только и всего. По сути, вы получаете ускорение трактора. Потому что, хоть облик модели и изменился, сущность осталась. Пусть форма противоречит содержанию, последнее важнее. Рожденный ползать, так или иначе, не особенно любит летать. Но ползать должен мастерски. Очень жаль, что организаторы тест-драйва не предложили нам преодолеть внедорожные участки на Cherokee. Было бы интересно. Тем более, что для испытанных нами тогда же «Рэнглеров» эти препятствия оказались сущими «цветочками».

Осталось провести социологический опрос и выяснить, как соотносятся число приверженцев отдыха на бездорожье и число театралов и завсегдатаев гламурных вечеринок. По моим наблюдениям на улицах, вторые преобладают с заметным перевесом. Кстати, и в Европе тоже. Jeep здесь прописан прочно, попадает в поле зрения нередко. Преобладают компактные «Ренегады», за ними следуют Grand Cherokee и Wrangler, а вот новых «Чирков» мало. Похоже, и для европейцев диссонанс формы и содержания сыграл роль.

Для российских покупателей актуальна и другая проблема. Уж очень дорого стоит обновленная модель Jeep среднего «калибра». За цену базовой переднеприводной версии можно отхватить близкий по размеру, но не сопоставимый по оснащению японский и уж тем более корейский кроссовер. Цены же максимальных комплектаций Jeep Cherokee намекают на то, что, прежде чем карабкаться по бездорожью, покупатель модели должен высоко вскарабкаться по социальной и карьерной лестнице. Заодно обеспечив себе запас на случай существенных финансовых потерь при перепродаже автомобиля. А потери эти будут неизбежными.

Так что, даже абстрагировавшись от нестандартного дизайна, можно сказать, что перспективы обновленного Cherokee на нашем рынке туманны. Но мы представили вам, пусть вкратце, его мощную «технику», и вам решать, что важнее — содержание или форма, финансы или хобби (читаем — разум или чувства). С другими моделями Jeep ситуация более однозначная. J

GRAND CHEROKEE SRT: НА ЧТО СПОСОБЕН ОТВЯЗНЫЙ JEEP

В РОССИИ ТЕПЕРЬ МОЖНО ЗАКАЗАТЬ СУМАСШЕДШИЙ ВНЕДОРОЖНИК JEEP GRAND CHEROKEE TRACKHAWK. ОБЪЯВЛЕНЫ И ЦЕНЫ — ОКОЛО 8 МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ ЗА БАЗОВУЮ КОМПЛЕКТАЦИЮ.

Виктор Смеюха

rg.ru
январь 2019

Прячущий в своем подкапотном пространстве двигатель мощностью 717 «лошадей» SUV штурмует первую сотню почти так же быстро, как Lamborghini Urus! Однако если значения 717 л. с., 3,7 секунды до 100 км/ч и 8 миллионов рублей вас пугают, но «заряженный» американский внедорожник все равно хочется, то можно рассмотреть Grand Cherokee SRT, стоящий на одну ступень ниже в джиповской табели о рангах. Его результаты: 468 л. с., 5 секунд до 100 км/ч и 5,5 миллиона рублей за автомобиль в базовой комплектации. О нем сегодня и поговорим.

Хоть число прячущихся под капотом SRT «лошадей» не столь пугающе огромно, как у версии Trackhawk, здесь тоже есть, чему поразиться.

468 л.с. выдает гигантский атмосферный V8 объемом 6,4 литра. Легендарный мотор HEMI — настоящая американская классика с отдачей всего-то 73 «лошади» с литра. Впрочем, его нельзя назвать антикварным и допотопным. Как и агрегат похожего размерности от GM (small block объемом 6,2 литра), двигатель HEMI умеет переводить половину цилиндров в спящий режим под малой нагрузкой, благодаря чему расход топлива при невозмутимом и спокойной управлении автомобилем можно минимизировать до 14-15 литров на 100 км.

Зачем тогда покупать Grand Cherokee SRT? Это уже другой вопрос. В общем, возвращаясь к цифре в 6,4 литра: монструозный объем здесь — не признак технологического отставания, а стиль.

Крутящий момент равен 624 Нм. Разгон до 100 км/ч у SRT занимает 5 секунд ровно, а максимальная скорость составляет 257 км/ч. Роль трансмиссии выполняет 8-ступенчатый классический гидротрансформаторный «автомат». Привод — постоянный полный, с возможностью заблокировать межосевой дифференциал.

Подвеска адаптивная, однако клиренс менять не умеет. В Jeep посчитали, что бездорожье на SRT покорять не надо.

ЭКСТЕРЬЕР

Изменения по сравнению со стандартным Grand Cherokee SRT ожидаемы и логичны. «Заряженная» версия отличается черным стайлингом, в состав которого входят окантовки задней оптики, радиатора решетка, диски, шильдики с именем марки и регалиями модели.

Ну и, конечно, бутафорские «гоночные» обвесы. Выглядят они, отрицать смысла нет, грозно, но в случае с Grand Cherokee, обладающим серьезным внедорожным потенциалом, как мне кажется, лишь оказали машине медвежью услугу по урезанию оффроуд-способностей.

Но если отринуть практичность и рациональность, сосредоточившись на визуальной составляющей, то вопросов нет: SRT смотрится классно. Особенно в фирменном бордовом цвете кузова, с черными дисками и окрашенными в ярко-красный цвет суппортами мощных тормозных механизмов Brembo.

НА ХОДУ

В общем-то, все сказанное выше совершенно не важно. Единственное, что имеет значение, — как эта штука едет.

Я нажимаю на окрашенную в красный кнопку запуска двигателя, и сначала ничего не происходит, точнее, ты слышишь совершенно обычный гражданский звук ничем не примечательного движка. А потом на барабанные перепонки падает ультра-низкая вибрация. Будто кто-то включил очень мощный сабвуфер, но забыл запустить трек. От такого баса ты сам начинаешь немного вибрировать. Все прекращается, как только выхлопная система немного прогреется.

Выхлоп, разумеется, настоящий. Никакого мошенничества в виде помощи аудиосистемы, которая, кстати, здесь хорошая — от Harman/Kardon. Есть лишь одно «но» — управлять положением заслонок нельзя. Выхлоп SRT громогласен в любых ситуациях. И даже если вы катитесь со скоростью 40 км/ч, спокойно и миролюбиво, движок ощутимо бурчит на низких оборотах.

К слову о спокойном перемещении в пространстве — вопреки прогнозам и предчувствиям, для него бешеный Jeep подходит на все сто. В комфортном режиме подвеска становится мягкой и податливой, равнодушной к превратностям российских дорог. Шумоизоляция, через которую прорывается лишь басовитый выхлоп, — на высоте. SRT — вовсе не осатаневший болид, а автомобиль, на котором можно и на работу, и за продуктами, и на дачу.

GRAND CHEROKEE SRT СОВЕРШЕННО БЕЗОТВЕТСТВЕНЕН! А ОТКЛИК НА «ГАШЕТКУ В ПОЛ» — МГНОВЕННЫЙ. НАЖАЛ И ТЕЛЕПОРТИРОВАЛСЯ. ХОТЬ СУХИЕ ЦИФРЫ И НЕ ПОЗВОЛЯЮТ НАЗВАТЬ РАЗГОН SRT ТЕЛЕПОРТАЦИЕЙ, ОЩУЩАЕТСЯ ОН ЯРОСТНЫМ И НЕУДЕРЖИМЫМ.

И прохватить с ветерком, разумеется. Для этого на шайбе выбора режимов есть два подходящих — Sport и Track. Sport более лоялен, а Track максимально бескомпромиссен, однако непрактичен тем, что в нем полностью отключается система стабилизации. Так что, возможно, есть смысл обратиться к кастомным настройкам, перевести их все в максимально боевое положение, а систему стабилизации оставить включенной, хоть и ослабленной.

Однажды я ездил на только что представленном Land Rover Discovery пятого поколения и спросил инструктора, почему, даже когда коробка переведена в «спорт», реакция на нажатие педали газа такая заторможенная — наступает через полторы-две секунды. Он ответил что-то насчет норм безопасности, согласно которым, эта задержка защищает вас от случайного нажатия педали.

Так вот, если мыслить в этой парадигме, то Grand Cherokee SRT совершенно безответственен! А отклик на «гашетку в пол» — мгновенный. Нажал и телепортировался. Хоть сухие цифры и не позволяют назвать разгон SRT телепортацией, ощущается он яростным и неудержимым. Под оглушительный рев и отстрелы выхлопа внедорожник массой чуть менее 2,5 тонны с грацией чем-то очень сильно разозленного носорога устремляется вперед.

И рулится на удивление хорошо. Не безукоризненно, как вооруженные подвеской с активными стабилизаторами поперечной устойчивости немецкие аналоги, но и перевернуться в крутом повороте не норовит, на дуге стоит четко. Чувствуется, впрочем, что подобные упражнения даются Grand Cherokee тяжело. И в этом тоже есть своя прелесть: ты понимаешь, что управляешь настоящим, живым автомобилем, у которого есть предел возможностей, а не мыслящим в тысячу раз быстрее тебя роботом, уже успевшим проанализировать любое твое движение на десять шагов вперед.

А еще SRT очень любит ехать боком! Ему только повод дай. В спорт-режиме система стабилизации настолько либеральна, насколько это вообще возможно, и поправляет водителя лишь в вопиющих ситуациях. Из недостатков: фирменный незамедлительный и резкий отклик на педаль газа сохраняется и при старте с места в режиме «снег», хотя при его активации реакции автомобиля, по логике, должны становиться максимально задемпфированными. J

КОЛА И БАЙКАЛ

САМЫЙ БЫСТРЫЙ JEEP И САМОЕ ЕМУ МЕСТО.

Владимир Акимов

АВТОПИЛОТ

kommersant.ru/autopilot
март 2019

мало, мало монеток и сигареток оставили мы утром на берегу байкальским духам — вдруг озеро прогневается, с треском лопнет ледяное терпение? Может, зря тревожим Байкал? Может, не так уж важно для автомобильной истории все тут происходящее? А происходит у нас вот что.

ЕСТЬ ИДЕЯ

Сегодняшнее действо — очередная затея телеведущего и спортсмена Андрея Леонтьева. Неспокойный увлекающийся человек. Уже не первый год он организовывает мероприятие «Дни скорости на льду Байкала» по аналогии с рекордными заездами на соляной поверхности озера Бонневиль. Собирает единомышленников, заручается поддержкой Российской автомобильной федерации, берет на время некий выдающийся автомобиль из доступных в России и делает попытки установить на нем скоростные рекорды. Вот и сегодня: мощнейший внедорожник, запас в шесть сотен литров бензина, проложенная по льду прямая трасса в дюжину километров, приглашенные представители РАФ с измеряющей аппаратурой. Задача — попытаться установить рекорд максимальной скорости для стандартной машины класса SUV с наддувным мотором объемом более шести литров при прохождении километра с хода. Поскольку Леонтьев ставит такой рекорд первым, проезд по льду в темпе пешехода тоже будет выдающимся. Равно, например, рекордом будет просто оставить машину на старте — так тоже еще никто не делал. Но так, конечно, не интересно.

ЕСТЬ АВТОМОБИЛЬ

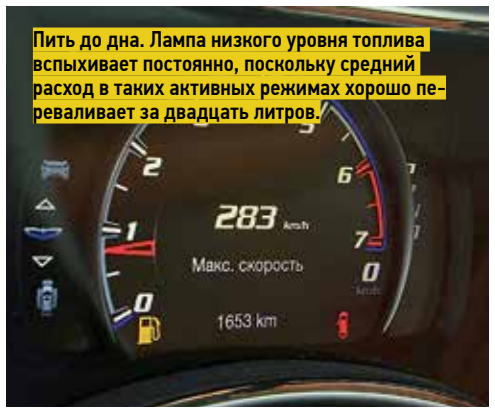
Trackhawk — самая мощная версия модели Jeep Grand Cherokee. Под колесами лед, под капотом — пламень. По паспорту Trackhawk с мотором V8 6.2 выдает 707 л. с., развивает максимальные 290 км/ч, а на разгон с места до 100 км/ч тратит всего лишь три с половиной секунды.

Палить из пушек его выхлопной системы по воробьям окрестных бурятских деревень — занятие, конечно, пустое, такому автомобилю нужен простор до горизонта. Призвание выпендрежного внедорожника — с ревом наяривать по прямой, и рядом с рычагом восьмиступенчатого автомата есть кнопка Launch для режима пушечного безудержного старта с визгом шин. Ранее мы пробовали стартовать этак летом на асфальте: ощущение, что то-

Анекдот. Приходит пьяный Билл Гейтс домой и говорит жене, что просадил состояние на беляши. «Ну, слетал в Молдавию за беляшами. На собственном самолете. Ну... В собственную теперь Молдавию!» Так вот, чтобы откатать на всю катушку Jeep GC Trackhawk, нужен бы собственный трек. Как вариант — общий лед Байкала.

Поблизости от острова Ольхон лед толщиной примерно в метр. Что никак не успокаивает, когда стоишь на замерзшей озерной глади, поскольку под этим метром еще тысяча метров вниз до дна. Неожиданно гигантская льдина делает подвижку. Чуть не валишься с ног. Чуть не выпрыгивает сердце. Даже Jeep Trackhawk рядом чуть вздрагивает. И думаешь с опаской:

По полной. Многоумная система полного привода Quadra-trac варьирует распределение долей момента по осям в разных соотношениях. По умолчанию пропорция 40:60 с акцентом на заднюю ось, в трековом режиме — 30:70, в зимнем — 50:50. Тормозные механизмы усиленные с увеличенными дисками, но на льду особого смысла, понятно, не имеют.



Пить до дна. Лампа низкого уровня топлива вспыхивает постоянно, поскольку средний расход в таких активных режимах хорошо переваливает за двадцать литров.

Андрей Леонтьев.

ЗВУК ИДУЩЕЙ НА ПРЕДЕЛЕ МАШИНЫ АУКАЕТСЯ ТАК, БУДТО НА БАЙКАЛ САДИТСЯ САМОЛЕТ.

бой выстрелили из огромной рогатки, аж сплющивает желудок. На Байкале шины, разумеется, зимние, причем конкретные от Michelin выбраны из-за максимального числа шипов — более трех сотен на каждой покрышке. Важно, что по условиям зачисления рекорда Trackhawk никак не доработан, щели на кузове не заклеены, и перед главным выступлением из багажника напоказ даже вынут щетку и аптечку — не стандарт.

Накануне рекордного заезда Леонтьев шпарит туда-сюда по трассе, выбирая теперь оптимальную для решающего броска комбинацию ездовых настроек силового агрегата, привода, подвески, рулевого, электронных ассистентов. Jeep буквально упивается бензином. Звук несущейся вдали на предельных скоростях машины аукается здесь так, будто на Байкал вот-вот приземлится самолет.

ЕСТЬ ПОПЫТКА

Старт назначен на утренние часы, когда солнце еще не подтопило гладь и лед еще не покрылся водяной пленкой. Безветрие, повезло. Вешки мерного километра смещены от центра трассы к ее концу, поскольку на участке для разгона больше неровностей, чем на отрезке замедления. Пожилые судьи возятся с аппаратурой, серьезны и, похоже, действительно считают мероприятие значительным вкладом в историю. Вновь раздается звук а-ля приземление самолета, и Trackhawk вихрем проносится мимо зрителей. По фотографиям затем выяснится, что на мгновения все колеса отрывались от поверхности. Вернуться Леонтьев что-то медлит. Оказывается, ему разрешено вновь проехать мерник в течение часа — как будет готов. Гонщик предпринял было попытку, но колеса зацепили снежный намет, и внедорожник угрожающе понесло. Пришлось разворачиваться и повторять. Есть! Jeep с победным воплем исчезает в сторону старта. Максимум средней скорости по замерам превысил 257 км/ч. Возможно, показания попадут в Книгу рекордов России.

Зачем это все? Будем считать, что Леонтьев делает что-то полезное — на общий интерес к российскому автоспорту и, конечно, к Байкалу. J

YouTube БЛОГ

АНТОН ВОРОТНИКОВ (ANTON AVTOMAN):

Первым в России протестировал новый Jeep Grand Cherokee SRT8

СМОТРИ ВИДЕО

ЕЛЕНА ЛИСОВСКАЯ («ЛИСА РУЛИТ»):

Лучший «Джип» в моей жизни. Просто СЕКС!

Jeep Grand Cherokee — легендарная машина, на которой выросли поколения.

Jeep Grand Cherokee SRT — его спортивная версия, дающая эмоции, сравнимые с сексом.

СМОТРИ ВИДЕО

ТАНЦЫ НА ЛЬДУ

«ВЕДОМОСТИ» ПРИСУТСТВОВАЛИ ПРИ ПОПЫТКЕ УСТАНОВИТЬ РЕКОРД СКОРОСТИ НА ЛЬДУ БАЙКАЛА.

Вадим Овсянкин

ВЕДОМОСТИ

vedomosti.ru
март 2019

Озеро Байкал, рекордсмен среди пресных водоемов планеты, уже восемь лет является площадкой для фестиваля «Дни скорости на льду Байкала». Площадкой в буквальном смысле — его замерзшая гладь используется для заездов среди серийных машин разных марок. Этой зимой пришла очередь показать способности на льду Grand Cherokee Trackhawk — самому мощному и быстрому в линейке Jeep.

ЛЕД ДЛЯ РЕКОРДСМЕНОВ

Заезды проводятся по регламенту Международной автомобильной федерации (FIA). Машины должны показать максимальную среднюю скорость на двух дистанциях: 1 км с ходу и 1 км с места. Пилоты проходят створы хронометража в обе стороны с разницей не больше часа. По регламенту «Книги рекордов России» дополнительно фиксируется абсолютная максимальная скорость, достигнутая в каждом зачетном заезде. Если какой-либо рекорд был достигнут, результаты подаются в Российскую автомобильную федерацию (РАФ), которая регистрирует рекорд (это может занять месяц-два).

Идея мероприятия принадлежит журналисту и автогонщику Андрею Леонтьеву, который сам установил не менее 15 рекордов на байкальском льду начиная с 2010 г. Были заезды на Mazda MX5, Nissan GTR, Bentley Flying Spur и Porsche Panamera Turbo S. В этом году кроме Jeep пробовали ставить рекорды на льду на электрическом Jaguar I-Pace, болиде класса Formula 1600, специально подготовленном Volkswagen Golf GTI и дизельном Range Rover Evoque.

Для заезда на скорость нужен участок длиной минимум 12 км: чтобы было где разогнать и, главное, где затормозить машину. И определенное время года — чтобы ее не сдуло: ветра здесь могут достигать ураганной силы, уносят по льду даже тяжелые предметы вроде автомобилей.

На Байкале красиво почти в любое время года, погода здесь всегда солнечная, пасмурными могут быть не более 40 дней в году. Но зимой, в конце февраля — начале марта, это место кажется фантастическим. Толща замерзшей воды пронизана трещинами и пузырями удивительных форм и оттенков. Ледяная поверхность местами настолько гладкая и ровная, что невозможно поверить, что получилась естественным образом.

Замерзший водоем длиной 636 км и максимальной шириной 79 км кажется простым местом для поиска 12-километровой трассы. На самом деле все гораздо сложнее. «Лед живет своей жизнью — дышит, двигается пластами, трескается. Кажется, ледяное покрытие толстое, местами за два метра, а рядом может провалиться под лед машина», — говорит Александр Бурмейстер, профессия которого на Байкале называется «ледовый капитан». Он знает озеро вдоль и поперек и выбирает трассу для организаторов.

Трассу ищут долго, начинают минимум за месяц до даты заезда. Подбирают около шести участков, затем определяют лучший. Подготовка трассы сведена лишь к удалению наносного снега, ледяных торосов и заливке наиболее глубоких трещин. После чего пилот проходит выбранный участок несколько раз, чтобы проверить, насколько опасно местами торчит на швах лед — здесь машина будет прыгать и даже подлетать. Трассу должна принять инспекция РАФ и выдать лицензию на заезд.

«ЧЕРОКИ» В СИБИРИ

Попытки поставить рекорд не всегда удачные, и дело часто не в машине, а в погоде и качестве выбранной трассы. Максимальная скорость Grand Cherokee Trackhawk — 290 км/ч, но это в идеальных условиях и на асфальте. На зеркально-чистом льду меняется и разгон, и поведение машины, а торможение с такой скорости может измеряться не метрами, а километрами. Коэффициент трения даже шипованных шин с гладким ледяным покрытием близок к нулю — 0,05, на асфальте он 0,8.

Самый быстрый Jeep оснащен мотором V8 Hemi рабочим объемом 6,2 л с двумя механическими нагнетателями (максимальная мощность — 707 л. с. и крутящий момент — 874,5 Нм), 8-ступенчатой автоматической коробкой передач, тормозами Brembo (спереди 6-, сзади — 4-поршневые суппорты). Постоянный полный привод с раздаточной коробкой без понижающего ряда распределяет тягу между осями в диапазоне от 30/70 (режим Track) до 60/40 (режим Tow) или 50/50 в режиме Snow. Для заездов по льду машина обута в шипованные шины Michelin размерностью 265/50 на 20-дюймовых кованых легкосплавных дисках. Trackhawk отличается от обычного Grand Cherokee низкой посадкой (клиренс на 25 мм меньше), бамперами и бугристым капотом с вен-

СМОТРИ ВИДЕО

тиляционными отверстиями. Рыжие сиденья в салоне с увеличенной боковой поддержкой, трехспицевый руль с усеченным снизу ободом, спидометр размечен до 320 км/ч. На дисплей мультимедийной системы можно вывести мгновенное значение мощности, крутящего момента и хронометраж.

При шапочном знакомстве с Trackhawk летом прошлого года внедорожник впечатлил сумасшедшей динамикой разгона, натуральностью и жесткостью ощущений — руль буквально вырывало из рук. Но сейчас у него под колесами будет не асфальт, а гладкий, невероятно скользкий лед. В Trackhawk есть режимы движения Auto, Sport, Track, Tow и Snow, которые меняют настройки двигателя, трансмиссии, системы стабилизации движения (ESP) и усилителя руля. Но режима Ice нет, т. е. инженеры, создавая Trackhawk, вряд ли продумали, как их Jeep будет вести себя на таком покрытии.

УЗКИЙ БАЙКАЛ

Во время зачетного заезда в машине посторонним находиться запрещено. Меня пустили за руль Trackhawk накануне. Пройдя пару восьмерок по выложенной конусами ледовой трассе в разных режимах настроек, я отметил, насколько быстро Jeep уходит в занос или снос — поверни чуть резко руль, сбрось газ или, самое худшее, нажми резко тормоз. И это на 50–60 км/ч, что же будет на 200?

Затем во время пробных заездов мне вручили гоночный шлем и пригласили на место переднего пассажира. За рулем — Леонтьев, который объезжал Trackhawk несколько дней и хорошо прочувствовал автомобиль на льду. Jeep достаточно мощный для попытки поставить рекорд, у внедорожника адекватные реакции, информативное шасси, предсказуем даже на ледяном покрытии, если знать меру, говорит он.

При первой встрече с Trackhawk на асфальте я стартовал в самом «горячем» режиме Track: подвеска зажата, тяжелый руль, резкий газ и отключена противобуксовочная система. На льду все наоборот. Андрей выбирает индивидуальные настройки, отключает электронные ограничители типа ESP. Жесткость подвеске не нужна, так как на швах машину может сорвать, не нужна и лишняя отзывчивость мотора на педаль газа, чтобы колеса не сорвались в пробуксовку. По той же причине мягкий режим трансмиссии — резкая и быстрая смена передач ни к чему. А вот руль в самый острый режим — необходима максимальная связь, информативность на ледяном покрытии. Андрей очень плавно нажимает на акселератор и тут же на низких оборотах подрулевыми лепестками включает повышенную передачу — для эффективного разгона на льду ускорять-ся надо внатяг.

Мы разгоняемся без каких-либо серьезных пробуксовок колес. До отметки 150 км/ч машина идет плавно, но потом ее начинает трясти. На такой скорости лед перестает быть идеально ровным, каким он кажется из кабины или с поверхности Байкала. Но пилот продолжает придавливать педаль газа, выводя двигатель на высокие обороты. Трясучка усиливается, и я вижу, как Андрей подруливает, т. е. ловит машину на швах льда, продолжая разгоняться. От вибраций со стекла отваливается датчик GPS, отображающий скорость, — я успеваю поймать его и вижу цифру 200. По словам Андрея, после этой отметки у пилота уже нет права на ошибку...

Невероятно широкое озеро на такой скорости резко сузилось, как горлышко бутылки, в которое мы должны проскочить. Кажущийся ровным лед превратился в стиральную доску. Машину подкидывало, слегка переставляло, и это уже больше походило на танец на льду, чем на езду. Временами было ощущение, что мы летим по воздуху...

«Лед подтаял, появилась пленка, скользко», — кричит мне гонщик, как бы оправдываясь, что он сбросил скорость на отметке 240 км/ч. Мы уже ехали в сторону лагеря, и его юрты приближались к нам невероятно быстро. «Торможение на льду не менее особенный момент, чем разгон», — продолжает комментировать пилот. Он не жмет на тормоз сразу, а сперва слегка сбрасывает ход, и первая стадия замедления идет за счет сопротивления воздуха. Резко сбросишь газ — сразу улетишь, причем автомобиль будет совершенно неуправляемым на таком покрытии. Скорость плавно снижается, и пилот медленно отпускает газ и начинает торможение передачами. И только перед самим лагерем я почувствовал, что Андрей нажал педаль тормоза.

Зачетные заезды начинаются на следующее утро, пока солнце еще не успело прогреть лед. Впечатления от наблюдения за ними так же незабываемы, как поездка внутри машины. Когда в поле зрения появляется машина, рева мотора поначалу не слышно. Потом до ушей доносится вой от разрываемого автомобилем воздуха, похожий на звук пролетающего самолета. И лишь когда Trackhawk проносится мимо, исчезая в снежной пыли, ударяет хриплый бас выхлопа V8.

В попытке установить рекорд на льду при старте с ходу Trackhawk показал скорость чуть ниже своей максимальной (290 км/ч). Обе попытки (стартом с ходу и с места) установить рекорды засчитаны как успешные и отправлены на регистрацию РАФ, сказал представитель организации. Результаты будут объявлены после их утверждения. J

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ GRAND CHEROKEE TRACKHAWK — 290 КМ/Ч, НО ЭТО В ИДЕАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ И НА АСФАЛЬТЕ. НА ЗЕРКАЛЬНО-ЧИСТОМ ЛЬДУ МЕНЯЕТСЯ И РАЗГОН, И ПОВЕДЕНИЕ МАШИНЫ, А ТОРМОЖЕНИЕ С ТАКОЙ СКОРОСТИ МОЖЕТ ИЗМЕРЯТЬСЯ НЕ МЕТРАМИ, А КИЛОМЕТРАМИ.

ЛЕД И ПЛАМЕНЬ:
САМЫЙ БЫСТРЫЙ JEEP ПРОТИВ БАЙКАЛА

РАЗДОЛЬЕ ДЛЯ ЛЮБОЙ СКОРОСТИ, 30 ТЫСЯЧ КВАДРАТНЫХ КИЛОМЕТРОВ ЛЬДА. ВЫКАТЫВАЕМ НА ОЗЕРО ОЧЕНЬ ЗЛОЙ JEEP GRAND CHEROKEE TRACKHAWK

Александр Катаев

AUTONEWS

autonews.ru
март 2019

Судя по картинке системы навигации, наш Jeep утонул — вокруг сплошь вода. По факту под колесами льдина толщиной в метр. А земля отсюда на расстоянии примерно в километр-полтора. Но это... вниз! И там на дне действительно лежат десятки утонувших машин. Ступаешь ватными ногами около острова Ольхон и с опозданием понимаешь, что за завтраком нужно было пить не чай, а валерьянку.

Байкал — самое древнее и глубокое озеро на планете, содержит пятую часть всей пресной воды мира. Trackhawk — один из самых мощных и быстрых современных внедорожников. Бензиновый мотор V8 6.2 развивает 707 л. с., позволяет набрать 0–100 км/ч за 3,5 секунды и выдать максимальные 290 км/ч. На рекордный водоем Jeep выехал ради своего рекорда — будет развивать и ускоряться.

Происходит следующее: автопутешественник Андрей Леонтьев проводит на льду Байкала «Дни скорости». Он собирает команду помощников, связывается с Российской автомобильной федерацией, убеждает спонсоров, а затем совершает попытки установить рекорд автомобильной скорости на льду и подает все так, словно Байкал — наш российский Бонневиль.

При этом команда старается исполнить то, чего раньше рекордсмены не делали. Для понимания: если попытаться по Байкалу от Ольхона до края озера в темпе пешехода, это ведь тоже будет некий рекорд, и так раньше тоже не делали. И если просто оставить Jeep на льду возле острова, скажем, на месяц — тоже.

Сейчас задуман рекорд максимальной скорости для стандартного SUV с наддувным мотором объемом более шести литров на дистанции в километр с хода. По сценарию машина пролетает мерный километр, потом еще раз в обратную сторону, а замеры судейской аппаратуры показывают среднюю величину. Кроме попадания результата в списки РАФ достижение, по идее, может попасть и в Книгу рекордов России.

Итак, есть могучий Trackhawk, привезены бочки с несколькими сотнями литров бензина, а по льду проложена трасса в дюжину километров и примерно посередине размечен вешками участок для замеров. Все готово. День первый: идут тренировки.

В этой истории нас больше интересует автомобиль. Среди версий Grand Cherokee есть более чем достаточная по крутизне SRT с бензиновым V6 6.4 (468 л. с.), которая набирает 0–100 км/ч за пять секунд и разгоняет-

Андрей Леонтьев.

ся до 257 км/ч. Явление Trackhawk уже на грани здравого смысла. Почему предельный внедорожник нужен фирме, понятно: потому что так раньше в классе еще не делали. Другой вопрос — зачем покупать бешеный Jeep, который дороже SRT на четыре миллиона рублей, итого стоит почти десять?

Trackhawk одновременно практичный и удобный универсал, чумовая эксклюзивная игрушка, производная от американской культуры хот-родов, а в целом — манифест инженерного максимума и громкая победа в автомобильной гонке вооружений. Кстати, громкая буквально — слышали бы вы гарканье выхлопной системы.

Когда-то по Америке колесили караваны фургонов-павильонов, знакомили обывателей с новинками прогресса. Вот и перед вами Jeep как выставка технических достижений. Мотор с компрессорным нагнетателем. АКП с восемью ступенями, которая держит момент под 900 ньютон-метров. Усиленные тормоза Brembo с увеличенными дисками. Момент по осям распределяет продвинутая система Quadra-trac: по умолчанию 40:60 с акцентом на задние колеса, в трековом режиме — 30:70, в зимнем — 50:50. Представьте, сколько возились с доводкой техники, чтобы экстрим работал, а вдобавок не конфликтовал с комфортом и не особенно ухудшал проходимость.

Работу силового агрегата, рулевого, амортизаторов с электронным управлением и страховочной электроники можно менять. На тренировках Леонтьев ездит туда-сюда, подбирая оптимальную комбинацию: чтобы во время рекордного заезда Jeep не плясал на ледяных бугорках, был понятен по рулю и не срывался при переключениях.

Меню содержит «гоночный» раздел, где можно найти графики ускорений, счетчик прохождения круга или данные о длине тормозного пути. В этом уже что-то от игры Need for Speed. И по сути столь же игрушечное. Разгоняясь до пиковой скорости, гонщик и на приборы-то не смотрит.

На асфальтовых дорогах, где мы ранее водили Trackhawk с летними шинами Pirelli P Zero, он произвел яркое впечатление. Старт в режиме Launch: нажимаешь педали газа и тормоза, бросаешь тормозную, вопль двигателя, визг буксующих шин, Jeep выстреливает, как из пращи, а коробка меняет передачи с резкостью каратистки. На ходу отдача всегда с ощутимым запасом. В поворотах Trackhawk постоянно напоминает, что изначально он все же крупный и увесистый внедорожник, а вот на прямых хорош почти безоговорочно.

Но лед — другое дело. На Байкале автомобиль обут в шины Michelin X-Ice North 4, особо цепкие — с тремя сотнями шипов на каждой. Рекордный заезд проводят ранним утром, пока под лучами солнца еще не образовалась водяная пленка. И все равно внедорожнику очень скользко. Тактика при разгоне щадящая с ранними переключениями вручную вверх уже на 2000 об/мин, чтобы поскорее без рывков перебраться по ступеням, а там мотор вытащит.

Перед стартом нехитрый ритуал: команде вручают лицензию на трассу, гонщику измеряют давление. Быстрая техническая инспекция. Проверяют, например, хорошо ли закреплен аккумулятор. Поскольку по условиям автомобиль штатный, даже аптечку и щетку для снега на наших глазах вынимают из багажника. Бензина меньше четверти бака, наполнять правила не требуют, и пусть на несколько килограммов, но внедорожнику все же легче.

И вот над озером разносится звук, словно приземляется самолет. Вдалеке яростной точкой ускоряется Trackhawk, ураганом проносится мимо вешек. Объектив фотокамеры фиксирует отрыв всех колес, то есть местами Jeep натурально летит надо льдом. Максимум средней скорости по замерам превысил 257 км/ч. Команду поздравлять рано, попытка — еще не факт рекорда, официальное достижение будет признано позже.

Grand Cherokee Trackhawk способен оставаться предельным и на льду. Томить аппарат с таким потенциалом в городах смысла никакого. Если очень хочется спортивной атрибутики, так и у версии SRT есть схожий обвес, большущие колеса и суппорты яркого цвета, особые кресла и руль. Поэтому на российском рынке макси-флагман, очевидно, останется редчайшим уникумом.

По местным верованиям боги якобы не засчитывают гостям Байкала время у озера — добавляют ко времени жизни. А самих байкальцев больше волнует перспектива превращения окрестностей озера в заповедник, после чего с коренных жителей могут начать брать плату за аренду земли, а натуральное хозяйство на берегах — запретить. Возможно, Trackhawk поставил еще один рекорд и оказался последним в своем роде автомобилем, которому удалось так мощно выступить на этом свободном пока что льду. J

И ВОТ НАД ОЗЕРОМ РАЗНОСИТСЯ ЗВУК, СЛОВНО ПРИЗЕМЛЯЕТСЯ САМОЛЕТ. ВДАЛЕКЕ ЯРОСТНОЙ ТОЧКОЙ УСКОРЯЕТСЯ TRACKHAWK, УРАГАНОМ ПРОНОСИТСЯ МИМО ВЕШЕК. ОБЪЕКТИВ ФОТОКАМЕРЫ ФИКСИРУЕТ ОТРЫВ ВСЕХ КОЛЕС, ТО ЕСТЬ МЕСТАМИ JEEP НАТУРАЛЬНО ЛЕТИТ НАДО ЛЬДОМ. МАКСИМУМ СРЕДНЕЙ СКОРОСТИ ПО ЗАМЕРАМ ПРЕВЫСИЛ 257 КМ/Ч.

ТЕСТ-ДРАЙВ JEEP GRAND CHEROKEE

«ТОТ, КТО ГОВОРИТ, ЧТО НЕ ЛЮБИТ ДЖИПЫ, ПРОСТО НИКОГДА НЕ ЕЗДИЛ НА ПО-НАСТОЯЩЕМУ КЛАССНОМ», — СКАЗАЛ КАК-ТО ОДИН НАШ ЗНАКОМЫЙ АВТО-ЭКСПЕРТ. МЫ СОГЛАСИЛИСЬ ТОГДА И СОГЛАШАЕМСЯ СЕЙЧАС. ВСПОМНИЛА НАША РЕДАКЦИЯ ЭТУ ФРАЗУ СОВСЕМ НЕДАВНО, КОГДА ВЗЯЛА НА ТЕСТ-ДРАЙВ НОВЫЙ JEPP GRAND CHEROKEE.

FASHIONTIME

fashiontime.ru
январь 2019

Этот автомобиль — не просто джип во всех смыслах слова. Это настоящий культ для тех, кто неравнодушен к «бруталам на колесах» родом из Америки, кто лоску и гламуру предпочитает выразительный, сильный мужской характер, кто помнит фильмы с харизматичными героями, лихо разъезжающими на широкой «базе» по пустыням и влюбляющим в себя всех и каждого. Этот флагман легендарного американского автобренда просто не оставляет шансов не влюбиться в него — дизайн с характером, езда с абсолютным пониманием дороги.

ДИЗАЙН

Начать хочется именно с экстерьера Grand Cherokee. То, как дизайнеры на протяжении более двух десятков лет, а именно столько существует модель, подходят к созданию уникального образа, вызывает неимоверное восхищение. В то время как многие производители нещадно «сглаживают» кузов, превращая его в подобие футуристических моделей авиакосмических достижений, художники Jeep предлагают ценителям внедорожников четкие и понятные формы, строгие линии, приятную логичную геометрию кузову — иными словами, элементы, сохраняющие в себе ДНК марки и характер автомобиля, созданного для передвижения по самой труднопроходимой местности. При этом дизайн нового Grand Cherokee выполнен с учетом всех потребностей современного автомобилиста, что выражается в наличии обтекаемых поверхностей, способствующих достижению высочайших динамических показателей.

Фирменная решетка радиатора, состоящая из семи аккуратно расположенных рядом друг с другом секторов, очерченных сталью, венчает перед «джипа» квадратной формы и соседствует с новыми би-ксеноновыми фарами со светодиодными дневными ходовыми огнями. Широкий и высокий передний бампер с массивным воздухозаборником красноречиво говорит о том, что автомобилю не страшны ни появившиеся на пути жесткие кусты, ни бурелом, ни сугробы, ни глубокие ямы или, наоборот, внезапные кочки. Вся мощь подчеркивается огромными колесными арками, но в то же время визуально «успокаивается» слегка покатым капотом и крышей.

«Каждый элемент Jeep Grand Cherokee, обладает природной красотой: следите за его линиями — вы еще не видели ничего подобного», — так описан дизайн автомобиля на официальном сайте бренда в России. Мы подписываемся под каждым словом.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Инженеры, отвечающие за техническую «начинку» автомобилей американской марки, оснастили Grand Cherokee V-образным двигателем объемом 3,6 литра, развивающим мощность 286 лошадиных сил. В паре с ним работает автоматическая 8-ступенчатая коробка

передач, которая заслуживает особого внимания — передачи переключаются настолько быстро и незаметно, что забываешь, что находишься за рулем полноприводного джипа с лаконичной автоматической коробкой, а не вариатором. К слову, в этой 8-ступенчатой автоматической коробке заложен такой запас мощности, которого достаточно для того, чтобы буксировать прицеп массой до 2 812 кг! Конечно, джип оснащен системой полного привода, которая гордо отвечает за всепроходимость автомобиля.

И, стоит отметить, топливная «плата» за рабочие 4 колеса вполне доступная — расход бензина у внедорожника составляет 10,4 литра в смешанном цикле.

Еще не так давно мы и представить не могли, что настоящий «джип» может столь умеренно расходовать топливо. Что же касается динамики, то разгон до первой «сотни» занимает у Grand Cherokee 8,3 секунды при максимальной скорости 206 км/ч, что тоже очень порадовало нас, готовых к менее оперативной «раскачке» машины с нуля.

НА ДОРОГЕ

Нам не терпелось попробовать «джип» в деле в самых сложных дорожных условиях, потому мы, не задумываясь, свернули со спокойной автомагистрали на сомнительные проселочные дорожки, обильно подмокнувшие после дождя. Все внимание привлекает система пневмоподвески Quadra-Lift, которая позволяет поднять внедорожник на высоту 287 мм. С таким дорожным просветом не страшны ни каменистая местность, ни снежные сугробы. А в том случае, если высоту машины нужно уменьшить — например, чтобы комфортно усесться в салон и погрузить в него что-либо, клиренс с помощью той же системы легко уменьшить на 40 мм. Система Quadra-Drive II с электронным дифференциалом повышенного трения мгновенно реагирует на пробуксовку, а системы Selec-Speed Control с Hill Ascent Control позволяют контролировать скорость на опасных подъемах и спусках с помощью подрулевых лепестков. Система Selec-Terrain, в свою очередь, включает в себя пять основных режимов работы, благодаря чему автомобиль работает оптимально в любых условиях бездорожья — при езде по грязи, камням, снегу или песку. И это далеко не весь список функций!

Мы, конечно, понимали, что массивные колеса, полный привод и клиренс в 218 мм позволят запросто «проглотить» неровности на дороге, но что с такой же легкостью он будет выезжать из весьма приличных оврагов с мокрой травой и влажным тяжелым песком, которыми сопровождался весь наш путь, пока мы не вернулись на трассу, мы не могли себе и представить. Все, что от нас потребовалось, — выбрать на селекторе управления соответствующий режим для трудных участков и включить пониженную передачу. Извилистые каменные дороги, лесные просеки, броды и вязкая грязь, неподвластные большему числу автомобилей, мы «брали» с первого раза. И все благодаря оснащению автомобиля.

ВЫЕХАВ НА РОВНЫЙ АСФАЛЬТ ПОД КОНЕЦ НАШЕГО АВТОПУТЕШЕСТВИЯ, МЫ ПРИЯТНО УДИВИЛИСЬ ЕЩЕ РАЗ: НА GRAND CHEROKEE МОЖНО ПРЕКРАСНО ПОГОНЯТЬ!

Выехав на ровный асфальт под конец нашего автопутешествия, мы приятно удивились еще раз: на Grand Cherokee можно прекрасно погонять!

Внедорожник стремительно ускоряется и уверенно обгоняет большую часть идущих рядом машин. Следуя по трассе с одной полосой в каждую сторону, выезжать на «встречку» для обгона в разрешенных местах было легко и спокойно — мы обходили тянущиеся в шеренгу фуры одну за одной, периодически замечая, что оставляем позади и куда более маневренные легковушки. Полный восторг! Не попробовать в действии этот внедорожник — почти что преступление. Равнодушными, мы уверены, не останетесь.

Не бойтесь переоценить этот «джип», он способен на куда большее, чем вы можете себе представить! J

ГЕНЕРАТОР ТЕСТОСТЕРОНА

НАСТОЯЩИЙ МУЖЧИНА, КАК ИЗВЕСТНО, ДОЛЖЕН В СВОЕЙ ЖИЗНИ СДЕЛАТЬ ТРИ ВЕЩИ. КАКУЮ МАШИНУ ЕМУ ВЫБРАТЬ, ЧТОБЫ ВЫПОЛНИТЬ ПОСТАВЛЕННЫЕ ПОПУЛЯРНЫМ СТЕРЕОТИПОМ ЗАДАЧИ? ПОСТРОИТЬ ДОМ И ПОСАДИТЬ ДЕРЕВО ГДЕ-НИБУДЬ В ЛЕСНОЙ ГЛУШИ? — WRANGLER СПРАВИТСЯ С ЭТИМ БЕЗ ТРУДА! ВОСПИТАТЬ СЫНА, — ПОСЛЕ ПОЕЗДКИ НА ЭТОМ ВНЕДОРОЖНИКЕ ОН НИКОГДА НЕ ЗАДУМАЕТСЯ О ПОКУПКЕ РОЗОВОГО MINI. ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ЖУРНАЛА «ДВИЖОК» ПРОКАТИЛСЯ НА АВТОМОБИЛЕ, КОТОРЫЙ ПРОСТО ОБЯЗЫВАЕТ ВЛАДЕЛЬЦА СТАНОВИТЬСЯ МУЖЕСТВЕННЕЕ.

Вадим Аскаров

Движок
dvizhok.su
январь 2019

Новая, уже четвертая генерация Jeep Wrangler идет по проторенному в течение десятилетий пути. Внедорожник остался последним из могикан, сохранив верность традициям: пропорции и ключевые дизайнерские элементы, характерные для предшественника. Из нового — иные фары, радиаторная решетка, бамперы, измененное расположение поворотников и противотуманок.

За правильную «дизайнерскую лень» разработчикам можно сказать только спасибо, ведь у нас остался тот самый Willys, но не в военной форме, а в модном спортивном прикиде, в «тимберлендах» и бейсболке «янкис».

Как показал отрицательный опыт нового Land Rover Discovery V и положительный нового Mercedes-Benz G-Class, квадратное должно оставаться квадратным, и тогда будет вам «гелендвагеновское» маркетинговое счастье.

Поскольку последний раз Wrangler менял поколение более десяти лет назад, особых сомнений в том, что салон машины радикально преобразится, не было. Теперь на интерьер реально можно засмотреться: нарядная фактура, качественные материалы и необычные решения, которые добавляют внедорожной атмосферы. А чтобы разобраться со всеми переключателями, придется потратить несколько минут, особенно с учетом необычной эргономики салона.

Именно необычной, а не неправильной. Например, расположение кнопок стеклоподъемников перед рычагом коробки передач обусловлено тем, что при желании двери... можно снять. Внедорожник, в принципе, можно полностью «раздеть», оставив почти голый «скелет» кузова. Помимо дверей удалить можно лобовое стекло и почти всю крышу с дверцами багажника — в общем, все легендарные «фишки» знаменитого Jeep, включая возможность помыть салон из шланга (даже экран защищен!), остались в целости.

В передних креслах удобно: хороший баланс в меру выраженного профиля и мягкости наполнителя. Странно на американской машине выглядят только рычажные регулировки кресел: образу простого и честного внедорожника с армейским прошлым это, конечно, соответствует, а вот с немалой ценой как-то не очень состыкуется.

У Wrangler, как и раньше, два варианта исполнения — короткий 2D и длинный 4D. С последним, понятно, проблем для пассажиров нет: добротный складной диван с достаточным пространством. В классической двухдверной версии внедорожник стал просторнее за счет иного расположения осей: переднюю сместили на 38 мм вперед, заднюю — на 25 мм назад.

Несмотря на то что диванчик остался двухместным (зажат между арками задних колес), места для ног заметно прибавилось. Ну а из недостатков — минимум дополнительных благ и все то же отсутствие возможности сложить «галерку» по частям: при наличии поклажи Wrangler 2D становится не только двухдверным, но двухместным.

В целом легендарный «Вранглер» по технической части обновился далеко не на словах. Самое главное — напрашивающееся разделение двигателей по рынкам. Привычный нам «атмосферник» V6 3.6 пока доступен только на родине, в США, и на Ближнем Востоке, причем в варианте мягкого гибрида с мотор-генератором. Европейцы дополнительно получили два дизеля: итальянский 2.2-литровый (200 л. с.) и более мощный агрегат объемом 3,0 литра. А вот россиянам достался пока единственный бензиновый турбированный мотор объемом 2,0 литра и мощностью 272 л. с.

Для сурового внедорожника усложнение конструкции за счет сложного и малообъемного турбомотора пока выглядит спорно, да и заявленную мощность для нашего рынка не мешало бы подправить до налоговых 249 л. с. Совмещен двигатель только с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач, которая, по заверениям производителя, специально адаптирована для езды по бездорожью. Ну и полный внедорожный арсенал, конечно, присутствует, причем самой проходимой версией является Rubicon: только для нее доступны межколесные блокировки.

Езду на Jeep Wrangler нужно четко разделять на две составляющее: внедорожную и асфальтовую. Так строго, потому что восприятие машины в каждом из этих двух миров — полярно противоположное. Нетрудно догадаться, что «Вранглер» — это нечто близкое к эталону с точки зрения «оффроада»: рама, неразрезные мосты Dana, внедорожные покрышки, подключаемый полный привод с межосевой блокировкой, понижающая передача и еще две межколесные блокировки системы Rock-Trac на версии Rubicon.

Не сказать, что предложенная на тесте трасса предполагала какие-то совсем уж изощренные сложности, но суть нового Wrangler заключалась не в поиске пределов возможностей внедорожника, а в том, как он это делал. Скажем прямо: более комфортного перемещения по бездорожью придумать сложно. По существу, задача водителя — изредка дотрагиваться до педалей и направлять машину в нужную сторону, все остальное сделает электроника: Jeep сам удержит себя на середине подъема, а затем на понижающей передаче заползет на вершину без намека на пробуксовку. На нестабильных рыхлых поверхностях выручает дифференциал Trac-Loc, который оперативно обеспечивает распределение момента по осям. А для версии Rubicon, кажется, преград вообще не существует — тот может вылезти из самых злополучных мест.

А вот передвижение на Jeep Wrangler по обычным дорогам и трассам, особенно в трехдверной версии Rubicon, вызывает стойкое желание поскорее забраться поглубже обратно в болото, чтобы вновь почувствовать себя королем бездорожья. При такой эксплуатации Wrangler превращается в подобие огромного накачанного культуриста, у которого отобрали штангу и заставили учиться играть в шахматы.

КАКОВ ИТОГ?

Оценить стоимость нового Jeep Wrangler практически невозможно. Это, в первую очередь, внедорожный фан-кар и шоу-стоппер, у которого к тому же не осталось прямых конкурентов, кроме идейно схожего «Гелендвагена» по цене, которая втрое выше. Рационально подходить к покупке «Вранглера»

ЕЗДУ НА JEEP WRANGLER НУЖНО ЧЕТКО РАЗДЕЛЯТЬ НА ДВЕ СОСТАВЛЯЮЩЕЕ: ВНЕДОРОЖНУЮ И АСФАЛЬТОВУЮ. ТАК СТРОГО, ПОТОМУ ЧТО ВОСПРИЯТИЕ МАШИНЫ В КАЖДОМ ИЗ ЭТИХ ДВУХ МИРОВ — ПОЛЯРНО ПРОТИВОПОЛОЖНОЕ.

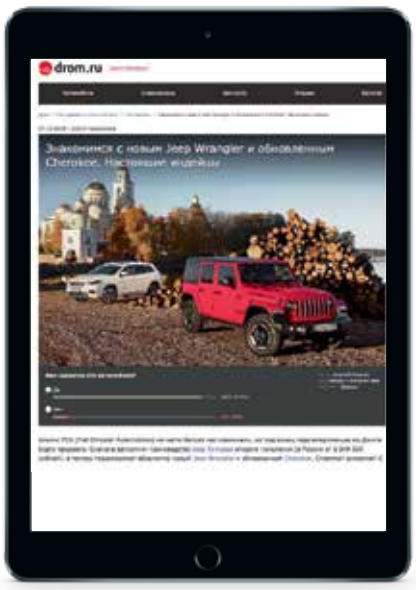
Приличная парусность, условная информативность рулевого управления и внедорожная резина с соответствующей устойчивостью на асфальте не дадут водителю расслабиться ни на минуту. Правда, машина полностью отучает тормозить перед ямами и колдобинами: Jeep их не замечает. Хотите хорошей устойчивости и приличного поведения на асфальте? Лучше выбрать удлиненный Wrangler и дополнительный комплект дорожных шин.

трудно: хорошие внедорожники можно найти дешевле на миллион, а иррациональный выбор «по любви» настоящей американской классики отодвигает ценовой фактор на второй план, сколько бы автомобиль ни стоил. И конечно, именно последний будет определяющим, ибо, однажды оказавшись за рулем этой машины, садиться за руль обычных внедорожников уже совершенно неинтересно. J

НАСТОЯЩИЙ ИНДЕЕЦ

АЛЬЯНС FCA (FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES) НЕ ЧАСТО БАЛУЕТ НАС НОВИНКАМИ, НО ПОД КОНЕЦ ГОДА АМЕРИКАНЦЕВ ИЗ ДЖИПА БУДТО ПРОРВАЛО. СНАЧАЛА ЗАПУСТИЛИ ПРОИЗВОДСТВО JEEP COMPASS ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ (В РОССИИ ОТ 2 049 000 РУБЛЕЙ), А ТЕПЕРЬ ПРЕДСТАВЛЯЮТ АБСОЛЮТНО НОВЫЙ JEEP WRANGLER И ОБНОВЛЕННЫЙ CHEROKEE. СТРЕЛЯЮТ ДУПЛЕТОМ! С ПОСЛЕДНИМИ НОВИНКАМИ УДАЛОСЬ ПОЗНАКОМИТЬСЯ НА ДОРОГАХ ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ. УВЫ, КОРОТКИЙ ТЕСТ-ДРАЙВ НЕ СМОГ ДАТЬ ОТВЕТОВ НА МНОГИЕ ВОПРОСЫ. В ЧАСТНОСТИ, О ПРОХОДИМОСТИ НОВОГО РЭНГЛЕРА. НО ОБЩАЯ КАРТИНА ВСЕ ЖЕ СТАЛА ЯСНЕЕ

Алексей Смирнов



drom.ru
январь 2019

Можно усомниться, а новый ли Wrangler? Уж больно похожи внедорожники двух поколений между собой. Размеры и формы, содержание. И даже неприкрытые шляпки болтов, выставленные напоказ. Может, все-таки обновление? Но американцы настаивают, что старый вояка «all new» — полностью новый. Его рама и кузов сделаны из высокопрочных сталей, все навесные панели, включая рамку ветрового стекла, алюминиевые. А задний борт и вовсе отлит из магниевого сплава. Wrangler с кузовом из «крылатого металла» легче почти на центнер.

Правда, подвески взяты у «старичка» без изменений. Те же «пятирычажки» спереди и сзади. Но конструкторы их доработали, улучшив поведение внедорожника на асфальте. Зато движки опять полностью новые, точнее — движок. Это европейцам положен новый 200-сильный турбодизель объемом 2,2 литра. А для нас безальтернативная, но тоже новая бензиновая «турбочетверка» 2.0 отдачей в 265 сил. Трансмиссия без вариантов — 8-ступенчатый «автомат». А еще короткая и длинная версии, два типа полного привода и три уровня оснащения: Sport, Sahara и Rubicon.

Интерьер нового Рэнглера отделан по последней моде. Красивые кожаные кресла, «приборка» с красочным и информативным дисплеем, двухзонный климат-контроль. Невиданная доселе роскошь. Выглядит все классно, но уж как-то по-игрушечному. Будто взрослые дядьки в войнушку играют. Однако физподготовка игроков должна быть на уровне боевой готовности.

Запрыгнуть в салон Рэнглера — целое дело. Запрыгнуть, не испачкавшись, — два дела! Выступающий порожек дверного проема — словно метровый забор где-то в парке. Его все время приходится перешагивать, высоко задирая ногу. Но даже попав на водительское место, будьте готовы к, так сказать, особенностям конструкции. Стоящий вертикально руль, «табуреточная» посадка водителя, слабенькая обзорность. А еще задние пассажиры, по-прежнему вытирающие одеждой грязную накладку колесной арки. Все эти особенности хорошо знакомы по внедорожнику прежнего поколения.

Впрочем, новый Wrangler или обновленный, не так уж и важно. В любом случае он остался тем же уникальным и отчасти чудаковатым автомобилем. Ведь только здесь может сочетаться несочетаемое: матерчатые хлястики ограничителей дверей и мощная мультимедийная система с сенсорным экраном. Откидное лобовое окошко и поддержка протоколов Android Auto и Apple CarPlay. Современный турбомотор и неразрезные мосты. Wrangler был и остался двуликим. С двух- или четырехдверным, закрытым или открытым кузовом. Можно даже двери снять. Но это, на мой взгляд, — край.

Длина внедорожника увеличилась на 131 мм. Ширина, высота и колесная база прибавили 17 мм, 13 мм и 61 мм соответственно.

Нынешняя тенденция такова, что производители внедорожников принялись улучшать дорожные характеристики своих машин. Jeep не остался в стороне, при доводке серии JL особое внимание уделялось поведению автомобиля на асфальте.

— Открытый, говорите?
Как то раз мы с коллегой решили снять крышу на Рэнглере прошлого поколения. Пока сделали, трижды все прокляли. И еще тридцать три раза, когда начали ставить все на место. И это, мягко говоря, не быстрая операция. У нового Wrangler трансформация верха упростилась. Не нужно возиться с резинками и прочими мелкими деталями. Даже под резьбовой крепеж в багажнике предусмотрено отдельное место с фиксаторами. Но проверить, как это все работает, я не рискнул.

На холостом ходу рядная 2,0-литровая «четверка» работает ровно, без вибраций на органах управления и еле слышно. Чувствуется, что над шумоизоляцией салона серьезно поработали. Моторный щит явно подвергся двойной обработке, да и шума шин при движении в салоне почти не слышно. Но на скорости в многочисленных зазорах крыши начинает гулять ветер. Внутри становится настолько шумно, что беседа с пассажиром второго ряда превращается в диспут на повышенных тонах. Орать приходится.

Сами по себе 265-сильный турбомотор и 8-ступенчатый «автомат» неплохи. Но вместе они словно кошка с собакой. У двигателя после флегматичных реакций на малых оборотах вдруг просыпается просто звериное рвение. Мощный, но трудно прогнозируемый и слабо контролируемый прилив динамики будоражит и одновременно пугает. Трансмиссия то поторопится с повышающим переключением, то затянет с понижающим. А то ни с того ни с сего тряхнет не слабым таким ударчиком. Будто задумалась, а затем спохватилась: ой, мне ж бежать надо.

Подвеска, пожалуй, стала жестче, но вкупе с более крепким кузовом работа упругих элементов воспринимается более собранной. Нет лишней болтанки задка на волнистом асфальте, крены кузова уже не пугают. А безразличие подвески к неровностям любых мастей и калибров просто приводит в восторг. Реально можно дубасить по вдрызг разбитому асфальту, не снижая хода! Однако стоит заднему колесу наехать на неровность в повороте, как задок внедорожника переставляет. Иной раз это приводит к срабатыванию страхующей электроники.

Зато по ровному асфальту Wrangler катится, будто добротный американский седан — не шелохнувшись. Связь с водителем на прямых участках, конечно, слабенькая, но заметных рысканий по траектории не подмечено. В больших углах поворота обод руля наливается обратным усилием. Его реактивного действия достаточно, чтобы не испытывать проблем в виражах. При этом руль, педали и подушка кресла чисты от вибраций, что обеспечивает внедорожнику еще более плавный ход.

А вот с бездорожьем не задалось. Ту короткую, но кочковатую кроссовую трассу, что подготовили организаторы тест-драйва, Wrangler проезжал на заднем приводе. Прокатился по ней дважды, на длинной базе с обычной трансмиссией Command-Trac и на «коротыше» в заточенной под тяжелые условия версии Rubicon. Прыгая на ухабах, подмечаешь, что трясет в «Рубиконе» в разы сильнее, а вертикальные нагрузки при артикуляции подвесок резче. Местные буераки для него что семечки, но за проходимость нужно расплачиваться комфортом. J

КОНСТАНТИН ЗАРУЦКИЙ (ACADEMEG):

Rubicon — машина отличного настроения.

СМОТРИ ВИДЕО

ТЕСТ 4 УНИКАЛЬНЫХ «ДЖИПОВ» И ОДНОГО СТАРЕНЬКОГО

НАШИ ЛЮДИ НА ПАСХУ КРАСЯТ ЯЙЦА, А JEEP ПРИДУМЫВАЕТ КОНЦЕПТЫ, ЧТОБЫ ПОТЕШИТЬ ПУБЛИКУ ЕЖЕГОДНОГО ФЕСТИВАЛЯ EASTER MOAB SAFARI. НАМ ПОВЕЗЛО НЕМНОГО ПОРУЛИТЬ ОПЫТНЫМИ ВНЕДОРОЖНИКАМИ, ПОСТРОЕННЫМИ В ЕДИНСТВЕННОМ ЭКЗЕМПЛЯРЕ, И РАРИТЕТНЫМ «ДЖИПОМ» С МОТОРОМ V8.

Юрий Урюков

авто@mail.ru

auto.mail.ru
январь 2019

JEEP CJ-5

Сюрприз — на ходу самое яркое впечатление оставили вовсе не крутые прототипы на больших колесах, а невзрачный старичок. Если бы не нарядный апельсиновый цвет и коллекционное состояние, ветеранский Jeep легко сошел бы за служебный транспорт. Словно местный шериф случайно припарковался в ряду выставочных машин, но никто не посмел указать ему на ошибку.

С 1954 по 1983 годы Jeep выпустил свыше 600 тысяч примитивных на вид вездеходов CJ-5, которые находили спрос не только в развивающихся Бразилии, Иране и встающей на ноги после войны Южной Корее, но и в благополучной на тот момент Америке. Кого же там заинтересовала утилитарная железная коробка без крыши и дверей, уходящая основой в суровые армейские будни легендарного «Виллиса»?

Оказывается, не только фермеров, но и... плейбоев. В какой-то момент им захотелось красиво выезжать на бездорожье. Поэтому когда марка Jeep в 1970 году перешла под контроль American Motors Corporation, встал вопрос о модернизации наследия бывшего владельца — компании Kaiser. Из сугубо утилитарной модели постарались малой кровью сделать то, что современные маркетологи называют Sport Utility Vehicle. Так на CJ-5 в 1972 году появились усиленная рама и новый передний мост. Компоновку машины слегка перекроили, чтобы поставить под капот свежие двигатели. Среди них оказался и чумовой пятилитровый V8. Именно такой CJ-5 выпуска 1973 года американцы пригнали для блиц-теста.

Запрыгивая внутрь, стараюсь не раскроить колени о железную переднюю панель, торчащие острые углы и головки болтов, которыми она прикручена к каркасу. Относительно мягкие в кабине CJ-5 разве что примитивные сиденья. Задранный педальный узел заставляет подпирать коленями тонкий руль, а тот, в свою очередь, метит водителю в челюсть. Ветровое стекло лежит на капоте, и волосы шевелит то ли ветер, то ли дыхание «Виллиса», заставлявшего солдат терпеть столь же корявую посадку. Хотя прогресс заметен: раздаточная коробка подключаемого полного привода на CJ-5 управляется одним рычагом, приборы стали изящнее, штатное радио появилось, двигатель запускается не кнопкой на полу, а привычным поворотом ключа зажигания.

Пробуждается V8, кстати, лениво и не всегда с первой попытки. Но потом... Черт возьми, это натуральный масл-кар! На старте раритетный Jeep готов вырыть колесами траншеи. А дальше только успевай передачи отщелкивать. Ступеней в механике всего три, врубаются они легко и четко, но главное — не ошибиться. Потому что на месте первой у CJ-5 задняя, а первая там, где обычно вторая. Если усвоил, до третьей доходишь быстро и забываешь о рычаге на целый день. Мотор настолько эластичен, что вывозит почти с холостых.

Сначала мощность V8 определяли в 213 сил, с 1972-го отдачу формально срезали до 152 л. с., но легкому «Джипу» и этого хватает, чтобы не ехать — лететь по колдобинам. Причиной тому и жесткие мосты на рессорах. CJ-5, конечно, не такой дубовый, как Willys MB, пыль из организма на каждой кочке не выбивает. Однако внедорожник изрядно «козлит» на поперечных волнах и мини-трамплинах. Опять же в отличие от предка цивильный «Джип» курс держит четче и рулится адекватнее, но все равно короткобазная машина с узкой колеей весьма верткая. Об этом надо помнить всегда, иначе очередная попытка раскочегарить V8 рискует завершиться далеко от дороги. CJ-5 крепкий, просеку в лесу прорубит, но выдержит ли такой финиш экипаж открытой железной коробки — большой вопрос. Опасно? Кто спорит. И все же немного жаль, что таких безумных автомобилей больше не делают.

JEEP SANDSTORM

«Пасхальные» концепты Jeep строит из года в год по двум причинам: обкатать на публике перспективные решения и дать дизайнерам выпустить пар. Необузданный Sandstorm относится ко второй категории. Изначально это был обычный Wrangler Unlimited, но его полностью перекроили в стиле гоночных внедорожников для пустынных бах — коротких ралли-рейдов. На неубиваемые мосты Dynatrac 60 с укороченными до 5.38 ради повышения тяги главными парами надеты исполинские 39,5-дюймовые «тракторные» шины BF Goodrich Krawler на дисках с бедлоками (так принято говорить в России, но вообще слово beadlock произносится как бидлок).

Чтобы это тяжеленное хозяйство не тряслось под рамой впустую от каждого толчка, на машину поставили длинноходную спортивную кастом-подвеску. Да и конфигурацию ходовой переделали: переднюю ось сдвинули вперед на 101 мм, заднюю — назад на 51 мм: растянутая

Jeep CJ-5.

Jeep Sandstorm.

Jeep Wagoneer Roadtrip.

Jeep Jeepster.

Nacho Jeep.

Nacho Jeep.

колесная база способствует стабильности. В карбоновом капоте вырезали дополнительные вентиляционные окна, штатные бамперы заменили на ажурные дуги, почти не ограничивающие углы въезда-съезда. Задний борт сняли, дабы разместить запасное колесо на интегрированном в каркас безопасности креплении. Оперативно менять давление в покрышках позволяет штатный бортовой компрессор, он же снабжает воздухом пневмоблокировки мостов.

За руль залезаешь, как в грузовик, — порог примерно на уровне пояса. Вдруг за спиной раздается характерный щелчок замка: Sandstorm прикидывается пикапом, но задние двери сохранили, замаскировав и убрав наружные ручки. Вот только вместо дивана на втором ряду теперь жесткие «ковши», открытые грязи, летящей из-под колес. Иными словами, коллега-пассажир вернулся из заезда не особо счастливым. А водитель в восторге! Внутри этот Jeep и правда похож на «боевые» внедорожники. Полный минимализм интерьера: музыки и прочих развлечений нет. Вместо дисплея мультимедийки — GPS-модуль. Зажигание врубается тумблером, мотор запускается кнопкой.

Под капотом загрохотал 6,4-литровый V8 отдачей 475 «лошадей», на гоночном дисплее, заменившем обычные приборы, запрыгали цифры. Сюда бы для полного антуража секвентальную коробку, но на Sandstorm поставили шестиступенчатую механику. Впрочем, для американцев это тоже смелый ход. Что сказать — валит машина! Не зря дизайнеры говорили что-то о desert blitzing — пустынном налете. С ходами экстремальных подвесок 355-460 мм газ не надо сбрасывать даже там, куда глаза уже боятся смотреть.

Но лучше дубасить на столь злом багги по прямой, когда Jeep летит по камням, кочкам и грунтовке одинаково быстро, сопровождая покатушки оглушающими звуковыми спецэффектами могучего мотора. С поворотами сложнее: от души прохватить не дали, однако и на детской скорости ощущаешь, что траекторию Sanstorm меняет не столь цельно — мчать можно, но топовые ралли-рейдовые машины атакуют повороты изящнее. Видимо, испытателей просто не стали дергать на тонкую доводку шасси концепта, построенного в одном экземпляре без четких серийных перспектив.

JEEP JEEPSTER

Знакомое, но уже подзабытое имя. Исторические «Джипстеры» сходили с конвейера в конце 40-х, затем возродились в 1966-м. Но после перехода марки Jeep в собственность American Motors Corporation название списали в архив. С тех пор американцы не раз намекали на возвращение вездехода, отличавшегося, помимо прочего, стильным двухцветным окрасом. И вот — очередная попытка «Джипа» заинтриговать прототипом.

Современный Jeepster построили на базе серийного Wrangler Rubicon. Оформили машину по канонам: красный кузов, белая крыша. Причем концепту придумали еще и оригинальный силуэт, для чего рамку ветрового стекла завалили на 2,5 градуса, а стойки кузова укоротили на 51 мм. Вот почему прототип выглядит лихо, словно хулиган с кепкой на затылке. Спорна только странная рокировка. Ради чистоты внешних линий внушительных размеров запаску на ралли-рейдовый манер запихнули в салон, выкинув из него второй ряд кресел. Багажника толком не осталось, поэтому для перевозки провизии, инструмента и прочих нужных вещей на заднем борту закрепили пару боксов, разделенных камерой заднего вида. Такой вот парадокс — резина едет под крышей, личные вещи — на улице.

В остальном же Jeepster собран из деталей фирменного подразделения Mopar. 37-дюймовая зубастая резина BF Goodrich KO2 на дисках с бедлоками, светодиодный дополнительный свет, двухдюймовый лифт-кит с подвеской Fox, «горбатый» капот... Все эти вещи хоть сейчас можно купить у американского дилера и поставить на свой Wrangler. Поэтому на ходу концепт мало отличается от серийного «Джипа» с двухлитровым турбомотором (270 л. с.) и восьмиступенчатым автоматом с поправкой на тяжелые шумные колеса и плотную подвеску. Необычность ощущениям придают разве что навязчиво нависающая над головой пластиковая крыша и клетка каркаса безопасности. Хотя классические «Джипстеры» были заточены скорее на асфальт, нежели на внедорожные подвиги. Грядет смена парадигмы?

JEEP WAGONEER ROADTRIP

Правильнее называть этот внедорожник не концептом, а рестомодом, поскольку классическим кузовом модели Wagoneer 1965 года прикрыли современные агрегаты. Под капот запихнули 5,7-литровый атмосферник V8 Hemi отдачей 360 сил, соединив его с олдскульным четырехступенчатым автоматом. Усилили и доработали раму, поставили мосты Dana 44 с принудительными блокировками и правильные 33-дюймовые грязевые колеса BF Goodrich. Растянули колесную базу на 127 мм, расширили колею... Обычный рецепт для проектов такого рода. Но, поверьте, Wagoneer Roadtrip — нечто большее, чем винтажная тачка на забаву дизайнерам.

Нежно-мятный внедорожник с зеленоватыми бутылочными стеклами излучает уют и домашнее тепло. «Автомобиль пробуждает ностальгические воспоминания о семейных поездках в парк Йеллоустоун на летние каникулы», — эту фразу я читал слышал от представителей марки на европейской презентации нового «Рэнглера», где на Wagoneer Roadtrip разрешали смотреть, но запрещали ездить. И только здешние американцы донесли до журналистов истинную важность заложенной в рестомод идеи. Переводя на русский, Jeep воплотил в металле детские фрагментарные воспоминания о приключениях туристов-дикарей: на автомобиле к Черному морю, «свой» пляж, ночи в палатке под звездным небом — так бы это выглядело в России или СССР... Правильную атмосферу создают детали. К багажнику на крыше прикручены лыжи и удочка, в пепельнице отдыхает папина курительная трубка, ящик для инструментов сделан из клапанной крышки оригинального шестицилиндрового мотора Tornado, а дедушкины чемоданы в багажнике на поверку оказываются замаскированным холодильником.

И, знаете, на Wagoneer Roadtrip действительно хочется рвануть в путешествие. Этот Jeep внушительный снаружи и очень просторный внутри. Сидишь за рулем вальяжно, утопая в мягких диванах, как дома в гостиной. В 1962 году, когда стартовал выпуск модели, внедорожник такого уровня комфорта считался прорывом. Тонкий руль вращается на удивление легко, тормоза хваткие и информативные, а газ... Тот случай, когда могучий V8 не подстегивает к суете. Гораздо приятнее размеренно круизить по трассе, осматривая пейзаж под успокаивающее урчание мотора и приторный аромат бензина вперемешку с выхлопом. Проблема только с акустикой. Пол даже резиновыми коврами не прикрыли, поэтому камешки и песчинки звучно массируют кузов, им вторят гудящие покрышки. Да и раритетный салон, несмотря на переборку, жалуется на возраст — вздыхает, поскрипывает на кочках. Хотя в этом тоже есть шарм, словно Wagoneer Roadtrip живой, настоящий, как трогательные воспоминания о семейных вояжах.

NACHO JEEP

Вовсе не реклама кукурузных чипсов, а rolling catalog — витрина на колесах. Nacho Jeep — наглядная иллюстрация того, что будет, если при заказе Wrangler нового поколения проставить все галочки (их, к слову, более 200) в конфигураторе аксессуаров Mopar. Новинка среди опций — открывающиеся «прозрачные» двери из двухдюймовой трубы. Напомним, у «Рэнглера» они съемные, а так получился компромиссный вариант для боязливых: экипаж вроде бы под защитой, но ничто не мешает рассматривать бездорожье под колесами.

Вторая фишка — мощнейший дополнительный свет. Светодиодные «люстры» и прожекторы закреплены за ветровым стеклом, у передних стоек кузова и на стальном силовом бампере со встроенной лебедкой Warn. Особый фонарь установлен на усиленном кронштейне запаски. Это своего рода внедорожный маяк, подающий сигналы ползущим сзади. Красный свет — стоп, янтарный — движение со скоростью 1-3 миль/ч, зеленый — ускоряемся до 3-25 миль/ч, белый — водная преграда. Двухдюймовый лифт кузова и комплект подвески Fox — история типичная, но впечатляет, что после столь скромной доработки на Wrangler встают шины внешним диаметром аж 37 дюймов. Диски, разумеется, с бедлоками, чтобы колеса не разбортировались при сбросе давления.

В остальном Nacho Jeep зауряден — двухлитровый бензиновый турбомотор (270 сил) спарен с восьмиступенчатым автоматом, салон изменился только декором. И едет концепт почти как Jeepster, то есть совершенно по-серийному. Хотя в этом и суть. Получается, чуть ли не каждый покупатель «Рэнглера» может превратить свою машину в шоу-кар легальным путем. Причем это будет не выставочный бутафорский экспонат, а весьма серьезный внедорожник. J

BREAKING NEWS

JEEP WRANGLER ОСНАСТИЛИ ГИБРИДНОЙ СИСТЕМОЙ ETORQUE ОТ CONTINENTAL

4x4 CLUB

Технологическая компания Continental объявила о содействии FCA US LLC в оснащении полностью обновленного Jeep® Wrangler мягкой гибридной технологией eTorque. Разработанная Continental первая в отрасли система Eco Drive 48 В с жидкостным охлаждением поддерживает технологию eTorque, которой внедорожник в значительной степени обязан своими характеристиками и которая вместе с тем повышает его топливную экономичность. Разработанная компактная система Eco Drive 48 В с интегрированной силовой электроникой позволяет использовать преимущества, предлагаемые технологией eTorque, в числе которых: пониженный расход топлива, улучшенный автозапуск, функция «старт-стоп» и пониженный уровень шума.

Андреас Вольф (Andreas Wolf), руководитель Continental Powertrain: «Электрический привод — ключевое направление мобильности будущего. Двигатель внутреннего сгорания и электрификация являются взаимодополняющими элементами с точки зрения эффективности — снижения выбросов CO_2 и расхода топлива, и с точки зрения выбросов выхлопных газов. Не стоит забывать и об удовольствии от вождения, которое обеспечивает 48-вольтная система привода».

Eco Drive обеспечивает крутящий момент 120 Н·м, подаваемый на коленчатый вал через приводной ремень двигателя. Это позволяет выполнить автоматический запуск менее чем за 0,5 сек. Версия 31,5 фунта (14,3 кг) для Jeep также помогает максимизировать рекуперативное торможение и предлагает впечатляющую удельную мощность 4,1 кВт/л. Более того, эта технология позволяет передавать крутящий момент на колеса более чем в два раза быстрее, чем может обеспечить обычный 12-вольтовый стартер. Eco Drive 48 В с жидкостным охлаждением также быстрее вращает коленчатый вал двигателя, что делает преимущества системы eTorque очевидными. Жидкостное охлаждение системы Continental Eco Drive и инвертор обеспечивают непревзойденную мощность — способность поддерживать эксплуатационные характеристики при высокой температуре окружающей среды.

«Jeep Wrangler стал легендой с своем классе благодаря повышенной проходимости. Новые возможности для него открывает технология eTorque, в основе которой лежит 48-вольтовая система Eco Drive от Continental», – добавляет Крегг Уиггинс (Kregg Wiggins), старший вице-президент Continental Powertrain в Северной Америке.

Система Continental Eco Drive 48 вольт основана на модульной концепции. Это позволяет компании Continental масштабировать данную технологию, чтобы удовлетворить требования, предъявляемые к мощности и характеристикам автомобилей нескольких классов, в числе которых компактный дизельный Renault Scénic, высокопроизводительный седан Audi A8 и популярный внедорожник Jeep Wrangler. Кроме того, потребители могут испытать принципиально новую технологию eTorque на модели Dodge Ram 1500 2019, 3,6-литровый двигатель Pentastar V-6 которого стал победителем премии «Лучший двигатель года» (10 Best Engines) по мнению издания WardsAuto.

АВТОВЕСТИ

GLADIATOR ВЕРНУЛСЯ: JEEP ПРЕДСТАВИЛ ВОЗРОЖДЕННЫЙ ПИКАП

Jeep возвращается в сегмент пикапов, из которого ушел в 1992 году: на автосалоне в Лос-Анджелесе компания показала реинкарнацию знаменитой модели Gladiator. И его внедорожные возможности ничуть не менее серьезные, чем у донора — внедорожника Jeep Wrangler, на базе которого возведен “Гладиатор”. Во всяком случае, строили пикап именно с таким прицелом.

Во-первых, он стал значительно длиннее “Рэнглера”. Раму для пикапа вытянули на 780 мм, а колесная база увеличилась на полметра по сравнению с пятидверным Wrangler. Все ради того, чтобы обеспечить пикапу грузовую платформу длиной 1,5 м.

Утверждается, что она сделана чуть короче, чем на традиционных пикапах, но зато расположена заметно ниже для облегчения процесса погрузки. В нише кузова также примостился съемный 400-ваттный аккумулятор на 115 вольт и три розетки — он пригодится, например, для организации освещения на природе.

Во-вторых, у Gladiator 28 см дорожного просвета (в самом экстремальном исполнении Rubicon) и возможностью преодолевать броды глубиной до 760 мм. По сравнению с «Рэнглером» он получил усиленные компоненты подвески, более мощные тормоза, грузоподъемность до 725 кг и способность тащить прицеп в 3,4 тонны (два этих показателя заявлены как лучшие в классе). Для облегчения автомобиля боковые двери, рамка лобового стекла, крылья, капот и «калитка» грузовой платформы сделаны из алюминия.

Раздаточных коробок будет два вида, объединенных тем, что в обеих есть автоматический режим подключения переднего моста через муфту. Но базовая раздатка Command-Trac имеет передаточное число пониженного ряда, равное 2,7, тогда как раздатка Rock-Trac для версии Rubicon уже имеет «понижайку», равную 4:1.

Усиленные мосты Dana 44 третьего поколения установлены спереди и сзади. Но у обычных версий передаточные числа главных пар — 3,7, и сзади стоит «самоблок», тогда как у исполнения Rubicon главные пары уже 4,1 и в обоих мостах стоят жесткие принудительные блокировки межколесных дифференциалов. Кроме того, Gladiator Rubicon единственный в классе, кто имеет отключаемый стабилизатор поперечной устойчивости, увеличивающий артикуляцию переднего моста.

К слову, внедорожное исполнение Rubicon будет отличаться еще и 33-дюймовой грязевой резиной, стальными силовыми бамперами (передний — с подготовкой под установку лебедки) и защитными порогами.

На этапе запуска продаж Jeep Gladiator будет комплектоваться 290-сильным (352 Нм) бензиновым 3,6-литровым V6 из семейства Pentastar в паре с шестиступенчатой «механикой» или восьмиступенчатым автоматом и системой полного привода. В 2020 году моторная гамма пополнится дизелем, характеристики которого пока не обнародованы. Предположительно, это будет трехлитровый V6 с отдачей в 260 л.с. и 600 Нм, и в паре с 8-ступенчатым автоматом.

Уже известно, что Jeep Gladiator станет, по сути, первым в мире пикапом-кабриолетом: как и у «Рэнглера», у «Гладиатора» будет возможность оснащения съемным верхом — мягким или жестким. При этом пикапу сохранят и опцию откидывания лобового стекла на капот, и съемные двери. Помогать маневрам на бездорожье призвана фронтальная видеокамера.

На североамериканском рынке продажи Jeep Gladiator начнутся во втором квартале 2019 года в комплектациях Sport, Sport S, Overland и Rubicon. Перспективы появления этой модели в России пока неизвестны.

JEEP СТАВИТ РЕКОРДЫ В РОССИИ

АВТОВЗГЛЯД

Компания Jeep подвела итоги российских продаж в 2018 году. Бренду удается поддерживать положительную динамику уже третий год подряд, причем последний стал самым продуктивным. Россияне приобрели 1773 авто, что на 39% больше прошлогодних показателей.

Самым популярным автомобилем марки в 2018-м стал Jeep Grand Cherokee. Внедорожник занял основной объем продаж и разошелся тиражом в 1009 экземпляров, подняв сбыт на 34%. Потребителю на выбор модель предложена в пяти комплектациях с тремя бензиновыми моторами: трехлитровым мощностью 238 л. с., 286-сильным движком объемом 3,6 л, а также с «восьмеркой» объемом 6,4 л. с.особной выдавать до 468 сил. Все двигатели работают вместе с восьмиступенчатым «автоматом».

Второе место по популярности с огромным отставанием занял Jeep Renegade, зато кроссовер показал самый стремительный рост продаж: авто пришлось по вкусу 365 покупателям, увеличив отчетные цифры на 45%.

Тройку лидеров замыкает Jeep Wrangler: легендарный «американец» в новом, пятом по счету поколении, доехал до отечественных дилеров в конце лета. За этот небольшой период внедорожник продали в количестве 209 экземпляров.

JEEP® RENEGADE

Не бойтесь выделяться

www.jeep-russia.ru | 8 800 301-11-61

Jeep®

JEEP® WRANGLER

Свобода и приключения

www.jeep-russia.ru | 8 800 301-11-61

Jeep®