

ВСЕ БУД

DISCOVERY 3

PORSCHE CAYENNE S

MERCEDE

BMW X6

ГРЯЗЬ

TOYOTA LAND CRUISER

Новый BMW X5 – самый странный на свете внедорожник. Высоченное спортивное купе – это SUV? Что за дела? Пол Хоррел столкнул его с конкурентами, пытаясь понять, что же он такое. Результат просто шокировал

LEXUS RX400h

AUDI Q7

Фото Джонатан Бушелл



ИТАК, ЗНАКОМЬТЕСЬ: BMW X6. ВНЕДОРОЖНИК, Который Хочет, но Не Может. Утилитарный на словах, на деле он совсем непрактичен. Все смешалось в доме полного привода! А тут еще и куча других разновсяких кроссоверов подтянулась... Генотип породы замылили вконец. Не говоря уже о том (и все это понимают), что манера жрать горючего почти на полторы сотни евро в неделю – мягко говоря, не лучший способ завести друзей.

Вот мы и решили начать ab ovo. Сколотили коллектив дорожных полноприводников и отправились месить грязь. По асфальту тоже не забыли покатайся. И в результате лишились нескольких самых дорогих нашему сердцу заблуждений.

Мы хотели посмотреть на все видовое разнообразие полноприводников. Потому вместо более очевидных кайеновидных соперников – X5 и RRS – взяли X6 и Discovery. И вышло, что рядом с паркетниками оказались серьезные внедорожники.

Самый пежный из первых – Lexus RX400h. Передний привод у него гибридный, как у Prius, но с бензиновым V6. Задние колеса крутит только электромотор. А инструкция к нему гласит, что на бездорожье соваться не следует. Следующий – X6 с 6-цилиндровым рядным дизелем twin-turbo. Полный привод и шины заточены под асфальт. И наконец, дизельный Audi Q7 4,2 V8 на шикарных 21-дюймовых дисках.

В стане крутых: дизельный Mercedes GL320 CDI V6, дизельный Discovery V6, Cayenne с новым V8 с прямым впрыском бензина и абсолютно новый дизельный Toyota Land Cruiser V8. Конечно, трудно представить себе Cayenne в сельской глубинке. Однако с опциональной пневмоподвеской у него есть все признаки серьезного внедорожника:

пониженный ряд передач, регулируемый клиренс и дифференциалы повышенного трения.

Направляя гибридный Lexus на бездорожье, чувствуешь себя так, словно посылаешь блондинку покорять Эверест. В мини-юбочке и туфельках на каблучках... Сантиметр за сантиметром ползешь вперед, ежась от страха, что вот-вот застрянешь, покорежишь днище или устроишь какой фейерверк от короткого замыкания. Но нет! Оказалось, что у Lexus приличные углы въезда и съезда и вмняемый клиренс. А управляемый электропривод задних колес позволял легко ползти по скользкому, не буксуя.

X6 тоже зашел дальше, чем я ожидал. Он умудрялся вполне достойно цепляться за грунт: спасибо дифференциалам, перераспределяющим крутящий момент. Это как? Да вот так: обычно системы трекшн-контроля подтормаживают пробуксовывающее колесо. А система BMW наоборот – направляет больше момента на колеса с лучшим сцеплением. Вообще-то ее делали для большей устойчивости в поворотах, но и на бездорожье она дает полезный побочный эффект. Еще у X6 есть hill-descent control, который не даст ударить в грязь лицом на спуске, раз уж нет пониженного ряда передач.

A Q7 слил по полной. Он оказался неповоротливым и неуклюжим. Даже на задранной пневмоподвеске он постоянно цеплял землю длинной мордой. Реакция на газ, как и у X6, оказалась слишком резкой для ползания по грязи. И отсутствие hill-descent control серьезно усложняло дело.

Четыре внедорожника легко проскочили первые хляби. И мы помчались искать более суровые испытания – колеи поглубже и кручу покруче. Такую, чтобы на подъеме колени прижались к локтям, а перед глазами – только небо. ;)



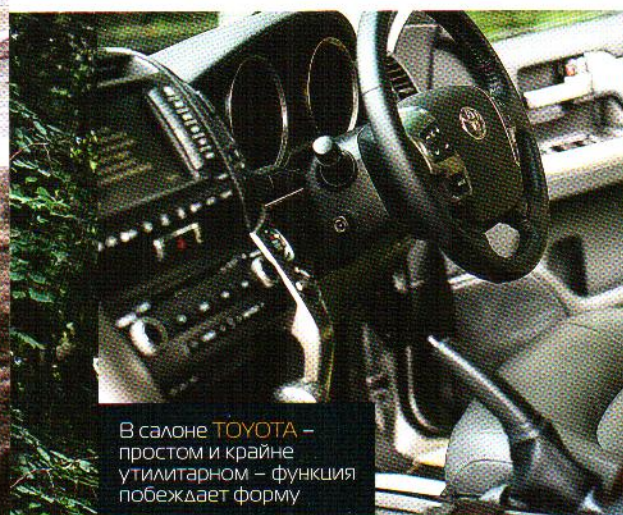
CAYENNE лезет в грязь и там очищает от грязи свой имидж

ВНЕДОРОЖНИКИ



ТЕХНИКА

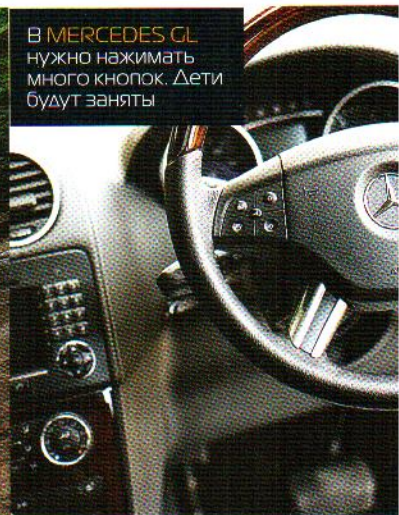
AUDI Q7	4134 см ³	326 л.с.	761 Нм	2420 кг	6,4 с до 100
BMW X6	2993 см ³	235 л.с.	520 Нм	2185 кг	8,0 с до 100
DISCOVERY 3	2720 см ³	190 л.с.	440 Нм	2480 кг	11,7 с до 100
LEXUS RX400H	3311 см ³	272 л.с.	288 Нм	2000 кг	7,6 с до 100
MERCEDES GL	2987 см ³	224 л.с.	510 Нм	2375 кг	9,5 с до 100
PORSCHE CAYENNE S	4805 см ³	385 л.с.	500 Нм	2225 кг	6,8 с до 100
TOYOTA LAND CRUISER	3956 см ³	286 л.с.	650 Нм	2600 кг	8,2 с до 100

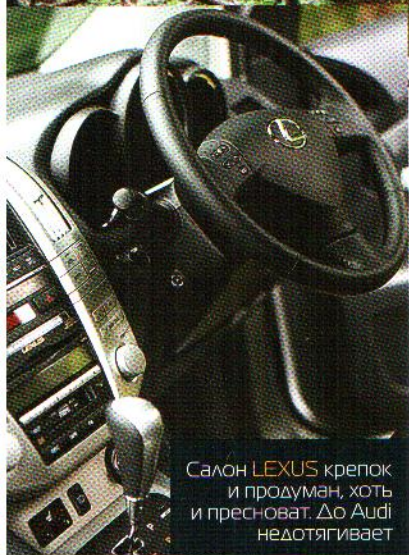
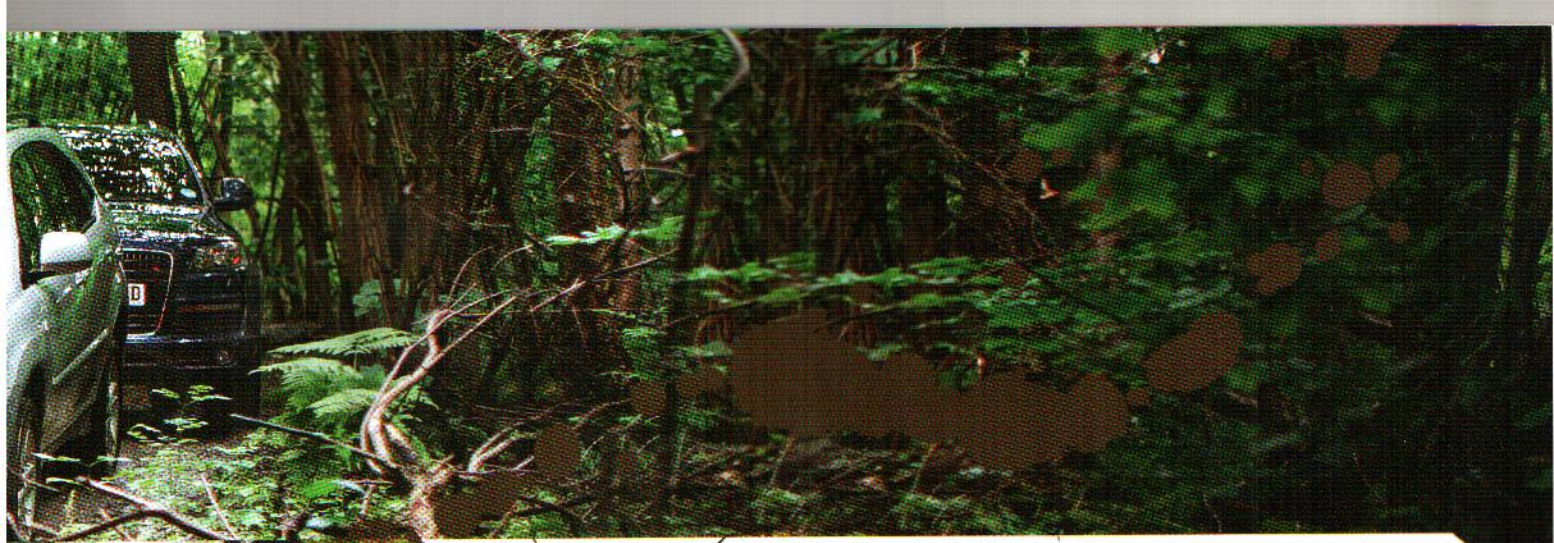


В салоне **TOYOTA** – простом и крайне утилитарном – функция побеждает форму

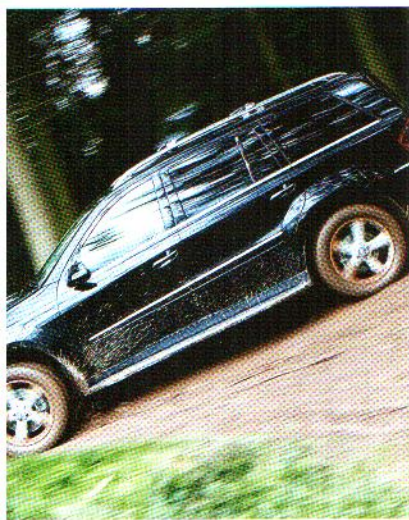


В **MERCEDES GL** нужно нажимать много кнопок. Дети будут заняты





Салон LEXUS крепок и продуман, хоть и пресноват. До Audi недотягивает



Вот здесь вам уже полагается кой-чего понажимать и покрутить. На Land Cruiser нужно повернуть ручку, чтобы включить пониженную, щелкнуть рычажком, чтобы освободить пружины подвески, и нажать кнопку блокировки дифференциала. Ручки/кнопки разбросаны по передней панели, кое-что спрятано под рулевой колонкой. Сущее наказание!

К сожалению, этот воин пустынь в лесу оказался бойцом так себе. У него имеется умная система, распускающая стабилизаторы поперечной устойчивости (как у Porsche). Вертикальный ход колес, когда земля под колесами перекорежилась и вспучилась, увеличивается. И еще V8, тяговитый и управляемый. Но, похоже, он гораздо больше полагается на электронику, чем Discovery. Мы ползли под беспокойную кадецию жужжаний и тресков – трекшн-контроль попеременно оттормаживал то одно, то другое колесо. Но вдруг раздался громкий продолжительный скрежет – порог-подножка погнулся, задев за ствол дерева. А Disco прошел там вообще без проблем.

Большой Toyota – король пустыни... И правда: заглянув ему под брюхо, я удивился, как много там открытых труб, трубочек и других уязвимых деталей. Брюхо у Discovery – сплошная противударная защита. И Cayenne с опциональным внедорожным пакетом тоже недурно защищен снизу.

Вот так Cayenne и начал ломать мои предрассудки. Я всегда ненавидел его за то, что он не истинный Porsche. Но, черт побери, это перец серьезный! Эргономика “джиповизны” великолепна: нажимаешь один и тот же тумблер несколько раз, и с каждым нажатием растет степень его внедорожности: сначала включается понижайка и распускаются стабилизаторы попе-

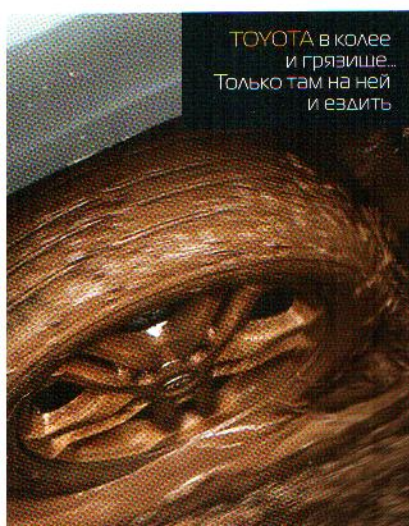
речной устойчивости, потом блокируется межосевой дифференциал, затем – задний. Еще один тумблер включает подъем пневмоподвески.

Естественно, что Cayenne лихо преодолевал дороги-канавы и крутые склоны. Здесь есть hill-descent control, и это нормально: едешь на первой пониженной, и скорость на крутом спуске машина контролирует сама. Недостаток один: кнопки Tirtronic на руле легко нечаянно задеть, и при переключении на вторую он может резко дернуться. А так – куда как серьезный “джип”.

Главная фишка Discovery – Terrain Response. Который сам настраивает параметры работы электроники. В том числе отклик на газ и работу трекшн-контроля в различных условиях. Схематическая машинка на цветном экране показывает, что именно происходит. Загорается красный, когда автоматически включаются блокировки межосевого и заднего дифференциала, если совсем уж под колесами худо дело. Блестяще. Шины уже, чем у “немцев”. За счет этого у него цепкость получше. А угловатая форма позволяет легко чувствовать габариты. На тестовой трассе у него не было проблем нигде.

GL тоже отлично справился. Хотя, как и LC, он выглядел громоздким, и боковые подножки тоже казались уязвимыми. Приложив уже разок LC, в том же хитром повороте на GL я постарался извернуться по максимуму. Но даже с поднятой подвеской GL ободрал брюхо и пороги больше, чем Discovery и Cayenne.

Что ж, пора смыть сельскую грязь и выезжать на асфальт. Вот он, Час Кроссовера. Ведь “крутые джипы” страдают лишним весом из-за мощного шасси, которое обременяет их на асфальте. Оказывается, что LC и Discovery едут,



ТОУОТА в колею и грязеише... Только там на ней и ездить





'КТО СТАЛ ЛУЧШИМ НА БЕЗДОРОЖЬЕ, А КТО НА ДОРОГЕ? РЕЗУЛЬТАТЫ РАЗРУШИЛИ МОИ САМЫЕ УСТОЙЧИВЫЕ ПРЕДРАССУДКИ'

как типичные внедорожники, а вот GL и Cayenne способны на гораздо большее.

LC на асфальте так себе. Но у него семь нормальных сидений и полная комплектация за €59 100. Правда, дизельный V8 немного ворчлив, и по динамике он на предпоследнем месте. Руль просто отвратительный – невнятный, пустой и дерганый. Ход вроде бы плавный, но и тряский одновременно. Если бы мне предстояло полмиллиона километров таскать прицепы по грязным африканским дорогам, я бы взял Discovery.

Discovery на €12 600 дешевле. И водить его приятнее. Если иметь терпение, конечно. Он весит почти 2,5 тонны – во время обгона успеваешь щетиной обрасти. Версия с автоматом разгоняется до сотни за 11,6 с... Даже у LC до сотни – 8,2 с. А все остальные разгоняются за семь-восемь секунд. Кузов у Discovery высокий, с просторным 7-местным салоном, и водружен он на ядерную оффроудную раму “времен очаковских и покоренья Крыма”. Поэтому и в поворотах он заваливается так, что входить в них надо буквально крадучись. Если так и делать, то можно настроиться на комфортный, расслабленный и спокойный ритм. Любоваться видами вокруг и забыть о скорости.

RX кажется легковушкой. На дороге он собран, вести его легко. Плавный и шустрый SUV, но... совершенно не цепляет. Хотя отсутствие характера само по себе уже достижение. И он крайне высокотехнологичен. Но не покупайтесь на преимущества гибрида. По крайней мере, гибрида с прожорливым бензиновым мотором. Рекуперация энергии делает его экономичным в городе, но для большинства загородных дорог лучше подойдет компактный дизельный кроссовер.

Audi уродливо огромен, а комплектация бедновата. Если на третий ряд посадить взрослых, это будет реальной пыткой. Да, и дайте им бинокли – пусть любуются чудесной, как всегда, передней

панелью. На 21-дюймовых шинах ход у него очень жесткий. И цепкость у них не лучше, чем у 18-дюймовых на Cayenne. И все же у него отличный руль и могучий двигатель.

Ах да, Бенц. Надо быть отморозком, чтобы заиграть на таком колоссе. Но, Боже правый, ведь он отлично справляется! Обороты взлетают до красного сектора, редко какой дизель так умест. Ход плавный, руль и тормоза вселяют уверенность. Салон просторен, выполнен в лучших традициях Mercedes. Да, конечно, почти €75 000 за все это – цена диковатая, но он реально хорош.

Но Cayenne еще лучше. Да, мест в нем только пять. И в базе нет целой кучи игрушек – например, порта для iPod, Bluetooth и круиз-контроля. Но за €85 000 вы получаете машину с пневмоподвеской и внедорожным пакетом, которая идет вровень и с лучшими на бездорожье, и с лучшими на дороге. Он отлично едет, отлично управляется, а плавность хода великолепна. V8 с прямым впрыском звучит грубовато, зато сл он всего 14,5 л/100 км – вовсе не трагедия для такого высокого, тяжелого и быстрого автомобиля.

X6 на том же маршруте слопал 11,3 л/100 км. Многовато для дизеля. Ход нормальный и управляемость чуть лучше, чем у Porsche, но если соберешься позажигать, то сразу столкнешься с нехваткой динамики. А захочешь утилитарности, так его 4-местный салон окажется тесен. Наконец, он оставляет впечатление тяжеловесности. Да, система полного привода здесь – настоящее откровение. Только зачем было ставить ее в такой спорный аппарат? Ее место в M6! Вот тогда у BMW будет конкурент Skyline.

Я расстроен успехом Cayenne, этого “ненастоящего” Porsche. Но у него есть четкое определение функции (лишнее для большинства покупателей) – быть превосходным и на дороге, и вне ее. И он с немецкой пунктуальностью выполняет его. **TR**



Салон DISCOVERY 3 выглядит слишком пластмассовым. Учитесь у Audi, парни

