

тесты, обзоры, видео



# Jeep® дайджест

2020



## JEEP COMPASS Своим курсом



**JEEP GRAND  
CHEROKEE  
TRACKHAWK**  
Ястребиная  
охота



**JEEP  
WRANGLER**  
Самый-самый  
из всех «Джипов»



**JEEP  
CHEROKEE**  
Перекуем мечи  
на орала



Реклама

# JEEP® COMPASS

Исследуйте каждую  
ВОЗМОЖНОСТЬ



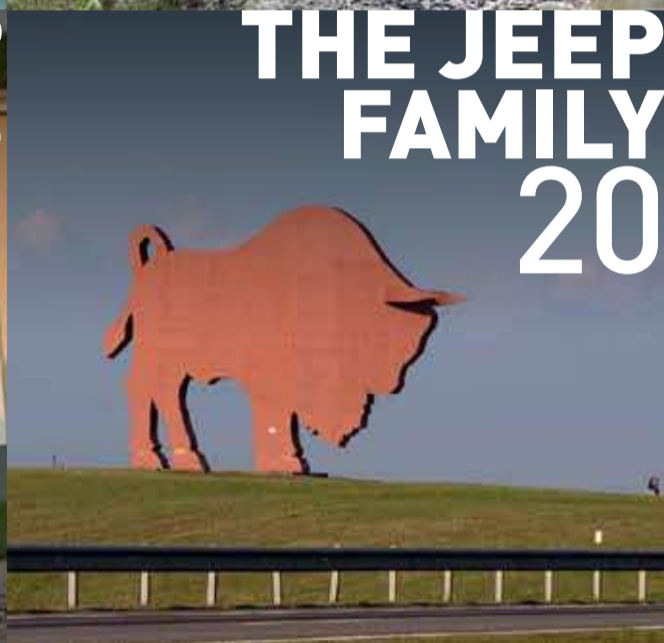
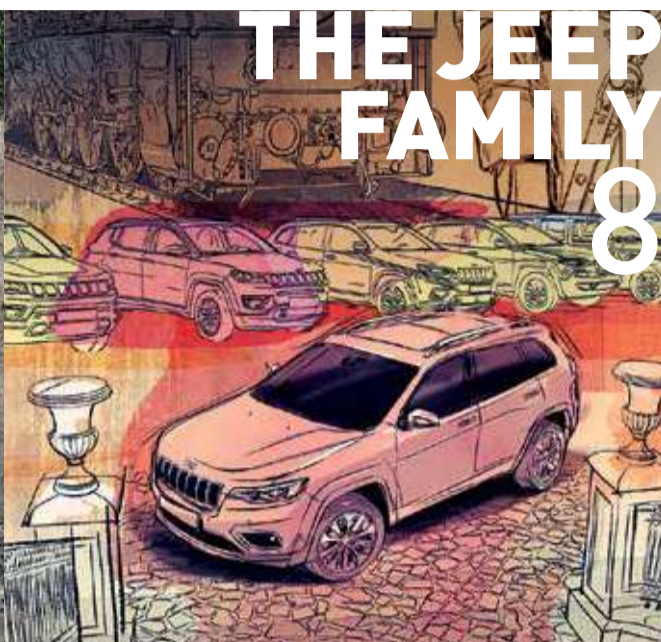
8 800 100 81 82 | [www.jeep-russia.ru](http://www.jeep-russia.ru)

**Jeep**





# СОДЕРЖАНИЕ







## CR7, JEER И АЗИАТЫ: КАК АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ МЕНЯЮТ ФУТБОЛ

**JEER И «ЮВЕНТУС» ПЕРЕПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ: ТЕПЕРЬ ИТАЛЬЯНЦЫ БУДУТ ПОЛУЧАТЬ ОТ ТИТУЛЬНОГО СПОНСОРА ПО 42 МЛН ЕВРО В ГОД. РАЗБИРАЕМСЯ, ПОЧЕМУ ТОП-КЛУБЫ РАБОТАЮТ С АВТОМОБИЛЬНЫМИ БРЕНДАМИ И КАК ЭТО ВЛИЯЕТ НА СПОРТ.**

Роман Фарботко

AUTONEWS



autonews.ru  
октябрь 2019

чал жевать фильтр. — Без Криштиану (Роналду. — Прим. ред.) я бы все эти шмотки и шарфы продавал до декабря. Сейчас налепил седьмой номер — и все, ты самый успешный бизнесмен на севере Италии».

От Роналду здесь действительно все сходит с ума: в клубном магазине футболки разбирают день в день с поставкой (к вечеру остаются только XXL), пожилые итальянки рисуют на щеках CR7, а те, которые помоложе, фотографируют КриРо с трибун и заваливают ленту «Инстаграма» одинаково убогими постами.

Причем неважно, как играет обладатель пяти «Золотых мячей». Домашний матч с «Локомотивом» он, например, провалил, получив от La Gazzetta dello Sport разгромную оценку 5,5. При этом каждое его касание мяча стадион сопровождал овациями, а от дальних и совсем не опасных ударов публика сходилась с ума и хваталась за головы, будто это был верный голевой момент.

Еще несколько лет назад приглашение суперзвезды уровня Роналду казалось чем-то из Fantasy Football, а сегодня болельщики шутят, что летом «Юве» должен подписать еще и Месси. Революционные изменения в клубе — результат работы Андреа Аньелли, наследника империи Fiat. Когда-то его дядя Джанни, один из богатейших людей Италии, обменивал игроков из других клубов на моторы для катеров, а сейчас Андреа выкупает контракты за 100 млн евро и более.

Бизнес-модель «Юве» — одна из самых успешных в мире футбола. Здесь нет безумных арабских денег и немислимых испанских кредитов. На прошлой неделе клуб пересмотрел контракт со своим титульным спонсором — маркой Jeep. Теперь

**Р**оберто Скататоре уже за 40, и половину своей жизни он продает китайский мерч рядом со стадионом «Ювентуса». Он ездит на старом Fiat Panda, живет в тесной квартире в Асти и помнит, как клуб из Турина вышвырнули в «Серию Б» за договорные матчи.

«Понимаешь, раньше было совсем все по-другому, — итальянец сделал паузу, потушил сигарету и зачем-то на-





motor

## ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ МОДЕЛИ JEEP СТАНУТ «ЛУЧШИМИ В ИСТОРИИ»

АМЕРИКАНСКАЯ МАРКА ВЗЯЛА КУРС НА ЗАБОТУ ОБ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЕ.

Новый президент Jeep заявил, что собирается сделать из марки самый экологичный в мире бренд, который выпускает внедорожники.

Как сообщил в интервью изданию

Motoring бывший президент японской марки Infiniti и нынешний президент марки Jeep Кристиан Менье,



под его руководством легендарный бренд возьмет курс на электрификацию модельного ряда и постепенно перейдет на экологически чистые внедорожники. По его словам, будущие «Джипы» с электрическими силовыми установками станут лучшими автомобилями в истории марки. «Нет ничего лучше, чем управлять внедорожником на природе в полной тишине», — отметил Менье.

По словам президента Jeep, будущие электрокары непременно сохранят выдающиеся способности на бездорожье и впечатляющую проходимость. Также он уточнил, что электрификация бренда должна начаться с трех ключевых рынков — Европы, Китая и США, после чего на электротягу переведут и «Джипы» для других стран. Уже к 2021 году, по плану марки, каждая модель получит гибридную силовую установку. В скором времени внедорожники Jeep также обретут ряд новейших высокотехнологичных опций, пообещал Менье.

## АВТОВЗГЛЯД

### PSA ОБЪЕДИНИЛСЯ С FCA

ЕЩЕ ДВА АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЯ ОБЪЯВИЛИ ОБ АЛЬЯНСЕ.

На рынке появится еще один автомобильный альянс, который сможет соперничать с прочими крупнейшими игроками этого сегмента.

Советы директоров FIAT Chrysler и PSA Peugeot одобрили создание единой компании на паритетных началах. Согласно

официальному релизу, благодаря этому шагу стороны смогут объединить усилия по развитию электромобилей и самоуправляемых машин, а также обмениваться технологиями и уменьшить издержки.

Гендиректором нового объединения станет глава PSA Карлос Таварес. Совет директоров возглавит занимающий аналогичную должность в FIAT Chrysler Джон Элкан. В совете будет 11 человек, в том числе Таварес.

Благодаря слиянию FIAT Chrysler и PSA появится четвертый в мире по объему продаж автопроизводитель. Новой компании принадлежат такие бренды как FIAT, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Jeep, Lancia, Ram, Peugeot, Citroen, Opel и Vauxhall.



автомобильный бренд, который входит в состав концерна FCA (Fiat Chrysler — его тоже контролирует семья Аньелли), будет платить клубу не по 17, а уже по 42 млн евро в год. Стороны объяснили это «успешными выступлениями команды и повышением узнаваемости бренда «Ювентуса» на глобальном уровне».

Год назад клуб переподписал контракт с adidas на супервыгодных для себя условиях. До 2027 г. немцы заплатят итальянцам как минимум 408 млн евро (около 50 млн евро в год), причем в эту сумму не включены бонусы за успешные выступления и повышение узнаваемости бренда. Клуб может получить дополнительную роялти за использование имиджевых прав новых футболистов. То есть общий объем годовых выплат легко увеличится до 60–70 млн евро.

С узнаваемостью, кстати, уже полный порядок, причем далеко за пределами Италии. За три часа до матча на Strada della Continassa паркуются два гигантских автобуса с китайскими туристами. Итальянец на лоджии английского стадиона дает указание подопечным: «Так, ребята, сначала идем в клубный магазин, потом собираемся здесь же — пьем кофе и идем на стадион».

Азиаты убедительно кивают (они, похоже, не поняли ни слова) и несутся в сторону вывески Juventus Store. Там за 15 минут сметают игровые футболки по 129 евро за штуку и весело галдят в километровой очереди на кассу. Азиатский рынок в последние годы стал если не приоритетным для клуба, то очень важным. Например, именно Аньелли убедил федерацию проводить один матч в неделю в 13:30 по местному времени — все ради того, чтобы

китайцы, японцы и корейцы тоже смотрели на «Ювентус».

После всех глобальных преобразований в Турине на футбол ходят как в театр. Curva Nord (главная фанатская трибуна) в последние годы недовольна дорогими абонементами, но сделать с этим ничего не может: тиффози в прошлом сезоне протестовали молчанием, писали обращения Аньелли и даже бойкотировали матчи, но результата это не дало. 40 евро — и ни центом меньше.

Билет на центральную трибуну стоит уже от 100 до 250 евро, поэтому на парковке Fiat Panda Роберто Скачатторе стояла между Ferrari 458 Italia и Maserati Levante. Игроки и сотрудники клуба, впрочем, ездят на «Джипах», выполняя контрактные обязательства. Причем даже когда «Юве» при-

едет в Москву на ответный матч с «Локомотивом», руководство тоже будет перемещаться на Jeep Grand Cherokee — черных и белых.

Как минимум в Италии никого, похоже, уже не удивит, если Jeep в скором времени выпустит, например, линейку J-edition. После ребрендинга букву J использовали для названия гостиницы в пешей доступности от стадиона и для медицинского центра прямо в здании стадиона: J-hotel и J-medical.

Сотрудничество «Ювентуса» с Jeep не уникально: автомобильные брен-

## КАК МИНИМУМ В ИТАЛИИ НИКОГО, ПОХОЖЕ, УЖЕ НЕ УДИВИТ, ЕСЛИ JEEP В СКОРОМ ВРЕМЕНИ ВЫПУСТИТ, НАПРИМЕР, ЛИНЕЙКУ J-EDITION.

утверждать, что «Ювентус» является крупнейшим клубом итальянского футбола, но и одним из крупнейших в Европе. Футбол стареет как товарное предложение, которое остается в силе для лиц старше 35 лет. Новые направления в сфере развлечений, такие как киберспорт, набирают силу. Это то, о чем нужно подумать», — объяснил Аньелли.

Кажется, Роберто Скачатторе пора покупать машину вместительнее «Панды», а заодно искать помощника — мерча будет еще больше. J

едет в Москву на ответный матч с «Локомотивом», руководство тоже будет перемещаться на Jeep Grand Cherokee — черных и белых.

Кажется, Роберто Скачатторе пора покупать машину вместительнее «Панды», а заодно искать помощника — мерча будет еще больше. J





## НАВЕС В ШТРАФНУЮ ПРАЗДНИК КОНЧИЛСЯ, ПОСЛЕВКУСИЕ ОСТАЛОСЬ

УСПЕХ ЛЮБОГО МАЛО-МАЛЬСКИ СЕРЬЕЗНОГО БИЗНЕСА ЗАВИСИТ ОТ МНОЖЕСТВА ФАКТОРОВ. НО ИНОГДА ДОСТАТОЧНО ПРИНЯТЬ ОДНО КЛЮЧЕВОЕ РЕШЕНИЕ, ЧТОБЫ ПЕРЕТЯНУТЬ ФОРТУ НА СВОЮ СТОРОНУ. В КАРЬЕРЕ НЫНЕШНЕГО ПРЕЗИДЕНТА ФУТБОЛЬНОГО КЛУБА «ЮВЕНТУС» АНДРЕА АНЬЕЛЛИ ТАК СЛУЧАЛОСЬ УЖЕ НЕ РАЗ. ПРИОБРЕТЕНИЕ ПОРТУГАЛЬСКОЙ ЗВЕЗДЫ КРИШТИАНУ РОНАЛДУ В ПРОШЛОМ ГОДУ СТАЛО ОДНИМ ИЗ ПЕРЕЛОМНЫХ МОМЕНТОВ В ИСТОРИИ ТУРИНСКОГО КЛУБА. И НЕСМОТРИ НА ТО, ЧТО НЕКОТОРЫЕ ИТАЛЬЯНСКИЕ БОЛЕЛЬЩИКИ ОТНЕСЛИСЬ СКЕПТИЧЕСКИ К ДАННОЙ ПОКУПКЕ, ПОСЧИТАВ, ЧТО МНОГОМИЛЛИОННЫЕ ГОНОРАРЫ ФУТБОЛИСТА НАНЕСУТ ОЩУТИМЫЙ УДАР ПО БЮДЖЕТУ КОМАНДЫ, ИХ ОПАСЕНИЯ ОКАЗАЛИСЬ НАПРАСНЫМИ.

Иван Картамцев

### АВТОПИЛОТ



[kommersant.ru/autopilot](http://kommersant.ru/autopilot)  
№9 2019

**С** точки зрения маркетинга Криштиану Роналду стал для «Ювентуса» «Золотой Антилопой», высекающей деньги из подошвы собственных буг. Его громкий переход из мадридского «Реала» не только поспособствовал подписанию выгодного соглашения с Adidas, но и позволил пересмотреть условия контракта с титульным спонсором, которым в настоящий момент является Jeep. На днях сумма годовых спонсорских отчислений в пользу итальянского клуба была повышена до 42 миллионов евро с обоюдного согласия сторон. И если для «черно-белых» главные преимущества свелись к материальной стороне вопроса, то для автопроизводителя это серьезный вклад в развитие бренда, который, к слову, и без того переживает стадию активного «ренессанса» после вхождения в итало-американский концерн FCA в 2014 году.

### ФУТБОЛЬНЫЕ СТРАСТИ

Что и говорить, от подобной инвестиции выиграли не только футбольные акционеры, но и продавцы спортивной атрибутики. В дни матчей, проходящих на домашней арене «Ювентуса», в сувенирных лавках творится что-то невероятное. Футболки с седьмым номером сметаются с витрин быстрее, чем турецкий фастфуд из соседней палатки, и это несмотря на завышенную цену, достигающую иногда двухсот евро. А потому нет ничего удивительного в том, что стали распространяться слухи, что якобы







один из самых дорогостоящих футбольных трансферов в истории окупился едва ли не в первые дни.

Но отбросим подсчеты, ведь футбол — это прежде всего игра, результат в которой зачастую зависит не только от громких имен, но и от случая. Вместе с представителями компании Jeep мы посетили домашнюю встречу «черно-белых» с московским «Локомотивом» в рамках Лиги чемпионов. И пусть шансы «железнодорожников» на победу с самого начала были весьма туманны, мы до финального свистка надеялись, что судьба проявит благосклонность к нашим соотечественникам, тем более что первый тайм завершился в пользу подопечных Юрия Семина.

## НА ТРОИХ

Примечательно, что по условиям договора игроки и руководство «Ювентуса» обязаны перемещаться на продукции своего титульного спонсора. По крайней мере, в дни официальных мероприятий. Не уверен, что пилжон Криштиану ездит на малыше Jeep Renegade, чтобы быть не узанным болельщиками, но, мы, будучи гостями титульного спонсора команды, на следующий день оказались за рулем «джипов».

А что обычно делают фанаты после матчей? Правильно! В зависимости от исхода спортивного состязания они либо отмечают победу, либо заливают горечь поражения. Мы, конечно, не могли себе позволить совсем «уйти в офсайд», но как можно быть в Северной Италии и не попробовать

вина, тем более что в Италии «пробовать» не возбраняется даже тем, кто за рулем.

В нашем распоряжении три автомобиля: короткобазный Wrangler Rubicon, европейский Compass с дизелем и механической коробкой передач, а также роскошный Grand Cherokee.

На первую половину пути я без колебаний выбираю Wrangler. Мне всегда нравился этот классический внедорожник. И пусть наш маршрут пролегал в основном по скоростным автомагистралям, чтобы хоть как-то оправдать наличие постоянного полного привода и 32-дюймовых шин BF Goodrich, несколько километров мы все-таки срезали по влажной после дождя проселочной дороге. В таких условиях нужно быть наиболее аккуратным: кажущиеся безграничными возможности этого крепыша, вкупе с двухлитровым турбомотором мощностью 272 л.с., наделяют автомобиль легкостью футбольного мяча. Главное — не заиграться и не вылететь ненароком за пределы поля.

В таких условиях нашим коллегам на Grand Cherokee за «Рэнглером» было не то что «не угнаться», даже несмотря на наличие 286-сильной бензиновой «шестерки» под капотом. Просто флагману как-то несолидно скакать по кочкам. Как и на футбольном поле, здесь у каждого своя роль. И если Wrangler в данном случае — активный центрфорвард, то Grand Cherokee выполняет роль опорного полузащитника. В конце концов, в случае чего, вытаскивать нас из кювета придется именно ему.

Впрочем, в этот раз обошлось без приключений. Что же касается Ньева, куда мы отправились, то с виду может показаться, что это вполне рядовое европейское захолустье с аккуратными домиками и оградами, уютными ползучим плющом. Но именно здесь из винограда сорта неббиоло производят одну из самых ценных разновидностей местного вина — Бароло. Здесь можно обнаружить большое количество ресторанчиков, щеголяющих пятью звездами на TripAdvisor, и множество винотек, где есть возможность продегустировать десятки сортов вин перед их покупкой. Главное —

ной команде занимает импровизированную позицию защитника, и отправляемся в путь. Наш новый транспорт, оборудованный 120-сильным дизелем Multijet II, — это выбор тех, кто ценит экономичность и легкую управляемость, которая особенно бросается в глаза на контрасте с «Рэнглером». Эмоций от дизельного Compass поменьше, но на роль «машины на каждый день» он подходит лучше других.

На входе в музей Martini гостей встречает легендарный гоночный автомобиль Lancia Delta Integrale. Это напоминание о былом величии компании, когда производитель знаменитого вермута активно вкладывался в авто-



**ПО УСЛОВИЯМ ДОГОВОРА ИГРОКИ И РУКОВОДСТВО «ЮВЕНТУСА» ОБЯЗАНЫ ПЕРЕМЕЩАТЬСЯ НА ПРОДУКЦИИ СВОЕГО ТИТУЛЬНОГО СПОНСОРА — АВТОМОБИЛЯХ JEEP.**

не переусердствовать с красным вином, чтобы на обратном пути не получить красную карточку от полиции.

## ЗВОНИТЕ АНЬЕЛЛИ!

Чтобы праздник футбола запомнился надолго, на обратном пути мы решили заехать в музей вермута Martini & Rossi, что находится всего в 15 километрах от Турина.

Пересаживаемся на Jeep Compass, который в нашей звездной автомобиль-

спорт, являясь титульным спонсором для многих гоночных команд. Но затем финансовое могущество компании пошло на спад, потянув за собой и спонсорскую активность. И пусть в настоящее время дела алкогольного гиганта, кажется, немного пошли в гору, совету директоров Martini, вероятно, следует обратиться за опытом к своему соотечественнику Андреа Аньелли. Он точно подскажет правильное бизнес-решение. Успехи FCA и «Ювентус» это подтверждают. **1**





# JEEP RENEGADE



# JEEP RENEGADE TRAILHAWK

**ВСПОМИНАЮ ФРАЗУ ОДНОГО ВЛАДЕЛЬЦА INFINITI FX: «ЕДУ ВЧЕРА ПО ГОРОДУ, ВИЖУ, НАВСТРЕЧУ НЕСЕТСЯ FX. ВОТ, ДУМАЮ, КРУТАЯ ТАЧКА. А ПОТОМ ВДРУГ, ЧЕРТ! Я ЖЕ САМ НА FX...» ЗНАЕТЕ, КТО НИКОГДА НЕ ИСПЫТАЕТ ПОДОБНОЙ НЕЛОВКОСТИ? ВЛАДЕЛЕЦ MINI. ПОТОМУ ЧТО ВНУТРИ ЕГО МАШИНЫ ВСЕ АБСОЛЮТНО ТАК ЖЕ, КАК И СНАРУЖИ.**

Жужа Писла

## АВТОПИЛОТ



[kommersant.ru/autopilot](http://kommersant.ru/autopilot)  
№12 2019

**М**ало кто может похвастаться столь цельной концепцией, когда интерьер на сто процентов поддерживает идею экстерьера. Мало сделать смелый стильный автомобиль. Нужно еще постараться, чтобы водитель, сидя за рулем, не терял чувства обладания этой красотой. Такие автомобили, как Renegade... они обманывают. Вы думали, какой симпатичный, клевый, возьму его себе, а в результате вы дарите его красоту прохожим, тем, кто смотрит на него снаружи. Учитывая цену модели, не слишком ли это щедрый подарок для случайных незнакомцев? Кроме того, поездка по городу, где можно продемонстрировать Renegade максимальному количеству зевак, совершенно не раскрывает его возможностей.

Пару лет назад мне посчастливилось попробовать это дизайнерское чудо в реальных условиях на внедорожном полигоне. Я забрался на бетонный горб, предназначенный для диагонального вывешивания, перевалил через него, потом пробрался через несколько грязевых ванн, затем проехал по «слоновьи следам», прохватил через колею и в конце пересек импровизированный каньон. Довольный, вернулся обратно и на финише лицеизреп перекошенный фейс одного из организаторов действия. На чистом английском он стал экспрессивно интересоваться: что я здесь делал? «В чем проблема?» — спросил я. Оказалось, трасса предназначалась исключительно для Jeep Wrangler, и я попал на нее, случайно повернув не в ту сторону.

«Мне понравилось. Можно еще кружок сделаю?» — сказал я. Машину у меня тут же отобрали.

В пределах асфальта на Renegade не так интересно. На ходу он несколько валкий. При этом подвеска на крупных неровностях вроде лежащих полицейских могла бы быть и немного помягче. При разгоне он малость задумчивый. С другой стороны, «джипчик» довольно

юркий, маневренный, легко вписывается в лабиринты узких дворов и не испытывает проблем с парковкой. Это радует. Что касается автомагистралей, то, признаться, я ждал проблем с курсовой устойчивостью, но, к счастью, волновался зря. Прямую Renegade держит уверенно. Жалко, время года холодное, что не позволило снять крышу. Здесь ведь нет люка в традиционном







его понимании, зато панели крыши можно демонтировать. Наверняка ведь это не зря придумано. Возможно, когда небо над головой, водитель наконец и ощущает тот самый вау-эффект: я еду в Renegade! Возможно. Пока же пришлось наслаждаться другими прелестями. Пришлось пялиться на вертикальную центральную консоль. Чем она мне не понравилась? Кнопки управления климатом свалены вниз и совершенно недоступны для периферийного зрения. Это большой эргономический просчет и, кроме того, огромный ляп по части безопасности, ведь на ходу приходится сильно отвлекаться. Зато в коробке передач есть приятный сюрприз для любителей раздвигать сугробы колесами — суррогатная пониженная передача. Она представляет собой растянутую первую, которая не переходит на повышенный ряд в автоматическом режиме. Пусть это и не настоящая «понижайка», но на офроуде помогает, особенно на камнях.

Конструкторы Jeep помешаны на скальных маршрутах типа «Рубикона». Поэтому характеристики Renegade ласкают слух поклонников бездорожья. Дорожный просвет — 210 миллиметров. Угол въезда — 30 градусов. Угол перелома — 25! Вай-вай-вай... Если кто не понимает, это на уровне королей офроуда. Но кого это парит? Все помешаны на дизайне. Спросите у первого встречного владельца Renegade: почему он купил его? Он ответит: внешность прикольная. Даю сто очков вперед, что это так. Вот только внутреннему содержанию она не соответствует. 1

## ВЕСТИ АВТО

# АВТОМОБИЛИ JEEP МОЖНО НЕ ПОКУПАТЬ, А ВЗЯТЬ ПО ПОДПИСКЕ — ДАЖЕ WRANGLER

ПРОГРАММУ ПОДПИСКИ В КОМПАНИИ НАЗВАЛИ JEEP 4 FREEDOM, А РЕАЛИЗУЕТСЯ ОНА СОВМЕСТНО С МОБИЛЬНЫМ СЕРВИСОМ ANYTIME PRIME. МИНИМАЛЬНЫЙ СРОК АРЕНДЫ — ТРОЕ СУТОК, ПРИ ЭТОМ АРЕНДОВАТЬ МОЖНО ВСЕДОРОЖНЫЙ JEEP COMPASS, ВНУШИТЕЛЬНЫЙ GRAND CHEROKEE ИЛИ СУРОВЫЙ WRANGLER.

Соответственно, самый простой Jeep оказался и самым дешевым: стоимость суточной аренды «Компаса» начинается от 2 333 рублей в сутки. За Grand Cherokee придется заплатить минимум 5 000 рублей, а Jeep Wrangler оценен во внушительные 7 366 рублей за сутки.

Арендовать машины можно на срок в 3 или 7 суток или сразу на 30 дней. В списке дополнительных приятностей значатся полбака бензина, личный помощник, техническая поддержка, доставка выбранного автомобиля по указанному адресу (при аренде на срок от 7 суток), автомойка и так далее. При этом ездить на арендованных по этой схеме «Джипах» можно по территории в радиусе 500 км от МКАД.

Помимо Jeep, автомобили по подписке в нашей стране предоставляют бренды Volvo и Hyundai, причем обе марки делают упор на кроссоверы: у первой можно арендовать XC60, а у второй — Creta, Tucson или Santa Fe.



**BREAKING NEWS**

## АвтоБизнесРевю

Свой среди профессионалов

# FCA ПРОВЕЛ КОНКУРС МАСТЕРОВ-КОНСУЛЬТАНТОВ JEEP

КОМПАНИЯ «ЭФСИЭЙ РУС» ПОДВЕЛА ИТОГИ ПЕРВОГО ВСЕРОССИЙСКОГО КОНКУРСА МАСТЕРОВ-КОНСУЛЬТАНТОВ JEEP.

Основная цель нового проекта — повышение квалификации сотрудников и улучшение качества предоставления услуг автовладельцам. Отборочный тур среди участников на территории дилерских центров Jeep проводился с мая по сентябрь 2019 года. Главным заданием для определения лидеров стал процесс приема автомобиля на сервис по стандартам компании. Подведение итогов и заключительный этап проводились на территории учебного центра «ЭфСиЭй Рус» в Москве. Всего в конкурсе приняли



участие более 20 сотрудников. Пять из них стали финалистами, первое место занял Антон Васильев из Челябинска («Планета Авто»). «Серебро» и «бронза» достались представителям Санкт-Петербурга — Андрею Елькину («Форум Авто Нева») и Алексею Натарову («Автополе Джей»). Замыкают топ-5 московские мастера-консультанты — Денис Бруднов («Авилон») и Павел Сапрыкин («Автолайт-Восток»). «Мы очень рады запуску этого проекта и планируем реализовывать его регулярно. Так мы сможем отмечать талантливых сотрудников и создавать оптимальную среду для их профессионального развития», — прокомментировали в «ЭфСиЭй Рус». Напомним, весной дистрибьютор огласил результаты ежегодного конкурса среди дилеров Chrysler и Jeep. Тогда призовые места распределились между лучшими партнерами «ЭфСиЭй Рус», достигшими наибольших показателей эффективности в области послепродажного обслуживания.

## CAR RU

# JEEP ГОТОВИТСЯ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАТЬ СВОИ АВТОМОБИЛИ



ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ, ЧТО К 2022 ГОДУ КАЖДАЯ МОДЕЛЬ JEEP БУДЕТ ИМЕТЬ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ИЛИ ГИБРИДНЫЙ ВАРИАНТ.

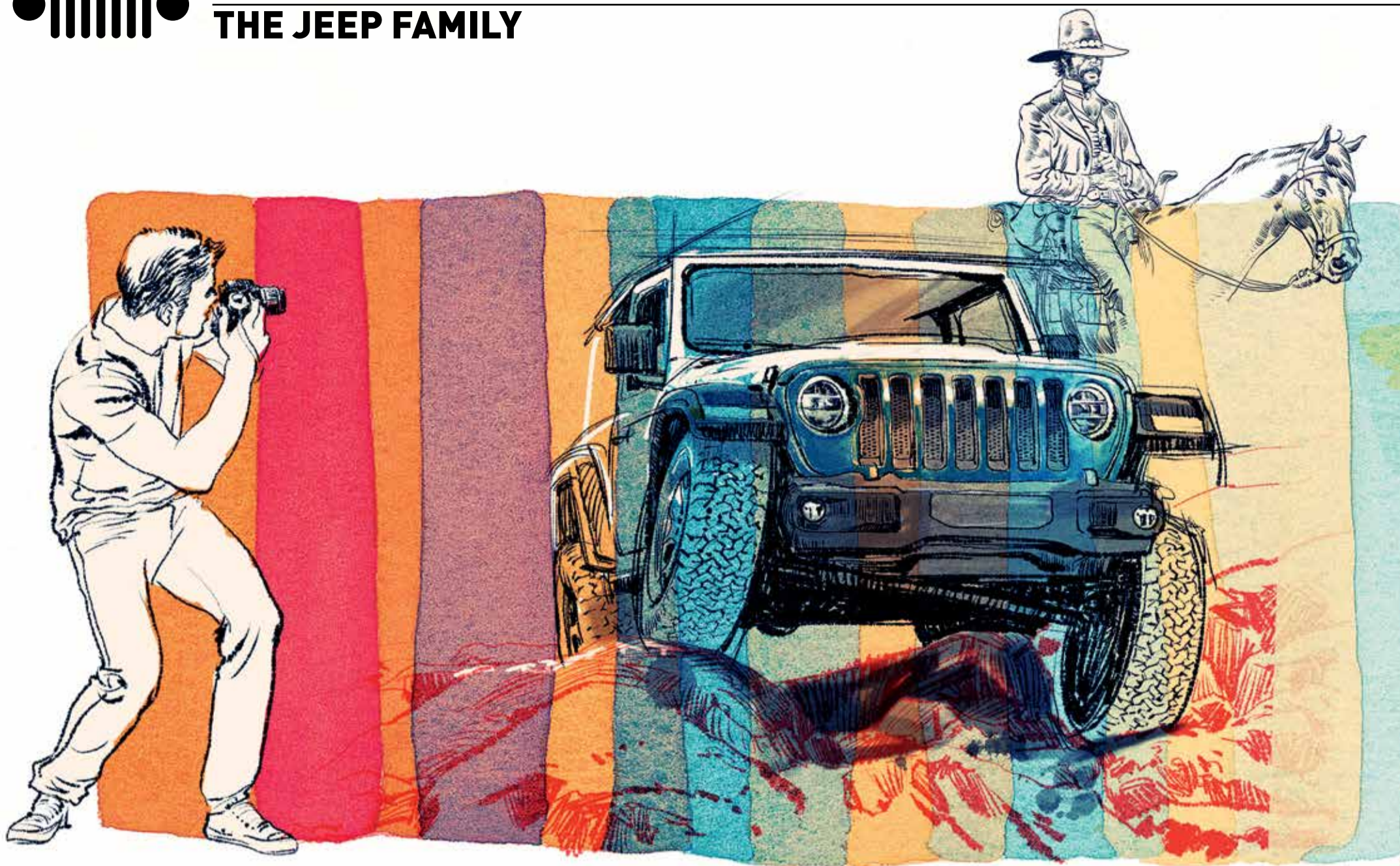
О глобальных планах бренда рассказал президент Jeep Кристиан Менье. По его словам, компания уже готова начать производство электрических и гибридных версий классических внедорожников. И первым должен стать Jeep Commander, который придет на китайский рынок. По размерам машина сопоставима с Grand Cherokee. С учетом субсидий от властей Поднебесной стоимость внедорожника начинается от 44 070 долларов (около 2 миллионов 717 тысяч рублей).

На завершившейся недавно в Лас-Вегасе выставке CES Jeep уже показал гибридные варианты Wrangler, Renegade и Compass. На этих автомобилях опробована новая технология 4xe.

Менье также добавил, что освоение новых технологий компания начнет с гибридных модификаций, включая использование подключаемых модулей. В ближайшее десятилетие должна появиться и полностью электрическая версия Jeep.







# ПЕРЕКУЕМ МЕЧИ НА ОРАЛА ИЛИ «ДЖИПЫ» ЕДУТ НА ЗАПАД

«ОТ МОСКВЫ ДО БРЕСТА НЕТ ТАКОГО МЕСТА...» — ПОЕТСЯ В СТАРОЙ ПЕСНЕ ПРО ВОЕННЫХ ЖУРНАЛИСТОВ. ЭТОТ ТОПОНИМ В КОНТЕКСТЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ УПОМИНАЕТСЯ ЧАСТО. ГОРОД-ГЕРОЙ КАК-НИКАК. ИМЕННО С ОБОРОНЫ БРЕСТСКОЙ КРЕПОСТИ НАЧАЛАСЬ ДЛЯ НАШЕЙ СТРАНЫ КРОВАВАЯ ЧЕТЫРЕХЛЕТНЯЯ ЭПОПЕЯ. И ИМЕННО БРЕСТСКИЙ РУБЕЖ БЫЛ ТОЙ ТОЧКОЙ, К КОТОРОЙ СТРЕМИЛИСЬ НАШИ ВОЙСКА, ЧТОБЫ ПРОДОЛЖИТЬ БИТВУ КАК БЫ СНАЧАЛА, ТОЛЬКО ТЕПЕРЬ УЖЕ НЕ НА НАШЕЙ ТЕРРИТОРИИ, А НА ЧУЖОЙ. НА САМОЛЕТАХ, НА ТАНКАХ, ПЕШКОМ, НУ И, КОНЕЧНО ЖЕ, НА МАШИНАХ. В ТОМ ЧИСЛЕ — «ИНОМАРКАХ», КАК СКАЗАЛИ БЫ СЕГОДНЯ.

Анатолий Пустовит, рисунки автора

## АВТОПИЛОТ



kommersant.ru/  
autopilot  
№10 2019

**К**оличество автомобилей, поставленных в СССР союзниками за годы войны, в разных источниках указывается разное. Чтобы ни с кем не спорить и не ошибиться, скажем так: их число измерялось сотнями тысяч. И изрядную часть этих огромных цифр составляли легкие внедорожники Willys. Те самые, из которых потом выросла марка Jeep.

В нашей автоколонне, отправившейся с востока на запад, из Москвы в Брест, конечно же, был и Wrangler — прямой потомок того самого «Виллиса». Последние когда-то поставлялись к нам по морю, упакованными в деревянные ящики в виде этаких «кит-каров». О чем сегодня в какой-то степени напоминает и конструкция Wrangler. За какие-то минуты с помощью отверток и даже без применения крепких слов с машины можно снять крышу, двери... Правда, не для того, чтобы упаковать ее в ящик. А для того, чтобы отправиться на пляж, например. Мирное время диктует свои законы. «Перекуем мечи на орала» — скульптура знаменитого Евгения Вучетича. Стоит, между прочим, в США, на родине Jeep.

## СЛОВНО «КАТЮША»

Ну и, конечно же, дорога, ведущая через Минск дальше, к Бресту, совсем не военный большак. Отличный асфальт. Фуры в правом ряду, ты в левом. Граница с Белоруссией — лишь небольшое замедление. Дальше поражают аккуратно стриженные полотна газонов вдоль трасс. Все поля обработаны. Валки «сброшюрованной» соломы на всей протяженности. Из них даже делают скульптурные композиции у дорог. Не Вучетич, конечно, но симпатично.

И тут самое время сказать, как ведут себя машины. В том, что представители марки Jeep способны проехать по пашне — хоть вдоль борозды, хоть поперек, — убеждать никого не на-

до. Но вот сейчас. Когда под колесами ровный асфальт, а в машине, если и утомленные, то отнюдь не боями, вполне себе сытые гражданские. Удобно ли? Или «я старый солдат, донна Роза, и не знаю слов любви»?

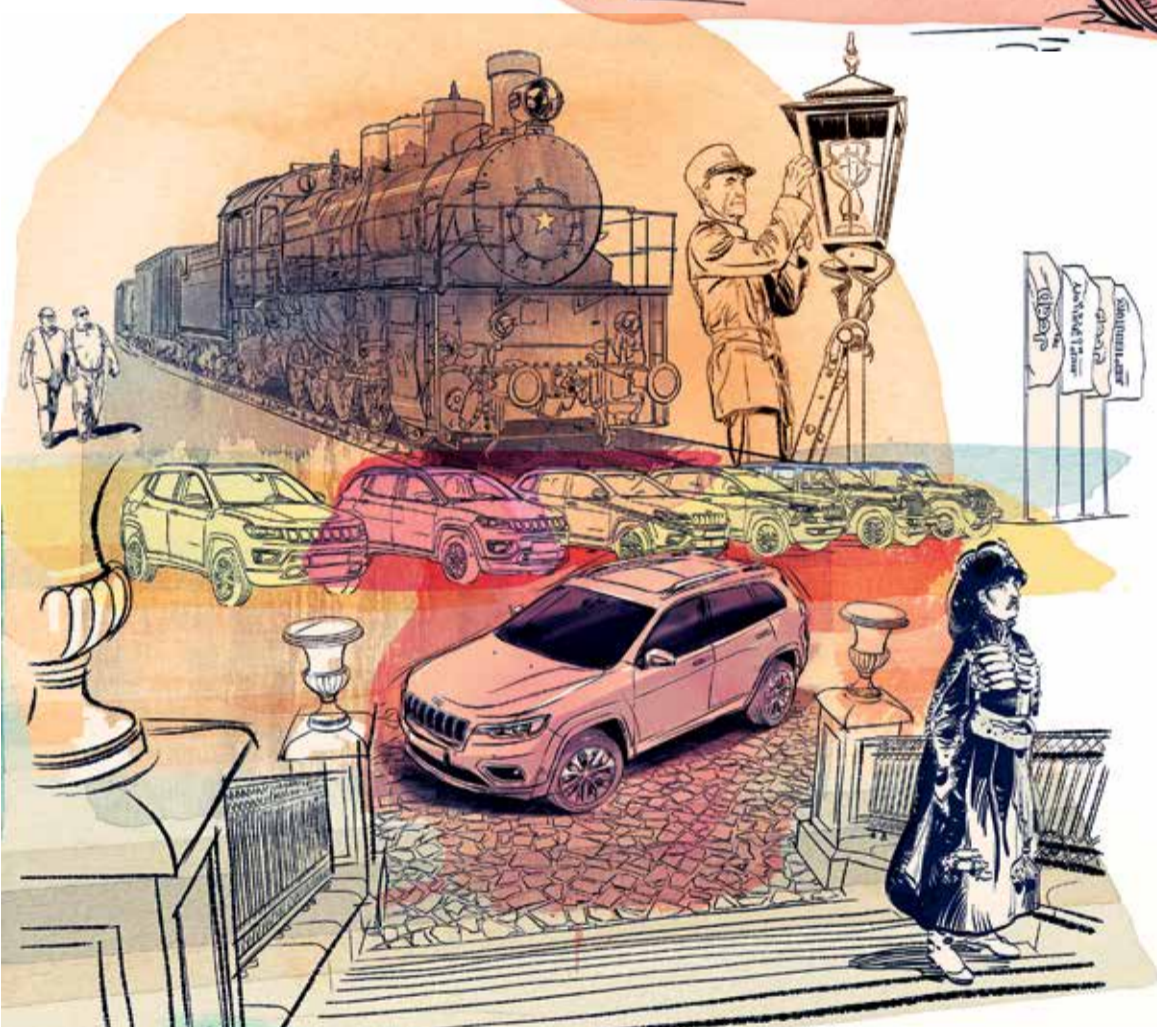
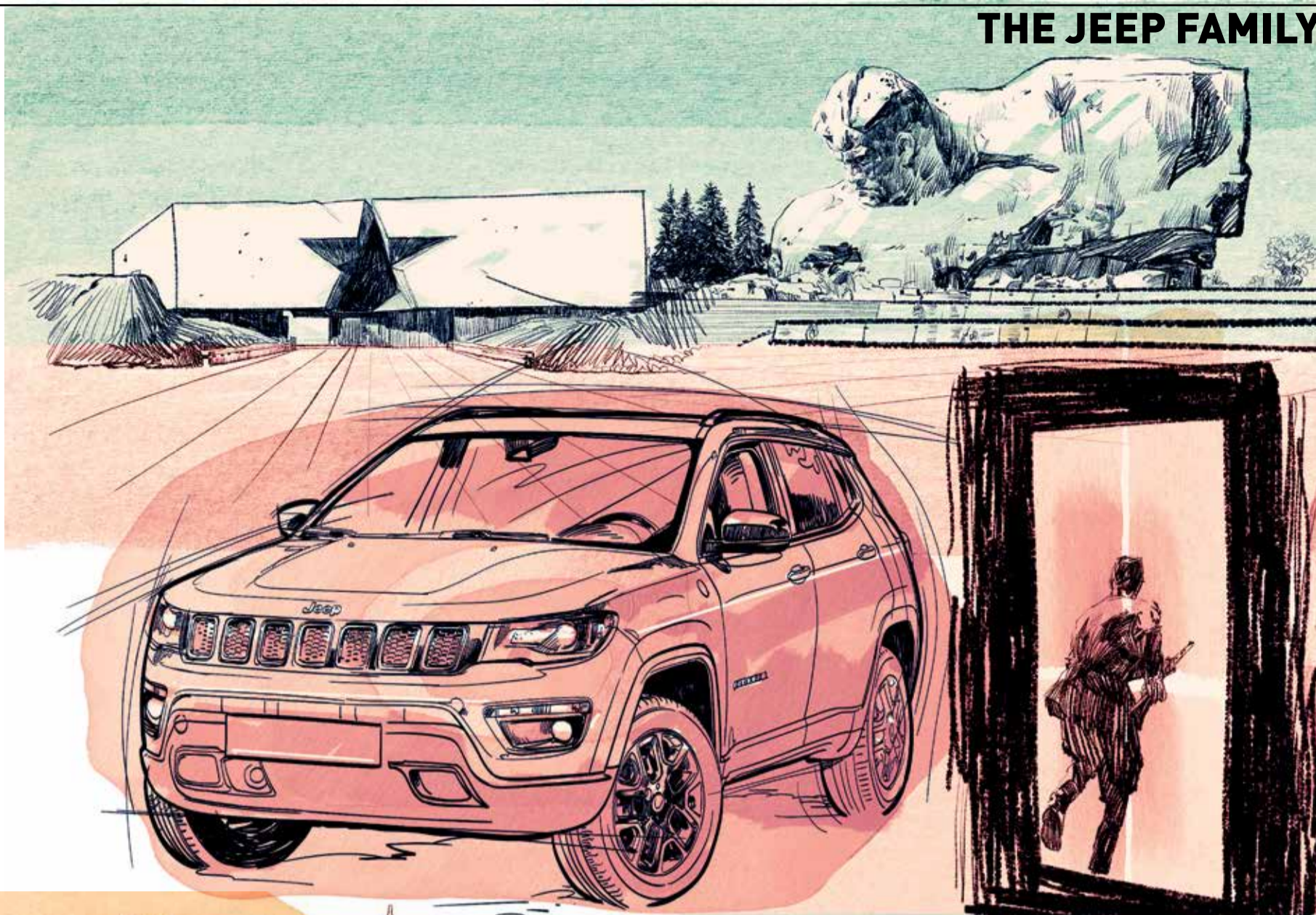
Надо сказать, что и конструкторы, и дизайнеры Jeep в курсе, что на дворе мирное время и техника марки, сохранив свои выдающиеся внедорожные качества, должна быть удобна для повседневной эксплуатации в мегаполисах или на хороших дорогах, их соединяющих.

Взять тот же Wrangler. Автомобиль стабилен на скорости по прямой, точен в поворотах и совершенно не утомляет в пробках, для чего есть восьмиступенчатый автомат. В материалах и исполнении интерьера появилось неожиданное ощущение люкса. Кожа на сиденьях и обшивке руля, алюминий в оформлении центральной консоли, отличный пятидюймовый дисплей в базе — все это создает неожиданно приятную для грубого внедорожника атмосферу. Кнопки покрыты приятной на ощупь резиной. Чтобы пальцы не скользили!

У Jeep Compass я бы обратил ваше внимание на электропривод багажного отсека, делающий удобным посещение придорожных промагтов. А также на электронные помощники







## ЧУВСТВО СВОБОДЫ

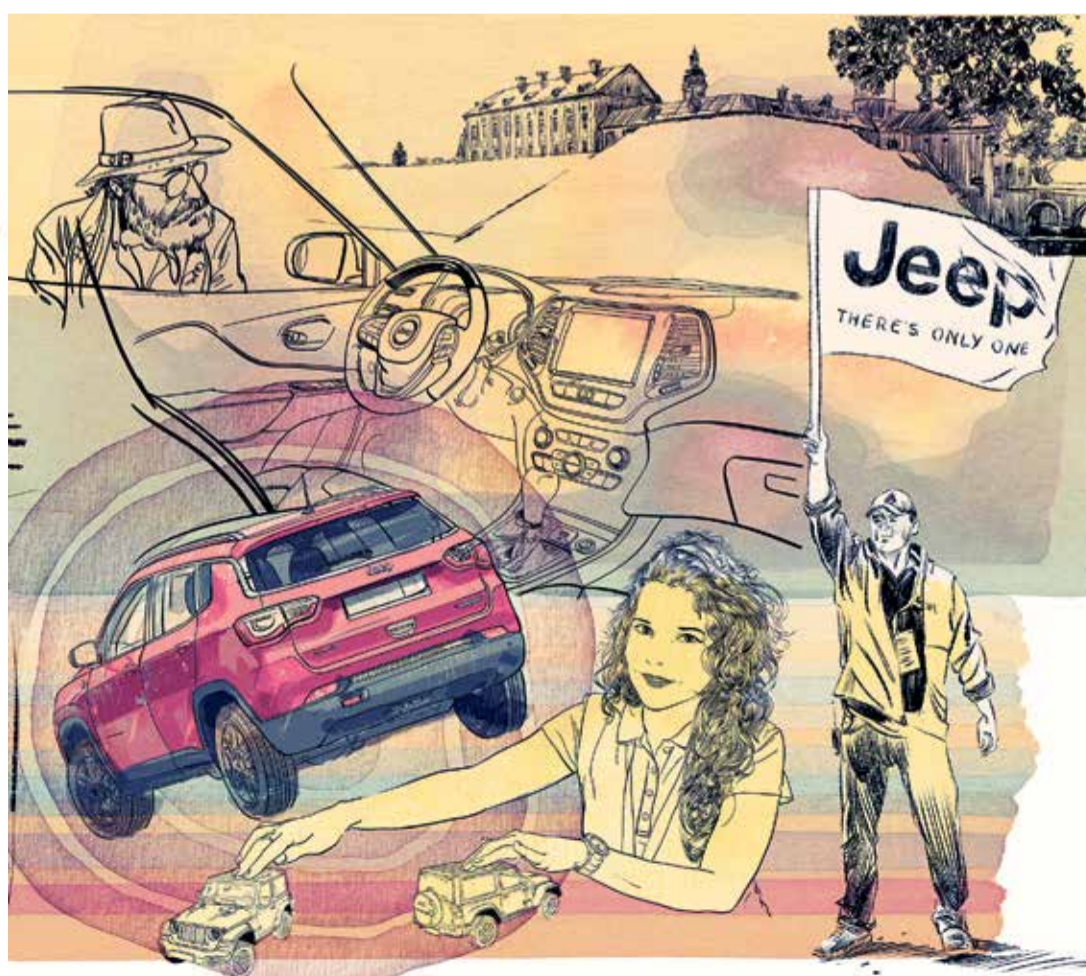
А когда машина хорошая, можно не напрягаясь и по сторонам посмотреть. Тем более по дороге к Бресту есть масса всего интересного.

Заехали на страусиную ферму. Семьдесят лет эта птичка живет. Как сказал один из коллег, «без мозгов можно и сто лет прожить» Мозг у страуса меньше глаза и не имеет коры, так что поведение пернатого определяется только инстинктами.

Замок Радзивиллов — это тоже про инстинкты. В человеке ничего не меняется — все те же форматы доминирования. Меняются только декорации, а природа человека остается той же: хорошо поесть, мягко поспать, произвести впечатление на гостей. Хозяин встречал визитеров на лошади с золотыми подковами. Интерьер — в китайских шелках

с розочками. Тайный ход вел из спальни мужа к жене, минуя дверь в сокровищницу, в которую он, видимо, заглядывал чаще, чем к прекрасной половине.

В Бресте — конечно же, знаменитая крепость. А еще железная дорога и замечательный музей рельсового транспорта. Среди прочих достопримечательностей — кинотеатр «Беларусь», расположившийся в здании некогда самой крупной в Европе синагоги. Не все, кстати, знают, что Брестская область дала Израилю четырех глав государства, а том числе и его основателя. А еще — знаменитый на весь Союз ликеро-водочный завод, первым перешедший с «бескозырок» на «колпачки». Кстати, тема! Ведь назад мы едем на поезде. Автомобили марки Jeep дают, конечно, безграничное чувство свободы. Кроме одного — свободы выпить. 1



**В ТОМ, ЧТО ПРЕДСТАВИТЕЛИ МАРКИ JEEP СПОСОБНЫ ПРОЕХАТЬ ПО ПАШНЕ — ХОТЬ ВДОЛЬ БОРОЗДЫ, ХОТЬ ПОПЕРЕК, — УБЕЖДАТЬ НИКОГО НЕ НАДО.**

водителю, значительная часть из которых пригодится не на бездорожье, а именно в городе. Система контроля слепых зон с функцией контроля поперечного движения позади автомобиля при движении задним ходом, камера заднего обзора с выводом на монитор динамических направляющих линий, ассистент автоматической парковки — как параллельной, так и перпендикулярной — или адаптивный круиз-контроль.

Что касается Jeep Grand Cherokee, то тут и комментировать нечего. Этот автомобиль получил больше наград, чем любой другой внедорожник мира. Причем не только за его способности пересекать водоемы вброд, но и за то, что делать это можно в условиях комфорта и даже роскоши. Достойны упоминания и преклонения силовые агрегаты Grand Cherokee. 710-сильная версия Trackhawk летит как ракета, выпущенная из системы залпового огня «Катюша».





## ДЕВИАНТ

**JEEP COMPASS — УМЕНЬШЕННЫЙ GRAND CHEROKEE ИЛИ ОБЫЧНЫЙ ПАРКЕТНИК? УЗНАЕМ НА ТЕСТЕ.**

Ефим Гантмахер



autonews.ru  
октябрь 2019

**Я**ркий, красный, с черной полосой на капоте и хитрым прищуром фар. У всех он вызывает один и тот же вопрос: это что, новый Grand Cherokee? Нет, это Jeep Compass во внедорожной комплектации TrailHawk. И я пытаюсь понять, что с ним не так.

Девияция — это отклонение от нормы. Магнитная девияция сбивает стрелку компаса с истинного направления. Люди с девиантным поведением нарушают принятые правила. А Jeep Compass TrailHawk идет наперекор тенденциям в сегменте компактных кроссоверов. Типичный девиант!

Первым делом в глаза бросаются мощная буксировочная проушина и россыпь шильдиков TrailHawk и Trail Rated, 17-дюймовые диски с покрышками 225/60 R17, рассчитанными не только на чистый асфальт, и особая форма бамперов, призванных улучшить геометрическую проходимость. Все это выглядит настолько серьезно, что Компас действительно постоянно путают с обновленным Grand Cherokee. В итоге ты сам начинаешь верить, что это самый настоящий Jeep, и ждешь каких-то чудес вне дороги, но низко висящая линза радара — она выдает наличие активного круиз-контроля — напрочь отбивает желание штурмовать препятствия. Неужели мы так и не съедем с асфальта?

Открыв увесистую дверь, попадаешь в салон, корпоративную принадлежность которого осознаешь не сразу. Вернее, ты точно знаешь, что это продукция концерна FCA, но вот марку не назовешь. Руль, мультимедиа, кресла — все это я уже видел в различных

моделях Fiat. Не скажу, что это плохо, но Jeep тут узнается только по логотипам. И, как в каждом фиатообразном, я трачу время, чтобы разобраться в россыпи кнопок, которыми рулевые спицы облеплены со всех сторон. А того, кто с такой комбинацией раньше не встречался, логика их использования и вовсе поставит в тупик.

Впрочем, привыкнуть можно ко всему — просто к Компасу придется привыкать чуть дольше. На передней части вполне ожидаемо размещены блоки управления бортовым компьютером, телефоном и вспомогательными системами (в том числе круиз-контролем), а клавиши аудиосистемы живут на обратной стороне руля — там, где у дорогих машин лепестки переключения передач. И поначалу вы часто будете менять радиостанцию вместо того, чтобы убавить звук.

Во главе передней панели большой монитор медиасистемы Uconnect, под ним расположился блок климата, ниже управление системой полного

привода, USB и AUX разъемы, прикуриватель и селектор 9-ступенчатого «автомата». Около подлокотника — кнопка активации стояночного тормоза и выключения системы стабилизации. Все это сгруппировано по зонам и, в отличие от хаоса на рулевом колесе, организовано очень логично. Под левой рукой водителя остаются только блоки управления стеклоподъемниками и зеркалами, управления наружным освещением да регулировка яркости комбинации приборов.

Передняя панель из довольно простого, хотя вполне приятного на глаз и ощупь пластика, выполнена в консервативном стиле. И, подозреваю, что в процессе ее создания дизайнеры заскучали так же, как и вы, читая это описание, а потому спохватились и — БАЦ! — внесли пару ярких деталей-окантовок. Они да контрастная прострочка руля и кресел красной нитью возвращают к мысли, что у нас на тесте не просто Compass, а его специальная версия.







Значит, заводимся и едем искать ей применение. Кнопку запуска разместили в колодце, изначально рассчитанном на замок зажигания. Интуитивно ее найти легко, хоть глазу она и недоступна, но все же столь глубоко внутрь ее топить не стоило.

Выбираясь с парковки, сразу понимаешь, насколько хорош обзор: габариты чувствуешь интуитивно, и машина не кажется большой. Впрочем, Компас действительно не выбивается из рамок компактного сегмента: 4 394 мм длины и 1 874 мм ширины — это на уровне Volkswagen Tiguan. Задним пассажирам места хватает, но из-за заботы о них пострадала вместимость багажника, у которого высокий пол и сабвуфер также отгрызли запас пространства: 368 литров — заметно меньше, чем у того же Тигуана. Зато, если сложить кресла, то Compass его опередит: в такой конфигурации получим внушительные 1 693 литра. Но в реальной жизни багажником пользоваться неудобно: мне пришлось не только поднимать спортивную сумку на неприлично большую по меркам современных кроссоверов высоту, так еще и снимать полку багажника, чтобы она влезла!

В дальнюю дорогу хочется взять с собой побольше всего — и именно в дальней дороге Compass TrailHawk раскрывается по-настоящему. Его не назовешь особенно мощным:

бензиновый атмосферник при объеме 2,4 л выдает 175 л. с. и 237 Нм, а 9-ступенчатая автоматическая коробка не отличается расторопностью. Так что на трассе динамику можно назвать достаточной — но не более.

А вот энергоемкость подвески очень достойная! В какой-то момент мне начало казаться, что я за рулем гоночного автомобиля, специально подготовленного для ралли-рейдов. Отрезвили «отстрель» задней подвески на отбой — оказалось,

средний показатель ниже 9 литров на «сотню» мне не удалось.

Так это же внедорожник, скажете вы — и шины не шоссейные, и «злой» обвес ухудшил аэродинамические свойства... Так давайте съедем с дороги и попробуем забраться на уклон или уступ! Задние колеса при этом моментально вывешиваются, что подтверждает мои опасения по поводу ограниченного хода задней подвески. Хотя это как раз не проблема: на помощь в таких условиях приходит ком-

ровка дифференциала. Водителю лишь остается внимательно выбирать траекторию, чтобы не разбить уже упомянутый радар активного круиз-контроля. А вот камней под днищем можно не бояться — дополнительная защита убережет от последствий контакта с ними. Плюс условно-внедорожная резина своими грунтозацепами старается не потерять контакт с покрытием.

Но лично я не стал бы всерьез рассматривать Compass TrailHawk как аппарат для штурма бездорожья, а использовать его по другому на значению. Этот Jeep оборудован заводским фаркопом, а значит, позволяет закатить на прицеп квадроцикл или снегоход — и отправиться на поиски приключений.

Мне же этот Jeep запомнился противоречивостью, которая проявляется во всем. Вроде как есть дополнительный бардачок в правом кресле, однако туда едва ли влезет даже инструкция к автомобилю. Аудиосистема beats играет неплохо, при этом вибрация дверных обшивок сводит чистоту звука на нет. Версия TrailHawk позиционируется как внедорожная, но уязвимые дорогостоящие детали и недостаточный ход подвески ограничивают способности этого Компаса вне асфальта. Коробка передач суперсовременная — а расход топлива все равно большой.

Поэтому при цене от 2 459 000 рублей (столько просят именно за версию TrailHawk — а так прайс-лист начинается с 2 149 000 рублей за исполнение Longitude и заканчивается на отметке 2 569 000 рублей, в которые оценен Compass S) ему будет непросто найти поклонников. Хотя я только порадуюсь, если в приевшемся потоке немецко-корейских кроссоверов нет-нет да и мелькнет небольшой Jeep, так похожий на Grand Cherokee — но совсем другой. **1**

## ВЫБИРАЯСЬ С ПАРКОВКИ, СРАЗУ ПОНИМАЕШЬ, НАСКОЛЬКО ХОРОШ ОБЗОР: ГАБАРИТЫ ЧУВСТВУЕШЬ ИНТУИТИВНО, И МАШИНА НЕ КАЖЕТСЯ БОЛЬШОЙ.

что на больших волнах при высокой скорости хода ей не хватает. Впрочем, это заметно только в близких к экстремальным ситуациях — а если не поддаваться на провокации машины и ехать в разумном темпе, то ощущение непробиваемости не покинет вас ни на секунду.

Но вне зависимости от манеры езды топливный бак пустеет слишком быстро. Даже заявленный смешанный расход бензина АИ-95 в 9,9 л/100км — это много на фоне конкурентов. Причем, как я ни старался, опустить

плекс внедорожных систем Selec-Terrain.

Раздаточной коробки с понижающим рядом здесь нет, сильно не обольщайтесь — для увеличения тяговой проходимости используется первая из девяти передач «автомата». А вот перераспределение крутящего момента происходит по разным алгоритмам в зависимости от выбранного режима. Например в режиме Rock наш Jeep легко забирается на весьма крутые препятствия, аккуратно притормаживая висящие в воздухе колеса, имитируя таким образом блоки-





## СВОИМ КУРСОМ

ЛЕТ ЭТАК ПЯТЬ НАЗАД COMPASS В ЛИНЕЙКЕ JEEP БЫЛ НАПОДОБИЕ ВОСЬМОЙ ДОЧЕРИ МАТРЕШКИ. СЕГОДНЯ РОЛЬ САМОГО МАЛЕНЬКОГО «ДЖИПА» ИСПОЛНЯЕТ RENEGADE, ПОЭТОМУ ГЕРОЙ НАШЕГО ОБЗОРА ИМЕЕТ ПОЛНОЕ ПРАВО СМОТРЕТЬ НА «МЛАДШЕНЬКОГО», МЯГКО ГОВОРЯ, СВЫСОКА.

Иван Братуха



110km.ru  
сентябрь 2019

Один из менеджеров фирменного центра Jeep, с которым я пообщался, довольно четко определил актив Compass — комфортные размеры. То бишь не большой и не маленький. А ровным счетом такой, как, скажем, популярные в России VW Tiguan, Toyota RAV4, Nissan X-Trail и иже с ними. Этим ребятам хорошо — они давно собираются на местных заводах, отчето и ценник в пределах споров.

Перед американской компанией задача локализовать здесь производство никогда не стояла. Все, что имеем, поставляется «из-за бугра». С одной стороны, это безоговорочное доверие к качеству продукта, с другой, свои цифры в прайс-листе. Со «старта» за Compass просят солидные 2 149 000 рублей. Зато получаем безальтернативно полноприводный автомобиль, ибо версии «4x2» до нас просто не доезжают. На вопрос: «Почему?» само за себя отвечает слово «джип», исторически ставшее именем собственным, ассоциирующимся в РФ с нечто таким, что вывезет вас из любой Тьмутаракани. А если, пардон, требуется городской кроссовер, милости просим за руль Renegade.

### СВЯТАЯ ТРАДИЦИЯ

Внедорожный потенциал Compass — это 2 (на выбор) варианта систем постоянного полного привода: Jeep Active Drive и Jeep Active Drive Low (Trailhawk). Вторая, замечу, вещь откровенно серьезная, поскольку отличается наличием пониженного ряда с суммарным передаточным отношением 20:1. Кто, скажите, из вышеназванных бойцов «фраернет» нечто подобным?!

При необходимости многодисковая муфта GKN оперативно перенаправит до 100 % крутящего момента на любое из колес, и именно этого «активного» колеса окажется достаточно, чтобы одержать победу над обстоятельствами. Своеобразным бэк-вокалом выступают настройки характеристик под различные покрытия Jeep Selec-Terrain. Это 5 вариантов режимов работы (Auto, Snow — «лед», Sand — «песок», Mud — «грязь», плюс такая крутая вещь, как Rock — «камни»). Правда, она присутствует лишь в модификации Trailhawk.

Всегда можно отключить привод на заднюю ось, а заодно редуктор отбора мощности (PTU). В этом случае сделаем реверанс в сторону экономичности. Подключение всех колес к активной ра-

боте осуществляется в мгновение ока. Принудительной активацией режима 4WD Lock заведует кнопка на блоке управления системой Selec-Terrain. У системы Jeep Active Drive Low не только иные настройки, у нее еще и короткая 1-я передача 9АКПП, что априори позволяет ей выполнять роль «понижайки».

### ВОПРОС ТЕХНИКИ

Актуальный Compass построен на масштабируемой «тележке» FCA Small Wide 4x4 с поперечно установленным двигателем и независимой подвеской, основу которой составляют стойки McPherson «по кругу», газонаполненные амортизаторы и стабилизаторы поперечной устойчивости. На высокопрочные сорта стали







в конструкции кузова приходится 65%, а капот и передняя поперечина — алюминиевые. Для вседорожника, не привыкшего лишь тереть асфальт городских улиц, самое что не есть то.

Подвеска энергоемкая и непробиваемая. Быстро поняв это, я перестал по-дамски оттормаживаться перед «лежащими полицейскими» в населенных пунктах и «топил» по пыльной белорусской грунтовке совсем как легендарный неубиваемый МТЗ-80.

У того, конечно, клиренс куда как выше, но и 216 мм под днищем версии Trailhawk, согласитесь, тоже чего-то значат. Под картером мотора стальная защита, бамперы скошены — достойные атрибуты геометрической проходимости.

Trailhawk — это 175 сил при 6400 об/мин и 237 Нм вращающего потенциала при 3900 об/мин. Другим версиям положен 150-сильный движок (5500-6400 об/мин и 229 Нм крутящего момента при 3900 об/мин). По сути, это один и тот же 4-цилиндровый рядный «атмосферник» объемом 2,4 литра, но в 2 вариантах «прокачки». У мотора распределенный впрыск горючего, варьируемые фазы газораспределения и 16-клапанный ГРМ типа DOHC.

«Проанатомировав» в движении оба двигателя, я сначала не понял, почему у них относительно схожий драйв-потенциал (разгон, ускорение, обороты на определенных передачах и т.п.), но разгадка оказалась простой. Оказывается, «младшенький» искусственно «придушен», дабы влезть в существующие налоговые нормативы. Отсюда совершенно адекватные литражу тяговое усилие и стремление стрелки тахометра подкрасться к вожденной красной зоне.

С места автомобиль отправляется без особой спешки. Продавливание педали акселератора до ощутимой тяги занимает полторы-две секунды. Только по их истечении эластичный и экономичный «автомат» (948TE) «врубается» в суть дела, позволяя моменту перенаправиться в сторону роста. С набором скорости все встает

за управление громкостью музыки на руле. Они разместились на тыльной стороне правой ступицы колонки, аккурат там, где хотелось бы видеть подрулевые лепестки. Пожалуй, низковато посажен блок управления климатом и той же музыкой на центральной консоли. А на экране медиасистемы Uconnect7.0 с навигацией 8.4 NAV многовато разного побочного функционала.

## ВНЕДОРОЖНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ COMPASS — ЭТО 2 (НА ВЫБОР) ВАРИАНТА СИСТЕМ ПОСТОЯННОГО ПОЛНОГО ПРИВОДА: JEEP ACTIVE DRIVE И JEEP ACTIVE DRIVE LOW (TRAILHAWK).

на свои места — переключения своевременные и быстрые. Агрегат охотно отдает свой потенциал, главное — держаться «золотой середины» (3000-3500 об/мин), чтобы, в случае чего, иметь тягу для вынужденного ускорения.

### ЧТО И ЗА КАКИЕ ДЕНЬГИ

После родственного Cherokee пространство Compass может показаться несколько стесненным. Но это, как показала тест-практика, лишь на короткое время. Подгонка кресла-руля-зеркал осуществляется непринужденно, потому как найти свое козырное положение раз плюнуть. Возможно, оформительские работы американских дизайнеров и не претендуют на Золотой Диплом, тем не менее, внутри автомобиля уютно и комфортно.

Несколько необычным я нашел расположение клавиш, ответственных

При этом четкость работы медиа отменная, картинка внятная, оперативность появления заявленной информации — на уровне.

Подлокотник не самый емкий, но в любом случае полезный. Равно как к месту — сеточка на боковине центрального тоннеля (в версии Trailhawk — с красной нитью). Два USB-разъема, включая порт для сидюков второго ряда. Багажник вмещает 410 литров поклажи под штормкой. Второй ряд кресел трансформируется парой неравных частей, образуя практически ровный пол; в подпольной нише покоится «запаска» с набором простецких инструментов.

За ранее озвученные деньги (комплектация Longitude) резонно рассчитывать на полный арсенал систем безопасности, 6 подушек безопасности, 16-дюймовые легкосплавные колеса, 2-зонный климат, галогеновые фары, тканевую отделку салона, подогрев передних кресел, ме-

диасистему с 7-дюймовым экраном, обогрев руля и зоны покоя стеклоочистителей, круиз с ограничителем скорости, «музыку» с 6-ю динамиками и управлением на руле, электронный «ручник» и пр. Доплата за датчики парковки — 15 000 рублей, за легкосплавные диски 17-го диаметра — 30 000 рублей.

Вторая по ранжиру комплектация Night Eagle (2 239 000 рублей) — это поясничные подпор передних кресел с электроприводом, отделка сидений ткань/винилом, 18-дюймовые легкосплавные диски черного цвета. Версия Limited (2 269 000 рублей) добавляет 7-дюймовый цветной многофункциональный дисплей панели приборов, задние датчики парковки, датчик дождя, систему удержания в полосе, технологию предупреждения о возможном фронтальном столкновении с функцией активного торможения, бесключевой доступ, кнопку запуска двигателя Keyless Go, электропривод двери багажника, сигнализацию, ксенон, розетку 220В и пр. Доплата за 19-е колесные диски — 75 000 рублей.

Наконец, Trailhawk (2 459 000 рублей): более мощный двигатель, более продвинутая трансмиссия, внедорожная подвеска, система помощи при спуске, ambientная подсветка интерьера, салон с красной прострочкой, резиновый коврик в багажнике, контрастная окантовка решетки радиатора, рейлингов, наружных зеркал, матовый стикер на капоте. Для всех версий пакет Trailer Tow — 45 000 рублей, пакет для курения — 3 500 рублей, краска кузова на выбор (цвет White входит в базовую стоимость) — 35 000 рублей. Средняя стоимость прохождения ТО — 15 000 рублей. 📌





JEEP COMPASS



# ПИСЬМО ДЕДУ МОРОЗУ

ДО СИХ ПОР У МЕНЯ ЗАМИРАЕТ СЕРДЦЕ, КОГДА Я ВИЖУ УКРАШЕННЫЕ ВИТРИНЫ МАГАЗИНОВ, СЛЫШУ НОВОГОДНИЕ И РОЖДЕСТВЕНСКИЕ ПЕСНИ И РАДОСТНЫЙ СМЕХ ДЕТЕЙ.

Марта Файн

magazine Traveler



весна 2020

**Я** верю в исполнение самых сокровенных желаний, загаданных в новогоднюю ночь под бой курантов, когда за несколько ударов, бьющих в такт с сердцем, успеваешь проделать странный, но в тоже время такой привычный ритуал: салфетка, карандаш, спичка, которая каждый раз почему то успеваает погаснуть в самый неподходящий момент. И серо-черный пепел в шампанском. Последний глоток! Последний удар бом-м-м и яркое послевкусие счастья. Успел! И пусть эти желания в большинстве своем забываются, но я знаю точно, что и на следующий год в эту самую ночь я снова буду стоять в окружении близких мне людей с бокалом шампанского в руках и снова буду ворчать на потухшую спичку, в очередной раз давая себе обещание, не забыть купить зажигалку.

Это может показаться странным. Но я верю в исполнение желаний. И в Деда Мороза. Точнее в дух Деда Мороза в каждом из нас. Он проживает множество жизней, и поэтому везде

все успе- вает. В детстве моим Дедом Морозом были родители. Сейчас — я сам, моя семья и друзья, в старости — будут мои дети. Я обязательно передам им веру в настоящее новогоднее Чудо! Сейчас мне 32. И каждый год в эту ночь я вспоминаю, как мы с папой, сидя за старым круглым столом, писали мое первое письмо Деду Морозу.

Папа дал мне ручку и лист бумаги. Я боялся пошевелиться и очень внимательно слушал каждое его слово:

«Правильное письмо Деду Морозу нужно начинать с поздравлений и пожеланий всего самого

хорошего в Новом году. Ведь он, как и все мы любит читать интересные и добрые письма.

Расскажем ему о твоих достижениях, порадуем дедушку твоими успехами».

Пап, а давай ты тоже будешь писать письмо Деду Морозу, пусть он и твое желание исполнит!

Папа улыбнулся и потерев щеку сказал: «А почему бы и нет?!»

Вот так мы и сидели вдвоем, склонившись друг к другу, переговариваясь и посмеиваясь, вспоминая разные смешные ситуации, которые с нами происходили в этот год.







Я помню, что мне хотелось как можно больше написать о себе: похвалиться тем, что летом поймал большого окуня; рассказать о том, как строили с папой дом на дереве и ходили с бабушкой за грибами; что пошел в первый класс.

И пусть не все гладко, и мне с трудом дается чистописание, но я очень стараюсь, понимая, что Дедушке Морозу будет сложно разобрать мои каракули. Именно эти первые письма я помню до мельчайших подробностей. Мы писали их на цветной бумаге. Она была нежно-голубого цвета, а по краям наклеили желтые и красные звезды, зеленые елочки и белые снежинки. Мне казалось, что это должно было понравиться Дедушке Морозу и он обязательно исполнит наши желания. Я просил коньки. Все соседские мальчишки играли в хоккей, а я пока только наблюдал за ними из окна, периодически выкрикивая «Го-о-о-л!» И для меня было абсолютно не важно в чьи именно ворота залетела шайба. Для меня были важны эмоции, которые переполняли меня в этот момент. А папа... папа хотел машину. И обязательно большую. Я помню, как он, улыбаясь говорил: «Чтобы на дачу тещину рассаду возить. А летом на Алтай махнуть всей семьей».

Коньки в тот Новый год мне не подарили. Сказать, что я был расстроен — это ничего не сказать. С восторгом разрывая красивую обертку я ожидал увидеть новенькие Вауер, но там оказалась... кляшка... как же так? Я был разочарован. Но папа подошел ко мне, обнял за плечи и сказал: «Не расстраивайся,

я тоже не получил машину». Он показал свой набор для бритья. «Возможно у Дедушки Мороза просто не было возможности подарить нам с тобой такие дорогие подарки. Может быть повезет на следующий Новый год?»

Коньки мне все же подарили. Но тогда я уже знал, что моим Дедом морозом были родители. И сегодня, в эту волшебную новогоднюю ночь 2020 года мы снова всей семьей собрались за одним столом. Мама приготовила фантастический Оливье, пахло елкой и мандаринами, по телевизору шел Голубой огонек.

и системными бантами и лентами. А еще желтыми и красными звездами, зелеными елочками и белыми снежинками.

Я долго и тщательно изучал автомобильный рынок, прежде чем выбрать идеальный по всем параметрам автомобиль. Он должен был быть мужским, но при этом не лишен внешней привлекательности. Брутальность в сочетании с комфортом, простота управления, надежность. И я его нашел! Мощный, но экономичный двигатель в 175 л.с., 9-ступенчатая автоматическая коробка передач и, конечно же, невероятная проходимость, которую обеспечивает полный привод Jeep Active Drive Low

## ЭТОТ НАСТОЯЩИЙ ПОКОРИТЕЛЬ БЕЗДОРОЖЬЯ ДОЛЖЕН БЫЛ ОБЯЗАТЕЛЬНО ПОНРАВИТЬСЯ ПАПЕ. ВЕДЬ ДЛЯ НЕГО ЛУЧШИЙ ОТДЫХ — ЭТО ОХОТА И РЫБАЛКА.

А вы знали, что исполнение желаний не знает временных границ? И сегодня я буду Дедом Морозом для самых близких и родных мне людей. Мама давно мечтала о маленьком друге. И ровно в 12 часов ночи, сразу после боя курантов привезут коробку, в которой спит малыш Локки Таймшир Юкон Султан породы Кавалер Кинг Чарльз спаниель. С папой чуть сложнее. Главное — это не дать ему выглянуть в окно... Ведь у самого подъезда его дожидается... новенький Jeep Compass, конечно же укра-

и системами Selec-Terrain с дополнительным режимом Rock, внедорожная подвеска, металлическая защита днища и специальный дизайн бамперов.

Этот Настоящий покоритель бездорожья должен был обязательно понравиться папе. Ведь для него лучший отдых — это охота и рыбалка. При всей своей всепроходимости Jeep Compass не лишен комфорта и идеально подходит для путешествий всей семьей. На нем мы сможем поехать не только на Алтай, куда мечтали попасть в моем

детстве, но добраться до самых отдаленных уголков России, увидеть всю красоту нашей огромной страны. А панорамная крыша даст возможность любоваться ночным звездным небом, не выходя из машины. Современные технологии очень упрощают жизнь и делают ее более комфортной. Разве можно было такое представить 25 лет назад? Максимум, на что мы могли тогда рассчитывать, это электропривод и гидроусилитель руля. А сейчас — Медиацентр Uconnect обеспечит не только безопасной мобильной связью и навигацией, но также визуализирует контроль парковки, поможет найти ближайшую заправку и будет выводить все данные о расходе топлива на приборную панель. А качественная акустика Beats наполнит салон кристально чистым и объемным звуком. Не хуже, чем в консерватории. Ну и конечно же вся бабушкина рассада, палатка, спальные мешки, охотничьи и рыболовные снасти гораздо удобнее загружать в багажник, который не приходится открывать вручную. Электропривод Forever!

Да. Папе точно понравятся все эти современные штучки.

Я закрыл глаза. На минуту мне казалось, что время остановилось. И я снова очутился в 1995 году. Мы сидели за столом, я аккуратно выводил каждую букву, а папа украдкой наблюдал за мной и улыбался. Так же пахло елкой и мандаринами, мама на кухне готовила Оливье. С улицы раздавались крики и смех. До Нового года осталось совсем чуть-чуть. **1**

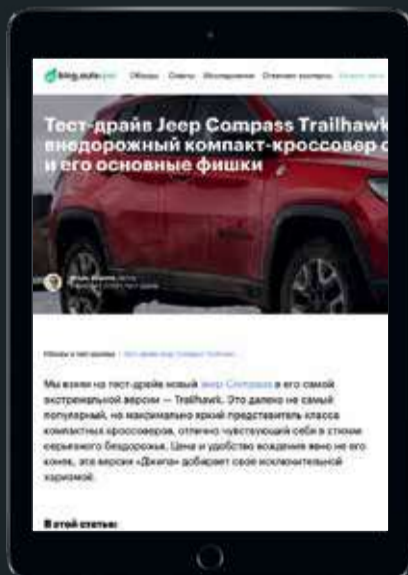




## JEEP COMPASS TRAILHAWK: ВНЕДОРОЖНЫЙ КОМПАКТ-КРОССОВЕР ОТ JEEP И ЕГО ОСНОВНЫЕ ФИШКИ

МЫ ВЗЯЛИ НА ТЕСТ-ДРАЙВ НОВЫЙ JEEP COMPASS В ЕГО САМОЙ ЭКСТРЕМАЛЬНОЙ ВЕРСИИ — TRAILHAWK. ЭТО ДАЛЕКО НЕ САМЫЙ ПОПУЛЯРНЫЙ, НО МАКСИМАЛЬНО ЯРКИЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ КЛАССА КОМПАКТНЫХ КРОССОВЕРОВ, ОТЛИЧНО ЧУВСТВУЮЩИЙ СЕБЯ В СТИХИИ СЕРЬЕЗНОГО БЕЗДОРОЖЬЯ. ЦЕНА И УДОБСТВО ВОЖДЕНИЯ ЯВНО НЕ ЕГО КОНЕК, ЭТА ВЕРСИЯ «ДЖИПА» ДОБИРАЕТ СВОЕ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОЙ ХАРИЗМОЙ.

Игорь Ушанов



blog.autospot.ru  
февраль 2020



то же Grand Cherokee, да?» — спросил у меня администратор автомойки,

на которую я заехал перед возвращением автомобиля в представительство. И ведь правда, с двадцати шагов можно подумать, что перед вами — легендарный флагман марки Jeep.

Легендарным он стал после распада СССР, когда наряду с модной одеждой, электроникой и прочим барахлом из-за океана начали привозить автомобили. Во времена «лихих девяностых», пока основная часть населения буквально выживала, криминальный мир пересаживался с отечественных автомобилей на иномарки. Преимущественно американские и немецкие. «Чирок», или «джип широкий» в простонародье, полюбился тогдашним бандитам из-за своих внушительных размеров, мощных силовых агрегатов и приличной проходимости. Да и наконец, он просто-напросто круто выглядел и внушал уважение и страх соседям по потоку.

Наш сегодняшний герой тоже очень круто выглядит, но пугающего эффекта на соседей по потоку не производит — время не то. Да и в моде нынче не агрессивные внедорожники, а компактные кроссоверы. Compass, как мне кажется, является идеальным представителем данного класса — именно поэтому для теста был выбран именно он. Ну а чтобы было интереснее, мы взяли его внедорожную версию — Trailhawk.



### ЭКСТЕРЬЕР: ЯРКИЙ И ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ

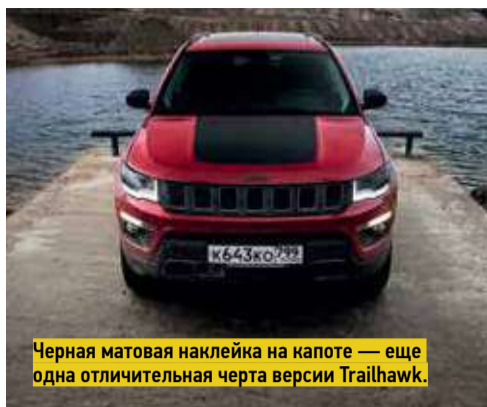
Первое поколение кроссовера Compass и первое поколение его собрата Patriot от Jeep появились на российском рынке в 2007 году и популярности не снискали: высокая цена и спорный дизайн сыграли им в минус. Теперь Patriot упразднен, а Compass во втором поколении уже не выглядит американской деревенщиной из нулевых: высокая подоконная линия, интересная задняя стойка и огромные «мускулистые» арки, в которых теряются 17-дюймовые колеса с высоким профилем шин. Из «фамильного» в новом Compass осталась фирменная решетка радиатора, которая оказалась бутафорией (забор воздуха осуществляется через решетки в бампере).

В нашем распоряжении оказался красный автомобиль во внедорожной модификации Trailhawk, которую отличают шильды Trail Rated на крыльях, черная пленка на капоте, скошенный передний бампер с 30-градусным углом въезда, ярко-выраженная красная проушина для буксировки сзади, 216 мм дорожного просвета, кнопка 4WD Low и дополнительный режим Rock («Камни») для фирменной системы управления полного привода Selec-Terrain.

### ТЕХНИКА: ПОЧТИ КАК У ВЗРОСЛЫХ

Нет-нет, это не кроссовер с понижающим рядом трансмиссии. Кнопка 4WD Low принудительно активирует короткую первую передачу. В обычном ре-





Черная матовая наклейка на капоте — еще одна отличительная черта версии Trailhawk.



Интерьер хоть и не выглядит современным, но не отталкивает. Нажимать кнопки на нижнем «этаже» центральной консоли вслепую получается не всегда.



Красные акценты по всему салону дополняют тиснение Trailhawk на передних сиденьях.



В стандартное оснащение Compass Trailhawk входят покрышки Falken WildPeak с размерностью 215/65 R17.



С максимальным комфортом на заднем ряду смогут разместиться двое пассажиров среднего роста.



Вывесить Compass Trailhawk очень легко. Благо, имитации блокировок быстро помогают выбраться из подобной ситуации.

жиме автомобиль трогается со второй ступени, а всего в АКПП от ZF их девять. Безальтернативный для российского рынка 2,4-литровый двигатель Tigershark в модификации Trailhawk выдает 175 л. с. и 237 Н·м крутящего момента.

Во всех остальных версиях «Компаса» этот же двигатель искусственно «задушен» ради меньшего налога и выдает 150 л. с. и 229 Н·м крутящего момента. В городе его вроде бы хватает. Но вот на трассе возникают сложности: на обгонах «Трейлкоку» не хватает запаса тяги, из-за чего автомат постоянно перебирает передачи. При кикдауне пауза растягивается на пару секунд, а переключения сопровождаются хоть и не сильными, но ощутимыми толчками трансмиссии.

«Компас» построен на растянутой платформе Small Wide 4x4, которая ранее послужила основой для Jeep Renegade и Fiat 500X. По сравнению с Renegade у Compass усилены крепления подвесок и подрамников. Многодисковая муфта с электронным управлением от GKN всегда направляет небольшое количество крутящего момента на заднюю ось. Длина колесной базы у «Компаса» — 2636 мм. Для сравнения: длина колесной базы схожего по габаритам Nissan Qashqai — 2646 мм.

Когда находишься за рулем Compass Trailhawk, кажется, что ведешь не компактный кроссовер, а рамный внедорожник: крены, недостаточная поворачиваемость, слегка «пустоватый» руль и мягкие тормоза, которые приходится дожимать при экстренном торможении. С другой стороны, может, таким и должен быть настоящий «Джип»? Пусть и в форм-факторе кроссовера.

## ВНЕ ДОРОГ: СЪЕЗЖАЕМ «ПРЯМО ЗДЕСЬ»

Но съезжая с асфальта на бездорожье, наконец понимаешь,

что для Trailhawk здесь самое то. Взять хотя бы эти скошенные бамперы с увеличенными углами въезда и съезда: тебе не приходится искать подходящее место, ты просто съезжаешь «вот здесь». Ну а металлическая защита днища, входящая в стандартную комплектацию, придает еще большую уверенность на пересеченке.

С грязевым косогором у водоема, к которому мы подъезжали ради пары кадров, Trailhawk расправился на раз-два. Достаточно лишь перевести шайбу Selec-Terrain в режим Mud, как электроника моментально начинает «прикусывать» колесо, потерявшее сцепление с поверхностью. Довольно крутой песчаный холм с первого раза одолеть не получилось: я поскромничал и не продавил педаль газа как следует. Вторая попытка началась с отключения системы стабилизации и включения режима Sand: больше уверенности и усилия на педали газа — и «Компас» уже на вершине холма празднует очередное покоренное препятствие.

На спуске ради интереса активируем соответствующего помощника: кроссовер не спеша спускается на малой скорости, не позволяя колесам заблокироваться. Для него это так же просто, как движение в пробке с активированным адаптивным круиз-контролем с функцией Stop&Go.

## ИНТЕРЬЕР: ТЕХНОЛОГИЧНЫЙ, НО НЕ САМЫЙ ПРОСТОРНЫЙ

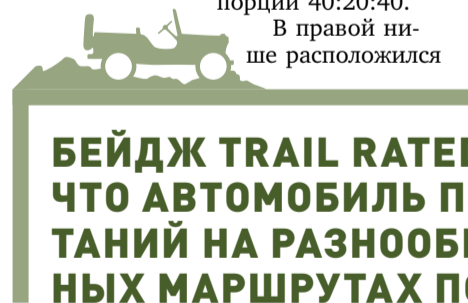
В салоне Trailhawk тоже отличается от обычных «дорожных» версий «Компаса». Тут и там можно увидеть красные акценты, будь то козырек щитка приборов, рамка вокруг селектора КПП или строчка на руле и сиденьях с тиснением Trailhawk.

Подушкам передних сидений, как мне показалось, не хватает длины. Но целый день в дороге мы провели

на них без особых проблем. Сзади места не то чтобы много: сам за собой (при росте 183 см) я разместился нормально, но без излишка. Спинка заднего дивана не регулируется по наклону, а подлокотника как такового нет. Его роль выполняет средняя секция спинки дивана, при опускании которой появляется ниша в багажнике.

Из удобств для задних пассажиров: дефлекторы обдува, розетка на 220 В и USB-разъем. Еще одну розетку (на 12 В) можно найти в левой нише багажника, объем которого равен 368 л. Сложив спинки заднего сиденья, можно получить 1693 л полезного пространства. Спинки складываются в пропорции 40:20:40.

В правой нише расположился



сабвуфер аудиосистемы BeatsAudio, который работает вместе с девятью динамиками и выдает 506 Вт мощности. Звучание очень понравилось не только мне, но и всем тем, кто успел покатайтесь вместе со мной на «Компасе». При должной настройке звук просто восхитителен: глубокие басы во всем диапазоне, никаких искажений на средних и верхних частотах даже при максимальной громкости.

Мультимедийная система Uconnect работает в паре с 8,4-дюймовым дисплеем, к качеству картинки и скорости отклика которого вопросов нет. Функциональность Uconnect'a оказалась даже избыточной: управление аудиосистемой, телефоном, навигацией, дублирование настроек климатической системы и настройка основных параме-

тров автомобиля — все это находится в соответствующих подменю.

Ориентироваться во всем этом поначалу очень сложно: интерфейсу не хватает интуитивности. Понравилось, что при запуске двигателя на экране загрузки сразу же появляется возможность активировать подогрев передних сидений и руля — не нужно ждать, переходить в соответствующее подменю и т. д. А еще за неделю я так и не смог изменить количество миганий поворотниками при кратковременном нажатии с пяти до трех. Ни банальный поиск по всевозможным настройкам, ни инструкция к автомобилю мне в этом помочь не смогли.

Понравился и дисплей между «колесами» спидометра и тахометра, отображающий, помимо бортового компьютера и температуры сцепления, например, настройки и выбранный режим системы Selec-Terrain. Мультируль удивил расположением клавиш изменения громкости и переключения треков/радиостанций: они находятся на тыльной его стороне, там, где обычно нащупываешь лепестки переключения передач.

## ИТОГИ ТЕСТА

Главный фактор при выборе компактного кроссовера, конечно же, цена. «Американец» в этой дисциплине, к сожалению, проигрывает как европейским, так и азиатским конкурентам. «Джип Компас» привозят к нам из Мексики, а цены на него стартуют с отметок 1 689 000 р. за версию Night Eagle и 2 149 000 р. за версию Trailhawk.

Дорогой, неликвидный и далеко не самый удобный в вождении кроссовер — зачем же нужен Compass на российском рынке? Наверное, это идеальный автомобиль для тех, кто любит вылазки на бездорожье, но по каким-то причинам еще не готов к рамному внедорожнику. В актив можно записать множество систем активной безопасности, наличие всех необходимых для современного автомобиля опций, неплохую мультимедиа-систему и классную аудиосистему BeatsAudio. А еще Jeep (особенно в версии Trailhawk) — это прекрасный способ выделиться из толпы. Поэтому обязательно прокатитесь на Trailhawk. Возможно, вам подойдет именно он, а не Nissan Qashqai или VW Tiguan. **1**





## ЖЕЕР СОРПАС — ДЛЯ ТЕХ, КТО В КУРСЕ

В КОНЦЕ ПРОШЛОГО ГОДА У РОССИЙСКИХ ДИЛЕРОВ ПОЯВИЛСЯ «ДЖИП-КОМПАС» ВТОРОГО ПОКОЛЕНИЯ, АВТОМОБИЛЬ, ЧТО НАЗЫВАЕТСЯ, С «ДВОЙНЫМ ДНОМ». ВРОДЕ БЫ КРОССОВЕР КЛАССА С... НО НА ДЕЛЕ ОКАЗАЛОСЬ, ЧТО ЭТО БОЛЬШЕ, ЧЕМ КРОССОВЕР, ЭТО — «ДЖИП»!

Игорь Моржаррето



autostat.ru  
октябрь 2019

### ДЛЯ ВСЕХ

Без кроссоверов в модельном ряду сегодня, видимо, не выживет ни одна автомобильная компания. Не так давно появились такие и у самой именитой внедорожной фирмы в мире — «Джип». Правда, первый опыт с парочкой «Компас»/«Патриот» (у нас на рынке он продавался как «Либерти») оказался не самым удачным; в России, честно говоря, эти модели мало кто заметил и запомнил. И вот в конце прошлого года стартовали продажи «Компаса» второго поколения. Насколько удалось конструкторам и дизайнерам исправить ошибки?

Внешне автомобиль сразу как бы говорит: «Я — джип». Если рядом поставить любых конкурентов, от «Спортджда» до «Тигуана», почему-то кажется, что именно «Компас» — самый боевой из всех. Может, потому, что у американца самый серьезный клиренс? Или классическая решетка радиатора отсылает к первым, еще армейским вездеходам? Не понимаю. Но при том, что в дизайне экстерьера нет, вроде бы, ничего выдающегося, смотрится автомобиль свежо, стильно, и главное — мужественно.

Нет никаких откровений и в интерьере. В салоне просторно, но где-то я уже это видел... Большинство

элементов оформления перешло «Компасу» по наследству от «Гранд Чероки», который дебютировал несколькими годами раньше. Вроде бы все на месте, все сделано правильно... Но хочется ярких, пусть даже грубых штрихов, как у «Рэнглера».

В верхних комплектациях есть двухзонный климат-контроль

и адаптивный круиз-контроль, системы удержания в полосе и обзора слепых зон, функция автоматического торможения... Подогрев всего, что только можно, присутствует, а также нашлась редкая в этом классе вентиляция передних сидений. Есть навигатор, и вообще к медиасистеме претензий практически







Jeep Compass вряд ли будут покупать с калькулятором в руках или сравнивать с одноклассниками. Такую машину в рублях, литрах и лошадиных силах не измерить, ее выбирают сердцем.



нет: она дружит с CarPlay и Android Auto и звучит отлично. У пассажиров второго ряда тоже все хорошо: верхние дефлекторы обдува, розетка на 220 В и USB-разъемы. И, кстати, места для ног вполне достаточно.

Так что, вроде бы, все хорошо... но ничего такого выдающегося, за что автомобиль сразу бы полюбили покупатели.

А что у нас с моторами? Увы, не слишком разнообразно. Это европейские и американские покупатели могут выбрать из целой линейки двигателей, среди которых несколько бензиновых (в том числе современных турбо) и дизельных. У нас предлагают только классический бензиновый атмосферник — 2,4 л (150 или 175 л.с.). Впрочем, любого вполне хватает для комфортной езды и по городу, и на скоростной трассе. Убедился сам во время трехдневной поездки по дорогам, городам и весям России и Белоруссии.

И разгоняется автомобиль резво, и рулится вполне себе азартно, и тормозит правильно. Конечно, среди конкурентов есть машины и с куда более спортивным характером, но и «Компас» не промах.

Единственное, что напрягает, так это неприличный, по меркам сегодняшнего дня, расход топлива. Нет, на трассе все в порядке, показатели

укладываются в 7-8 литров на сотню, но в городе аппетит возрастает до 13-14 л. Конечно, можно вспомнить, что атмосферный мотор легко обходится и 92-м бензином, но все-таки 13 л — это многовато.

Так что нужен очень и очень весомый повод, чтобы купить этот автомобиль, тем более, что и стоит он дороже большинства конкурентов. И такой повод есть!

## ДЛЯ ПОСВЯЩЕННЫХ

Даже у базового «Компаса» обязательно есть умелая система полного привода Selec-Terrain, с четырьмя вариантами настроек (Auto, Mud, Sand и Snow). Вкупе с клиренсом в 208 мм это позволяет владельцу смело забираться в такие дебри, куда хозяин обычного кроссовера не посмеет сунуться. А если взять «злой» вариант Trailhawk, то вы получите настоящий внедорожник. Тут полный привод еще более продвинутый, есть внедорожный режим Rock, система помощи при спуске и даже электронная понижающая передача. Плюс клиренс в 216 мм, скошенные бамперы и стальная защита днища. Причем Trailhawk априори вооружен двигателем в 175 лошадей и 9-ступенчатый автоматом. Все это ставит «Компас» в один ряд с серьезными

внедорожниками. А конкуренты?.. Ауууу, где вы?..

...К превеликому сожалению, у нас не было возможности испытать «Компас» на реальных внедорожных участках. Ну нет гор в Белоруссии, негде включить режим Rock! Но опробовать машину на разбитой грунтовке, в грязи и на крутых подъемах-спусках пришлось. И что же — этот «Джип» ни перед какими препятствиями не пасует,



**ДАЖЕ У БАЗОВОГО «КОМПАСА» ОБЯЗАТЕЛЬНО ЕСТЬ УМЕЛАЯ СИСТЕМА ПОЛНОГО ПРИВОДА SELEC-TERRAIN, С ЧЕТЫРЬМЯ ВАРИАНТАМИ НАСТРОЕК (AUTO, MUD, SAND И SNOW).**

и при этом не вытрясет душу водителя и пассажиров: шасси мягкое и энергоемкое.

А еще здесь очень приличная шумоизоляция, так что даже на булыжной гребенке можно спокойно разговаривать с пассажирами. Словом, за рулем чувствуешь себя однозначно покорителем бездорожья. Главное, сохранять при этом холодный ум, потому что в случае чего за трактором придется тащиться о-о-очень далеко!

## ЦЕНА ЛЮБВИ

Надо сказать, что просят у нас даже за базовый «Компас» немало — от 2 млн 149 тыс. рублей. Да, за эти деньги вы получите полноприводный внедорожник с автоматом, но в салоне будет только кондиционер и простенькая магнитола, а большинство современных опций — недоступно. Выбирать, конечно, надо из двух других вариантов — более продвинутого, богато оснащенного, но все еще городского Limited (от 2 369 000 руб.) или внедо-

рожного Trailhawk (от 2 459 000 руб.). Цена же полностью заряженного кроссовера может достигать 2,8 млн.

Очень недешево. Но за эти деньги вы получите не просто кроссовер, а реальный внедорожник в духе легендарной марки. Его козыри — великолепная проходимость, непробиваемая подвеска и... комфорт. Безусловно, «Компас» в варианте Trailhawk по этим показателям — лучший в сегменте кроссоверов С-класса. **1**

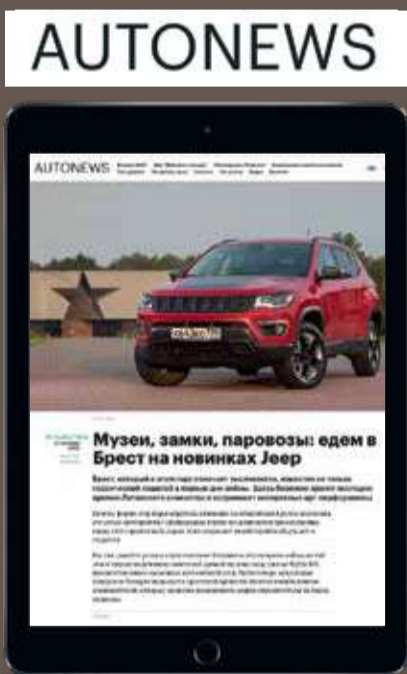




# МУЗЕИ, ЗАМКИ, ПАРОВОЗЫ: ЕДЕМ В БРЕСТ НА НОВИНКАХ ЖЕЕР

**БРЕСТ, КОТОРЫЙ В ЭТОМ ГОДУ ОТМЕЧАЕТ ТЫСЯЧЕЛЕНИЕ, ИЗВЕСТЕН НЕ ТОЛЬКО ГЕРОИЧЕСКОЙ ЗАЩИТОЙ В ПЕРВЫЕ ДНИ ВОЙНЫ. ЗДЕСЬ БЕРЕЖНО ХРАНЯТ НАСЛЕДИЕ ВРЕМЕН ЛИТОВСКОГО КНЯЖЕСТВА И УСТРАИВАЮТ ИНТЕРЕСНЫЕ АРТ-ПЕРФОРМАНСЫ.**

Ярослав Королев



autonews.ru  
октябрь 2019

**П**очему фирма Jeep вдруг обратила внимание на юбилейный Брест и назначила его целью автопробега? Официальная версия по-джиповски прямолинейна: город этот героический, марка тоже сохраняет некий геройский дух, вот и сходится.

Раз так, давайте усилим сопоставление. Вспомним, что во время войны на той земле ездил полученный советской армией по ленд-лизу джипы Wyllis MB, предшественники нынешних автомобилей Jeep. Пусть теперь актуальные Compass и Wrangler подъедут к Брестской крепости. Почтим память воинов-освободителей, которые дали нам возможность мирно передвигаться на таких машинах.

Путь в тысячу километров от Москвы до Бреста нашему экипажу выпало проделать за рулем разных исполнений кроссовера Compass. Половину дороги рулили вариантом Limited, потом пересели на Trailhawk. У обоих бензиновые

моторы 2.4 Tigershark, 9-ступенчатые АКП и полный привод, но Limited — 150-сильный, а Trailhawk мощнее на 25 сил и лучше подготовлен к бездорожью.

Голосуем за Trailhawk и после сугубо шоссе поезда. Да, отдача 175-сильного мотора хватает без избытка, а плавный автомат мог бы подгравывать лучше. Например, когда щедро добавляешь газ и ждешь переключения вниз разом на несколько ступеней, коробка подчас понижает их по одной, словно наугад или в сомнениях. Зато после варианта Limited с его пресными силами и откровенно медленной автоматикой кажется, что Trailhawk очень даже энергичный.

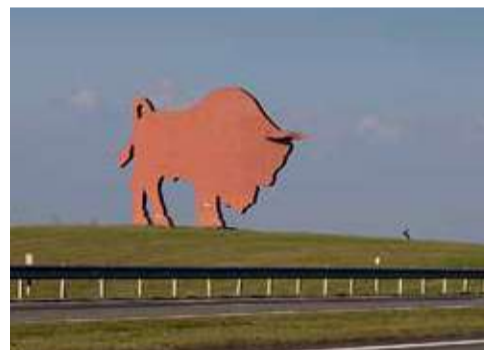
На дорогах Беларуси, где знаки часто ограничивают скорость ниже шоссе, мы почти не отключали круиз-контроль, который скрадывал различия силовых агрегатов. Но Trailhawk оказался лучше и по настройкам оригинальной подвески, которая делает ход комфортным.

А вот Limited даже на ровном белорусском асфальте вез небрежно. Trailhawk уступает в другом: рулевое у него по-внедорожному расслабленно. Стоит задержать взгляд на многослойном меню медиасистемы, и машина норовит уйти с курса. Наконец, общая проблема семейства Compass — неудобные кресла, и в дальнем пути один этот минус может перечеркнуть все плюсы модели.

Границу пересекли без остановки: въездные полосы открыты, ограниченный проезд нет, как нет и сотрудников в форме. Россияне могут попасть в страну без загранпаспорта и прохождения таможенного контроля, но автомобилисты обязаны иметь страховку для выезда за границу, так называемую «Зеленую карту». Если не озаботились заранее, полис можно приобрести буквально у дороги — призывные вывески страховых контор здесь одна за другой. На выезде с контролем иначе: непременно остановят и проверят паспорт. Причина проста — так пресекают по-







пытки незаконного безвизового проникновения в Россию.

Плакаты с пожеланиями счастливого пути «У добры шлях!» позади, а впереди сотни камер. Нет, владельцу автомобиля с российскими номерами извещение о штрафе отсюда не пришлют. Но остановят на одном из местных постов, покажут распечатки нарушений и вежливо попросят оплатить набранные превышения. А если транспорт служебный и превысил другой водитель? «У добры шлях», — водителя никто не задержит и не заставит платить, но машина останется у полицейских.

Пейзажи вдоль трассы до Бреста однообразны. За окном тянутся бесконечные поля, а фермеры стараются оживить картину забавными композициями из прессованного сена — то паровозик, то мельница, то огромный паук. Кроме фотосъемки этих шуток и поводов для остановки и нет. Только для дозаправки. Цены на топливо в стране единые: литр 95-го или солярки — по 1,65 белорусского рубля, литр 92-го — по 1,55. Удобно. Кстати, курс местной валюты к российской — 1 к 31,38.

Сверните с трассы, и Беларусь откроется интереснейшей туристической стороной. Сохранилось многое из наследия Великого княжества Литовского, которое было на этих землях в Средние века. Особенно любопытны замки. До Северной войны 1700–1721 гг. здесь находилось более сотни! Сегодня из главных открытых для посещения объектов — замков или оберегаемых руин — осталось менее двух десятков, тем ценнее каждая достопримечательность. В хорошем состоянии содержатся Лидский, Любчанский, Старый и Новый

в Гродно, Коссовский, Гомельский и Кричевский дворцы.

Успеваем посетить отреставрированный Несвижский дворцовый комплекс. Это резиденция аристократической семьи Радзивиллов, одной из самых влиятельных в княжестве Литовском и Речи Посполитой. Ординат Михаил Радзивилл начал строительство в 1583 году, пригласив итальянского архитектора Бернардини. Комплекс сочетал барокко и классицизм, включал в себя трехэтажный дворец, дом управляющего, пекарню, конюшни, литейный цех и казармы. Был расположен на земляном валу высотой в 20 м, имел четыре обо-

ронительные башни и подвесной мост, много раз выдерживал осаду шведских войск. И теперь туристам есть на что посмотреть: здесь в подробностях реконструированы пышные интерьеры.

Архитектура, музеи, ресторанички с традиционной кухней, национальные парки. Это в стране на поверхности. Как водится, можно раскопать еще массу занимательного просто в беседах. Вот заезжаем обедать в уютный город Пинск у слияния рек Пина и Припять. Здесь в храме можно увидеть самый старый белорусский орган. А еще стоит старый трактор как памятник. Табличка поясняет: это первенец в местном хозяйстве, пережил войну. И после за обедом хозя-

ин кафе рассказывает всю соль истории: на время войны трактор спрятали по частям, чтоб не достался фашистам.

Архитектура, музеи, ресторанички с традиционной кухней, национальные парки. Это в стране на поверхности. Как водится, можно раскопать еще массу занимательного просто в беседах. Вот заезжаем обедать в уютный город Пинск у слияния рек Пина и Припять. Здесь в храме можно увидеть самый старый белорусский орган. А еще стоит старый трактор как памятник. Табличка поясняет: это первенец в местном хозяйстве, пережил войну. И после за обедом хозяин кафе рассказывает всю соль исто-

рии: на время войны трактор спрятали по частям, чтоб не достался фашистам.

Главный национальный символ сопротивления фашизму, конечно, Брестская крепость. Собственно, крепости как таковой нет, есть обширный мемориал, фрагменты укреплений со следами обстрела, музей с реалистично воссозданными сценками от ранних времен до дней знаменитой обороны.

Экскурсию для нас проводит Александр Суворов, краевед, глубоко изучивший историю крепости и написавший об этом книги. Его рассказ слушаешь в смешанных чувствах, поскольку оборона от немецкой армии объясняется совсем не так однозначно, как учили

в советских школах. Безусловно, героизм защитников по-прежнему неоспорим. Но к нынешнему моменту история обросла разноплановыми подробностями, многое остается непрозрачным, и лично нам после посещения мемориала захотелось глубже изучить факты.

Брест выглядит опрятно, приветствует в праздничном настроении. Необычные вечерние уличные шоу, уютные аллеи, оригинальные скульптуры и музеи. Обязательна к посещению улица Гоголя со знаменитой галереей арт-объектов под открытым небом. Частично галерея посвящена героям гоголевских книг, частично — простым горожанам. Другое чудесное место — пешеходная улица Советская, где ежедневно на закате происходит возобновленная десять лет назад церемония: фонарщик в старинном костюме зажигает светильники. Туристическая жизнь бурлит здесь в позитивном русле между заведениями на любой вкус.

Любителям техники в Бресте предлагается посетить большой музей паровозов. Один из локомотивов выполнен полупрозрачным, видишь таинство конструкции. Кстати, организаторы планировали отправить участников пробега обратно до Москвы тоже по железной дороге, но нам это показалось скучным. Мы откололись от коллектива и погрузились в длиннобазный Wrangler.

И вот сюрприз: этот брутальный Jeep оказался неожиданно удобным для путешествия. На российском рынке Wrangler нового поколения доступен с импульсивным бензиновым турбомотором 2.0 (272 л. с.) и растровой 8-ступенчатой АКП. Удачное «дальнобойное» сочетание позволяет быстро разогнаться до скоростей за сотню и без напряжения выполнять броски-обгоны.

После обновления Wrangler стал заметно менее громким, длинная база дает устойчивость, хороша плавность хода, а необходимые подруливания по меркам рамной машины с мостами не критичны. Тысячу километров мы одолели за оптимальные десять часов с приемлемым расходом около десяти литров. Медиаподдержка поддерживает смартфоны, и на выезде из гостеприимной страны мы включали белорусскую мелодию «Беловежская пушка», в которой есть грустноватые нотки прощания. 1

## ПОСЛЕ ОБНОВЛЕНИЯ JEEP WRANGLER СТАЛ ЗАМЕТНО МЕНЕЕ ГРОМКИМ, ДЛИННАЯ БАЗА ДАЕТ УСТОЙЧИВОСТЬ, ХОРОША ПЛАВНОСТЬ ХОДА.





# РАЗБИРАЕМСЯ В НАЗВАНИЯХ СПЕЦВЕРСИЙ JEEP

## ЧТО ТАКОЕ NIGHT EAGLE, ГДЕ ПРОЛЕЗЕТ TRAILHAWK, И ПРИ ЧЕМ ЗДЕСЬ РЕКА РУБИКОН?

В МОДЕЛЬНОМ РЯДУ JEEP ОТ СЛОВ ЗАВИСИТ МНОГОЕ: ПО СВОИМ ХАРАКТЕРИСТИКАМ И ПРЕДНАЗНАЧЕНИЮ ТЕ ИЛИ ИНЫЕ ВЕРСИИ ОДНОЙ И ТОЙ ЖЕ МОДЕЛИ ЧАСТО РАЗЛИЧАЮТСЯ ВЕСЬМА ЗНАЧИТЕЛЬНО. ИТАК, КАКОВА ЖЕ РАЗНИЦА МЕЖДУ TRAILHAWK И TRASCNHWK, ЧТО ОБОЗНАЧАЕТ АББРЕВИАТУРА SRT И КАКИЕ ИСПЫТАНИЯ НУЖНО ПРЕОДОЛЕТЬ, ЧТОБЫ ЗАВОЕВАТЬ ЗНАЧОК TRAIL RATED?

Михаил Лобачев

motor



motor.ru  
март 2020

### NIGHT EAGLE

Начнем с простого: у Jeep, как и у многих других автопроизводителей, особое имя может получить комплектация автомобиля, имеющая лишь внешние отличия от базовой модели. К примеру, продающийся в России кроссовер Jeep Compass Night Eagle выделяется прежде всего элементами отделки черного цвета. Черная решетка радиатора, черная эмблема, черные колесные диски. В интерьере — декоративные глянцевые рамки вокруг экрана медиасистемы и дефлекторов обдува.

Агрегатная база при этом та же, что и у базовой версии Longitude — 2,4-литровый двигатель мощностью 150 лошадиных сил, 9-ступенчатый автомат и самая простая система полного привода без понижающей передачи. Функциональные отличия от Longitude лишь в некоторых опциях — вроде кожаной обивки кресел вместо тканевой или 18-дюймовых дисков в противовес 16-дюймовым у самого доступного варианта.



Jeep Compass Night Eagle.





Jeep Renegade Trailhawk.



Jeep Compass Trailhawk.



Jeep Grand Cherokee Trailhawk.



Jeep Cherokee Trailhawk.



Jeep Rubicon Trail.



Jeep Grand Cherokee SRT.



Jeep Grand Cherokee Trackhawk.



Jeep Grand Cherokee Trackhawk.



Jeep Grand Cherokee Trackhawk.

## TRAILHAWK

«Крылатый» шильдик Trailhawk получают автомобили, наиболее подготовленные к преодолению бездорожья — такая версия есть у Renegade, Compass, Cherokee и Grand Cherokee. Отличия таких Джипов не только во внешности — хотя и в ней сразу заметны нижние секции бамперов из матового пластика, маскирующие мелкие царапины и массивные буксировочные крюки красного цвета. К примеру, Jeep Cherokee в версии Trailhawk оснащен блокировкой заднего дифференциала, «понижайкой», защитой для топливного бака, трансмиссии и передней подвески, а также системой помощи при спуске с горы.

Система управления полным приводом для автомобиля в версии Trailhawk дополнительно к четырем режимам работы получает пятый — «камни». Еще одна опция для бездорожья — Selec-Speed Control, позволяющая на подъемах и спусках изменять скорость движения посредством подрулевых переключателей, не касаясь газа и тормоза. Кроме того, начиная с Trailhawk Cherokee оснащается 3,2-литровым двигателем V6 мощностью 272 лошадиные силы. Еще одна особенность — шины с более высоким профилем, чем у других версий.

Любая другая модель Jeep с лого Trailhawk тоже отнюдь не проста: на видео выше Compass преодолевает вполне себе «взрослое» бездорожье

в культовом для американских джипов месте недалеко от городка Моаб в Юте. Кстати, на переднем крыле видна круглая эмблема Trail Rated. Что она значит? Рассказываем!

## TRAIL RATED

Круглый шильдик Trail Rated можно встретить на многих Джипах — прямо как дизайнерские «закладки» вроде профиля фронтального Willys в углу ветрового стекла или других «фамильных» элементов. Но Trail Rated — не просто элемент декора. Таким знаком отмечают автомобили, преодолевшие комплекс специальных внедорожных испытаний на старинной труднопроходимой тропе Rubicon Trail в горах Сьерра-Невада. При чем здесь легендарный Рубикон из древнеримской истории? Все просто: такое название носит одна из местных рек. Для Америки — ничего удивительного. Мы же помним, что Том Сойер был родом из «убогого

городки Санкт-Петербурга» на берегу Миссисипи?

Когда-то по горной тропе Rubicon Trail близ озера Тахо в Калифорнии ходили индейцы да золотоискатели — но с 1953 года ее облюбовали любители внедорожников. А Jeep уже несколько десятилетий использует этот труднопроходимый путь длиной в 22 мили в качестве своего рода испытательного полигона для своих новых моделей. Препятствия успешно преодолены? Таким не грех и похвастаться.

## SRT

Подразделение SRT (Street and Racing Technology) выросло в недрах Chrysler из команды инженеров, разрабатывавших на рубеже тысячелетий Dodge Viper и Plymouth Prowler. Сейчас шильдик SRT несут на себе самые мощные версии автомобилей концерна — в том числе флагманский Jeep Grand Cherokee SRT.

Опыты по привитию внедорожнику повадок спорткара проходят вполне успешно. Под капотом Grand

Cherokee SRT нынешнего поколения — V-образная «восьмерка» HEMI объемом 6,4 литра и мощностью 468 лошадиных сил, которая позволяет ему разогнаться до «сотни» за 4,9 секунды. Система контроля тяги, в случае с обычными Джипами отвечающая за режимы движения по бездорожью, у Grand Cherokee от SRT располагает режимами Track и Sport. Агрессивный внешний вид, спортивные кресла и тормоза марки Brembo прилагаются.

## TRACKHAWK

Однако модификацией SRT отвага инженеров Jeep не ограничивается — ведь есть еще Grand Cherokee Trackhawk, который почти вдвое мощнее SRT — и почти вдвое дороже. Если за Jeep Grand Cherokee SRT в России просят минимум 5 840 000 рублей, то цена за Trackhawk с компрессорной «восьмеркой» 6.2 мощностью 717 лошадей — 9,9 миллиона рублей.

Тот же мотор, каким располагает этот Jeep, устанавливается на седан Dodge Charger и купе Challenger в экстремальной версии SRT Hellcat.

Grand Cherokee Trackhawk способен набрать 100 км/ч за 3,7 секунды и преодолеть стандартную для дрэг-рейсинга дистанцию в четверть мили за 11,6 секунды. При этом внешне Trackhawk не очень сильно отличается от SRT. Чтобы опознать в нем один из самых мощных в мире внедорожников, придется внимательно присмотреться... 1

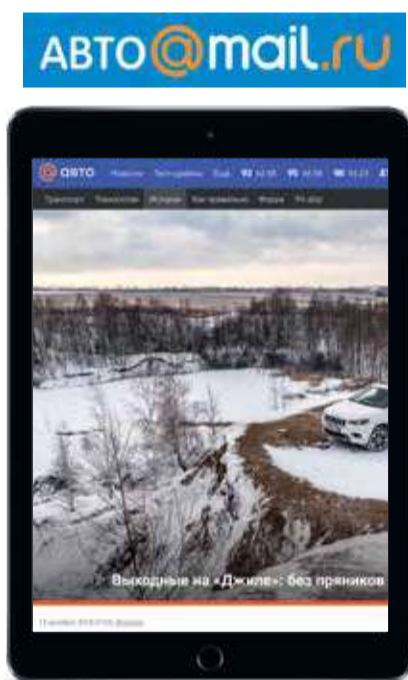
**ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ SRT (STREET AND RACING TECHNOLOGY) ВЫРОСЛО В НЕДРАХ CHRYSLER ИЗ КОМАНДЫ ИНЖЕНЕРОВ, РАЗРАБАТЫВАВШИХ НА РУБЕЖЕ ТЫСЯЧЕЛЕТИЙ DODGE VIPER И PLYMOUTH PROWLER.**





## ВЫХОДНЫЕ НА «ДЖИПЕ»: БЕЗ ПРЯНИКОВ И САМОВАРОВ

НА ЮГ ОТ МОСКВЫ АВТОПУТЕШЕСТВЕННИКИ ОДНИМ ДНЕМ ТРАДИЦИОННО ЕДУТ ЗА ТУЛЬСКИМИ СУВЕНИРАМИ, ПО ЧЕХОВСКИМ ДА ТОЛСТОВСКИМ МЕСТАМ. МЫ ЖЕ РАССКАЖЕМ О НЕПОПСОВЫХ ТОЧКАХ НА КАРТЕ.



auto.mail.ru  
январь 2019

Стрелка компаса путешествий выходного дня отклонилась с запада на юг. На этот раз обновленный Jeep Cherokee прокатил нас по интересным локациям Тульской области. Маршрут суровый и неблизкий, если планируете повторить его целиком с маленькими детьми, стоит заранее подумать о ночевке. А чтобы успеть осмотреть все одним днем, придется выехать из Москвы рано утром с прицелом на возвращение глубоким вечером. Хотя здесь каждый волен выбирать — одни предпочтут сэкономить время, сосредоточившись на индустриальных объектах, другим больше по нраву романтические места. Комбинируйте путевые точки на свой вкус, жесткой последовательности перемещений этот гид не подразумевает.

### УЗЛОВАЯ — ГОРОД НА РЕЛЬСАХ

Столицу удобно покинуть по трассе М-4 «Дон». Дорога платная, зато скоростная и безопасная даже в зимнюю слякоть: освещение достаточное, покрытие ровное, заправок хватает. За привилегию просвистеть с ветерком 190 км без светофоров и населенных пунктов пришлось отдать 270 руб. Хотя если успеете на пункты сбора денег до семи утра — сэкономите 100 руб по ночному тарифу.

Сворачиваем в сторону Узловой, воспетой в ностальгически-мрачном произведении «Кладбищенская клубника» хулиганской группы «Бахыт-Компот». Турист здесь редкий гость, не заглядывают путешественники в промышленный городок, построенный на рельсах вокруг фабрик и заводов в зоне радиоактивного заражения Чернобыльской катастрофы. Хотя в этой машиностроительной депрессивности как раз и скрыт особый шарм российской провинции, где трудовые мозоли в большем почете, нежели отглаженные офисные воротнички.

Узловая выросла из станции, открытой в конце 19 века на пересечении путей сообщения на Рязск, Тулу и Елец. С тех пор история поселения идет одной колеей с успехами и неудачами местных железных дорог. Поэтому рекомендуем отправиться на Советскую площадь, от которой начинается пешеходный мост (координаты — 53.983787, 38.163048) через хозяйство огромного локомотивного депо. Надземный переход — все равно что смотровая площадка над городом в городе. Ощущение, будто попал в мультфильм «Веселые паровозики из Чаггингтона», сюрреалистично наложенный на стахановский быт Страны Советов с лозунгами вроде «Доброго вам трудового дня, дорогие товарищи!» и доской почета передовиков производства. Потертые временем

веерные ангары с поворотным кругом 1914 года, лязгающие сцепками составы на бесконечных линиях рельсов — все это можно посмотреть и вблизи, спустившись вниз.

Полвека железнодорожники Узловой развивают музей, в котором, со слов смотрителя, немало уникальных экспонатов. Нам, увы, не повезло — экспозицию закрыли на реконструкцию. Так что перед визитом сюда лучше позвонить и уточнить график работы, контакты есть на сайте РЖД. Впрочем, исторические реликвии встречаются и снаружи. Через стену соседнего здания врывается на улицу паровоз — необычный памятник локомотивным бригадам Великой Отечественной войны. Особенно туго пришлось машинистам в октябре — ноябре 1941 года, когда



Автомобиль — Jeep Cherokee Overland 3.2 V6 AWD  
Длина маршрута (туда — обратно) — 570 км  
Расход 95-го бензина — 10,8 л/100 км  
Время в дороге — 14–16 часов





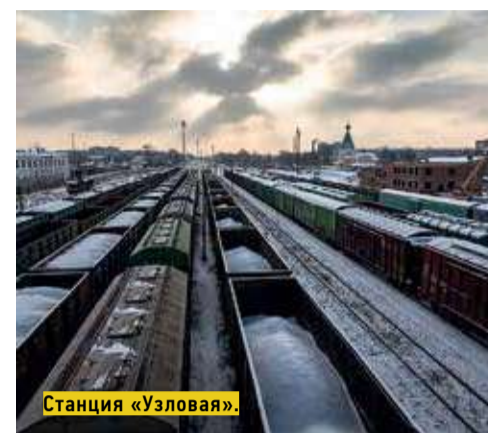
Локмотивное депо «Узловая».



Паровоз ФД-20-1535 образца 1934 года постройки.



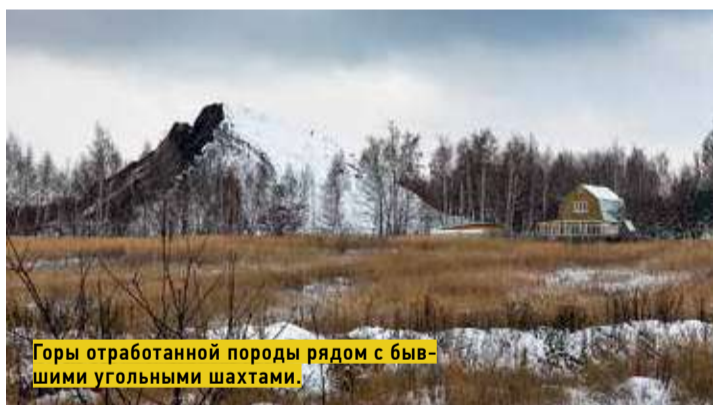
Памятник локмотивным бригадам Великой Отечественной войны.



Станция «Узловая».



Полезное умение Jeep Cherokee — дистанционный запуск двигателя со штатного ключа. Атмосферный 3,2-литровый V6 быстро набирает температуру (во всяком случае, когда за бортом до 10 градусов мороза), так что в салоне даже на холостом ходу скоро становится тепло. Через меню программируется автоматическое включение подогрева руля и водительского кресла.



Горы отработанной породы рядом с бывшими угольными шахтами.



Романцевские горы, урочище «Пафос», Ушаковские карьеры...



при обороне Москвы зачастую приходилось водить поезда под огнем и бомбежками немцев. Доходило до того, что однажды гражданский паровоз попал под прямой обстрел германского танка.

Судьба ФД-20-1535 образца 1934 года постройки Коломенского завода оказалась более счастливой — любовно восстановленный узловчанами паровоз с тендером замер на вечной стоянке у станции «Узловая — 1» (координаты — 53.976568, 38.174096). Памятник вроде бы простой, но очень динамичный — кажется, громадина вот-вот пшикнет парами, лягнет колесами и по привычке рванет вдаль. Ведь «Феликс Дзержинский» отработал в депо 24 года — с 1936-го по 1960-й.

## «ДУБОВСКАЯ» — ПОСЛЕДНЯЯ ШАХТА

За городом на шоссе в сторону Богородицка типичную среднерусскую равнину до горизонта внезапно нарушают конусы довольно высоких на фоне плоского ландшафта одиночных гор. Одни чернеют вдалеке за лесом, другие растут у самой дороги в окружении дачных домиков. Это не аномалии, а следы разработки полезных ископаемых. Подмосковный угольный бассейн известен с конца 18 века, но по-настоящему масштаб-

ное освоение запасов бурого угля началось лишь в середине 20-го столетия. На пике промышленного подъема в районе работало до 20 шахт. Сравните: если в 1931 году в Узловой проживало чуть меньше шести тысяч человек, то к 1970-му население выросло в десять раз! Счастье, впрочем, было недолгим. Со временем предприятия Центрального региона перешли на альтернативное топливо: мазут и природный газ оказались дешевле и качественнее угля местной добычи. Так могучая индустрия вступила в состояние прогрессирующей деградации.

Последней из шахт Узловского района в 2000 году закрылась «Дубовская» (№ 3 «Бибиковская»). За 36 лет она дала 15 миллионов 640 тысяч тонн угля, а сегодня здесь, судя по характерным следам, развлекаются любители шашлыков, стрельбы по бутылкам и катания на квадроциклах. Место и правда атмосферное (координаты — 53.939386, 38.176336): черные горы отработанной породы окружают руины некогда обустроенного человеком пространства. Куски бетонных плит, оконные рамы, остатки мебели словно перемешаны исполинским миксером — под покровом снега эти кучи создают ощущение постапокалипсиса. Жутковато, особенно если учесть, что в сталинские годы на соседних,

чуть более старых, шахтах полегло немало трудармейцев, военнопленных, репрессированных и прочих «врагов режима», вынужденных вкалывать в лагерных условиях.

К заброшенной шахте ведет проезжая дорога, но территорию, разумеется, не чистят, поэтому на машине без полного привода и приличного клиренса пробиваться вглубь следует осторожно. Ну а для Jeep Cherokee целина не стала преградой — нам даже не пришлось играть настройками системы Selec-Terrain, хватило автоматического режима.

## КОНДУКИ — ЛУННЫЕ ХРОНИКИ

Романцевские горы, урочище «Пафос», Ушаковские карьеры — как только не называют в народе техногенное чудо в природной обработке.

Когда-то здесь тоже добывали уголь, причем с солид-

ным размахом: разрезы углубились в поверхность на десятки метров, терриконы образовали полноценную холмистую гряду, ставшую высотной доминантой местности. Со временем ветры, метели и дожди обтесали отвалы отработанных пород, наполнили водой пустоты — так получился фантастический для Центральной России ландшафт с разноцветными озерами голубоватых оттенков и причудливым рельефом.

Одни сравнивают его с Карелией, другие не стесняются проводить аналогии с Марсом или Лунной. Факт в том, что ничего подобного вокруг Москвы и правда нет. Поэтому с каждым годом популярность Романцевских гор растет, летом здесь уже ходить сложно от стихийных мусорных свалок (периодически ликвидируемых энтузиастами), припаркованных машин и расставленных повсюду палаток. Люди даже купаются, несмотря на страшилки о заповедной концентрации вредных веществ в водоемах. Зимой лучше: праздно-

**ДЛЯ JEEP CHEROKEE ЦЕЛИНА НЕ СТАЛА ПРЕГРАДОЙ — НАМ ДАЖЕ НЕ ПРИШЛОСЬ ИГРАТЬ НАСТРОЙКАМИ СИСТЕМЫ SELEC-TERRAIN, ХВАТИЛО АВТОМАТИЧЕСКОГО РЕЖИМА.**





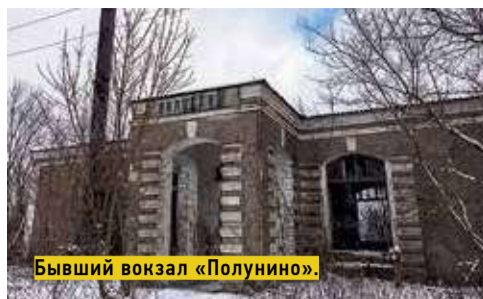
# JEEP CHEROKEE



Оцените масштабы Романцевских гор по миниатюрному на их фоне Jeep Cherokee — он стоит на самом верш 200-метрового террикона. Зимой забираться сюда на низкой моноприводной легковушке мы не рекомендуем.



Заброшенная деревня.



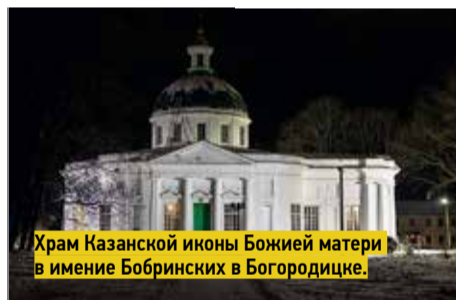
Бывший вокзал «Полунино».



Храм Архистратига Михаила в деревне Волково.



Силовой агрегат в союзе с полноприводной трансмиссией Jeep Active Drive I с большинством «кроссоверных» задач справляется в режиме Auto. Но по рыхлому снегу бывшей деревенской улицы Cherokee ползет увереннее, если «крутилкой» Selec-Terrain выбрать положение Snow. Особые настройки машина предлагает также для песка/грязи и динамичной езды.



Храм Казанской иконы Божией матери в имение Бобринских в Богородицке.



зевак нет, лишь рыбаки бродят, хотя бытует мнение, что живность подо льдом, украшенным бирюзовыми кругами бьющих со дна родников, не водится. Снег отчасти скрывает инопланетные формы, но все равно рельеф фантастически красив, особенно на закате. Описывать словами смысла нет — изучайте фотогалерею.

Заезжать советуем со стороны деревни Кондуки (координаты — 53.849067, 38.360011) — отсюда начинается самый короткий путь к самому высокому террикону (координаты — 53.847436, 38.388774). Имейте в виду, дорога полевая. Пока снега мало, единственное неприятное место — русло ручья в неровной канаве. Аккуратный водитель на легковушке проедет, а вот если насыплет побольше — нужно что-то повыше вроде кроссовера. И уж точно полный привод рекомендуем для штурма вершины.

Подъем скользкий, местами довольно крутой, но мы же на «Джипе»! Пробуем. Режим «Снег» системы Selec-Terrain и тяговитый V6 (272 л.с.) сделали дело — грамотно имитируя тормозами межколесные блокировки, Cherokee вскарабкался на лысую макушку. Лишь одно место потребовалось взять с легкого разгона, остальные прошли аккуратно, внятяг. Торопиться здесь вообще себе дороже: снег удачно маскирует промоины, об которые легко сломать не только ноги, но и машину. А эвакуатор сюда вряд ли доберется...

## К ЧЕРТУ НА КУЛИЖКИ

Удивительно, насколько быстро природа перемолола следы цивилизации. Кризис угледобычи помимо предприятий привел в упадок и малые населенные пункты Узловского района. Кое-где жизни уже нет. В этом легко убедиться, покатавшись вокруг Романцевских гор. Так, например, названия Писарево (координаты — 53.837716, 38.420558) и Хотянцево (координаты — 53.825036, 38.423742) остались только на картах и в архивах краеведов. Теперь это деревни-призраки, в которых с трудом угадываются заросшие линии улиц, а о бывлом присутствии человека напоминают разве что руины стен и фундаментов. В зоне риска сел еще больше. К примеру, чуть поодаль (координаты — 53.879317, 38.304421) на троицу Кулижки, Орловка и Вольная Емановка по переписи населения 2010 года приходится всего три постоянных жителя. Впрочем, нам и их не довелось встретить...

В магазине деревни Волково продавщица зажгла свет только при нашем появлении. На полках водка, закуски, нехитрый набор промтоваров, прямо на прилавке сонная рыба отмокает в чане. «Булки не берите — вчерашние, к нам хлеб не каждый день привозят». Грустно. Напротив торгового заведения — едва живой храм Архистратига Михаила (координаты — 53.858183, 38.428081), построенный в конце

18 века на средства жены надворного советника Екатерины Бакуниной. Реставрация вроде бы движется, но окон в церкви нет до сих пор, а обезглавленная колокольня словно склонилась перед окружающей депрессивной обстановкой.

Еще более любопытный объект скрыт в деревне под названием Полунино (координаты — 53.880201, 38.159397). В свое время на обычной провинциальной станции воздвигли маленький, но солидный каменный вокзал с автономной котельной и просторным залом ожидания. Поначалу не веришь глазам, когда сквозь образованные ветками деревьев арки проступают очертания сооружения. Сейчас объект заброшен, но поскольку место непроезжее, следов вандалов минимум, сохранность здания хорошая. Забавно походить по покинутому помещению с облупившейся краской на стенах, постучать в окошко кассы, выйти сквозь заросли на платформу... Совет: если решите включить это место в маршрут путешествия, заскочите в Полунино по пути от шахты «Дубовская» к Романцевским горам — так будет удобнее.

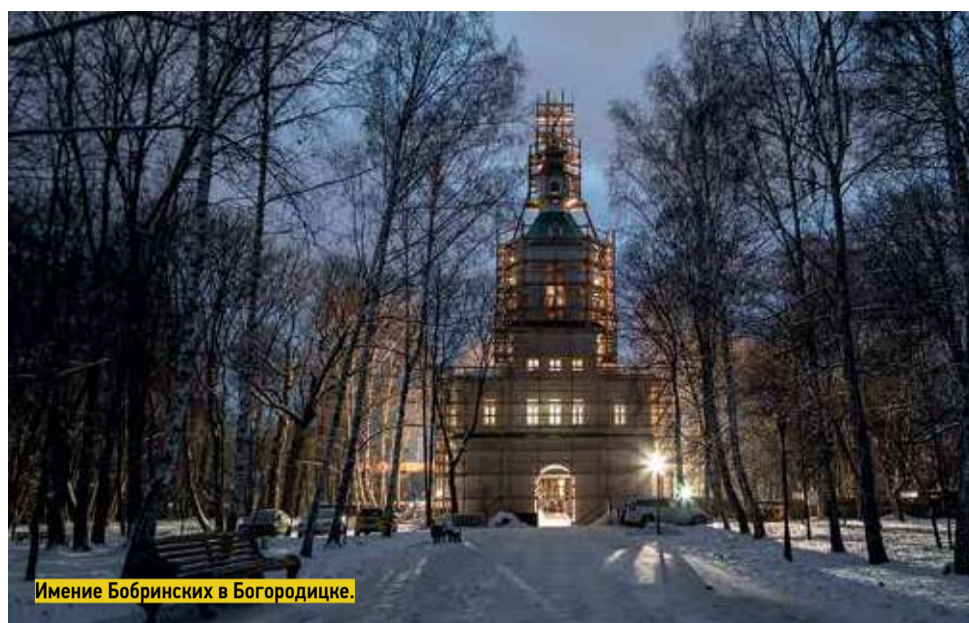
## БОГОРОДИЦК — ПОЛУФИНАЛЬНОЕ ЧУДО РОССИИ

До революции центр освоения юго-востока Тульской области находился не в Узловой, а здесь — в городе Богородицке. В конце 18 века на месте старой пограничной крепости из дерева на высоком берегу запруженной реки Уперты возвели каменный дворец, получивший статус императорской усадьбы. После увольнения со службы сюда приехал гвардейский генерал-майор

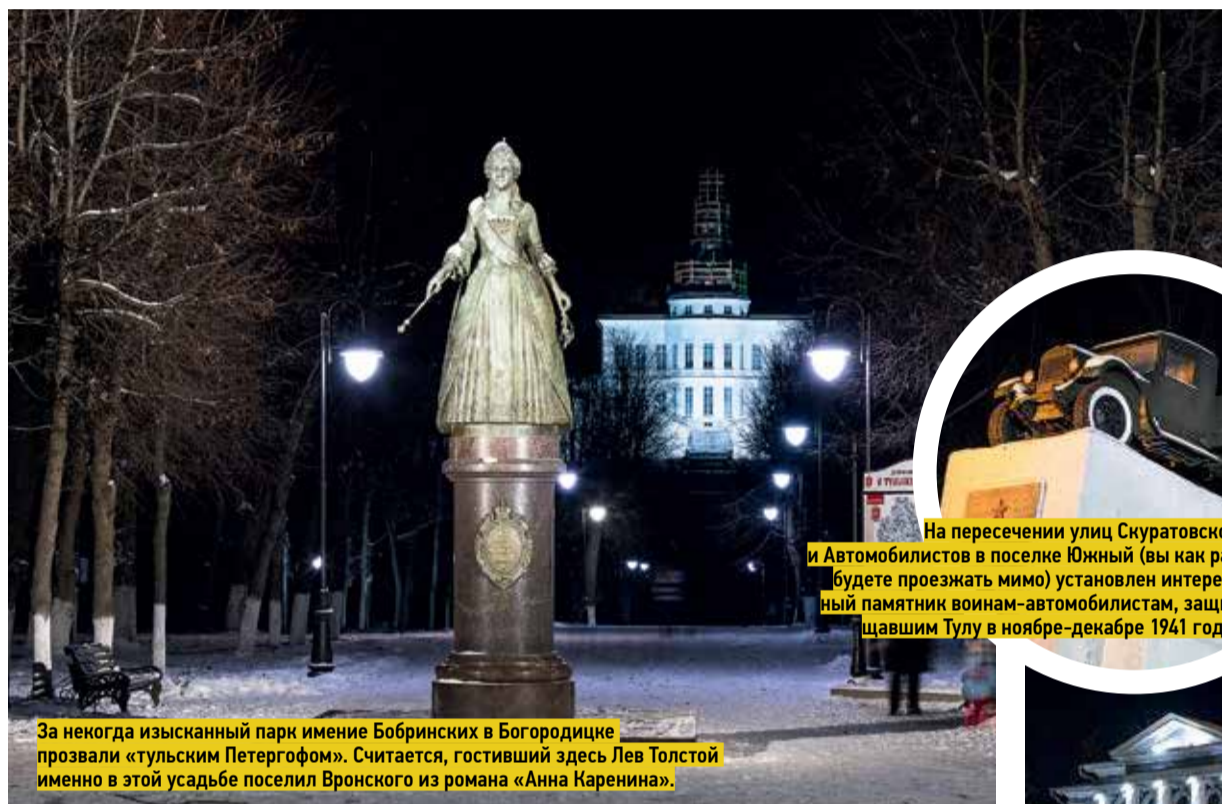
Алексей Бобринский (внебрачный сын Екатерины II и ее фаворита Григория Орлова) — он и стал первым фактическим владельцем имения, а также основателем нового графского рода. При поддержке знатных господ весомый вклад в развитие культуры и промышленности региона сделал Андрей Болотов — писатель, ученый, агроном и вообще талантливый человек. Усилиями столь многофункционального специалиста усадьба получила первый в России пейзажный парк, началась разработка залежей бурого угля, заработали эффективные предприятия по переработке сельхозпродукции. И пусть сегодня от былого величия владений Бобринских не осталось почти ничего, усадебный комплекс в 2007-2008 годах вошел в число полуфиналистов конкурса «7 чудес России».

К двору рекомендуем подъехать со стороны бывшего парка (координаты — 53.772565, 38.146871). Пусть он из образца ландшафтного дизайна превратился в диковатую рощу, прогулка по аллеям создает правильное умиротворяющее настроение — спешить уже больше никуда не хочется. Пройдя мимо усадебного храма Казанской иконы Божией матери (тоже 18 век), через парадные ворота въездной башни с колокольней попадаем в уютный внутренний парадный дворик. Здесь полным ходом идут реставрационные работы, но ощущению дворянской старины они не мешают. Дворец, к слову, тоже восстановлен из руин, в которые его превратили боевые действия 1941 года. Пусть цены на билеты кусаются — за взрослого посетителя надо заплатить 200 руб — мы все равно советуем зайти внутрь. Побродить по цокольному этажу, где когда-то рас-





Имение Бобринских в Богородицке.



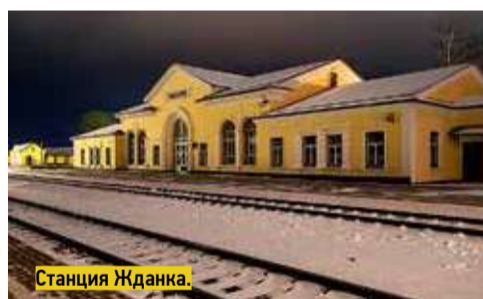
За некогда изысканный парк имение Бобринских в Богородицке прозвали «тульским Петергофом». Считается, гостивший здесь Лев Толстой именно в этой усадьбе поселил Вронского из романа «Анна Каренина».



Странное название станция получила по участку засечной черты (полевые укрепления на границе московского государства 14-16 века) под управлением воеводы Даниила Козлова. История однако умалчивает, чем прославился этот человек



На пересечении улиц Смуратовской и Автомобилистов в поселке Южный (вы как раз будете проезжать мимо) установлен интересный памятник воинам-автомобилистам, защищавшим Тулу в ноябре-декабре 1941 года.



Станция Жданка.



Если остались силы, прогуляйте по вечерней Туле. С качеством автомобильных дорог здесь по-прежнему не очень хорошо, зато в дизайнерской подсветке центр города и кремль выглядят весьма нарядными. В городе хватает музеев и достопримечательностей, чтобы их осмотреть, имеет смысл задержаться с ночевкой еще на один день — и это тема отдельного рассказа

полагались кухня, винный погреб, подсобные помещения: подняться в жилые комнаты и овалы парадные залы; изучить быт четырех поколений графов Бобринских и их достижения. Летом открыт доступ на бельведер с обзорной площадкой, куда ведет крутая винтовая лестница. С высоты башни открывается панорама Богородицка, выстроенного по строгой радиально-кольцевой схеме: лучи улиц расходятся от дворцового пруда. Жаль, воды в нем сейчас нет — лишь чернеет унылая пустота оврага.

## ЗАПОВЕДНЫЕ СТАНЦИИ

Начав путешествие с железных дорог, логично ими и закончить. К тому же один из видных представителей рода Бобринских — Алексей Павлович — с 1871 по 1874 годы занимал пост министра путей сообщения Российской империи. Чиновником генерал-лейтенант оказался деятельным — ратовал за развитие паровозного сообщения и отраслевое строительство за казенный счет в противовес частным инвестициям. К моменту отставки Алексея Павловича протяженность рельсовой сети в стране превысила 21 тысячу верст, завершилась прокладка Сызрано-Вяземской железной дороги через Тулу с веткой на Богородицк. О заслугах земляка жители помнят — зачислили графа в список почетных граждан, а на главной местной станции Жданка (координаты — 53.778976, 38.112919) установили бюст.

Здание выглядит монументально-классическим, но постройку можно назвать исторической только условно. Оригинальная деревянная станция сгорела в сражениях Второй мировой, а нынешний комплекс отстроили уже после войны. Заповедной Жданку делает маленький вокзальный музей с коллекцией подлинных предметов эпохи министра Бобринского. Увы, нам не удалось успеть до закрытия экспозиции в 18:00, но, по отзывам богородчан, заглянуть сю-

## РЕЖИМ «СНЕГ» СИСТЕМЫ SELEC-TERRAIN И ТЯГОВИТЫЙ V6 (272 Л.С.) СДЕЛАЛИ ДЕЛО — ГРАМОТНО ИМИТИРУЯ ТОРМОЗАМИ МЕЖКОЛЕСНЫЕ БЛОКИРОВКИ, СЧЕРОКЕЕ ВСКАРАБАКАЛСЯ НА ЛЫСЮЮ МАКУШКУ.

да стоит. Как минимум, для того, чтобы послушать легенды о происхождении названия. Одна говорит, Жданкой станцию нарекли после того, как гостившая во дворце Бобринских императрица Екатерина II долго томилась здесь в ожидании поезда. Красиво, вот только железную дорогу до Богородицка дотянули лишь в 1874 году — спустя почти сто лет после кончины правитель-

цы. А вывеска на фасаде на самом деле появилась банально — благодаря населенному пункту поблизости.

Любителей железнодорожной архитектуры ждет «Козлова Засека» (координаты — 54.095968, 37.570050) — детально воссозданный станционный комплекс XIX века с табличками типа «Буфетъ» и «Погребъ», старыми плакатами, изящными уличными часами и ажурным плетением на лавочках... В снежный вечер, когда с платформ исчезают люди, полное ощущение, будто попал в сказочное прошлое. А если

присмотреться, необычных деталей замечаешь еще больше. К примеру, ступеньки в зал ожидания укреплены настоящими рельсами.

Официально это место называется «Ясная поляна» по имени расположенной неподалеку знаменитой усадьбы Льва Николаевича Толстого, куда и везут основную массу туристов. Но с 1868 по 1928 годы станция и правда именовалась «Козловой Засекой» —

во времена писателя здесь образовался провинциальный культурный центр. Жители окрестных поселений приходили встречать и провожать гостей, звонить и отправлять телеграммы, узнавать последние новости. Несмотря на некоторую неприязнь к железным дорогам, Толстой тоже сюда навещался. По стечению обстоятельств «Козлова засека» стала последней станцией в жизни литератора, когда в 1910 году на путях остановился траурный поезд с телом Льва Николаевича, скончавшегося во время путешествия по России.

## ЧТО ЕЩЕ ПОЛЕЗНО ЗНАТЬ:

- Между Узловой и Богородицком нормального общепита нет — планируйте обед заранее или берите с собой паек.
- Дороги в Тульской области скверного качества, с расчисткой тоже беда, а вокруг Романцевских гор — неровные грунтовки. Так что берегите колеса, пороги, бамперы.
- На каждой точке маршрута найдутся места для парковки автомобиля.
- Придется много ходить пешком: зимой стоит утеплиться и приготовиться к сильным ветрам. Удобная обувь необходима в любом случае.
- Возвращаться логичнее по трассе М-2 — проезд до Москвы бесплатный.
- Устойчивая мобильная связь есть только в городах и неподалеку от магистралей. 📶





# ИЗ МОСКВЫ В БРЕСТ НА КРОССОВЕРАХ JEEP

МАРКА JEEP УЖЕ ДАВНО ОТОШЛА ОТ ИМИДЖА ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО ГРУБЫХ РАМНЫХ ВНЕДОРОЖНИКОВ — ПРИМЕРНО ПОЛВЕКА НАЗАД. КРОССОВЕРЫ ЗАНИМАЮТ В МОДЕЛЬНОМ РЯДУ АМЕРИКАНСКОЙ МАРКИ, ПОРОДНИВШЕЙСЯ С ИТАЛЬЯНЦАМИ, ЗАМЕТНОЕ МЕСТО. А ЗНАЧИТ, НАРЯДУ С СОХРАНЕНИЕМ ВНЕДОРОЖНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ, СОВРЕМЕННЫЕ ДЖИПЫ ПРИЗВАНЫ ОБЕСПЕЧИВАТЬ КОМФОРТ В ГОРОДСКИХ УСЛОВИЯХ И ДАЛЬНЕЙ ДОРОГЕ. ВОТ И ПРОВЕРИМ, КАК ОНИ С ЭТИМ СПРАВЛЯЮТСЯ. ВРЕМЯ БУДЕТ: ОТ МОСКВЫ ДО БРЕСТА С ОСТАНОВКОЙ В МИНСКЕ НАМ ПРЕДСТОИТ ПРЕОДОЛЕТЬ БОЛЕЕ 1000 КМ.

Михаил Лобачев

motor



motor.ru  
октябрь 2019

ный, вместительный и весьма способный на бездорожье.

Впрочем, почему это «был»? Он и сейчас существует в обновленном виде. С вычурной «многоэтажной» передней оптикой покончено в ходе рестайлинга — теперь Jeep Cherokee имеет шансы понравиться более широкому слою населения, а не только ценителям-нонконформистам.

Фирменная радиаторная решетка при этом у обновленной версии, как и у прежней, выполнена заодно с пластиковым капотом — и с непривычки эта деталь в дальней дороге способна дать повод для беспокойства. Дело в том, что при движении на большой скорости капот слегка колеблется на ветру. Не вызывая, но вполне заметно. В первый раз даже остановился проверить: не открылся ли? Убедился: держится крепко. Потом привык.

В целом же Jeep Cherokee оставляет ощущение добротности без обязательных украшательств. С водительского места открывается хороший обзор: даже в нижнем положении сиденье стоит достаточно высоко, а нижняя кромка лобового стекла расположена низко. Рулевое колесо — с массивным ободом, кресла выглядят монументальными — наверное, прежде всего из-за прочной кожаной обивки. Экран медиасистемы на обновленной версии стоит ближе

к водителю, в наличии функция подключения смартфонов через Apple CarPlay и Android Auto — можно включить свою навигацию, если интерфейс встроенной вдруг покажется старомодным. Селектор 9-ступенчатой АКП под рукой, рядом — шайба выбора режимов движения по бездорожью.

Впрочем, в нашем автопробеге она вряд ли войдет в топ самых используемых «рабочих инструментов» — Минское шоссе по праву считается одним из самых благоустроенных. Гораздо уместнее упомянуть о заднем диване. В топ-версиях Cherokee он сделан обогреваемым, а регулировки позволяют перемещать его секции в продольном направлении, а не только изменять наклон спинки. К тому, чтобы вздремнуть в дальней дороге, передав руль коллеге, здесь препятствий нет. Шумоизоляция также на хорошем уровне — посторонние шумы проникают в салон в основном от завихрений воздуха вокруг боковых зеркал. Двигатель отчетливо слышно разве что на обгонах — когда

9-ступенчатая АКП, с которой агрегируются и базовая 2,4-литровая «четверка» мощностью 177 л.с., и 272-сильный V6, скидывает пару передач, отзываясь на интенсивное нажатие педали газа.

А вот опека со стороны систем активной безопасности в условиях загородной трассы иногда кажется чрезмерной: кажется, что обогнал очередную фуру с большим запасом, но при возвращении в свой ряд машина все равно предупреждает об опасности столкновения.

Путь от Москвы до Минска по ровной и прямой трассе если не скучен, то по крайней мере предсказуем. Хотя еще лет десять назад все выглядело немного иначе. Если раньше просто хорошая дорога с российской стороны превращалась в настоящий автобан европейского уровня при пересечении белорусской границы, то теперь все скорее наоборот. С нашей стороны дорогу в последние годы усовершенствовали, с белорусской она несколько обветшала. Пейзажи за окном все те же: аккуратные убранные поля

Появившееся в 2014 году пятое поколение Jeep Cherokee не оставило равнодушным никого. Дизайн этого автомобиля выглядел как эпатажная выходка, превратившая машину в самоходную инсталляцию в духе современного искусства. Этот Jeep мог удивить, шокировать, даже понравиться — но не заставить любого стороннего наблюдателя со скучным видом пройти мимо. Надо признать, что при всей внешней экстравагантности это был хороший автомобиль — удоб-







Несвижский замок.



Интерьеры Несвижского замка.



Экспозиция в Брестской крепости.



Холмские ворота Брестской крепости.



Брестский Железнодорожный музей.



со скатанной в тюки соломой, чистые обочины, холмы, деревни...

А вот на российской части маршрута многие объекты придорожного сервиса находятся в запустении: в основном из-за того, что закрылось множество мелких частных автозаправок. И нередки случаи, когда здания бывших АЗС переоборудуют, к примеру, в закусочные. По-европейски узкие полосы в городской черте Минска уже не выглядят столь контрастными на фоне широких московских — за годы экспериментов с организацией дорожного движения их заузили и в российской столице.

Прежде чем выдвинуться в сторону Бреста, переместимся за руль Jeep Compass, да еще и во «внедорожной» версии Trailhawk. За распределение крутящего момента между осями тут отвечает многодисковая муфта, однако в активе Trailhawk к тому же пониженный ряд передач и пять режимов работы трансмиссии — включая Rock («камни»), недоступный для других версий кроссовера без «понижайки».

Конкуренты-одноклассники таким похвастаться не могут. Но и по цене Jeep Compass далеко не самый доступный — упомянутая версия Trailhawk оценивается минимум в 2 349 000 рублей — базовая версия Longitude на 300 тысяч рублей дешевле.

При этом габариты Compass в пору считать достаточными, но не избыточными. В условиях крупного города такой кроссовер не выглядит подчеркнуто громоздким и при этом он способен

обеспечить достаточный комфорт в путешествии.

Хотя с удобством инструментария и общим ощущением качества изготовления самого автомобиля здесь также все в порядке, более компактные габариты кроссовера ощущаются — после Cherokee стало ощутимо теснее «в плечах».

По пути в Брест запланировано посещение Несвижского замка: к 2012 году эта резиденция



## В АКТИВЕ JEEP COMPASS TRAILHAWK ЕСТЬ Пониженный ряд передач и пять режимов работы трансмиссии — включая Rock («камни»).

князей Радзивиллов эпохи Великого княжества Литовского была отреставрирована и превращена в музей, один из самых посещаемых в Белоруссии. А в советское время там помещался санаторий — что и помогло сохранить часть исторических интерьеров. Конечно не все. Но надо отдать должное экскурсоводам: в ходе посещения замка они рассказывают о том, что из исторического наследия удалось сохранить, а что было восстановлено — не пытайтесь выдавать за подлинники решительно все.

Сам город Брест, между тем, отметил 1000 лет со дня основания. Хотя,

надо признаться, нынешний Брест роднит с историческим поселением разве что название — исторические кварталы снесли еще в первой половине XIX века при строительстве Брестской крепости. Той самой, героическая оборона которой в первые дни Великой Отечественной войны была забыта, а потом заслуженно увековечена. Причем нынешняя музейная экспозиция Брестской крепости не исчерпывается советскими монументами. В ее здании постепенно формируется современная интерактивная экспо-

зиция — с фигурами бойцов, описанием исторических ситуаций.

Центральная часть крепости, Цитадель, сейчас составляет основу мемориального комплекса — и это лишь треть площади всего комплекса фортификационных сооружений. Значительная часть укреплений пребывает в своем естественном состоянии. Казалось бы — вот здесь, в окрестностях заброшенных укреплений, нашим Джипам и понадобятся их внедорожные умения — но особых проблем с доступностью здесь не наблюдается. В сухую погоду местные проселки выглядят вполне проезжими.

Сам город Брест, возведенный на новом месте две сотни лет назад, также интересен с туристической точки зрения. Поскольку он не раз переходил из рук в руки даже в течение последней сотни лет, здесь сохранились здания совершенно разных архитектурных течений. Российская Империя, Польша, СССР, современная Республика Беларусь — от каждого свой вклад и свои характерные приметы.

Любителям техники в Бресте будет интересен железнодорожный музей. По площади он не так велик, как аналогичные экспозиции в Москве и Санкт-Петербурге, но, тем не менее, на достаточно компактной территории собрано более 50 экземпляров подвижного состава.

В основном эпохи СССР — довоенного и послевоенного выпуска. Паровозы серии Э, могучий ФД («Феликс Дзержинский»), скоростной ПЗ6 выпуска конца пятидесятых — именно на нем, в приказном порядке, окончилась эпоха паровых локомотивов на наших дорогах. К моменту формирования музея в 2002 году большинство экземпляров этой техники было на ходу — сейчас же посетителям, забравшись в тесную кабину и глядя на переплетение труб и вентилях, остается только с уважением удивляться условиям труда машинистов и кочегаров прошлого. В салоне современного Jeep, мягко говоря, будет поуютнее... 1





# JEEP GRAND CHEROKEE



## ГРАНД ВОЯЖ 3000

НАВЕРНЯКА МНОГИЕ НЕ РАЗ БЫЛИ В ИТАЛИИ И ВИДЕЛИ ВСЕ ТЕ ЗНАМЕНИТЫЕ НА ВЕСЬ МИР ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ. Я РАССКАЖУ О НЕ МЕНЕЕ ИНТЕРЕСНЫХ МЕСТАХ, А ТАКЖЕ О ЛЮБОПЫТНЫХ ОСОБЕННОСТЯХ ЭТОЙ УДИВИТЕЛЬНОЙ СТРАНЫ, ГДЕ МНЕ В ЭТОТ РАЗ ПОСЧАСТИЛИВИЛОСЬ ПОБЫВАТЬ БЛАГОДАРЯ МОЕМУ «АМЕРИКАНСКОМУ ДРУГУ», ПОЛУЧИВШЕМУ В ИТАЛИИ «ВИД НА ЖИТЕЛЬСТВО».

Игорь Кобенко

### АВТОПЦЛОТ



automobili.ru  
декабрь–январь  
2019–2020

нировал отели загоя — ведь с автомобилем получаешь максимальную степень свободы в своих планах и перемещениях и можешь построить маршрут как угодно. У нас было два базовых повода сорваться из надоевшей Москвы: приглашение на новоселье от друзей, построенных дом в местечке Форте-дей-Марми и, пользуясь случаем, показать детям грандиозные памятники Средневековья и Древнеримской эпохи, а наездившись вдоволь да насмотревшись красот, в конце концов зацепиться на пляже какого-нибудь итальянского курорта перед возвращением на мятежную родину.

Наш петляющий по Италии S-образный маршрут из Венеции до Рима предварительно составил 1200 км. Но так как нам еще предстояло махнуть в Баварию, стать свидетелями свадебного торжества еще одних наших друзей и вернуться на юг Италии (обратный вылет был намечен из Рима), «эска» нашего пути, как значок доллара, перечеркнулась двумя вертикальными полосками — 900 км туда и 900 обратно, итого всего — 3000 км. Но разве это проблема, когда у тебя такой быстрый, комфортабельный и вместительный внедорожник?!

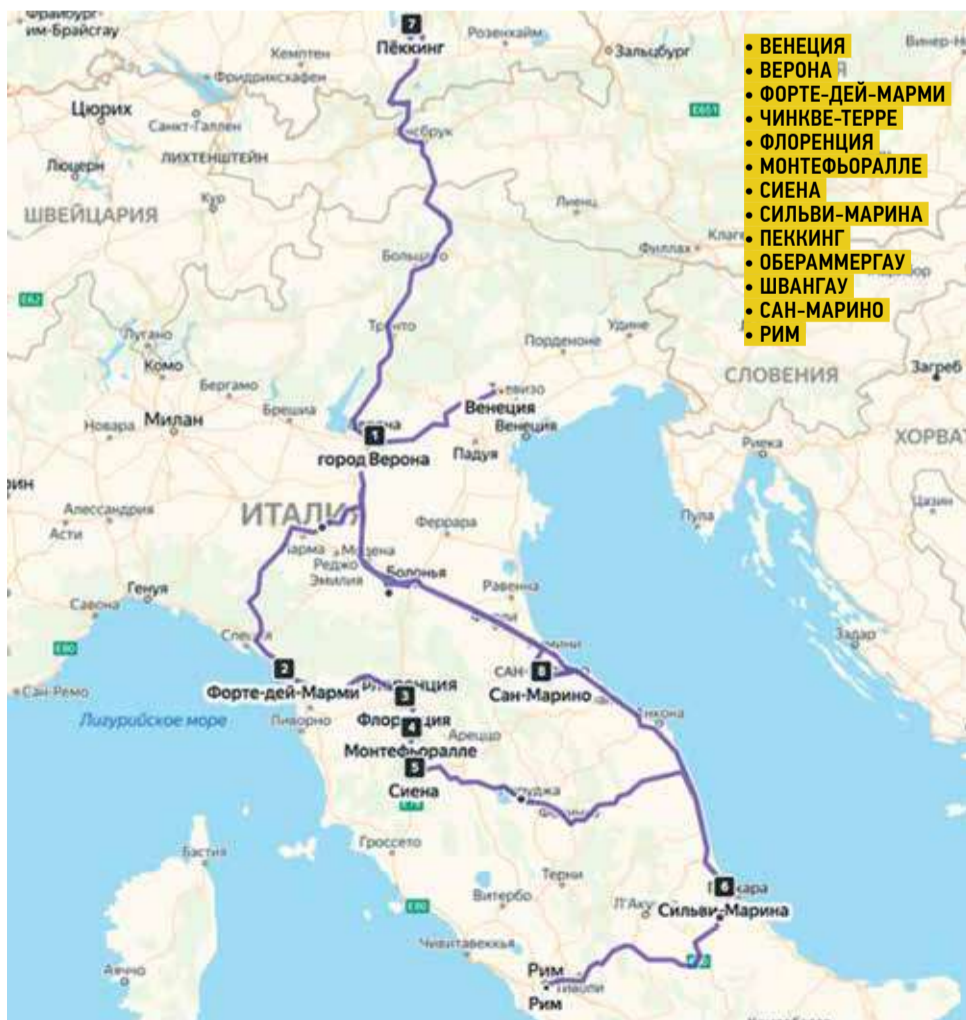
К выбору автомобиля для нашего путешествия я подошел очень серьезно. Важно было, чтобы пять человек чувствовали себя по-настоящему комфортно в безостановочных поездках по 5–6 часов. Более того, в багажнике обязательно должны уместиться три больших чемодана и дорожная сумка. И еще важный момент — «имиджевый», ведь мы собирались нагрянуть в Форте-дей-Марми, где крепко обосновалась целая община соотечественников, сплошь далеко не бедных людей, и «Гранд Чероки» в этом смысле идеально соответствует и достойно выглядит среди других престижных автомобилей, несмотря на архаичный дизайн с претензией на титул «классического», который только подчеркивает брутальность экстерьера.

От давнего «родства» с концерном Daimler AG «Гранд Чероки» получил пре-

красную платформу от Mercedes ML — несущий кузов и независимые подвески спереди и сзади, что положительно сказалось на поведении машины на асфальте. Валкость и крены в поворотах — незначительны, хотя подвеска очень мягкая, причем настолько, что заставляет забыть обо всех колдобинах и позволяет уверенно и безопасно «топить», словно на воздушной подушке. Вне асфальта и дорог «Гранд» по-прежнему король:

отличная геометрическая проходимость, внушительный клиренс — 218 мм, мощный и тяговитый с самых низов турбодизель и три внедорожных режима системы Selec-Terrain — «снег», «грязь/песок» и «камни» — вдобавок к «автоматическому» и «спортивному».

Итак, мы в Венеции. Особенный и уж очень романтический шарм этого красивейшего города на воде делает обязательной нашу прогулку по узким







переулочкам и мосточкам, их соединяющим, а также часовой заплыв на гондоле по каналам Венеции под рассказы и песни голосистого гондольера. Посидеть с бокалом просекко или чашечкой эспрессо в легендарном кафе «Флориан» на площади Сан-Марко, где под открытым небом местные музыканты играют джаз, зайти во Дворец Дожей, отстояв очередь, а в конце дня, вернувшись обратно на крышу многоярусной парковки и заплатив 23 евро, бросить сверху прощальный взгляд на красные крыши и на белый гигантский многоярусный круизный лайнер, сюрреалистично проплывающий над этими крышами.

Выдвигаясь из Венеции в Форте-дей-Марми, мы делаем крюк и заезжаем в Верону — ведь здесь еще одно из обязательных для посещения мест, особенно для девочек, — «балкон Джульетты». Искусственно созданная достопримечательность манит туда, как мне показалось, девушек со всех стран и континентов — очередь на балкон не меньше, чем в венецианский Дворец Дожей! Во дворике со знаменитым балконом так же нескончаемая очередь к латунной статуе Джульетты, грудь которой «на счастье», согласно примете, усиленно трут не только девушки, но и юноши, и мужчины. Казалось бы, не мужское это дело, но сердцу не прикажешь...

Двухполосная и не очень быстрая дорога из Вероны на юг — бесплатная

и позволяющая полюбоваться сельскими пейзажами — вскоре переходит в автомагистраль, которая, обогнув город с «говорящим именем» Парма, постепенно поднимается в горы и открывает с высоких точек панорамные виды на поросшие лесами долины. Легко преодолев перевал, мы быстро спускаемся к Лигурийскому

Элита российского бизнеса, банкиры и промышленники купили здесь дома, звезды российской эстрады и кино любят тут отдыхать со своими семьями. Вот и я — спасибо друзьям — уже через пару дней чувствовал себя здесь, за границей, как дома.

Вопреки сложившемуся мнению, здешние «новые русские», приезжая сюда на свои «дачи», ведут активный и здо-

**ОТ ДАВНЕГО «РОДСТВА» С КОНЦЕРНОМ DAIMLER AG «ГРАНД ЧЕРОКИ» ПОЛУЧИЛ ПРЕКРАСНУЮ ПЛАТФОРМУ ОТ MERCEDES ML — НЕСУЩИЙ КУЗОВ И НЕЗАВИСИМУЮ ПОДВЕСКУ.**

бережью с широченным песчаным пляжем и заезжаем в малоэтажный, утопающий в пинах курортный городок, где нас ждут друзья.

Форте-дей-Марми известен прежде всего как гламурный курорт с ночными клубами и пляжными VIP-вечеринками, роскошными бутик-отелями и частными вилами, ресторанами с высокой кухней и брендовыми бутиками одежды. В простом на вид уличном киоске, торгующем вином, я замер, увидев целый ряд бутылок с ценами от 1000 евро. Именно здесь, в Форте, обосновалась русская диаспора.

ровый образ жизни. И чего уж я совсем не ожидал — повально и всерьез увлечены велоспортом! Этому благоприятствуют теплый средиземноморский климат и качество дорог. К тому же велосипед позволяет подняться даже туда, куда не заберешься на автомобиле, и с тех высот увидеть совершенно фантастические пейзажи с карьерами, где добывают знаменитый каррарский мрамор. Мы, к сожалению, не велосипедисты, поэтому наши друзья предложили подняться в горы пешком, доехав до подножия горы на машине. С непривычки двухчасовой подъем по горным тропам дался

мне очень непросто. Останавливаясь время от времени для передышки, делая пару глотков ключевой воды, мы двигались к вершинам. И знаете, покорив ближайшую, я уже испытал неопишуемый восторг и бурю эмоций! А красивейшие виды на ущелья с уютными средневековыми городочками и открывающиеся морские горизонты — уже дополнительные бонусы.

Кстати, недалеко отсюда, у самого моря, расположен уникальный природный заповедник Чинкве-Терре. Практически висящие на отвесных скалах дома пяти древних городков, возникших тут в XI веке, и быт жителей, несмотря на все блага цивилизации, мало изменился. В центре города Монтеросо в окружении жилых домов — грядки с помидорами. Кое-где сохранились средневековые защитные сооружения от пиратов. Здесь запрещено автомобильное движение, но эти местечки соединяет однополосная железная дорога, проложенная по краю скалистого обрыва.

Да, остаться бы здесь еще на денек, но мы уезжаем во Флоренцию — ведь этот город так же из разряда must.

Еще один обязательный пункт, особенно, по мнению женщин — аутлет The Mall, что в 30 км от Флоренции. А для меня — возможность оставить там дам на целый день и рвануть в один из самых известных в Тоскане винных районов — Кьянти! Извилистая →





дорога ведет через живописные холмы с лесами и виноградниками в столицу этого региона — Грече-ин-Кьянти, где установлена статуя черного петуха — символа Кьянти. Но на пути все чаще начинают встречаться винодельческие хозяйства и дегустационные лавки, и в одной из них я надолго подвисяю, пробуя местные вина под неизвестным мне доселе брендом Riseccoli, основанным в XIX веке. Вино вкуснейшее, а самое дорогое из линейки стоит всего 20 евро. До сих пор вина «Кьянти» мне совсем не нравились, и виной тому — те жуткие на вкус экземпляры, которые представлены в торговых сетях России. Видимо, все то винище, которое продается в России под названием «Кьянти», производится точно не здесь.

Недалеко отсюда расположен небольшой и очень милый городок Монтефоралле, как говорят, одно из самых красивых в Италии борго — небольших городков с крепостной стеной. Это старейшее в Кьянти поселение впервые упомянуто в летописях в 1085 году. В местном замке, принадлежавшем в разное время благородным фамилиям Тосканы, в том числе Герардини, жила Лиза Герардини, вошедшая в историю как Мона Лиза благодаря шедевральному портрету кисти Леонардо да Винчи. Также здесь, на главной и единственной улице расположен фамильный дом семьи Америго Веспуччи, где и родился великий мореплаватель и первооткрыватель Америки.

Наш «Джип» далее везет нас в большой, но без единого современного здания город Сиену. Нам повезло, мы попали туда в день Palio — конных скачек на центральной городской площади, которые проводятся тут лишь два раза в году. Скачкам предшествует традиционный

парад ряженых в средневековых костюмах, с флагами под барабанную дробь марширующих по старинным улочкам, представляя собой жителей 10 районов города — контрад. В Средние века, в каждой контраде люди жили будто одной семьей, и с 1656 года устраивали конные состязания между соседями.

Увидев столько всего и набравшись впечатлений, стоит сделать передышку. Пятичасовой бросок в регион Аbruццо, с западного на восточный берег Италии, — и мы в курортном городке Сильви-Марина, где отдыхают исключительно итальянцы.

Там нет ни русских,

ни гламура, и на всем Адриатическом побережье всего один 5-звездочный отель. Отель Verti расположился прямо у большого песчаного пляжа, что большая редкость для Италии, где обычно пляж через дорогу. Несколько лет назад мы случайно обнаружили его на «букинге» и провели там свой отпуск. И нас так радушно тогда приняли, что с менеджером Нико мы подружились, и встретиться сейчас вновь нам обоим было очень приятно. Поэтому и здесь, среди итальянцев, мы чувствовали себя как дома и спокойно бы отдохнули, но... нам пора в Баварию. И на «Гранд Чероки» мы готовы легко преодолеть 800-километровый путь, причем за один день!

И представьте, какой контраст и сколько впечатлений, когда ты из 35-градусной жары и палящего солнца попадаешь в +10, серость, туман и дождь! После шума и гвалта отдыхающих итальянцев — абсолютная тишина и лишь позвякивание вилок и ножей во время завтрака в одном из немецких гольф-отелей близ озера Штарнберг. Это Германия, господа. И такой контраст по культуре и климату стоит того, чтобы потратить весь день на дорогу. Однако свадьба друзей в баварской деревне под Мюнхеном была очень душевна и мила, а их немецкие родственники — веселы и радушны.

На следующий день, когда выглянуло солнце, заиграли красками «пряничные» домики в цветах, зазеленела аккуратно постриженная травка на газонах, бесплатные, в отличие от итальянских автомагистралей, немецкие дороги вызвали большое желание покатасться по Баварии. Дети были в восторге — ведь мы заехали в красивейшую деревушку Обераммергау, давно прославленную своими мастерами, резчиками по де-

Вернувшись в Аbruццо, я тоже с удовольствием поднимался в близлежащие горы, вершины которых венчали средневековые города-крепости борго — Агри, Сильви, Читта-Сент-Анджело. Тишина и спокойствие этих малоллюдных городков пленяют и словно просят остановиться, забыть о проблемах и подумать о высоком, о вечном.

Наш отпуск, к сожалению, подходит к концу, и нас ждет Вечный город, где предстоит за два последних дня успеть показать детям величайшие исторические памятники, коих в Риме не счесть.

Рассматривая римские фото, вы, наверное, спросите — почему они сделаны исключительно ночью? Ответ прост: выбраться из комфортабельных номеров роскошного отеля Rome Cavalieri Waldorf Astoria, в котором мы остановились — невозможно! Более того, в августе в Риме довольно жарко, а здесь — огромный бассейн и великолепный SPA-комплекс. И я был невероятно потрясен видом из лоджии своего номера, ведь отель расположен на холме, откуда с высоты птичьего полета открывается фантастическая панорама на Рим и Ватикан — просто дух захватывает!

Отдельная ода — интерьеру отеля и антикварной мебели, создающим ощущение пребывания не в отеле, а в собственном палаццо. Подъехать ко входу на ослепительно-белом «Гранд Чероки» и отдать ключи подбежавшему швейцару, чтобы припарковал... И чтобы лето не кончалось!

В конце путешествия я был реально потрясен тем, что «Гранд» вобрал в чрево своего багажника еще две большие сумки с покупками, несмотря на то что изначально был забит тремя чемоданами и сумкой — итого шесть мест! При этом спинка заднего дивана была всегда отклонена назад, что обеспечивало необходимый комфорт для моих дорогих пассажиров. Долгая дорога не утомляет водителя: у «Гранда» активный круиз-контроль, благодаря которому за рулем отдыхаешь, сев на хвост» впередиидущему. И последний мажорный момент во славу «Черока» — по поводу качества звука автомобильной акустики — «концертный зал» в «Джипе» великолепен!

**ДОЛГАЯ ДОРОГА НЕ УТОМЛЯЕТ ВОДИТЕЛЯ: У «ГРАНДА» АКТИВНЫЙ КРУИЗ-КОНТРОЛЬ, БЛАГОДАРЯ КОТОРОМУ ЗА РУЛЕМ ОТДЫХАЕШЬ, СЕВ НА ХВОСТ» ВПЕРЕДИДУЩЕМУ.**





# JEEP GRAND CHEROKEE OVERLAND

**ШИКАРНЫЙ GRAND CHEROKEE — ЭТО НАСТОЯЩИЙ ФЛАГМАН БРЕНДА JEEP. ПРИЧЕМ ПОДОБРАТЬ СЕБЕ НУЖНЫЙ GRAND CHEROKEE СМОЖЕТ ЛЮБОЙ, ДАЖЕ САМЫЙ ПРИДИРЧИВЫЙ И ПЕДАНТИЧНЫЙ ПОКУПАТЕЛЬ. УЖЕ В БАЗОВОМ ВАРИАНТЕ ВНЕДОРОЖНИК ОЧЕНЬ ДОСТОЙНЫЙ, НО И ДЛЯ ЛЮБИТЕЛЕЙ РОСКОШИ ЕСТЬ ИНТЕРЕСНЫЕ ВАРИАЦИИ. СЕГОДНЯ РАССКАЖЕМ О GRAND CHEROKEE OVERLAND, КОТОРЫЙ СПОСОБЕН ПОДАРИТЬ ХОЗЯИНУ НЕ ТОЛЬКО ЭСТЕТИЧЕСКОЕ УДОВОЛЬСТВИЕ, НО И ДОСТОЙНОЕ ВНЕДОРОЖНОЕ.**

## FASHIONTIME



fashiontime.ru  
январь 2020

колеса, не достаточно качественная система полного привода и еще много чего недостаточного?

Так вот с Grand Cherokee Overland вы об этом забудете. Тут есть все, чтобы вы смогли двигаться, как хотите и где хотите.

Используйте этот автомобиль, как вам захочется и не бойтесь трудностей. Вот, пожалуй, главный совет, который мы бы хотели дать будущим владельцам этого автомобиля. Хотя нет, еще один: и приобретите сразу фаркоп, как дополнительное прицепное устройство. Лишним, на наш взгляд, точно не окажется, особенно, если вы — любитель экспериментов и точно знаете, для чего хотите иметь такой Jeep. Конечно же, ради того, чтобы воочию увидеть и прочувствовать его внедорожные возможности.

А возможности у него внушительные: мощная мягкая подвеска, идеально отрабатывающая каждую неровность, огромный толстый стабилизатор поперечной устойчивости, мощный подрамник, большие колеса и еще множество электронных систем, готовых помочь, подсказать и направить вас в нужное русло, в зависимости от ситуации.

Так, например, именно электроника перераспределяет усилия, и машина едет, карабкается, переваливается — как хотите можно назвать, но делает это ровно так, как нужно.

Под капотом автомобиля стоит мотор объемом 3,6 литра мощностью более 280 лошадиных сил, а для тех, кому важен размер транспортного налога, могут приобрести так называемый дефорсированный вариант внедорожника — с двигателем объемом 3,0 литра и мощностью, не превышающей 250 «лошадок».

Расход в среднем на нашем тесте составил — порядка 20 литров на 100 км. Много, но спешим вас заверить, что такой расход джип показывает именно в не самых простых зимних условиях и за городом, где приходится пробуксовывать на покрытом тонким слоем снега льду, перемалывать под колесами ветки деревьев, а найдя все же снег в ближайшем Подмоскowie — еще и пытаться выбраться из сугробов.

Если вы едете плавно, не сильно разгоняясь и тормозя, расход стремительно уменьшается.

Совсем недавно мы публиковали обзор по итогам тест-драйва еще одного представителя семейства — модификации Trailhawk. В тот раз мы просто по-



разились возможностям его пневмоподвески. Так вот в этом джипе она ничуть не хуже. Более того, у бампера есть возможность снять переднюю часть, чтобы не повредить его, забираясь в глубокие снега.

Возвращаясь к Grand Cherokee Overland хочется сказать, что особенно нам понравилась езда по трассе в режиме спорт — именно при таких настройках разгоны показались наиболее динамичными, а езда логичной, и в целом создается ощущение единого организма — автомобиль не живет отдельными системами, а представляет собой на дороге гармоничную совокупность точнейших инженерных решений. Энергоемкость, уверенные повороты, маневренность — то, что надо! 🚗

**П**ерфорированная кожа Narra с контрастной прострочкой, медиасистема UConnect с дисплеем 8,4 дюйма и навигацией, панорамная крыша CommandView, пневмоподвеска Quadra-Lift и 20-дюймовые диски. Jeep Grand Cherokee Overland подчеркивает ваш особый статус, — говорится на официальном сайте производителя. Подписываемся под каждым словом.

Автомобиль, который позволит чувствовать себя свободнее на дороге — пожалуй, так хотелось бы описать в двух словах «американца», доставшегося нам на тест-драйв. Знакома ли вам ситуация, когда вы хотите заехать на бордюры или спокойно запарковаться в небольшом сугробе, не беспокоясь о том, как из него потом выезжать... но позволить себе этого не можете, потому как под вами не достаточно большие







**JEEP GRAND CHEROKEE**



# JEEP GRAND CHEROKEE TRAILHAWK

**ЭТОТ ОБЗОР ПОСВЯЩЕН ПО-НАСТОЯЩЕМУ АМЕРИКАНСКОМУ АВТОМОБИЛЮ. ТОТ СЛУЧАЙ, КОГДА СЛОВО «ДЖИП» МОЖНО ВОСПРИНИМАТЬ БУКВАЛЬНО. ПЕРЕД НАМИ JEEP GRAND CHEROKEE. НО НЕ ПРОСТОЙ, А В СВОЕЙ СПЕЦИАЛЬНОЙ ВЕРСИИ. ЕСЛИ ВЫ УВИДИТЕ У ТАКОГО ВНЕДОРОЖНИКА НА ПЕРЕДНЕМ БАМПЕРЕ КРАСНЫЕ БУКСИРОВОЧНЫЕ ПРОУШИНЫ, КРАСНУЮ КАЙМУ ВОКРУГ ШИЛЬДИКОВ, КРАСНЫЕ ТАБЛИЧКИ И ЗАЩИТНУЮ ЧЕРНУЮ ПЛЕНКУ НА КАПОТЕ, ЭТО ЗНАЙТЕ — ЭТО НЕ ПРОСТО «ЧЕРОКИ», ЭТО TRAILHAWK.**

**FASHIONTIME**



**fashiontime.ru**  
январь 2020

**В** переводе на русский язык это название означает «дорожный ястреб», что символизирует его динамичность и особое исполнение. Впервые эта версия, еще далекая от серийного производства, была представлена широкой аудитории на автосалоне в Нью-Йорке в 2017 году. Нынешнее, четвертое поколение стандартного Grand Cherokee выпускают еще с 2010 года, и желание посмотреть на что-то новенькое, у поклонников марки непреодолимо.

В Jeep услышали о такой потребности, но торопиться показывать обновление не спешат. Пока они приготовили специальный Trailhawk.

Модель под названием Grand Cherokee выпускается более четверти века, и говорить о ее популярности, наверное, не имеет смысла — ее, действительно, очень любят. Причем далеко не только в родных «штатах». Этот джип прошел большой путь — от брутального, чисто мужского покорителя внедорожья до статусного автомобиля с пикантным имиджем, напоминающим о его большой истории. Но покупательские запросы меняются, и вместе с ними меняется и концепция автомобиля.

Это по-прежнему почти 5-метровый и почти 2,5-тонный внедорожник, который основательно доработали.

Если внимательно присмотреться к колесным дискам, то можно увидеть нарисованный на их внутренней стороне красной краской профиль джипа — самого первого в истории одноименной марки.

Под капотом Jeep Grand Cherokee Trailhawk стоит мотор V6 объемом 3,6 литра и мощностью 286 л.с. Такой двигатель работает в паре с 8-ступенчатой автоматической коробкой передач, трансмиссией Quadra-Drive II и системой постоянного полного привода.

По заявлению производителей, расход в городе у такого «джипа» составляет порядка 14 литров, а на свободном шоссе — не многим больше 8 литров топлива на 100 км пути. Мы проверили данные на практике

и получили примерно те же цифры, разве что в пробке расход был несколько больше.

За рулем машина ощущается как эффектный, вместительный премиальный автомобиль, которому все по плечу. Тому причины: массивно рулевое колесо, которое держать в руках — сплошное удовольствие, и комфортные спортивные кресла, а также богатая, но при этом не раздражающе пестрящая передняя панель.







На дороге Trailhawk едет плавно, но стоит поджать на педаль газа, как вы уже стремительно вырываетесь вперед. «У этого автомобиля повадки хищного, но несуетливого зверя», — сказал наш знакомый автоэксперт. И это в полной мере характеризует наш тестируемый джип.

До 100 км/ч Jeep Grand Cherokee Trailhawk разгоняется за 8,3 секунды. Этой цифрой в современном мире не много кого удивишь, но ведь не за бешеную скорость мы выбираем этого «американца». Заметьте, не спортивное авто, а внедорожник!

Да, езда не будоражит кровь, но гарантируем, что вы получите массу позитивных эмоций за его рулем. Комфорт, ощущение полной гармонии, понятное поведение и абсолютно спокойное прохождение по любой, сколь угодно сложной дороге.

А для тех, кто любит погонять, инженеры предусмотрели режим «спорт» — включаете его, и машина становится ощутимо бодрее.

А теперь немного о салоне. Начнем с багажника. Пятая дверь этого Grand Cherokee оснащена электроприводом и очень удобна в эксплуатации. Открываете ее, и на первый взгляд, грузовой отсек не выглядит вместительным. Однако, согласно цифрам, указанным в техническом перечне автомобиля, объем багажника составляет ни много ни мало 782 литра. Начинаете пробовать уместить туда все, что нужно — и все получается. При первом взгляде незаметные ниши, да и просто будто скрытый объем, на деле раскрываются на глазах. Плюс

многочисленные емкости, где можно хранить все то, что не требуется вам каждый раз под рукой в салоне, однако в пути необходимо.

Ну, а если вы сложите задний ряд кресел, получите более 1500 литров! И это уже от глаз не скроется.

Простора хватает и на галерке Grand Cherokee. Изогнутая форма спинок передних сидений позволяет задним пассажирам с комфортом разместить ноги, не прижимая к себе колени.

Также для их удобства: от-

дельные воздуховоды, два разъема USB, двухпозиционный подогрев сидений, подлокотник с подстаканником и многое другое.

С электронным оснащением у автомобиля тоже полный порядок. Взять хотя бы мультимедийный центр с экраном 8,4 дюйма или специальную систему Off Road Pages, созданную именно для этой вариации джипа и призванную следить за всеми настройками и режимом езды. На экран, к слову, можно вывести датчики с давлением масла, зарядом аккумулятора и другими данными, которые ранее были прямо перед глазами водителя, но благополучно исчезли с приборной панели.

## НА ДОРОГЕ TRAILHAWK ЕДЕТ ПЛАВНО, НО СТОИТ ПОДЖАТЬ НА ПЕДАЛЬ ГАЗА, КАК ВЫ УЖЕ СТРЕМИТЕЛЬНО ВЫРЫВАЕТЕСЬ ВПЕРЕД.

Что еще хочется отметить, говоря о Trailhawk — это его безопасность. На переднем бампере между буксировочными проушинами располагается радар — активный круиз-контроль. Именно он сделает все возможное, чтобы вы не врезались во впереди идущий автомобиль. Плюс к тому, данная система сигнализирует об опасности, следит за мертвыми зонами, а также за разметкой.

Для вас может стать неожиданностью тот факт, что вы не сможете пересечь линию разметки, не включив при этом поворотник. Это, конечно, не автопилот, но, наш взгляд, очень практичная опция.

Ну и самое главное в этом автомобиле — широчайший внедорожный инструментарий. И в первую очередь, это система Select Terrain, пульт управления которой находится рядом с рычагом переключения передач. Она позволяет внедорожнику быстро перестраиваться и подстраиваться под особенности конкретной дорожной поверхности — будь то снег, песок, грязь или камни.

В помощь этой системе работает богатейший набор электроники и система квадролифт, представляющая собой пневмоподвеску.

На секунду, в самом верхнем положении пневмоподвески дорожный просвет автомобиля достигает более 27 см.

Понятный, логичный, да и просто — хороший автомобиль. В идеале — для дальних поездок. Запланировать на нем путешествие к морю, когда по дороге вам захочется съехать с асфальтированных участков в сторону дикой природы... Для этого он прекрасен! 📍

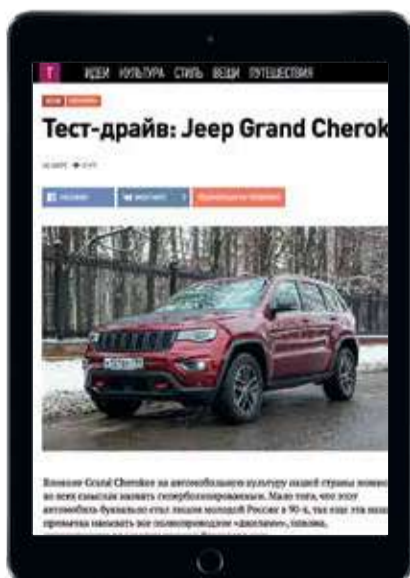




# JEEP GRAND CHEROKEE TRAILHAWK

**ВЛИЯНИЕ GRAND CHEROKEE НА АВТОМОБИЛЬНУЮ КУЛЬТУРУ НАШЕЙ СТРАНЫ МОЖНО ВО ВСЕХ СМЫСЛАХ НАЗВАТЬ ГИПЕРБОЛИЗИРОВАННЫМ. МАЛО ТОГО, ЧТО ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ БУКВАЛЬНО СТАЛ ЛИЦОМ МОЛОДОЙ РОССИИ В 90-Х, ТАК ЕЩЕ ЭТА НАША ПРИВЫЧКА НАЗЫВАТЬ ВСЕ ПОЛНОПРИВОДНОЕ «ДЖИПАМИ», ПОХОЖЕ, НЕИСКОРЕНИМА ВО МНОГОМ ИМЕННО БЛАГОДАРЯ ЕМУ. СОВРЕМЕННОЕ ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ JEEP GRAND CHEROKEE СДЕЛАЛО ЕГО В НАШИ ДНИ НЕ В ПРИМЕР ДОСТУПНЕЕ, ЧЕМ В ТЕ ЖЕ ДЕВЯНОСТЫЕ, НО И КОНКУРЕНТОВ ЗАМЕТНО ПРИБАВИЛОСЬ. ТАК ЧТО К ВОДИТЕЛЬСКОЙ ДВЕРИ JEEP GRAND CHEROKEE TRAILHAWK МЫ ПОДОШЛИ С ЗАМЕТНЫМИ ОЖИДАНИЯМИ.**

## TRENDYMEN



trendymen.ru  
март 2020

**G**rand Cherokee Trailhawk выделяется в потоке. И дело даже не в сочно-малиновом цвете конкретно данного автомобиля или редкости самой модели на наших дорогах в целом.

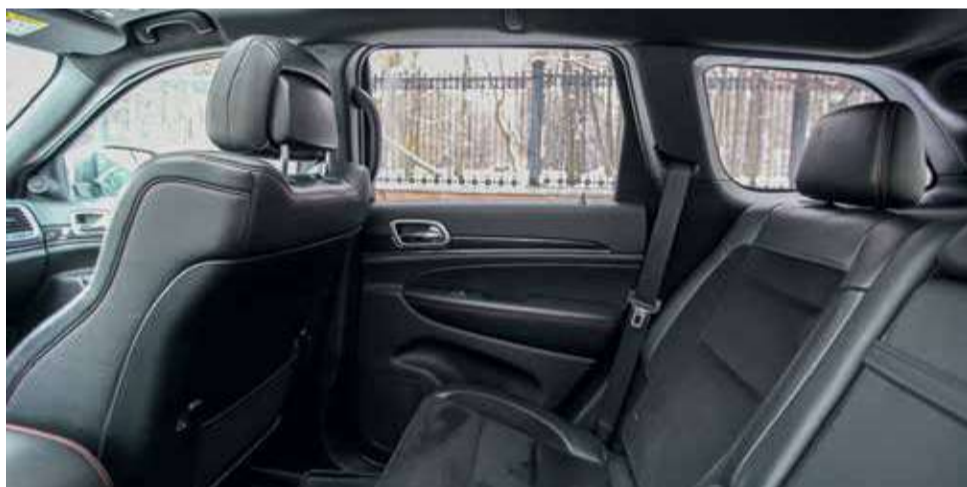
Имя Trailhawk для серийной модели Grand Cherokee, уже в базовой комплектации подготовленной для внедорожных приключений, было позаимствовано у концепт-кара. Еще в 2012 году тот рассекал пески американской пустыни Моаб в рамках Easter Jeep Safari. Название звучное, под стать внешности внедорожника, которая органично вписывается как в минималистические пейзажи пустыни, так и в городской ландшафт.

Безошибочно идентифицируемая как Grand Cherokee среди сотен других автомобилей рядом, серия Trailhawk все же имеет ряд отличительных признаков, заметных даже издали.

Во-первых, это, конечно же, обклеенный специальной антибликовой пленкой капот и радиаторная решетка







с красными «клыками» буксировочных крюков в нижней части.

Другие заметные знаки отличия автомобиля — это шильдики Trailhawk на дверце багажного отсека и Trail Rated под передними стойками крыши. Сливающееся во время движения в непрерывный красный круг «пятно» на дисках при ближайшем рассмотрении оказывается очертаниями Jeep Willys, первого автомобиля марки.

Стилистически дизайн центральной панели не изменился; он хоть и идет в рамках общего автомобильного тренда, но ищет свой путь. Например, буквально в пару касаний и секунд можно получить на 8,4-дюймовый тачскрин текущую информацию о работе трансмиссии и положении кузова через специальную «внедорожную» вкладку меню. Очень кстати в экстремальных ситуациях!

При том, что предназначение Grand Cherokee Trailhawk — это преодоление естественных препятствий, салон автомобиля ничем

своей brutальной миссии не выдает. Роскошный по американским меркам салон выглядит так, что сама мысль шагнуть из этого оазиса комфорта в непроходимую топь (и обратно!) кажется кошмарной.

Такие детали, как красные линии прострочки и вставки под дерево и вороненную сталь радуют умелой расстановкой основных акцентов в интерьере, но особенно удались кресла, отделка которых сочетает замшу и черную кожу. В них будто все сошлось для комфортного преодоления дальних расстояний, начиная от капитальной боковой поддержки и заканчивая качеством материалов и обилием регулировок положения. Даже левая рука водителя будет без напряжения лежать в проеме бокового окна, стоит лишь слегка изменить высоту посадки.

Для города мощности 286-сильного атмосферного V6 объемом 3,6 литра Grand Cherokee Trailhawk хватает более чем. В особых случаях здоро-

во выручает режим Sport, но постоянное его использование чревато тем, что передвигаться придется по большей части между заправочными станциями. Связь колес с рулем обостряется на крутых виражах, но в остальное время автомобиль ведет себя в лучших традициях Jeep — в меру собрано, но немного валяжно. Здесь характер Jeep более созвучен английскому Range Rover Sport, нежели немцам.

Без сомнения, наибольшее впечатление внедорожник должен производить на пересеченной местности. Со всеми своими внедорожным «прищечкам» вроде постоянного полного привода Quadra Drive II с электронно-управляемой задней блокировкой или пневмоподвеской, поднимающей кузов на внушительные 274 мм,

Trailhawk непременно окажется мечтой всех, кто часто выбирается за город. Но на этом моменте мы вернемся к заявленным в начале «ожиданиям», чтобы в целом резюмировать свои впечатления.

Jeep Grand Cherokee в качестве решения своих бездорожных задач — это без сомнения достойный выбор для водителя, но четыре с лишним миллиона за Trailhawk заставляют поискать защитные бахилы поверх сапог для грязи. С другой стороны, отлучаться от массы в наше время — не самое дешевое удовольствие. А для этого у Grand Cherokee Trailhawk, как мы выяснили, хватает и внешней привлекательности с нотками эксклюзивности, и внутреннего комфорта, и динамических характеристик. **1**

**ДЛЯ ГОРОДА МОЩНОСТИ 286-СИЛЬНОГО АТМОСФЕРНОГО V6 ОБЪЕМОМ 3,6 ЛИТРА GRAND CHEROKEE TRAILHAWK ХВАТАЕТ БОЛЕЕ ЧЕМ.**

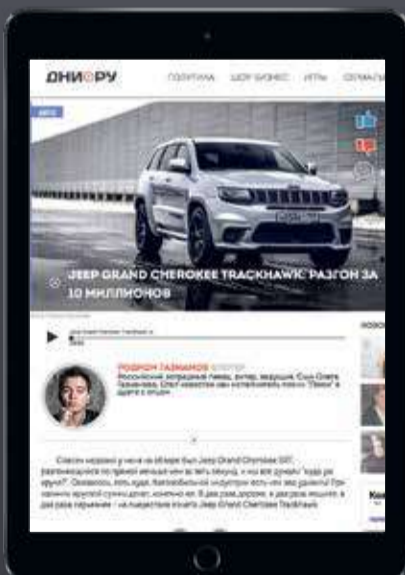




## ЯСТРЕБИНАЯ ОХОТА, ИЛИ РАЗГОН ЗА 10 МИЛЛИОНОВ

СОВСЕМ НЕДАВНО У МЕНЯ НА ОБЗОРЕ БЫЛ JEEP GRAND CHEROKEE SRT, РАЗГОНЯЮЩИЙСЯ ПО ПРЯМОЙ МЕНЬШЕ ЧЕМ ЗА ПЯТЬ СЕКУНД, И МЫ ВСЕ ДУМАЛИ «КУДА УЖ КРУЧЕ?». ОКАЗАЛОСЬ, ЕСТЬ КУДА. АВТОМОБИЛЬНОЙ ИНДУСТРИИ ЕСТЬ ЧЕМ ВАС УДИВИТЬ! ПРИ НАЛИЧИИ КРУГЛОЙ СУММЫ ДЕНЕГ, КОНЕЧНО ЖЕ. В ДВА РАЗА ДОРОЖЕ, В ДВА РАЗА МОЩНЕЕ, В ДВА РАЗА СЕРЬЕЗНЕЕ — НА ПЬЕДЕСТАЛЕ ПОЧЕТА JEEP GRAND CHEROKEE TRACKHAWK.

Родион Газманов



dni.ru  
март 2020

**В**нешне от SRT мощный Trackhawk можно отличить лишь по отсутствию противотуманных фар (и правильно, на такой скорости туман должен сам рассеиваться) и по сдвоенным патрубкам выхлопной системы сзади. Ах да, и конечно же стилизованная эмблема ястреба, которой снабжаются автомобили топовой линейки Grand Cherokee. В остальном вид не самый спортивный, и о том, что нас могут чем-то

удивить, можно догадываться лишь по желтым тормозным суппортам брембовских тормозов.

Внешность Jeep Grand Cherokee нельзя назвать многообещающей, но тем приятнее сюрприз под капотом.

Американские автомобили Luxury сегмента — это всегда кожа, дерево и алюминий. Мягко, дорого, вкусно пахнет и сразу хочется закурить сигару и рассказать всем, как ты дошел до такой жизни. Но курить в автомобилях пресс-парка — дурной тон,

а дерево, в случае сверхмощного Trackhawk, заменено на углепластик, так что постучать по дереву в этой машине не получится. Да и плевать через левое плечо я бы не советовал: на высокой скорости все равно все обратно задует. Кстати, все вышесказанное наличием пепельницы в машине не помешало.

Интерфейс бортового компьютера слегка подкачал: быструю машину решили уравновесить слегка подтормаживающим дисплеем, который, нужно







отдать должное, в свете современных реалий, мог бы быть и побольше. Сокращения — обычный бич русифицированных систем.

Сиденья мягкие и невероятно удобные, что совсем не вяжется с обычным ощущением от интерьера спорткара, где стараются максимально снизить массу автомобиля. Свой вес нужно нести с гордостью, особенно когда за тебя это делают 711 лошадей!

Вот мы и добрались до самого захватывающего момента: поездка. Во внедорожном спорткаре кнопка запуска двигателя может быть только красной, и никакой другой. Зажигание — и поехали! Даже на холостых оборотах компрессорная «восьмерка» на 717 лошадиных сил звучит гипнотически. Басовито порывающийся мотор разговаривает с тобой на пороге инфразвука, обещая быстрый разгон и уход в гиперпространство за 3,7 секунды (речь идет о разгоне до 100 км/ч)! Это, чтобы вы понимали, быстрее, чем Bentley Bentayga и чем новейший гибридный Saayenne от Porsche. Если бы в фильме «Назад в будущее 3» у Марти вместо Делориана был Trackhawk, то от индейцев он бы удрал без труда — вот, что я думаю.

При всех приятностях на разгоне, Trackhawk не утратил своих внедо-

рожных качеств. Система полного привода QuadraDrive II с задним электронным дифференциалом позволяют добиться оптимального сцепления и проходимости даже в самых сложных дорожных условиях.

Но все же это внедорожник, и при выдаче автомобиля сотрудники пресс-парка тридцать три раза напомнили мне об этом, пожелав удачи

ибо не справиться с управлением и улететь в кювет на этом автомобиле можно быстрее, чем сказать «жми на газ плавно». Через пять минут нахождения за рулем Trackhawk понимаешь, что здесь для того, чтобы утопить педаль газа в пол, нужна изрядная смелость, граничащая с безрассудством.

Кстати, я молчу о щедрости. Расход бензина здесь ужасающий: 30 литров на сто километров пути. Утешает,

**ЧЕРЕЗ ПЯТЬ МИНУТ НАХОЖДЕНИЯ ЗА РУЛЕМ TRACKHAWK ПОНИМАЕШЬ, ЧТО ЗДЕСЬ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ УТОПИТЬ ПЕДАЛЬ ГАЗА В ПОЛ, НУЖНА ИЗРЯДНАЯ СМЕЛОСТЬ, ГРАНИЧАЩАЯ С БЕЗРАССУДСТВОМ.**

на поворотах — и оказались абсолютно правы. Король трассы на прямой, Grand Cherokee Trackhawk начинает капризничать, когда дело доходит до крутых поворотов на скорости, но ожидать от внедорожника с высоким расположением центра тяжести грации и мягкости, как минимум, несправедливо. С большой силой приходит большая ответственность — это как раз про нас,

что бензин, хотя бы, девяносто пятый.

Звук здесь отличный. Акустика Harman/Kardon, 19 динамиков и 825-ваттный усилитель. Забудьте про объемное звучание, от этого все только портится, и поднимите на одну единицу басы. Обычно заточенный на разборчивость верхов, Harman/Kardon поставил в американскую машину фирменный люк-

совый жирный американский звук. От Моцарта и рок-н-ролла до электроники и хип-хопа: все здесь будет звучать азартно и энергично. Но самое смешное при этом — я практически не включал штатную акустику, наслаждаясь тем, как звучит мотор. Потому что люксовый звук в наше время — куда меньшая редкость, чем шестилитровый движок с механическим нагнетателем. М-м-м-м-м...

Не только литрами двигателя силен Grand Cherokee: 782 литра багажного пространства! Не очень широких, впрочем, литра, так как справа место занял сабвуфер, и гитару удалось положить лишь по диагонали. Тем не менее, инструмент поместился.

Для кого эта машина? Ну, с учетом того, что не у всех найдутся лишние 10 миллионов на машину, то конечно же не для всех. С задачей построить невероятно быстрый внедорожник инженеры справились, и, на мой взгляд, очень даже хорошо. Внешне вполне складный, Trackhawk не производит фурора своим появлением на дороге до того волшебного момента, когда, как черт из табакерки, из-под капота появляются те самые 710 бешеных агрессивных американских мустангов. И этот момент стоит очень дорогого. А после первой камеры — еще дороже. 📍





Джипы не дешевы. Обычные Компасы стоят 2,15–2,37 млн рублей, за Trailhawk просят 2 459 000. Цены на четырехцилиндровые Cherokee начинаются с 2 255 000 рублей, а модификация с двигателем V6 обойдется минимум в 3 059 000. Внедорожник с понижающей передачей потянет на 3 115 000.



# ПРИКРЫВАЕМ JEEP COMPASS ОБНОВЛЕННЫМ CHEROKEE

COMPASS ПЕРВОГО ПОКОЛЕНИЯ УКАЗЫВАЛ НЕВЕРНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ. НЕ ПРЕДЛАГАЯ РОССИЯНАМ ВЫБОРА СИЛОВЫХ АГРЕГАТОВ ИЛИ КОМПЛЕКТАЦИЙ, ОН ВЫДАВАЛ СРЕДНЕНЬКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ НА АСФАЛЬТЕ И НЕ БЛИСТАЛ ПРОХОДИМОСТЬЮ. НОВЫЙ COMPASS, РОЖДЕННЫЙ В КООПЕРАЦИИ С ФИАТОМ, ПРЕДОСТАВЛЯЕТ БОЛЬШУЮ СВОБОДУ В КОНФИГУРАТОРЕ И СУЛИТ УЛУЧШЕННЫЕ ЕЗДОВЫЕ КАЧЕСТВА. ПРОВЕРИМ! А ДЛЯ СТРАХОВКИ ПРИХВАТИМ С СОБОЙ CHEROKEE, ОБНОВИВШИЙСЯ ПРИМЕРНО В ОДНО ВРЕМЯ С КОМПАСОМ.

Алексей Смирнов

**ДРАЙВ**



drive.ru  
ноябрь 2019

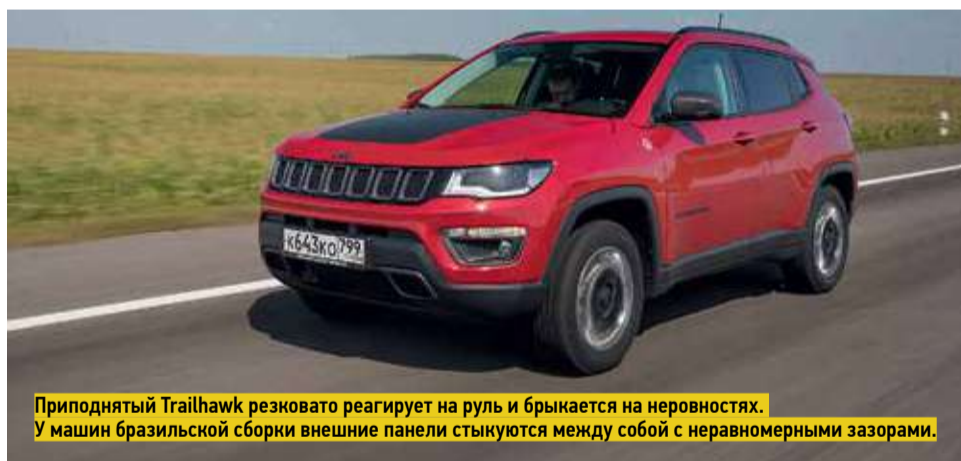
**СМОТРИ  
ВИДЕО**



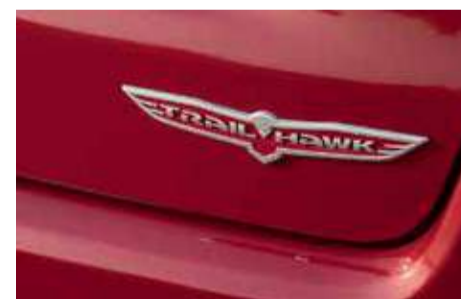
**Н**а самом деле в рамках этого теста я перепробовал больше Джипов. На красном Компасе в злом исполнении Trailhawk даже совершил путешествие в город-герой Брест. Дальнобойщик из маленького Джипа никудашный. Атмосферной «четверке» 2.4 едва хватает запаса тяги в шоссейных режимах, из-за чего девятиступенчатый «автомат» пребывает в постоянном поиске подходящей передачи и здорово подтупливает при кикдауне. От нажатия на педаль газа до начала ускорения может уходить до трех секунд — столько, например, занимает переход с восьмой на пятую. Да и плавность переключений — на троечку с плюсом.

Внедорожные шины Falken Wildpeak 215/65 R17 разгружают руль в околонулевой зоне, но при этом наделяют кроссовер острыми и нелинейными реакциями. При малейшем отклонении баранки он шарахается в сторону. Хорошо хоть, крены невелики, но за это расплачиваешься дубоватостью подвески. Она вроде бы и удар держит, но исправно сообщает о всех неровностях. Вдобавок в салоне шумновато. Из колесных арок что-то басит уже с 60 км/ч, а на сотне солирует ветер. Причем задним пассажирам Compass давит на уши сильнее.

Еще веселит штатная навигация, выдавая время от времени настоящие перлы. Бывает, стоишь на светофоре, а она тебе: «ограничение 60, снизьте скорость». И так каждые 20 секунд. Замечу, что возможности мультимедийной системы весьма широки, однако экран перегружен полезной и не очень информацией. В движении мелкие символы превращаются в мешанину...



Приподнятый Trailhawk резковато реагирует на руль и брыкается на неровностях. У машин бразильской сборки внешние панели стыкуются между собой с неравномерными зазорами.

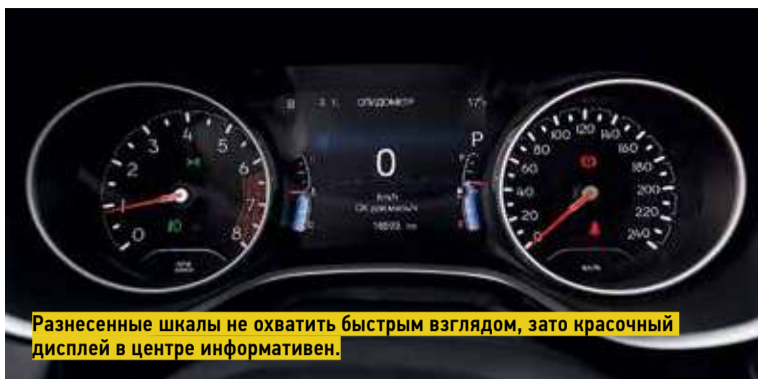


Спецподготовка Трейлхока заключается в установке сношенного переднего бампера с 30-градусным углом въезда и внедорожных колес, увеличивающих клиренс до 216 мм. Антибликовый сектор на капоте и алые буксирные крюки — боевая индейская раскраска.





Топовая версия Compass Limited за доплату в 37 тысяч рублей комплектуется такими вот 18-дюймовыми колесами. Стандартные на дюйм меньше. За 75 тысяч диски будут 19-дюймовыми. Базовая версия Sport довольствуется диаметром 16 дюймов.



Разнесенные шкалы не охватить быстрым взглядом, зато красочный дисплей в центре информативен.



Отсек Компаса прикрыт жесткой полкой, а пятая дверь поднимается бюджетным приводом с отдельным толкателем. Под полом размещена докатка.



Интерьер добротен, но не кажется таким уж современным. Многофункциональный экран освободил панель от лишних кнопок, а те, что остались, плохо видны с места водителя. Массивные передние стойки здорово ухудшают обзорность по диагонали.



Прямую Compass держит твердо. С шумами от широких шин защита колесных арок едва справляется. В салоне Cherokee заметно тише.



Салон Трейлхока отмечен красными акцентами.



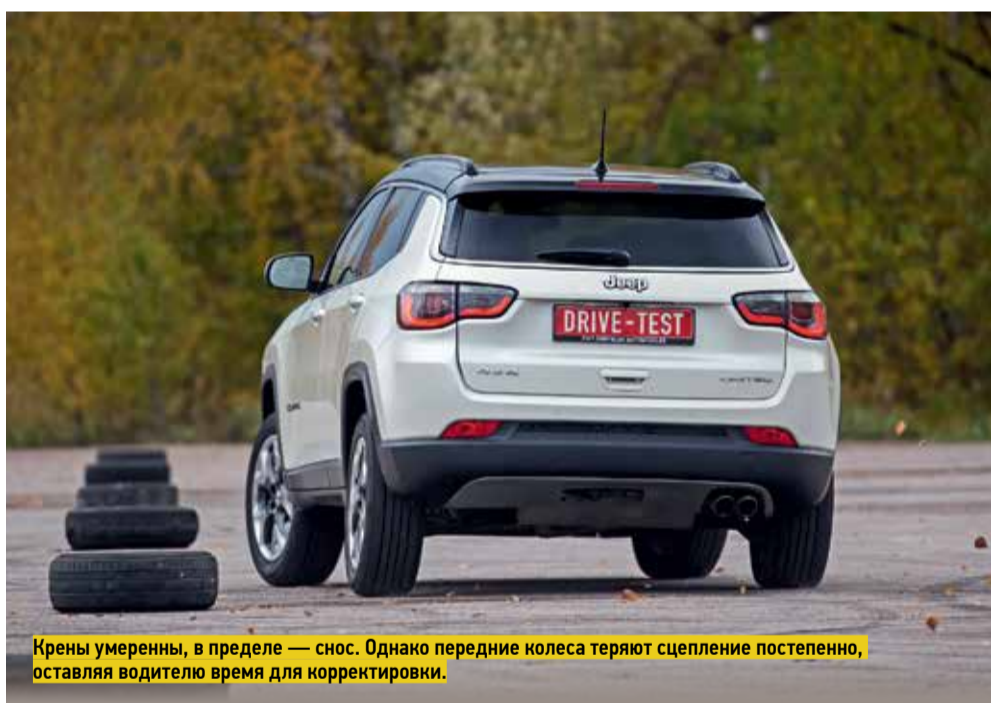
Система Selec-Terrain дополнена режимом Rock, в котором машина перемещается на очень короткой (4:7:1) первой передаче. Другие программы предусматривают трогание со второй.



Вылет рулевой колонки достаточен, но плоская подушка коротка. Спинка фиксирует тело лучше, причем ее форма удобнее в версии Limited.



На втором ряду нетесно.



Крены умеренны, в пределе — снос. Однако передние колеса теряют сцепление постепенно, оставляя водителю время для корректировки.

Однако главным минусом Компаса я считаю неудачную посадку за рулем. С мизерным вылетом колонки и короткой подушкой еще можно смириться, но к искривляющей позвоночник спинке привыкнуть не получается. Электрическая регулировка поясничного подпора — словно издевка: она лишь добавляет напряжения в спине. После трехсот километров тело молит о пощаде. Выходим, ноги на ширину плеч, руки вверх, тянемся...

У белого Компаса в версии Limited кресло профилировано лучше, и спинка не пытается вытолкнуть меня из седла. Универсальные шины Bridgestone Dueler 225/55 R18 и меньший по сравнению с Трейлхоком дорожный просвет благотворно влияют на поведение Джипа. Руль заметно тяжелее, отклики на смену курса не вызывают приступов паники, а крены еще скромнее. Прибавилось комфорта: Compass по-прежнему очень чуток к мелкому дорожному браку, но ви-

броннагрузка в салоне принципиально ниже.

Атмосферная «четверка» 2.4 здесь выдает на 25 сил и восемь ньютон-метров меньше. Однако Limited где-то на 90 кг легче Трейлхока. Иначе подобраны передаточные числа «автомата», и субъективно белый Compass кажется даже динамичнее. Главное — трансмиссия меньше думает при понижающих переключениях и две высшие передачи уже не кажутся лишними.

Пересаживаюсь в Cherokee — и как будто не вылезал из Компаса. Интерьеры Джипов организованы по общему принципу и используют схожие блоки. Приборные панели с анимированными дисплеями почти одинаковы, как и блоки климат-контроля или мультимедийные системы с широчайшим набором функций. Отличия в нюансах. Поэтому при смене Компаса на Cherokee не потребуются адаптация к специфической организации рабочего места водителя.

Однако если Jeep вам в новинку, придется приспособиться к ряду странностей. Свет в салоне включается слева от руля. Работа подрулевого переключателя, отвечающего за стеклоочистители, организована шиворот-навыворот. Кнопки управления магнитолой расположены на тыльной стороне рулевого колеса. Можно долго ездить и вообще не знать, что они там. Однако за пару недель с «американцами» я полюбил это решение, ведь для смены радиостанции не приходится менять естественный хват рук.

Пережив рестайлинг, Cherokee похорошел. Фары приняли привычную форму и встали на традиционные места. Фонари расцвели

стерка» Pentastar забористо распевадается под полным газом — заслушаешься. Тот же «автомат», что используется в Компасе, продолжает немного тупить при понижающих переключениях. Но потерянную секунду Cherokee быстро наверстывает благодаря пиковым 315 ньютон-метрам. Причем чтобы его разогнать, не обязательно продавливать акселератор до пола, достаточно и половины хода педали.

Более собранная, чем у Компаса, подвеска отчетливее подмечает микропрофиль полотна. На асфальте с мелкой волной Cherokee подпрыгивает в такт неровностям, словно перекаченный мяч. Того и гляди лопнет. При проезде крупных колдобин амортизаторы обоих

## COMPASS ПО-ПРЕЖНЕМУ ОЧЕНЬ ЧУТОК К МЕЛКОМУ ДОРОЖНОМУ БРАКУ, НО ВИБРОНАГРУЗКА В САЛОНЕ ПРИНЦИПИАЛЬНО НИЖЕ.

гирляндами светодиодов. Вдобавок на кузове топ-версии Overland нет прогалов из некрашеного пластика. Все — в цвет, отчего внешность стала лаконичной, словно белый айфон. Места в салоне побольше, чем в Компасе, особенно по ширине, а вот семисантиметровая прибавка колесной базы почти не сказалась на просторе задних пассажиров. Не тесно, но особо не разгуляешься...

Двигатель V6 3.2 обеспечивает среднеразмерному кроссоверу мощный разгон. Особенно впечатляет насыщенное ускорение со средних оборотов. При этом тихая на ровной тяге «ше-

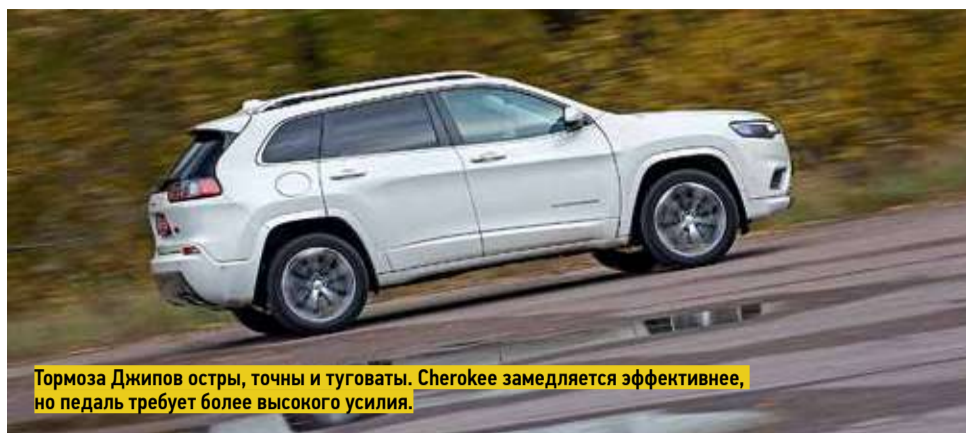
Джипов лучше работают на сжатие, чем на отбой. Когда колесо проваливается в ямку, следует удар, сопровождаемый вторичными колебаниями неподдрессоренных масс.

Руль еще тяжелее, чем в Компасе, из-за чего немного размывается обратная связь. Но реакции на отклонения баранки острее и агрессивнее. Крены меньше, а устойчивость в поворотах такая, что от перегрузок побаливает шея. Толково настроенная электроника не препятствует умеренным скольжениям задней оси. Можно довернуть Jeep на дуге под сброс, а на выходе из виража слегка выставить газом. Прежним





На кузове Cherokee почти нет хромированной отделки. Светодиодная оптика — базовое оснащение. Радар активного круиз-контроля в переднем бампере — признак пакета Touring Tech за 90 000 рублей.



Тормоза Джипов острые, точны и туговаты. Cherokee замедляется эффективнее, но педаль требует более высокого усилия.



Формой панели и подбором компонентов интерьер Cherokee переключается с салоном Компаса, но отделка тут дороже. Стойки еще шире и способны спрятать пешехода или даже автомобиль.



Качество картинки с камеры заднего вида оставляет желать лучшего что в Компасе, что в Cherokee. Включить ее через меню можно и при движении вперед на любой скорости.



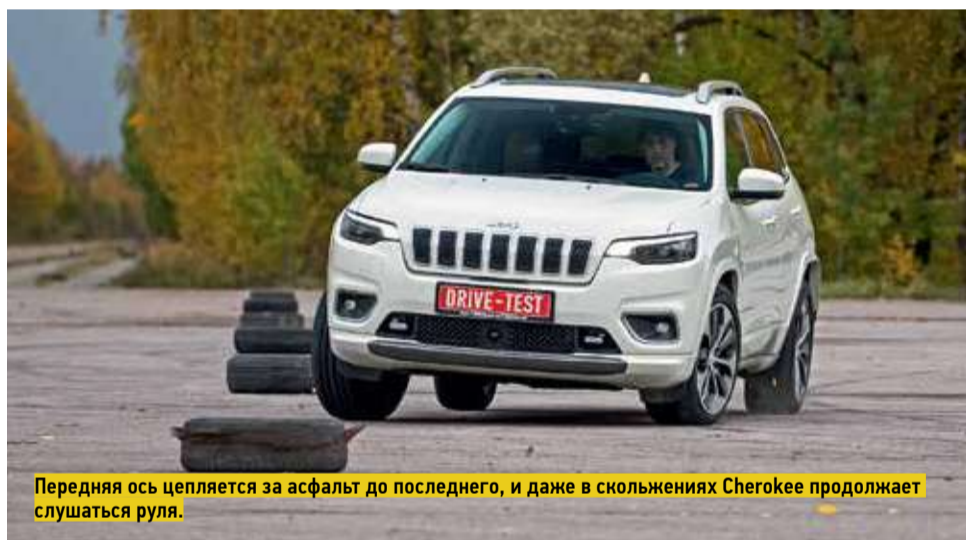
На втором нерегулируемом ряду места лишь немногим больше, чем в Компасе.



Недостатки откровенно плоской подушки отчасти компенсирует мягкий наполнитель и развитая боковая поддержка спинки, хотя ее профиль далек от оптимального.



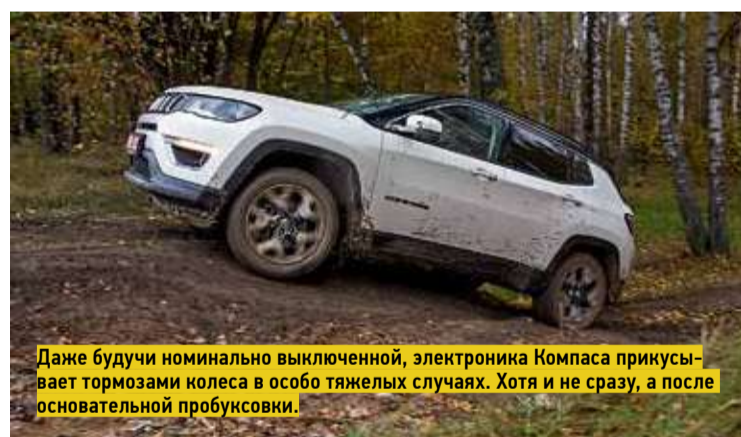
У Cherokee крышку открывает пара привычных сервостоек, а уберечь поклажу от посторонних глаз помогает рулонная шторка. Под полом размещена докатка.



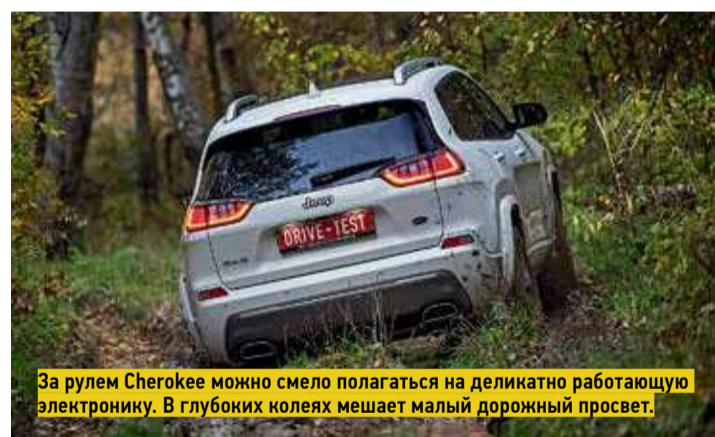
Передняя ось цепляется за асфальт до последнего, и даже в скольжениях Cherokee продолжает слушаться руля.

поколениям Cherokee такие манеры и не снились.

При этом с переходом на муфту в приводе задних колес в Cherokee не умер внедорожник. Просто ему мешает длинный передний свес, окрашенный серебрянкой, да и 20-сантиметровый дорожный просвет маловат. А там, где геометрическая проходимость не играет решающей роли, Cherokee едет более чем уверенно под опекой трекшн-контроля. Имитация межколесных блокировок работает где-то даже с юморком. При вывешивании одного из колес она без промед-



Даже будучи номинально выключенной, электроника Компаса прикусывает тормозами колеса в особо тяжелых случаях. Хотя и не сразу, а после основательной пробуксовки.



За рулем Cherokee можно смело полагаться на деликатно работающую электронику. В глубоких колеях мешает малый дорожный просвет.

## ПЕРЕЖИВ РЕСТАЙЛИНГ, CHEROKEE ПОХОРОШЕЛ. ФАРЫ ПРИНЯЛИ ПРИВЫЧНУЮ ФОРМУ И ВСТАЛИ НА ТРАДИЦИОННЫЕ МЕСТА. ФОНАРИ РАСЦВЕЛИ ГИРЛЯНДАМИ СВЕТОДИОДОВ.

лений прикусывает его тормозами. Но если обе оси цепляются за грунт, не спешит вмешиваться. Электроника как бы говорит: «Если что — я рядом, но вначале попробуй одолеть скользкий подъем без моей помощи».

Система стабилизации Компаса работает схожим образом, но у младшего брата клиренс чуть больше, а ходы подвесок, напротив, меньше. Ему проще выбраться из колеи, но на косограх имитация блокировок срабатывает грубее: раньше и жестче. Что касается версии Trailhawk, то там сверхкороткая первая передача еще и играет роль понижающей. В обычных условиях такой Compass трогается со второй, как Renegade. Компромисс,

конечно, — так и бездорожье нынче еще поди сыщи. Найти его, к примеру, в Беларуси нам не удалось: кажется, у соседей засеян буквально каждый квадратный метр пахотной земли.

Наши направления тоже потихоньку закатывают на асфальт, так что способности полноприводной трансмиссии отходят на второй план. На первом оказывается цена, и тут Джипам похвастать нечем. Compass, который отдают в среднем за два миллиона рублей, за три квартала 2019-го нашел всего 189 покупателей. Думаете, нет денег? За то же время 2350 человек выбрали BMW X1 и 15 945 — Мазду CX-5. Что характерно, стильный Renegade продается еще хуже

Компаса — 129 штук за девять месяцев. В опросе к тесту мы предлагаем вам ответить, что с ними не так.

Классом выше еще жарче. Cherokee старше Компаса и вообще не виден на радаре: за тот же период 2019-го продано менее 90 автомобилей. Причем две трети — это 177-сильные полноприводники 2.4 в среднем исполнении Longitude (от 2,7 млн рублей по прайсу). Лишь девять человек выбрали хардкорный Trailhawk с «шестеркой» и понижающим рядом. Таким образом, в первую очередь, Jeep соперничает с популярными паркетниками, тиражи которых исчисляются тысячами и десятками тысяч. При этом даже за Cherokee 2018 года дилеры просят столько, что невольно посмотрюшь в сторону.

Корейцы предлагают и Sorento Prime (7510 штук), и новехонький Santa Fe (7847). Отлично чувствуют себя X-Trail (15 534) и Outlander (17 114), который лишь немного уступает локализованному Кодиаку (17 517). За исключением Mitsubishi, все предлагаются с дизелями.

«Американцы» — только с бензиновыми моторами. Даже идеологически близкий Джипу Discovery Sport привлек 2350 покупателей, несмотря на конский ценник! Такое ощущение, словно массовый российский покупатель забыл про наших сегодняшних героев. Еще немного — и мы потеряем марку. Кое-как продаются Grand Cherokee (637 машин) и Wrangler, о котором мы еще поговорим ниже.

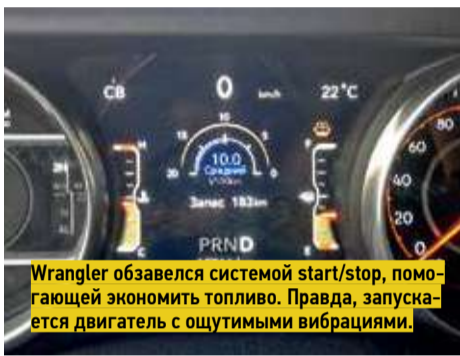
## ТЫСЯЧА КИЛОМЕТРОВ НА РЭНГЛЕРЕ

Благодаря зимнему сравнительному тесту, мы знаем, что Wrangler в исполнении Sahara склонен к перегреву муфты в приводе передней оси, а строптивый, заднеприводный характер доставляет хлопот водителю. Впрочем, кого-то это только бодрит... Так или иначе, до сего момента мои впечатления о Рэнглере в основном были связаны либо с сугробами, либо с асфальтовыми пробегками на малые расстояния. Поэтому когда

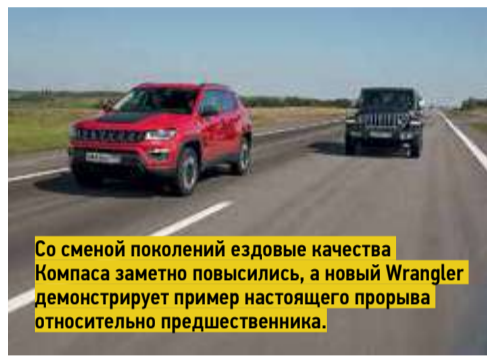




У Джипов короткая, двухлетняя гарантия, но при этом нет ограничений по пробегу. Межсервисные интервалы составляют 12 тысяч километров.



Wrangler обзавелся системой start/stop, помогающей экономить топливо. Правда, запускается двигатель с ощутимыми вибрациями.



Со сменой поколений ездовые качества Компы заметно повысились, а новый Wrangler демонстрирует пример настоящего прорыва относительно предшественника.



Заявленное время разгона до 100 км/ч у Рэнглера с турбомотором 2.0 даже лучше, чем у Cherokee с V6: 7,3 против 8,1. Но управлять тягой в рамной машине сложнее из-за излишне острой настройки акселератора и неважной обратной связи.



По белорусским полям расставлены забавные скульптуры из тюков соломы — агроюмор!



подвернулась возможность отправиться на Рэнглере из Бреста домой, я сдал билеты не раздумывая. Посмотрим, каков внедорожник в дальней дороге.

Оказывается, он вполне годится для чартерных рейсов, хотя и с массой оговорок. Во-первых, в движении по салону гуляют сквозняки. Да такие, что пассажиры непроизвольно жмутся к центру — подальше от дверных проемов. Во-вторых, нужно обязательно запастись флакончиком для мытья стекла: лобовое и фары мгновенно забиваются мошкаркой. В-третьих, мощный движок так и провоцирует к нарушению скоростного режима.

Пустоватый в околонулевой зоне руль и неоправданно острая реакция при его малейшем отклонении требуют твердой руки при обгоне фур впритирку к отбойникам. Зато даже крутые виражи внедорожник прописывает с мизерными кренами. Жесткая, но энергоемкая подвеска позволяет вообще не обращать внимание на качество дорожного покрытия.

Отмечаю отменную эффективность диодных фар и противотуманок: ближний метров на 50 светит как днем. Поначалу переживаю за расход топлива: вдруг Wrangler с аэродинамической кирпичи высосет мой бюджет? Но при равномерном движении двухлитровая турбочетверка потребляет легкие девять литров на сотню. Обгоны и пробки чуть портят картину, но итоговые 10 л/100 км совсем не плохи для столь крупного и тяжелого автомобиля.

На подъезде к Москве я уже понимаю тех, кто покупает Wrangler в качестве единственного автомобиля на все случаи жизни. Редко когда динамика и отзывчивость хот-хэтча сочетаются со всеядностью бронетранспортера и вместительностью семейного минивэна. Wrangler вообще не такой, как все: вне моды, вне времени... Неудивительно, что это второй по популярности Jeep после флагмана Grand Cherokee: 332 машины проданы за девять месяцев 2019-го, причем 118 из них — злые Рубиконы.



## ТЕХНИКА COMPASS

Кооперация с Фиатом открыла американцам доступ к компактной платформе SCCS (Small Common Components and Systems), разработанной в начале 2000-х. Первым Джипом на итальянской модульной «тележке» стал Renegade, а Compass II серии MP/552 впервые использует ее длинноразный вариант в комбинации с полным приводом. По сравнению с Ренегатом усилены крепления подвесок (стойки McPherson спереди и многорычажка сзади) и подрамников. Шасси перенастроено и дополнено амплитудозависимыми амортизаторами. Кузов более чем на 65% состоит из высокопрочных сталей.

Многодисковая муфта GKN с электронным управлением постоянно подводит небольшой момент к задним колесам и способна переварить до 2000 Н•м. Система стабилизации фиксирует угловые нагрузки и влияет на управляемость в том числе перераспределением тяги. «Автомат» ZF 9HP версии Trailhawk снабжен сверхкороткой первой передачей так, что общее передаточное отношение достигает 20:1. У пятирежимной системы Jeep Select-Terrain предусмотрен режим Rock, блокирующий первую ступень и муфту привода задней оси, смягчает отклики двигателя и переводит трекшн-контроль на особо агрессивный алгоритм.

Алюминиевый двигатель 2.4, дебютировавший в 2013 году под капотом седана Dodge Dart, относится к семейству Tigershark. Так называемый всемирный мотор концерна Chrysler появился в результате развития программы глобального двигателя, внедренного в 2005 году одноименным альянсом, куда помимо Крайслера входили компании Mitsubishi и Hyundai.

Атмосферная «четверка» с распределенным впрыском использует фиатовскую бездроссельную систему смесеобразования MultiAir2 с гидроприводом впускных клапанов. Механизм позволяет регулировать высоту подъема и время открытия клапанов, в том числе запускать смесь в камеру сгорания более одного раза за цикл.

Девятиступенчатый «автомат» ZF 9HP, способный усваивать до 480 Н•м, выпускается с 2013 года. Первым его получил Cherokee, а после — Range Rover Evoque.

## ТЕХНИКА CHEROKEE

Изначально Cherokee был совсем другим — рамным внедорожником с продольно установленным силовым агрегатом, неразрезными мостами и рессорами «по кругу». А сейчас базируется на одной платформе с малолитражкой Alfa Romeo Giulietta со стойками McPherson спереди и многорычажкой сзади. Только использует длинноразную версию этой «тележки», известную под индексом CUSW, с усиленной длинноразной подвеской. Трансмиссия — с подключаемой при помощи электромагнитной муфты задней осью. Предусмотрена установка раздатки с пониженным рядом (2,92:1) и принудительно блокируемого заднего дифференциала.

Шестицилиндровый бензиновый мотор семейства Pentastar — собственная разработка Крайслера. Цельноалюминиевый двигатель с 60-градусным развалом блока оснащен фазовращателями на впуске и выпуске и рассчитан на работу с топливом E85. Конструктивно заложены и непосредственный впрыск, и деактивация половины цилиндров, и даже наддув. Но ничего из этого не внедрено. И вряд ли будет, поскольку FCA уже разрабатывает рядную «шестерку», которую проще подогнать под перспективные требования к выбросам. В данный момент этот V6 3.2 ставится только на новый Cherokee, хотя, например, агрегат V6 3.6 того же семейства устанавливается на полтора десятка разных моделей концерна FCA. 📌





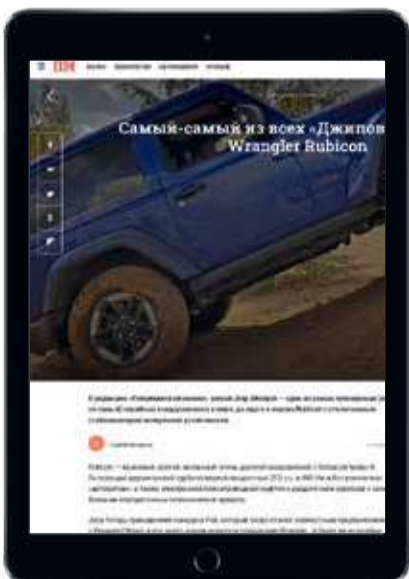


# САМЫЙ-САМЫЙ ИЗ ВСЕХ «ДЖИПОВ»

**В РЕДАКЦИЮ «ПОПУЛЯРНОЙ МЕХАНИКИ» ЗАЕХАЛ JEEP WRANGLER — ОДИН ИЗ САМЫХ ПРОХОДИМЫХ (ЕСЛИ НЕ САМЫЙ) СЕРИЙНЫХ ВНЕДОРОЖНИКОВ В МИРЕ, ДА ЕЩЕ И В ВЕРСИИ RUBICON С ОТКЛЮЧАЕМЫМ СТАБИЛИЗАТОРОМ ПОПЕРЕЧНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ.**

Сергей Белоусов

**Популярная  
Механика**



**portmech.ru**  
ноябрь 2019

**R**ubicon — красивый, крутой, желанный, очень дорогой внедорожник с большой буквы В. Он оснащен двухлитровой турбодвигателем мощностью 272 л.с. и 400 Нм и 8-ступенчатой «автоматом», а также электронной полноприводной муфтой и раздаточной коробкой с самым большим передаточным отношением в придачу.

Jeep теперь принадлежит концерну Fiat, который скоро станет совместным предприятием с Peugeot-Citroen, и кто знает, каким окажется следующий Wrangler... и будет ли он вообще.

У Jeep Wrangler много недостатков, но все они перекрываются его внедорожными качествами. Итальянские инженеры не обошлись чисто стилистическими решениями и все же внесли в конструкцию важное дополнение: в Jeep Wrangler Rubicon они совместили сразу два типа полного привода — остался подключаемый Part time, а еще добавился постоянный полный с многодисковой электромуправляемой муфтой. В режиме 4 Auto полный привод Rubicon почти ничем не отличается от полного привода Nissan Qashqai или Volkswagen Tiguan 4Motion кроме того, что основная ведущая





# JEEP WRANGLER



**СМОТРИ  
ВИДЕО**



ось у Wrangler задняя, а у всех без исключения паркетников — передняя. Электроника следит за проскальзыванием колес и в случае пробуксовки сама подключает передок и распределяет момент. Этот привод предназначен для 90% передвижений на этой машине, зимой, в дождь, да и просто когда надо газануть со светофора.

А вот в режиме 4H муфта отключается и в дело вступает раздаточная коробка. В режиме 4L, то есть на пониженной, здесь самое большое в мире передаточное отношение для серийного автомобиля: 4 к 1, то есть количество тяги, идущее от двигателя к колесам, увеличивается в 4 раза! Например, у нашей «Нивы» передаточное отношение — два с копейками, на корейской раздатке в «Патриоте» — два с половиной, чуть больше — у Land Cruiser 200.

В отличие от других версий Wrangler, Rubicon осна-

щен усиленными мостами Dana 44, жесткими блокировками Tru-Loc в переднем и заднем межколесных дифференциалах. Раздаточная коробка Selec-Trac — двухступенчатая с передаточным отношением 4,0. Jeep не рекомендует ездить с отключенным «стабом» более 29 километров в час, поэтому на этой скорости стабилизатор снова включится, чтобы вы, не дай Бог, не убили себя. При падении скорости до 22 км/ч стабилизатор снова разомкнется, превратив машину в пьяного бегемота, без проблем карабкающегося по любому бездорожью.

Еще один приколом автомобиля — его можно превратить в кабриолет, что мы и сделали. Правда, не без трудностей: штатного набора для разборки кузова не оказалось, говорят, его попер какой-то блогер с Youtube, который ездил до нас. 📌

**В РЕЖИМЕ 4L, ТО ЕСТЬ НА ПОНИЖЕННОЙ, ЗДЕСЬ САМОЕ БОЛЬШОЕ В МИРЕ ПЕРЕДАТОЧНОЕ ОТНОШЕНИЕ ДЛЯ СЕРИЙНОГО АВТОМОБИЛЯ: 4 К 1.**

CAR RU

## JEEP WRANGLER В ДЕСЯТЫЙ РАЗ ПОДРЯД ПРИЗНАН ЛУЧШИМ АВТОМОБИЛЕМ ГОДА

НА ВЫСТАВКЕ SEMA SHOW ПРОШЛО ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ ПРЕМИИ SEMA AWARDS. ПОБЕДИТЕЛЕМ В НОМИНАЦИИ «ЛУЧШИЙ 4x4/SUV ГОДА» СТАЛ JEEP WRANGLER.

Постоянство успеха — девиз для Jeep Wrangler не только внутри концерна FCA. Этот автомобиль также высоко ценят другие представители автомобильной промышленности. 4 ноября 2019 года в Лас-Вегасе на выставке Specialty Equipment Market Association (SEMA) Show легендарный внедорожник был признан лучшим в категории 4x4/SUV. Награду в этой номинации автомобиль получил уже в 10-й раз. Таким образом, Jeep Wrangler остается единственным обладателем заветного титула с момента учреждения в 2010 году премии SEMA Awards. «Как безграничны возможности Jeep Wrangler, так и безграничны варианты персонализации этого автомобиля, — сказал Марк Босанак, руководитель отдела по техническому обслуживанию, запчастям и работе с клиентами Морэг, FCA — Северная Америка. — Мы гордимся и считаем огромной честью то, что 10 лет подряд наш автомобиль признается «Лучшим 4x4/SUV года». Это свидетельство не только жизнестойкости Jeep Wrangler, но и креативности участников рынка автокомпонентов, которые продолжают выбирать Jeep Wrangler для реализации своего творчества».

Постоянство успеха — девиз для Jeep Wrangler не только внутри концерна FCA. Этот автомобиль также высоко ценят другие представители автомобильной промышленности. 4 ноября 2019 года в Лас-Вегасе на выставке Specialty Equipment Market Association (SEMA) Show легендарный внедорожник был признан лучшим в категории 4x4/SUV. Награду в этой номинации автомобиль получил уже в 10-й раз. Таким образом, Jeep Wrangler остается единственным обладателем заветного титула с момента учреждения в 2010 году премии SEMA Awards.

«Как безграничны возможности Jeep Wrangler, так и безграничны варианты персонализации этого автомобиля, — сказал Марк Босанак, руководитель отдела по техническому обслуживанию, запчастям и работе с клиентами Морэг, FCA — Северная Америка. — Мы гордимся и считаем огромной честью то, что 10 лет подряд наш автомобиль признается «Лучшим 4x4/SUV года». Это свидетельство не только жизнестойкости Jeep Wrangler, но и креативности участников рынка автокомпонентов, которые продолжают выбирать Jeep Wrangler для реализации своего творчества».

Премия SEMA Awards была учреждена в 2010 году. Почти сразу она была признана, как высшая награда для производителей оригинального оборудования (OEM). Награда акцентировала внимание на лучшем оборудовании для кастомизации автомобиля после продажи. «Нет ничего удивительного в том, что участники SEMA Show выбрали Jeep Wrangler лучшим 4x4/SUV года, — сказал президент и исполнительный директор SEMA Крис Керстинг. — Учитывая то, сколько различных опций предлагает Jeep, этот автомобиль продолжает оставаться фаворитом для персонализации. А безграничная универсальность делает его привлекательным как для повседневной езды, так и для внедорожных приключений».

Кроме того, с 5 по 8 ноября на SEMA Show будет представлены 14 различных кастомизированных моделей от концерна FCA. Среди них: «мопаризированная» версия Jeep Wrangler Rubicon, концептуальная туристическая модель Ram 1500 Rebel OTG и неожиданная реинкарнация пикапа Dodge D200 1968 года.

**BREAKING NEWS**



motor



## ПУТЕШЕСТВЕННИК ПОЧТИ ТРИ ГОДА ЖИЛ В JEEP WRANGLER

АВСТРАЛИЕЦ ДЭН ГРЕК 999 ДНЕЙ ПУТЕШЕСТВОВАЛА ПО АФРИКЕ И ВСЕ ЭТО ВРЕМЯ ЖИЛ В ПАЛАТКЕ, УСТАНОВЛЕННОЙ НА КРЫШЕ JEEP WRANGLER RUBICON. О СВОЕМ ПУТЕШЕСТВИИ, А ТАКЖЕ ПОДГОТОВКЕ ВНЕДОРОЖНИКА К ЭКСТРЕМАЛЬНОЙ ПОЕЗДКЕ, ОН РАССКАЗАЛ ИЗДАНИЮ OUTSIDE ONLINE.

Автомобиль Грека — это Jeep Wrangler Unlimited Rubicon серии JK образца 2011 года. Внедорожник оснащен бензиновым V6 3.8, шестиступенчатой «механикой», блокировкой переднего и заднего дифференциалов, а также передним стабилизатором с электронной системой размыкания. Дополнительно на «Рэнглер» установили лифт-комплект подвески American Expedition Vehicles (плюс 63,5 миллиметра), усиленные бамперы с защитными пластинами, крепления для запасного колеса.

Кроме того, в списке доработок есть шины 17-дюймовые стальные колеса Морэг с шинами BFGoodrich KO2 All-Terrain, лебедка Warn Zeon 10-S с облегченным синтетическим тросом, реечный домкрат, несколько блоков дополнительного освещения, шноркель American Expedition Vehicles с антипылевым фильтром, смонтированная на крыше палатка Ursa Minor Vehicles и ящики для инструментов и вещей в багажнике.





JEEP WRANGLER



# НЕКОТОРЫЕ ЛЮБЯТ ПОГОРЯЧЕЕ

ЖЕП WRANGLER ПРОЛОЖИТ ВЕРНЫЙ МАРШРУТ И СРЕДИ КАВКАЗСКИХ ХРЕБТОВ, И ЧЕРЕЗ СЕВЕРНЫЕ ТОПИ, И СКВОЗЬ ТАЕЖНЫЕ ДЕБРИ.

Хасан Ганиев

АЭРОФЛОТ



aeroflot.ru  
ноябрь 2019

**В** этом автомобиле есть все — и дух свободы, и вера в собственные силы, и страсть к приключениям. Эмблема с изображением горных вершин и надписью Trail Rated на крыле подтверждает фантастические внедорожные качества автомобиля, оснащенного передовой системой подключаемого полного привода. Она особенно эффективна в варианте

Rock-Trac, который дополнен блокировкой дифференциала повышенного трения. С дорожным просветом в 251 мм, углами въезда и съезда в 36° и 31° Wrangler легко справляется с самой сложной полосой препятствий, включая даже брод глубиной до 760 мм, который он способен форсировать на скорости 8 км/ч.

О том, что ждет его на маршруте, водитель Wrangler узнает не из расска-

зов аборигенов, а от новейшей мультимедийной системы с поддержкой Apple CarPlay / Android Auto, голосовым управлением Siri и 7" или 8,4" дисплеем. Последний весьма предусмотрительно снабжен защитным резиновым чехлом.

А в дополнение к 12-вольтовым розеткам электропитания можно установить инвертор переменного тока напряжением 230 В для питания бытовых устройств от бортовой сети. **1**



Романтики и бунтари наверняка оценят съемные двери и лобовое стекло, а мягкая крыша и вовсе складывается одним нажатием кнопки электропривода. Готовность к приключениям подтверждают приваренные к кузову дуги безопасности. В багажнике предусмотрен отсек с перегородками для отверток, болтов и мелких деталей, а в центральном подлокотнике нашлось место для комплекта инструментов.





**motor**

**БЕЗУМНЫЙ ПИКАП ЖЕЕР МОЩНОСТЬЮ СВЫШЕ 1000 СИЛ ПОКАЖУТ НА ЗАКРЫТОЙ ВЫСТАВКЕ**

GLADIATOR MAXIMUS ОТЛИЧИЛСЯ 40-САНТИМЕТРОВЫМ КЛИРЕНСОМ, ОБВЕСОМ И ФОРСИРОВАННЫМ МОТОРОМ.

Американское ателье Hennessey поделилось изображениями финальной версии 1000-сильного пикапа Gladiator. Увидеть высокопроизводительный вездеход вживую можно будет на следующей неделе в Лас-Вегасе на фестивале специального оборудования SEMA 2019.

Тюнинг-мастерская Hennessey взяла за основу обычный пикап Gladiator, но место стандартной 3,6-литровой 289-сильной бензиновой «шестерки» под капотом занял 6,2-литровый наддувный V8 Hellcat. Благодаря модернизированной топливной системе, доработке программного обеспечения двигателя, замене выхлопа и установке более производительной системы охлаждения отдачу удалось довести до 1014 лошадиных сил и 1264 Нм крутящего момента!

Кроме того, инженеры Hennessey заменили штатную подвеску на внедорожный комплект пружин King с 152-миллиметровым увеличением клиренса, усилили трансмиссию, заводские шины уступили место покрышкам BFGoodrich. Таким образом общий дорожный просвет Gladiator Maximus превышает 400 миллиметров, что не мешает вездеходу разогнаться до сотни за четыре секунды — быстрее, чем BMW X5 M уходящего поколения F85.

Внешне Gladiator Hennessey выделяется нестандартными силовыми бамперами, дополнительным светодиодным освещением, «выпадающими» подножками и перешитым салоном с логотипами ателье.

Известно, что «заряженный» пикап будет выпущен ограниченным тиражом из 24 экземпляров. Начальная цена уже объявлена: базовый Maximus обойдется в 225 тысяч долларов (около 14,3 миллиона рублей), в 4,5 раза дороже максимально оснащенного «обычного» Jeep Gladiator.



**film.ru**

**БИЛЛ МЮРРЕЙ ВСПОМИНАЕТ «ДЕНЬ СУРКА» В РЕКЛАМЕ ЖЕЕР**

АКТЕР И ЗВЕЗДА «ДНЯ СУРКА» БИЛЛ МЮРРЕЙ С НОВА ОКАЗАЛСЯ ГЕРОЕМ КУЛЬТОВОГО ФИЛЬМА. КОМПАНИЯ ЖЕЕР ВЫПУСТИЛА РЕКЛАМНЫЙ РОЛИК, В КОТОРОМ МЮРРЕЙ ЗА НОВО ПРОЖИВАЕТ 2 ФЕВРАЛЯ.

Просыпаясь под песни Сонни и Шер «I Got You Babe» Мюррей быстро понимает, в чем дело, и похищает у джентльменов того самого сурка. Колеса в джипе, актер не боится смерти и сближается с сурком.

Комедия режиссера Гарольда Рэмиса вышла в 1993 году. В ней также сыграла Энди МакДауэлл.







## motor

### JEEP GLADIATOR ПОДГОТОВИЛИ ДЛЯ ПОКОРЕНИЯ ПУСТЫНЬ

#### АМЕРИКАНСКИЙ ПИКАП ОБЗАВЕЛСЯ ВЕРСИЕЙ MOHAVE

На автосалоне в Чикаго состоялась премьера Jeep Gladiator Mohave — особой версии пикапа, созданной для тяжелых условий, например, для преодоления пустынь. Подвеску автомобиля серьезно доработали, добавили особый внедорожный режим вождения, а клиренс увеличили до 300 миллиметров.

Пикап Jeep Gladiator в модификации Mohave получил амортизаторы Fox с выносными резервуарами, а также 33-дюймовую всесезонную резину Falken Wildpeak, надетую на 17-дюймовые диски. За доплату можно заказать и грязевой комплект. Кроме того, появился новый режим Off-Road Plus с блокировкой заднего дифференциала на высокой скорости и особыми настройками рулевого управления. Помимо всего перечисленного, для пикапа предусмотрена дополнительная защита днища и воздухозаборник на капоте.

Мотор у Gladiator Mohave тот же, что и у стандартной модели: шестицилиндровый 3.6 мощностью 285 лошадиных сил и 353 Нм крутящего момента. Он работает в тандеме с восьмидиапазонной автоматической коробкой и системой полного привода.

Осенью прошлого года был представлен альтернативный вариант доработки Gladiator от AM General, специализирующейся на армейских внедорожниках Humvee. В числе отличий от обычной модели — наличие силового переднего бампера, лебедки, специальными сиденьями с четырехточечными ремнями безопасности и антенной связи. На смену стандартным дверям пришла легкая трубчатая конструкция. Военный пикап способен перевозит грузы весом до 726 килограммов и тянуть 3,5-тонный прицеп.



## ТОПОР ВОЙНЫ

### JEEP GLADIATOR XMT

Благодаря «Виллису» марка Jeep еще со Второй мировой войны надежно ассоциируется с армейскими внедорожниками. И пусть в новейшей истории его место занял Humvee, армия США активно подыскивает ему замену. И есть вероятность, что время повернется вспять, и Jeep вновь вернет себе утраченные милитаристские позиции. В середине октября компания AM General, занимающаяся военными разработками, подготовила свой вариант на базе гражданского внедорожника Jeep Gladiator. Автомобиль получил приставку XMT, что означает eXtreme Military-grade Truck. «Гражданский» пикап был модернизирован как общедоступными, так и изготовленными на заказ деталями, чтобы без труда справляться со всеми лишениями военной службы. К примеру, экстерьер армейского «Гладиатора» может похвастать дополнительными защитными элементами, трубчатым силовым каркасом в районе дверей и колесами увеличенного диаметра. Как утверждает разработчик, трансмиссия, днище и моторный отсек пикапа также были закрыты дополнительными бронеплитами. Увеличившаяся масса привела к тому, что подвеска базового автомобиля, помимо улучшенной геометрической проходимости, получила усиленную конструкцию. И хотя никаких подробностей касательно силовых установок не разглашается, в AM General подтверждают, что разработка автомобиля практически завершена и серийное производство может быть налажено уже в ближайшем году.

## АВТОПЛОТ



## АВТОМОБИЛИ

### JEEP ПРИВЕЗЕТ В РОССИЮ НОВЫЙ ПИКАП

#### АМЕРИКАНСКАЯ МАРКА ЗАПАТЕНТОВАЛА В НАШЕЙ СТРАНЕ МОДЕЛЬ GLADIATOR

Пикап длиной 5 181 мм оснащается атмосферным бензиновым двигателем V6 объемом 3,6 л мощностью 288 л. с. в паре с шестиступенчатой механикой либо восьмидиапазонной автоматической коробкой передач на выбор. Самая крутая модификация Rubicon имеет дорожный просвет 282 мм и способна преодолевать брод глубиной до 762 мм.

Появится ли Gladiator на нашем рынке, пока не известно. Однако низкие продажи марки Jeep — по итогам прошлого месяца она продала всего 150 автомобилей, что на 13% меньше, чем годом ранее, — скорее, говорят об обратном.

Напомним, как мы сообщали ранее, кроссовер Jeep Renegade — самая доступная модель на российском рынке, оцененная как минимум в 1 499 000 рублей, — провалил европейский краш-тест: по методике Euro NCAP он заработал всего три звезды.

Между тем с января по октябрь нынешнего года в нашей стране было продано 10 816 пикапов. Лидером сегмента по-прежнему остается УАЗ с показателем 4 131 автомобиль. Почти в два раза отстает Toyota Hilux — эта модель разошлась тиражом 2 350 машин, что на 7% больше, чем годом ранее. На третьей строчке оказался Mitsubishi L200 с показателем 1 473 автомобиля — это на 37% меньше, чем в 2018 году.



Реклама

# JEEP® GRAND CHEROKEE

## Новый уровень свободы



8 800 100 81 82 | [www.jeep-russia.ru](http://www.jeep-russia.ru)

**Jeep**



Реклама

# JEEP® WRANGLER

## Свобода и приключения



8 800 100 81 82 | [www.jeep-russia.ru](http://www.jeep-russia.ru)

**Jeep**