

ОПИУМ! НО ДЛЯ КОГО?

ТЕКСТ И ФОТО:
ГРИГОРИЙ АЛЕШИН

ПОКОЛЕНИЕ ЗА ПОКОЛЕНИЕМ ПРИБЛИЖАЕТСЯ К ИДЕАЛУ СОВРЕМЕННОГО ВНЕДОРОЖНИКА. СЕГОДНЯШНИЙ «ДИСКО» – ЭТО САМЫЕ СОВРЕМЕННЫЕ ОФРОУД-ТЕХНОЛОГИИ, СОВМЕЩЕННЫЕ С ОТЛИЧНОЙ УПРАВЛЯЕМОСТЬЮ НА АСФАЛЬТЕ И ЗАКЛЮЧЕННЫЕ В СТИЛЬНУЮ ОБОЛОЧКУ. ПОЧЕМУ ЖЕ ЭТО ВОПЛОЩЕННОЕ СОВЕРШЕНСТВО НЕ ЧАСТО ВСТРЕТИШЬ НА НАШИХ ДОРОГАХ?

ГРЕЙДЕР*****

Пневмоподвеска мягко проглатывает самые разнообразные неровности, система динамической стабилизации вмешивается деликатно и незаметно, комфортная скорость на грунтовке около 80–90 км/ч.

БЕЗДОРОЖЬЕ*****

Обновленная система Terrain Response настроена идеально, она способна справиться с задачей, даже если надежное сцепление присутствует только на одном колесе. Глубина брода 900 мм, сумасшедшие углы опрокидывания и въезда/съезда, изменяемый клиренс, причем и у поднятой до 283 мм подвески сохраняются кое-какие ходы, ведь в экстренном случае электроника позволяет подняться над грунтом до 358 мм. Максимальный крутящий момент турбодизеля составляет 600 Нм, и доступен он с 1750 об/мин – с тягой проблем нет. Бамперы снизу защищены некрашеным пластиком, серебристые накладки снимаются, под ними – стационарные буксирные скобы.





Нержавеющей стали на 150 литров, силовой задний бампер и багажник производства KDT

поколениям ассоциации: Discovery – это дизель.

Хорошо, что нет причин им изменять, ведь в салоне очень тихо на любой скорости, а в легчайших, едва заметных только на холостых оборотах вибрациях для любителей моторов на тяжелом топливе – особый смак, а не повод для раздражения.

Сегодняшний Land Rover Discovery старается вообще ничем не сердить своего владельца – несмотря на низкопрофильную резину размером 255/55R20, он будто совсем не замечает колебания на асфальтовом покрытии, курсовая устойчивость – как у паровоза, бегущего по рельсам. Нет ни «внедорожных» кренов, ни раскачки на волнах. Боль-

Э то точно тот же самый 249-сильный турбодизель, на котором я ездил по Штатам весной (см. «ПП4х4» № 4 за этот год)? Я же помню, как неторопливо отзывался дизельный «Диско» на газ, даже в спортивном режиме пытаюсь сохранить чинную поступь приличного «семьянина». А у этого и в «драйве» восьмиступенчатый «автомат» достаточно расторопен, чтобы в городском потоке не думать о дополнительных режимах, тем более о том, чтобы перейти на ручное управление с помощью лепестков на руле. Похоже, настройки электроники отличаются от тех, что были у предсерийных автомобилей, в лучшую сторону.

ДИЗЕЛЬНОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ

Другого мотора лично мне и не надо, тем более что единственная

КОМФОРТ****
Удобная посадка, просторный и стильный салон, тихо на любой скорости, багажник объемом до 2500 литров, множество емкостей для хранения. Дополнения в комплектации HSE, в частности четырехзонный климат-контроль, – платные.



Нержавеющей стали на 150 литров, силовой задний бампер и багажник производства KDT

альтернатива – бензиновый агрегат. Также трехлитровый и шестилитровый Si6, пусть на 90 сил мощнее, но и прожорливей почти на треть. Тяга у него заметно хуже, а разгон до сотни всего на секунду быстрее – 7.1 с против 8.1 с. Хотя экономичность вряд ли сильно волнует тех, кто готов выложить за «Диско 5» от четырех с небольшим миллионов рублей в базовой версии, да и у меня в голове скорее работают сложившиеся еще по прежним

шой, но тонковатый руль с электроусилителем не пустует в «нулевом» положении, в поворотах наливается тяжестью даже чуть сильнее, чем хотелось бы.

Управляемость у этого грузного с виду «баркаса» на уровне хорошего кроссовера, если не легковушки, и тормозит он так же уверенно и прогнозируемо, как и разгоняется.

Пневмоподвеска Discovery, пожалуй, лучшая из тех, которые я имел возможность попробовать. Например, «пневматический» Lexus LX 570 «шатало» по курсу и переставляло уже на 140 км/ч, а Volvo XC90 с таким же типом подвески рапортовал чувствительными ударами о каждой крупной «пробоине» в асфальте. Как ни странно, дорогая «пневма», сталкиваясь с более серьезными препятствиями, чем небольшая трещина в покрытии, у многих «премиальных» внедорожников работает грубее, чем обычные пружины. Не таков Land Rover Discovery – его пневмобаллоны готовы «переварить» почти все что угодно, а если сомневаешься – газуй!

Нержавеющей стали на 150 литров, силовой задний бампер и багажник производства KDT



Нержавеющей стали на 150 литров, силовой задний бампер и багажник производства KDT

ДОСТИЖИМЫЕ ВЫСОТЫ

А вот с бордюрами надо быть осторожнее: с ходу припарковавшись «носом» в стандартный дворовый «бруствер», я услышал характерный скрежет пластика по камню. Ничего себе, у четвертого «Диско» такого не было, неужели «дорожного» клиренса в 208 мм не хватает в городе? Оказалось, что за бордюрный камень я зацепился одним из брызговиков, висящих под передним бампером.

После этого случая я стал намного серьезнее относиться к рекомендациям поднимать подвеску перед тем, как съехать с асфальта, хотя подобные «лишние детали» вряд ли переживут хоть один серьезный внедорожный «бой». К тому же, приподнявшись на 40 мм, «Диско» способен ехать по грунтовке со скоростью до 80 км/ч и ехать комфортно, а не как на деревянных

«ходулях», что характерно для любого европейского «континентального» внедорожника – хоть Mercedes-Benz, хоть Audi.

Достижимый простым нажатием кнопки дорожный просвет LR Discovery составляет 283 мм, но на самом деле это не предел, правда, решение «поднять ставку» до максимальных 358 мм «Диско» фактически принимает сам – когда его датчики почувствуют, что днище касается грунта, на экране монитора высветится предложение увеличить клиренс.

Terrain Response второго поколения, на мой взгляд – вершина развития современного внедорожного «программирования». Ставлю «Диско» в классическую «диагоналку», с двумя вывешенными колесами, в канаве со скользкой травой, выбираю режим «травы/гравий/снег», плавно наращиваю усилие

LAND ROVER DISCOVERY 5	
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	V6 турбо, дизельный
Рабочий объем, см³	2993
Макс. мощность, л. с. при об/мин	249/3750
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	600/1750–2250
ТРАНСМИССИЯ	
Тип привода	4WD
Тип КП	АКПП8
ПОДВЕСКА	
Передняя / задняя	независимая/независимая
ТОРМОЗА	
Передние / задние	дисковые/дисковые
МАССА	
Снаряженная, полная масса, кг	2230/3170
Размер шин	255/55R20
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Разгон 0–100 км/ч, с	8.1
Максимальная скорость, км/ч	209
РАСХОД ТОПЛИВА	
Городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	8.6/6.8/7.5
Топливный бак, л	85

Нержавеющей стали на 150 литров, силовой задний бампер и багажник производства KDT

на педали газа – висящие колеса не успевают сделать и одного оборота, как их надежно, но без рывков и ударов прихватывает тормозами. На экране медиасистемы появляется «мультик» о том, как распределяется крутящий момент с прорисовкой

ГОРОД****

Отличная обзорность, прекрасно чувствуются габариты, но сегодня в пробках этого маловато, а «автотопилота» с пробочным режимом у «Диско» в комплектации HSE нет, и всего одна камера наружного обзора. За все эти удобства надо доплачивать.





Нержавеющей стали на 150 литров, силовой задний бампер и багажник производства KDT

ТРАССА *****

Тихий, экономичный, лишенный вибраций дизель, разгоняющий «Диско» до 100 км/ч за 8.1 секунды – идеальный выбор для путешествий. Паровозная курсовая устойчивость, достаточно отзывчивый руль, небольшие крены, комфортная пневмоподвеска – на длинных дистанциях английскому внедорожнику мало равных.

ности «секретных» емкостей – хоть контрабанду вози. Нажал на кнопку в панели климат-контроля – открылся тайничок для документов, сдвинул подстаканники – под ними секретная полка, сдвинул ее – а там целый «подвал», да тут не двойное, а тройное дно!

Крышка подлокотника откидывается назад на 180 градусов, превращаясь в маленький столик для пассажиров второго ряда – а я то думал, зачем сохранили узкие подлокотники, вмонтированные в спинки передних кресел, ведь и без них удобно.

Розеток и USB-портов хватит на всех, экран десятидюймового дисплея может одновременно показывать разную картинку водителю и пассажиру. Правда, в угоду стилю он

получился слишком широким, а высоты недостаточно, для встроенной навигации были бы удобнее «планшетные» пропорции. Да и отклик на нажатия не мгновенный, хотя графика вполне приличная.

Сзади просторно, но чтобы опциональная «галерка» в багажнике оказалась на верхней ступени трехрядного пьедестала, диван второго ряда поставлен довольно низко. При этом сверху очень много «воздуха», так и хочется сесть повыше.

Багажник огромный, максимальная емкость 2500 литров, пол со сложенными сиденьями идеально ровный, но кнопки в багажнике для его складывания – опция, а чтобы опустить его самому без помощи техники потребовалось неожиданно много усилий. С полкой, имитирующей откидную створку багажной двери, явно перемудрили – у четвертого «Диско» та самая, «историческая» створка была разной-высокой – и сесть было удобно и подойти к багажнику можно. Новая внутренняя перегородка везде одной

высоты – как раз такой, что внутрь грузового отсека попадешь, только забравшись на нее с ногами, – практически бессмысленная штука.

Незачем ее заказывать, лучше добавить что-нибудь из умных электронных помощников. Они у «Диско» есть на все случаи жизни – комплекс помощи водителю, автопарковщик, система для маневрирования с прицепом. Комфортных девайсов тоже хоть отбавляй, но за все надо доплачивать. В «базе» даже в продвинутой комплектации HSE, за которой следует верхняя Luxury, всего лишь ограничитель скорости, простой, не адаптивный круиз-контроль, одна камера наружного обзора, три зоны «климата», электроприводы водительского сиденья с памятью на три персоны. Не слишком бедно, но, учитывая цены, совсем не густо.

НЕ В ПОЛЬЗУ БЕДНЫХ

Минимальный «прайс» на Land Rover Discovery 5 – от 4 033 000 рублей, HSE TD6 стоит 5 150 000 рублей без доплат за многочисленные опции, Luxury обойдется минимум в 5 654 000 рублей, самая дорогая ограниченная серия First Edition в 6 326 000 рублей. На этом фоне даже Toyota Land Cruiser 200 со входной стоимостью 3 799 000 рублей в кои-то веки кажется не самым дорогим приобретением, причем в очень хорошей комплектации Luxe Safety «двухсотый» с 4.5-литровым 249-сильным турбодизелем стоит 5 214 000 рублей уже в комплекте с адаптивным «круизом». Дороже только версия Executive (5 548 000



рублей), но это будет автомобиль с гидропневматической подвеской. Из «европейцев» только у Mercedes-Benz GLS начало прайс-листа там, где у LR Discovery середина. BMW X5, Audi Q7, тем более VW Touareg – дешевле.

Целевой аудитории «немцев» внедорожные качества LR Discovery по большому счету «до лампочки», а по опциям «англичанин» дотягивает до них не во всем, например, полностью цифровая приборка ему недоступна. С другой стороны, консервативные покупатели «Тойоты» всегда будут хранить верность раме, которой «Диско» окончательно лишился, неразрезному заднему мосту и, главное, куда более «премиальному» статусу TLC 200. К тому же Land Rover Discovery 5 больше не выглядит как настоящий внедорожник, на что обиделись многие поклонники его прошлых поколений. Вот и получается, что пятый «Диско» на нашем рынке оказывается почти что в вакууме со своей уникальностью. **4x4**

Нержавеющей стали на 150 литров, силовой задний бампер и багажник производства KDT

Нержавеющей стали на 150 литров, силовой задний бампер и багажник производства

РЕЗЮМЕ *****

Лучшая оффроуд-электроника, отличная геометрическая проходимость, сильные дорожные качества, просторный салон и багажник, солидный, но стильный дизайн. LR Discovery 5 – уникальный в своей универсальности, но за нее дороговато просят, а у покупателей обычно есть сложившиеся предпочтения, мало кому нужно «все и сразу».



Нержавеющей стали на 150 литров, силовой задний бампер и багажник производства KDT

всех деталей его путешествия, а «Диско» тем временем спокойно выбирается на ровный грунт.

Для «полного счастья» не хватило внедорожного круиз-контроля, чтобы вообще не прикасаться к педалям, но в комплектации HSE его нет. Есть, правда, функция плавного старта с места Low traction launch – специально для тех, кто ленится учиться дозировать тягу на скользкой поверхности. Ассистент работает неплохо, можно не «ласкать» педаль газа, но «Диско» все равно начнет движение без пробуксовки.

СКРОМНОСТЬ – НЕ ПОРОК

В широком кресле за рулем «Диско» очень удобно, посадка отличная, располагающая к долгим путешествиям, к тому же вокруг огромное количество разнообразных, в част-

Нержавеющей стали на 150 литров, силовой задний бампер и багажник производства KDT



MORENDI – РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ, ЗАНИМАЮЩАЯСЯ МОЩНЫМ ТЮНИНГОМ АВТОМОБИЛЕЙ С 2008 ГОДА. ИМЕЕТ СОБСТВЕННЫЙ ДИНАМОМЕТРИЧЕСКИЙ СТЕНД В МОСКВЕ И КОМАНДУ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО ТЮНИНГА. МНОГОКРАТНЫЙ ПОБЕДИТЕЛЬ UNCLIM 500+. МЫ ПОПРОСИЛИ ТЕХНИЧЕСКОГО ДИРЕКТОРА КОМПАНИИ ЕВГЕНИЯ ВАЛЕРЬЕВИЧА ПУСТОВОЙТОВА ДАТЬ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЧИП-ТЮНИНГУ ДВИГАТЕЛЯ MERCEDES-BENZ GLA.



Компактный MB GLA, безусловно, хорош, если рассматривать его в купе с чип-тюнингом. Причем значительная прибавка гарантирована любому двигателю, которым комплектуется маленький штутгартский кроссовер. Сейчас Mercedes предлагает три бензиновых агрегата: базовый 1.6 Турбо, даром что невелик объемом, но с программой Morendi Stage 1 выдает на-гора 175 л.с. и 310 Нм, что вполне соответствует показателям иных заводских двухлитровых «турбочетверок». GLA 250,

несмотря на индекс, обладает 211 лошадиными силами. Мы это досадное недоразумение исправляем программой Morendi Stage 1 – до 250 л.с. и 400 Нм. С такими характеристиками GLA полноценно встает в один хот-четчами, оставаясь при этом универсальной машиной для жизни. У вас GLA 200 с двигателем 184 л.с.? У нас отличные новости: данный двигатель полностью аналогичен GLA 250 и после чип-тюнинга получает те же самые 250 л.с.! Еще вчера мы бы подумали, что кроссовер и 450 л.с. –

это безумие, но комплексное решение с заменой турбокомпрессора Morendi Stage 3 позволяет снять именно такую мощность на GLA 45 AMG, а просто перепрограммирование ЭБУ поднимает планку с 381 до 410 л.с.

Для редких обладателей дизельных машин тоже есть решения по надежному увеличению мощности. 200 CDI раскроет свой истинный потенциал с мощностью 166 л.с. и еще большим крутящим моментом в 365 Нм. Плюс экономия в трассовых режимах.

www.morendi.ru
+7 (495) 796-00-96

Представительства в России и СНГ: Москва, Санкт-Петербург, Казань, Самара, Уфа, Екатеринбург, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Белгород, Ростов-на-Дону, Ставрополь, Симферополь, Грозный, Махачкала, Краснодар, Киргизия и Казахстан.