

Крадущийся тигр, затаившийся дракон

Бензиновый Discovery с V-образной «восьмеркой» в 300 лошадиных сил послужит нам «точкой отсчета» — с момента нашего предыдущего теста (см. АР №15, 2006) он выпускается без изменений. В тот раз Land Rover разделил победу с Туарегом, но в прошлом году Volkswagen пережил модернизацию и ныне предстал перед нами с обновленным лицом и новым 350-сильным мотором 4.2 FSI. А Mitsubishi Pajero четвертого поколения

в наших сравнительных тестах еще не участвовал — чем не повод познакомиться с ним и с его топовым мотором V6 3.8? Пусть 250 «лошадок» — не чета фольксвагеновскому табу, но Toyota Land Cruiser 200 лишь немногим мощнее: 288 лошадиных сил.

Внешность Тойоты...

Мы долго думали над этим шагом — и наконец решились: начиная с этого теста мы отказываемся от выставления экспертных оценок за дизайн. В конце концов,

восприятие внешности и интерьера — это и впрямь слишком субъективное дело.

Но молчать о дизайне все равно не будем!

Land Cruiser 200 внешне изменился мало: кто через год вспомнит, что это новая модель? Он все так же подавляет бульдозерным напором огромного радиаторного «отвала», а оплывшая задняя часть вряд ли стала более красивой.

Mitsubishi Pajero смотрится компактнее и интереснее Тойоты, хотя короче ее всего на пять сантиметров. Но Discovery красивее — сразу ясно, кто здесь старейшина полноприводного жанра.

А Volkswagen — новичок среди внедорожников. С одной стороны, его низкий силуэт более динамичен, спортивен. Но такого же уважения на дороге, как соперники, он не вызывает — то и дело в пробке кто-нибудь влезет прямо перед сим-



Никита ГУДКОВ, Александр ДИВАНОВ, Ярослав ЦЫПЛЕНКОВ
Фото Степана ШУМАХЕРА

Новейший внедорожник Toyota Land Cruiser 200 способен красться по буеракам со скоростью всего 1 км/ч — с помощью системы Crawl Control. Обновленный Volkswagen Touareg 4.2 такой системы не имеет, но «максималка» у него — на 44 км/ч выше. Что важнее — минимальная скорость или максимальная? И сумеют ли вмешаться в этот спор признанные внедорожные авторитеты — Mitsubishi Pajero и Land Rover Discovery?



Оптитронные приборы Тойоты не только хорошо читаются, но и украшают салон. Комбинации Mitsubishi и Фольксвагена не столь красивы, но не менее вняты, чего не скажешь о приборах Discovery с мелкими цифрами, прилепленными к окружностям шкал





патичным подретушированным носом.

Благодаря отсутствию рамы пол у Туарега ниже и посадку за рулем можно принять любую — даже по-легковому низкую. Land Rover — иной: тут сидишь по-командирски высоко, обзревая просторы нарочито прямоугольной передней панели. В Mitsubishi Pajero посадка более высокая. А вдобавок рулевая колонка завалена вперед и регулируется лишь по углу наклона: ты здесь уже не командир, а водитель автобуса. Это ощущение усиливает наклоненная вперед подставка под левую ногу. Да и правой не ахти как удобно: пятка порой попадает на выступ коврика.

В эргономике Тойоты есть что-то грузовое. Удобное кресло поднято высоко, руль — огромный. А внутренние дверные ручки будто сделаны под руку боксера Валуева! Уважают японцы целевую аудиторию... Как и в Ленд Ровере, здесь есть сенсорный центральный дисплей с русифицированной системой навигации — правда, косноязычной. Но вот зачем было выносить на дисплей часть функций управления климат-контролем, для нас осталось загадкой.



Передние кресла Тойоты разделены мощным тоннелем, поэтому внутри пространства меньше, чем обещают внушительные наружные габариты. Руль обшит кожей только в нижней части обода, а верхняя — из скользкого пластика «под дерево»

Преимственность

Насколько похожи и чем различаются Land Cruiser 100 и Land Cruiser 200? Чтобы ответить на эти вопросы, мы устроили «мини-дуэль-тест» машин двух поколений.

Как они похожи внешне! Будто вылеплены из одного теста одной рукой. Хотя на «двухсотку» материала ушло побольше: в длину она прибавила шесть сантиметров, колесные арки и филейная часть сформированы более щедро. В обоих интерьерах доминируют широкие центральные тоннели. Похожа посадка водителя, но эргономика «старичка» чуть хуже — не хватает диапазонов регулировки рулевой колонки и спинки сиденья. А приборы в нем — это просто шесть циферблатов, а не украшение салона, как у новой машины.

В динамике «сотка» едва ли проигрывает много — старт с места столь же напорист. Зато, набрав ход, Land Cruiser 100 откликается на газ без малейшей задержки, свойственной в той или иной мере всем современным машинам, не исключая и Land Cruiser 200. Четырехступенчатый автомат настроен в духе современной «пятиступки»: переключения передач хоть и не быстрые, но мягкие и плавные. Вместо ручного режима на машине прежнего поколения — возможность отключить «овердрайв» и ограничить переключения не выше второй и первой передач.

Но тормозит Land Cruiser 100 менее уверенно — даже если дать скидку на возраст автомобиля, попавшего к нам на тест, педаль пугает длинным свободным ходом, а при экстренном торможении на «миксте» машина шарахается в сторону более цепкого покрытия. Правда, «двухсотка» тоже не тормозит как по струнке, но все же ведет себя спокойнее.

По управляемости обе Тойоты схожи. На прямой — одинаково устойчивы, а на неровностях повливают задней частью из-за зависимой подвески. При перестроениях оба Крузера заметно кренятся. Довольно «легкий» руль в колонковой зоне и нарастание усилия по мере его вращения — тоже свойство обеих машин, но Land Cruiser 200 отличается более «тяжелой» баранкой.

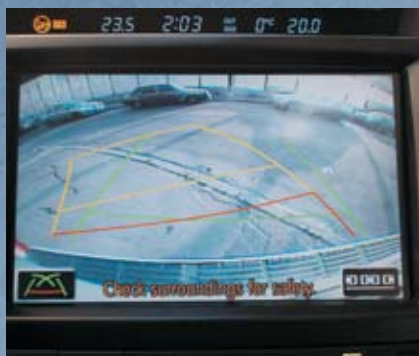
И острота привода у него выше — крутить руль можно поменьше.

Подвески настроены схоже — в расчете прежде всего на проселки. Обе хорошо гасят большие неровности, причем у «двухсотки» подвеска более энергоемкая. А на асфальте обе машины потряхивают по-грузовому.

Если в плане проходимости на бездорожье Land Cruiser 200 во многом опирается на электронику, то трансмиссия «сотки» по-армейски проста. Ее водитель должен понимать, что и как нужно сделать для преодоления бугров: когда подключить тугим рычагом нижний ряд трансмиссии, когда активировать блокировки центрального и заднего дифференциалов. Да, на первой передаче нижнего ряда трансмиссии можно съехать почти с любой горы, не трогая педали тормоза. Но при включении нижнего ряда АБС отключается. Случись необходимость затормозить — и колеса заблокируются, сделав 2,5 тонны железа неуправляемыми.

А на «двухсотке» порой достаточно нажать одну-единственную кнопку системы Crawl Control. И даже если водитель повернет флажок «раздатки» на слишком большой скорости (больше 5 км/ч), машина лишь запищит, предлагая почитать инструкцию. Защита от дурака!

Но в целом в характере обеих машин — одна и та же «генеральная линия». Оба Ленд Крузера — внедорожных кровей, но успешно приспособлены и к езде по асфальту. При этом Land Cruiser 200 почти во всем современнее и совершеннее. И, конечно, дороже.



Камера заднего вида — подспорье и при парковке, и на бездорожье



Дверные ручки огромны — настоящий king size!



Четырехзонным климат-контролем в базовой комплектации оснащается только Toyota



Двигатель запускается кнопкой, рядом — поворотная ручка демупльтипликатора. Под ними — кнопки включения межосевой блокировки и отключения системы стабилизации



На асфальте дракон, до поры затаившийся под капотом Фольксвагена, шансов соперникам не оставляет — дуэт V-образной «восьмерки» и шестиступенчатого автомата слетан отменно. Хотите ехать плавно? Пожалуйста: в режиме D не почувствуете ни одного переключения, а звук двигателя не проникнет в салон. Попал бес в ребро? Газ «в пол», и звонкое крещендо 350-сильного мотора взвывается к предельным 6800 оборотам в минуту, а адаптивная коробка подстроится к изменившейся манере езды и начнет «держаться» передачи при торможениях. А в спортивном режиме еще и перейдет на одну ступень ниже, обостряя и без того четкие реакции на газ.

Land Rover лишь немногим медленнее, но между водителем и автомобилем здесь будто появляется дистанция. Чуть менее адекватен «автомат» — тоже шестиступенчатый, но слегка задумчивый при переключениях «вниз». Привод акселератора более задемпфирован, и желание пошустрить на Discovery вызывает разве что боевой голосок мотора, заметный на фоне отсутствия других шумов.

Land Cruiser 200 еще тише и спокойнее. На скорости до 100 км/ч он едва ли уступит соперникам в динамике, но затем темп разгона снижается. Его автомат на одну передачу «беднее» и лишен всякой спортивности, а с нею и остроты управления тягой: ускорение прогнозировать сложно. Спортивный режим формально есть, но даже в нем коробка не обеспечивает торможения двигателем и не всегда понимает, чего от нее хочет водитель.

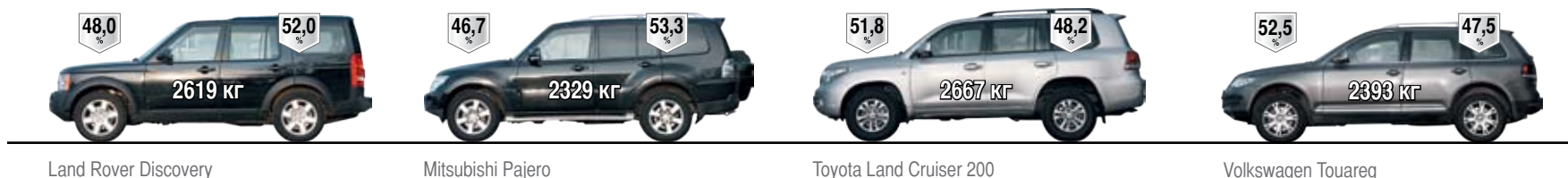
Мотор у Mitsubishi Pajero самый слабый, но хуже то, что «автомат» — самый «задумчивый»: он лишен спортивного режима и постоянно «тупит» при переключениях «вниз», мешая точно рассчитать маневр обгона. Не уверен — не обгоняй! Катись себе спокойно, слушая назойливый шум ветра, рождающийся где-то в нижней части лобового стекла...

Управляемость Pajero тоже так себе — на «троечку». Маленький «бублик» и жесткая подвеска вроде бы обещают много веселья, но ни быстроты, ни точности реакций нет. Скоростную прямую Pajero держит неплохо, но стоит чуть отклонить руль — и усилие на нем предательски падает. При перестроениях и поворотах Mitsubishi поначалу кренится, а затем активно доворачивает заднюю ось. Конечно, к такому характеру можно привыкнуть и даже находить в нем некий азарт, тем более что система стабилизации прощается поздно, позволяя «мести хвостом». Но расслабиться за рулем на высокой скорости Mitsubishi не даст.

А вот Land Cruiser 200 — даст! Оправдывая свое название, он «круизит» даже на скорости под двести! Повороты, правда, Toyota встречает без энтузиазма. Особенно крутые — в них вертеть рулем приходится очень интенсивно, а и без того небогатая обратная связь «по рулю» обрывается вовсе. Выполнить «переставку» на Тойоте сложнее, чем на других машинах, — мешает и нечувствительное рулевое управление, и недюжинная недостаточная поворачиваемость. Зато система стабилизации успешно борется с главной бедой Крузера, отважившегося штурмовать виражи, — сносом передних колес.

Discovery в тех же поворотах кренится, как Титаник, но при этом удивитель-

Снаряженная масса и развесовка по осям (результаты измерений Авторевю)



Land Rover Discovery



Большим машинам — просторные перчаточные ящики! Но Land Rover с его двухэтажным бардачком — чемпион

Toyota Land Cruiser 200



Mitsubishi Pajero



Volkswagen Touareg



Land Rover Discovery



Toyota Land Cruiser 200



Mitsubishi Pajero



Volkswagen Touareg



Переднее сиденье Discovery — самое жесткое, но неплотная боковая поддержка плохо фиксирует водителя на бездорожье. Кресло Pajero немного мягче, а наиболее аморфное, но комфортное сиденье — у Ленд Крузера. Ну а самое удачное по профилю кресло, да еще и с изменяемой высотой поясничного подпора — у Туарега



АНТИУГОН

ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ПРОТИВОУГОННЫЕ СИСТЕМЫ



КОНСУЛ

Противоугонный бесштыревой замок коробки переключения передач



БЛОК

Противоугонный замок блокировки рулевого вала



БАСТИОН

Противоугонный замок зажигания для автомобилей LADA, Chevrolet NIVA



МАСТЕР-КЛЮЧ

Управление противоугонной системой одним ключом

КОМПЛЕКС

Комплексная защита в салонах официальных дилеров и сертифицированных установочных центрах



ФЛИМ

445992, Россия, Тольятти -ГСП, Дзержинского, 52
тел. (8482) 704888,
факс (8482) 704788,
e-mail: sales@flim.ru,
www.flim.ru



Классная динамика, самый логичный «автомат» и отменная управляемость — Volkswagen Touareg победил во всех «асфальтовых» номинациях

ным образом сохраняет однозначность и точность реакций. Причем на прямой рулевое управление оказывается даже излишне чутким: чуть тронул баранку — и Land Rover уже меняет курс. С такой остротой Disco заставляет напрягаться за рулем точно так же, как Pajero.

Но кто король на асфальте, так это Touareg. На прямой, на кривой, на неров-

ностях — этот везде остается под контролем водителя: предельно отзывчивый, но не утомляющий лишней остротой. На руле — великолепная обратная связь, крены невелики, особенно в спортивном режиме электронноуправляемых амортизаторов. А если повернуть барабанчик на центральном тоннеле из основного положения Auto в положение Comfort,

то крены чуть возрастут, в реакциях на повороты руля появится небольшое запаздывание, но связь с машиной не потеряется.

Жаль, что по плавности хода юркий Volkswagen уступает обоим «Лендам» — несмотря на пневмоподвеску и три режима работы амортизаторов. Жесткие неровности Touareg отрабатывает гру-

бовато, порой с гулкими стуками. А вот Land Rover, который тоже с пневмоподвеской, тех же самых кочек не замечает. Причем игнорирует он и стыки, и волны асфальта...

Оба «японца» — с пружинными подвесками. Но если Land Cruiser 200 по плавности хода сравним с Туарегом — потряхивает на крупных неровностях

Land Rover Discovery



Mitsubishi Pajero



Toyota Land Cruiser 200



Volkswagen Touareg



У всех четырех внедорожников — огромные кнопки управления аудиосистемой на руле: прибавить громкость или переключить станцию можно даже при тряске на проселке. Кстати, только Volkswagen Touareg имеет опционный подогрев баранки, включающийся маленькой потайной кнопочкой на боковине ступицы

Land Rover Discovery



Mitsubishi Pajero



Toyota Land Cruiser 200



Volkswagen Touareg



Сиденья среднего ряда Тойоты по комфорту сопоставимы с задним диваном седана бизнес-класса: удобный профиль, места — вдоволь, тоннель на полу незаметен, есть возможность двигать кресло вперед-назад и регулировать наклон спинки. Впрочем, у Pajero спинки тоже регулируются — хотя от звания самого тесного внедорожника в квартете это его не спасает



Фольксвагеновский интерьер наиболее приближен к легковому по эргономике. Правда, угол наклона стойки лобового стекла такой же, как у легковушек, что ограничивает дверной проем

Land Rover Discovery



Mitsubishi Pajero



Toyota Land Cruiser 200



Полноценные «багажные» сиденья предлагает только Discovery. В Тойоте и Mitsubishi дальняя поездка на третьем ряду удовольствия не доставит — места для ног почти нет, а сидеть придется почти на полу. Pajero отличается и наименее логичной схемой раскладки «багажного» сиденья, которого у Туарега, впрочем, нет вовсе



Touareg с пневмоподвеской имеет три алгоритма управления амортизаторами — комфортный, спортивный и автоматический (оптимальный для повседневной езды)

и передает в салон небольшие толчки даже на ровном асфальте — то Ражеро ведет себя заметно жестче на всех покрытиях.

Словом, прохватить по грунтовке приятнее всего на Disco и на Ленд Крузере. А если проселок обрывается промоиной? Если впереди овраги, пашня, снежная целина?

Когда бездорожье становится «медленным» и серьезным, водитель Ленд Крузера должен совершить следующее. Во-первых, остановиться. Во-вторых, поворотом ручки и нажатием кнопки включить пониженную передачу с одновременной блокировкой «центра». А в-третьих — еще одной кнопкой задействовать волшебную систему Crawl Control и... убрать ноги с педалей. Английское слово «crawl» означает «ползти»: электроника заставляет Land Cruiser автоматически красться со скоростью 1 км/ч, 3 км/ч или 5 км/ч в зависимости от положения ручки. Все остальное неважно: лезем ли вверх, вниз ли, насколько ве-

лико сопротивление движению... Что бы ни случилось, Toyota будет упрямо ползти вперед, хрустя тормозами и регулируя тягу. Водителю — только рулить! Фантастическая простота и надежность вне дорог!

Работает Crawl Control и при движении задним ходом, причем машиной можно смело управлять «по телевизору» — при помощи камеры заднего вида. Как удобно с ее помощью отъезжать назад по своей колее!

В сложных условиях, например на крутом обледенелом подъеме, только очень опытный водитель сможет поспорить с тойотовским «тихоходным круиз-контролем». Причем учиться пользоваться им не надо — в отличие от системы Terrain Response на Ленд Ровере.

Вроде бы у Disco все еще проще: четыре внедорожных режима с картинками тех или иных дорожных условий — снег, песок, камни, колея. Но надо знать, например, что «песчаный» режим можно включать только на сухом песке:



Салон Discovery — содружество качества, стиля и намека на внедорожный потенциал. Только Land Rover предлагает «мультипликационную» картинку работы трансмиссии и пневмоподвески на центральном дисплее



ПРОВЕРКА НА ДОРОГАХ

на мокром пляже заметно «обострившийся» привод газа может сыграть злую шутку — и машина прыгнет в море. А самый «высокий» режим пневмоподвески невозможно включить вручную: дополнительные 70 миллиметров дорожного просвета «прирастут», только когда компьютер решит, что автомобиль уже сел на брюхо. Если водитель сразу не отпустил газ и «зарыл» колеса, это уже не поможет...

А противобуксовочную систему у Disco нужно отключать обязательно: порой она так сильно «душит» мотор, что Land Rover останавливается посреди подъема или топи. Зато сильная сторона Ленд Ровера — короткие свесы и наибольший дорожный просвет в самом высоком режиме подвески: он проезжал там, где Toyota уже скребла защитами, Volkswagen еле полз на брюхе, а Mitsubishi и вовсе пасовал. Но у Тойоты — самые большие хода подвесок, что частично компенсирует отсутствие блокировки заднего дифференциала.



Land Rover Discovery



Mitsubishi Pajero



Toyota Land Cruiser 200



Volkswagen Touareg

Самый удобный и развитый передний климат-контроль — у Туарега: водитель и передний пассажир могут отдельно регулировать не только температуру, но и интенсивность воздушных потоков. Раздельная климатическая установка Тойоты отличается сложностью управления — например, скорость вентилятора можно изменить лишь через сенсорный экран. Климат-контроль Discovery лишен дисплея, а простенький однозонный «климат» Mitsubishi шумен: вентилятор хорошо слышно уже на второй скорости из восьми



Land Rover Discovery



Mitsubishi Pajero



Toyota Land Cruiser 200



Volkswagen Touareg

Неплохой селектор автомата Discovery омрачает неудобная клавиша фиксатора. Селекторы трех других автомобилей проблем не вызывают. Кстати, Volkswagen Touareg отличается тем, что даже в автоматическом режиме показывает на дисплее включенную в данный момент ступень коробки передач



Жесткая подвеска, небольшой «бублик» и склонность к заносу у Pajero обещают массу кайфа. Но не столь мощный, как у конкурентов, мотор и задемпфированные реакции на газ крадут уверенность в управлении

В итоге за проходимость Land Cruiser все-таки набрал на три балла больше, чем Land Rover: гениальная простота и эффективность системы Crawl Control в сочетании с длинноходными подвесками, по нашему мнению, дают преимущество перед чуть лучшей геометрической проходимостью и наличием задней блокировки у Disco, обремененной сложной и не всегда действенной системой Terrain Response.

А что Mitsubishi и Volkswagen?

Пневмоподвеску Туарега можно поднять до максимума самому, но до «высот» Discovery его клиренс не дотянется, а хода отбоя почти не останется — большие ямы будут сопровождаться громким «бухом». Но по проходимости Touareg уступит обоим «Лендам» не так уж и много — у него есть блокировка «центра» и заднего дифференциала, есть система помощи при спуске с холма. Настроено все отменно: разве что по-легковому чуткий привод акселератора вне дорог вызывает рывки машины, когда при тряске нога водителя невольно «играет» педалью газа.

Mitsubishi Pajero — увы, на последнем месте. Он проигрывает прежде всего по геометрической проходимости — не в последнюю очередь ограниченной подножками кузова. Но если грязь или снежная целина неглубока, пониженный ряд и полный набор блокировок делают свое дело: Pajero, весело подпрыгивая

на кочках, устремляется вперед. Главное — быть готовым к спускам. Система «горной» помощи срабатывает с задержкой — уже после того, как машина разогналась, а у водителя засосало под ложечкой.

Словом, для серьезного бездорожья мы бы выбрали Land Cruiser или Land Rover. Да и для несерьезного (проселков и грейдеров) — тоже: за хорошую плавность хода. Но Disco все же «плавнее» — и лучше ведет себя на асфальте. А вдобавок Land Rover еще и дешевле.

А Toyota остается Тойотой: по сочетанию цены и богатства оснащения ей нет равных в квартете. Ведь Volkswagen Touareg даже без камеры заднего вида и без четырехзонного «климата» дороже. Вдобавок «немец» — пятиместный. Однако за тех, кто способен выложить за восьмицилиндровый Touareg кровные \$91800, мы порадуемся больше всего — Volkswagen отменно ведет себя на асфальте, но не спасует и перед серьезным бездорожьем. Ему бы еще подвеску помягче...

Впрочем, у Mitsubishi Pajero плавность хода еще хуже. Чуть уступает Pajero и по управляемости, и по проходимости, и по оснащению... Зато он аж на \$16400 дешевле Discovery. Так что Pajero — выбор прагматиков, которые не боятся тряски на неровностях и готовы к заносам в виражах. □



Салон Mitsubishi попроще, чем у конкурентов, а принять удобную посадку мешает нерегулируемый по вылету руль

Бортовой компьютер Pajero — верх информативности: показываются не только текущие параметры, но и график их изменений за последние четыре часа

Глазами спортсменов

Mitsubishi Pajero и Toyota Land Cruiser — одни из самых популярных автомобилей в «серийных» классах чемпионатов по ралли-рейдам, в том числе и российских. Почему спортсмены выбирают именно эти машины? Мы решили получить ответ из первых уст, пригласив на внедорожную часть нашего теста двух опытных «рейдистов».



Дмитрий Фекличев, призер этапов чемпионата и Кубка России по ралли-рейдам в 2000—2006 годах. Ездит на автомобиле Toyota Carina 2

В Туареге я так и не отделался от ощущения легкового автомобиля — желание съехать с дороги в нем минимально. Отличная посадка, вполне комфортная подвеска, но нет-нет и зацепишься за гребень колеи днищем. Все-таки это городской автомобиль.

В Discovery поначалу я почувствовал себя уверенно — сидишь высоко, глядишь далеко. Но чтобы понять все заморочки его внедорожных режимов, видимо, одного дня мало. Мне система Terrain Response напомнила навороженные фотоаппараты: покупают их потому, что есть куча возможностей, но в итоге снимают только на «автомате». Да и невнятное управление тягой... Словом, Land Rover остался для меня чужим.

Land Cruiser 200 ведет себя предсказуемо и особенно хорош на «медленном» бездорожье. Ведь чем тише машина едет по болоту, тем дальше заезжает, а электроника позволяет ей буквально ползти. Но все же тяжелая и большая Toyota — это стайер, машина для экспедиций, в которой чувствуется огромный запас надежности.

A Pajero — типичный спринтер, резво берущий с места и на жесткой подвеске уезжающий от всех. Мне нравится в нем отсутствие навязчивой электроники, а шум и невысокий комфорт я готов простить. Наличие задней блокировки и меньшая масса позволяют мне поставить Pajero на один уровень с Крузером. А второе место пусть разделят Volkswagen и Land Rover.



Алексей Елышев, чемпион России по ралли-рейдам 1999 и 2000 годов. Ездит на автомобиле Opel Monterey

Volkswagen Touareg прост и понятен, а его проходимость превосходит первоначальные впечатления от «легковой» внешности. Правда, на бездорожье водителю приходится приподнимать кресло, чтобы увидеть капот. Управление трансмиссией построено логично, и мне нравится ненавязчивость фольксвагеновской электроники — я сам волен выбрать режим подвески и трансмиссии.

А вот Land Rover Discovery положительных эмоций не вызвал. Включить ту комбинацию режимов, которая мне удобна, невозможно — блокировками управляет только Terrain Response по своему усмотрению. Поражает противобуксовочная система, порой «душащая» автомо-

биль до полной остановки! Получается, что компьютер встает между водителем и машиной. Зачем? Мощности вроде достаточно, обзорность отличная, к геометрической проходимости претензий нет, но нет и кайфа от езды. Такое ощущение, что Discovery проектировали в расчете на идиота за рулем.

Toyota Land Cruiser 200 тяговита и отличается огромными ходами подвески. Понравилась система Crawl Control — вмешиваться в ее работу мне не хотелось. Но, видимо, большая масса мешает машине поворачивать — при быстрой езде руль надо крутить заранее, до поворота. С моим агрессивным стилем вождения это не сочетается.

То ли дело Mitsubishi Pajero! Это самая шустрая и понятная машина из четырех. Подвеска жестковата, но так и надо: большинство неровностей можно штурмовать ходом, перепрыгнуть, перескочить. Есть и ощущение, что удельная мощность у Pajero наибольшая.

Словом, это самый спортивный автомобиль на бездорожье, поэтому Mitsubishi возглавляет мой рейтинг. На втором месте — не менее понятный Volkswagen. Toyota для большинства российских рейдовых трасс тяжеловата — на ней хорошо отправляться в дальние пробеги или гоняться по пустыне. Land Rover я понять не сумел. Машина все пытается делать сама — зачем я ей нужен? Пускай сама и ездит.

Безопасность

Большинство внедорожников стоимостью более 50 тысяч долларов уже в начальных комплектациях оснащаются богатым набором элементов активной и пассивной безопасности. Но Mitsubishi Pajero к этому большинству не относится — базовая версия предусматривает только две подушки безопасности, ABS и систему стабилизации, а боковые подушки и занавески появляются лишь в следующей комплектации Instyle. Land Rover Discovery и Volkswagen Touareg оснащаются шестью подушками безопасности во всех исполнениях, а Toyota Land Cruiser 200 в дополнение к этому — еще и подушками для защиты коленей передних сиденьев!

Независимым краш-тестам подверглись только два внедорожника из четырех. Land Rover Discovery заработал четыре звезды из пяти возможных: нарекания коснулись травмоопасных элементов передней панели (механизма регулировки рулевой колонки и крышки перчаточного ящика). Volkswagen Touareg получил максимальные пять звезд, но и его эксперты пожурили за потенциально опасную переднюю панель. Боковые краш-тесты оба автомобиля прошли на «отлично». Защита малолетних пассажиров у Туарега и Discovery проработана одинаково хорошо — на четыре звезды из пяти возможных. А вот за безопасность пешеходов оба внедорожника заработали только по одной звезде из четырех.

Mitsubishi Pajero и Toyota Land Cruiser 200 независимых испытаний на безопасность еще не проходили.



Land Rover Discovery*	★★★★★
Общий рейтинг	31 балл
Фронтальный краш-тест	11 (69%)
Боковые краш-тесты	18 (100%)
СНРБ**	2
Защита пассажиров-детей	39 (80%)
Защита пешеходов	8 (22%)
Снаряженная масса	2637 кг

* Испытания проводились по методике EuroNCAP
** Наличие сигнализации о непристегнутых ремнях безопасности



Volkswagen Touareg*	★★★★★
Общий рейтинг	34 балла
Фронтальный краш-тест	14 (88%)
Боковые краш-тесты	18 (100%)
СНРБ**	2
Защита пассажиров-детей	39 (80%)
Защита пешеходов	7 (19%)
Снаряженная масса	2254 кг

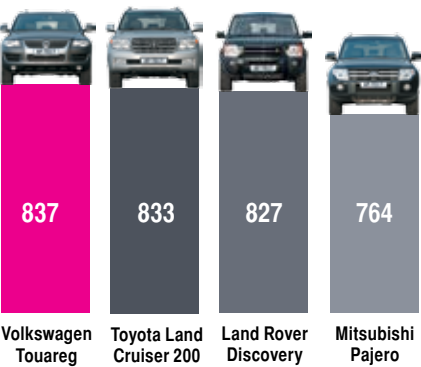
* Испытания проводились по методике EuroNCAP
** Наличие сигнализации о непристегнутых ремнях безопасности



У Pajero пятая дверь открывается не вверх, как у остальной тройцы, а вбок — причем на правую, «неправильную» сторону



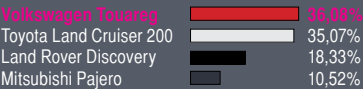
Экспертные оценки Авторевю



Экспертные оценки Авторевю						
Оцениваемые параметры	Макс. балл	Автомобили				Комментарии
		Land Rover Discovery	Mitsubishi Pajero	Toyota Land Cruiser 200	Volkswagen Touareg	
Эргономика	190	154	148	158	161	В Фольксвагене удобнее и посадка, и расположение второстепенных органов управления. Но камеры заднего вида, в отличие от Тойоты, у него нет
Рабочее место водителя	100	81	75	79	88	
Обзорность	90	73	73	79	73	
Динамика	400	336	316	339	348	Король асфальта — Touareg. Но вне дорог он уступает и Ленд Крузеру, и — совсем немного — Discovery. Pajero проигрывает всем и по управляемости, и по проходимости. Тормоза хороши у всех машин, но у Discovery они отличаются менее «вятной» педалью
Разгонная динамика	100	81	75	79	88	
Тормозная динамика	110	94	99	99	99	
Управляемость	100	84	78	81	88	
Проходимость	90	77	64	80	73	
Ездовой комфорт	210	175	152	177	169	Toyota на пружинной подвеске на проселке оказалась комфортнее «пневматического» Ленд Ровера! Правда, на асфальте картина противоположная
Плавность хода, виброзащита	80	69	57	63	63	
Акустический комфорт	70	58	53	64	58	
Микроклимат	60	48	42	50	48	
Комфорт салона	200	162	148	159	159	Land Rover — самый удобный автомобиль для семерых, а Toyota — для пятерых пассажиров. В Туареге третьего ряда нет вовсе, но поэтому у него самый практичный багажник
Пассажирские места	80	65	57	66	64	
Багажник	70	56	55	54	60	
Трансформация салона	50	41	36	39	35	
Суммарный балл	1000	827	764	833	837	

Прогноз читателей Авторевю

Накануне этого теста посетителям интернет-сайта www.avto.ru мы предложили ответить на вопрос: «Какому из автомобилей-участников очередного теста Авторевю вы отдали бы предпочтение?» Вот как распределились голоса:



Проголосовали 18644 человека

Волгоград : Alfa Romeo Volgograd - 8 (8442) 911 999, Екатеринбург : Автомобили Италии - 8 (3433) 379 4500, Ижевск : Ленд-Моторс - 8 (3412) 455 555, Казань : Делфо-авто - 8 (843) 518 9797, Краснодар : Автосемп - 8 (861) 279 4545, Красноярск : СКЛАВТО - 8 (3912) 74 9010, Нижний Новгород : Автолига-Запад - 8 (831) 419 5757, Новосибирск : Альфа Ромео Новосибирск - 8 (383) 262 511, Ростов-на-Дону : Alfa Romeo Rostov - 8 (863) 227 2767, Санкт-Петербург : МиланАвто - (812) 635 90 20, Тольятти : Alfa Romeo Togliatti - 8 (8482) 42 04 04, Тюмень : Автоград - CCA - 8 (3452) 379 474, Уфа : Alfa Romeo Ufa - 8 (347) 298 2211, Челябинск : KARAT - 8 (351) 254 3610.

MAJOR www.alfaromeo.ru

НА ПРАВАХ РЕКЛАМЫ

Роскошная Alfa Romeo по цене обычного автомобиля.
Ваша экономия до 125 000р.*

Alfa Romeo Moscow

Лыковский пр 13 - Москва - РФ - Тел (495) 739 3379
Авторизованный сервис. 2 года гарантии.
Оригинальные запчасти и аксессуары.

* Предложение ограничено



Alfa 159



Alfa Brera



Оснащение участвовавших в тесте автомобилей

Оснащение	Автомобили			
	Land Rover Discovery	Mitsubishi Pajero	Toyota Land Cruiser 200	Volkswagen Touareg
Цена базовой версии, руб./\$*	1880000/75810	1473730/59420	2200000/88710	2276210/91780
Фронтальные подушки безопасности	+	+	+	+
Боковые подушки безопасности	+	+	+	+
Боковые подушки безопасности задних пассажиров	—	—	+	—
Подушка защиты коленей водителя	—	—	+	—
Подушка защиты коленей переднего пассажира	—	—	+	—
Надувные занавески безопасности	+	П	+	+
АБС	+	+	+	+
Система динамической стабилизации	+	+	+	+
Система контроля движения по склону	+	+	+	+
Адаптивная подвеска с электронным управлением	—	—	—	О
Регулируемая подвеска	+	—	—	О
Усилитель рулевого управления	+	+	+	+
Автоматическая коробка передач	+	+	+	+
Мультифункциональное рулевое колесо	+	+	+	+
Блокировка заднего дифференциала	+	+	—	О
Регулируемая по углу наклона рулевая колонка	+	+	+**	О**
Регулируемая по вылету рулевая колонка	+	—	+**	О**
Отделка рулевого колеса кожей	+	+	+	+
Отделка рулевого колеса деревом	—	—	+	—
Обогрев рулевого колеса	—	—	—	О
Обогрев лобового стекла	+	+***	+***	О
Регулировка передних сидений с электроприводом	+	П	+	+
Память положения сиденья водителя	+	—	+	О
Память положения сиденья переднего пассажира	—	—	—	О
Обогрев передних сидений	+	+	+	+
Обогрев задних сидений	+	—	+	—
Внутреннее зеркало заднего вида с автозатемнением	+	+	+	+
Встроенный телефон	+	—	+	—
Центральный замок	+****	+	+****	+****
Противоугонная сигнализация	—	—	—	+
Климат-контроль	+	+	+	+
Двухзонный климат-контроль	+	—	—	+
Четырехзонный климат-контроль	—	—	+	—
Электропривод и обогрев наружных зеркал	+	+	+	+
Электропривод складывания наружных зеркал	+	+	+	+
Электростеклоподъемники	+	+	+	+
Складывающееся заднее сиденье	+	+	+	+
Регулируемые по углу наклона спинки задних сидений	—	+	+	—
Проем для перевозки длинномеров	+	—	+	—
Подлокотник задних сидений	+	+	+	+
Складывающийся третий ряд сидений	О	+	+	—
CD-магнитола	+	+	+	+
CD-чейнджер	+	П	+	—
DVD-проигрыватель	О	П	—	—
DVD-чейнджер	О	—	—	—
TV-приемник	О	—	—	—
Дополнительный экран для задних пассажиров	О*****	+	—	—
Камера заднего вида	—	—	+	—
Запуск двигателя кнопкой	—	—	+	—
Датчик освещенности	+	—	+	+
Датчик дождя	+	—	+	+
Контроль давления в шинах	—	—	+	—
Маршрутный компьютер	+	+	+	+
Система навигации	О	—	—	—
Круиз-контроль	+	+	+	+
Люк в крыше с электроприводом	О	П	+	—
Два дополнительных люка в крыше	О	—	—	—
Радар парковки передний	+	—	+	О
Радар парковки задний	+	—	+	О
Обивка салона кожей	+	П	+	+
Отделка салона деревом	—	П	+	+
Дистанционный замок лючка бензобака	—	+	+	+
Ксеноновые фары ближнего света	+	+	—	+
Биксеноновые фары	—	—	—	+
Адаптивные фары ближнего света	О	—	—	+
Противотуманные фары	+	+	+	О
Омыватель фар	+	+	+	+
Доводчик двери багажного отделения	—	—	—	О
Легкосплавные колеса	+	П	+	+
Полноразмерное запасное колесо	+	+	+	—
Металлическая защита моторного отсека	+	+	+	—
Окраска «металлик»	О	+	О	О
Шины	Goodyear Ultra Grip 255/55 R19	Nokian Hakkapeliitta Sport utility 5 255/60 R18	Nokian Hakkapeliitta Sport utility 5 265/70 R17	Nokian Hakkapeliitta Sport utility 5 255/55 R18
Цена тестируемого автомобиля, руб./\$	2292000/92400	1634532/65910	2222500/89600	2554272/103000

* По курсу \$1=24,8 руб.
 ** Электропривод
 *** Зона покоя щеток стеклоочистителя
 ***** Дистанционный
 ***** Два монитора в передних подголовниках

(+) Комплектация базовой версии
 (О) Опции, установленные на участвовавшие в тесте автомобили
 (П) Оснащение, входящее в пакетную комплектацию тестируемого автомобиля



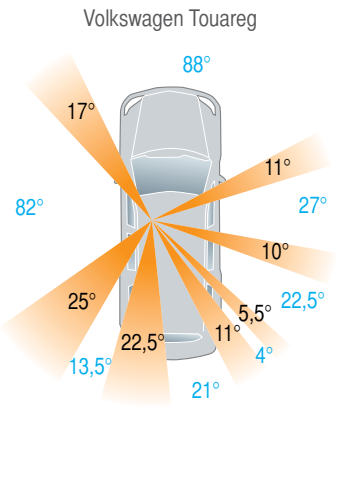
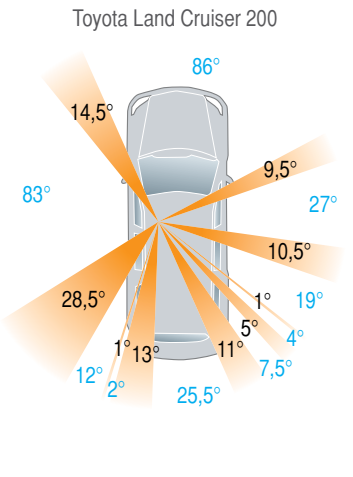
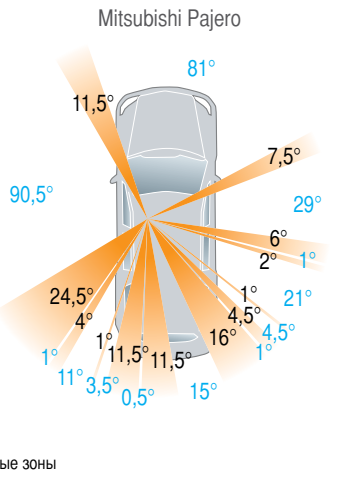
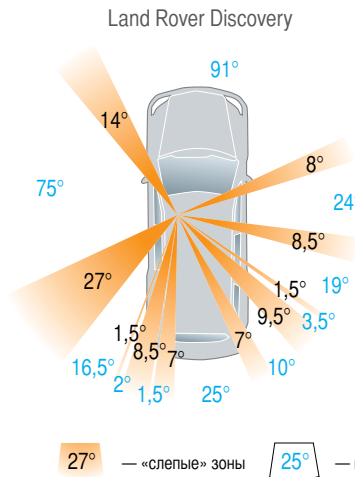
Самый удобный багажник — у Туарега: у него не отнимают места сложенные сиденья третьего ряда, погрузочная высота минимальна, а стекло пятой двери открывается отдельно. Грузовые отделения Тойоты и Ленд Ровера — почти равного объема, но Land Cruiser огорчает огромной погрузочной высотой: 865 миллиметров — как у пикапа!



Автомобиль	Суммарный угол обзора, град.	Суммарный угол «слепых» зон, град.
Land Rover Discovery	267,5	92,5
Mitsubishi Pajero	259,0	101,0
Toyota Land Cruiser 200	266,0	94,0
Volkswagen Touareg	258,0	102,0

Обзорность

Обзорность хороша у всей четверки, но водителю Фольксвагена немного мешают сильно заваленные стойки лобового стекла, а Land Rover имеет преимущество благодаря более вертикальным и менее массивным стойкам. За доплату в 20 тысяч рублей Touareg можно оснастить радарной системой предупреждения об объектах в «мертвых» зонах



27° — «слепые» зоны 25° — просматриваемые зоны

Паспортные данные					
Параметры		Автомобили			
		Land Rover Discovery	Mitsubishi Pajero	Toyota Land Cruiser 200	Volkswagen Touareg
Тип кузова		5-дверный универсал	5-дверный универсал	5-дверный универсал	5-дверный универсал
Число мест		5 (7)*	7	7	5
Объем багажника, л		280—2558**	215—1790**	259—1267**	555—1570**
Снаряженная масса, кг		2704	2215	2550	2332
Полная масса, кг		3230	2910	3300	3000
Двигатель		бензиновый, с распределенным впрыском			
Расположение		спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, продольно	спереди, продольно
Число и расположение цилиндров		8, V-образно	6, V-образно	8, V-образно	8, V-образно
Рабочий объем, см³		4394	3828	4664	4163
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм		88,0/90,3	95,0/90,0	94,0/84,0	84,5/92,8
Степень сжатия		10,5:1	9,8:1	10,0:1	12,5:1
Число клапанов		32	24	32	32
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин		300/221/5500	250/184/6000	288/212/5400	350/257/6800
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин		425/4000	329/2750	445/3400	440/3500
Коробка передач		автоматическая, 6-ступенчатая	автоматическая, 5-ступенчатая	автоматическая, 5-ступенчатая	автоматическая, 6-ступенчатая
Передаточные числа	I	4,17	3,79	3,52	4,15
	II	2,34	2,06	2,04	2,37
	III	1,52	1,42	1,40	1,56
	IV	1,14	1,00	1,00	1,16
	V	0,87	0,73	0,72	0,86
	VI	0,69	—	—	0,69
	задний ход	3,40	3,87	3,22	3,39
	главная передача	3,73	4,30	4,10	4,30
	понижающая передача	2,93	1,90	2,62	2,70
Привод		постоянный полный, с электронноуправляемым межосевым дифференциалом	подключаемый полный, с несимметричным межосевым дифференциалом	постоянный, полный, с межосевым дифференциалом Torsen	постоянный полный, с симметричным межосевым дифференциалом
Передняя подвеска		независимая, пневматическая, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах	независимая, пневматическая, на двойных поперечных рычагах
Задняя подвеска		независимая, пневматическая, на двойных поперечных рычагах	независимая, пружинная, многорычажная	зависимая, пружинная, на продольных рычагах, с тягой Панара	независимая, пневматическая, на двойных поперечных рычагах
Передние тормоза		дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза		дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые, вентилируемые	дисковые
Шины		255/55 R19	265/65 R17	285/65 R17	255/55 R18
Максимальная скорость, км/ч		195	200	200	244
Время разгона 0—100 км/ч, с		8,6	10,8	9,2	7,5
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	20,9	17,7	19,0	19,7
	загородный цикл	11,6	11,2	11,7	10,7
	смешанный цикл	15,0	13,5	14,4	13,8
Емкость топливного бака, л		86	90	93	100
Топливо		бензин АИ-95	бензин АИ-95	бензин АИ-95	бензин АИ-95—98
* С дополнительными сиденьями					
** Со сложенными сиденьями второго и третьего рядов					

Внедорожный потенциал

Land Rover Discovery устроен сложнее всех: его полноприводная трансмиссия имеет блокируемые межосевой и задний дифференциалы, но в дорожных версиях с пневмоподвеской прямой власти над ними у водителя нет — блокировками ведаёт электронная система Terrain Response с запрограммированными пятью режимами управления. В зависимости от выбранного режима компьютер изменяет высоту пневмоподвески, извещает водителя о необходимости включить пониженную передачу в «раздатке», меняет алгоритм и периодичность блокировки дифференциалов, а также изменяет настройки привода газа, противобуксовочной и антиблокировочной систем. Управляет он и подключением системы помощи при спуске с холма, имеющей возможность регулировки скорости кнопками круиз-контроля. Понижающая передача (2,93:1) у Discovery самая «тяговитая», а включать её можно на скорости до 40 км/ч. При включённом демультипликаторе на дисплее появляется пиктограмма, подсказывающая, в какую сторону повернуты передние колеса. Максимальный заявленный дорожный просвет в положении Off Road — 250 миллиметров. Но если электроника решит, что этого недостаточно и машина легла на днище, то она самостоятельно приподнимет Land Rover ещё на 70 миллиметров. Воздухозаборник двигателя расположен в правом крыле на высоте 915 миллиметров и защищён от прямой волны.

Mitsubishi Pajero использует проверенную временем трансмиссию SuperSelect, в третьем поколении обученную работать в тандеме с системой стабилизации. Pajero — единственный автомобиль в тесте, у которого привод на переднюю ось отключается. В «постоянно-полноприводном» включении крутящий момент распределяется между осями в соотношении 33:67. За распределением момента по колёсам следят межосевая вискомуфта и электронная система M-ASTC, включающая в себя трэкшн-контроль MATC, который притормаживает буксующие колёса. Он может работать в одном из двух режимов в зависимости от передачи, выбранной в раздаточной коробке. При включении пониженной передачи с невысоким передаточным отношением 1,90:1 (это получится сделать только остановившись) принудительно блокируется межосевая дифференциал. «Запереть» задний мост можно кнопкой — система входит в базовую комплектацию всех российских Pajero. При превышении скорости 12 км/ч дифференциал «распутится» автоматически. Система помощи при спуске со склона МЕВАС включается на нижнем ряду «раздатки» и первой или задней передаче и при ненажатой педали тормоза. Дорожный просвет, по данным фирмы-изготовителя, — 225 миллиметров. Заборное отверстие впускного трак-



Land Rover Discovery



Mitsubishi Pajero



Toyota Land Cruiser 200



Volkswagen Touareg



При диагональном вывешивании Toyota выделяется огромными ходами подвески — благодаря уникальной гидравлической системе KDSS, которая автоматически «распускает» стабилизаторы при движении по бездорожью (скрещивании осей). Но как только контакт одного колеса с грунтом будет потерян, Land Cruiser может встать — в отличие от остальной троицы, задней блокировки у него нет

Mitsubishi Pajero



Land Rover Discovery



Toyota Land Cruiser 200



Volkswagen Touareg



Система Terrain Response на Discovery меняет массу настроек автомобиля, но включать пониженную передачу правым «лепестком» в любом случае должен водитель — впрочем, по подсказке электроники. Желтая кнопка включает систему помощи при спуске с холма HDC, а левый «лепесток» управляет высотой пневмоподвески. Управление трансмиссией Pajero не в пример проще — рычагом последовательно включаются полный привод, блокировка «центра» и пониженная передача. Задняя блокировка активируется отдельной кнопкой. У Тойоты межосевая блокировка задействуется кнопкой. На фото — выключатель системы Crawl Control с трехпозиционной ручкой переключения минимальной скорости (на консоли). Правая «крутилка» в Туареге управляет высотой пневмоподвески, а левая — трансмиссией. Причем сначала включается пониженная передача, а затем — последовательно обе блокировки

та двигателя расположено высоко, в метре от дороги, но выведено к передней кромке капота.

Toyota Land Cruiser 200 имеет постоянный полный привод с межосевым дифференциалом повышенного трения типа Torsen. Большая часть крутящего момента — 60 процентов — обычно достается задним колесам. Съезжая на бездорожье, «центр» можно заблокировать клавишей. Межколесные блокировки отсутствуют, но их роль берет на себя электроника, в нужный момент подтормаживающая то или иное колесо. Передаточное отношение пониженной передачи «раздатки» — 2,62:1, а для ее включения поворотной манеткой надо замедлиться до 5 км/ч и перейти на «нейтраль». «Крадущаяся» система Crawl Control устанавливается в базе только на бензиновые Ленд Крузеры, а дополняет ее противооткатная система HAC. Дорожный просвет Тойоты — 225 миллиметров. Воздухозаборник двигателя выведен под правое крыло на высоту 960 миллиметров.

У автомобиля Volkswagen Touareg — многодисковая муфта с электронным управлением, встроенная в межосевую симметричный (50:50) дифференциал. Задний блокируемый дифференциал предлагается за доплату в 25 тысяч рублей. Обе блокировки управляются электроникой, но могут быть активированы и водителем. Среди прочего — противооткатная система и «помощник» спуска с холма, настроенный на скорость 6—7 км/ч. По степени редукции пониженная ступень раздаточной коробки Туарега стоит на втором месте после Discovery — 2,66:1. С истинно немецкой педантичностью Touareg на экране бортового компьютера показывает не только куда повернуты пе-

Land Rover Discovery



Land Rover Discovery



Land Rover Discovery



Volkswagen Touareg



Mitsubishi Pajero



Mitsubishi Pajero



Toyota Land Cruiser 200



Toyota Land Cruiser 200



Известно: чем круче внедорожник, тем дальше идти за трактором. Но к его приезду надо подготовиться — прицепить буксирный трос. Самые большие проушины — у Тойоты, у Mitsubishi они лишь немногим менее удобны. У Фольксвагена и спереди, и сзади — вкручивающиеся «легковые» ушки: расположены они высоко, но бокового усилия, скорее всего, не выдержат. Обе проушины Ленд Ровера закрыты декоративными крышками, причем переднюю желательно снять до штурма буераков — расположена она низко и крайне неудобно

редние колеса, но и на сколько градусов, а номер включенной передачи высвечивается даже в «драйве». Дорожный просвет

в положении Off Road — 240 мм, но водитель может вручную увеличить его еще на 60 мм. Воздухозаборник двигателя

— сложной формы, выполнен в виде «лотков» под капотом. Высота нижней кромки от земли — 850 миллиметров.





Audi A3.

Сложно дарить, когда хочется обладать

Характерная решетка радиатора, неповторимая форма капота, эргономичный салон и непревзойденные ходовые качества. Уникальность, стиль и несравнимое удовольствие от вождения. Это Audi A3 — подарок, который должен иметь особый повод.

Ауди Центр Север
Москва, Ленинградское шоссе, 63Б
Автосалон тел.: (495) 785-2727. www.audi-sever.ru

Ориентируйтесь на Север по звездам!

«Я много езжу по Европе и привык к высокому уровню обслуживания. Приятно осознавать, что и в России можно рассчитывать на такое же отношение к Вам. Если Вы собрались купить Audi, покупайте на Севере. Я семь лет пользуюсь их услугами, знаю, что говорю: в Ауди Центре Север безупречное обслуживание.»



Николай Фоменко
актер, автогонщик

Audi A3 в кредит от 7000 рублей в месяц*

* Кредит предоставляется на 84 месяца. Цена автомобиля — от 786 000 рублей. Кредитная ставка — 12 % годовых. Первоначальный взнос — 50 % от стоимости автомобиля. Банк-партнер программы — ОАО «Газпромбанк». Предложение действительно до 31.03.08. В случае приобретения автомобиля в комплектации Ambiente стоимостью 786 000 рублей комиссия банка — 4500 рублей. Обязательным условием получения кредита является страхование автомобиля по рискам КАСКО, ОСАГО, несчастный случай (для регионов) на весь срок кредита согласно тарифам выбранной клиентом и одобренной банком страховой компании. Товар сертифицирован. На правах рекламы.

Что почем?

Пятиместный **Land Rover Discovery** в базовой комплектации S оснащается турбодизелем объемом 2,7 л (190 л.с.) и механической коробкой передач. Здесь есть шесть подушек безопасности, система стабилизации, двухзонный климат-контроль, подогрев всех сидений и аудиосистема с CD-чейнджером. Цена — 1 млн 420 тысяч рублей (\$57260*), а доплата за третий ряд сидений — 51 тысяча рублей. Автомобиль в комплектации SE с «автоматом», пневмоподвеской, системой Terrain Response и задним парктроником оценивается уже в 1 млн 550 тысяч рублей (\$62500). Дизельный Discovery в роскошной комплектации HSE с кожаным салоном, электроприво-

дом передних сидений, люком, биксеноновыми фарами, датчиками света и дождя, передним парктроником и аудиосистемой Harman Kardop с активным сабвуфером стоит как минимум 1 млн 750 тысяч рублей (\$70570). Модификация с бензиновым мотором V8 (4,4 л, 300 л.с.) предлагается только в исполнении HSE по цене от 1 млн 880 тысяч рублей (\$75810). Дополнительно можно заказать прозрачную крышу над задними рядами сидений (39 тысяч рублей), навигационную систему (103 тысячи рублей) и DVD-систему для задних пассажиров (82 тысячи рублей). Машины есть в наличии у продавцов, а заказанный автомобиль привезут через три месяца.

Гарантия — три года или 100000 км пробега. Продажей автомобилей Land Rover занимаются 29 дилеров в 17 городах России.

Цены на пятидверный **Mitsubishi Pajero** начинаются от 1339730 рублей (\$54020) за версию Intense с турбодизелем 3.2 (165 л.с.) и пятиступенчатой «механикой». Доплата за «автомат» — 47170 рублей, а модификация с бензиновым мотором V6 3.8 (250 л.с.) стоит 1473730 рублей (\$59420). Оснащение этих машин включает две подушки безопасности, систему стабилизации, двухзонный климат-контроль, отдельный кондиционер для задних сидений, CD/mp3-маг-

нитолу, обогрев передних сидений и ксеноновые фары. Pajero в комплектации Instyle дополнительно оснащается шестью подушками безопасности, кожаным салоном, передними сиденьями с электрорегулировками и люком в крыше. Цены: 1507500 рублей (\$60790) за версию с турбодизелем и 1587900 рублей (\$64030) за модификацию с бензиновой «шестеркой». Комплектация Ultimate с аудиосистемой Rockford Acoustic, CD-чейнджером и DVD-системой с экраном для задних пассажиров обойдется как минимум в 1561100 рублей (\$62960) с турбодизелем, а с бензиновым мотором — в 1634530 рублей (\$65910). Дополнительно за 81470 рублей можно заказать камеру заднего вида и DVD-проигрыватель с экраном для передних сиденьев. Таким образом, максимально оснащенный Pajero 3.8 стоит 1 млн 716 тысяч рублей (\$69200). Автомобили есть в наличии у дилеров, а поставка на заказ займет четыре месяца.

Гарантия — три года или 100000 км пробега. Продажей автомобилей Mitsubishi занимаются 97 дилеров в 67 городах России.

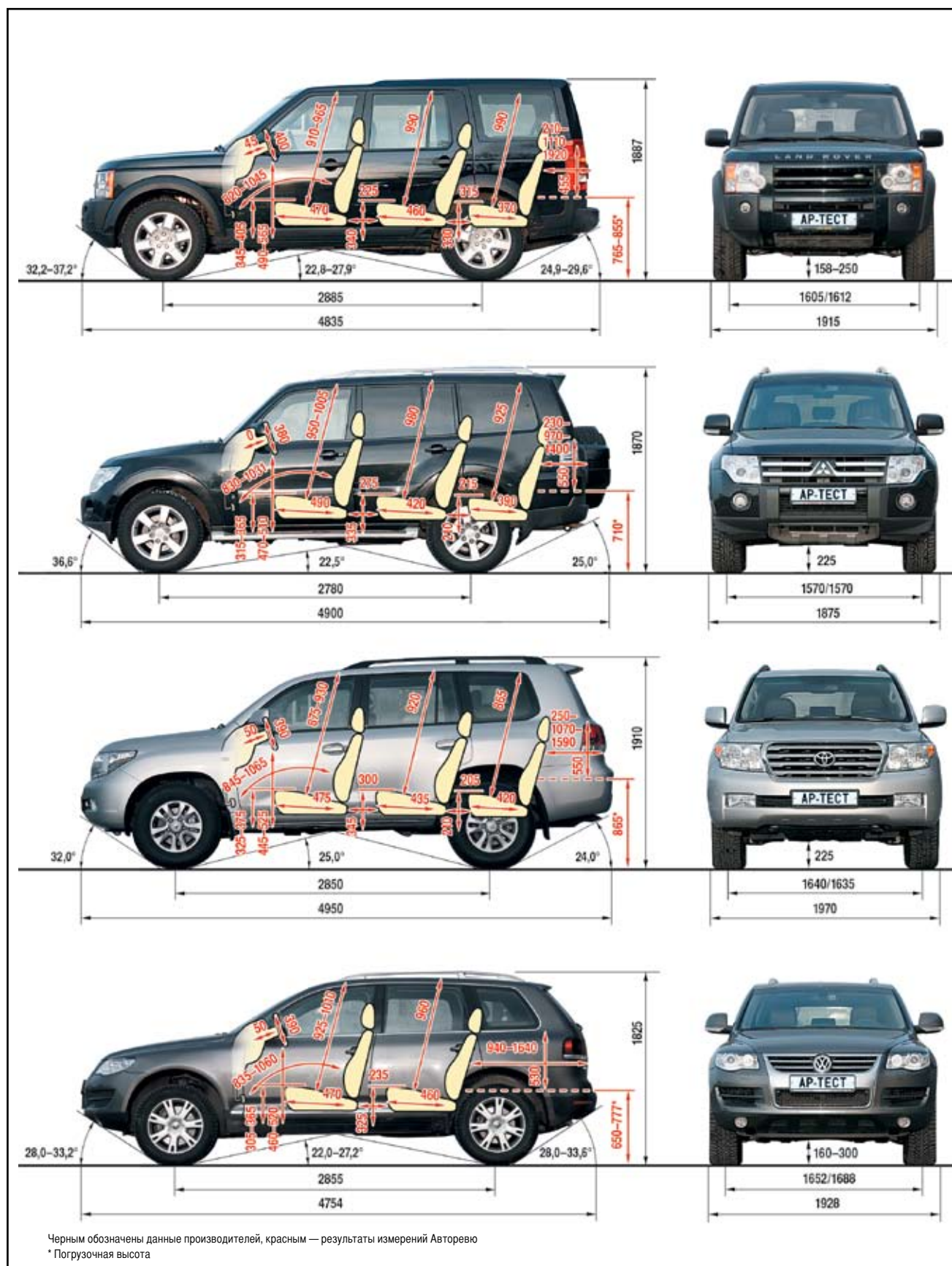
Toyota Land Cruiser 200 продается в единственной богатейшей комплектации: восемь подушек безопасности, система стабилизации, кожаный салон, четырехзонный климат-контроль, подогрев сидений первого и второго рядов, электропривод передних сидений, DVD-чейнджер, датчики света и дождя, люк в крыше и навигационная система. Внедорожник с бензиновым мотором (4,7 л, 288 л.с.) стоит 2 млн 200 тысяч рублей (\$88710), с турбодизелем (4,5 л, 235 л.с.) — 2 млн 212 тысяч рублей (\$89200). При этом очереди на Land Cruiser 200 растянулись на два года вперед, хотя у некоторых дилеров срок ожидания не превышает 14 месяцев.

Гарантия — три года или 100000 км пробега. Продажей автомобилей Toyota занимаются 57 дилеров в 40 городах России.

Самый простой **Volkswagen Touareg** с пятицилиндровым турбодизелем (2,5 л, 174 л.с.) и «автоматом» по цене сопоставим с базовым Discovery — от 1419270 рублей (\$57230). Модификация с трехлитровым турбодизелем мощностью 225 л.с. стоит от 1636080 рублей (\$65970), а Touareg с бензиновым мотором 3.6 FSI (280 л.с.) предлагается как минимум за 1771440 рублей (\$71430). Оснащение всех трех версий предусматривает только шесть подушек безопасности, систему стабилизации, двухзонный климат-контроль, обогрев передних сидений и CD-магнитола. Touareg с бензиновой «восьмеркой» 4.2 FSI (350 л.с.) оснащен богаче — здесь есть кожаный салон, электропривод передних сидений, адаптивные биксеноновые фары, датчики света и дождя. Цена — от 2276210 рублей (\$91780), то есть на 560 тысяч рублей больше, чем просят за максимально оснащенный Mitsubishi Pajero. Список опций огромен: например, камера заднего вида стоит 25820 рублей, DVD-система для задних пассажиров — 61200 рублей, навигационная система — 79150 рублей, а за пневмоподвеску нужно доплатить 85830 рублей. В наличии машин мало, а ждать заказанный автомобиль придется до пяти месяцев.

Гарантия — два года без ограничения пробега. Продажей автомобилей Volkswagen занимается 61 дилер в 38 городах России.

*По курсу \$1=24,8 руб.



Что еще?

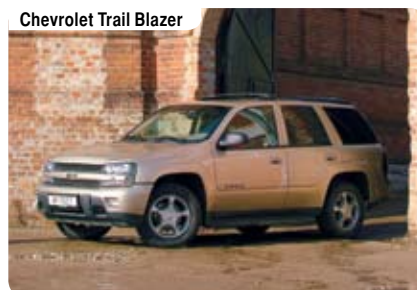
Самый доступный вариант из богато оснащенных внедорожников с мощными бензиновыми моторами и «автоматами» — это **Chevrolet TrailBlazer** (4,2 л, 295 л.с.) калининградской сборки, который выпускается еще с 2001 года. Стоимость базовой версии — 1041400 рублей (\$41990*). В обычных условиях крутящий момент передается только на задние колеса, а передний мост подключается многодисковой муфтой с электронным управлением, которую можно заблокировать принудительно, а еще — включить понижающую передачу. Подробности — в АР №11, 2002 и АР №7, 2004.

Заказы на **Chevrolet Tahoe** (5,3 л, 325 л.с.) нового поколения уже принимаются, цены — от 1746700 рублей (\$70430). В более дорогих версиях предусмотрен третий ряд сидений. Устройство полноприводной трансмиссии с муфтой в приводе передних колес — такое же, как у младшего брата. Первые машины ожидаются в апреле.

Ford Explorer был представлен публике в 2002 году, а спустя три года претерпел значительную модернизацию. Российские цены на семиместные внедорожники начинаются от 1 млн 268 тысяч рублей (\$51130) за версию с мотором V6 4.0 (210 л.с.) и от 1 млн 514 тысяч рублей (\$61050) за модификацию с двигателем V8 4.6 (292 л.с.). Трансмиссия Control Trac устроена аналогично системам у внедорожников Chevrolet, но заднеприводного режима у нее нет.

Jeep Grand Cherokee третьего поколения дебютировал в конце 2004 года. Версия с мотором V6 3.7 (204 л.с.) предлагается за 1325450 рублей (\$53450) и оснащается трансмиссией Quadra Trac II с постоянным полным приводом и демультитпликатором. Модификация с двигателем V8 4.7 (231 л.с.) стоит 1697850 рублей (\$68460), а Grand Cherokee 5.7 Hemi (326 л.с.) обойдется в 2097200 рублей (\$84560). На восьмицилиндровые версии устанавливается более «продвинутая» трансмиссия Quadra Drive II с тремя самоблокирующимися дифференциалами. Grand Cherokee отличается неплохими ездовыми свойствами, но и на бездорожье выглядит достойно. Подробности — в АР №1, 2006.

Семиместный **Jeep Commander** построен на платформе Grand Cherokee и выпускается с 2005 года, но успехов прародителя модель не снискала и в 2010 году ее выпуск будет свернут. В России Commander 4.7 (231 л.с.) продается за 1697850 рублей (\$68460), а версия с мотором 5.7 (326 л.с.) стоит даже дешевле аналогичного Grand Cherokee — 2070250



Chevrolet TrailBlazer



Jeep Grand Cherokee



Hummer 3



Chevrolet Tahoe



Jeep Commander



Toyota Land Cruiser Prado



Ford Explorer



Hummer 2



Nissan Patrol

рублей (\$83480). На все бензиновые Командеры устанавливается трансмиссия Quadra Drive II. Автомобиль унаследовал от Великого Чероки отличную проходимость, но дорожные повадки ухудшились. Подробности — в АР №15, 2006.

Hummer H3 (3,7 л, 244 л.с.) выпускается с 2005 года, а автомобили для России собираются на заводе Автотор в Калининграде. Цены на версию с «автоматом» начинаются от 1429500 рублей (\$57640). Постоянный полный привод дополнен жесткими блокировками центрального и заднего межколесного дифференциалов, а также понижающей передачей. Подробности — в АР №15, 2005.

«Старший» **Hummer H2** (6,0 л, 325 л.с.) появился в 2002 году и базируется на платформе внедорожника Chevrolet Tahoe прошлого поколения. С 2004 года сборку «второго» Хаммера ведут на


Автоторе. Стоимость автомобиля в базовой комплектации — 2347700 рублей (\$94670), а на более дорогих модификациях устанавливается третий ряд сидений и задняя пневматическая подвеска. Полноприводная трансмиссия — такая же, как у младшего брата. Hummer H2 отличается неплохим уровнем ездового комфорта, а также хорошими внедорожными способностями, но общее впечатление портят неудобный салон и дешевый пластик интерьера. Подробности — в АР №24, 2003 и АР №24, 2004.

Toyota Land Cruiser Prado (4,0 л, 249 л.с.) выпускается с 2002 года, а совсем недавно в продаже появились обновленные автомобили с затемненными фарами, иной решеткой радиатора и многофункциональной баранкой. Цены начинаются от 1448500 рублей (\$58410), а модернизированные машины дороже на 7500—16000 рублей в зависимости от комплектации. Постоян-

ный полный привод — с несимметричным самоблокирующимся межосевым дифференциалом Torsen, который можно заблокировать и принудительно, и демультитпликатором. Автомобиль радуется хорошими дорожными повадками и отменной проходимостью. Подробности — в АР №12, 2003.

Ветеран **Nissan Patrol** дебютировал в 1997 году и с тех пор перенес лишь одну модернизацию в 2003-м. Модификация с рядной бензиновой «шестеркой» (4,8 л, 245 л.с.) стоит 1 млн 721 тысячу рублей (\$69400). Полноприводная трансмиссия — устаревшая, с жестко подключаемым передним мостом, задним самоблокирующимся дифференциалом и понижающей передачей. Nissan Patrol отличается хорошей проходимостью, но на асфальте ведет себя не лучшим образом. Подробности — в АР №17, 2000.

* По курсу \$1=24,8 руб.



Прямой путь к выгодным кредитам

Служба индивидуального подбора кредитов

- Раскрывает реальные процентные ставки по кредитам.
- Бесплатно осуществляет подбор кредитных предложений с учетом Ваших кредитных предложений с учетом Ваших индивидуальных требований.
- Помогает выбрать наиболее выгодные условия кредитования.
- Экономит Ваши силы и время.
- Работает с ведущими российскими и западными банками.

www.CreditStar.ru