

тесты, обзоры, видео



Jeep® дайджест

2019



JEEP GLADIATOR

Пикап на все случаи жизни



JEEP GRAND CHEROKEE
Поиграть мускулами



JEEP WRANGLER
Универсальный солдат



JEEP CHEROKEE
Вождь Внедорожных



СОДЕРЖАНИЕ



ВЕДОМОСТИ

FIAT CHRYSLER ПРЕДЛОЖИЛА RENAULT СЛИЯНИЕ

ЭТО СОЗДАСТ ТРЕТЬЕГО В МИРЕ АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯ ПОСЛЕ VOLKSWAGEN И TOYOTA.

Fiat Chrysler Automobiles NV предложила Renault SA объединить бизнес и создать паритетное совместное предприятие (СП), следует из сообщения итало-американской компании, опубликованного 27 мая. Это «существенно улучшит эффективность использования капитала и скорость разработки продукта», а также создаст третьего по величине мирового автопроизводителя с суммарными продажами 8,7 млн автомобилей в год и охватом всех рыночных сегментов, поясняется в пресс-релизе.

Совет директоров Renault получил предложение Fiat Chrysler и «изучит возможное создание дополнительной ценности» для альянса Renault-Nissan-Mitsubishi, сообщил французский автоконцерн.

ЦЕЛЬ АЛЬЯНСА

Группа Renault имеет сильные позиции в Европе, России, Африке и на Ближнем Востоке, а Fiat Chrysler — в высокодоходных сегментах Северной Америки, лидирует в Латинской Америке, отмечается в сообщении Fiat Chrysler. «Объединенная компания станет мировым лидером в быстро меняющейся автомобильной промышленности с сильной позицией в технологиях трансформации, включая электрификацию и автономное вождение», — подчеркивается в сообщении.

Fiat Chrysler выпускает автомобили под брендами Fiat, Chrysler, Alfa Romeo, Jeep, Dodge и др. Группа Renault — машины под марками Renault, Dacia, RSM и Lada (французы контролируют «АвтоВАЗ»). В 2018 г. их суммарные глобальные продажи составили 8,7 млн машин. Больше продали только группы Volkswagen (10,8 млн шт.) и Toyota (10,6 млн шт.).

Если в общий результат добавить еще Nissan и Mitsubishi (партнеров Renault по текущему альянсу), «это будет крупнейший и действительно глобальный игрок», замечает консультант-аналитик Frost & Sullivan Иван Кондратенко. В этом случае суммарные продажи исходя из результатов 2018 г. могут составлять более 15 млн автомобилей в год.

В ЧЕМ ВЫГОДА

Автопроизводители тратят примерно 2 млрд евро в неделю на разработку автомобилей и необходима корректировка этих трат, говорил бывший гендиректор Fiat Chrysler Automobiles Серджио Маркионне в 2015 г. в интервью Bloomberg. Призывая отрасль к консолидации, Маркионне, в частности, предлагал слияние с Fiat американским Ford и General Motors, но до сделок дело не дошло. Объединить бизнес удалось с Chrysler. Именно это успешное слияние вдохновило сделать предложение Renault, по словам председателя совета директоров Fiat Chrysler Джона Элканна. «Мы поняли, что такие сделки осуществимы и приносят выгоду», — заявил он 27 мая журналистам в Милане.

По оценке Fiat Chrysler, синергия от слияния с Renault будет превышать 5 млрд евро в год. Закрывать заводы в результате слияния не планируется, заверяет в сообщении Fiat Chrysler: преимущества будут достигнуты за счет инвестиций в общие глобальные автомобильные платформы, трансмиссии и технологии, за счет эффекта масштаба при закупках. Общее число платформ Fiat Chrysler предлагает сократить на 20%, моторов — на 30%.

Заместитель премьер-министра Италии Маттео Сальвини заявил, что слияние с Renault может быть выгодно для страны, если оно поможет бизнесу Fiat Chrysler расти, передает Reuters. Он также допустил, что итальянское правительство попытается приобрести акции объединенной компании, чтобы сбалансировать долю Франции в ней. Сейчас французскому правительству принадлежит 15% акций Renault, поэтому его доля в объединенной компании должна уменьшиться до 7,5%. Франция поддерживает слияние Renault с Fiat Chrysler, если оно не будет угрожать альянсу компании с Nissan, заявил представитель правительства. Также в Риме и Париже отметили, что важно сохранить рабочие места. По словам одного из источников Reuters, Fiat Chrysler предлагает сохранить рабочие места на заводах, но не исключает сокращения офисных сотрудников и инженеров.

КТО БУДЕТ УПРАВЛЯТЬ

На слияние с Renault может уйти больше года, предупредил гендиректор Fiat Chrysler Майк Мэнли в письме сотрудникам концерна, с которым ознакомилось Reuters.

Совместный бизнес Fiat Chrysler предлагает зарегистрировать в Нидерландах и провести IPO. По условиям предложения голоса акционеров будут соответствовать их долям, что позволит устранить ключевое препятствие в переговорах, пишет The Wall Street Journal (WSJ). Так, сейчас у семьи Аньелли 29% акций Fiat Chrysler и 44% голосов, но в объединенной компании акции и голоса могут составить до 14,5%, а французское правительство лишится двойного права голоса, которое дает ему дополнительный контроль над Renault. При этом Nissan снова получает голоса в Renault (сейчас у японской компании 15% ее акций, но без права голоса).

Текущая капитализация Fiat Chrysler (19,2 млрд евро) выше, чем Renault (16,6 млрд евро), поэтому Fiat Chrysler Automobiles предлагает до сделки выплатить своим акционерам 2,5 млрд евро в виде дивидендов, говорится в ее сообщении.

Большинство из 11 мест в совете директоров будущего СП Fiat Chrysler предлагает отдать независимым директорам. У партнеров должно быть равное количество представителей, еще одно место — у Nissan, считает компания. В предложении не уточняется, кто должен занять руководящие позиции в объединенной компании. Ожидается, что председателем совета директоров станет занимающий аналогичную должность в Fiat Chrysler Элканн, наследник семьи Аньелли, пишут WSJ и Financial Times (FT) со ссылкой на свои источники. Гендиректором СП может стать председатель совета директоров Renault Жан-Доминик Сенар, а директором по операционной деятельности — гендиректор Fiat Chrysler Мэнли.

При этом предполагается, что Renault отложит планы по слиянию с Nissan, где у французов 43%, утверждают источники FT. Это может сделать отношения между французским и японским автопроизводителями менее напряженными, поясняют они. Хотя пока не известно, как Nissan относится к идее ее слияния с Fiat Chrysler. В среду у гендиректора Nissan Хирото Сайкавы запланирована в Японии встреча с топ-менеджерами Renault.

ПРОБЛЕМА РАЗНЫХ КУЛЬТУР

«Fiat и Renault хотят обрести более твердую опору под ногами, увеличив масштаб. Это неплохая идея для автопроизводителей на массовом рынке, — говорит аналитик Bankhaus Metzler Юрген Пипер (цитата по Bloomberg). — Осуществить сделку будет трудно, но на бумаге предложение выглядит хорошим».

Вероятность объединения пока еще достаточно невысока — «предложение Fiat Chrysler является лишь приглашением для дальнейших переговоров», замечает Кондратенко. «Вторая причина — Renault сейчас находится в сложном процессе реформирования отношений с партнерами по альянсу Nissan и Mitsubishi после отстранения Карлоса Гона с поста главы альянса», — добавляет он. По его мнению, у Renault в приоритете как раз налаживание отношений с нынешними партнерами. «Скорее всего Nissan, а также Mitsubishi будут противиться такой сделке, если не будут учтены их интересы», — предупреждает эксперт.

Зачастую успешность слияний зависит от совместимости корпоративных культур, отмечает старший аналитик Autotrader Мишель Кребс. Именно по этой причине сделка Daimler и Chrysler оказалась неудачной, замечает она. Между тем Fiat Chrysler, у которой культура больше американская, придется работать с французской Renault и в конечном счете с ее японским партнером Nissan, указывает FT. «Потребуется очень дипломатичный лидер, чтобы совместить все эти части воедино», — приводит издание слова Кребс.



ЖЕЕР ПЕРЕМЕНИЛ ТОП-МЕНЕДЖЕРА У INFINITI

Глава марки Infiniti Кристиан Менье (Christian Meunier) спешно назначен президентом компании Jeep. На посту руководителя японского бренда он проработал всего четыре месяца. По слухам, главный офис Infiniti в Гонконге господин Менье посещал нечасто, постоянно проживая в Нэшвилле (Теннесси, США).

Частая смена руководства в Infiniti косвенно связана с преследованием бывшего главы Renault-Nissan Карлоса Гона. Роланд Крюгер, прежний президент Infiniti, считался «человеком Гона» и в январе покинул компанию ради «новых возможностей». Позднее стало известно, что он возглавил вновь созданное автомобильное направление компании Dyson.

На пост президента Infiniti пригласили «варяга» — француз Кристиана Менье, который до этого работал преимущественно на североамериканском континенте. Менье, по образному выражению главы Nissan Хирото Сайкавы, стал для компании «глотком свежего воздуха». Однако новый президент Infiniti успел проработать лишь четыре месяца. Наиболее значимым его решением стал уход премиальной марки с европейского рынка.

Собственного президента у Jeep не было с лета 2018 года, когда руководитель марки Майк Мэнли встал во главе всего альянса FCA после скоростной смерти Серджио Маркионне. Теперь «Джипу» предстоит закрепиться на глобальном рынке так же успешно, как и в Северной Америке. Залогом этому станет солидный опыт работы Кристиана Менье в крупных транснациональных автомобильных компаниях.



ЖЕЕР ПРОДАЛ В РОССИИ ЗА ПОЛГОДА ПОЧТИ ТЫСЯЧУ МАШИН

Согласно официальным данным, за первые семь месяцев 2019 года реализация Jeep на российском транспортном рынке выросла на 52%.

В общей сложности было реализовано 967 машин бренда. К сравнению за аналогичный период 2018 года реализовали только 636 машин. Бесспорным лидером продаж становится Jeep Grand Cherokee, реализованный за семь месяцев в количестве 466 машин. В сравнении с 2018 годом показатель продаж вырос на 1,7%.

В 2019 году достаточно востребованным оказался джип Jeep Wrangler, показавший многократный прирост продаж. Так, в сравнении с 2018 годом, продажи выросли с 19 до 221 автомобиля. Еще одной востребованной моделью становится Jeep Compass, результат которого 135 проданных машин.

По словам руководителей бренда, увеличение продаж считается вполне объяснимым, учитывая улучшающееся качество выпускаемых автомобилей, а также высокие показатели надежности и практичности. Для того, чтобы приобрести машину, можно обратиться к официальным дилерам. Об этом сообщает Рамблер.





JEEP RENEGADE: ПРЕДАТЕЛЬ ИЛИ БУНТАРЬ?

КОМПАКТНЫЙ КРОССОВЕР JEEP RENEGADE — ДАНЬ МОДЕ СО СТОРОНЫ АМЕРИКАНСКОГО «УАЗА». ПОСТРОЕННЫЙ НА ИТАЛЬЯНСКОЙ ПЛАТФОРМЕ, ОН ОБЛАДАЕТ ДЕМОНСТРАТИВНО БРУТАЛЬНОЙ ВНЕШНОСТЬЮ ВНЕДОРОЖНИКА. ПОПРОБУЕМ РАЗОБРАТЬСЯ НА ТЕСТ-ДРАЙВЕ «АВТОДЕЛ», КТО ТАКОВ АМЕРИКАНСКИЙ RENEGADE — БУНТАРЬ ИЛИ ПРЕДАТЕЛЬ?

Наталья Парамонова

АвтоДела



autodela.ru
август 2019

Одним своим названием Renegade уже должен привлечь внимание любого русского человека. Название то ли забавно, то ли вызывающе, ведь ренегат в русском означает лишь одно: предатель, вероотступник. А тут еще такая невероятная внешность! Брутальный до несурзости, крестик вместо глаз — в смысле, крестообразный узор фар и фонарей заднего вида... Это великолепно суровый взгляд стилизованного коллиматорного прицела из-под тяжелого надбровья капота? Или это крестик вместо глаз? В общем, не понятно: то ли на войне — как на войне, то ли Розенкранц и Гильденстерн мертвы, а Теренс и Филипп благоденствуют после сотого убийства Кенни в очередной серии.

К этому прилагаются звездочки вместо колес — и, хотя после Subaru подобным рисунком колесных дисков никого уже особо не удивить, глядя на них в сочетании с квадратными арками, все равно начинаешь думать о стоимости посещения стоматолога...

И ко всему этому прилагается ослепительно красный цвет. Даже буксировочный крюк покрашен этой невероятной краской! Уж что-то, а выделиться на таком автомобиле легко.

Но почему вдруг предатель-то? А все просто: в английском есть у слова «Renegade» еще одно значение — мятежник или бунтарь. И тут история становится еще более запутанной — предаем или бунтуем? И кого же все-таки предаем и против кого бунтуем? Чтобы разобраться в вопросе, придется уделить немного времени истории происхождения модели.

Начнем с того, почему предатель. Ну, хотя бы потому, что производится Jeep Renegade вовсе не в США, более того — исключительно не в США. Он бывает итальянским, бразильским или китайским. Но никогда — американским.

Во-вторых, он бывает... моноприводным! Да-да, обычным переднеприводным автомобилем, хотя и с брутальной внешностью.

И в-третьих, Jeep Renegade и вовсе не джип, а компактный кроссовер. Причем официально. И вообще, построен он на платформе FIAT (хотя и изрядно переработанной — до той стадии, когда от прототипа остаются «рожки да ножки»).

Кажется, все. Это предатель. Можно выдохнуть, выпить валерианы и перевернуть последнюю страницу. Но не тут-то было. Бунтарь и мятежник — вы помните об этом? Давайте посмотрим, а вдруг он все-таки сможет реабилитироваться?

Первым, чем может оправдаться наш тестовый «ренегат» — это полным приводом. Renegade предлагает два варианта полного привода: попроще (примерно, как у какого-нибудь Renault Duster) и повеселее — с понижающим рядом и разными режимами работы. И наш вариант как раз из разряда «повеселее», потому что на тесте представлена версия Trailhawk — «След ястреба» по-русски. Не заметить этого нельзя: мало того, что клиренс в этом вариан-

те достигает приличествующих джипу 21-го сантиметра, так об этом даже на сиденьях не забыли написать.

Трансмиссия «Следа ястреба» самая «крутая» среди возможных для Renegade: помимо режимов для скользких (сыпучих) поверхностей — а это SNOW (снег), SAND (песок), MUD (грязь), можно выбрать и специальный режим ROCK (камни). Последний режим обеспечивает дополнительный крутящий момент за счет понижения передаточного отношения трансмиссии, а также располагает возможностью блокировки заднего дифференциала. Пожалуй, подобный набор возможностей к борту заставляет относиться к этому красному ренегату посерьезнее. Чистая геометрия — короткая база, хорошие свесы и большой дорожный просвет — в сочетании с возможностями трансмиссии делают его уже куда больше похожим на «мятежника» и вообще, на джип, коим он является «по паспорту». Поэтому признаем, что он вполне может оказаться и благородным бунтарем, и перейдем к тому, что он из себя представляет в жизни.

Renegade похож на «танк» — что снаружи, что внутри. И даже не верится, что тут всего-то 4236 мм в длину. Смотрится он большим и «танкообразным» джипом. Внутри Renegade тоже маленьким не выглядит — брутально просторный. И лишь когда пытаешься закинуть в салон пятого пассажира с вещами, начинаешь вспоминать, что вообще-то это — компактный кроссовер.

Конечно же, то тут, то там непременно будут присутствовать разнообразные деталючки, облегчающие подписание собственной значимости владельца автомобиля в инстаграммах. Вот, хоть и не американец вовсе, а гляди ж — «с 1941-го». УАЗам и Нивам подобной демонстрации собственного достоинства даже и не снилось! И монструозная ручка для удержания штурмана от полетов по салону сохранилась! И никакие песни про «звезды из еврозона» не помешали ее тут оставить — главное, пра-

вильно все рассчитать. Однако хорошо, что с тех пор технологии двинулись сильно вперед и кроме ручки и милых напоминаний от реального ретро-джипа 1941-го тут мало что есть.

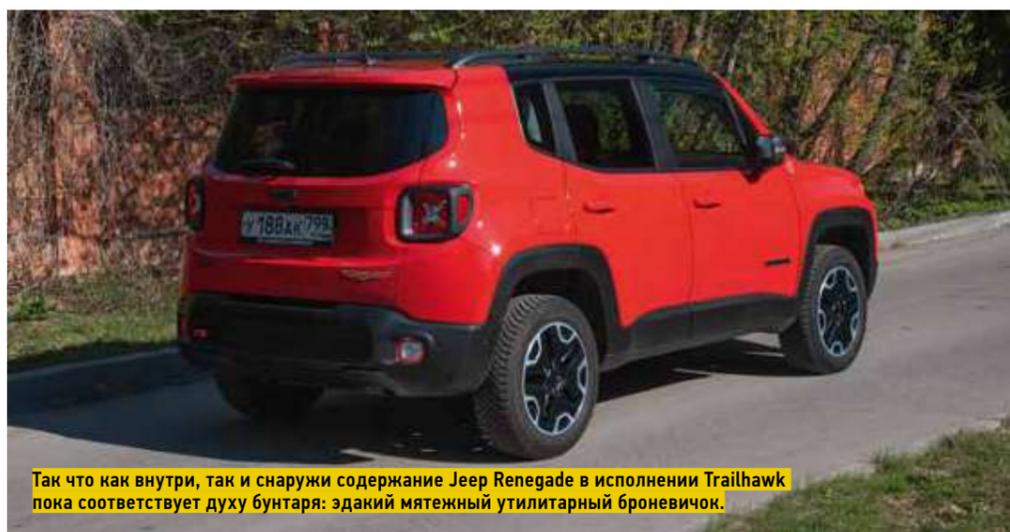
Самое главное, что в брутальной феерии не забыли про комфорт и материалы. Салон Renegade шикарен на ощупь — что руль, что сидения, что пластиковая обшивка. Сидеть в машине приятно, хотя посадка странная, а обзорность как у танка — широченные стойки, огромный капот. Комфорт Renegade отдает аскетичностью военного авто: места для барахлашка маловато — все лишнее должно быть спрятано. Прячь ценное можно в подлокотник, а можно в перчаточный ящик. Подстаканников, правда, два и в одном из них неожиданно оказалась пепельница. А вот люк открыть — вспоминайте армию, потому что его маскирует брутальная крышка, которую не так просто снять (хотя вовсе не так уж и сложно, когда приноровишься). И даже свет переключается не под рулем, а отдельно. Хотя это не редкий вариант размещения переключателя, здесь он почему-то смотрится выразительно.

Как и положено современным автомобилям, приборная панель у Renegade цифровая, хотя тахометр и спидометр аналоговые. Кстати, спидометр можно перевести в мили (видимо, если вдруг приспичит поехать в Америку). Пока не видна графика, «приборка» немного сурова и лаконична: серебристые окантовки вокруг приборов, а «красная зона» тахометра исполнена в виде огня. Но графика оказывается неожиданно игривой, а нарисованный автомобильчик и вовсе не похож на джип.

Сообразно своему статусу и ценности, Jeep Renegade оснащен целым списком электронных систем. Есть тв и система удержания в полосе, и мониторинг «слепых зон», и предупреждение о возможном столкновении при движении вперед. Присутствует и камера заднего вида. К этим функциям вопросов не возникает — работают они исправно и здорово помога-



Внутри Renegade маленьким не выглядит – brutally просторный.



Так что как внутри, так и снаружи содержание Jeep Renegade в исполнении Trailhawk пока соответствует духу бунтаря: эдакий мятежный утилитарный броневичок.

ТАК ЧТО КАК ВНУТРИ, ТАК И СНАРУЖИ СОДЕРЖАНИЕ JEEP RENEGADE В ИСПОЛНЕНИИ TRAILHAWK ПОКА СООТВЕТСТВУЕТ ДУХУ БУНТАРЯ: ЭДАКИЙ МЯТЕЖНЫЙ УТИЛИТАРНЫЙ БРОНЕВИЧОК.

ют при маневрах. Но перевод грешит неточностями, которые временами настолько ставят в тупик, что не ясен смысл пунктов меню — хоть «мануал» открывай. Например, «Отображать безопасность» — что это такое?.. Эта же проблема есть и у мультимедийной «головы», которая хоть и впечатляет своим экраном и оснащением, по факту оказывается скорее музыкальным центром. Все из-за неспешности и вдумчивости ее работы, а также непрозрачного интерфейса. Навигация работает, но чтобы завести адрес, приходится поломать голову. Почтовый индекс для ввода адреса — это вообще какая-то невероятная дань американскому образу жизни. Разбираться с этим тоскливо, и большую часть времени система использовалась как иллюстрация на карте, а не навигатор.

Зато музыка Renegade закономерно очаровывает: хороший звук и отличный прием радиостанций, а на приборной панели появляется симпатичная картинка. Радует также и то, что производитель не поспешил на USB-выходы.

Если мультимедийная подготовка бурного восторга не вызывает, являясь, скорее, «обычным для этого класса» наполнением автомобиля, то климата оказалась вполне добротной. Все настраивается раздельно, воздуховоды перекрываются-открываются в любом

варианте. Поэтому уют и комфорт можно создать для всех.

Задний диван Renegade располагает к расслабленному времяпровождению во время поездки. Удобные подушки и спинки, достаточно места для ног, а под рукой подлокотник с подстаканниками. Правда, шторки сзади у подлокотника нет, поэтому готовьтесь что-нибудь потерять в багажнике. Зато профиль сидений не слишком выраженный и сюда хорошо встают детские кресла. К этому добавляется легкость складывания спинок, которые образуют почти ровный пол с багажником. Собственно багажник у Jeep Renegade не очень большой, но для габаритов машины неожиданно вместительный. В сочетании с ровным полом и высоким потолком это дает многообещающие перспективы для путешествий и поездок по магазинам. Хорошо организовано и погрузочное пространство — все, что может быть повреждено, закрыто пластиком, а выступ бампера небольшой. Под полом хранится запаска на штампованном колесе и инструмент — больше в дороге ничего и не понадобится.

Как же едет этот мятежный вероотступник Renegade? А едет он как джип. Вразвалочку разгоняется, на скорости скачет, заставляя клацать зубами на неровностях. Нет, все конечно не так страшно, но Jeep Renegade действитель-

но мало похож на легковушку — скорее на мужественный броневичок.

Мотор тяговит, но не любит быстрых разгонов. При этом, в своей спокойной манере он будет «пилить» в горку с той же скоростью и ускорением, что и по ровной дороге. И на обгонах это очаровывает, потому что гонки на скоростной старт не всегда интересны.

В поворотах Renegade чувствует себя уверенно, перевернуться не пытается, хотя после седана при скоростном маневрировании хочется уцепиться за руль покрепче (вот и штурману ручка пригодилась). На скорости ощущение такое, будто сидишь в низко летящем танке: без подсказки помощников перестраиваться лучше вдумчиво — все осознают, что низкобурейший носорог решил перестроиться, и убрался подальше, и только потом маневрируешь. Подвеска энергоемкая, но излишне жесткая. Поэтому с какого-то момента привыкаешь притормаживать перед лежащими полицейскими — зубы и позвоночник дорожке.

В общем, танк — он и есть танк. И аппетит у него джиповский: долой экономии топлива. Меньше 12-ти опу-

стить расход сложно — совсем, как у «нивы» какой-нибудь. Уменьшить потребление топлива можно только размеренной «пенсииерской» ездой, да и то не слишком сильно, если ездить недалеко или по городу. Одна отрада: лючок бензобака таков, что крышечку вы никогда не потеряете.

РЕЗЮМЕ

Jeep Renegade настолько до неуразности, нарочито брутален, что вызывает восхищение: от одного вида наворачиваются слезы умиления. Если у вас есть желание выделиться, то вот он — автомобиль, мимо которого равнодушно пройти просто невозможно, даже закрыв глаза.

Возможностей тестового Renegade в исполнении «След ястреба» вполне хватит для того, чтобы заменить собой «ниву» на рыбалке. И, пожалуй, решившиеся на это мероприятие вместе с вами друзья скажут вам за выбор этого автомобиля «спасибо», ведь ехать на нем будет куда как комфортнее.

Так что, нет: Jeep Renegade в исполнении TrailHawk никак не предатель. Он настоящий бунтарь и мятежник. J



ТЕСТ-ДРАЙВ JEEP RENEGADE TRAILHAWK

КОМПАКТНЫЙ И ПРИТЯГАТЕЛЬНО БРУТАЛЬНЫЙ, БЕЗ ВЫЧУРНЫХ ИЗЫСКОВ, СВОЙСТВЕННЫХ СКОРЕЕ ПРЕТЕНЦИОЗНЫМ МОДЕЛЯМ БИЗНЕС-КЛАССА, НО КРАЙНЕ КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ – ДЛЯ ТЕХ, КТО ЛЮБИТ АМЕРИКАНСКОГО АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯ И ВСЕЦЕЛО ДОВЕРЯЕТ ЕМУ. ЧТО ЖЕ НЕ ХВАТАЛО КРОССОВЕРУ RENEGADE – САМОМУ МАЛЕНЬКОМУ ПО ГАБАРИТАМ ПРЕДСТАВИТЕЛЮ МАРКИ ЖЕЕР? КОНЕЧНО, ПОЛНОГО ПРИВОДА! ДО 2017 ГОДА В БАЗОВОМ ИСПОЛНЕНИИ ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ КОМПЛЕКТОВАЛСЯ ПЕРЕДНИМ ПРИВОДОМ, И ПОКЛОННИКИ МАРКИ ВСЕ ЖДАЛИ, КОГДА ЖЕ В РОССИЮ ПРИЕДЕТ ПО-НАСТОЯЩЕМУ ВСЕПРОХОДИМАЯ ВЕРСИЯ. И ВОТ ДВА ГОДА НАЗАД НАШ РЫНОК ГОРДО ПОПОЛНИЛ JEEP RENEGADE TRAILHAWK. ЭТО СПЕЦИАЛЬНЫЙ OFF-ROAD ВАРИАНТ КРОССОВЕРА, СОЗДАННЫЙ ДЛЯ ПОКОРЕНИЯ БЕЗДОРОЖЬЯ.

FASHIONTIME



fashiontime.ru
июнь 2019

С появлением этой модели Renegade привлек к себе больше мужской аудитории, которая особенно ценит способность автомобиля справляться с любимыми дорожными ситуациями.

И отдельно хочется обратить внимание на название кроссовера, которое, возможно, тоже отчасти привлекает к нему покупателей. Renegade логично переводится с английского как «рenegат», то есть, изменник. Спорное название для автомобиля, справедливо отметите вы. Но у коренных американцев, а именно для них и начинали свою деятельность первые заводы Jeer, это слово прочно связано с Диким Западом и символизирует романтический образ бунтовщика — иными словами, человека вне закона. Заманчиво, особенно для тех, кто любит бросать вызов.

ОСОБЕННОСТИ ЭКСТЕРЬЕРА

Начнем мы, вопреки традиции, не с передка автомобиля, а с его кормы — все потому что именно на ней нашел себе место самый бросающийся в глаза элемент, отличающий полноприводную версию от переднеприводного Renegade — конечно же, это шильдик TrailHawk.





Симметрично с ним — на другой стороне багажника, наклоненной почти на 90 градусов относительно крыши и придающей машине квадратные очертания, не менее вызывающе красуется эмблема 4X4, говорящее примерно о том же — перед вами полноприводный автомобиль, способный на такое, что вы себе даже не можете представить. Но об этом расскажем чуть позднее.

И да, невозможно не отметить и белые значки X по центру задних фонарей, которые повторяют выштамповку армейской топливной канистры.

А теперь об остальных элементах экстерьера Jeep Renegade Trailhawk. Перед автомобиля венчается широкой прямоугольной решеткой радиатора, по бокам которой расположены идеально круглые фары. Капот оформлен в лаконичном дизайне с двумя продольными рельефными ребрами по центру. Почти квадратные арки колес, по которым безошибочно можно узнать Jeep из тысячи других автомобилей, гармонично вписываются в дизайн и логично продолжают простой и понятный визуальный ряд — кто-то может назвать внешность Renegade аскетичной, но никто не поспорит с тем, что в ней есть невероятно притягательные ноты, которые и влюбляют в «американца» с первого взгляда и навсегда.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Помимо появления полного привода, в Jeep Renegade Trailhawk стоит отметить новый двигатель. Под капотом кроссовера стоит бензиновый 2,4-литровый 174-сильный мотор Tigershark с системой индивидуальной дифференцированной подачи воздуха в цилиндры MultiAir. Именно таким оснащен старший брат «ренегата» — Cherokee. В паре с двигателем работает 9-ступенчатая автоматическая коробка передач.

Разгон до первых 100 км/ч у этого джипа составляет 9,8 секунды, и проносятся они совершенно незаметно, что в принципе довольно неожиданно для пусть и компактного, но все же практически внедорожника. Максимальная скорость джипа, по заявлению автопроизводителя, 185 км/ч. Но все же рекомендуем придерживаться допустимых скоростей и воздержаться от проверки этой цифры на собственном опыте.

Расход топлива тоже приятно удивил: по городу автомобиль расходует порядка 11 литров бензина на каждые 100 км, но при выезде на свободную трассу цифра стремительно уменьшается до 7,6 литров. В итоге в смешанном цикле расход составляет немногим больше 9 литров на «сотку».

RENEGADE TRAILHAWK ПРОЯВИЛ СЕБЯ НА ВЫСОТЕ: ОН СМОГ ПРОЕХАТЬ ПО РАЗЪЕЗЖЕННЫМ ТРАКТОРАМИ КОЛЕЯМ, ПЛАЧЕВНОЕ СОСТОЯНИЕ КОТОРЫХ УСУГУБИЛОСЬ ЕЩЕ И ОБИЛЬНО ТАЯВШИМ СНЕГОМ.

НА ДОРОГЕ

И, наверное, самое интересное. Как ведет себя полноприводный Renegade на дороге? Чтобы не оставить ни единого шанса засомневаться в его способностях, мы решили протестировать кроссовер в по-настоящему суровых дорожных условиях. Это была жидкая болотистая грязь, которую нередко можно встретить в начале весны за городом и в которой застревает немало автомобилей с не самой хорошей проходимостью.

Renegade Trailhawk проявил себя на высоте: он смог проехать по разъезженным тракторами колеям, плачевное состояние которых усугубилось еще и обильно таявшим снегом. При этом, когда надо было поддать газу и мчаться по дороге, Renegade ехал уверенно, а мы в нем чувствовали себя более чем комфортно — о трясках даже и не вспоминали. При этом приятно

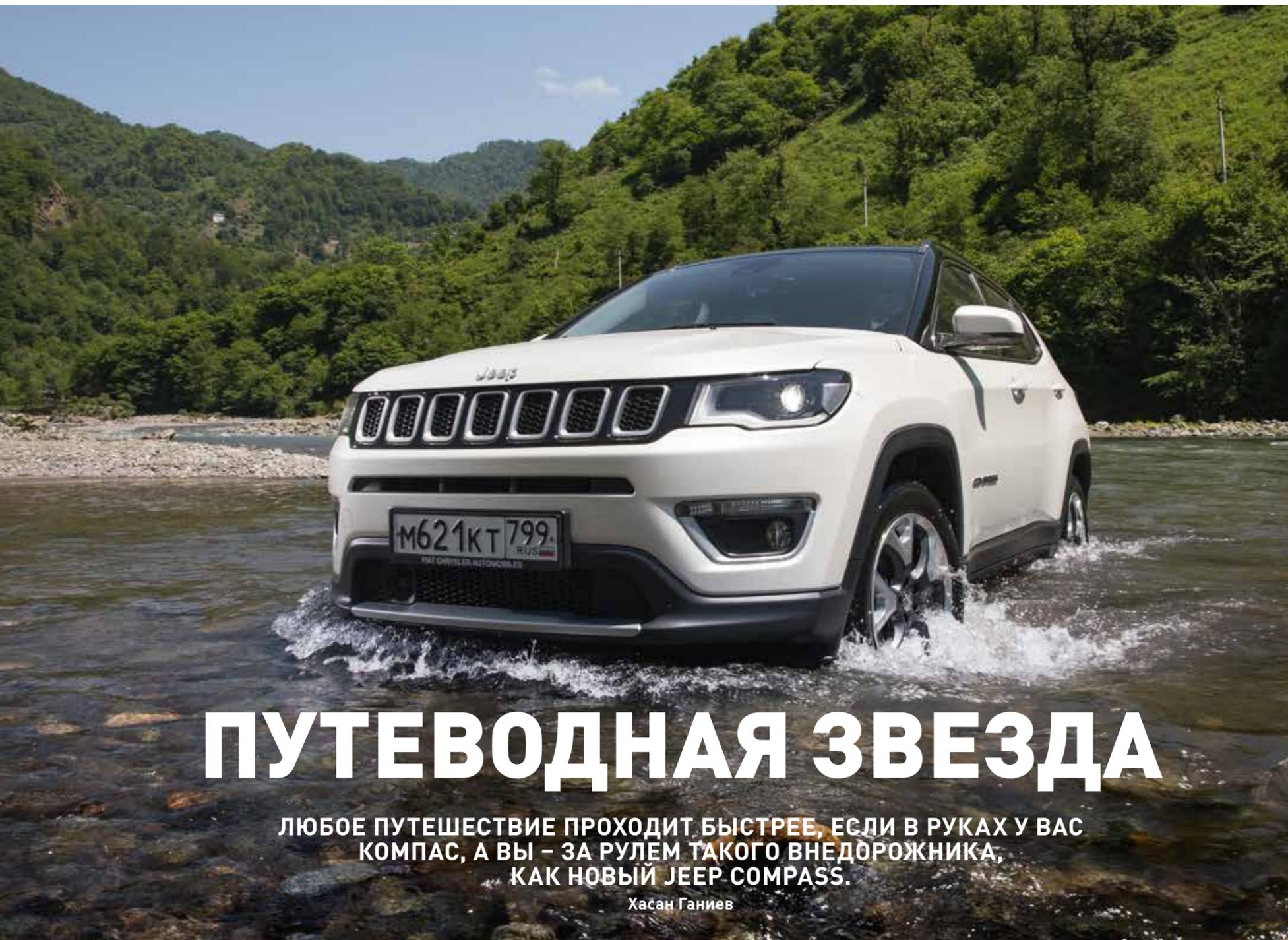
было отметить точные маневры и предсказуемость поведения рулевого колеса и тормозов.

Уже потом, прочитав многочисленные отзывы о кроссовере в интернете, мы увидели, что не только нас так впечатлил этот американец. Звание лучшего в своем сегменте ему были готовы отдать десятки профильных изданий. По крайней мере, по части внедорожных характеристик.

В заключении хочется сказать, что на протяжении всего тест-драйва и после его завершения нас не покидало желание назвать Jeep Renegade Trailhawk полноценным внедорожником, не взирая на то, что он относится к сегменту компактных кроссоверов. Действительно потрясающие качества автомобиля заслуживают наивысшей похвалы. И он однозначно заслуживает называться лучшим по проходимости на российском рынке в своей категории. **J**



JEEP COMPASS



ПУТЕВОДНАЯ ЗВЕЗДА

ЛЮБОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ ПРОХОДИТ БЫСТРЕЕ, ЕСЛИ В РУКАХ У ВАС КОМПАС, А ВЫ – ЗА РУЛЕМ ТАКОГО ВНЕДОРОЖНИКА, КАК НОВЫЙ JEER COMPASS.

Хасан Ганиев

АЭРОФЛОТ

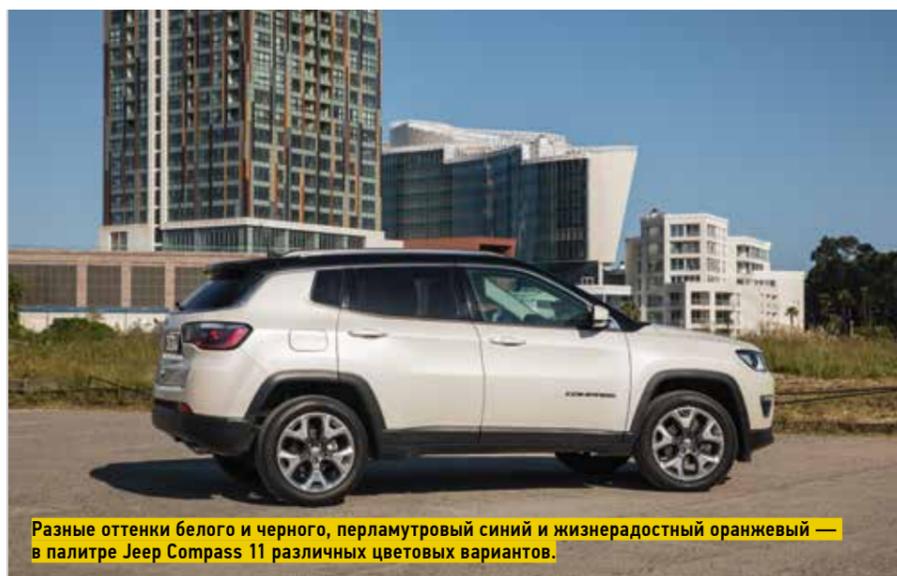


aeroflot.ru
август 2019

Говорят, признание — это когда имя собственное становится именем нарицательным. Неслучайно многие попрежнему называют любой внедорожник джипом. Jeep Compass сохраняет легендарные качества бренда. Это настоящий «король бездорожья». Конструкторы модели предлагают два варианта системы полного привода. Каждая способна при необходимости перенаправлять до 100% крутяще-



Эргономика Jeep Compass проработана до мелочей для удобства использования и в городе, и на бездорожье.



Разные оттенки белого и черного, перламутровый синий и жизнерадостный оранжевый — в палитре Jeep Compass 11 различных цветовых вариантов.

го момента на любое из колес. Общее число вариантов настройки интеллектуальной трансмиссии, улучшающих водительский контроль над автомобилем, достигает 12. В случае совсем уж жуткого «стихийного бедствия» водитель Jeep может перейти на пониженный ряд передач. И напротив, на хороших дорогах — отключить редуктор отбора мощности и заднюю ось для экономии как топлива, так и заряда аккумулятора. Реже заезжать на АЗС поможет и система отключения двигателя «старт-стоп».

Компактный, надежный, функциональный Compass не «застывшая классика», а современная модель. Показания приборов выводятся на светодиодный 7-дюймовый дисплей, причем водитель имеет возможность создать собственную конфигурацию отображаемой информации. В удобном отсеке разместились гнезда для зарядки и разъемы для подключения мобильных устройств. А точную навигацию и достойную развлекательную программу на борту обеспечивает новейшая мультимедийная система с поддержкой Apple CarPlay, Android Auto и доступом к специфическим «внедорожным» базам данных. J





ВОЖДЬ ВНЕДОРОЖНЫХ

ВО ВСЕМ АВТОМОБИЛЬНОМ ПЛЕМЕНИ НЕ СЫСКАТЬ ЛУЧШЕГО ПРОВОДНИКА И СЛЕДОПЫТА, ЧЕМ JEEP CHEROKEE.

Хасан Ганиев

АЭРОФЛОТ



aeroflot.ru
сентябрь 2019

Боевая раскраска индейцев меркнет перед новыми цветами кузова Cherokee: для Jeep предлагается десять вариантов. Вместо перьев — эффектные атрибуты в виде 19-дюймовых полированных алюминиевых дисков и глянцевых панелей. Зоркость — как у орла: в конструкции проекционных фар использованы самые совершенные светодиодные технологии.

Этот внедорожник не признает резерваций. Его территория — и городские прерии, и природные тропы, куда не рискуют ступить бледнолицые жители мегаполисов. Томагавк — оружие прошлого. В оснащении Cherokee — одна из трех инновационных систем полного привода: с одиночным блоком управления, позволяющим плавно подключать и отключать задние колеса, с двухскоростной системой управления крутящим моментом и пониженной передачей, а также трансмиссия с блокировкой заднего дифференциала. Плюс система выбора дорожного покрытия с пятью режимами работы.

Навигационная система Uconnect дает пользователю пошаговые указания, а мультимедиа с 8,4-дюймовым сенсорным дисплеем обеспечивает доступ к информационным и музыкальным сервисам.

Собственные сила и чутье — хорошо, а 80 систем безопасности, как у нового Cherokee, — лучше. Помимо восьми подушек безопасности, водителя и пассажиров оберегает ряд технологий, которые следят за полосой движения, слепыми зонами, а также страхуют от столкновений и опрокидываний. Для безопасных маневров на тесных улочках предназначен парковочный ассистент. **J**



Крепкий кузов, на 65% состоящий из высокопрочной стали, большой дорожный просвет, впечатляющие углы рампы, въезда и съезда позволяют Cherokee не страшиться дорожных и погодных напастей. А с экономичным 2,4-литровым двигателем ему по плечу дальние переходы: 788 км на одной заправке.





JEEP CHEROKEE ПОСЛЕ РЕСТАЙЛИНГА: ВСЕ ИЗМЕНЕНИЯ

КАКИМ ДОЛЖЕН БЫТЬ «НАСТОЯЩИЙ ИНДЕЕЦ» ДЖИП ЧЕРОКИ,
ЧТОБЫ ЕГО ПОКУПАЛИ, ВЫЯСНИЛ ЭКСПЕРТ «ЗА РУЛЕМ».

Александр Виноградов

За рулем



zr.ru
июль 2019

Jeep еще с детства входил в число моих любимчиков. Модельки от Bburago, вкладывая жвачек Turbo Kent. Любимый внедорожник из «священной тройки» в начале 1990-х был мечтой, будь то Wrangler, уезжающий от тирекса в «Парке Юрского периода», монументальный Grand Cherokee с 5-литровым мотором или рубленый Cherokee.

Но когда в 2014 году дебютировал нынешний Cherokee с индексом KL, мой мир рухнул. Что у него с лицом? Зачем на роль индейца позвали Джеки Чана?

Через некоторое время янки спохватились: рестайлинг радикально преобразил машину!

Cherokee перестал щуриться, исчезли «мешки-фары» под глазами. Ясный взор вместе с ветхозаветными семью прорезями решетки радиатора вернули любимые строгие и уверенные черты лица.

Сел за руль, и стало неловко — не такой я специалист по Джипам, чтобы с ходу найти свежие нотки в интерьере. Заглянул в телефон, рассмотрел старую машину, и полегчало: отличий-то нет!

Интерьер на фоне нынешнего Рэнглера кажется унылым. Зато порадуется ретроградов — тачскрин развлекательного центра дополнили обилием

кнопок. Еще бы апартаменты получше обставили: машина (да и сам бренд) буквально обязывает периодическиправляться на «дальняк», а разложить мелкие вещи по полочкам не получается. Даже смартфон некуда пристроить по-человечески.

В моторной гамме только бензиновые агрегаты с безальтернативным 9-ступенчатым автоматом. «Тигровую акулу» объемом 2,4 литра (серия моторов Tigershark) и мощностью 177 л.с. для знакомства не привезли. Мне предложили только Cherokee с мотором V6 Pentastar. Но в успех такой версии слабо верится — неудобная с точки зрения налога мощность 272 л.с. губит всю идею. Надо было понизить отдачу до 250 сил — корона не упала бы. Ведь с «шестеркой» Cherokee очень недурно ускоряется, даря приятное чувство большого запаса тяги на педали. А плотно «нарезанные» девять передач

позволяют идти по трассе на очень низких оборотах — 1800 об/мин при 100 км/ч.

При активной езде на загородном шоссе можно уложиться в 10 л/100 км. Для почти 300-сильного атмосферника объемом 3,2 литра неплохо. Еще бы побольше бдительности автомату, а то она притупляется при размеренном движении — и попытка резкого ускорения спотыкается о театральную паузу.

Чего я не ожидал от автомобиля с семью прорезями на решетке, так это проворства на извилистой дороге. Перекалибровка амортизаторов пошла на пользу. Конечно, это не гиперулежные BMW X3 или Porsche Macan, но за траекторию Jeep Cherokee держится очень пристойно. И чем хуже дорога, тем приятнее работает подвеска. Увы, мелкие стыки и «лежачие полицейские» подробно идут в прямой эфир.



Самым массовым у нас будет 177-сильный четырехцилиндровый двигатель 2.4 — серии Tigershark.



«Шестерка» Pentastar 3.2 обеспечивает уверенное ускорение, но налогово-выгодная мощность 272 л.с. убивает на корню все веселье. «Злая» версия Trailhawk доступна только с этим мотором.



Интерьер не поражает стилем или качеством материалов. Строго и добротно — не более того. Эргономика хорошо проработана, а с отделениями под мелочевку и местом под смартфон — прокол.



Трансмиссия Active Drive I подразумевает несколько режимов движения, и «песок/грязь» в том числе. Регулируются отзывчивость акселератора, коробки, управление межосевой муфты и активность противобуксовочной системы.



Задний ряд не рекордсмен по части пространства. Но всем, кроме Гулливера, места хватит. Да и к посадке вопросов нет.



ЧЕГО Я НЕ ОЖИДАЛ ОТ АВТОМОБИЛЯ С СЕМЬЮ ПРОРЕЗЯМИ НА РЕШЕТКЕ, ТАК ЭТО ПРОВОРСТВА НА ИЗВИЛИСТОЙ ДОРОГЕ.

Джип не был бы собой, не умея он съезжать с асфальта. Подключением задней оси по-прежнему ведаёт многодисковая гидромуфта собственного приготовления — никаких «электромагниток». Перегреть такую конструкцию гораздо труднее. К тому же в ходе рестайлинга поработали над управлением муфты — и теперь задние колеса вступают в дело мгновенно. Вместе с солидным просветом (200 мм) это делает Cherokee сильным игроком на бездорожье. Паркетником его называть как-то неловко.

ПОЛИТИКА ДЕМОКРАТОВ

Представители марки допытывались у меня: что бы такого сделать, чтобы машины хорошо продавались? Мол, в России Jeep плохо знают. Такое заявление меня просто убило! Это у нас-то

Jeep плохо знают? Нужен адекватный модельный ряд!

Почему Wrangler везут к нам только в дорожном исполнении Rubicon? Где Sahara, которую американские студенты раскупают пачками? Почему мотор V6 не подогнали под наши «налоговые» 250 л.с.? Никто не станет брать среднеразмерный полноприводник с 272-сильным мотором — если только это не Porsche.

В ответ сотрудники московского офиса FCA лишь развели руками: всё зависит от политики головной компании. А ещё нужен хороший прайс или парочка приятных «вбросов» на рынок. Помните, как несколько лет назад предыдущий Jaguar XF продавался по цене меньше двух миллионов? Совпадение или нет, но сейчас Jaguar Land Rover чувствует себя неплохо. И Джипу нужно двигаться той же дорогой. Иначе он рискует остаться американской мечтой на вкладышах жвачки. J

КАК МЕНЯЛСЯ ЖЕЕР ШЕРОКЕЕ: ИЗ ВНЕДОРОЖНИКА В КРОССОВЕРЫ

НЕДАВНО ОБНОВИЛАСЬ ОДНА ИЗ ГЛАВНЫХ МОДЕЛЕЙ ДЖИПА — ШЕРОКЕЕ. И ЭТО ПОВОД ПРОСЛЕДИТЬ ЗА ЭВОЛЮЦИЕЙ КЛАССИЧЕСКОГО ВНЕДОРОЖНИКА С РАМОЙ И ПОДКЛЮЧАЕМЫМ ПЕРЕДНИМ МОСТОМ: ВЕДЬ ТЕПЕРЬ ЭТО КРОССОВЕР С ПОПЕРЕЧНО РАСПОЛОЖЕННЫМ ДВИГАТЕЛЕМ.

Многие считают, что история Jeep Cherokee ведёт отсчет с 80-х годов, когда появилось поколение XJ. На самом деле это не первое поколение Cherokee — первым автомобилем с таким именем была двухдверная версия легендарного Jeep Wagoneer.

Сначала двухдверный Вагонир не имел своего собственного имени. Но в 1974 году такие автомобили с заводским индексом SJ получили знакомое нам название Cherokee (1).

Модель оснащали двигателями AMC. Это были как рядные «шестерки», так и большие V8. Мощность варьировалась от 110 до 215 л.с.

В 1983-м на смену первому поколению SJ пришла новая модель, которая обрела невероятную популярность (2). В том числе и в России. Jeep Cherokee XJ стал долгожителем и продержался на конвейере аж 18 лет! Как и предшественник, новый Cherokee был рамным внедорожником в задне- или полноприводном варианте. В линейке моторов было множество агрегатов от четырехцилиндрового рабочим объемом 2,5 литра (105 л.с.) до 4-литровой рядной «шестерки» мощностью 193 л.с. За долгую карьеру на эту модель устанавливали и множество различных коробок передач — 3- и 4-ступенчатые автоматы и 4- и 5-ступенчатые механические.

В начале XXI века долгожитель XJ отправился на покой, а ему на смену пришло новое поколение KJ (3). Новый Cherokee получил передок в стиле Wrangler с характерными круглыми фарами и поворотниками. Но идеологически автомобиль не изменился. Это был по-прежнему классический внедорожник с продольно расположенным двигателем.

Выпускался Cherokee KJ как в заднеприводном, так и в полноприводном варианте. Двигатели были четырех- и шестицилиндровые. Коробки передач — 4- и 5-ступенчатые АКП и 5- и 6-ступенчатые механические.

Всего через шесть лет после дебюта третьего поколения была представлена новая генерация Jeep Cherokee с индексом KK (4). Сохранив компоновку, новый Cherokee внешне стал больше походить на рубленый XJ. Автомобиль был построен на крайслеровской платформе KA и довольствовался 2,8-литровым дизелем или 3,7-литровым V6. По-прежнему имел и заднеприводные версии, но полноприводники составляли львиную долю продаж.

В 2014 году пришло новое поколение, которое наделало немало шума (5). По сути, это была революция после долгого эволюционного развития Cherokee. Впервые автомобиль базировался на платформе Fiat Compact platform, что означало окончательный отказ от рамной конструкции, а также подразумевало поперечно расположенные двигатель и трансмиссию. Еще больше вопросов вызвала странная внешность — передняя оптика была разделена на две части.

Неудивительно, что одним из главных пунктов при рестайлинге нынешнего поколения Cherokee стала именно внешность. В частности, передок стал более консервативным и узнаваемым (6).

Несмотря на то что Cherokee отошел от схемы классического внедорожника на заднеприводной платформе, это не помешало ему сохранить отличные внедорожные таланты. J



1



2



3



4



5



6



ТЕСТ-ДРАЙВ JEEP GRAND CHEROKEE

90-Е ГОДЫ, РОМАНТИКА АМЕРИКАНСКИХ ВНЕДОРОЖНИКОВ ЗАХВАТИЛА УМЫ МАЛЬЧИШЕК ПО ВСЕМУ МИРУ — БОЛЬШОЙ, БРУТАЛЬНЫЙ, РАССЕКАЮЩИЙ НА ОГРОМНЫХ КОЛЕСАХ ПО ПУСТЫНЯМ АРИЗОНЫ, НЕВАДЫ И НЬЮ-МЕХИКО, «БОЛЬШОЙ ИНДЕЕЦ» ИЛИ «ВЕЛИКИЙ ЧЕ», КАК ЕГО НАЗЫВАЛИ — JEEP GRAND CHEROKEE СТАЛ МЕЧТОЙ МИЛЛИОНОВ.

FASHIONTIME



fashiontime.ru
июль 2019

Если в начале своего пути Grand Cherokee позиционировался на мировом рынке, как автомобиль для внедорожья, приключений и дальних поездок, то сейчас американцы пересмотрели свой взгляд на модель и представляют его теперь как более универсальную машину — утилитарную, городскую и комфортную, одинаково гармоничную и в условиях поездок по участкам с трудной проходимостью, и на свободной ровной трассе. В этом «джипе» соединены качества классического внедорожника и опции, присущие стандартным городским седанам — прекрасная динамика и абсолютный комфорт.

ДИЗАЙН

Начнем с экстерьера внедорожника, ведь именно он является по-настоящему культовым и по праву считается визитной карточкой американских авто. Массивный кузов квадратной формы когда-то и не предполагал такой популярности, однако именно после появления автомобиля с таким дизайном — невычурным, по-мужски лаконичным и немного грубоватым, с точными прямоугольными линиями, без нарочито «выглаженных» деталей, в моду вошли brutальные машины «для настоящих парней».

Между тем, в нынешней версии «джипа» дизайн отличается абсолютной гармоничностью — любимые квадратные

очертания соседствуют с получившими более плавные линии кузова. В обновленной версии появились иная головная оптика и передний бампер, который по-прежнему венчается вытянутой от фары до фары решеткой радиатора с семью металлическими секторами, которые стали немного короче.

НА ДОРОГЕ

Система полного привода, установленная на «джип», распределяет тягу на все 4 колеса, и это то, что позволяет внедорожнику выбираться из самых глубоких сугробов зимой и самой вязкой грязи летом.

Мы поехали тестировать автомобиль за несколько сот километров от Москвы — туда, где, кажется, дороги вообще не просыхают после дождей. Заручившись телефоном местных во-

дителей тракторов и буксировщиков, мы не без волнения отправились в самую гущу непроходимых дорожек, которые выводили на мокрый луг с болотистым дном, переходящий в непаханное поле с рыхлой почвой.

Стоит отметить, что в 2016 году в линейке Grand Cherokee появилась версия с пневматической подвеской, которая увеличивает клиренс автомобиля до 287 мм. В нашей комплектации такой подвески не было, а значит, все, что оставалось «джипу», почти севшему на дно на размытой проселочной дороге — это крутить колесами что есть мочи.

Не перестаешь удивляться — этот «джип» был у нас на тест-драйве уже не раз — при виде, как резово автомобиль берется за самые трудные задачи! Вы просто нажимаете на педаль газа,



Авторамблер

ЖЕП АНОНСИРОВАЛ В РОССИИ GRAND CHEROKEE В СТИЛЕ SRT

ЛИМИТИРОВАННАЯ МОДЕЛЬ СО СПОРТИВНЫМ
СИЛУЭТОМ И КАПОТОМ В СТИЛЕ SRT
ДОСТУПНА ПО ЦЕНЕ ОТ 3 799 000 РУБ.



От стандартного Grand Cherokee она отличается элементами внешнего вида, позаимствованными у «заряженной» версии SRT, а также дополнительными функциями.

На решетке радиатора и задней части авто появилась отделка Granite Crystal, добавились расширители колесных арок и новые пороги. Легкосплавные колесные диски «подросли» до 20 дюймов по сравнению со стандартной версией, которая предлагается с 18-дюймовыми колесами, получили иной дизайн и тоже окрасились в темно-серый Granite Crystal. Патрубки выхлопной системы украсили полированными насадками в духе спорткаров.

В салоне появились вставки в цвете Piano Black и кожаные сиденья с перфорацией с функцией памяти. Мультимедийная система — Uconnect с 8,4-дюймовым сенсорным экраном и поддержкой AppleCar и AndroidAuto, которая входит в оборудование обычных Grand Cherokee дороже двух стартовых версий. Также по сравнению с базовой Laredo спецсерия оснащена более мощной акустической системой с сабвуфером и девятью динамиками. Доплатив 100 тыс. рублей, можно установить двухпанельную панорамную крышу.

S Limited оснащен функцией Selec-Terrain, которая обеспечивает оптимальные характеристики работы привода, антиблокировочной системой и системой стабилизации для движения по различным видам дорожного покрытия. Кроме того, имеются парктроники спереди и сзади, камера заднего вида, система контроля «мертвых» зон и помощник при выезде с парковки.

Полноприводный Jeep Grand Cherokee S Limited предлагают с двумя бензиновыми агрегатами: по цене от 3,799 млн руб. можно приобрести версию с V6 объемом 3 л и мощностью 238 л.с., а начиная от 4,365 млн руб.* — с 5,7-литровым 352-сильным V8. Оба мотора комплектуются восьмидиапазонным «автоматом».

Для сравнения, стандартный Grand Cherokee стоит у дилеров от 3,229 млн до 3,999 млн руб.*, а за SRT просят от 5,725 млн до 9,7 млн руб.*

Ранее «Авторамблер» сообщал, что Jeep приступил к тестам дизельного Wrangler с трехлитровым двигателем EcoDiesel V6 концерна FCA. **J**



* Цены действительны на момент публикации.



**ПРИ ВЗГЛЯДЕ НА GRAND CHEROKEE В ГЛАЗА
СРАЗУ ЖЕ БРОСАЮТСЯ ОГРОМНЫЕ КОЛЕС-
НЫЕ АРКИ С МАССИВНЫМИ 20-ДЮЙМОВЫМИ
ДИСКАМИ — ИМЕННО ИМ АВТОМОБИЛЬ ОБЯ-
ЗАН СВОЙ СВЕРХПРОХОДИМОСТЬЮ.**

и раскочкавшись, он вылезает из любых «капканов» и продолжает везти вас.

Также мы тестировали Jeep и на каменных дорогах, и на дорогах с кочками и ямами — все препятствия, какой бы сложности они ни были, внедорожник легко прошел.

Ну и, наконец, шум в салоне. И это тоже заставляет поражаться профессионализмом команды, производящей этот автомобиль. Шума в салоне нет! Чего-чего, а тишины совершенно не ждешь от «джипа». Но факт есть факт: шумоизоляция в Grand Cherokee превосходная.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Под капотом нашего Jeep Grand Cherokee стоит 3,6-литровая V-образная «шестерка», развивающая мощность 286 л.с. К слову, это самый мощный мотор в линейке двигателей для этого авто на российском рынке. В паре с ним работает 8-ступенчатая автоматическая коробка передач.

По заявлениям производителя, в городе Grand Cherokee расходует около 14 литров бензина на каждые 100 км пути, а на шоссе — всего 8 литров. Честно признаемся, что каждый раз, садясь за руль этого внедорожника, нам кажутся данные цифры нереальными. Ну как может почти 2,5-тонный полноприводный автомобиль длиной под 5 метров на трас-

се расходовать столько же, сколько обычный седан?! Может, — убеждаем мы раз за разом. Спасибо инновационным технологиям и гениям-инженерам, разрабатывающим экономичные двигатели даже для таких массивных внедорожников.

БАГАЖНИК

Отдельно хочется сказать о размере багажника Jeep Grand Cherokee. Пятая дверь, оснащенная электроприводом, открывает пространство объемом 782 литра. Если сложить задний ряд сидений, то он увеличится минимум до 1000 литров! Только представьте себе, сколько всего в него поместится, что раньше вы и не надеялись перевезти в автомобиле.

Кроме того, в багажнике предусмотрено так называемое «второе дно» — нижний отсек располагается в нише под основным багажным отсеком и прекрасен для хранения вещей, которые вам не нужны под рукой, но обязательны с собой в поездке. Для автомобиля, который многие используют именно для дальних путешествий, наличие такого дополнительного пространства — настоящее сокровище. И еще: кнопка открытия-закрытия багажника размещена теперь не на его крышке, а непосредственно в грузовом отсеке, что опять же очень удобно при загрузке и выгрузке вещей. **J**



КРАСНЫЙ ЯСТРЕБ

ЖЕП GRAND CHEROKEE TRACKHAWK — САМЫЙ МОЩНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК В МИРЕ, В ЭТОМ ГОДУ УСТАНОВИВШИЙ РЕКОРД СКОРОСТИ НА ЛЬДУ БАЙКАЛА. НО С НИМ МОЖНО СОВЛАДАТЬ И НА ДОРОГАХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ.

Антон Павлов

АЭРОФЛОТ
Premium



aeroflot.ru
август 2019



актура, мощь и характер — внедорожник Jeep Grand Cherokee Trackhawk производит сильное впечатление.

До недавнего времени в модельном ряду марки Jeep самым быстрым автомобилем считался Grand Cherokee SRT, оснащенный 468-сильным бензиновым V8 объемом 6,4 литра. Более того, в предыдущем поколении SRT был едва ли не самым стремительным внедорожником в мире. Однако со временем немцы создали целый ряд спортивных кроссоверов, превосходивших Grand Cherokee по характеристикам. Лишь недавно американцы смогли дать симметричный ответ — им стал уникальный по мощности внедорожник, построенный на базе SRT. Под капотом модификации Trackhawk разместили Hemi V8 6.2, дополненный шнековым нагнетателем, благодаря чему удалось увеличить

отдачу силового агрегата до рекордных 710 сил. Также была доработана полноприводная трансмиссия: восьмиступенчатый автомат усилили, понижающую передачу в раздаточной коробке убрали за ненадобностью, а в задней оси установили самоблокирующийся дифференциал с электронным управлением. Могучий мотор потребовал пересмотреть тормоза — так у Trackhawk появились механизмы от Brembo, работающие с ювелирной точностью. Адаптивные амортизаторы Bilstein добавили автомобилю управляемости.

С этим зарядом Jeep разгоняется подобно суперкару: ускорение с места до сотни занимает всего 3,7 секунды; максимальная скорость крупноформатного внедорожника достигает 290 км/ч (в апреле Trackhawk установил рекорд России, разогнавшись на льду озера Байкал до 280 км/ч). Чтобы в полной мере реализовать потенциал мотора, инженеры из Детройта добавили функцию лонч-контроля, которая активируется кнопкой на центральном тоннеле: на приборной панели всплывают подсказки — алгоритм действий для максимально эффектного старта. Наступив левой ногой на педаль тормоза, правой следует выжать газ и затем, дав мотору набрать обороты, резко отпустить тормоз. Издав характерный звук широкими шинами, Jeep без пробуксовки устремляется вперед под мощный бас выхлопа и гул компрессора. Это не ускорение, это самый настоящий аттракцион. Кто бы мог подумать, что благообразный семейный автомобиль способен на такие эскапады! Чтобы с первого



взгляда определить, что перед вами Trackhawk, нужно знать, на какие нюансы обращать внимание. Окрашенные в желтый цвет тормозные суппорты, проглядывающие сквозь рисунок 20-дюймовых колесных дисков, слегка видоизмененные бамперы, накладки на порогах и капот с дополнительными воздухозаборниками — отличительные признаки самого быстрого внедорожника в мире. Быть может, молодой аудитории хотелось бы видеть больше знаков отличия, однако понимание приходит с опытом — все мы помним неприемлемые кроссовки и водолазку Стива Джобса. Неординарный во всех отношениях Trackhawk выглядит просто и сдержанно, на дорогах общего пользования ведет себя учтиво и с пониманием.

Grand Cherokee Trackhawk прост в управлении, у него плавный ход и хорошо проработанная шумоизоляция. Трогаться с места нужно аккуратно: Jeep бурно реагирует на газ в момент старта. Впрочем, можно схитрить и выбрать зимний режим — старт станет плавнее. При переводе селектора в режим Sport автомобиль разгоняется исключительно быстро.

Кто-то вспомнит сюжет о докторе Джекиле и мистере Хайде, моралисты станут говорить об охране окружающей среды и мере персональной ответственности — а поклонники Jeep в очередной раз поблагодарят легендарную американскую марку, которая умеет делать быстрые, мощные, маскулинные и комфортные автомобили. J





РОССИЯ



rossiya-airlines.com
август 2019

ПОИГРАТЬ МУСКУЛАМИ

S-LIMITED — НОВАЯ ОСОБАЯ ВЕРСИЯ JEEP GRAND CHEROKEE, КОТОРАЯ РАЗМЫВАЕТ ГРАНИЦЫ МЕЖДУ СТАНДАРТНЫМ ВНЕДОРОЖНИКОМ И «ЗАРЯЖЕННОЙ» ВЕРСИЕЙ SRT.

Михаил Хац

Легендарный Jeep Grand Cherokee никогда нельзя было упрекнуть в отсутствии брутальности. С 1992 года американский внедорожник из поколения в поколение сохраняет свою харизму, ярким проявлением которой стали «заряженные» версии SRT и Trackhawk. Грозный выделяющийся облик, соответствующий интерьер и безумные моторы V8 на 468 л. с. (6,4 литра) и 710 л. с. (6,2 литра) однозначно впечатляют! Но что если хочется такую же «обертку» с меньшей мощностью? С новой версией S-Limited, приуроченной к началу продаж Grand Cherokee 2019–2020 модельного года, это стало возможным.

Спортивный капот с прорезями, расширенные крылья, стильные пороги и полированные насадки выхлопных труб — яркие атрибуты SRT, которые теперь украшают версию Jeep Grand Cherokee S-Limited. Дополнительную индивидуальность должны придать 20-дюймовые легкосплавные колесные диски и декоративные наклад-ки. Такая выразительная внешность стала реализацией слогана «Быть, а не казаться». Интерьер в полной мере продолжает заданную во внешности тематику. Спортивная стилистика удачно сочетается с обилием черной кожи, точечными вкраплениями хро-ма и центральной консолью в цвете Piano Black. Впрочем, комфорту уделено не меньше внимания. Большие кресла, обитые перфорированной кожей, порадуют широким диапазоном регулировок и подогревом. Согреет руки



водителя в холод и обод рулевого колеса. Сегодня комфорт определяется не только качеством кожи и мягкостью хода, но и технологическим оснащением. Grand Cherokee S-Limited получил новую информационно-развлекательную систему Uconnect с 8,4-дюймовым тачскрином с высоким разрешением и навигацией. Поддержка приложений Apple CarPlay и Android Auto позволит всегда оставаться на связи, не отрываясь от дороги. Ценителям музыки придется по нраву высококачественная аудиосистема Alpine с девятью ди-намиками, сабвуфером, цифровым усилителем и активным шумоподавле-

нием. Что же насчет меньшей мощности, то новая версия Grand Cherokee S-Limited доступна с двумя вариантами бензиновых двигателей — это 3,0-литровый V6 с отдачей 238 л. с., 295 Нм и проверенный временем 5,7-литровый V8 с впечатляющими показателями в 352 л. с. и 520 Нм крутящего момента. Согласитесь, тоже немало! Независимо от выбранного мотора, внедорожник оснащается 8-ступенчатой автоматической коробкой передач и системой полного привода Quadra-Trac II 4x4 с понижающей передачей и функцией контроля тяги на передней и задней осях. Grand

Cherokee, как и раньше, готов с легкостью свернуть с асфальта на бездорожье! Автомобиль может преодолеть глубокие лужи, грязь или каменистые участки. Пять различных программ движения системы Selec-Terrain позволяют водителю выбрать наиболее подходящий режим для безопасного движения по любому типу поверхности, а на крутом спуске подстрахует система Hill Descent Control.

Система помощи при спуске с горы далеко не единственная функция помощи водителю. Версии S-Limited укомплектованы камерой заднего вида: помогут водителю при парковке, причем как передом, так и задом, заметят движущийся автомобиль при выезде с парковки задним ходом и присмотрят за «мертвыми» зонами. Последняя система постоянно наблюдает за дорогой с помощью радаров в заднем бампере и информирует водителя о появлении в «мертвой» зоне других транспортных средств. Сегодня Jeep Grand Cherokee — это грамотное сочетание технологий, комфорта и безопасности, не подверженное веяниям моды. **J**



●■■■■● JEEP WRANGLER



УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СОЛДАТ

ИЛИ КАК ВОЕННЫЕ НАВЫКИ ЖЕП МОГУТ ПРИГОДИТЬСЯ НА ГРАЖДАНСКОЙ СЛУЖБЕ.

Дмитрий Гронский

Коммерсантъ



kommersant.ru
июль 2019

В 1939 году, когда в Европе началась война, американское правительство разместило заказ на легкий разведывательный автомобиль для армии США. Тендер выиграла компания Willys-Overland, предложившая в 1941 году модель, которая в дальнейшем получила имя Jeep. Автомобиль отлично зарекомендовал себя во время войны на самых разных фронтах, включая восточноевропейский, — машина поступала на вооружение Советской армии по ленд-лизу. Представленная в июле 1945 года модель CJ-2A стала первым гражданским автомобилем марки Jeep. В 1987 году очередное поколение модели получило имя Wrangler. То есть представленный сегодня на российском рынке Jeep Wrangler 2019 модельного года — прямой потомок легендарного армейского внедорожника.

НА ГРАЖДАНКЕ

Лет десять назад, вручая мне ключи от тестового Wrangler, сотрудник

пресс-парка напутствовал: «Будешь сдавать задним ходом, имей в виду, что автомобиль не кончается задним стеклом, и даже запасным колесом он не кончается, потому что задний бампер еще шире. А парктроников у автомобиля нет...» И со вздохом: «Ну и вероятно, никогда не будет».

Но время сегодня летит стремительно. Сегодняшний Wrangler позиционируется маркой не только как несравненный покоритель бездорожья, но и как уникальное средство передвижения для поиска приключений в городских условиях. То есть важны комфорт и динамика. Именно это стало приоритетом при обновлении легендарного «Рэнглера» — интегрировать передовые технологии, но при этом сохранить и проходимость, и неповторимый стиль Jeep.

Что касается возможностей преодоления преград, то считается, что новый Wrangler имеет лучшие характеристики за всю историю модели. Это стало возможным благодаря уникальному техническому оснащению, которое в за-



висимости от комплектации включает в себя одну из двух передовых систем подключаемого полного привода, блокировки на переднем и заднем мостах, электропривод отключения переднего стабилизатора поперечной устойчивости... Все перечислять не буду — тема известная. И в том, что все это не просто маркетинговые увещевания, я мог убедиться лично год назад во время поездки на новом Wrangler по «Рубикон Трэйл» — знаменитой горной тропе в районе озера Тахо на границе Калифорнии и Невады. Машина карабкалась на такие валуны, на кото-

рые не то что наезжать колесом — смотреть было страшно. Но как на такой технике в мегаполисе? Неужели «я старый солдат и не знаю слов любви»?

НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ КРАСОТЫ

В городе, как известно, встречаются по одежке. Поэтому в первую очередь важно, как ты выглядишь, и уже потом — что ты можешь. В рельефном дизайне нового Wrangler легко угадываются традиционные стилистические элементы марки Jeep: круглые фары и решетка радиатора с семью слотами, тра-





В интерьере дизайнерам и конструкторам удалось гармонично увязать легендарную брутальность и функционал, привычный для современного городского пользователя.



пециевидные колесные арки и наружные петли дверей. Широкий кузов, низкая поясная линия и большие стекла улучшают обзорность, что, конечно, хорошо не только на бездорожье. Улучшению обзорности способствует и новое расположение кронштейна запасного колеса — он опустился на 30 см ниже. Еще обратим внимание на то, как плавно теперь отклоняется назад верхняя часть радиаторной решетки, и на более пологий наклон лобового стекла — и то и другое было сделано не только для красоты, но и для улучшения аэродинамики, а следовательно, топливной экономичности.

В Москве иногда тоже бывает лето, поэтому не стоит забывать, что новый Jeep Wrangler является единственным на рынке оригинальным внедорожником с полностью открытым верхом. Причем выбор из вариантов исполнения складного верха довольно велик. К слову, большие возможности индивидуализации всегда считались признаком премиальности. Для нового Wrangler — как в двухдверном, так и в четырехдверном исполнении — предусмотрены 10 вариантов цвета кузова, большой выбор дисков и еще более 180 наименований эксклюзивных аксессуаров от фирмы Морга.

МУЖСКОЕ ЗАНЯТИЕ

Если говорить про интерьер нового Wrangler, то главное, что надо отметить, — дизайнерам и конструкторам удалось гармонично увязать легендар-

ную брутальность и функционал, привычный для современного городского пользователя. С одной стороны, крупные, нарочито грубые детали — чего стоят, например, настоящие болты на рычаге переключения передач, поручнях и рамке дисплея информационно-развлекательной системы. С другой — в рулевое колесо встроены кнопки управления аудиосистемой, го-

в передней части салона, но и еще два — для задних пассажиров. А еще стандартные 12-вольтовые розетки по всему салону. А еще целый ряд вещевых отсеков, вместительные и прочные сетчатые карманы на внутренней стороне дверей, подстаканники и множество вариантов размещения мобильных телефонов.

Ну и еще есть новость для тех, кто считает мытье машины мужским

В МОСКВЕ ИНОГДА ТОЖЕ БЫВАЕТ ЛЕТО, ПОЭТОМУ НЕ СТОИТ ЗАБЫВАТЬ, ЧТО НОВЫЙ JEEP WRANGLER ЯВЛЯЕТСЯ ЕДИНСТВЕННЫМ НА РЫНКЕ ОРИГИНАЛЬНЫМ ВНЕДОРОЖНИКОМ С ПОЛНОСТЬЮ ОТКРЫТЫМ ВЕРХОМ.

лосового управления и переключения скорости, то есть у водителя нет необходимости выпускать рулевое колесо из рук. Впервые Jeep Wrangler получил кнопку запуска двигателя с герметичной окантовкой, расположенную в непосредственной доступности для водителя. Обтянутые винилом внутренние панели дверей водителя и переднего пассажира радуют мягкостью и удлиненными подлокотниками. В качестве опции предлагается подогрев и передних сидений, и рулевого колеса.

Сенсорные дисплеи, удобные ручки управления климатической системой, возможность подключить смартфон с Android или iOS, USB-порты не только

занимают и заезжает на мойки самообслуживания, которых в Москве открыли уже немало. У нового Wrangler полностью моющийся салон. Надо только не забыть закрыть специальным резиновым чехлом экран информационно-развлекательной системы.

ПРИКРЫТЬ ТЫЛЫ

При всей своей видимой массивности новый Jeep Wrangler на удивление легкий автомобиль. Учитывая, что значительное время эти машины эксплуатируются в городах, конструкторы сделали все, чтобы уменьшить массу автомобиля и, как следствие,

повысить ее топливную экономичность. Отсюда — широкое применение алюминиевых сплавов для получения легких элементов, таких как двери, петли дверей, накладки на крылья, рамка ветрового стекла. Любопытно, что откидной борт изготовлен из магниевого сплава. Поэтому неудивительно, что для уверенной эксплуатации этому автомобилю вполне достаточно экономичного двухлитрового двигателя с турбонагнетателем, развивающего 272 л. с. и 400 Нм момента и на бездорожье, и на городских магистралях. Новая восьмиступенчатая автоматическая коробка тоже способствует комфортной эксплуатации автомобиля в городе. А подвеска нового Wrangler позволила получить оптимальные настройки управляемости и комфорта без ущерба для внедорожных характеристик.

Ну и настало время вспомнить про парктроник, которого «никогда не будет». Новый Wrangler снабдили целым рядом систем и функций активной и пассивной безопасности: системой контроля слепых зон с функцией определения поперечного движения транспортных средств сзади, системой помощи при парковке с передними и задними парковочными датчиками, камерой заднего вида с функцией построения на дисплее направляющих линий... И ничего в этом зазорного, конечно же, нет. Чтобы уверенно двигаться вперед, нужно иметь надежный тыл. Это вам подтвердит любой военный. J



JEEP WRANGLER: ВАМ ЗАХОЧЕТСЯ ЕГО ИСПАЧКАТЬ!

ИТАК, СЕГОДНЯ У НАС НА ТЕСТЕ — «НАСТОЯЩИЙ, НАСТОЯЩЕЕ НЕ БЫВАЕТ» СОВРЕМЕННЫЙ JEEP WRANGLER — ПЯТИДВЕРКА УНИКАЛЬНОЙ КОНСТРУКЦИИ. ДА, ЛЕГЕНДАРНЫЙ ВНЕШНИЙ ВИД И КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ, КОТОРЫЕ НЕ ПРЕДЛОЖИТ БОЛЬШЕ НИ ОДНА МАШИНА. ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ ЛЕГКО ПРЕВРАТИТЬ ИЗ ЗАКРЫТОГО ДЖИПА В ОТКРЫТУЮ ПРАКТИЧЕСКИ БАГГИ. КАК ЗАЯВЛЯЕТ САМ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ, НОВЫЙ «ДЖИП ВРАНГЛЕР» — «ЕДИНСТВЕННЫЙ В МИРЕ ПО-НАСТОЯЩЕМУ ОТКРЫТЫЙ ПОЛНОПРИВОДНЫЙ SUV, СОЗДАННЫЙ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ ДАРИТЬ ОЩУЩЕНИЕ ПОЛНОЙ СВОБОДЫ».

Александр Горлин



carsguru.net
август 2019

Так что же мы для этого имеем? Во-первых, откидывающееся ветровое стекло — его можно просто сбросить на капот. Аккуратно, конечно. Примечательно, что для того, чтобы сложить стекло, потребуется открутить всего четыре винта (раньше это тоже можно было сделать, но откручивать надо было почти три десятка винтов). Во-вторых, съемные двери, изготовленные из легкого алюминиевого сплава. Ну и в-третьих, крыша. Крыш для машины предлагается три варианта, и все из них способствуют открытости автомобиля. Первый вариант — это мягкая крыша Sunrider. Ее конструкция берет начало от класси-

ческих моделей, а элементы подпружинены для простоты манипуляций. У тента нет застежек-молний. Верхняя часть — складная, а боковые окна легко можно снять. Второй вариант — трехсекционная жесткая съемная крыша Freedom Top. Она мало весит, ее очень легко снимать и устанавливать. И третий вариант — первая в истории модели Wrangler мягкая крыша с электроприводом Sky One-Touch. Она открывает панорамный обзор через сдвижную широкую центральную часть. Задние боковые секции — съемные. У нас на тесте был второй вариант — как считается, идеальный для регионов с тяжелым климатом.

Wrangler нового поколения получил много комфортных опций и функций, но при этом сохранил свои неуклонно большие внедорожные возможности. Так, например, тут рама из высокопрочной стали — она не только жестче, но и на 50 кг легче, чем была. Двери и крылья — алюминиевые.

Внутри — приятнее, чем было у авто предыдущего поколения. Стало современнее, материалы стали качественнее, эргономику даже удалось улучшить.

Помимо нового — 2-литрового турбированного — двигателя, машина может похвастаться и новой раздаточной коробкой с понижающей передачей, постоянным полным приводом и возможностью отключения перед-

него моста. Если вдаваться в детали, то у машины может быть два варианта систем полного привода: Command-Trac на версиях Sahara и Sport и Rock-Trac на версии Rubicon. Версия Rubicon также отличается усиленными мостами Dana нового поколения, 32-дюймовыми внедорожными шинами BF Goodrich Mud-Terrain, и наличием отключаемого

электроприводом стабилизатора поперечной устойчивости — он позволяет увеличить ход колес, когда местность оказывается слишком уж пересеченной.

Базовая комплектация Sport — это решетка радиатора в цвет кузова, крылья черного цвета, жесткая трехсекционная крыша черного цвета, 17-дюймовые черные стальные колес-





Комплектация Sahara внешне отличается прежде всего тем, что у нее крыша и крылья — не черные, а в цвет кузова, диски уже литые и 18-дюймовые, стекла тонированные, и есть пороги.



ные диски, светодиодная подсветка салона по 8 точкам, бесключевой доступ и запуск мотора кнопкой, тканевый салон, всепогодные коврики, задние буксирные крюки, мультимедийка с 5-дюймовым дисплеем, кондиционер, задний парктроник, круиз с ограничителем скорости и ряд других приятных функций.

Комплектация Sahara внешне отличается прежде всего тем, что у нее крыша и крылья — не черные, а в цвет кузова, диски уже литые и 18-дюймовые, стекла тонированные, и есть пороги. В интерьере — AMBIENTная подсветка, ткань лучшего качества, двухзонный климат вместо простого кондея, премиальная аудиосистема Alpine с 9 динамиками. Также появляется подогрев передних сидений, более продвинутая мультимедиа, с 7-дюймовым экраном и понимающая Apple CarPlay и Android Auto, а также камера заднего вида и сигнализация. У нас на тесте была именно такая машина.

Длина — 4 882 мм. Ширина — 1 894 мм. Высота — 1 828 мм. Колесная база — 3 008 мм. Дорожный просвет у всех версий разный, от 232 до 260 мм. Умеет преодолевать брод глубиной до 76 см.

Десять вариантов цветов кузова (в том числе есть яркие). Черный, гранитный, серый, темно-синий, серебри-

стый, красный, оранжевый, зеленый, желтый и белый.

Снаряженная масса — 1 960 кг. Трехдверка вдобавок способна буксировать прицеп массой до полутора тонн, а пятидверка — массой до 2,5 тонн.

Максимальную мощность в 272 л.с. 2-литровый турбомотор развивает при 5 250 об./мин., а наибольший крутящий момент в 400 Нм показывает при 3 000 — 4 500 об./мин.

Бензин — 95-й. Бак — 81 литр (у трехдверных версий — 66 литров). Данные по расходу топлива не приводятся. По итогам теста получилось, что новый Wrangler — вполне себе экономный аппарат, учитывая его вес и совершенно неаэродинамичные очертания. Расход в городе по пробкам составил примерно 12 литров на сотню. Расход в городе при свободном движении и остановках только на светофорах — порядка 11. На трассе — вообще 9 литров, а то и меньше. В целом, и приемистостью, и расходом топлива установка нового «Вранглера» очень порадовала.

Ездовые качества откровенно улучшились по сравнению с предыдущим поколением. По поведению на асфальте новый «Вранглер» напоминает Toyota Fortuner — комфортно, никакой тряски, в отличие от предшественника, хорошая управляемость и отзывчивая коробка (новая 8-ступка лучше и оперативнее старой 5-ступ-

ки). Да, на трассе его приходится немного подламливать, но при этом идет хорошо, уверенно, легко ускоряется на любой скорости, и совершенно не ощущается в движении тяжелой и угловатой рамной джипом. Ну и еще неуклонно обращает на себя внимание на дороге.

Джип Jeep Wrangler в своей последней реинкарнации (поколение JL или четвертого поколения) предлагается к приобретению в РФ как в трех-, так и в пятидверном исполнении. Для трехдверки доступен один мотор — бензиновый 2-литровый тур-

а на пятидверную машину — от 3 735 000 до 4 415 000 рублей*.

Обещается, что скоро на нашем рынке появится версия Wrangler с дизельным силовым агрегатом на доналоговые 200 л.с., но сроки появления этого авто и цены пока не названы.

Итог. Машина очень приятная, легкая и веселая в обращении, на ней приятно ездить. Радуют внедорожные возможности, но вряд ли человек, купивший авто за четыре миллиона, погонит ее тут же в грязь и глину. А вот все конструкторские изыски в стиле «собери все сам»,

WRANGLER НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ ПОЛУЧИЛ МНОГО КОМФОРТНЫХ ОПЦИЙ И ФУНКЦИЙ, НО ПРИ ЭТОМ СОХРАНИЛ СВОИ НЕУКЛОННО БОЛЬШИЕ ВНЕДОРОЖНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ.

бирванный на 272 л.с. и три комплектации — самая недорогая Sport, средняя Sahara и дорогая Rubikon. Для пятидверки — все то же самое. Коробка передач — 8-ступенчатый автомат. Привод, естественно, только полный. Выпускается в США. Разброс цен на базовые версии трехдверного «Вранглера» — от 3 500 000 до 4 200 000 рублей,

со снятием дверей и крыш — увы, но кажется, в нашем климате ну совсем не пригодятся. Где тут гонять на дорогой багги? И когда, когда вечно то зима, то дожди? Так что эта прибулда совершенно для другого климата. Но даже без использования возможностей сборки-разборки автомобиля — безусловный зачет и уважение. J

* Цены действительны на момент публикации.



JEEP WRANGLER SAHARA: ВНЕДОРОЖНИК НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ?

МОЖЕТ ЛИ БОЛЬШОЙ РАМНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК СТАТЬ МАШИНОЙ НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ? ИЛИ ЖЕ ЭТО ПРОСТО УТОПИЯ, КОТОРОЙ НЕ СУЖДЕНО СБЫТЬСЯ? ОТВЕЧАЕМ НА ЭТИ ВОПРОСЫ ЗА РУЛЕМ WRANGLER SAHARA, КОТОРЫЙ, ПО СЛОВАМ КОМПАНИИ JEEP, ПОДХОДИТ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ И В ГОРОДЕ, И НА БЕЗДОРОЖЬЕ.

Юрий Зубко

RG RU



rg.ru
январь 2019

КАК СНАРУЖИ

Узнать Wrangler на дороге можно сразу же — для этого не нужно быть большим знатоком машин. Он выделяется даже в московском трафике, в котором каких только автомобилей не найдешь. Это, конечно, уникальный внедорожник. И эту уникальность ребята из Jeep бережно хранят десятилетиями.

Большие круглые фары, внешние замки, фиксирующие капот, наружные дверные петли, семь вертикальных засечек на решетке радиатора, складная рамка лобового стекла, задние фонари, которые напоминают армейские канистры. Всё это делает машину очень аутентичной и брутальной. Настоящий мужской внедорожник для самых серьезных задач!

У нас на тесте была версия Sahara серого цвета, но признаюсь, что мне куда больше нравится красный Wrangler. Он смотрится круче всего.

КАК ВНУТРИ

В салоне хватает отсылок к прадедушке модели — Willys. Силуэт легендарного авто 1941 года можно найти на ветровом стекле и рычаге коробки передач. Кроме того, выштамповка ступицы руля вторит направлениям трех спиц руля Willys.

Сам же интерьер вполне в духе времени: качественные материалы отделки, приятные кожаные кресла, 8,4 дюймовый дисплей с поддержкой интерфейсов Android Auto и Car Play, «приборка» с красочным и информативным дисплеем. Рулевая колонка регулируется не только по высоте, но и по вылету, водительское место удобным покажется не всем — будто сидишь на табуретке. Педальный узел лишен площадки для отдыха левой ноги. Да и обзор хотелось бы лучше. Хотя к самим креслам претензий нет — они очень комфортные и удобные, не хватает лишь более отчетливой боковой поддержки.

Есть странности в эргономике: клавиши стеклоподъемников на привычном месте не найдешь — они спрятались перед рычагом коробки передач. Впрочем, этому есть объяснение. При желании с автомобиля можно снять двери, лобовое стекло и почти всю крышу с дверцами багажника. А затем, вдоволь покатавшись по грязи, помыть салон из шланга. Кстати,

в полу предусмотрены специальные заглушенные отверстия для слива воды. Все продумано!

На втором ряду не только места предостаточно, но и есть все необходимое для комфортной поездки: подстаканники, кармашки, розетка

и два USB-слота. Багажник пятиместного Wrangler нельзя назвать огромным, так как трубы силового каркаса и объемные боковые панели съедают много полезного пространства. Однако у грузового отсека есть свой плюс — он грамотно организован.



Интерьер вполне в духе времени: качественные материалы отделки, приятные кожаные кресла, 8,4 дюймовый дисплей с поддержкой интерфейсов Android Auto и Car Play, «приборка» с красочным и информативным дисплеем.



Под полом спрятаны специальные от­деления для крепежа дверей, крыши и лобового стекла. Присутствуют кре­пежные кольца.

КАК ЕДЕТ

В России Wrangler продается в трех версиях: Sport, Sahara и Rubicon. Мотор только один — это бензиновая 2,0-литровая турбочетверка на 272 л.с. В паре с ней трудится 8-ступенчатый автомат. Автомобиль в комплектации Sahara призван сочетать внедорожный потенциал с удобством использования в городских условиях. Но так ли это на самом деле?

В нашем распоряжении оказался длиннобазный Wrangler. Кажется, что почти пятиметровый внедорожник — это не лучший вариант для городского жителя. Но постепенно к габаритам привыкаешь и начинаешь уверенно маневрировать: помогает задняя камера, которая транслирует качественную картинку, а также большие и удобные боковые зеркала.

Sahara неплохо чувствует себя на асфальте — подруливать приходится лишь на приличной скорости. До этого я немного ездил на Rubicon — самом внедорожном Wrangler. И надо сказать, что Sahara гораздо приятнее управлять на дорогах общего пользования. У нее нет такого пустого руля! Да,

обе версии ощутимо кренятся в поворотах, приходится сильно сбрасывать скорость, хотя это вполне прогнозировалось — чего ожидать от внедорожника, который весит две тонны? А вот тормоза на любителя — слишком уж они «ватные». А потому приходится держать солидную дистанцию, иначе

ДВУХЛИТРОВОГО ДВИЖКА ВПОЛНЕ ХВАТАЕТ ЭТОЙ МАШИНЕ. НЕЛЬЗЯ СКАЗАТЬ, ЧТО WRANGLER УЖ ОЧЕНЬ БЫСТР, НО УЩЕМЛЕННЫМ ВЫ СЕБЯ ТОЧНО НЕ ПОЧУВСТВУЕТЕ.

беды не избежать.

Плавность хода понравилась. Ямы средних размеров Jeep не замечает, а на крупных демонстрирует солидную энергоемкость. Жаль только, что мелкие неровности он проезжает не так идеально.

Двухлитрового движка вполне хватает этой машине. Нельзя сказать, что Wrangler уж очень быстр, но ущемленным вы себя точно не почувствуете. Эх, жаль, что до России не доехал 2,2-литровый дизель, интересно было бы посмотреть, что может «американец» с таким двигателем.

У Sahara полноприводная трансмиссия Command-Trac II без межколесных блокировок, но с электроуправляемой гидромuftой в приводе передней оси. По умолчанию внедорожник заднеприводный, а в случае необходимости можно выбрать автоматический (4H Auto) режим или при-

нудительно (4H Part Time) подключить передок.

И даже с не очень злыми шинами Bridgestone Dueler Sahara неплохо смотрится вне асфальта. Видишь поле и точку, куда тебе нужно попасть — берешь и едешь. Wrangler — всеядный и непоколебимый. Нужно очень постараться, чтобы найти место, где он не пройдет, а подвеска такое ощущение, что может выдержать всё. Во время нашего теста была сухая погода, поэтому грязевые ванны принять не удалось. Но зато получилось принять водные. Глубина преодолеваемого ма-

шины брода — 762 мм. Так что даже на длиннобазном Wrangler можно неплохо повеселиться.

С другой стороны — нужно понимать, что если вам хочется действительно экстремальных приключений, стоит брать короткобазный Rubicon.

ЧТО В ИТОГЕ

Wrangler без сомнения культовый внедорожник. На российском рынке не так много таких автомобилей. Да, стоит он немало. Версия Sahara обойдется в 4 190 000 рублей, Rubicon и того дороже — 4 415 000 рублей*. Но кто сказал, что легендарный автомобиль должен стоить дешево? За возможность прикоснуться к истории приходится платить солидные деньги, ничего не поделаешь.

В Jeep утверждают, что Wrangler покупают даже те, кто рассчитывает использовать эту машину как единственную в семье. Можно ли в это верить? Вполне, если, конечно, речь идет о длиннобазной версии Sahara — к жизни в городе он подготовлен. Но вот вопрос. А нужен ли такой компромиссный внедорожник?

Не легче ли приобрести трехдверный Rubicon, который создан для того, чтобы не вылезать из лесов и болот? Ведь именно за это все так и обожают Wrangler. **J**

* Цены действительны на момент публикации.



JEEP WRANGLER



БОРЖОМИ, КОРОВЫ И ПЕРЕВАЛЫ ТЕСТ-ДРАЙВ JEEP WRANGLER В ГРУЗИИ

ГРУЗИЯ — СТРАНА, ГДЕ УДИВИТЕЛЬНЫМ ОБРАЗОМ СОЧЕТАЮТСЯ ВЕКОВЫЕ ТРАДИЦИИ И СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕНДЫ, ЛАЧУГИ ПАСТУХОВ НА ВЫСОКОГОРНЫХ ПАСТБИЩАХ И СВЕРКАЮЩИЕ НЕБОСКРЕБЫ В ГОРОДАХ

Кирилл Сазонов

AUTONEWS



autonews.ru
июнь 2019

на узкой петляющей дорожке, то все. Даже принудительный перевод климат-контроля в режим рециркуляции не помогает.

Наш маршрут лежит в город, который благодаря своим источникам с минеральной водой известен по всему миру и является своеобразной визитной карточкой Грузии, ее брендом — Боржомом.

Проявив чудеса акробатики, забираться в новый Jeep Wrangler Rubicon. Несмотря на то, что часть дороги в Боржоме представляет собой лихо закрученный серпантин, о выборе машины ничуть не жалею. Это на прошлом Wrangler, особенно на его наиболее экстремальной версии Rubicon, езда по узким и петляющим дорожкам была тяжелой работой. Тугой руль, жесткие мосты, огромные неподрессоренные и гигантские ходы подвески вкупе с «грязевыми» шинами заставляли водителя постоянно быть в напряжении даже при движении по прямой. А уж горные серпантинные этому автомобилю были вообще противопоказаны — поворачивать машина совершенно не хотела.

Поведение нового Wrangler Rubicon — совсем другая история. И несмотря на то, что в конструкции автомобиля мало что изменилось (это по-прежнему рамный внедорожник

с жесткими мостами и «зубастыми» шинами), благодаря грамотным настройкам шасси на асфальте он стал себя вести совершенно иначе. Машина уже не пугает водителя и седоков рысканиями по полосе и вполне прилично ведет себя даже в крутых поворотах, лишь заметно кренясь в сторону. Пару раз даже пришлось резко уходить в сторону от выбежавших в закрытом повороте на дорогу коров. И ничего, Wrangler был неплох.

Вообще домашний скот — настоящий бич местных дорог. Ладно в каком-нибудь забитом богом высокогорном селе на бывшие остатки асфальта выйдут десяток-другой коров. Так ведь лениво прогуливающиеся по проезжей части коровы и овцы — привычное явление даже на автомагистралях. С учетом того, что освещение на местных загородных трассах — большая редкость, риск наткнуться в темноте на тушку весом в пару центнеров очень велик.

Впрочем, держать себя в рамках дозволенного заставляют не только коровы, но и огромное количество камер, а также полицейские с радарными. Последние, кстати, от водителей не скрываются. Напротив, благодаря постоянно включенным проблесковым маячкам на патрульных автомобилях полицейских видно издали.

Однако местным водителям, похоже, вообще наплевать и на камеры, и на полицейских. И если скорость в Грузии еще как-то соблюдают, то дорожная разметка и знаки для температурных грузинских автомобилистов не более чем условность. За грузеной фурой, натужно взбирающейся в гору по узкому и извилистому перевалу, покорно тащились, похоже, только мы и коллеги. Местные водители, не обращая внимания на сплошную разметку и соответствующие знаки, лихо выходили на обгон даже в «слепых» поворотах под пронзительные звуки

Биб-бип! Фа-Фа! Гудки автомобильных сигналов на грузинских дорогах, похоже, не смолкают никогда. Каждый уважающий себя генацвале считает своим долгом по сигналу при любом маневре: пошел на обгон — нажал на клаксон, решил повернуть — без него тоже не обойтись. А уж если на улице встретились знакомые или соседи...

Батуми поразил пестротой автопарка. Здесь удивительным образом на дорогах соседствуют сверкающие лаком представительские седаны и солидные внедорожники со старыми праворульными японками, насквозь проржавевшими советскими «Жигулями» и древними ГАЗ-51 с облупившимися кабинками, покрытыми уже четвертым слоем краски. Если повезет встать за таким автомобильным ископаемым где-нибудь



Знаменитый своей минеральной водой город Боржоми



Портовый город и черноморский курорт Батуми — столица грузинской республики Абхазия.



Пещерный город Вардзиа считается одной из главных достопримечательностей Грузии.



клаксона. Удивительно, но при такой беспечной, а зачастую и просто опасной манере езды мы увидели только одну аварию.

Утопающий в зелени город Боржоми встретил нас минеральной водой. Она тут везде — в специальном питьевом фонтане, расположенном в центральном парке, в бурной реке, проходящей вдоль улицы. Готов поспорить, что даже вода, текущая из крана отеля, имеет характерный солоновато-йодный привкус.

На следующий день мы отправились в Вардзию — старинный скальный город, расположенный примерно в 100 км от Боржоми. Он был основан царицей Тамарой в XII–XIII вв. в отвесной туфовой стене горы Эрүшети и являлся крепостью, которая защищала юг Грузии от набегов неприятелей из Турции и Ирана. Высеченные в скальном грунте над рекой Кура

сотни многоярусных пещер, растянувшихся почти на километр, позволяли защитникам надежно оберегать рубежи от захватчиков. Однако сильное землетрясение в 1283 г. привело к гигантскому обвалу, в результате которого большая часть этой естественной крепости была разрушена. С этого момента оборонное значение Вардзии сильно упало. Постепенно в сохранившихся пещерах

поселились отшельники, основавшие в них монастырь.

В XVI в. эта часть Грузии была захвачена турками, которые практически уничтожили монастырь. Сохранившиеся пещеры стали использоваться пастухами в качестве укрытий от непогоды. Чтобы согреться и приготовить еду, чабаны жгли костры прямо в пещерах. Именно благодаря этим кострам до наших дней и сохранились уникальные фрески, созданные монахами-отшельниками. Толстый слой копоти стал фактически своеобразным консервантом, надежно защитившим наскальные изображения от течения времени.

Обратный путь в Батуми проходил через одно из самых живописных и труднодоступных мест Грузии — перевал Годердзи, расположенный на высоте более 2000 м, который соединяет горную Абхазию с регионом Самцхе-Джавахети. С каждой сотней метров набора высоты качество дорожного полотна ухудшается

в геометрической прогрессии. Сначала в асфальте появляются первые пока еще достаточно редкие крупные выбоины, которых становится все больше. В конце концов асфальт просто исчезает, превращаясь в разбитую и размытую грунтовку, — вот она настоящая стихия для Jeep.

Отплевываясь комьями грунта, моментально залепившими боковые стекла, Wrangler уверенно вгрызался в размокший грунт своими «зубастыми» покрышками. Ночью прошел ливень, размывший склоны и нанесший на дорогу глину вперемешку с крупными булыжниками. Но на Jeep можно ехать смело — ему эти препятствия что слону дробинка. Благодаря гигантским ходам подвески внедорожник, натужно переваливаясь с камня на камень, уверенно полз вперед. Даже пару разлившихся бродов (фактически это горные реки, пересекающие перевал) Wrangler преодолел играючи.

Сам перевал Годердзи оказался не самым длинным — около полусотни километров. Однако проезд по нему занял больше трех часов. И дело даже не в сложных дорожных условиях — с ними колонна Jeep справилась без труда. Завораживающие виды горной Абхазии, живописные ущелья и долины, величественные склоны, покрытые бушующей зеленью, и кристально чистый горный воздух заставляли нас останавливаться через каждые десять минут. J

НОЧЬЮ ПРОШЕЛ ЛИВЕНЬ, РАЗМЫВШИЙ СКЛОНЫ И НАНЕСШИЙ НА ДОРОГУ ГЛИНУ ВПЕРЕМЕШКУ С КРУПНЫМИ БУЛЫЖНИКАМИ. НО НА JEEP МОЖНО ЕХАТЬ СМЕЛО — ЕМУ ЭТИ ПРЕПЯТСТВИЯ ЧТО СЛОНУ ДРОБИНКА.



ХОЗЯИН ГОР

ЗАЧЕМ В ГОРОДСКИХ УСЛОВИЯХ НУЖЕН АМЕРИКАНСКИЙ ВНЕДОРОЖНИК СТОИМОСТЬЮ БОЛЬШЕ ЧЕТЫРЕХ МИЛЛИОНОВ РУБЛЕЙ, СПОСОБНЫЙ ВЗОБРАТЬСЯ РАЗВЕ ЧТО НЕ НА ЭВЕРЕСТ? ЗАТРУДНЯЕТЕСЬ С ОТВЕТОМ? А ДЛЯ ПОКЛОННИКОВ JEEP ПРОБЛЕМ С ОТВЕТОМ НЕТ. ПОЭТОМУ «ЗА РУЛЕМ» ПРИГЛАСИЛ ИХ ПРОТЕСТИРОВАТЬ ЧЕТВЕРТОЕ ПОКОЛЕНИЕ WRANGLER

За рулем



zr.ru
№9 2019

ЭТО ДОРОГОЙ КОНСТРУКТОР ДЛЯ МУЖЧИН



АЛЕКСЕЙ ЗАХАРЕНКО
42 года, владелец компании «Ультралэнд» по продаже и обслуживанию медицинского оборудования.
В собственности: Wrangler Rubicon 3-е поколение, 2013 год

Я поклонник Jeep больше десяти лет. За это время у меня было 15 машин марки, 11 из которых — именно Wrangler. Мне всегда нравились красивые, большие и мощные автомобили. Однако в случае с приобретением первого Wrangler в 2005 году сработал другой принцип — вмешались семейные обстоятельства.

На тот момент у меня был внедорожник другой марки, но появился ребенок и жене тоже стала требоваться машина. Долго искал, думал, выбирал. И тут на глаза попался

Jeep Wrangler. Тогда только-только повысили таможенные пошлины, а эта машина была из старого завода. Пробег маленький — 24 тысячи км. Я поехал ее посмотреть, и у меня загорелись глаза — машина красная, яркая, очень красивая. Взял не раздумывая. Поскольку я перфекционист, практически сразу начал свой Wrangler тюнинговать и наводить красоту как внутри, так и снаружи. На этой почве стал переписываться с другими владельцами Wrangler. Так меня и затянуло в джиперскую тусовку. Сегодня я общаюсь с поклонниками Jeep не только в других городах, но и за рубежом. Так что можно сказать, что Jeep объединяет людей по всему миру.

Я первый в России купил обновленный Wrangler JK в комплектации Rubicon (3,6 л, мощность 284 л.с. — Прим. ЗР) в 2011 году. Я бы описал его в трех словах: «индивидуальность», «надежность» и «прочность». Wrangler — такой мужской дорогой конструктор с возможностью реализовать свои идеи. В этом плане возможности практически безграничны. Хотите ненавязчиво выделиться из толпы? — Добро пожаловать в наш клуб. Но тут надо понимать, что на роль единственного автомобиля в семье он вряд ли подойдет — многим машина может показаться некомфортной и небыстрой. Но харизма перекрывает любые минусы. Wrangler стоит брать для души.

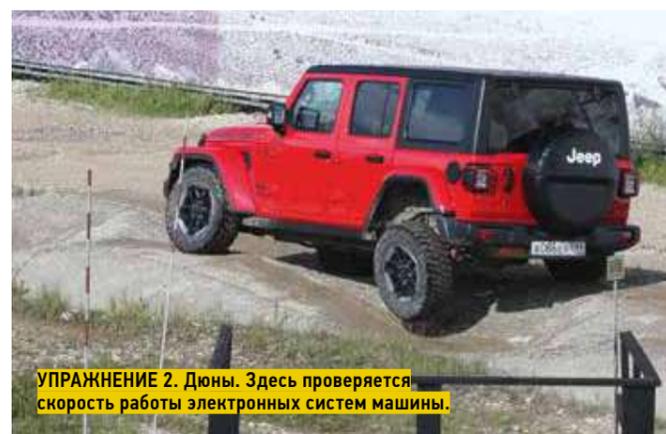
На Jeep Territory я приезжал неоднократно, и каждый раз это новые впечатления и исключительно положительные эмоции. Любопытно было протестировать новый Wrangler Rubicon (JL) и понять, на что он способен в условиях жесткого бездорожья. Внешне машина похожа на предшественника, однако ее концепция серьезно изменилась. Четвертое поколение Wrangler — это абсолютно другой салон, другой уровень комфорта для водителя. Изменились даже повадки автомобиля: он стал более динамичным и сбитым. Улучшилась управляемость. Раньше, чтобы преодолеть брод, диагональное вывешивание колес или взобраться на крутую гору, требовался определенный профессионализм водителя. Теперь благодаря различным электронным помощникам это под силу выполнить обычному водителю. То есть Wrangler JL сохранил в себе черты классического рамного внедорожника и вдобавок получил новое, более стильное и технически развитое наполнение.

После теста Wrangler JL меня растроил только один момент. Я занимаюсь тюнингом своих Jeep уже много лет, это мое главное увлечение. А теперь я даже не знаю, что можно улучшить конкретно в этой модели, чтобы она стала индивидуальной. JL уже включает в себя все те элементы, которых мне не хватало в предыдущей версии. И это вызов: очень скоро новый Wrangler станет моим — и я найду для него новые решения!





УПРАЖНЕНИЕ 1. Преодоление водного брода глубиной до полуметра.



УПРАЖНЕНИЕ 2. Дюны. Здесь проверяется скорость работы электронных систем машины.



УПРАЖНЕНИЕ 3. Проверка геометрической проходимости — спуск 30 градусов.



УПРАЖНЕНИЕ 4. «Западный склон» — песчаные участки чередуются с жесткими бетонными.



ГЕНЕРАТОР «ЛАЙКОВ»



ВЯЧЕСЛАВ ФРОЛОВ
51 год, адвокат
В собственности: Wrangler Sahara
4-е поколение (JL), 2019 год

Wrangler нам с женой понравился задолго до того, как мы купили свой JL. Когда-то был советский фильм, в котором брутальный молодой человек ездил именно на Wrangler.

С тех пор мы влюбились в машину, но долго ее не покупали — цена кусается. Все свои машины мы приобретали, исходя не столько из технических характеристик, сколько из-за дизайна. В новый Wrangler с его неповторимым стилем не влюбиться невозможно. Когда увидели его в салоне, «начинка» большой роли уже не играла — мы даже тестировать не стали. Сегодня проверил на полигоне и удивился: не знал, что в машине кроется такой потенциал. Но свою я по такому бездорожью не погнал бы никогда — жалко.

Не скрою: я, конечно же, рассчитывал, что автомобиль будет привлекать внимание окружающих. Но никогда прежде ни на одной своей машине я не собирал столько «лайков» от прохожих и автомобилистов. А еще я никогда не сталкивался с тем, что обладатели Jeep, как мотоциклисты, при встрече друг друга приветствуют. Ты чувствуешь себя причастным к особой культуре.

МНОГОЛЕТНЯЯ МЕЧТА



АНДРЕЙ РОДИОНОВ
57 лет, индивидуальный предприниматель
В собственности: Wrangler Sahara
4-е поколение (JL), 2019 год

Wrangler — это моя мечта с 2005 года. Тогда я впервые увидел машину вживую — это была трехдверка TJ с матерчатый кузовом. И меня она привлекла геометрическим дизайном — я не сторонник зализанных форм. К тому же я не привык закливать на ямах и кочках. Уж если ты берешь машину, она должна быть проходимой и надежной.

Но Wrangler JL удивил меня не проходимость (к этому я был готов), а покладистостью на дорогах общего пользования. Не ожидал, что он поведет себя как легковой автомобиль — за исключением, может быть, жесткости подвески и аэродинамики. Машину сделали удобной и комфортной для людей, которые не только колесят по горам, но и ездят в большом городе.

МАШИНА-ТРАНСФОРМЕР



АЛЕКСАНДР ШПИЛОВ
46 лет, директор компании по электромонтажным работам
В собственности: Wrangler Rubicon
4-е поколение, 2018 год

Я много лет ездю на отечественных внедорожниках, так как люблю активные виды отдыха — охоту и рыбалку. В какой-то момент захотелось от автомобиля большего уровня комфорта без ущерба для ходовых качеств. И в итоге выбрал Wrangler. Во-первых, в горах машина демонстрирует безграничные возможности — забирается туда, куда нашим машинам даже не снилось. Во-вторых, на обычной дороге благодаря своей динамике идет на равных практически с любыми автомобилями. И к тому же Wrangler — это машина-трансформер. Все у нее разбирается: захотел — снял крышу (она двойная), захотел — двери. Для путешествия в горы очень интересный вариант. Сейчас она у меня стоит в загородном доме в Кисловодске, ждет очередной возможности отправиться в путешествие. Для повседневной езды я бы такую, пожалуй, не взял — не под эту задачу она заточена. На Rubicon четвертого поколения проехался по полосе препятствий на Jeep Territory и при всех моих умениях не ожидал, что Wrangler и такое может пройти.

МОЙ ВТОРОЙ ДОМ



ЕЛЕНА ГАБЕРЛАНД
50 лет, коммерческий директор компании «Весь мир»
В собственности: Wrangler Sahara
4-е поколение, 2019 год

Полноприводный Wrangler нужен был мне прежде всего для работы. Моя компания находится в Подольске (город в Московской области. — Прим. ЗР), где качество дорог оставляет желать лучшего, а их ремонт длится едва ли не круглый год. К тому же для меня очень важен вопрос безопасности. Я уверена, что когда машина высокая и сделана из железа, а не из каких-то там композитных материалов, то она более безопасна. И ощущения в ней совсем другие — чувствуешь себя защищенной. Дальше в силу вступает третий фактор: мы, женщины, как правило, невысокого роста, поэтому уровень обзора за рулем у нас ограничен. А нам тоже хочется видеть как минимум край капота. После покупки Wrangler эта проблема разрешилась: даже с ростом 164 см я отлично вижу всё происходящее на дороге и могу грамотно оценить обстановку.

Спросите любого европейца, сколько ехать из Дюссельдорфа до Брюсселя, он ответит: «Около 200 км». Задайте тот же вопрос американцу, и он ответит: «Где-то 2 с половиной часа». Американцы измеряют расстояние в часах, потому что много времени проводят в поездках за рулем на дальние дистанции. И машины их сделаны так, что в них можно жить. В моем Wrangler эргономика салона — просто десять из десяти! Он просторный, комфортный, с большим сенсорным дисплеем, удобными подстаканниками, множеством разъемов для техники... Говорят, что салон в новом JL стал настолько практичен, что его можно мыть из шланга. Не поверю — со своим внедорожником я такое проделывать не стану. Но в любом случае тот, кто проводит за рулем больше двух часов в день и для кого машина — почти второй дом, оценит салон нового Wrangler.



ПИКАП НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ

БУДУЧИ ОТЧАСТИ ВНЕДОРОЖНИКОМ JEER И ОТЧАСТИ УТИЛИТАРНОЙ ГРУЗОВОЙ «РАБОЧЕЙ ЛОШАДКОЙ», НОВЫЙ GLADIATOR ОКАЗАЛСЯ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫМ И ДОВОЛЬНО УНИВЕРСАЛЬНЫМ СРЕДНЕРАЗМЕРНЫМ ПИКАПОМ.

Джефф Перес / Сергей Удачин



ru.motor1.com
апрель 2019

Концерну FCA потребовалось около 15 лет, чтобы усовершенствовать свой пикап на основе внедорожника Jeep Wrangler, который впервые был представлен в статусе концепт-кара ещё в 2005 году. Наконец, Jeep Gladiator 2020 модельного года поступил в производство с учётом всех «концептуальных» недочётов и к тому же на новой и более совершенной «тележке» JL Wrangler. Но не спешите вешать на него ярлык «Рэнглера» с грузовой платформой.

Gladiator 2020 года — это не только современный среднеразмерный пикап, но и настоящий Jeep. Он в полной мере располагает всем тем же функционалом, что и Wrangler, но при этом за счёт 1,5-метрового грузового кузова сзади универсальнее и удобнее. Это серьёзная заявка в сегменте пикапов, где доминируют такие богато оснащённые модели, как Toyota Tacoma, Chevy Colorado, GMC Canyon, Honda Ridgeline и Nissan Frontier.

Что можно сказать о внешности «Гладиатора», чего мы ещё не говорили о последнем Jeep Wrangler? Он такой же красивый и скульптурный, как и его брат-внедорожник. Фирменная

фальшрадиаторная решётка с семью укрупнившимися ради лучшего обдува двигателя вертикальными прорезями — на месте. Светодиодные фары, как у «Рэнглера», такие же передние крылья и стальной бампер — тоже неизменны.

Полутораметровая грузовая платформа «Гладиатора» отлично вписалась в облик «Рэнглера». Она кажется совсем коротенькой, но при этом увеличивает длину пикапа почти на 80 см, а колёсную базу по сравнению с 4-дверным Wrangler Unlimited — на без малого 50 см. Версии Sport и Overland выглядят особенно выигрышно, не походя на внедорожник. А Rubicon смотрится очень внушительно. Грузовой кузов «Гладиатора» производит впечатление довольно удобного в использовании. И пускай борта не такие высокие, что снижает объём перевозимого добра, зато доступ к сваленному в нём барахлу значительно облегчён. Да ещё и ступеньки в заднем бампере упрощают задачу.

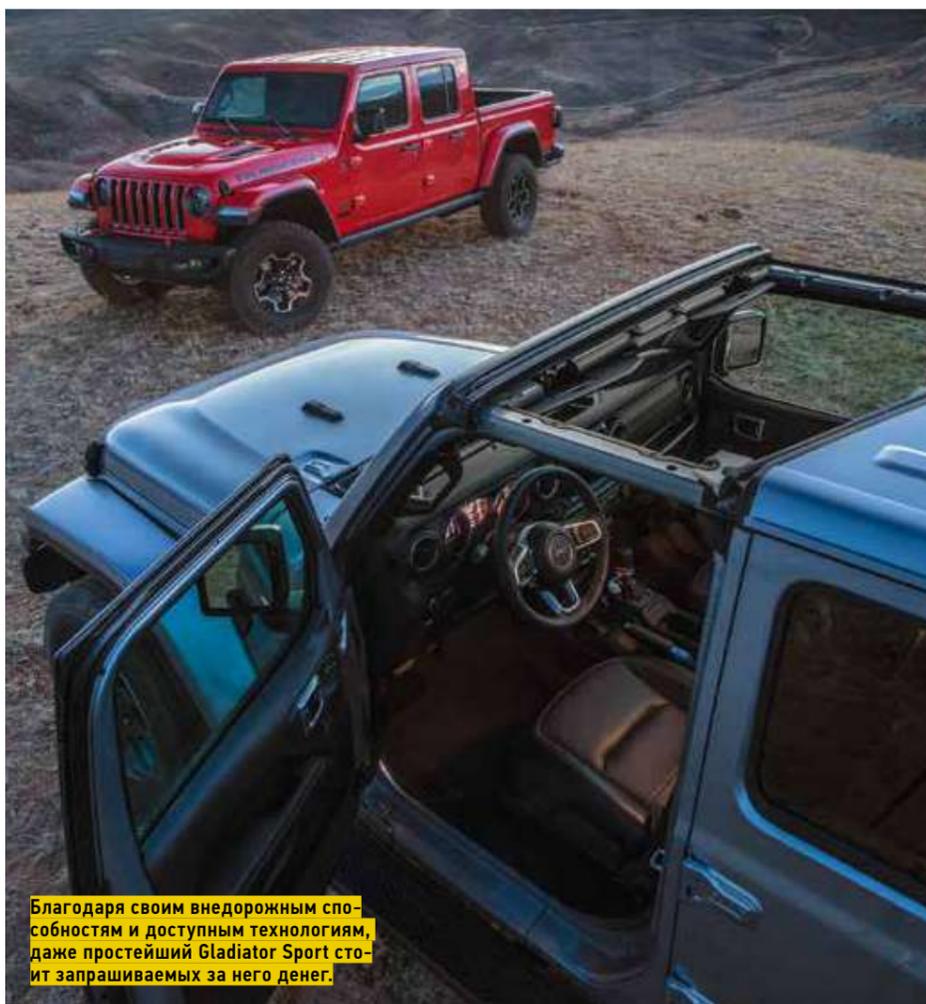
Из-за увеличенной длины кузова Gladiator кажется более громоздким, неуклюжим и менее ловким на дороге, чем Wrangler. Рулевому управлению пикапа не хватает чёткости, а ездочные ощущения несмотря на такую же 5-рычажную заднюю подвеску, лишь отдалённо напоминают о внедорожнике. К слову, другие пикапы по-прежнему используют в ходовой более простые схемы с листовыми рессорами. Дополнительный вес «Гладиатора», надо сказать, не идёт ему на пользу, делая грузовичок валким в поворотах. Впрочем другие характеристики «Рэнглера» применительно к пикапу стали лучше, а ход, даже с более жёстким шасси, остался мягким и плавным.

На данный момент, Gladiator оснащается только 3,6-литровым V6 мощностью 289 сил, потребляющим в тандеме с 8-ступенчатым автоматом в среднем 13,8 л/100 км в городе, 10,7 л/100 км на трассе и 12,4 л/100 км в смешанном цикле (с 6-ступенчатой механикой — 14,7 л/100 км в городе, 10,2 л/100 км

на трассе и те же 12,4 л/100 км в комбинированном цикле). И этот V6 нам чертовски нравится. Он мощный, позволяет пикапу буксировать прицепы массой до 3470 кг, перевозить в кузове до 726 кг грузов (оба показателя лучшие в своём классе) и вообще очень подходит «Гладиатору». Правда, этому мотору не хватает той же резкости и азартности, а также отзывчивости, которыми обладают современные двигатели с турбонаддувом.

Родственный пикапу новый Wrangler с 2-литровой бензиновой «турбочетвёркой» с мягкой гибридной системой eTorque в этом плане показался нам более живым и интригующим. Pentastar V6 «Гладиатора» не способен подарить своему водителю тех же чувств и эмоций. Он кажется этаким увальнем, даже если мощнее и способнее, чем 4-цилиндровый наддувный мотор. В планах компании оснастить пикап ещё и 3-литровым дизелем с отдачей 264 силы и 599 Нм крутящего момента, что должно добавить тяги на низах.





Каждый Gladiator оснащается передней и задней осями Dana 44 и 2-дюймовыми однотрубными амортизаторами Fox.

Благодаря своим внедорожным способностям и доступным технологиям, даже простейший Gladiator Sport стоит запрашиваемых за него денег.



Правда, вряд ли мы увидим такие машины в ближайшие несколько месяцев.

Но Gladiator — это по-прежнему Jeep, поэтому, естественно, его недостаточная ловкость на асфальте с лихвой компенсируется впечатляющими способностями на бездорожье. Прежде чем отметить свой новый пикап значком Trail Rated, компания вывезла на трассу Rubicon Trail в Моабе, штат Юта, все версии «Гладиатора» от базовой Sport до топовой Rubicon. Каждый такой грузовичок оснащён осями Dana 44, 2-дюймовыми однотрубными амортизаторами Fox и двухскоростной раздаточной коробкой от Wrangler.

В исполнениях Sport и Overland полноприводная система обычная — Command-Trac с передаточным отношением в раздатке 2,72: 1 плюс внедорожные шины. У хардкорной версии Rubicon полный привод посерьёзнее — раздатка с отношением 4,0: 1, блокируемые электронно дифференциалы на обеих осях и ещё более крутые покрышки для оффроуда — 33-дюймовые Falken. Для последних требуется более высокая установка крыльев и опциональная фронтальная камера.

Наиболее способный Gladiator Rubicon обладает углом въезда 43,8°, то есть почти идентичным «Рэнглеру» (44°). Фронтальная камера в этой версии обеспечивает настолько хорошую обзорность, что на сложных внедорожных участках вполне можно обойтись без посторонней помощи и подсказок.

Да и 8-ступенчатый автомат прекрасно справляется со своими обязанностями на серьёзном оффроуде. Иногда, слезая с какой-нибудь горки или выкарабкиваясь из оврага, Gladiator может зацепиться за препятствие торчащим сзади кузовом и поцарапать его. Но даже несмотря на это угол съезда в 26° у нового пикапа Jeep всё равно больше, чем у Toyota Tacoma TRD Pro (24°) и Chevy Colorado ZR2 (23,5°).

Для большего удовольствия от езды по бездорожью в «Гладиаторе» можно

кожей передняя панель и сенсорный экран мультимедиа не боятся брызг грязи. По функциональности к информационно-развлекательной системе UConnect с 8,4-дюймовым экраном нет вопросов. Она предлагает Apple CarPlay и Android Auto, не говоря уже о четырёх USB-портах в салоне: два спереди и два сзади.

Не переживайте за свою ручную кладь в пикапе, даже если вы открыли верх и сняли двери. От воршичек вещи можно спрятать в небольшом запирае-

GLADIATOR 2020 ГОДА — ЭТО НЕ ТОЛЬКО СОВРЕМЕННЫЙ СРЕДНЕРАЗМЕРНЫЙ ПИКАП, НО И НАСТОЯЩИЙ JEER. ОН В ПОЛНОЙ МЕРЕ РАСПОЛАГАЕТ ВСЕМ ТЕМ ЖЕ ФУНКЦИОНАЛОМ, ЧТО И WRANGLER, НО ПРИ ЭТОМ УНИВЕРСАЛЬНЕЕ И УДОБНЕЕ.

как и в «Рэнглере» опустить лобовое стекло, снять двери и секции в крыше. По сравнению с другими среднеразмерными пикапами этот Jeep даже с жёстким верхом со съёмными панелями может называться кабриолетом. Простой в оформлении интерьер новичка противостоит пыли и воде благодаря устойчивым к загрязнению отделке и поверхностям. Даже металлические кнопки с переключателями, обтянутая

мом отсеке под задним сиденьем и более вместительном за ними. Что-то большое вы там вряд ли уместите, но для нескольких кошельков и сотовых телефонов места точно хватит.

Базовый Gladiator Sport стоит в США \$33 545, что делает этот пикап одним из самых дорогих в своем классе. Исполнение Sport S обойдётся минимум в \$36 755, а Overland с лучшим набором опций оценен в \$40 395. Единственное

чего Jeep не предлагает в линейке «Гладиатора», так это удешевлённой модификации стоимостью до \$30 000, какие есть у Ranger, Tacoma и Colorado. Но нам грех жаловаться. Ведь с учётом внедорожных способностей и доступных технологий, даже простейший Gladiator Sport стоит своих денег.

Хардкорная модификация Rubicon является самым дорогим вариантом «Гладиатора» и стартует с \$43 545, или на \$2000 дороже, чем простейший Wrangler Rubicon. Несмотря на то, что он дороже, чем Colorado ZR2 (\$41 300) и Tacoma TRD Pro (\$42 810), Gladiator Rubicon выглядит гораздо лучше и на бездорожье способен на большее, чем любой из них.

Новый Gladiator, несмотря на свои не самые выдающиеся характеристики на асфальте, а также простоватый стиль, является одним из наиболее привлекательных вариантов в высококонкурентном сегменте среднеразмерных пикапов. Подросшая длина кузова, усиленное шасси, а также повышенная практичность и универсальность делают этот пикап гораздо большим, чем просто Wrangler с грузовой платформой, хотя со стороны и не скажешь. Способности «Гладиатора» пробираться по тяжёлому бездорожью просто потрясающи, а возможность использования автомобиля как пикапа открывают этот Jeep для нового сегмента покупателей. Gladiator по-прежнему больше внедорожник, чем пикап, но он прекрасен и в той, и в другой роли. J



КАК WRANGLER, ТОЛЬКО КРУЧЕ: ВСЁ О НОВЕЙШЕМ ПИКАПЕ JEEP GLADIATOR

ЕГО МОЖНО РАЗОБРАТЬ ДО СОСТОЯНИЯ КАРКАСА, ЗАГНАТЬ В ДИЧАЙШЕЕ БЕЗДОРОЖЬЕ, ЗАГРУЗИТЬ МОТОЦИКЛАМИ ИЛИ ВЕЛОСИПЕДАМИ ИЛИ ЗАСТАВИТЬ ТАСКАТЬ ДОМ НА КОЛЕСАХ... ВСЕ ЭТО — О НОВОМ JEEP GLADIATOR, БОЛЬШОМ БРУТАЛЬНОМ ПИКАПЕ НА БАЗЕ МОДЕЛИ WRANGLER, КОТОРЫЙ УЖЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ ПРИЕДЕТ В РОССИЮ. И ВОТ САМОЕ ВАЖНОЕ, ЧТО НУЖНО О НЕМ ЗНАТЬ.

АНДРЕЙ ШУЛЬДЕШОВ



auto.ru
июль 2019

Название Gladiator появилось в модельном семействе Jeep как минимум дважды: пикап с таким именем производился с 1962 по 1971 год, после чего модель назвали просто J-Series и затем выпускали вплоть до конца восьмидесятых. Позднее марка Jeep вошла в состав Chrysler, который решил не создавать внутреннюю конкуренцию с пикапами Dodge сходных размеров, и J-Series впал в спячку на полтора десятилетия. На основе дизайна первого «Гладиатора» несколько лет назад была сконструирована пара очень крутых концептов — вы только посмотрите на них!

Имя Gladiator вновь зазвучало в 2004 году — так назвали прототип пикапа, созданный на базе внедорожника Wrangler. И тогда он выглядел как полностью готовая к серии модель. Автомобиль оснащался 2,8-литровым турбодизелем мощностью 167 л.с. и шестиступенчатой механикой, мог перевозить до 680 килограммов груза.

Серийным название Gladiator стало лишь спустя 14 лет, но концепция со времен прототипа начала нулевых не изменилась: в Jeep взяли шасси Wrangler нового поколения, растяну-

ли раму и приделали грузовой борт. Да, бесхитростно, но Gladiator от этого только выиграл: он такой же ненормальный, как и Wrangler.

В первую очередь это касается его умения разбираться едва ли не до основания: как и на внедорожнике Wrangler, у пикапа можно снять все двери и крышу и откинуть вперед ветровое стекло. И при этом он останется пикапом!

Дверные петли и рамка ветрового стекла крепятся на Torx, а размер необходимой торцевой головки выбит прямо на корпусах петель — комплект ключей прилагается к машине по умолчанию. Крыша может быть как матерчатой, так и жесткой трех-

составной (две секции над креслами переднего ряда и одна — над задним диваном, причем каждая из них снимается отдельно). Сможете навскидку назвать еще хоть один пикап, который умеет так же?

И если снять все двери и крышу, превратив кузов в каркас с грузовой платформой, то Gladiator покажется не таким уж большим. Однако в длину он больше 5,5 метра! Gladiator на 78 сантиметров длиннее, чем Wrangler, а его колесная база выросла почти на полметра. Все это позволило не только разместить грузовую платформу длиной 1531 мм, не добавляя большого заднего свеса, но и сделать довольно просторный

пятиместный салон. Gladiator — первый в истории Jeep пикап с двухрядной кабиной, и задние пассажиры простором обижены не будут.

Более того, задний ряд здесь — отнюдь не по остаточному принципу. Спинки кресел складываются в соотношении 40:60, образуя дополнительную грузовую площадку, а под сиденьями размещены боксы для всякой мелочевки, предусмотрены места для хранения домкрата и комплекта торцевых насадок. За спинкой одного из кресел спряталась еще одна необычная деталь Gladiator: беспроводная музыкальная колонка, которую можно вытащить, и устроить маленькую дискотеку там, куда вы на нем заберетесь.





СМОТРИ
ВИДЕО



Вот так может выглядеть пикап, обвешанный примочками от Морар.

По дизайну Gladiator тоже полностью повторяет Wrangler — вплоть до формы задних дверей, усеченных в нижней части. На внедорожнике они заужены из-за задней колесной арки. На Gladiator же колесная арка находится далеко сзади, но более широкий проем делать не стали — так дешевле.

Отличия в дизайне коснулись только решетки радиатора, да и то их смогли распознать разве что отъявленные фанаты: слегка изменен угол ее наклона, а семь фирменных прорезей решетки стали чуть шире. Это сделано, чтобы обеспечить мотору максимально эффективное охлаждение, ведь на рассчитанном под перевозку тяжестей пикапе двигателю предстоит чаще работать при повышенных нагрузках.

И еще о грузоподъемности. Gladiator может взять на борт до 725 килограммов груза и тянуть за собой прицеп общей массой 3470 килограммов: в Jeep заявляют, что это лучший показатель в классе. Снаряженная масса пикапа в зависимости от модификации достигает 2300 килограммов. Борты грузового отсека сделаны из стали, а остальные кузовные панели — алюминиевые.

Крутой полный привод тоже достался «Гладиатору» от Wrangler. Точнее, сразу два варианта полного привода.

Первый называется Command Trac и положен младшим модификациям Sport и Overland. Это парт-тайм с подключением переднего моста, понижайкой с передаточным числом 2,7:1 и механической блокировкой заднего дифференциала.

Наиболее продвинутой в плане внедорожных способностей версия Rubicon оснащается полным приводом Rock Trac. Тут стоят усиленные мосты Dana 44 с электронноуправляемыми межколесными блокировками спереди и сзади и «ползучей» понижайкой с передаточным числом 4:1. Кроме того, у версии Rubicon больше дорожный просвет (282 мм против 254 мм у версий Sport и Overland) и лучше углы въезда и съезда (43,4° против 40,8° и 26° против 25° соответственно).

И лишь по моторной гамме у Gladiator и Wrangler все-таки будут расхождения. Wrangler оснащается либо 3,6-литровым атмосферным V6 мощностью 285 л.с., либо двухлитровым турбомотором мощностью 272 л.с. У Gladiator же пару 3,6-литровому двигателю составит не турбомотор, а трехлитровый дизель мощностью 260 л.с., но лишь в Европе. В США альтернативы атмосфернику вообще нет.

Скорее всего, не будет альтернатив и для российского рынка: нюансы запуска Gladiator в России пока лишь

прорабатываются, но все идет к тому, что до нас доедет только бензиновая версия — и только с восьмиступенчатым автоматом (для других рынков предлагается еще шестиступенчатая механика).

В салоне отличия Gladiator от Wrangler сводятся к одной-единственной кнопке: слева от руля под блоком управления светом спря-

На версии Rubicon стильно оформлен блок управления полным приводом, спрятанный за селектором коробки передач. Он выделен красным, а центральное место на нем занимает широкий тугий тумблер. Качнув его вниз, можно активировать заднюю межколесную блокировку, а вверх — включить блокировки на обеих осях. По соседству с ним — волшебная кнопка с надписью Sway Bar. Она размыкает передний стабилизатор поперечной устойчивости, увеличивая ходы подвески.

У пикапа есть мультимедийная система uConnect четвертого поколения с дисплеем диагональю 7 или 8,4 дюйма (в зависимости от комплектации), двухзонный климат-контроль, парковочная камера, светодиодная оптика, адаптивный круиз-контроль, система мониторинга слепых зон и многое другое. А у версии Rubicon — дополнительная фронтальная камера с омывающей форсункой, которая пригодится на бездорожье.

Разумеется, над новым Gladiator уже успела поработать и компа-

ПО ДИЗАЙНУ GLADIATOR ТОЖЕ ПОЛНОСТЬЮ ПОВТОРЯЕТ WRANGLER — ВПЛОТЬ ДО ФОРМЫ ЗАДНИХ ДВЕРЕЙ, УСЕЧЕННЫХ В НИЖНЕЙ ЧАСТИ.

тальская кнопка активации розетки на 115 вольт в грузовом отсеке. В остальном все — как у последнего Wrangler: отвесная архитектура передней панели и рубленый, утилитарный дизайн. В плане эргономики непривычными кажутся кнопки стеклоподъемников, вынесенные с дверей на переднюю панель (это сделано, чтобы максимально облегчить и упростить съемные двери). Многие кнопки прорезинены, а USB- и AUX-входы прикрыты крупными пластиковыми крышками.

ния Морар, традиционный поставщик аксессуаров для автомобилей альянса FCA. Для пикапа собрали каталог из двух сотен наименований дополнительного оборудования, включая органайзеры для грузового отсека, крепежи для лыж и велосипедов, дополнительное освещение и многое другое.

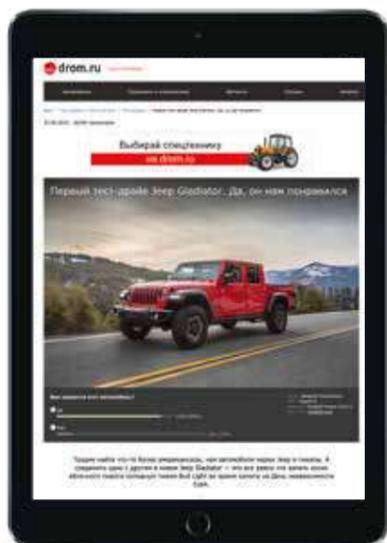
В Россию новый Gladiator обещают привезти в течение 2020 года, однако никакой конкретики пока что нет: известно только про безальтернативный мотор 3,6. J



ДА, ОН НАМ ПОНРАВИЛСЯ ТЕСТ-ДРАЙВ JEEP GLADIATOR

ТРУДНО НАЙТИ ЧТО-ТО БОЛЕЕ АМЕРИКАНСКОЕ, ЧЕМ АВТОМОБИЛИ
МАРКИ JEEP И ПИКАПЫ. А СОЕДИНИТЬ ОДНО С ДРУГИМ В НОВОМ
JEEP GLADIATOR — ЭТО ВСЕ РАВНО ЧТО ЗАПИТЬ КУСОК ЯБЛОЧНОГО
ПИРОГА ХОЛОДНЫМ ПИВОМ BUD LIGHT ВО ВРЕМЯ САЛЮТА НА ДЕНЬ
НЕЗАВИСИМОСТИ США.

Джереми Коженевски / Тимофей Исаев



drom.ru
апрель 2019

У марки Jeep богатая история пикапов. Впервые модель с таким кузовом под названием Willys-Overland Pickup компания представила еще в 1947 году. Следом за ней в 1957 году в серию пошел грузовичок Jeep Forward Control, но лишь в 1963 году у марки появился полноценный пикап J-Series Gladiator, призванный конкурировать с аналогичной продукцией Ford и General Motors. Последний пикап Jeep — модель Comanche — за восемь лет производства разошелся тиражом всего лишь около 190 000 экземпляров. Когда горячо преданные фанаты Jeep представили себе смешанный пикап, большинство из них вспоминает не об относительно современном Comanche с несущим кузовом, а о старом рамном Scrambler. Вот как всем запали в душу культовая решетка радиатора и круглые фары той модели.

Посему неудивительно, что при создании нового Gladiator марка Jeep пыталась повторить успех CJ-8 (он же Scrambler), по аналогичной схеме удлинив на 78 см раму своего бестселлера

Wrangler и разместив на ней грузовую платформу. В Jeep воспользовались опытом корпоративного родственника — марки Ram — позаимствовав для Гладиатора схему задней подвески у модели 1500. К счастью, итоговый результат не превратился в автомобиль-конструктор, который создали просто для того, чтобы чем-то заполнить рыночную нишу. Это — предельно честный пикап, который будет конкурировать на очень суровом рынке среднеразмерных моделей.

И делает он это, демонстрируя по-настоящему оригинальное чувство стиля. Разумеется, здесь присутствует решетка радиатора от Wrangler, в которой сделали более крупные прорезы для лучшей вентиляции и охлаждения, необходимых пикапу. В остальном кузов до передних дверей полностью повторяет Wrangler. Покупателям доступна только одна конфигурация Гладиатора — четырехдверная версия с полнорамной грузовой платформой.

Хотя у всех конкурентов, включая Toyota Tacoma и Ford Ranger, тоже есть практичные четырехдверные модификации, а также удлиненные версии с увеличенным пространством для груза, только марка Jeep предлагает пикап со съемной крышей, не говоря уже об опускаемом лобовом стекле или о дверях, которые можно снять и оставить в гараже.

За задним рядом сидений расположен переносной Bluetooth-динамик, предлагаемый в качестве опции, а под задними сиденьями скрывается контейнер, который за доплату оснащается крышкой с замком. В Jeep отмечают, что в жаркую погоду этот контейнер можно наполнить льдом для охлаждения напитков.

Места в салоне Jeep Gladiator больше чем достаточно: четверо взрослых усядутся с комфортом. Пространство в области коленей задних пассажиров составляет 97,2 см, что на несколько см больше, чем у конкурентов Джипа. Человек ростом метр восемьдесят спокойно разместится на заднем сиденье за водителем такого же роста, вольготнее усевшимся за рулем. Пространство над головами переднего и заднего пассажиров в Jeep Gladiator также оказалось лучшим в классе.

Для комплектации Sport базовым является пятидюймовый сенсорный экран, а в качестве опций доступны более крупные дисплеи с диагональю 7 и 8,4 дюйма. Старшие мультимедийные системы Uconnect поддерживают протоколы Android Auto и Apple CarPlay. В базе автомобиль оснащается камерой заднего вида, а те, кто планирует выезд на серьезное бездорожье, за доплату может получить еще и фронтальную камеру с интегрированным омывателем, которая обеспе-

чивает хороший обзор сложных участков офф-роуда.

На старте продаж все версии Jeep Gladiator оснащаются 3,6-литровым двигателем V6, развивающим 285 л. с. и 352 Нм крутящего момента. Двигатель сам по себе не «зверюга», а помимо этого характер Гладиатора делает флегматичным его снаряженная масса в 2109 кг (в базе) — на 307 кг больше, чем у двухдверного Wrangler с таким же мотором. Все четыре двери автомобиля, его капот, крылья, рамка лобового стекла и откидной борт изготовлены из алюминия, а грузовая платформа и остальная часть кабины выполнены из стали.

Масса версии Rubicon с автоматической коробкой передач еще выше и составляет 2300 кг. Неудивительно, что максимум грузоподъемности Гладиатора — 725 кг — и максимально возможная масса буксируемого груза — 3469 кг — достигаются в базовой (и самой легкой) комплектации Sport. А Rubicon, в свою очередь, способен тянуть за собой не более 3175 кг. Для сравнения: четырехдверная Toyota Tacoma TRD Pro весит 2016 кг и вытянет прицеп массой до 2900 кг.

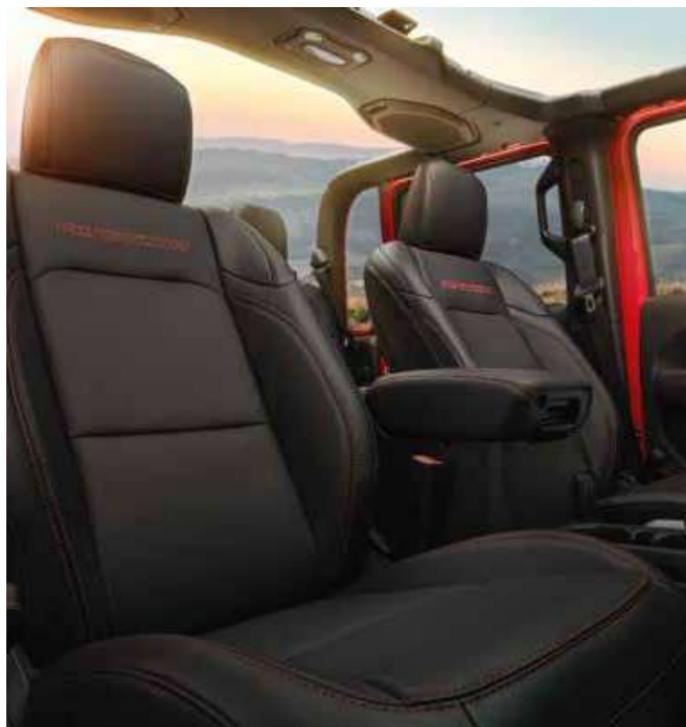
Для неспешной езды по городским улицам и шоссе двигателя V6 вполне хватает. По умолчанию на всю линейку Jeep Gladiator устанавливают 6-ступен-



Пространство в области коленей задних пассажиров составляет 97,2 см, что на несколько см больше, чем у конкурентов Джипа.



Только марка Jeep предлагает пикап со съёмной крышей, не говоря уже об опускаемом лобовом стекле или о дверях, которые можно снять.



чатку механическую коробку передач. Переключать скорости на ней — не особая радость, однако надо признать, что наличие педали сцепления в автомобиле, основанном на Wrangler, выглядит уместно.

В действительности почти каждый покупатель согласится доплатить за 8-ступенчатый «автомат», который увеличит цену любого Гладиатора на 2000 долларов. Это — хорошая коробка, которая не будет без надобности перещелкивать передачи вверх-вниз, и вообще действует практически незаметно, слаженно работая с базовым мотором V6. В дальнейшем у пикапа появится 3,0-литровый дизельный агрегат V6, хотя ждать появления такого автомобиля в салонах стоит не раньше 2020 года. Вероятно, этот двигатель будет отличаться значительно меньшим расходом топлива, чем бензиновый V6. Последний в сочетании с АКПП потребляет в городе 13,8 л на 100 км, за городом — 10,6 л, а в смешанном цикле — 12,3 л на «сотню» (измерения — по циклу EPA). Данные для автомобиля с «механикой»: 14,7/10,2/12,3 л на 100 км соответственно.

На ходу Gladiator во многом похож на Wrangler Unlimited. Тут обошлось без сюрпризов. Плавность хода пикапа несколько выше за счет большей колесной базы и массы, и ситуация, вероятно, будет еще лучше при наличии груза в кузове. Базовая версия Sport комплектуется 17-дюймовыми дисками, «обутыми» в резину размерности 245/75. Руль такого Гладиатора кажется слишком легким, для его поворота почти не требуется усилий, из-за чего на шоссе скорость приходится постоянно подруливать, чтобы пикап ехал прямо. Jeep Gladiator в комплек-

тации Rubicon оснащается высокопрофильными All-Terrain (внешний диаметр — 33 дюйма), а в качестве опции на него можно установить более зубастые покрышки Mud-Terrain. Пусть это прозвучит странно, но последние шины за счет своего большего веса несколько устраняют невесомость руля, и именно такие характеристики мы бы предпочли встретить на базовой версии автомобиля.

Представители Jeep рассказали нам, что значительное число покупателей ключей от автомобиля меняют шины и диски на более подходящие для офф-роуда. Так что заводские настройки рулевого управления, ориентированные именно на внедорожные колеса, можно считать оправданными. Те, кто ползет на Гладиаторе в грязь и по скалам, обнаружат, что автомобиль обладает невероятной проходимостью, особенно в версии Rubicon.

Угол въезда в 43,4 градуса, угол съезда в 26 градусов и дорожный просвет в 281 мм являются лучшими показателями в классе. Вдобавок Gladiator способен форсировать брод глубиной до 76,2 см. Если у Gladiator Rubicon и есть слабое место, так это угол рампы — 20,3 градуса. Он столь невелик из-за удлиненной колесной базы, а также из-за того, что передние колеса вынесены максимально близко к носу ради минимизации переднего свеса. У Toyota Tacoma TRD Pro угол рамы составляет 26 градусов, лучше он и у Chevrolet Colorado ZR2 — 23,5 градуса. Любители жесткого бездорожья будут определено благодарны за прочную стальную защиту порогов Рубикона, которая защищает нижнюю часть кузова от вмятин, повреждений и царапин во время переезда больших препятствий.

Все модификации Jeep Gladiator — полноприводные. На версии Sport и Overland устанавливается система полного привода Command Trac (с муфтой подключения переднего моста и «понижайкой» — прим. ред.). Версия Gladiator Rubicon получила модернизированную систему Rock-Trac, в которую входят блокировки дифференциалов и возможность отключения переднего стабилизатора. Неразрезные мосты Dana 44 с высоким запасом прочности также ставятся по умолчанию спереди и сзади. Rubicon с МКПП обладает сверхвысоким передаточным отношением в пониженном ряду — 84,2:1 (77,2:1 у автомобиля с АКПП). Это означает, что водитель может с помощью педали газа максимально точно

дозировать тягу, без труда двигаясь по сложному рельефу со скоростью пешехода.

Во время теста мы несколько километров буксировали 2500-килограммовый прицеп Airstream, используя Gladiator Sport с АКПП, оснащенный всем необходимым оборудованием, включая систему Морар для управления тормозами прицепа. Те покупатели, кто собирается регулярно тягать что-то столь же тяжелое, наверняка рассмотрят в качестве

альтернативы полноразмерный пикап. Но мы можем вас заверить, что Gladiator справится с таким грузом не хуже своих среднеразмерных конкурентов. При разгоне Гладиатора с прицепом до шоссе двигатель слегка напрягается, однако трансмиссия стабильно поддерживает обороты мотора, адаптируясь как к подъемам, так и к спускам, и не требует вмешательства водителя.

Цены на базовый Gladiator Sport начинаются с отметки 35 040 долларов США. В эту сумму входит внушительный сбор в 1495 долларов за доставку автомобиля до дилерского центра. Стоящая на ступеньку выше комплектация Sport S отличается от базы электростеклоподъемниками, центральным замком, системой бесключевого доступа, мультимедийной системой с 7-дюймовым сенсорным экраном и розеткой на 115 В, расположенной в грузовой платформе. Такой пикап обойдется в 38 250 долларов. Роскошная комплектация Overland оснащается оригинальными 18-дюймовыми дисками, подножками, окрашенными в цвет кузова крыльями и мультимедийной системой Uconnect с 8,4-дюймовым экраном. Тут также доступен целый список опций, включая отделку салона кожей и адаптивный круиз-контроль. Стоимость комплектации Overland — 41 890 долларов. А на вершине линейки расположилась версия Rubicon по цене от 45 040 долларов.

В Jeep заявляют, что полностью укомплектованный Gladiator Rubicon со всеми предлагаемыми заводом опциями обойдется примерно в 60 000 долларов. Это большая сумма для среднеразмерного пикапа, даже с такими внедорожными способностями, как у Гладиатора. Кроме того, сначала у дилеров появятся полные каталоги аксессуаров Морар, содержащие более 200 позиций, а уже потом, собственно, сами автомобили.

Тем не менее мы считаем, что несмотря на свою явно завышенную цену Гладиаторы будут разлетаться у дилеров

НА ХОДУ GLADIATOR ВО МНОГОМ ПОХОЖ НА WRANGLER UNLIMITED. ПЛАВНОСТЬ ХОДА ПИКАПА НЕСКОЛЬКО ВЫШЕ ЗА СЧЕТ БОЛЬШЕЙ КОЛЕСНОЙ БАЗЫ И МАССЫ, И СИТУАЦИЯ, ВЕРОЯТНО, БУДЕТ ЕЩЕ ЛУЧШЕ ПРИ НАЛИЧИИ ГРУЗА В КУЗОВЕ.

как горячие пирожки, а выпускаемый в американском Толидо пикап моментально станет одной из самых популярных моделей для «мопаризации». В конце концов, это Америка, земля свободных людей, родина храбрых и место массового потребления пикапов любых форм, размеров и цветов. Поэтому нам остается задать лишь один важный вопрос: что вам больше по душе — красный цвет Firecracker Red, белый Bright White или синий Hydro Blue Pearl Coat? J



СОРВАЛО КРЫШУ ТЕСТ-ДРАЙВ «БЕЗБАШЕННОГО» ПИКАПА-КАБРИОЛЕТА JEEP GLADIATOR

РОССИЙСКИЕ ПРОДАЖИ GLADIATOR — ПЕРВОГО ПИКАПА, ВЫПУЩЕННОГО ЛЕГЕНДАРНОЙ АМЕРИКАНСКОЙ МАРКОЙ JEEP ЗА ПОСЛЕДНИЕ ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА — СТАРУЮТ В БУДУЩЕМ ГОДУ. ОДНАКО «АВТОВЗГЛЯД» УЖЕ УСПЕЛ ПОЩУПАТЬ НОВЕЙШИЙ «ГРУЗОВИЧОК» СО ВСЕХ СТОРОН. НЕ БЕЗ УДОВОЛЬСТВИЯ ДЕЛИМСЯ ВПЕЧАТЛЕНИЯМИ.

Дмитрий Зленко

АВТОВЗГЛЯД



avtovzglyad.ru
июль 2019

Ежегодный слёт поклонников Jeep в 2019 году прошел в Альпах в удивительном по своей красоте местечке Сан-Мартино-ди-Кастроцца, что на севере Италии. Мало того, что здесь просто чертовски красиво, так для любителей офф-роуда еще и крайне экстремально. Настоящий рай для джиперов — трассы и их отсутствие на любой вкус.

Самр Jeep само по себе событийное мероприятие, но в этом году оно стало особо знаковым: после многолетнего (если быть точным 27-летнего) перерыва, американская марка показала свой новый пикап. Что же представляет из себя этот внедорожный монстр?

ВСТРЕЧАЕМ ПО ОДЕЖКЕ

Внешне (да и по конструктиву, впрочем, тоже) «Гладиатор» похож на своего собрата по цеху Jeep Wrangler. Такие же рубленые формы, которые имеют незначительные скругления к краям, бру-

талные двери, будто вырубленные топором, поверх коих нахлобучили нарочито большие петли. Как и на «Ренглере», эти алюминиевые двери снимаются за несколько минут.

В комплекте к пикапу идет набор инструментов, который позволяет заниматься авторазбором (точнее сказать демонтажем дверей и складыванием ветрового стекла) в полевых условиях. А дабы ускорить процесс с поиском подходящей битки, для отвинчивания дверей, на петлях выбит размер торцевой головки Torx.

Свято следуя своей философии автомобильного отдыха в стиле Open Air, конструкторы Jeep сделали съемными не только все двери машины, но и крышу! Признаться, не припомню ни одного другого серийного пикапа, который бы мог вот так запросто скидывать с себя «одежды». Эдакий грузовик-кабриолет!

ДЛИНА ИМЕЕТ ЗНАЧЕНИЕ

Добавлю пару слов о конструкции Gladiator. По сути, модель построена на легкой и весьма прочной стальной раме, взятой от Wrangler. Правда, по сравнению с 4-дверной версией культового джипа, рама «Гладиатора» длиннее на 78,7 сантиметра, а колесная база больше на 49,2 см.

Центр грузовой платформы приходится четко на задний мост, и такая геометрия отнюдь не просто так: когда грузовичок идет порожняком, при наезде на скорости на кочку зад не подбрасывает и машина не теряет управления,

а когда автомобиль загружен по самое «не балуйся», столь пространственная компоновка позволяет оптимально распределить нагрузку по всей длине рамы.

При разработке грузовой отсека конструкторы сделали акцент на универсальность и практичность: встроенные крепежи для фиксации груза, подсветка багажного отсека, а в качестве опции можно заказать установку в кузове розетки на 230 Вольт.

Насколько велик грузовой отсек? Чисто визуально в кузов запросто поместятся пару кроссовых мотоциклов или один квадроцикл. Но если посмотреть цифры, то становится понятно, что с закрытым бортом далеко не всякий ATV найдет здесь свое пристани-

ще, поскольку длина отсека составляет 1531 мм, в то время как большинство двухместных «квадриков» имеют длину около 2 метров.

ТОТ ЕЩЕ ПРОХОДИМЕЦ

Впрочем, а для чего на этом грузовичке-вездеходе перевозить квадроцикл, если этот автомобиль запросто даст фору любому лазутчику по грязи? Да, Jeep Gladiator, будучи наследником конструкции и технологий последнего поколения Wrangler, обладает феноменальными ездовыми характеристиками.

Система Command-Trac с двухступенчатой раздаткой, входящая в оснащение комплектаций Sport и Overland,



Новый Gladiator оснащен пятирычажной подвеской с цилиндрическими винтовыми пружинами, настроенными так, чтобы достичь оптимального баланса между управляемостью и комфортом.



И передняя и задняя оптика, установленная на Gladiator, полностью взята с Wrangler.

ни разу не намокнет, что есть риск завязнуть на бездорожье. Да и клиренс в 253 мм позволит себя уверенно чувствовать практически в любых условиях.

Ну а если вы выберете по-настоящему внедорожный Gladiator Rubicon, то помимо огромного дорожного просвета в 283 мм, обнаружите продвинутую систему полного привода Rock-Trac с усиленными передним и задним мостами Dana 44 третьего поколения.

Кроме того, в «Рубиконе» штатно установлен дифференциал повышенного трения Trac-Lok, превращающий езду по жесткому бездорожью в увлекательную прогулку. Для отъявленных покорителей планеты — подарок судьбы. Кстати, «дифф» Trac-Lok опционально доступен и на версиях «Спорт» и «Оверлэнд».

Напомним, что крутящий момент перераспределится таким образом, что на каждое колесо подается ровно столько тяги, сколько необходимо для максимально эффективного преодоления движения. И если одно колесо практически не будет иметь сцепления с поверхностью, то умная система перестанет передавать на него крутящий момент и сфокусирует усилия на тех колесах, от которых хоть что-то еще зависит.

И НИКАКОГО «НАДДУВАТЕЛЬНОСТИ»

Так-с, а что у нас под капотом? Признаться, мы боялись, ожидая здесь увидеть 2-литровый бензиновый турбоагрегат, который ставят на Wrangler.

Но в случае с «Гладиатором» производитель решил обойтись без «наддувательства», предложив потенциальным покупателям два варианта моторов: бензиновый V6 Pentastar объемом 3,6 литра, и абсолютно новый 3-литровый EcDiesel (тоже, кстати, с V-образным расположением шести цилиндров). Оба движка работают в связке с 8-ступенчатым «автоматом».

Следует сделать ремарку: в Россию Jeep Gladiator с дизельной силовой установкой поставяться однозначно не будет, поэтому нашему брату придется довольствоваться исключительно бензиновой 289-сильной версией. Ну а для адептов из секты «дизеля» есть вариант только один — пригнать машину из Штатов или Европы, правда, с учетом затрат

на растаможку и логистику, она получится по цене крыла от Военг 777.

ПРОВОЖАЕМ ПО УМУ

При разработке «Гладиатора» инженеры Jeep уделили внимание

безопасности и комфорту пребывающих на борту. Да-да, хоть пикапы традиционно и считаются рабоче-крестьянской лошадкой, Jeep Gladiator отнюдь не похож на тележку для колхозника.

На центральной консоли, в зависимости от выбранной комплектации,

СИСТЕМА COMMAND-TRAC С ДВУХСТУПЕНЧАТОЙ РАЗДАТКОЙ, ВХОДЯЩАЯ В ОСНАЩЕНИЕ КОМПЛЕКТАЦИЙ SPORT И OVERLAND, НИ РАЗУ НЕ НАМЕКНЕТ, ЧТО ЕСТЬ РИСК ЗАВЯЗНУТЬ НА БЕЗДОРОЖЬЕ. ДА И КЛИРЕНС В 253 ММ ПОЗВОЛИТ СЕБЯ УВЕРЕННО ЧУВСТВОВАТЬ.

мы увидим мультимедийку четвертого поколения Uconnect с 7- или 8,4-дюймовым сенсором. А в щиток приборов интегрирован 3,5-дюймовый информационный дисплей, на который выводятся полезности о текущем состоянии автомобиля.

Грузовичок Gladiator оснащен такими передовыми системами, без которых сейчас не обходится ни одна приличная машина — и функции контроля слепых зон, и поперечного движения при движении задним ходом, и передняя внедорожная камера (капот у авто огромный и в лесу без камеры управляться с таким монстром было бы крайне не легко), и адаптивный круиз-контроль, и система подавления кренов...

Кроме того, в машине множество различных отсеков и бардачков для хранения всевозможной мелочевки. Впрочем, если поднять подушки задних сидений, то там мы увидим настоящий багажный отсек, который «отделением для всяких мелочей» язык не поверачивается назвать.

В Россию, как уже было сказано, Jeep Gladiator поступит не раньше 2020 года. Но уже сейчас можно сказать, что при адекватной ценовой политике модель сможет оттяпать приличный кусок пикаперского пирога, ведь равных ему по функционалу, проходимости и внешней индивидуальности попросту не существует. J



autoreview.ru
апрель 2019

ШЕСТЬ ФАНТАЗИЙ НА ТЕМУ ПИКАПА JEEP GLADIATOR ДЛЯ САФАРИ

КАЖДУЮ ВЕСНУ КОМПАНИЯ JEEP ГОТОВИТСЯ К ВНЕДОРОЖНОМУ ФЕСТИВАЛЮ EASTER JEEP SAFARI И ПОКАЗЫВАЕТ НЕОБЫЧНЫЕ ШОУ-КАРЫ, ПРИЗВАННЫЕ НЕ ТОЛЬКО УКРАШАТЬ МЕРОПРИЯТИЕ, НО И РЕКЛАМИРОВАТЬ АКСЕССУАРЫ ТЮНИНГОВОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ МОРАР.

Игорь Владимирский

В этом году Пасхальное сафари в окрестностях городка Моаб (штат Юта) начнется позже обычного, 13 апреля, и продлится до 21-го числа. Главная новинка сезона — возрожденный пикап Jeep Gladiator на базе Рэнглера, поэтому все шесть подготовленных шоу-каров представляют собой разновидности этой машины.

Самый безбашенный автомобиль в этом наборе — Jeep Gladiator

M-715 Five-Quarter (1), стилизованный не столько под оригинальный Gladiator шестидесятых годов, сколько под его армейскую версию под названием Kaiser M715, которая имела характерное вертикальное лобовое стекло. Тот пикап мог перевозить одну тонну с четвертью — отсюда и название современного концепта: «пять четвертых».

Новый пикап имеет полностью оригинальный кузов, причем передняя часть сделана из углепластика, а грузовая платформа алюминиевая. Установлены нестандартные мосты и подвеска, а также колеса с внедорожными шинами внешним диаметром 40 дюймов. А под капотом — компрессорный мотор V8 6.2 от суперкара Dodge Challenger SRT Hellcat, который развивает более 700 сил.

Большой объем переделок и у пикапа Jeep Gladiator J6 (2). Серийный

Gladiator нового поколения бывает только с двухрядной кабиной, а версия J6 показывает, каким мог бы стать короткий двухдверный вариант. Колесная база стала короче, но длина грузовой платформы выросла на 305 мм. Из других доработок — 50-миллиметровый лифт подвески, 37-дюймовые шины, а также многочисленные аксессуары под брендом Морар.

Оставшиеся четыре машины уже не так интересны и представляют собой результат не самого глубокого тюнинга серийного пикапа. Их обязательные атрибуты — увеличенный дорожный просвет и большие внедорожные колеса, а силовые агрегаты оставлены стандартными. Jeep Gladiator Wayout (3) вдобавок располагает установленной на крыше складной палаткой, которая может приютить двоих путешественников. К палатке прилагаются складная

лестница, рулонный тент для пикника и внешнее освещение.

Jeep Gladiator JT Scrambler (4) стилизован под пикап Jeep CJ-8 Scrambler восьмидесятых годов: у него такой же декор, цветовая схема и набор декалей на кузове. Хотя набор других доработок типовой.

Концепт Jeep Gladiator Gravity (5) создан для рок-кроулинга, то есть езды по каменным тропам: отсутствие полноценных дверей позволяет без труда следить за положением колес и окружением автомобиля.

Наконец, Jeep Gladiator Flatbill (6) предназначен для вылазок в пустыню. У него 100-миллиметровый лифт подвески, 40-дюймовые шины, усеченные для лучшей геометрии бамперы, углепластиковый капот с воздухозаборником, а в грузовой платформе установлен крепеж для кроссовых мотоциклов. **J**

ЕВРОПЕЙСКИЕ ПРОДАЖИ JEEP GLADIATOR НАЧНУТСЯ ВЕСНОЙ 2020 ГОДА

В апреле 2020 года на европейском рынке начнутся продажи нового пикапа Jeep Gladiator. Об этом 3 июля пишет Autoevolution.

По данным издания, презентация автомобиля состоится 12 июля в итальянском городе Сан-Мартино-ди-Кастроцца на ежегодном мероприятии Jeep Owners Group, объединяющем владельцев машин Jeep со всей Европы.

На сегодняшний день пикап Jeep Gladiator продается на территории США. О том, в каких комплектациях и с какими двигателями модель будет представлена на европейском рынке пока неизвестно.

В США Jeep Gladiator предлагается с 3,6-литровым бензиновым мотором мощностью 285 л. с. Позже у дилеров появится версия с 260-сильным дизелем, объемом 3 л. Бензиновая версия может оснащаться как шестиступенчатой механической коробкой передач, так и восьмидиапазонным автоматом. Автомобиль на тяжелом топливе будет комплектоваться только автоматической трансмиссией.

ИЗВЕСТИЯ | iz





ПРАЗДНИК JEEP 4x4 DAY

В ЧЕСТЬ JEEP® 4x4 DAY ЛЕГЕНДАРНАЯ МАРКА РАСКРЫВАЕТ СЕКРЕТЫ УСПЕШНОГО ВОЖДЕНИЯ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ.

4x4 CLUB



media.club4x4.ru
апрель 2019

4 апреля среди поклонников езды по бездорожью отмечается Jeep 4x4 Day. В честь этого события Jeep делится рекомендациями по вождению. Первый Jeep 4x4 Day состоялся 4 апреля 2016 года. Такая комбинация цифр выбрана неслучайно. Четвертое число четвертого месяца — две цифры «4» отсылают к сокращенному обозначению полного привода. Кроме того, слово «Jeep» состоит из четырех букв и сам бренд придерживается четырех ключевых ценностей — свобода, аутентичность, страсть к приключениям и целеустремленность. Земля считается одной из четырех стихий в природе. Именно земля — стихия, в которой автомобили Jeep чувствуют себя максимально уверенно, благодаря легендарным внедорожным характеристикам. Эти характеристики — результат слаженной работы передовых систем полного привода. Отдельного внимания заслуживает система управления тягой Jeep Selec-Terrain. Инженеры компании размещают эту систему на все полноприводные версии Jeep Renegade, Compass, Cherokee и Grand Cherokee.

Однако для успешного преодоления бездорожья важны не только несравненные технические характеристики, но и знания водителя. В честь Jeep 4x4 Day компания делится полезными советами для безопасного движения в режиме полного привода и словарем специальных терминов. Эта информация будет полезна как начинающим, так и опытным любителям бездорожья.

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

При движении по сильно пересеченной местности не делайте акцент на скорости и мощности. Используйте режим 4WD Low Range, который обеспечит движение на малых оборотах и с низкой скоростью. Так полноприводный Jeep будет последовательно продвигаться вперед и преодолевать препятствия. На автомобилях с механической трансмиссией рекомендуется медленно отпускать сцепление. Это позволит автомобилю «переползти» через препятствия на самой низкой передаче. Например, на маршруте Rubicon Trail средняя скорость составляет от 1,6 до 8,0 км/ч.

ПРЕОДОЛЕНИЕ ПОДЪЕМОВ

При подъеме на холм и спуске по склону обязательно двигайтесь прямо вверх или вниз. Не перемещайтесь боком по крутым склонам, так как в этом положении устойчивость автомобиля снижается. У основания подъема нужно задействовать дополнительную мощность. Приближаясь к вершине и находясь на самом верху, уменьшайте мощность. Если вы заглохнете на подъеме, произойдет откат назад на задней передаче. При спуске на автомобиле с механической коробкой используйте самую низкую передачу. При движении вниз в режиме Low Range не отпускайте сцепление и позволяйте автомобилю двигаться по инерции. Автомобиль должен замедляться за счет трансмиссии и торможения двигателем. Используйте педаль тормоза только для точного контроля скорости. Если автомобиль оснащен автоматической коробкой передач, используйте режим Low Range и самую низкую передачу.

Такой вид движения еще называют «переползанием». Используйте самую низкую передачу и режим 4WD Low Range. Это позволит автомобилю преодолеть такие препятствия, как камни, бревна. Двигайтесь на малых оборотах и газуйте по мере необходимости. Услышав скрежет, не паникуйте. Защита днища и боковая защита порогов вашего Jeep 4x4 (перечень обо-

рудования зависит от комплектации) возьмут удар на себя. Перед поездкой рекомендуется снизить давление в шинах до уровня от 1,3 до 2,1 атм. Это улучшит сцепление с дорогой и поможет избежать проколов. Специалисты выявили, что идеальная скорость движения по каменистой местности — от 1,0 до 4,8 км/ч.

ПОВЕДЕНИЕ НА МАРШРУТАХ

Уважайте свой маршрут. Оставляйте его в лучшем состоянии, чем он был до вас. Сохраняйте красоту природы и атмосферу мест, по которым путешествуете. Если ландшафт выглядит уязвимым, постарайтесь выбрать альтернативный маршрут.

ГЛОССАРИЙ

Угол въезда — это максимальный угол склона, на который автомобиль способен въехать, не касаясь поверхности никакой частью кузова или подвески.

Угол рампы — это максимальный угол, при котором автомобиль способен проехать со склона на горизонтальный участок, ничего не задев днищем.

Угол съезда — это максимальный угол, при котором автомобиль способен въехать задним колесом на склон, не задев поверхность никакой частью кузова или подвески.

Артикуляция колес — это максимальное расстояние перемещения каждого колеса вверх или вниз.

Колесная база — расстояние между осями передних и задних колес. J





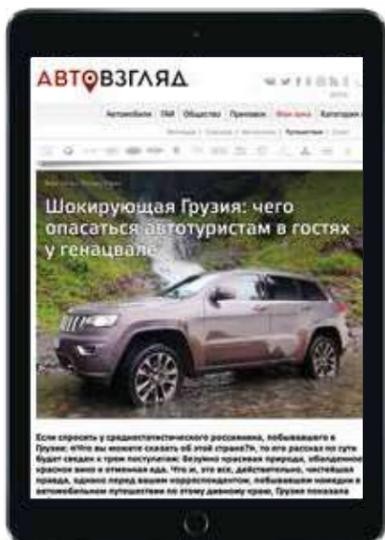
ШОКИРУЮЩАЯ ГРУЗИЯ:

ЧЕГО ОПАСАТЬСЯ АВТОТУРИСТАМ В ГОСТЯХ У ГЕНАЦВАЛЕ

ЕСЛИ СПРОСИТЬ У СРЕДНЕСТАТИСТИЧЕСКОГО РОССИЯНИНА, ПОБЫВАВШЕГО В ГРУЗИИ: «ЧТО ВЫ МОЖЕТЕ СКАЗАТЬ ОБ ЭТОЙ СТРАНЕ?», ТО ЕГО РАССКАЗ ПО СУТИ БУДЕТ СВЕДЕН К ТРЕМ ПОСТУЛАТАМ: БЕЗУМНО КРАСИВАЯ ПРИРОДА, ОБАЛДЕННОЕ КРАСНОЕ ВИНО И ОТМЕННАЯ ЕДА. ЧТО Ж, ЭТО ВСЕ, ДЕЙСТВИТЕЛЬНО, ЧИСТЕЙШАЯ ПРАВДА, ОДНАКО ПЕРЕД ВАШИМ КОРРЕСПОНДЕНТОМ, ПОБЫВАВШЕМ НАМЕДНИ В АВТОМОБИЛЬНОМ ПУТЕШЕСТВИИ ПО ЭТОМУ ДИВНОМУ КРАЮ, ГРУЗИЯ ПОКАЗАЛА СЕБЯ И СОВЕРШЕННО С ДРУГОЙ СТОРОНЫ.

Дмитрий Зленко

АВТОВЗГЛЯД



avtovzglyad.ru
мая 2019

Людей с неустойчивой психикой, без преувеличения, природа этой страны может свести с ума. Особенно высокогорная ее часть, где снежные вершины не цепляют облака, а возвышаются над ними; где каскадные водопады с грохотом обрушиваются всей своей мощью прямо на дорогу, по которой ты едешь на авто; где глаз городского жителя вновь начинает различать 50 оттенков зеленого...

Правда, на седане или любой другой машине с низким клиренсом и сомнительной проходимостью ловить на, пожалуй, самой красивой дороге Грузии абсолютно нечего.

ЗДЕСЬ ВАМ НЕ РАВНИНА...

Причем, должен сделать ремарочку, это отнюдь не джиперский спецмаршрут, а самая обычная дорога, ведущая из Боржоми в Батуми через перевал Годерзи. Она обозначена на всех картах и даже навигаторы прокладывают маршрут именно по ней. Однако, повторюсь, если вы не на автомобиле повышенной проходимости, то оторванный бампер и замаятая защита картера

быстро заставят пожалеть о выбранном пути. Дело в том, что 50-километровый участок этого направления назвать дорогой в привычном ее понимании — язык не поворачивается.

Я не буду утомлять рассказами о ямах по колено, о грязевых бродах и острых камнях. Скажу лишь, что на преодоление этого 50-километрового отрезка у нас на автомобилях Jeep (а в пробеге участвовали Compas, Cherokee, Grand Cherokee и Wrangler) ушло порядка 6 часов! Нет, безусловно, мы то и дело останавливались, чтобы запечатлеть местные красоты на смартфоны, но суммарно на всевозможные остановки потратили не больше часа.

Любопытно при этом, что если к Cherokee и Grand Cherokee в самой внедорожной версии Trailhawk, не говоря уже о таком легендарном «проходимце», как Wrangler, вопросов по пути этого «оффроудного» маршрута не возникало, то было более, чем любопытно, как справится с ним Compas в «простенькой» комплектации Limited. Но об этом позже.

Вдоль этой живописной дороги изредка попадаются деревушки. Живут люди бедно. Запредельно бедно. Их жилища больше похожи на хлев для скота, нежели на дома, где могут обитать представители человеческой расы. Стены из шифера, досок от ящиков и разномастных кусков фанеры — вот самые популярные тут стройматериалы. Занимаются земледелием и животноводством. Как ни странно, но в глазах людей нет безнадеги. Редким автомобилям, проезжающим по этой дороге, местные аборигены рады: выходят на дорогу, останавливают, чтобы узнать последние новости.

Установить контакт получается далеко не со всеми. Грузины в возрасте до 35 лет в очень редких случаях пони-

мают и говорят на русском языке. А вот люди, выросшие в СССР, вполне свободно общаются с российскими туристами.

ОРГАЗМ. ГАСТРОНОМИЧЕСКИЙ

В Грузии и впрямь очень вкусная еда. Даже в каком-нибудь придорожном кафе вас накормят так, что вы легко испытаете гастрономический оргазм. Зелень, огурцы, редис, помидоры... У этих местных продуктов вкус настолько насыщенный и яркий, что закрадываются мысли, мол, не поливают ли их глютоматом натрия или иным усилителем вкуса? Хачапури и прочая выпечка тоже выше всяческих похвал. А уж шашлыки — вообще отдельная тема!

Кстати, есть миф, будто грузины едят шашлыки на завтрак, обед и ужин. И это совершенно не соответствует действительности. Как уже говорил ранее, живут люди в большинстве своем крайне бедно, и в среднем по стране люди употребляют мясо и мясные продукты не чаще

двух-трех раз в месяц. Да-да, не в неделю, а в месяц! Основу же рациона составляют выпечка, зелень, молоко и сыр.

Не сказать, что в магазинах молочная продукция стоит дешево, но те, кто живут в деревнях и селах, держат коров. И буренок в Грузии по-настоящему много: стоит только выехать за пределы крупного города, как вдоль дорог вы увидите бесконечность из парнокопытных, которые то и дело так и норовят броситься вам под колеса. Поэтому ехать нужно с особой осторожностью.

ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЕЗДЫ

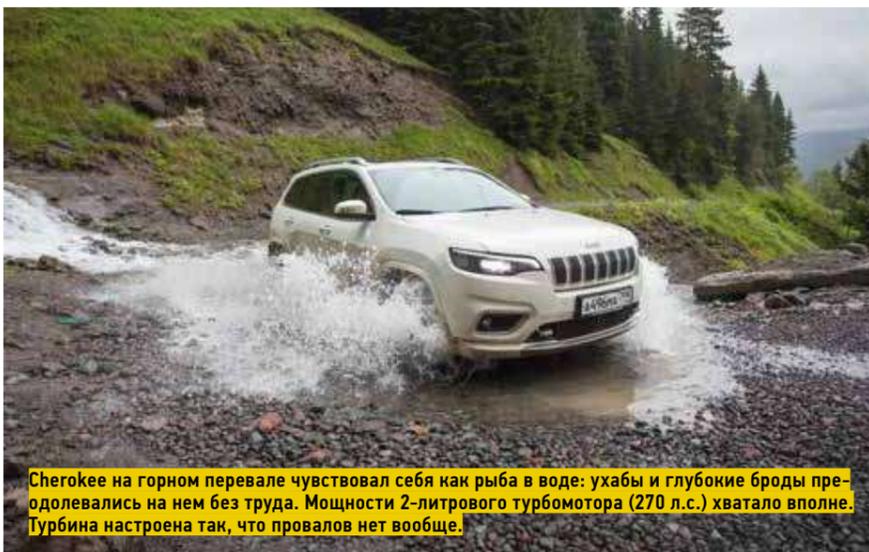
И коль заговорили об опасностях, поджидающих автомобилистов на грузинских дорогах, то позвольте излить душу. Мне кажется, даже в лихие 90-е сочинские таксисты не позволяли себе такой наглости и полнейшего пренебрежения к ПДД, какое позволяют грузинские водители. Ребята, пару-тройку раз мне было та-а-а-к страшно, что



Встать в глухую пробку из-за каких-то баранов? Легко! Это же Грузия, детка...



Часть дороги, связывающей Боржоми с Батуми. Лепота.



Cherokee на горном перевале чувствовал себя как рыба в воде: ухабы и глубокие броды преодолевались на нем без труда. Мощности 2-литрового турбомотора (270 л.с.) хватало вполне. Турбина настроена так, что провалов нет вообще.



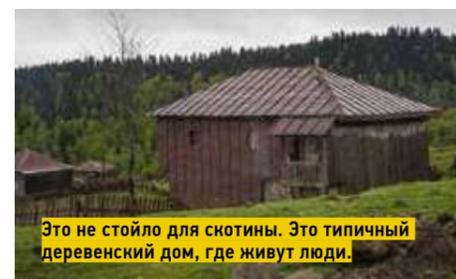
Их величество грузинские хинкали. Между прочим, на родине они не такие острые, как в московских ресторанах.



Жилой фонд в грузинских городах вселяет уныние.



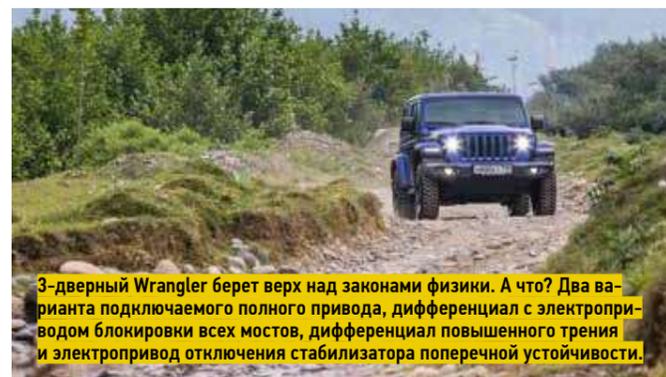
Ехать на Grand Cherokee по разбитой дороге, которую то и дело пересекают реки и водопады, одно удовольствие. В салоне полнейшая тишина и премиальный комфорт.



Это не стойло для скотины. Это типичный деревенский дом, где живут люди.



Обновленный Wrangler приковывает взгляды. Да, хорош, бродяга!



3-дверный Wrangler берет верх над законами физики. А что? Два варианта подключаемого полного привода, дифференциал с электроприводом блокировки всех мостов, дифференциал повышенного трения и электропривод отключения стабилизатора поперечной устойчивости.

в мыслях уже попрощался с жизнью. Представьте себе ситуацию: горный серпантин, с одной стороны скала, с другой — пропасть. Закрытый поворот, в каждую сторону по узкой полосе. И для грузин в порядке вещей выехать на встречу, чтобы обогнать фуру, которая отнюдь не сказать, что ползет.

Страшно представить, что вытворяли горцы, если бы под ними были такие горячие «жеребцы», как наши Jeep, вооруженные не только мощными атмосферниками (от 2-литрового у Wrangler до объема 3,6 л у Grand Cherokee), но и одной из самых (если не самой) передовых систем полного привода. Останавливающиеся у нашего каравана аборигены долго цокали языками, когда мы рассказывали им, например, о способностях и умениях фирменной электронной системы управления тягой (контроль водителя над машиной — полный). Или, скажем, о системах, автоматически в режиме нон-стоп управляющих распределением крутящего момента между всеми колесами. Цокали, и гнали дальше на своих видавших виды колымагах...

И вот ты, воспитанный в России вездесущими камерами и в последние годы мало сговорчивыми гаишниками, едешь в своей полосе, а тут горячий грузинский генацвале мчит тебе на бешеной скорости в лоб, но в последний момент, едва не чиркая зеркалами,

демонстрирует чудеса пилотирования. Я вам клянусь — попасть в Грузии в ДТП так же легко, как напиться до беспамятства на новогоднем корпоративе.

Проехать перекресток на красный свет по встречной полосе здесь тоже рядовое явление. И мне, между прочим, пару раз — аккуратно, когда я сидел за рулем Jeep Grand Cherokee — повезло, что способность машины экстренно, вплоть до полной остановки, тормозить перед препятствием без помощи лажнувшего или даже заснувшего водителя работает тут просто безупречно.

Но самое поразительное, что окружающих подобная дерзость ни чуть не смущает. У нас, не дай Бог, случайно подрезать кого, как неровен час лицо в кровь разобьют, а там подобные пируэты воспринимаются спокойно. Дескать: «Ну, а что такого? Человек спешит, ему надо». В общем, от всей души советую вам опасаться грузинских водителей и ждать подвоха от них в любую секунду.

ПОЛИЦЕЙСКИЙ РЕЖИМ

И подобный водительский беспредел каким-то неведомым образом уживается со строгим полицейским режимом. Машин блюстителей порядка на дорогах столько, что очень быстро возникает чувство, будто находишься в тюрьме и за тобой со всех сторон присматривают вертухаи. Берут ли тамошние стражи взятки? Местные говорят, что нет и за подобные предложения можно схлопотать приличный срок.

Штрафы за нарушения ПДД маленькими не назовешь — один из участников нашего Jeep-сафари проморгал знак «СТОП», за что тут же был остановлен патрулем и оштрафован в пересчете на отечественную валюту на 700 рублей. И лично для меня так и осталось загадкой, как уживаются в государстве два антипода: водитель-беспредельщик и принципиальный коп?

ПЕРЕСЕЛЕНИЕ ДУШ

Если принять на веру индийскую философию о переселении душ, то меньше всего мне бы хотелось родиться собакой, живущей в Грузии. Бездомные псы там водятся в невероятных количествах и их вид вызывает искреннюю жалость. Это натуральные скелеты, обтянутые грязной, спутанной шкурой. Они настолько голодны, что с огромным аппетитом едят яблоки, изюм и шоколадные батончики, выданные журналистам в качестве сухого пайка.

Как местное население относится к русским? Вполне дружелюбно. С удовольствием соберут консилиум, чтобы подсказать кратчайшую дорогу, могут просто остановить тебя на улице и поболтать за жизнь. И, как правило, вся эта болтовня быстро сводится к обсуждению политических вопросов. Несмотря на хорошее отношение к русским, нашу страну грузины воспринимают как агрессора и искренне боятся, что наши войска развяжут конфликт в их мирной стране... J

СТРАШНО ПРЕДСТАВИТЬ, ЧТО ВЫТВОРЯЛИ ГОРЦЫ, ЕСЛИ БЫ ПОД НИМИ БЫЛИ ТАКИЕ ГОРЯЧИЕ «ЖЕРЕБЦЫ», КАК НАШИ JEEP, ВООРУЖЕННЫЕ НЕ ТОЛЬКО МОЩНЫМИ АТМОСФЕРНИКАМИ, НО И ОДНОЙ ИЗ САМЫХ (ЕСЛИ НЕ САМОЙ) ПЕРЕДОВЫХ СИСТЕМ ПОЛНОГО ПРИВОДА.



АВТОПИЛОТ



kommersant.ru/autopilot
№5 2019

Типичная грузинская картина: взрослые общаются, дети бегают друг за другом. За соседним столиком ресторанный веранды две семьи: мужчины что-то обсуждают, жестикулируя, женщины разглядывают экран смартфона, изучают фотографии. Кудрявый черноглазый мальчишка лет трех-четыре спотыкается о ножку стула и падает, роняя из рук маленький полосатый мяч. Мяч, подпрыгивая, скрывается из вида под столиками. Малыш поднимается в замешательстве.

— Мама! Мама! — громко голосит он, но ни одна из женщин даже не поворачивается в его сторону.

— Ма!!! — продолжает орать мальчик.

И тут из-за стола встает один из мужчин и огромной рукой ловко достает откуда-то снизу мячик.

Порядок восстановлен, дети снова бегают, взрослые общаются.

— А ты понял, что сейчас произошло? — спрашивает мой гид Гио Беридзе, историк, полиглот и большой любитель внедорожников.

— Звали маму, мама не слышала, в итоге помог папа.

— Нет. Звали папу, папа и помог. «Мама» — это папа по-грузински. Но сына папа тоже может называть «мама».

Дальше начались лингвистические дебри: мама, которая на самом деле папа, это не только папа, отец ребенка,

МАМА-ПАПА: ЗАРИСОВКИ О ГРУЗИИ И ЧЕТЫРЕХ JEEP

СПРОСИТЕ ФАНАТА БЕЗДОРОЖЬЯ, КАК ВЫГЛЯДИТ ИДЕАЛЬНЫЙ МИР В ЕГО ПРЕДСТАВЛЕНИИ? И ОН, КОНЕЧНО, РАССКАЖЕТ ПРО ГОРЫ, ПРО БОЛЬШИЕ КАМНИ, КРУТЫЕ СПУСКИ И ОТЧАЯННЫЕ ПОДЪЕМЫ. ВСПОМНИТ ПРО СНЕГ И ЛЕДНИКИ. ПОМЯНЕТ ТОПИ И ГЛУБОКИЕ БРОДЫ. И КОНЕЧНО, НЕ ЗАБУДЕТ ПРО ЛИХИХ ДРУЗЕЙ, ПОСИДЕЛКИ У ОГНЯ ДО УТРА, АРОМАТНОЕ МЯСО С УГЛЕЙ, ТЕПЛЫЙ ХЛЕБ И ХМЕЛЬНЫЕ НАПИТКИ. КОРОЧЕ ГОВОРЯ, ОН РАССКАЖЕТ О ГРУЗИИ.

Алексей Зайцев

но и одновременно его сын. Хотя на самом деле сын по-грузински «швили». Но папа зовет его мамой.

Но это еще не все. Мама, которая настоящая мать и зовут ее «дэда», своих детей тоже называет «дэда».

Как в том анекдоте: «Мама, это я! Нет, сынок, мама — это я!» То есть ничего не понятно.

Гио взялся втолковывать на примерах.

— Вот стоит Jeep Grand Cherokee. Самый большой, самый солидный. Он тут папа. То есть по-грузински — «мама». Мама-Jeep. А вот этот трехдверный Wrangler, будем считать, его сын. И он ему говорит: «Мама, вытащи меня, я застрял в болоте!» А тот ему отвечает: «Конечно, мама!»

— Еще неизвестно, кто кого будет вытаскивать. Wrangler своего «папы» по-серьезнее в болоте будет. Да и вообще, папа тут, скорее, Wrangler. Или даже дедушка, он старше.

— Пусть будет дедушка. По-грузински — «бабуа», или «бабу» сокращенно. И его пусть тогда просит тот белый Compass, как бы внучок его: «Бабу, возьми на буксир!» Что ему дедушка должен ответить?

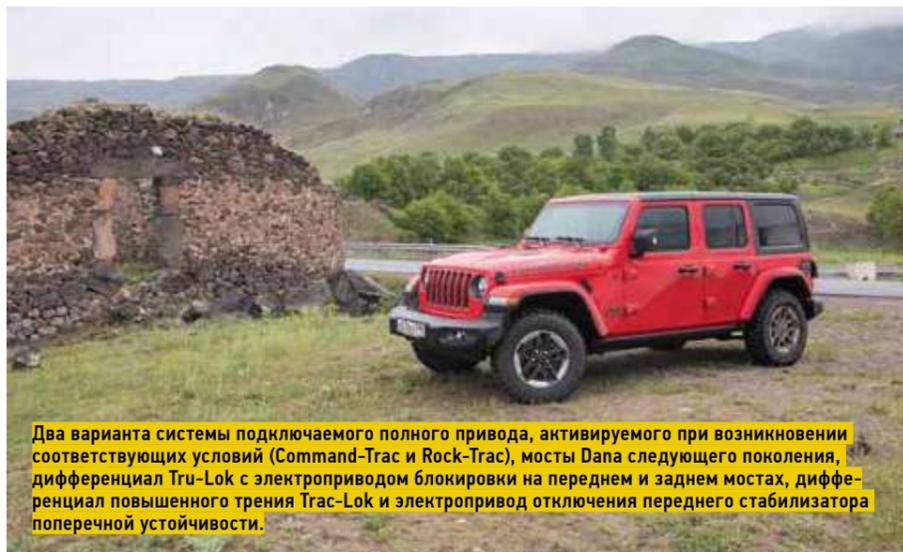
— Конечно, бабу.

— Вай мэ! Понял наконец!

ИМЕНА НЕ ВЫБИРАЮТ

О чем еще говорить в дождь, если не о воде. Пока наш Jeep Cherokee, смахивая щетками воду с лобового стекла, весело шлепал по лужам, Гио посвящал меня в тайны грузинского водопровода, а заодно и грузинской канализации.

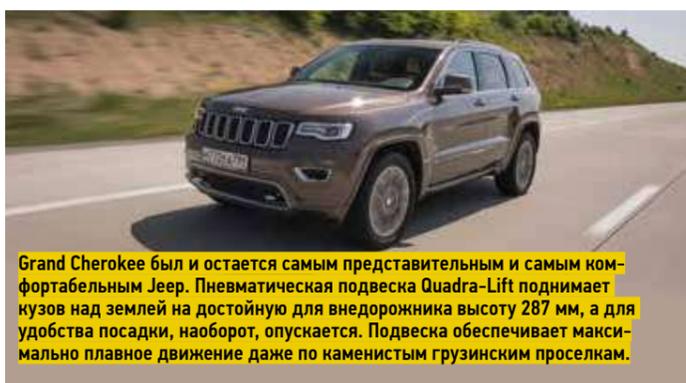
С его слов вышло, что водопровод в грузинских горах появился во времена Великой Римской импе-



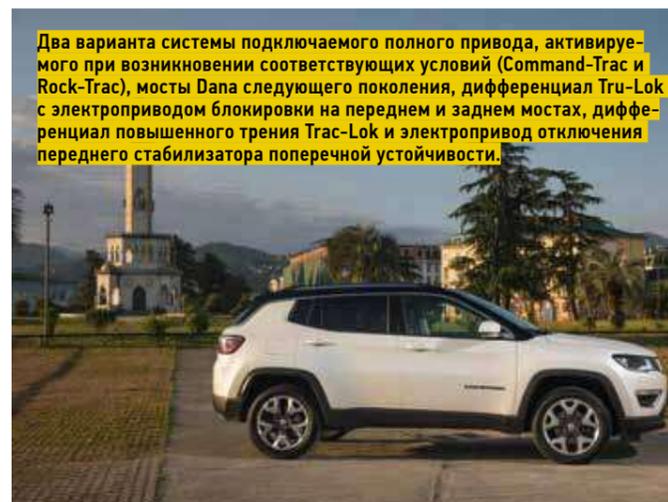
Два варианта системы подключаемого полного привода, активируемого при возникновении соответствующих условий (Command-Trac и Rock-Trac), мосты Dana следующего поколения, дифференциал Traction-Lok с электроприводом блокировки на переднем и заднем мостах, дифференциал повышенного трения Trac-Lok и электропривод отключения переднего стабилизатора поперечной устойчивости.

Главное отличие грузинских ПДД от российских — отсутствие единого порядка проезда перекрестков с круговым движением. Круг может быть главным, главным может быть только часть или части круга — все определяют знаки, разметка, а также традиции поведения на дороге. В целом они очень похожи на российские второй половины девяностых годов: разметка и рядность повсеместно игнорируются, при определении приоритета большое значение имеет уверенное выражение лица, активно используется клаксон. Стиль вождения наглый, но конфликты, переходящие в рукоприкладство, практически не случаются, люди горячи, но не агрессивны.

Полиция наблюдает за движением спокойно, но нарушения на виду пресекаются моментально. Взятки невозможны, постоянная видеосъемка ведется не только с камер автомобиля полиции, но и с личного видеорегистратора офицера. Большинство штрафов небольшие — 10–50 лари (250–1250 рублей). Дорожные камеры на российские номера не реагируют. Алкоголь за рулем — уголовное преступление, «допустимых промилле» нет, но погрешность прибора учитывается.



Grand Cherokee был и остается самым представительным и самым комфортабельным Jeep. Пневматическая подвеска Quadra-Lift поднимает кузов над землей на достойную для внедорожника высоту 287 мм, а для удобства посадки, наоборот, опускается. Подвеска обеспечивает максимально плавное движение даже по каменистым грузинским проселкам.



Два варианта системы подключаемого полного привода, активируемого при возникновении соответствующих условий (Command-Trac и Rock-Trac), мосты Dana следующего поколения, дифференциал Tru-Lok с электроприводом блокировки на переднем и заднем мостах, дифференциал повышенного трения Trac-Lok и электропривод отключения переднего стабилизатора поперечной устойчивости.



Распробовав хинкали, шашлык, харчо и хачапури, многие мнят себя знатоками грузинской кухни. Между тем кухня в Грузии не единообразная. В каждом регионе есть свои блюда, иногда их готовят и в других частях страны, а иногда — нет. В качестве примеров можно привести сванскую лепешку кубдари — аналог хачапури, только с начинкой из рубленного мяса со специями. Такие приготавливают не только в горах Сванетии, но и в Тбилиси, и на юге страны. Но аджарское блюдо борано — сыр, жаренный в сливочном масле, — за пределами Аджарии почти не делают. Имеретинский (открытый), мегрельский (закрытый) и аджарский (лодочка с яйцом) хачапури тоже можно попробовать где угодно. А вот месхетинский хачапури из слоеного теста подают только в Месхетии. Есть и еще более локальные блюда, такие, как сурамский хлеб. Эти сладкие лепешки с медовым вкусом выпекают только в поселке Сурами на одноименном перевале. Зато ими торгует почти вся деревня: деревянные постройки с печками внутри стоят прямо у дороги возле каждого дома.

рии — больше двух тысяч лет назад. Остатки систем, состоящих из древних глиняных труб, в Грузии находят тут и там. Интересно и другое: часть этих систем имеют более-менее современные аналоги, действующие и поныне. То есть системы чугунных труб, трубочек, шлангов и прочих водоводов, проведенных от подходящего ручья или речушки, так же, как и две тысячи лет назад, снабжают водой грузинские дома, мельницы и огороды. Самотеком и совершенно бесплатно. А привычный нам водопровод со счетчиками оплаты есть только в крупных грузинских городах и поселках, но тоже не везде. С канализацией примерно такая же история. В горных районах не принято рыть отхожие ямы, сток деревенского туалета обычно просто направляется ниже по склону, откуда смывается обильными осадками и впитывается в землю.

— Но это же негигиенично! — возмущаюсь я.

— А что такого? — не понимает мой спутник. — Вот коровы же ходят везде, и ничего.

Я смотрю вверх белого капота внедорожника на небольшое стадо, как ни в чем не бывало расположившееся на дороге, и спешу перевести разговор на другие темы.

Вот, к примеру, грузинские фамилии и имена. Оказывается, грузины могут по фамилии довольно точно опреде-

ТОЛЬКО УСЛЫШИШЬ GRAND CHEROKEE — И УЖЕ РИСУЕТСЯ ОБРАЗ: ЧТО-ТО МОЩНОЕ, БОЛЬШОЕ И СОЛИДНОЕ

лить, из каких мест родом человек. Как мы определяем по названию модели автомобиля его качества: скажут Cherokee — и сразу рисуется образ настоящего, правильного внедорожника с блокировками и понижайкой; услышишь Grand Cherokee — и уже образ другой, что-то мощное, большое и солидное. Ну а если речь заходит о Wrangler, понятно, что говорят о настоящем внедорожном монстре, для которого почти нет преград.

Также примерно у грузин с фамилиями. Говоришь: «Я знаю Нодари Абашидзе». А тебе отвечают, что это аджарский парень, сразу ясно. А иногда и точнее можно сказать, потому что, к примеру, все Кокколадзе родом из деревни Кокколет, что высоко на северном склоне ущелья Мачахела. Эли Квирквелия, с которой я учился, — мегрелка. А Миша Инашвили, скорее всего, родом из Кахетии.

Я спрашиваю своего спутника, откуда происходит его фамилия. Но это, оказывается, нельзя точно определить. Потому что «бери» — это по-русски монах, а фамилия Беридзе — по-наше-

му Монахов, то есть человек, выросший в монастыре или при монастыре. А еще это самая распространенная фамилия в Грузии, ее носят почти тридцать тысяч человек.

БОЛЬШОЙ ГРУЗИНСКИЙ ИНФОРМАТОРИИ

Талант жителей Грузии задать за несколько минут тысячу вопросов и добиться на них ответов, достоин, на мой взгляд, полезного применения. Выслушав от очередного заправщика «За сколько брал? А где? А сам откуда? А когда приехал?», я говорю своему попутчику, что всех без исключения грузин можно брать на работу донзавателями, они непременно добьются на этом поприще успеха.

— Почему сразу донзавателями? — удивляется Гио. — Просто людям интересно.

Если верить его словам, земляки сохраняют искреннее любопытство с детства до глубокой старости. Новый человек, новый автомобиль, а уж тем более новый человек на новом автомобиле

всегда воспринимается как нечто интересное, любопытное, отсюда и вопросы.

— И не думай, что у них твои ответы в одно ухо влетели, а в другое вылетели, — продолжает Гио, — они все запомнят и другим расскажут при случае.

Как я понял, речь идет об огромной базе полезных и бесполезных знаний, передающихся из уст в уста. И эта база, как Большой Всепланетный Информаторий братьев Стругацких, постоянно пополняется информацией и постоянно информацию выдает. При этом интерфейсом и хранителем всей информации является все без исключения население Грузии. Например, можно подойти к любому знакомому или даже незнакомому грузину и спросить у него, к примеру, кто такой Вахтанг Горгасали, как устроен акваланг или зачем собирать туту, если она уже осыпалась. Если грузин сам не будет знать правильного ответа, он позвонит знакомому или родственнику, если и тот не будет знать — позвонят еще кому-нибудь. В итоге вам сообщат, что Вахтанг Горгасали — это первый царь, правивший Грузией в V—VI веках; аквалангом называют прибор, позволяющий ныряльщику дышать под давлением, равным давлению воды на глубине; а туту стоит собирать даже с земли, потому что она богата сахаром и из нее получается замечательный самогон.

Поняв, как организован грузинский информационный обмен, я уже безо всякого раздражения рассказывал продавцам сладких лепешек в Сурами о главном новшестве Jeep Wrangler 2019-го модельного года: теперь по любому покрытию на самом серьезном внедорожнике Jeep можно ездить как на кроссовере, забыв про подключение мостов, просто поставив селектор выбора режимов трансмиссии в положение «4H AUTO». Если окажетесь в тех краях, проверьте, хорошо ли разошлась информация. J



FAMILY JEEP



ЧТО ПОСМОТРЕТЬ В ГРУЗИИ?

ПУТЕШЕСТВИЕ ПО РЕСПУБЛИКЕ НА ДЖИПАХ

ГРУЗИЯ НЕИЗМЕННО ПРЕКРАСНА ВНЕ ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПОЛИТИЧЕСКИХ, ЭКОНОМИЧЕСКИХ И ПРОЧИХ ПОТЯСЕНИЙ. А ИЗ ОКОН АВТОМОБИЛЕЙ МОДЕЛЬНОЙ ЛИНЕЙКИ JEEP ПРЕКРАСНА ВДВОЙНЕ.

Илья Фишер



4r.ru
июнь 2019

Ничего особенного, казалось бы, в Грузии нет, хотя мы и привыкли восхищаться местным гостеприимством, вином и природой. Минералка из Боржоми приятна на вкус лишь в бутылкованном виде. Кухня хороша, но для неподготовленного желудка опасна излишествами. Вино встречается, мягко говоря, разное. Без специалиста найти действительно удачное сложно...

Но почему каждый визит в Грузию — праздник? Неужели из-за людей, которые с необычайным трепетом несут любовь к родной истории, природе и обычаям?

Очередной праздник устроила марка Jeep, на автомобилях которой мы и проделали почитай 500 км по дорогам



Хертвиси — одна из старейших крепостей Грузии. Нынче она удачно восстановлена. А до знаменитого Телави отсюда всего 45 км.



Главное достоинство линейки Jeep на сегодня нам видится в обилии модификаций почти у каждой модели.





Боржоми раскинулся вдоль реки Куры в живописной долине на высоте до 850 метров над уровнем моря.



Вид на современный Батуми.



Вардзия – памятник времен царицы Тамары, а то и еще более ранних. Говорят, некогда в горе могли прятаться от набегов до 50 тыс. человек.

и бездорожьям горной республики. Попробовали все модели за исключением малютки Renegade, который нынче переживает смену поколений. Вообще, нынешняя линейка Jeep на редкость органична. Тут вам и четкая логика, и стиль, в меру роскоши и здоровая доля куража в лице того же Wrangler Rubicon.

У бренда нет хвостов, которые следовало бы отсечь, да и с репутацией на вторичном рынке тоже полный порядок. А чего ему не хватает для наращивания продаж в России, так это конкурентных цен, которые невозможно предложить без хотя бы минимальной локализации производства.

В Батуми из России летают несколько авиакомпаний. А наш маршрут по карте Грузии оказался кольцевым: из Батуми на север к Потю, далее на восток к Кутаиси, через Сурамский перевал к Хашури. Затем сворачиваем с трассы на юг в Боржоми, указателей хватает. Здесь можно переночевать и дальше через Ахалцихе, где тоже есть что посмотреть, следуем к Хуло — на перевал Гедердзи — через Хуло, Кеда и снова в Батуми. Увы, маршрут минует Тбилиси. Впрочем, столица заслуживает отдельной поездки.

В Грузии масса новых отелей и апартаментов, заказать номер не сложно через привычные системы бронирования. По опыту некоторых туристов, бронь в Грузии не означает, что вас будет ждать именно то жилье, что вы заказали, и в нужные вам даты. Кавказ...

БОРЖОМИ

Первый день, путь из Батуми в Боржоми, который по большей части проходил по шоссе, удивил невероятным количеством полиции. Стражи порядка повсеместно, и даже один из наших экипажей попался за неаккуратный проезд ж/д переезда. Видите ли, притормозили не слишком отчетливо.

Впрочем, необходимость безостановочно соблюдать правила не помешала получить удовольствие от Jeep Compass. Кроссовер компетентен на трассе и не спасовал в горах. Ему бы ценник подрезать тысяч на 300, и продажи пошли бы полным ходом. Сейчас на рынке таких машин днем с огнем не сыщешь: добротный салон, надежный атмосферный мотор 2.4, автомат и собственная — оригинальная — система полного привода.

А между тем, минуя Потю и Кутаиси, добрались до знаменитого Боржоми. Здесь курорт, минералка и первые туристы. Кстати, грузины говорят, что по качеству воды Боржоми в Грузии — не лидер. Просто наиболее раскручен среди прочих источников, туриндустрия вокруг которых сегодня тоже активно формируется. Вечером были традиционные хачапури, хинкали, чача и много всего прочего. А на утро, оседлав красный Rubicon, мы двинулись в Монастырские пещеры Вардзии.

ПЕЩЕРЫ

Рукотворные пещеры впечатляют своими историей, размахом и трудом, который потребовался древним, чтобы их построить. И не случайно рукотворные пещеры считаются одним из главных «туристических авторитетов» Грузии, которые следует посетить обязательно, наравне с Мцхетой, Казбеги или Местией.

ПЕРЕВАЛ ГОДЕРДЗИ

А затем был длинный спурт по не самым хорошим, откровенно отвратительным дорогам и бездорожью через перевал Гедердзи обратно в Батуми. Для самого сложного участка Jeep Cherokee мы выбрали не случайно. Пожалуй, формально оставаясь кроссовером, сегодня это наиболее сбалансированный и универсальный вариант в модельной линейке для езды по любой местности.

И это при том, что в нашем распоряжении была городская версия,

лишенная внедорожной подготовки, как у модификации Trailhawk. Впрочем, 3,2-литровый V6 Pentastar, полноприводную трансмиссию (в нашем случае без «понижайки») и длинный список электронных чудес в помощь водителю тоже в карман не спрячешь.

Гравийные серпантины и броды эстет на шоссейных колесах R18 преодолел, ненавязчиво поигрывая крутящим моментом и местами уверенно потрескивая системами активной безопасности.

В очередной раз впечатлил и Wrangler, нынешнее поколение которого, оставаясь беспрецедентным «проходимцем», научилось беречь вестибулярный аппарат седоков и ездовой комфорт. Неожиданно к месту оказалась и его 2,0-литровая битурбочетверка с крутящим моментом в 400 Нм. Мотора, вопреки ожиданиям, внедорожнику хватает за глаза, чтобы оставаться донельзя брутальным и харизматичным. J

НЫНЕШНЯЯ ЛИНЕЙКА JEEP НА РЕДКОСТЬ ОРГАНИЧНА. ТУТ ВАМ И ЧЕТКАЯ ЛОГИКА, И СТИЛЬ, В МЕРУ РОСКОШИ И ЗДОРОВАЯ ДОЛЯ КУРАЖА В ЛИЦЕ ТОГО ЖЕ WRANGLER RUBICON.



ПОЧЕМУ НЕ СТОИТ ЕХАТЬ В ГРУЗИЮ НА ЛЕГКОВУШКЕ, ИЛИ КАК ЖЕЕЕР ПО ГОРАМ ЛАЗИЛ

«ЕСЛИ ВЫ ПРОДОЛЖИТЕ ЕХАТЬ ТАКИМ ТЕМПОМ, ДО БАЗЫ МЫ ДОБЕРЕМСЯ В ЛУЧШЕМ СЛУЧАЕ К 12 НОЧИ». ГОЛОС В РАЦИИ БЫЛ ХОЛОДЕН И НЕВОЗМУТИМ НАСТОЛЬКО ЖЕ, СКОЛЬ И ПЕЙЗАЖ ВОКРУГ. НЕСМОТЯ НА МОЛОДУЮ СОЧНОЗЕЛЕНУЮ ТРАВУ ВОКРУГ, ГРУЗИНСКИЙ ГОРНЫЙ ПЕРЕВАЛ ГОДЕРЗИ ДЫШАЛ НА НАС СОВСЕМ НЕ ВЕСЕННИМ ВОЗДУХОМ. МЕСТАМИ ЗДЕСЬ И В КОНЦЕ МАЯ ГРОМЗДЯТСЯ ГЛЫБЫ СНЕГА, БУДТО ВЫРОВНЕННЫЕ НАПИЛЬНИКОМ ВДОЛЬ КАМЕНИСТОЙ ДОРОГИ, А ТЕМПЕРАТУРА КОЛЕБЛЕТСЯ ОКОЛО +5 ГРАДУСОВ. НЕСМОТЯ НА ЭТО, ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ И ВЫБИРАТЬСЯ ИЗ ДОМАШНЕГО ТЕПЛА ВНЕДОРОЖНИКА ХОТЕЛОСЬ ЧЕРЕЗ 100 МЕТРОВ МАКСИМУМ — ЗА КАЖДЫМ ИЗГИБОМ СКАЛЬНОЙ ДОРОГИ ОТКРЫВАЕТСЯ ЗАВОРАЖИВАЮЩАЯ КАРТИНКА.

Руслан Антипов

RG RU



rg.ru
июнь 2019

Но моя сегодняшняя встреча с Грузией началась не с гор, а с приморского Батуми, разросшегося ввысь многоэтажными стеклянными башнями отелей и жилых комплексов, а также знакомства с пятью автомобилями Jeep. На Wrangler в двух модификациях, Cherokee, Grand Cherokee и Compass нам за пару дней предстояло одолеть маршрут чуть более чем в 500 километров — и это, как вы понимаете, совсем не те 500 км, которые можно в один присест проскочить где-нибудь между Москвой и Питером.

БАТУМИ — БОРЖОМИ

Перед стартом нас первым делом предупредили: не стоит расслабляться и слишком увлекаться боковыми видами — по правилам здесь ездят не всегда и не все. Так и получилось. Нас об-

гоняли по встречке на узкой городской улочке и тут же поворачивали на красный, вклинивались в сантиметрах от бампера на серпантине. Апофеозом стали обгоны в горах, когда с одной стороны скала, с другой пропасть, а навстречу несется лихой всадник и бесшабашно завершает свой маневр, едва не ударив тебе по фаре. Удивительно, что эти пируэты совершаются на открыто старых машинах, а то и на грузовиках. И без тени злости друг к другу. Просто так принято. Аварии, свидетелями страшных последствий которых мы тоже становились, заставляют останавливаться десятки мимо проезжающих водителей.

Ну а как же камеры, штрафы? Куда без них. Машин дорожной полиции — уйма. Нашему коллеге выписали штраф в размере около 1500 рублей только за то, что не полностью остановился перед знаком Stop. Это большие деньги для местного населения. Но даже угроза кошельку пока не в состоянии поборозить дорожный менталитет.

На этом фоне за рулем яркочерного Jeep Wrangler Unlimited Rubicon мое чувство опасности все-таки было немного притуплено. Брутальный внедорожник являет собой образец мощи, что уж говорить — его сила и спокойствие передавались и мне. При этом он гораздо лучше рулится и позволяет контролировать ситуацию на дороге, чем этот же автомобиль в предыдущем поколении.

Под капотом у Wrangler теперь — очень отзывчивый 2-литровый бензиновый турбомотор с крутящим моментом в 400 Нм и мощностью 272 л.с. В случае обгонов на ограниченном пространстве — просто находка, потому как «выстреливает» дай боже. И требует за это около 9 литров в смешанном режиме, по заявленным данным. У нас получилось чуть больше — но чистоту нашего эксперимента следует подвергнуть сомнению: дерганая езда по серпантинам и пересеченной местности, испытания внедорожных способностей, стоянки на холостых не могли не увеличить расход.

«Один автомобиль — две среды обитания». Так сегодня звучит девиз Jeep, и в Грузии нам напоминали о нем не единожды. Иными словами, владелец машины должен одинаково уверенно чувствовать себя и в городских условиях, и на бездорожье. Но если кроссоверы, те же Cherokee и Compass, адаптировались к городскому комфорту более-менее легко, то как быть с Wrangler? Опыт езды по Батуми показал, что и он движется в этом направлении семимильными шагами.

Нет, внешне и по духу это все тот же оригинал, носитель уникального дизайна легендарного Willys. Но без современных ноток в «четвертом» Wrangler не обошлось. А все усовершенствования направлены в первую очередь на повышение комфортности. Ну, например, двери стали легче — от-

крывать и закрывать их теперь куда проще. Крыша скинула в весе сразу на 20 процентов — ее по-прежнему можно снять, и сделать это теперь не так сложно, а еще можно натянуть опциональный мягкий верх. Ветровое стекло вновь можно опрокидывать вперед — фишка, берущая свои корни с самого первого Willys MA 1941 года. Но теперь на эту процедуру уйдет всего минут 5. Кроме того, наклон лобового стекла изменили с учетом аэродинамики.

Особо стоит отметить новое расположение кронштейна запасного колеса в задней части — его опустили на 300 мм. Благодаря этому улучшилась обзорность — раньше увидеть что-то в зеркало заднего вида было проблематично, и на это частенько пеняли Jeep.

Внутри тоже стало комфортней, тише, мягче. Грубая брусчатка на центральных улочках Батуми и ямы на выезде из города не столь сильно отстукивали по нашему экипажу, как могли бы, и разговору не мешали. На скорости за сотню километров в час, которую удалось развить на только что открытом двухполосном участке трассы, шума в салоне не особенно прибавилось, а управляемость снова порадовала.

Еще один фактор, работающих на повышение комфортности и в то же время сохранение внедорожных качеств «рангера», — новая 8-ступенчатая автоматическая коробка передач. Она обеспечивает плавное



В Боржоми нужно ехать не только для того, чтобы попробовать тот самый напиток, но и чтобы посетить термальные источники.



движение по дорогам общего назначения и оптимизирует мощность двигателя к езде по бездорожью.

А еще в четырехместном красном Wrangler Rubicon можно было почувствовать себя местной звездой. Внедорожник привлекает внимание. В Грузии это было особенно заметно. Уже в Батуми на его узких улочках мы перехватывали заинтересованные взгляды. В глубинке их стало вдвое больше. Местное население живет скромно и передвигается в основном на повывавших виды машинах. Здесь любят подержанные немецкие иномарки и полноприводные японки. Довольно часто встречаются на дорогах представители советского автопрома — «Нивы», УАЗы, даже вазовские «копейки». Их уважают не только за проходимость, но и за простоту в ремонте.

Пока мои друзья отоваривались где-то на полпути к Боржоми в магазинчике, в котором наконец-то принимали карточки, двое местных с телефонами в руках сновали вокруг заезжего кобоя. «Нечасто к нам такие машины приезжают, сфотографирую — детям покажу. Для наших горных дорог хороший транспорт, сразу видно», — вступил в разговор один из них.

Но мой пассаж о новой системе подключаемого полного привода под названием Rock-Trac, двухступенчатой раздатке и усиленных мостах, кажется, пропустил мимо ушей, продолжив любоваться внешними характеристиками.

«Красивая машина, сильная. А я служил в Москве. Скучаю по ней», — заочно продолжил этот разговор мужчина лет 50 на серпантине при подъезде к родине знаменитой минералки. Впрочем, тут же переключился на политику и перспективы российско-украинских отношений.

БОРЖОМИ — ВАРДЗИЯ — ХУЛО — БАТУМИ

В Боржоми нужно ехать не только для того, чтобы попробовать тот самый напиток. В бутылках он, кстати, вкуснее, чем в открытом источнике — там вода теплая и более соленая. Если же пройти по парку около четырех километров, можно увидеть, во-первых, семь мостиков, установленных здесь еще при Романовых, а во-вторых, термальные источники. Искупаться в серных ваннах обойдется в 5 лари (около 125 рублей). Лучше всего это делать ранним утром, когда на улице еще прохладно — после теплой воды приятно остыть на свежем воздухе.

Есть одна легенда, которую за время этой поездки удалось услышать не единожды. Якобы Бог раздал зем-

ной версии Trailhawk. На нем, так же как и на Wrangler, можно не только любоваться боковыми видами. Он хорош на асфальте, но позволяет большее — например, спуститься к бегущей реке и даже заехать в нее для крутых фотографий. А затем столь же легко взобраться на обрыв — достаточно поиграть шайбой, где выбираются режимы движения. В нашем случае езда по каменной поверхности подошла как нельзя лучше.

Ну а в Батуми мы возвращались по самому короткому и сложному маршруту — через Ахалцихе и Хуло, и ах — какой это был маршрут.

Трансаджарская трасса — бесспорно, одна из самых живописных дорог в мире. Ее пересекают водопады, вокруг громоздятся хвойные леса, исполинские скалы, дома и мечети из железных ли-

последний, самый крупный из водопадов — и в итоге сделал это с разгона, едва не лишившись выхлопной трубы. У Grand Cherokee с «умной» системой полного привода таких проблем не возникло — эту преграду он взял степенно и важно, даже не замочив колес. Несколько минутами ранее то же самое проделали Jeep Compass и Cherokee из нашей же команды. А на спусках мы даже немного подержали, закладывая крутые виражи — подвеска и тормоза позволяют.

Наш «внедорожный» Grand Cherokee был оснащен 286-сильным двигателем Pentastar объемом 3,6 литра. Помимо прочего он примечателен тем, что установленная здесь система управления подъемом впускных клапанов позволяет увеличить мощность мотора на высоких оборотах.

«ОДИН АВТОМОБИЛЬ — ДВЕ СРЕДЫ ОБИТАНИЯ». ТАК СЕГОДНЯ ЗВУЧИТ ДЕВИЗ ЖЕЕР, И В ГРУЗИИ НАМ НАПОМИНАЛИ О НЕМ НЕ ЕДИНОЖДЫ. ИНЫМИ СЛОВАМИ, ВЛАДЕЛЕЦ МАШИНЫ ДОЛЖЕН ОДИНАКОВО УВЕРЕННО ЧУВСТВОВАТЬ СЕБЯ И В ГОРОДСКИХ УСЛОВИЯХ, И НА БЕЗДОРОЖЬЕ.

ли всем народам на планете, а народ грузин опоздал. И тогда Господь отдал им тот райский уголок, который сначала оставил себе.

Природа здесь действительно сводит с ума. На пути к знаменитому на весь мир пещерному городу Вардзия, построенному в отвесной скале еще в XIII-XIII веках, дорога петляет вдоль горных речушек, огибает древние горные крепости, взбирается наверх и... — альпийские пейзажи отдыхают.

На этом отрезке пути мы — за рулем Jeep Grand Cherokee в самой вне-

стов, чуть поодаль сверкают снежные острокви, а под ногами стелется туман.

Но на легковом автомобиле сюда лучше не соваться. Асфальт сопровождает вас только первые 30 километров после Ахалцихе, дальше начинается полнейшее бездорожье. Участки с крупными камнями проскочить еще, может, удастся, но водяные броды, глубокие ямы и грязевые каши на резких спусках и поворотах грозят авантюристам серьезными проблемами. Даже популярный японский кроссовер впереди нас не сходу решился штурмовать

Свои способности движок проявил на серпантине, неистово разгоняясь и распугивая соседей. У этого Jeep чуткая педаль газа, быстрые отклики и незаметный восьмиступенчатый «автомат».

Если в целом — то и Grand Cherokee, и Wrangler идеально подходят для дальних путешествий, и даже для самых смелых. А Грузия — бесспорно, очень интересный вариант для автопутешествия. Но дороги тут в силу разных причин — разные. И к этому нужно быть готовыми. J



FAMILY JEEP



ЖЕЕР И САКАРТВЕЛО: ОБНОВЛЕННЫЕ РОССИЙСКИЕ ДЖИПЫ И ГРУЗИНСКАЯ КРУГОСВЕТКА

НЕДАВНИЕ СОБЫТИЯ В ГРУЗИИ ОДНО МРАЧНЕЕ ДРУГОГО, НО, ПРОЕХАВ ПО ДОРОГАМ ИМЕРЕТИИ, АДЖАРСКИМ ПЕРЕВАЛАМ И ЧЕРНОМОРСКОМУ ПОБЕРЕЖЬЮ ЗА РУЛЕМ АВТОМОБИЛЕЙ ЖЕЕР С РОССИЙСКИМИ НОМЕРАМИ, Я НЕ ЗАМЕТИЛ НИ ЕДИНОГО КОСОГО ВЗГЛЯДА. ДОКЛАДЫВАЮ ОБСТАНОВКУ: ШЕРОКЕЕ ОБНОВИЛСЯ, COMPASS СТАЛ МОДУЛЬНЫМ, WRANGLER ПЕРЕНЕС ОПЕРАЦИЮ НА СЕРДЦЕ, А ГРУЗИЯ...

Константин Сорокин



autoreview.ru
№14–15 2019

Грузия по-прежнему солнечная, вкусная и гостеприимная. А кольцевой маршрут от Батуми до Батуми через Кобулету, Кутаиси, Боржоми, Вардзию и Ахалцихе, быть может, и не такой длинный, как грузинский тост, но очень популярный. Потому что включает в себя скоростные шоссе, обычные дороги, пылящие грунтовки, броды и непредсказуемые горные перевалы с их постоянными погодными сюрпризами.

Новых автомобилей Jeep я в Грузии не встречал. Да и мы эту марку чуть было не потеряли. В 2015-м российские продажи рухнули в четыре раза, годом позже снизились еще вдвое — и единственной моделью, на которую в кризисный период сохранялся более-менее стабильный спрос, оказался уже порядком устаревший Grand Cherokee (в прошлом году этих машин у нас продали около тысячи штук). Патовую ситуацию компа-

ния Fiat Chrysler Automobiles хочет переломить ставкой ва-банк, выведя на российский рынок всю модельную линейку американских автомобилей.

Jeep Cherokee с индексом KL американцы создавали в альянсе с концерном Fiat — и неудачно: провал едва ли не на всех рынках. Теперь Cherokee перенес косметическую операцию. Подсев на легкие сплавы, он скинул вес, раздобыл багажник, получил светодиодную оптику и догнал конкурентов по мультимедийному оснащению. Настоящему индейцу всегда везде ништяк? Дудки! Вспомнив экспедицию Авторевю с участием Cherokee прошлого поколения, который вытряс из меня душу на алтайских дорогах, я дал себе зарок, что за руль этой машины сяду только на асфальтовом участке, — хватит тестов на выносливость позвоночника.



Выехал на грузинский «автобан», закайфовал от ездового и акустического комфорта, поигрался с «мультимедией», однако озадачился странной работой «автомата» — кто здесь к кому адаптируется? У коробки передач девять ступеней, но, чтобы заставить трансмиссию уйти с прямой пятой передачи в овердрайв, приходилось долго «пилить», еле касаясь ногой акселератора. И это на машине с V-образной бензиновой «шестеркой»!

Как же коробка будет вести себя в тандеме с налогововыгодным четырехцилиндровым бензиновым двигателем 2.4, который тоже предлагается в России?

Все-таки решившись съехать на грунт, я облегченно выдохнул: подвеска у нынешнего автомобиля стала работать радикально лучше — во всех отношениях. Но внешность итальянского Cherokee у меня по-прежнему вызывает зубную боль, а цена от 2,7 млн



Салон обновленного Cherokee отличается эргономически правильным сочетанием аппаратных и «виртуальных» органов управления. У внедорожной системы Selec-Terrain есть режим Auto, здорово выручающий неопытных водителей. А полный привод может быть с демультпликатором и жесткой блокировкой заднего дифференциала.



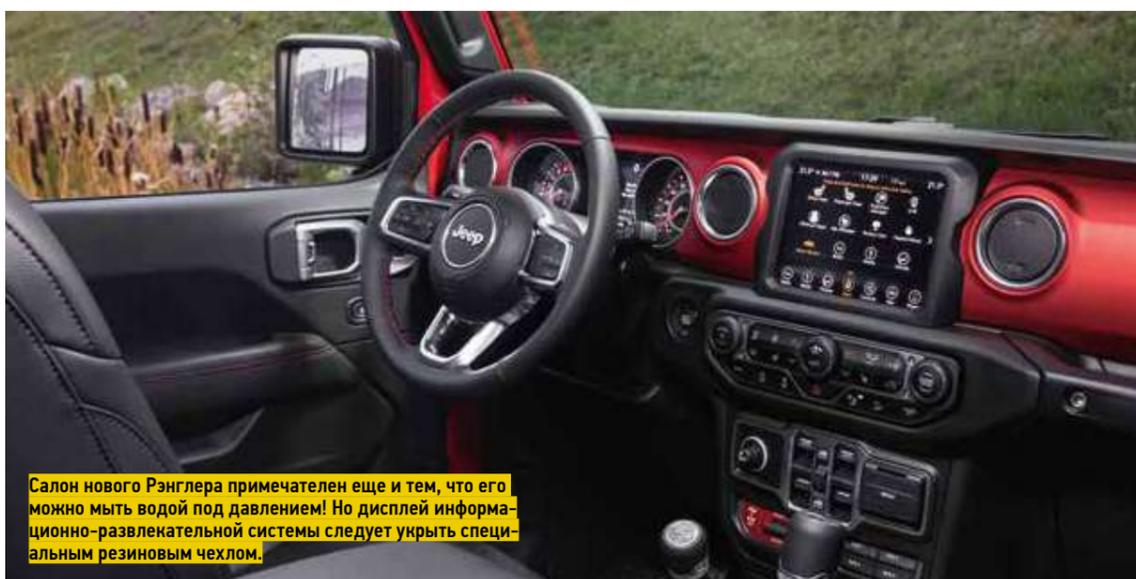
У Компаса тоже есть внедорожная система Selec-Terrain, а трансмиссии этой машины отличаются друг от друга наличием или отсутствием «виртуального» демультипликатора, эмулирующего понижающую передачу



Багажник Компаса слегка зажат колесными арками, но упрекнуть его в скромных размерах сложно. Да и погрузочная высота невелика.



Интерьер Jeep Compass.



Салон нового Рэнглера примечателен еще и тем, что его можно мыть водой под давлением! Но дисплей информационно-развлекательной системы следует укрыть специальным резиновым чехлом.

У Рэнглера два типа кузова (двух- и четырехдверный) и два типа полного привода (с обычной и удвоенной внедорожной редукцией). Схем распределения крутящего момента три: одна с жесткими межколесными блокировками (Wrangler Rubicon), вторая с задним дифференциалом повышенного трения (Wrangler Sahara), а третья — с осевым дифференциалом (Wrangler Sport). Чтобы улучшить обзорность назад, кронштейн крепления запасного колеса опустили на 300 мм.



рублей усиливает ее так, что терпеть невозможно.

Новый Jeep Compass, который построен на модульной платформе FCA Small Wide, по разбитым дорогам движется ничуть не хуже. Подъехав к перевалу Годердзи, который мне доводилось преодолевать на разных машинах, я готовился к очередной вибрации на организм, но даже при ошибках с выбором скорости Compass не трепал вестибулярный аппарат и не допускал пробоев подвески. А еще здесь стало удобнее сидеть (кресла хороши едва ли не по всем параметрам) и управлять тягой — девятиступенчатый «автомат» работает вообще без нареканий. В компании FCA эту машину позиционируют как уменьшенную копию модели Grand Cherokee — и, на мой взгляд, делают это напрасно. Будь у Компаса свое лицо и визуальная изюминка, глядишь, и покупательский интерес к автомобилю повысился бы. Тем более что есть возможность купить машину с эмулятором пониженной передачи и электронными системами, позволяющими кратковременно передать на любое из колес автомобиля весь крутящий момент.

Двигатель у российского Компаса один, объемом 2,4 литра, однако с разной отдачей — 175 л. с. или 150 л. с. Но поскольку ценник, прямо скажем, великоват (от 2 млн 149 тысяч рублей), а репутации пока нет и в поми-

не, маркетологам марки придется потрудиться. Путь для привлечения покупателей видится единственный — серьезные и убедительные тест-драйвы. В Москве для этого есть специальная внедорожная зона Jeep Territory, ну а региональным дилерам я бы посоветовал накатать свой маршрут с показательным офроудом.

Новый Jeep Wrangler — вах! — красавчик, да? И пусть он все такой же компоновочно-бестолковый и совсем непрактичный, но головы окружающим сворачивает на раз — в горной Грузии за рулем этого автомобиля я чувствовал себя главным джигитом. Тронувшись с места, сразу понял, что подвеску на обновленной машине не меняли: брыкается, трясет, прыгает... Однако на рычаге управления трансмиссией появился значок «4H Auto», и этот режим снимает всю головную боль при езде по скользким покрытиям — правильное решение!

Под капотом случилась кубатурная революция: бензиновый турбомотор рабочим объемом два литра развивает 272 л. с. У него непосредственный впрыск топлива (следите за качеством бензина!), двухвальное газораспределение с независимой схемой, система рециркуляции отработавших газов, двухспиральный нагнетатель и второй контур охлаждения, который обслуживает интеркулер, дроссельную заслонку и турбину, позволяя обходиться без турботаймера. Работает даунсайзинговый двига-

НОВЫЙ JEEP WRANGLER — ВАХ! — КРАСАВЧИК, ДА? В ГОРНОЙ ГРУЗИИ ЗА РУЛЕМ ЭТОГО АВТОМОБИЛЯ Я ЧУВСТВОВАЛ СЕБЯ ГЛАВНЫМ ДЖИГИТОМ.

тель в паре с восьмиступенчатой автоматической коробкой передач. По тяговой вооруженности нет ни единой претензии, но любое воздействие на акселератор теперь сопровождается сменой передач: чуть нажал — коробка тут же переключается «вниз», отпустил — переходит на «верхний» диапазон. На асфальте этого не замечаешь. Но когда, включив понижайку, я внагл полез в скользкий грунтовый подъем с боковым уклоном, трансмиссионные рывки при переключениях вызвали неприятную, а в таких условиях еще и вредную пробуксовку колес. Двухлитровый мотор очень тихий (до 3000 об/мин его не слышно вовсе), а основной шум в Рэнглере, как и раньше, исходит от шин и передних стоек кузова. Из прочего негатива отмечу слабоватые тормоза (по эффективности они заметно уступают и Компасу, и Cherokee) и непривычно расположенный педальный узел, сильно смещенный в левую сторону.

Но какая здесь эстетика... Сочетание мультимедийного тачскри-

на и механического рычага управления трансмиссией — это фьюжн или винтажный модерн? Иконка Виллиса на селекторе «автомата» — ностальжи. А тумблеры на центральной консоли словно телепортировались из золотой эпохи аналогового радио. Я специально заглушил машину, чтобы поиграться с выключалками, и едва не прослезился от умиления. На таких интерьерах надо воспитывать молодых эргономистов, студентов художественных вузов и будущих дизайнеров.

Российские цены на Jeep Wrangler 2019 модельного года — от 3 млн 400 тысяч рублей за короткобазную версию Sport и до 4 млн 200 тысяч за Rubicon Unlimited*. Дорого. Но у Рэнглера есть младший брат Jeep Renegade, который вот-вот должен появиться на рынке в новом обличье. По слухам, тест-драйв этой машины состоится ближе к осени. Вот только в Грузию, скорее всего, мы уже на нем не поедим. J

* Цены действительны на момент публикации.



САМП ЖЕЕР: КОГДА В ОДНОМ МЕСТЕ СОБИРАЮТСЯ САМЫЕ КРУТЫЕ

КАЖДЫЙ ГОД В ЕВРОПЕ ПРОХОДИТ БОЛЬШОЙ СЛЕТ ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВТОМОБИЛЕЙ ЛЕГЕНДАРНОЙ МАРКИ ЖЕЕР, КОТОРЫЙ СОБИРАЕТ ТЫСЯЧИ НЕРАВНОДУШНЫХ ЛЮБИТЕЛЕЙ НАСТОЯЩЕГО БЕЗДОРОЖЬЯ. В ЭТОТ РАЗ МЕРОПРИЯТИЕ СОСТОЯЛОСЬ В СЕВЕРНОЙ ЧАСТИ ИТАЛИИ, В ГОРОДЕ САН-МАТИНО-ДИ-КАСТРОЦЦА. КОРРЕСПОНДЕНТ CAR.RU ОТПРАВИЛСЯ В ДОЛОМИТОВЫЕ АЛЬПЫ, ЧТОБЫ ПОБЛИЖЕ ПОЗНАКОМИТЬСЯ КАК С НОВЫМИ МОДЕЛЯМИ ЖЕЕР, ТАК И С РАРИТЕТНЫМИ И ТЮНИНГОВАННЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ АМЕРИКАНСКОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ.

Андрей Шрайб



car.ru
июль 2019

В аэропорту Марко Поло нас ждал невероятный Jeep Grand Cherokee TrackHawk. Это внедорожник, под капотом у которого расположен компрессорный двигатель от «бешенного» семейства автомобилей Dodge Hellcat объемом 6,2л.с. Мотор выдает 710 л. с. и крутящий момент 868 Нм. Тяжелый автомобиль словно пушечное ядро выстреливает с места до 100 км/ч всего за 3,5 с, а 200 км/ч набирает менее, чем за 14 секунд. И вот на этом «демо-не» нам предстояло добраться до Сан-Мартино-ди-Кастроцца, стараясь никого не покалечить по дороге. Как специально, организаторы Camp Jeep проложили маршрут тест-драйва в объезд скоростных магистралей. В итоге, нам пришлось украдкой пробираться через многочисленные населенные пункты со светофорами, пешеходными переходами и просто медленным трафиком.

Быстро ехать возможности не было даже за городом, ведь стоило только прикоснуться к педали газа, как следующие за нами малолитражки, вроде Fiat Panda или Lancia Ypsilon, буквально «разлетались» с дороги, оглушенные звуком сдвоенной выхлопной системы Jeep Grand Cherokee TrackHawk.

Удивительно, но этот автомобиль можно совершенно официально купить в России. Стать владельцем одного из самых быстрых серийных внедорожников, который на прямой обставляет Bentley Bentayga, Tesla Model X и Mercedes-AMG GLC 63 можно всего за 9,7 млн рублей. Причем это будет многофункциональный автомобиль с высокой посадкой, комфортабельным 5-местным салоном и огромным багажником. Близкие по динамике итальянские или немецкие 2-местные суперкары с клиренсом 10 см и зубодробительно жесткой подвеской никогда не приблизятся к Jeep Grand Cherokee TrackHawk по комфорту и универсальности.

Когда мы на очень быстром автомобиле, двигаясь по очень медленным дорогам, добрались до места назначения, то оказались в настоящем раю. В раю владельцев Jeep. На открытой площадке в окружении гор и альпийских хвойных лесов стояли сотни внедорожников — тюнинговые «монстры», ретро-модели, серийные

машины и главная звезда фестиваля — новый пикап Jeep Gladiator. Именно к среднеразмерному пикапу было приковано всеобщее внимание, и мы обязательно расскажем об этом автомобиле в следующих материалах. Напомним, что в конце прошлого года мы уже делали репортаж с премьеры Jeep Gladiator, которая состоялась

на международном автосалоне в Лос-Анджелесе.

А пока давайте познакомимся с наиболее интересными автомобилями Camp Jeep 2019 года.

По статистике более 90% всех новых Jeep Wrangler тюнингуются своими владельцами не менее, чем на 1000 американских долларов. Хотя, казалось бы,





НО САМЫЙ ЛЮБОПЫТНЫЙ ОБЪЕКТ — ЭТО ГРИЛЬ ПОД КАПОТОМ РЕТРО-АВТОМОБИЛЯ ЖЕЕР С. ЛЮБОЙ ЖЕЛАЮЩИЙ МОГ «ПО-АМЕРИКАНСКИ» ПРИГОТОВИТЬ СЕБЕ МЯСО, ВОСПОЛЬЗОВАВШИСЬ ТАКИМ МАНГАЛОМ.

зачем улучшать и без того идеальный внедорожник. Но как известно, нет предела совершенству. Именно поэтому, в погоне за этим самым совершенством, компания Jeep время от времени выпускает специальные версии своих внедорожников. Один из таких автомобилей как раз был представлен на Camp Jeep 2019.

Знакомьтесь — Jeep Wrangler Rubicon 1941. Автомобиль построен на базе модели Wrangler Rubicon. Спецверсия отличается лифтом подвески на 51 мм, шноркелем, усиленными подножками, фирменным желтым цветом Hella Yella и некоторыми деталями из каталога Jeep Performance Parts. Всего таких автомобилей будет выпущено 1941 штука. Быстрее вставайте в очередь!

Кстати, новое поколение Jeep Wrangler продается и в России. В нашей стране доступны 3- и 5-дверные версии культового внедорожника в ком-

плекциях Sport, Sahara и Rubicon. Стоимость начальной версии Sport начинается от 3,5 млн рублей, а ультимативный Jeep Wrangler Rubicon стоит уже 4,1 млн рублей. Автомобиль комплектуется 2-литровым турбированным бензиновым двигателем мощностью 272 л. с. и 8-ступенчатой автоматической коробкой передач.

Этот компактный 3-дверный внедорожник 1970 года выпуска был создан не для покорения бездорожья, а для активного отдыха, как сейчас говорят, для «чиллинга» по дороге вдоль океана с редкими выездами на пляж. Обратите внимание на шины — чисто шоссейный профиль.

Всего было выпущено менее, чем 250 штук таких машин. Автомобиль оснащался 3,7-литровым бензиновым двигателем V6 от Buick, а коробка передач — 3-ступенчатая автоматическая трансмиссия. Но технические характеристики этого внедорожника неиз-

бежно отходят на задний план, глядя на то, как здорово выглядит этот Jeep Chief CJ5 Renegade.

Обратите внимание на фирменную решетку радиатора, где крайние прорези огибают круглые фары, как на Jeep Wrangler текущего поколения. А если быть более точным, то скорее стиль современного Wrangler подтянули под классику 70-х годов, а не наоборот.

Этот уникальный автомобиль будет выделяться на фоне любой компании — армейский Jeep M715, построенный на базе гражданского Jeep Gladiator. Даже на фоне подготовленных Jeep Wrangler, M715 выглядит как ньюфаундленд на фоне померанского шпица. По сути, это легкий грузовик грузоподъемностью 1,25 тонны, который предназначался для нужд армии США.

Характерной внешней особенностью Jeep M715, которая отличает этот авто-

мобиль, является массивная передняя часть с обратным наклоном, как у акулы, а также лобовое стекло, установленное под прямым углом.

Кроме автомобилей, на фестивале Camp Jeep были также представлены и различные — скамейки, лавочки, кресла в самом неожиданном исполнении. Даже поилки для собак были стилизованы под фирменную решетку радиатора Jeep.

Но самый любопытный объект — это гриль под капотом ретро-автомобиля Jeep CJ. Любопытно, что любой желающий мог «по-американски» приготовить себе мясо, воспользовавшись таким необычным мангалом. Согласитесь, очень оригинальное решение!

Пожарив стейки, мы отправились изучать новый пикап Jeep Gladiator, европейские продажи которого уже не за горами. Кстати, в США Gladiator уже доступен для покупки по цене от 35 тысяч американских долларов. J



ВОЗВРАЩЕНИЕ ГЛАДИАТОРА: НАСЛЕДНИК ПЕРВЫХ ДЖИПОВ НЕ ПОСРАМИЛ ПРАДЕДОВ

МАРКА JEEP ПОДАРИЛА СВОЕ ИМЯ ЦЕЛОМУ КЛАССУ АВТОМОБИЛЕЙ; МОЖНО БЕЗ ПРЕУВЕЛИЧЕНИЯ СКАЗАТЬ, ЧТО ЭТО НЕ БРЕНД, А НАСТОЯЩАЯ ЛЕГЕНДА. ПОЭТОМУ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ПРИГЛАШЕНИЯ НА ЕЖЕГОДНЫЙ СЛЕТ ЛЮБИТЕЛЕЙ НАСТОЯЩИХ ДЖИПОВ, БЕЗ КАВЫЧЕК, БЫЛО ПРОСТО НЕВОЗМОЖНО. КОРРЕСПОНДЕНТ «ИЗВЕСТИЙ» ПОСЕТИЛ САМП JEEP В ИТАЛЬЯНСКИХ АЛЬПАХ И ПРОКАТИЛСЯ ПО ГОРНЫМ ПРОСЕЛКАМ ВМЕСТЕ С ФАНАТАМИ WRANGLER, ПОЗНАКОМИЛСЯ С ПИКАПОМ GLADIATOR, А ТАКЖЕ ОЦЕНИЛ НОВЫЙ GRAND CHEROKEE S.

Евгений Багдасаров

ИЗВЕСТИЯ iz



iz.ru
август 2019

ПОХИЩЕНИЕ ЕВРОПЫ

Марка Jeep, еще недавно считавшаяся в Европе американской экзотикой, показывает рекорды продаж и начинает теснить Land Rover. У европейцев свой взгляд на Jeep — они предпочитают не Grand Cherokee, а маленький Compass.

Есть то, что объединяет джиповодов по всему миру — любовь к приключениям. И желательна на самой внедорожной модели — на «Рэнглере». Camp Jeep придуман как раз для этого, для таких слетов стараются выбирать самые живописные места Европы. В этот раз выбор пал на Сан-Мартино-ди-Кастроцца в итальянских Альпах.

«Рэнглеры» в самом невероятном внедорожном тюнинге и в самых невероятных цветах доминируют на Camp Jeep. Одни уезжают покорять горные перевалы, другие возвращаются — радостные, с заляпанными грязью кузовами. Мы тоже поддались соблазну и взяли новый Wrangler — короткий, с мягким верхом и дизельным мотором.

РЭНГОМ ПОВЫШЕ

Wrangler — из последних настоящих внедорожников, автомобиль с невероятной харизмой. Единственная в своем роде машина-трансформер, сделанная как будто из конструктора Lego. Можно снять двери, разобрать половину крыши, откинуть лобовое стекло на капот. Поставить вместо жесткого верха мягкий — или вообще остаться под открытым небом.

Раньше поездка на Wrangler по асфальту была мучением — быстрее бы добраться туда, где дорог нет, и где тесный и неважно стоящий на прямой автомобиль докажет, что его купили не зря. Новый Wrangler пусть и сохранил неразрезные мосты, едет по серпантину вполне сносно. А салон теперь и вовсе выглядит шикарно — даже будет жалко мыть из шланга. Прощайте, покатушки без дверей.

А вот и почти вертикальный подъем вверх по раскисшему черному грунту. Хорошо я заранее включил понижайку, теперь главное — не сбавлять ход до самой вершины. А где же инструкторы, ограждения? На опасном повороте натянута желто-оранжевая лента, но разве она остановит машину, которую как раз потащило к краю.

Впрочем, дальше трасса пошла легче и стала ветвиться — для Trailhawk и Sahara попроще, для Rubicon и тюнигованных машин посложнее. На трассу



выезжают даже лупоглазые CJ и квадратные Cherokee первого поколения. Опыт водителей, естественно, разный, но здесь царит удивительное взаимопонимание. Никто не подгоняет новичка клаксоном, все терпеливо ждут, пока он боязливо преодолеет сложный участок.

Такая концентрация поклонников марки на одном небольшом поле — мечта для маркетологов. Поэтому Camp Jeep — лучшее место для того, чтобы показать новое. Например, серийный пикап Jeep Gladiator.

ПРАВИЛА ПИКАПА

Удивительно, но американская марка не выпускала пикапы с 1992 года. С одной стороны, этому есть объяснение. Последнюю такую модель — Jeep Comanche сняли с производства из-за низкого спроса, и корпорации Chrysler вполне хватало грузовичков Dodge. С другой стороны, нет ничего проще, чем конвертировать рамный Jeep Wrangler в пикап. Это, кстати, доказало придворное тюнинг-ателье Morag, выпустившее



В России Wrangler оснащается только двухлитровым бензиновым турбомотором мощностью 272 л.с. Цены начинаются от 3,5 млн рублей за короткую версию.



В России Grand Cherokee S Limited оценили в 3,8 млн рублей минимум. Столько стоит версия с 238-сильным мотором V6, за V8 под капотом придется заплатить 4,3 млн.

набор для переделки длиннобазного «Рэнглера».

Сам Jeep показал концепт Gladiator с полуторной кабиной еще в середине нулевых, но почему-то решил не запускать его в серию. Это сделал итальянский Fiat, купивший американскую Chrysler в 2014 году.

Gladiator практически дословно повторяет Wrangler — у него тот же салон, съемные двери, крыша. Чтобы соединить достаточно вместительный кузов и двухрядную кабину, колесную базу увеличили на полметра.

Получился в высшей степени стильный пикап, который тем не менее способен на подвиги. Никаких двухлитровых турбомоторов и упрощенных трансмиссий. Для «Гладиатора» предусмотрен только новый бензиновый V6 мощностью 285 л.с., а в следующем году — шестицилиндровый турбодизель. Полный привод — только с понижающей. Gladiator с дорожным просветом 282 мм проедет практически везде, а максимально возможная для него глубина брода — 70 см. Заявленная грузоподъемность — 726 кг, почти как у менее мощного пикапа УАЗ, зато американец способен тянуть прицеп массой почти 3,5 т. Чтобы улучшить охлаждение мотора в тяжелых условиях, прорези в решетке радиатора сделали шире.

В «Гладиаторе» множество практических опций, вроде фронтальной камеры

с омывателем, розетки в кузове и органайзере под задним сиденьем. Съемный бумбокс с Bluetooth намекает на то, что в жизни «Гладиатора» будут не только бои, но и отдых.

В России Gladiator появится в следующем году, и наличие у него мотора V6 вполне может стать поводом для покупки именно его, а не «Рэнглера» с без-

альтернативным турбомотором. Еще одна интересная новинка Jeep появится у нас раньше.

САЛОН-ВАГОН

Jeep одним из первых выпустил комфортный внедорожник с закрытым кузовом — модель Wagoneer была запущена в 1963 году, то есть раньше, чем Range Rover. С несколькими модернизациями она выпускалась вплоть до 1991 года.

Для своего времени это были роскошные автомобили, они и сейчас

привлекают внимание участников Camp Jeep блеском хрома и изяществом линий. Wagoneer и Jeep Cherokee — поначалу он был не отдельной моделью, а «Вэгониром» с двухдверным кузовом — выпускались во множестве вариантов. Один из самых необычных — Levi's Edition с обивкой салона денимом.

Jeep Grand Cherokee — прямой на-

следник Wagoneer, большой комфортный автомобиль с независимой подвеской и недюжинным потенциалом. И он тоже выпускается во множестве вариантов: Trailhawk, например, создан для тяжелых бездорожья. Trackhawk — для подвигов на асфальте; благодаря 710-сильному компрессорному мотору он разгоняется до 100 км/ч менее чем за 4 секунды. Для сравнения: Grand Cherokee SRT, до появления Trackhawk считавшийся самым мощным и быстрым вариантом, развивает только 468 л.с. и уступает в разгоне более секунды.

S КАК ДОЛЛАР

Теперь в России будет доступна еще одна версия — Grand Cherokee S Limited, сочетающая спортивный стиль модели SRT, 20-дюймовые колеса и постоянный полный привод с понижающей передачей. У спортивных вариантов Trackhawk и SRT понижающей нет.

Под капотом с прорезями обязательно стоит легендарный 8-цилиндровый мотор 5,7 (352 л.с.), внедорожник может оснащаться 3-литровым бензиновым V6 — для российского рынка он будет развивать 238 л.с. Нам досталась машина с 250-сильным 6-цилиндровым дизелем того же объема.

С точки зрения экономичности дизель, как всегда, на высоте, но горные серпантины требуют большей мощности и более спортивных настроек подвески. Впрочем, управляется Grand Cherokee S Limited вполне по-легковому, а тормоза не знают усталости.

Для России такой агрессивный спортивный стиль в сочетании с внедорожными способностями — в самый раз. Однако марка Jeep, хотя и показала значительный рост в сравнении с прошлым годом, всё равно демонстрирует в количественном отношении выступает скромно — чуть больше 1 тыс. машин за семь месяцев. А жаль, для джипов у нас достаточно и бездорожья, и дорог. J

**ТАКАЯ КОНЦЕНТРАЦИЯ ПОКЛОННИКОВ
МАРКИ НА ОДНОМ НЕБОЛЬШОМ ПОЛЕ —
МЕЧТА ДЛЯ МАРКЕТОЛОГОВ. ПОЭТОМУ
САМП ЖЕЕР — ЛУЧШЕЕ МЕСТО ДЛЯ ТОГО,
ЧТОБЫ ПОКАЗАТЬ НОВОЕ.**



АВТОПИЛОТ



kommersant.ru/
autopilot
№7 2019

Вам ведь знакомо это чувство — когда возвращаешься из дальней командировки, а тебя поджидает на парковке аэропорта твой автомобиль? Хочется, сев за руль, признаваться и признаваться машине в любви — дождалась, родная! Похожее чувство посетило меня, когда я бросил сумку в багажник S Limited.

Машина заметно выделялась скульптурной формой дверей и на ярком солнце поигрывала бицепсами расширенных колесных арок. Монументальный фасад из семи канонических проемов решетки радиатора, узких фар и внушительного воздухозаборника внизу особенно нарядно смотрелся в светло-сером цвете кузова. 20-дюймовые диски с хромированными болтами поддерживали образ. А завершал картину мощно и убедительно, конечно, логотип Jeep на капоте. Это вообще самое главное — есть только Jeep, другие просто повторяют.

Салон сильно прогрелся, но быстро остыл, стоило лишь активировать «климат», а вентиляция кресел работала настолько лихо, что мне впору было задуматься о судьбе своей поясницы. Кстати, в креслах мгновенно подогревается все, включая подголовники, что будет не лишним в условиях нашей зимы, даже несмотря на глобальное потепление.

А пока мы в Италии, за бортом плюс тридцать пять, под капотом легендарный 5,7-литровый V8 мощностью 352 л. с., и путь мой пролегает в городок Сан-Мартино-ди-Кастроцца, где состоится одно из самых ярких событий для поклонников и владельцев машин с ДНК старика «виллиса» — Camp Jeep 2019, а вместе с тем и три дня приключений.

Новый S Limited оборудован для бездорожья системами с понижающей



КРУЧЕ ГОР: ЧТО НАМ ПОКАЗАЛИ НА JEEP CAMP 2019

МОЙ ВОЯЖ НА JEEP CAMP НАЧАЛСЯ С ПРИЛЕТА В ВЕНЕЦИЮ. ТОЖЕ, ПО-СВОЕМУ, ГОРОД ВНЕДОРОЖНИКОВ, ПОТОМУ ЧТО ДОРОГ В НЕМ ПРОСТО НЕТ. И ЕСЛИ БЫ МЕНЯ ЖДАЛ КРАСИВЫЙ ДЕРЕВЯННЫЙ КАТЕР С ЛОГОТИПОМ ПЯТИЗВЕЗДОЧНОГО ОТЕЛЯ, БЫЛО БЫ ЛОГИЧНО. НО В АЭРОПОРТУ МАРКО ПОЛО МЕНЯ ЖДАЛА НЕ ГОНДОЛА, А JEEP GRAND CHEROKEE S LIMITED.

Игорь Шейн

передачей и контролем тяги на обеих осях, но все это мне, увы, не пригодится. Судя по навигатору, впереди будет только асфальт, а в самом конце пути — красивейшие серпантины в Тирольских Альпах. Меня уже ждался этот самый Сан-Мартино-ди-Кастроцца, спрятанный между вершинами, признанными ЮНЕСКО объектом всемирного наследия.

ВСЕ ДЛЯ ФАНАТОВ

Между Сан-Мартино-ди-Кастроцца и площадкой, где установлена главная сцена Camp Jeep, окруженная шатрами с едой и напитками, есть парковка, на которой выстроились фанатские экипажи. Это надо видеть. Тут есть машины как в люксовых комплектациях, так и те аппараты, у которых, кроме подвески с ходами под метр, мотора, трансмиссии, «ковшей» Resago и гоночного руля, вообще ничего нет. Еще у них есть могучие колеса, как у трактора «Беларусь», а дверей и крыши нет — зачем? И вся эта конструкция в прошлогодней или позапрошлогодней грязи, конечно же. Снаряды не моют.

Фанаты, они же члены европейского «Джип-клуба», съехались в Сан-Мартино-ди-Кастроцца на все готовенькое. Организаторы не мелочились, вложенные деньги видны сразу. Только представьте: над головой у вас плывут кабины подъемника с логотипом Jeep, а вокруг по лесам и горам проложено несколько маршрутов, в том числе и в варианте «Рубикон», который, как известно, является эталоном для внедорожных автомобилей.

В КРАСНОЙ ЗОНЕ

Но мы начнем с асфальта. Начнем с Jeep Grand Cherokee Trackhawk. Прежде всего — это 710 сил! Только вдумайтесь. «Самый мощный и быстрый серийно производимый внедорожник» всех времен и народов. V8 объемом 6,2 литра и 875 Нм, разгон до «сотни» за 3,5 секунды, максимальная скорость 290 км/ч. Как вам?

Желтые тормозные суппорты и чуть более агрессивный фасад по сравнению с «невинным» Grand Cherokee, но это для тех, кто в курсе. Простые налогоплательщики пройдут мимо и не заметят волка в овечьей шкуре.

Но при всей этой неслыханной мощи на асфальте полный стоп после «сотни» наступает всего через 34 с небольшим метра. А еще было очень комфортно на серпантинах. Переход в ручной режим требует сноровки, первые передачи отстреливаются со скоростью болидов Формулы 1 — вы и глазом не успеете моргнуть, как окажетесь в красной зоне, поэтому лучше оставаться в автомате. И главное, четыре выхлопных пушки Trackhawk оглушали Альпы так, что каждый раз, когда я нагонял группу велосипедистов, хотелось просить у них прощения — они с ужасом оборачивались, полагая что за спиной началась третья мировая война.

МОЖЕМ ПОВТОРИТЬ

Кстати, о войне. Давайте отдадим должное тому, «откуда есть пошла» вся эта внедорожная тема.

Невидимая дверь под сценой Jeep Camp открылась, повалил дым под громкую музыку, и перед публикой появился красавец Wrangler в исполнении «1941» — совместное творение американцев и итальянцев из компании Mopar. Итальянцы умеют, конечно же, добавить шарма. Для бренда эта дата означает появление на свет первых внедорожников Willys MB, прародителей современных джипов. И это главное.

А вообще Jeep Wrangler в последнем поколении мало похож на оригинальную крошку Willys, но с бездорожьем он справится так же легко, да и по городу на нем ездить одно удовольствие — автомобиль культовый, девушки в дорогих кроссовках мимо не пропустят, взглядом надо полагать. А уж если съехать на обочину, а мы это делали — два варианта системы подключаемого полного привода, дифференциалы блокировки на переднем, заднем мостах и электропривод отключения переднего

стабилизатора поперечной устойчивости, — не оставят вас в беде. Сам черт не брат! Но в Тирольских Альпах хватило лишь переключения коробки на полный привод.

ВОЗРОЖДЕНИЕ

Главным виновником торжества в Camp Jeep 2019, тем, кто, как говорят американцы, «украл шоу», был новый Jeep Gladiator. Долгожданный пикап с большим грузовым отсеком и вместительным салоном о четырех дверях. Которые можно снять, как и лобовое стекло.

Первый пикап Jeep появился в 1947 году, а предпоследним был Jeep Comanche. Потом наступил перерыв, и спустя 27 лет бренд возвратил пикап в свою линейку. И это Gladiator, который здесь, в тирольских горах, под мощным рев рока — конечно, пахло стариной а-ля Metallica — выкатился на поляну.

Он будет исполнен в трех комплектациях: Sport, Overland и Rubicon. Перед нами был Rubicon. Сиял он, словно девушка месяца из журнала Playboy. Как и девушка месяца, он был без всего, но по-своему: без дверей, крыши и с опущенным лобовым стеклом.

Забросил в кузов сноуборд, горный велосипед и отправился в туман на расвете? Или просто покружиться летом вокруг Патриков? Если что, длина кузова — 1531 миллиметр, клиренс в версии Rubicon — 283, глубина брода — 762 миллиметра, можно буксировать прицеп весом более трех тонн — неплохо, да?

УМЕТЬ ОТДЫХАТЬ

Если думаете, что Jeep Camp напоминает слет КСЦ, при всем респекте, вы ошибаетесь. У меня в распоряжении были мощные «рубиконы» и маршруты по горам, от которых захватывало дух. А по вечерам мы тут не сидели у костра под «дырочку в левом боку». Диджей сотрясал Альпы так, что подбрасывало даже вековые ели. Родная стихия для истинного внедорожника! J

Реклама

JEEP® WRANGLER

Свобода и приключения



Кредит от 6,5 %*

* При покупке автомобилей в кредит: СЖ – тариф со страхованием жизни. Обязательно оформление полиса КАСКО. Минимально возможная сумма кредита 50 000 руб., максимальная сумма кредита 6,5 млн руб. В случае несвоевременной уплаты процентов и возврата кредита с заемщика взимается штраф 0,1 % от суммы неуплаченных в срок процентов и части непогашенной ссудной задолженности за каждый день просрочки. Кредиты по программам Jeep Finance предоставляются ООО «Русфинанс Банк», Генеральная лицензия Центрального Банка Российской Федерации № 1792 от 13.02.2013 г. При погашении кредита через иные кредитные организации, платежные системы, Почту России взимается дополнительная комиссия за перевод средств. Внешний вид автомобилей может отличаться от представленного в рекламе. Подробности о комплектациях у официальных дилеров Jeep®.

8 800 100 81 82 | www.jeep-russia.ru

Jeep

Реклама

JEEP® GRAND CHEROKEE

Новый уровень свободы



Кредит от 6,5 %*

* При покупке автомобилей в кредит: СЖ – тариф со страхованием жизни. Обязательно оформление полиса КАСКО. Минимально возможная сумма кредита 50 000 руб., максимальная сумма кредита 6,5 млн руб. В случае несвоевременной уплаты процентов и возврата кредита с заемщика взимается штраф 0,1 % от суммы неуплаченных в срок процентов и части непогашенной ссудной задолженности за каждый день просрочки. Кредиты по программам Jeep Finance предоставляются ООО «Русфинанс Банк», Генеральная лицензия Центрального Банка Российской Федерации № 1792 от 13.02.2013 г. При погашении кредита через иные кредитные организации, платежные системы, Почту России взимается дополнительная комиссия за перевод средств. Внешний вид автомобилей может отличаться от представленного в рекламе. Подробности о комплектациях у официальных дилеров Jeep®.

8 800 100 81 82 | www.jeep-russia.ru

Jeep