

НОСИТЕЛИ

текст: **Дмитрий ЛЯХОВЕНКО**
 фото: **Александр ДАВИДЮК**
Алексей ВАСИЛЬЕВ



фото: Алексей ВАСИЛЬЕВ

Jeep Wrangler JK Unlimited Sahara vs

Никогда еще так долго я не думал над идеей статьи. Мне никак не удалось подвести под испытуемыми хоть единую черту и тем самым привести их к одному знаменателю. Причем не ради какого-то там эфе-

мерного «авторского изложения», а дабы банально сравнить. Казалось бы, все очевидно: оба тестируемых автомобиля активно «эксплуатируют» исторические мотивы и фактически являются порождением маркетинга. С дру-

гой же стороны, это, вне всяких сомнений, настоящие внедорожники, то есть машины, способные на грязевые подвиги «прямо из магазина». Но вся проблема состояла в том, что очевидность и того и другого утверждения была

ясна сразу, а посему тест просто не укладывался в привычные рамки сравнения. Какое там «лучше – хуже»... Усугубляла ситуацию и впечатляющая разница в стоимости машин – 10 000 условных американских долларов (НЗ до-

ИМИДЖА



Вам доводилось слышать такой военный термин, как «носитель вооружения»? Так вот, обе тестируемые модели можно охарактеризовать достаточно близким по смыслу словосочетанием, а именно носители... имиджа. А что, тут тебе и армейская нотка присутствует, да и суть обеих машин передана настолько точно, что на этом тест можно было бы и закончить. Так мы, наверное, и поступили бы, если бы не одно обстоятельство... Дело в том, что в основе этих идеологически «одинаковых» моделей лежит совершенно разный подход! Wrangler JK Unlimited – это законный наследник династии «настоящих» Jeep, ведущей свою историю аж с 1942 года, а Hummer H3 – всего лишь «третья производная» от универсального носителя вооружения HMMWV, причем производная сугубо стилистическая. Впрочем, не будем торопиться с выводами...

Hummer H3 Adventure Edition

роже). В общем, давайте мы поступим следующим образом: я в меру своих скромных способностей просто расскажу вам о каждом из автомобилей и о том, какие результаты дал этот сравнительный тест, а выводы вы сде-

лаете сами. Да, и вот еще что. Во избежание всяких там недоразумений и кривотолков я с самого начала хочу признаться в определенной доле предвзятости: лакированные черные борта Wrangler мне импонируют гораздо

сильнее. Ну нравится мне этот стиль, что поделаешь. Причем нравится настолько, что... собственно, я подобным авто и владею. Правда, модель постарше, цвет поярче, база покороче, а дверей меньше. Но все же факт есть факт. Так что, если вдруг по ходу прочтения статьи вы заметите, что я увлекаюсь, выдавая в адрес Jeep слишком уж большое количество положительных эмоций, начинайте читать между строк. Я же со своей стороны постараюсь быть максимально объективным. То есть настолько, насколько это в принципе возможно при оценке таких «субъективистских» автомобилей.

«Эволюция» против «тестостерона»

Итак, Jeep Wrangler. Полет фантазии дизайнеров здесь невозможен в принципе, ибо традиции в этом полноприводном транспортном средстве есть основополагающая часть стиля. Попытка применить какие-либо неоправданно новые линии или обводы грозит полным фиаско. Короче, революций быть не должно.

И вот передо мной стоит автомобиль, сочетающий в себе все аспекты стилистического эволюционирования. По сравнению с предыдущей моделью изменились пропорции передней части, а оконные проемы стали ниже.

Но вот чего никогда не было в модельном ряду Wrangler, так это пятидверной модификации. Как же опасались маркетологи Chrysler вывода «длинного» Jeep





Головная оптика осталась круглой, как и у классического CJ. Да и желтые габаритные огни наконец вернулись на «законное» место под фарами.



Судя по всему, передний «евробампер» призван защитить пешеходов. Но на внедорожные параметры (угол въезда) он влияет отрицательно.



Стеклоочистители «слезли» с рамки лобового стекла, но в итоге получилась конструкция, явно не рассчитанная на наш климат. Из этих «ямок» зимой придется постоянно выгребать лед и снег.



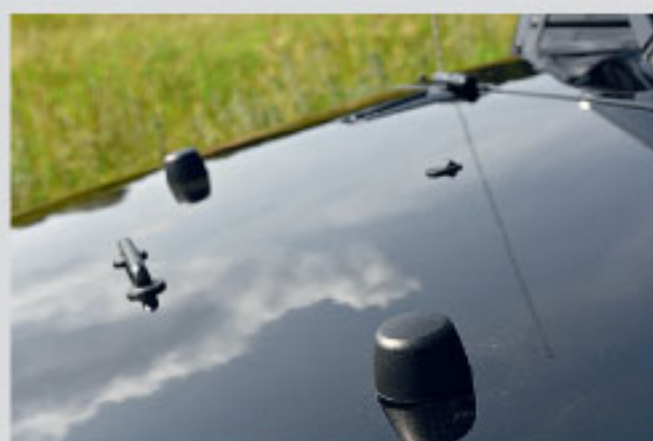
У нового Wrangler в угоду безопасности дверь стала толще. А в результате расстояние до руля еще меньше, чем у предшественников.



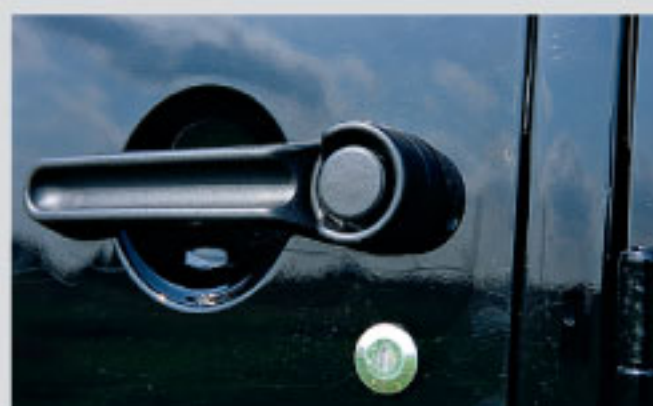
Обратите внимание – на этой модели Wrangler надпись Jeep появилась и на радиаторной решетке.



Unlimited – это признак длиннобазной версии, а Sahara в данном случае означает самую дорогую из «дорожных» комплектаций. Следующая ступень – только экстремально-внедорожный Rubicon.



Функция откидывания рамки лобового стекла существует лишь номинально, но отбойники на капоте у JK все-таки остались.



Новая дверная ручка! Смена произошла впервые за 30 лет...



Новые зеркала выполнены в общей стилистике модели и очень удобны и информативны. Вот только все регулировки – «вручную»...



Задняя оптика осталась похожей на традиционную, но это уже не «универсальный фонарь для тракторов и прицепов», а вполне самостоятельный стильный элемент.



Выставленные напоказ дверные петли – это не только дань традиции, но и возможность простого демонтажа дверей.

на рынок! Несмотря на поднявшийся гул со стороны приверженцев «классики» («Wrangler должен быть двухдверным!»), образ вышел крайне интересный. Конечно, есть ракурсы, с которых машина смотрится этаким «таксой», но в основном все вполне пристойно. И самое главное (сейчас меня точно побьют фанаты): дух классического Jeep CJ, без сомнения, сохранен. Судите сами: дверные петли все так же выставлены напоказ, запаска прикручена к нелепой створке заднего борта, лупоглазые фары расположены по краям доисторической решетки радиатора, насчитывающей семь вертикальных полосок, капот в откиннутом состоянии ложится



Замки капота практически повторяют форму и конструкцию предыдущей модели. Причем сам капот все так же не запирается...



Задний стеклоочиститель «переехал» с правой стороны на левую. Это слегка улучшило обзорность, но зона очистки все равно осталась микроскопической.



Заливная горловина топливного бака традиционно не прикрыта. Радует лишь наличие запирающейся ключом крышки. Раньше ее нужно было приобретать отдельно.



Действительно Wrangler... Этот автомобиль на протяжении нескольких поколений остается не просто узнаваемым, но и невероятно привлекательным. Мне кажется, что откровенно рубленые формы поколения JK очень гармонично вписались в проверенный годами образ.

на рамку лобового стекла, спартаковский салон, съемные двери, мягкий или жесткий верх на выбор... О чем еще мечтать? Тут уж, казалось бы, ничего нового и не придумаешь.

А вот придумали! Как вам 3-Piece Freedom Top — крыша со съемными секциями над головой водителя и переднего пассажира? Мне, например, такой вариант очень понравился. Скажу больше: как только начался тест, обе эти половинки заняли место в багажном отделении, и автомобиль стал дарить мне наслаждение лучами летнего солнца и приятным ветерком. И наплевать на то, что умыться придется после каждой поездки...

А вот оба «евробампера» очень странные (в США они совершенно другие — компактные и гармоничные). Мало того, что передний имеет излишне выступающие элементы (дань европейским нормам травмобезопасности), крайне отрицательно влияющие на геометрическую проходимость. А сзади... Посмотрите на фотографии: видите этот нелепый «нарост» под европейский номерной знак? Гарантирую, что он обязательно оторвется если не на первом, то на втором или третьем подъеме! Нет, правда, нельзя так на внедорожниках делать — номер установлен ниже основной балки бампера, собственно, на всю высоту номера! А теперь внимание:

поскольку этот пластиковый «ковш» составляет одно целое с бампером, то его обламывание будет сопровождаться не только риском потери государственного регистрационного знака (что само по себе неприятно), но и последующей заменой всей дорогостоящей детали!

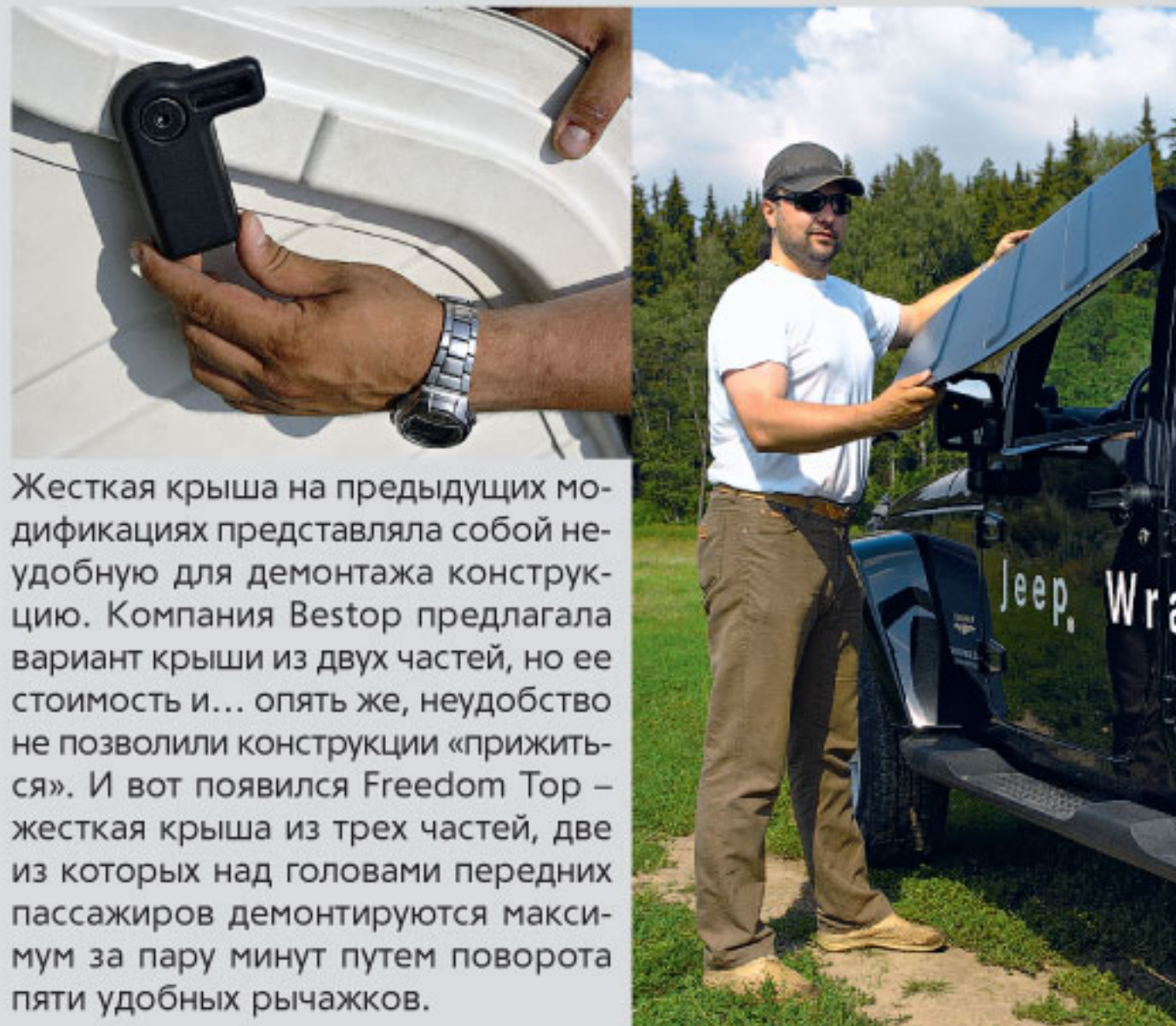
А вот у Hummer H3, напротив, нигде ничего не свисает. Все возможные элементы аккуратно подобраны с тем расчетом, что геометрическая проходимость должна быть видна невооруженным глазом. Действительно, автомобиль сразу произвел на меня самое положительное впечатление. Как бы это сказать поточнее... На языке вертится что-то вроде «внедорожно-гармони-

чен». На образ работают и низкие окна, создающие впечатление агрессивной мощи.

Так вот, при взгляде на этот автомобиль невольно складывается ощущение, что в ходе попыток сохранить стиль огромного Hummer H2 в малых формах платформы GMT 355 (взята от пикапа Colorado) дизайнеры GM слег-



А вот рассказ о Hummer H3, пожалуй, нужно начать с фотографии шильдика «Сделано в России».



Жесткая крыша на предыдущих модификациях представляла собой неудобную для демонтажа конструкцию. Компания Bestop предлагала вариант крыши из двух частей, но ее стоимость и... опять же, неудобство не позволили конструкции «прижиться». И вот появился Freedom Top — жесткая крыша из трех частей, две из которых над головами передних пассажиров демонтируются максимум за пару минут путем поворота пяти удобных рычажков.



А это... «саундбар». Владельцы всех предыдущих моделей Wrangler должны были докупать этот «девайс» отдельно, а теперь он входит в стандартное оснащение.



Пороги на Wrangler Unlimited Sahara не вполне силовые, но расположены достаточно высоко.



В комплектации Sahara предлагаются 18-дюймовые диски. Смущает разве что последующий поиск резины размерности 255/70R18...

ка перегнули палку. В результате сильно торчащие наружу колесные арки вместо того, чтобы визуально увеличить автомобиль, создают ощущение приделанных к кузову «куриных окорочков». Можно было бы решить вопрос и полегантнее, тем более что эти «окорочка» очень активно собирают грязь, летящую из-под переднего колеса. Вы думаете, дороги солнечным летним днем на самом деле чистые? Hummer H3 легко докажет вам обратное, стоит лишь обратить внимание, с какой скоростью фронтальная плоскость задних расширителей покрывается пыльным налетом. Но это мелочи.

Зато, если не смотреть на задние арки, образ вышел очень «мужской». Хромированная решетка радиатора и свисающие с бамперов шаклы чудовищного размера (кулак пролезает легко) чего стоят. Не вяжутся с общей картиной буйства тестостерона только тщедушные пороги... А еще, дабы не перепутать этот самый маленький в семействе автомобиль, например, с... Daewoo Matiz, на нем нанесено тринадцать (вы только вдумайтесь: тринадцать!) надписей «Hummer»



Четыре надписи на четырех пластиковых кронштейнах рейлингов багажника.



И снова четыре... Столько надписей на колесных дисках (соответствует числу колес).

и три шильдика «H3». Безумие какое-то... Я, честное слово, не юродствую: выделить этот автомобиль в потоке и однозначно идентифицировать его как представителя внедорожной линейки GM я смогу и без такого сумасбродного количества подсказок.

«Спартанец» против «буржуа»

А теперь обратим свои взгляды во внутреннее пространство тестируемых автомобилей. Как водится, начнем с Jeep... Я уже упоминал, Wrangler просто обязан быть скорее «спартанцем». И действительно, это умоглядное предположение подтвердилось сразу же после размещения в водительском кресле. Сиденье узкое, а боковая поддержка подушки начинается «слишком рано». Возникает вопрос: может, это мои геометрические параметры нестандартны? Да нет... Тем более, это первый автомобиль, где мне не понравилась именно подушка сиденья. Разве это остановит настоящего приверженца марки? Честно говоря, некоторых остановит, но не меня. Тем более что в остальном полная гармония и радость. Особенно «понравилась» мне кнопка управления стеклоподъемниками...



Hummer H3 создан даже не по мотивам Hummer, а в стилистическом родстве с H2. Для придания автомобилю «солидности» кузов снабжен монументальными расширителями арок, а узкие проемы окон призваны добавлять сходства с военной техникой. А чтобы максимально упростить идентификацию, машина снабжена некоторым количеством напоминаний.



Впереди, в отличие от H2, у H3 название перенесено с решетки радиатора на бампер.



А вот на рулевом колесе Hummer писать почему-то не стали. Ограничились моделью.



Под капотом «заветное» слово отформовано на пластиковом кожухе аккумулятора.

Во-первых, находятся они на центральной консоли, во-вторых, так «замаскированы», что на их поиск ушло минут десять, в-третьих, ими ужасно неудобно пользоваться, а в-четвертых, я устал показывать их пассажирам. Ах, ну да, я же сам сказал: «Все должно быть по-спартански». Но не до такой же степени!

Дабы не перепутать H3 ну, например, с... Daewoo Matiz, на нем тринадцать раз написано магическое слово Hummer!



Крышка горловины бензобака закреплена из рук вон плохо. Но зато здесь мы нашли еще одну надпись...



Шильдики на передних и пятой дверях – самые скромные из напоминаний, встреченных нами на кузове автомобиля.



Как же без этого... На запасном колесе мы прочитали название машины еще раз.



Порог багажного отсека. А на нем... Надпись Hummer!

Вид сзади у Hummer H3 менее брутalen. Откровенно говоря, с этого ракурса он выглядит как обычный внедорожник без каких-либо серьезных реверансов в сторону H1 или H2.

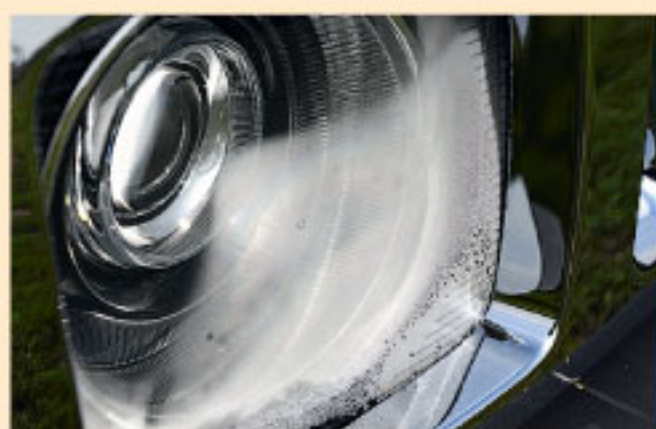




Эти оранжевые фонарики над лобовым стеклом – не что иное, как Command Lights – световая индикация автомобиля в колонне. Истинный смысл их давно канул в Лету, но выглядит «круто».



Оптика Hummer H3 существует в нескольких вариантах. К нам на тест попала машина с линзами и ксеноновыми лампами...



...Одно плохо – после посещения мойки фары головного света постоянно запотевали.



Для тех, кто, как и я, попался на удочку, сообщаю: это не шноркель, а просто декоративный элемент из пластмассы.



Мы тут все про надписи да про надписи, а вот их живое воплощение. Разве это зеркало не похоже на самый настоящий Hummer (англ. – молот)?



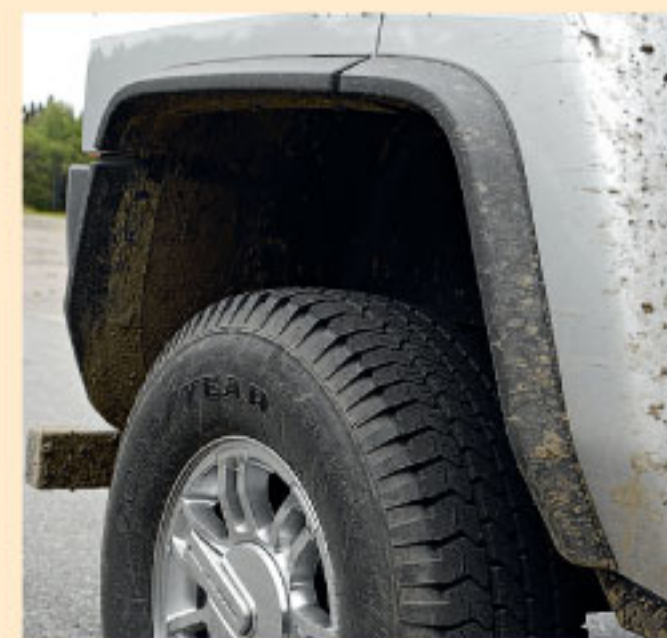
Дверные ручки Hummer H3 чем-то напомнили мне... холодильники конца 80-х.



Такое ощущение, что эти шаклы предназначены для вытаскивания 20-тонных самосвалов. А вот наличие стандартного «гнезда» для крепления буксирного устройства действительно порадовало – в него можно установить быстро монтируемую площадку под лебедку.



ПОЛИГОН ОДНОКЛАССНИКИ



Крылья разных модификаций H3 могут быть как оборудованы (вверху), так и не оборудованы (внизу) расширителями. Но и в том и в другом случае эффект одинаков – задние арки собирают всю грязь с дороги.



Ладно, едем дальше. Вернее, не едем, а стоим (точнее, сидим на месте и анализируем)... Приборная панель удобна и легко читается, ручки КПП и РК на своем месте, руль приятен на ощупь и нужного сечения, подрулевые переключатели просты и логичны в использовании, а пластик хоть и откровенно дешев, но практичен. Очень понравились и удобством, и формой круглые воздухопроводы климатической системы оригинальной конструкции (они напомнили мне аналогичные решения Alfa Romeo конца 90-х). Так, чему бы еще порадоваться? Давайте-ка снимем кусочек крыши. Снимать и ставить элементы Freedom Top не просто легко, а очень легко: отодвигаем пять крупных задвижек, и у вас в руках два куска пластика, которые можно положить в багажник. Но самое глав-

ное, что в результате этих малообременительных операций над вашей головой появляется небо. Одна беда: в багажнике тестового автомобиля оказался полный комплект мягкого верха. И именно это обстоятельство не позволило использовать огромный (впервые в истории Wrangler) грузовой отсек по прямому назначению. Впрочем, я сильно сомневаюсь, что кто-то будет ездить, имея «на борту» две крыши сразу (такая возможность есть), а по-сему к реальности наша ситуация имеет мало отношения. В данном же случае нам остается просто констатировать факт: багажник большой, доступ в него удобен, спинки и подушки сидений складываются, и если бы не торчащий посередине Soft Top, это был бы просто грузовой рай. Особенно по сравнению с «короткой» модификацией...

А теперь давайте переберемся в салон H3. И в первую же секунду становится ясно, что в Hummer царит совершенно другая идеология. При всей его брутальности очевидно, что комфорт здесь поставлен во главу угла. Все элементы выполнены из довольно качественных материалов, но две вещи откровенно не радуют глаз. Отсутствие монитора мультимедиацентра, что в автомобилях такой ценовой категории уже давно взято за правило, и светлый кант на темных кожаных сиденьях, визуально удешевляющий интерьер. Но при этом сами по себе сиденья комфортны и имеют вполне адекватную боковую поддержку. А вот усевшись на водительское кресло, придется сначала разобраться «что к чему», и только после начинать движение. Нет, ничего страшного там нет, просто единственный

подрулевой переключатель (традиция для автомобилей американского GM) изрядно перегружен функциями. Разобрались?

Теперь суем руку в узкий проем между дверью и сиденьем и начинаем на ощупь разбираться с алгоритмом регулировки кресла. Разобрались... Но вот в чем проблема: отрегулировать его так, как хочется, удастся далеко не каждому. Например, водителю ростом выше 185 см будет не очень комфортно, во-первых, по причине отсутствия продольной регулировки рулевой колонки, а во-вторых, из-за низких и узких окон. Получается глупая ситуация: чтобы сесть удобно, нужно приподнять сиденье повыше, но в этом случае видно только капот и кусочек дороги перед ним. Опускаем ниже – обзорность улучшается, но посадка становится неудобной.



Панели приборов последних моделей Jeep хороши. Информативность достойна похвалы, а скромное оформление не лишено стиля.



Расположение органов управления «климатом» и магнитолы радует, а вот запрятанные «на третий ярус» кнопки дополнительных функций и гнезд «прикуривателя»... Да и алгоритм работы стеклоподъемников неочевиден и требует отдельного изучения инструкции.



При наличии «двух крыш» багажное отделение Wrangler невелико... Но если выбирать либо мягкий, либо жесткий верх, то при сложенном втором ряде сидений появляется возможность использовать все 2322 дм³ объема.



Салон Wrangler изменился не сильно, но при этом буквально каждая деталь оказалась обновлена и доработана. Комфорта прибавилось, но не настолько, чтобы при осмотре не вспомнить слово «спартанский».



Сиденья обладают стандартной способностью складываться (60:40), но есть и особенность. Подголовники второго ряда не требуют демонтажа при складывании спинки – они автоматически отгибаются назад.



Дефлекторы климатической системы выполнены по интересной схеме. Они могут поворачиваться в двух плоскостях и удобны при выборе направлений потоков.



Внутренние дверные ручки получились странные, но стильные. Кстати, большая круглая клавиша – это фиксатор замков.



Посадку в Wrangler назвать комфортной можно с очень большой натяжкой, несмотря на достаточные диапазоны регулировок. Расположиться же на заднем ряду в варианте «сам за собой» я смог, но лишь в расчете на кратковременную поездку.



Селекторы АКПП и РК не блещут дизайнерскими изысками. С другой стороны, две «кочерги», торчащие из пола, – свидетельство простоты и... отсутствия электроприводов.



Салон Hummer H3 совсем иной. Здесь «спартанство» даже и не вспоминается. Перед нами типичный американский SUV со всеми вытекающими в виде полного комплекта электроприводов, широких валяжных сидений, напичканной кнопками центральной консоли. И всем остальным, чего и не перечислить.



На центральной консоли Hummer я не обнаружил монитора. Да и рычаг АКПП оказался обычным, а не футуристично-космическим, как у старшего H2.



Chevy-style – ручка управления «всем, чем только можно». Перегружена функциями и хлипкая на ощупь. Но, как показывает практика, после небольшого привыкания пользоваться ей вполне удобно.



Управление системами полного привода возложено вот на эти кнопки. Удобно, но надежность электроприводов уступает механическому рычагу Wrangler.



На солнцезащитном козырьке H3 мы нашли клавиши программируемого пульта управления гаражными воротами. Приятная мелочь для жителей пригородов.



Посадка на водительское кресло в Hummer не вызвала у меня проблем, за исключением того, что я почти ничего не видел в узкие стекла. Получить достаточную обзорность мне удалось только при посадке, назвать которую удобной язык не повернется. В общем, на рослого водителя эта машина не рассчитана. Так же, как и на рослых пассажиров – для того, чтобы было куда девать колени, со спинок передних сидений пришлось демонтировать вещевую сетку.

ПОЛИГОН ОДНОКЛАССНИКИ



Панель приборов приятна глазу и информативна, но экран не балует разнообразием информации.



Управление головным светом и «противотуманками» вынесено на отдельный пульт с непростым алгоритмом.



От деления сидений 60:40 производителям уже никуда не деться. Покупатель привык. Но, сложив спинки, ровного пола получить не удалось.



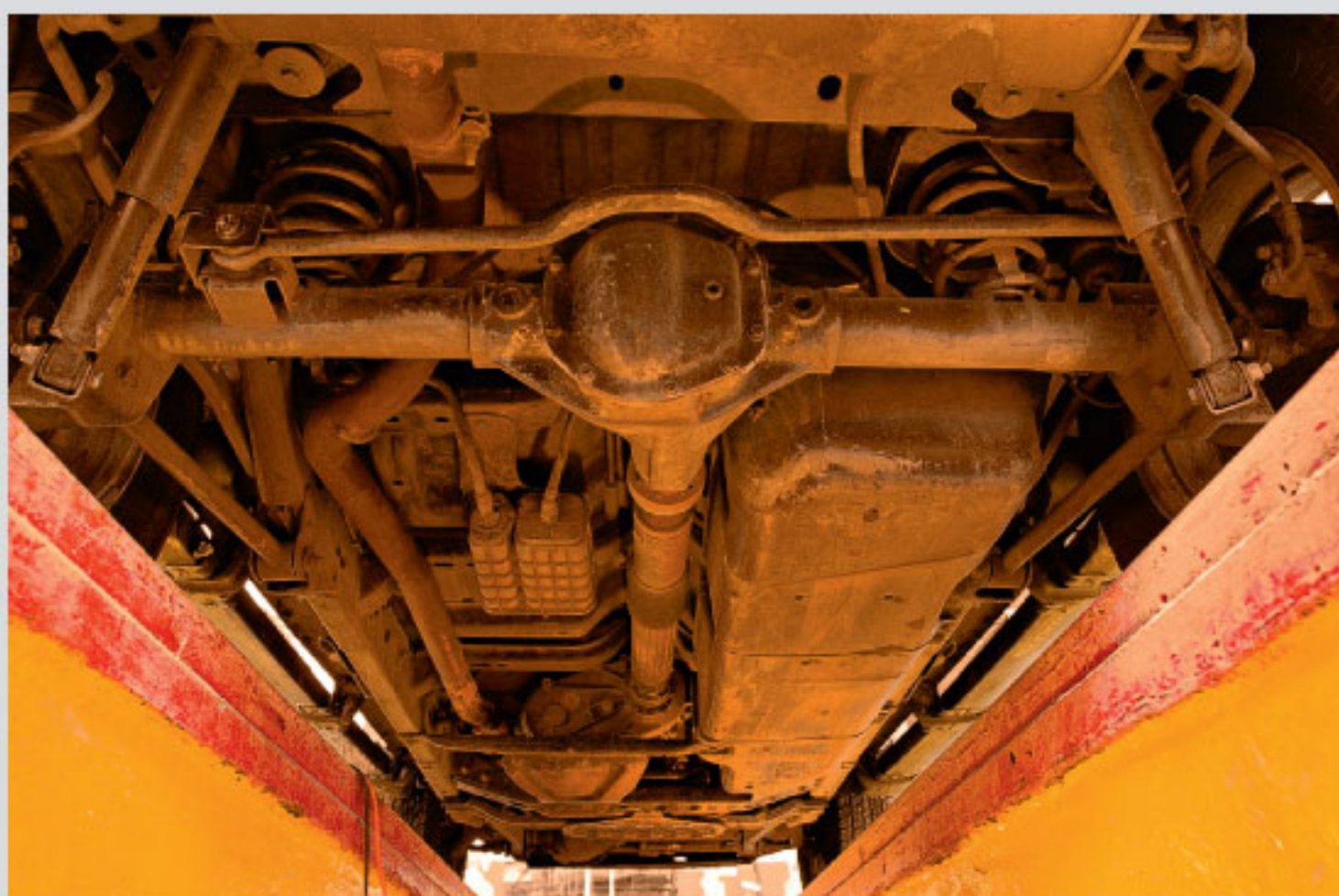
В толще пятой двери под пластиковой крышкой скрываются домкрат и все необходимое для замены колес.



Багажный отсек оборудован в «базе» защитно-крепежной сеткой.



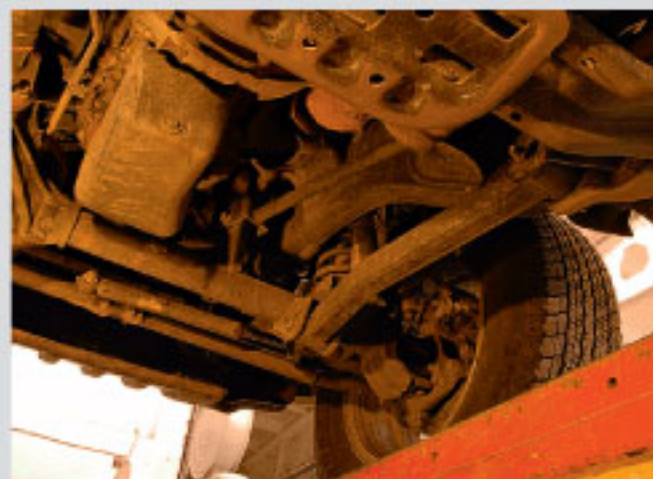
Основным внедорожным «оружием» Wrangler можно считать неразрезной передний мост. Передняя защита сделана из пластика и почти ни от чего не защищает, но расположение узлов и агрегатов успокаивает. Жертвой бездорожья может пасть разве что плохо прикрытая рулевая тяга.



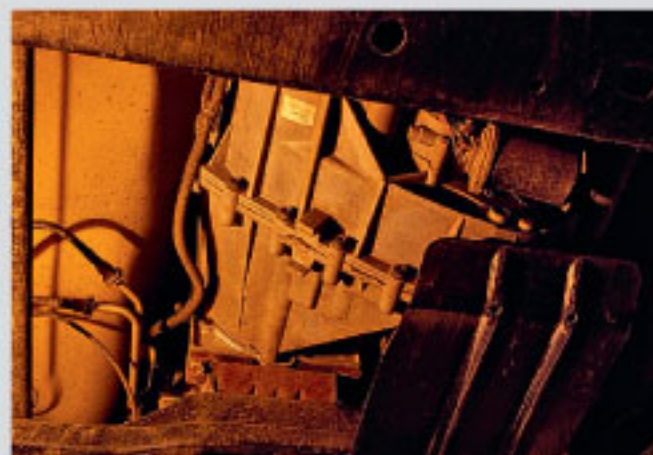
Сзади у Wrangler Unlimited в качестве стандартного оснащения установлен мост Dana 44 нового поколения с увеличенным корпусом редуктора и усиленными полуосями. Передаточные числа главных передач можно выбрать: «скоростное» 3,21:1 и «внедорожное» 3,73:1 (4,10:1 для Rubicon).



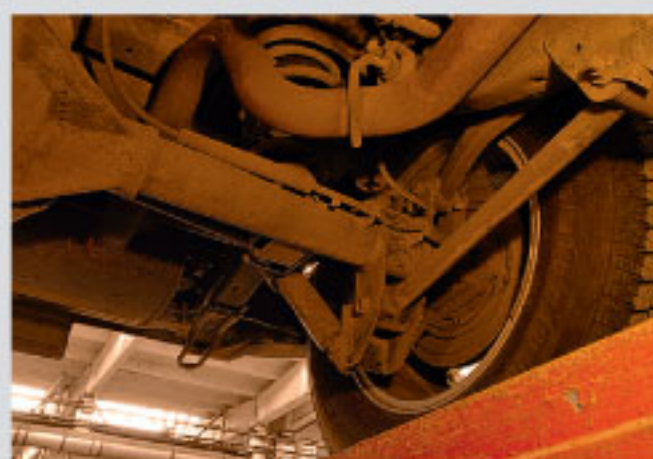
Под капотом Jeep установлен 199-сильный OHV 3.8 V6 EGH 231 (в США 202 л.с.). Его относительно небольшая мощность компенсируется хорошим моментом в нижнем диапазоне оборотов. Интересно решен забор воздуха (фото слева). Корпус воздушного фильтра имеет вполне функциональный водоотделитель.



Классическая для уже многих поколений и моделей Jeep подвеска на четырех продольных рычагах у JK основательно доработана в сторону управляемости.



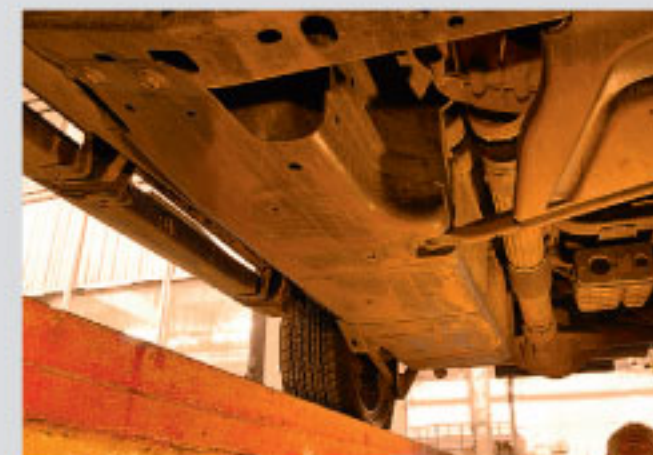
Part-Time раздаточная коробка NV241 GIJ на самом деле лишь развитие Shift-On-The Fly NV231. «Раздатки», знакомой уже не одному поколению «джиперов».



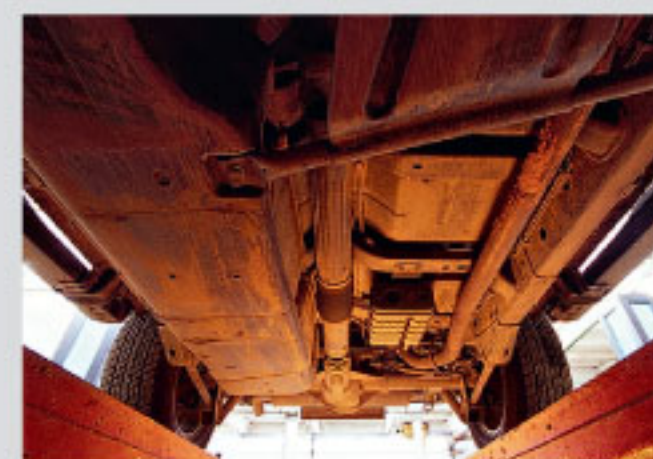
У военной модификации J-8 сзади стоят рессоры, а для гражданского варианта использована та же схема, что и спереди, – четыре рычага и тяга Панара.



«Плита» на поперечине крепления РК – это та самая точка, которой машина очень «любит» укладываться на перегибах рельефа.



Столь серьезная защита огромного бензобака при такой «любви» автомобиля к касанию грунта днищем не выглядит лишней.



На переднем плане видна диагонально расположенная распорка, призванная убрать паразитные вибрации, возникающие на стальном листе защиты бензобака.

«Простота» против «СЛОЖНОСТИ»

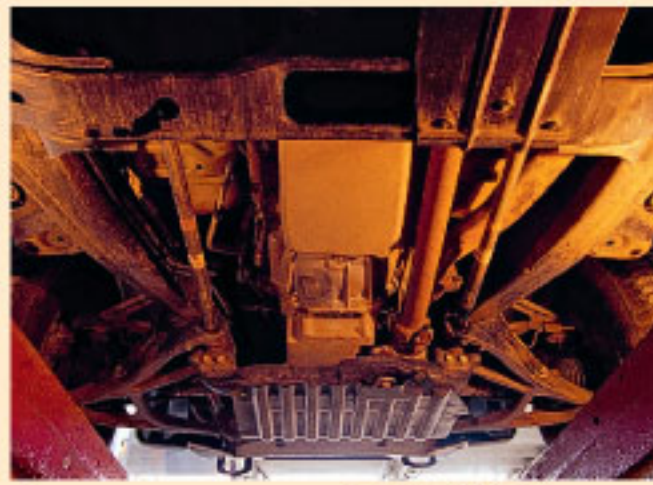
Честное слово, понять, кто из испытуемых прост, а кто сложен, с первого взгляда не получается. Если не знать, «что там внутри», то, разглядывая автомобили из смотровой ямы, можно однозначно сказать: Hummer H3 удивительно прост, Wrangler же невероятно сложен. Посудите сами: многорычажные подвески Jeep выглядят просто каким-то нагромождением. Прямо скажем, не УАЗ. Масса видимых, но упрятанных далеко за раму трубок, проводов, рычажков и приводов создают впечатление сложности. У Hummer же

первое, что бросается в глаза, – это задний мост, прикрученный намертво к рессорам постоянной жесткости типа Hotchkiss, и старая добрая торсионная независимая подвеска спереди. Казалось бы, что может быть проще? Но как только начинаешь копать дальше, выясняется, что у представителя Jeep на рычагах и трубках вся сложность и заканчивается. Ну а простая и известная уже более двадцати лет раздаточная коробка Command Trac с подключаемым полным приводом и вовсе расставляет все по местам.

А вот у Hummer все на порядок современнее. Давайте считать виртуальные баллы. Один из «свежайших» вариантов, Full-Time раздаточная коробка Borg



Схема со странным названием ShortLongArm (короткие-длинные рычаги) – на самом деле обычная торсионная подвеска на параллельных поперечных рычагах.



Автоматическая КПП 4L60E, изначально устанавливаемая за большеобъемными V8, в сочетании с 5-цилиндровым двигателем обладает даже избыточной надежностью.



Обратите внимание: при размещении двигателя конструкторам пришлось сплющить приемную трубу, дабы она не билась об элементы подвески.



Тепловой щиток на стартере... Странно, проблему с перегревом стартера от выхлопной трубы в Италии решили еще в 60-х годах на автомобилях Fiat 124 (BA3-2101)...



«Распущенные» рессоры НЗ дают хорошую артикуляцию заднего моста, но не позволяют обойтись без стабилизатора поперечной устойчивости. Причем даже при его наличии автомобиль можно субъективно назвать «валким». А сильно выступающие вниз площадки амортизаторов и вовсе портят всю «внедорожную картину».



Днище Hummer H3 практически не имеет выступающих частей. С определенной натяжкой его даже можно назвать плоским. При этом защита двигателя добавляет уверенности в возможностях автомобиля.



С этого ракурса хорошо видно, что платформа Hummer H3 позаимствована у пикапа. Типичные для грузового автомобиля решения «разбавлены» только компоновкой выхлопной системы. Кстати, у пикапа Colorado на месте глушителя располагается запасное колесо.

Warner AWD с электронным управлением, с наличием внутри блокировки межосевого дифференциала – это раз. Передаточное отношение понижающего ряда раздаточной коробки 4,03:1 – это два. Блокируемый дифференциал заднего моста E-Locker производства компании Eaton – это три. Мало? Тогда сравним двигатели. «Лошадиными силами» Jeep Wrangler заведует далеко не самый современный агрегат EGH 231 (его ранние версии уходят корнями в начало 90-х). Этот старый добрый V6, встречавшийся еще на ранних Plymouth Voyager, оборудован одним-единственным распределительным валом и двумя клапанами на цилиндр. Выдавая свои 199 л.с., он

с трудом укладывается в современные экологические нормы. У Hummer же под капотом скрывается совсем другой «типаж». Современный, злой, технологичный и экологичный Vortec 3700 о пяти цилиндрах в ряд даст фору многим. Система газораспределения DOHC, 20 клапанов, и на 45 л.с. больше, чем у оппонента, при меньшем объеме. Вот вам и разница.

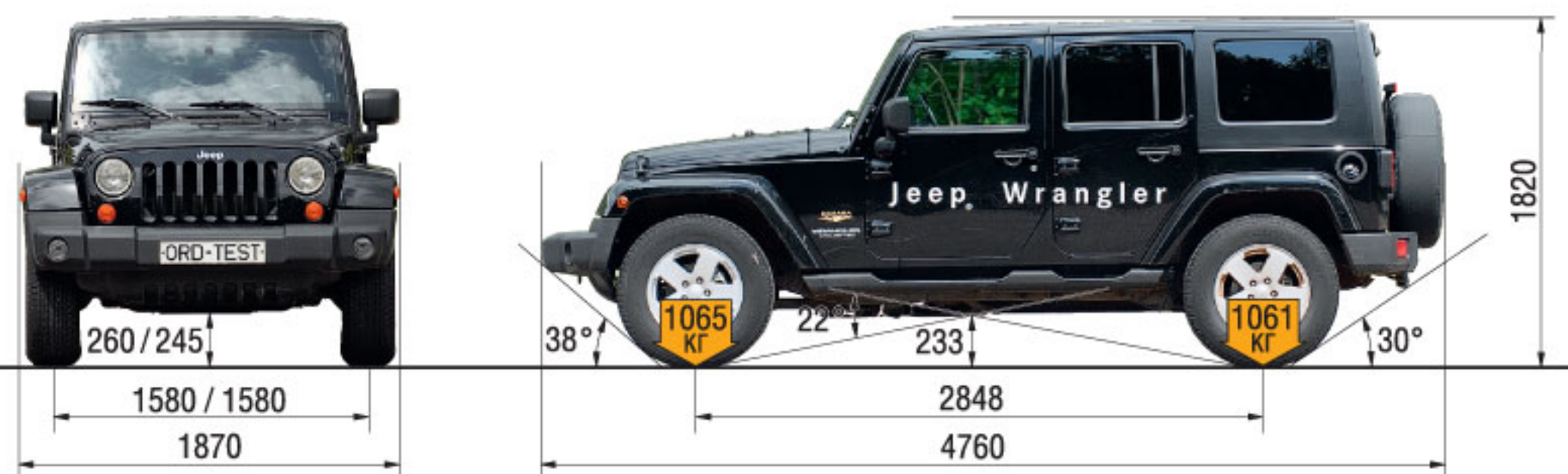
Технический паритет у этих автомобилей только в АКПП. У обоих «коробки» не самые современные. А стало быть, «соревнования» не самой новой АКПП 42RLE у Jeep против еще более «пожившей» Turbo Hydramatic 4L60E у Hummer не получится. Их конструкция практически одинакова.



Vortec 3700 принадлежит к силовым агрегатам «новой волны»: 20 клапанов, два верхних распредвала, 244 л.с. и 315 Нм крутящего момента при объеме в 3,7 л. Правда, его характеристики не лучшим образом подходят большому внедорожнику. Кстати, под капотом Hummer мы можем наблюдать детали буквально со всего света (фото слева). Глобализация...

Габаритные размеры (мм) и развесовка (замеры ORD)

Jeep Wrangler JK Unlimited

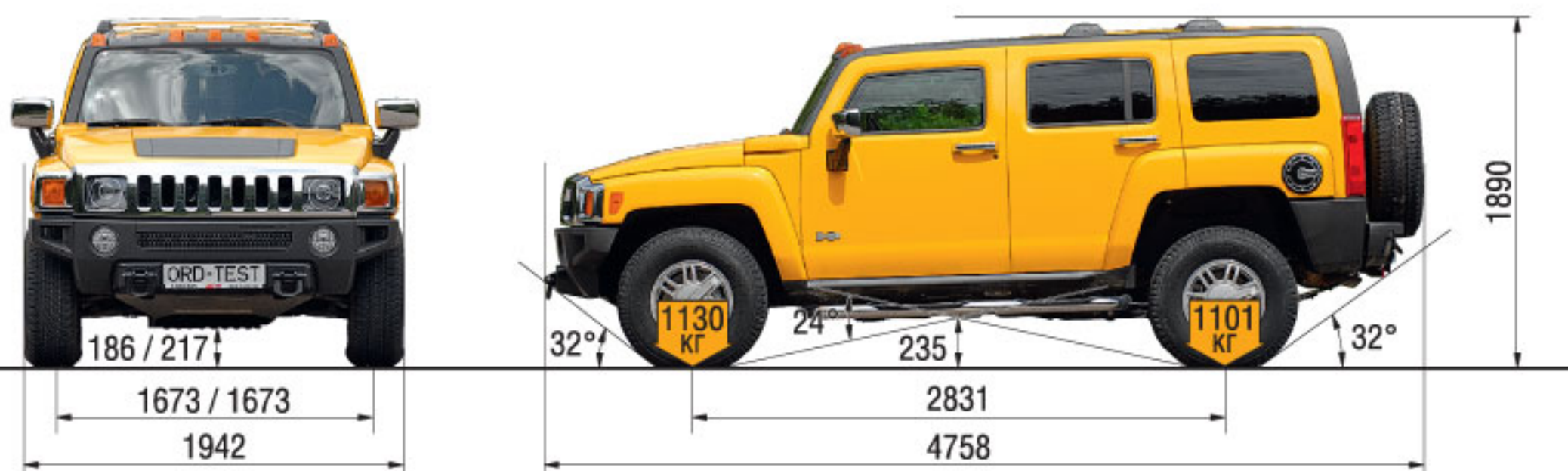


Высота подъема колеса (мм) до наступления диагонального вывешивания (замеры ORD)

Jeep Wrangler JK Unlimited



Hummer H3 Adventure Edition



Hummer H3 Adventure Edition



Разве только настройки разные, но об этом мы поговорим, когда поедем на бездорожье. А пока стоит заметить лишь, что разница во внедорожном потенциале, особенно в части наличия бло-

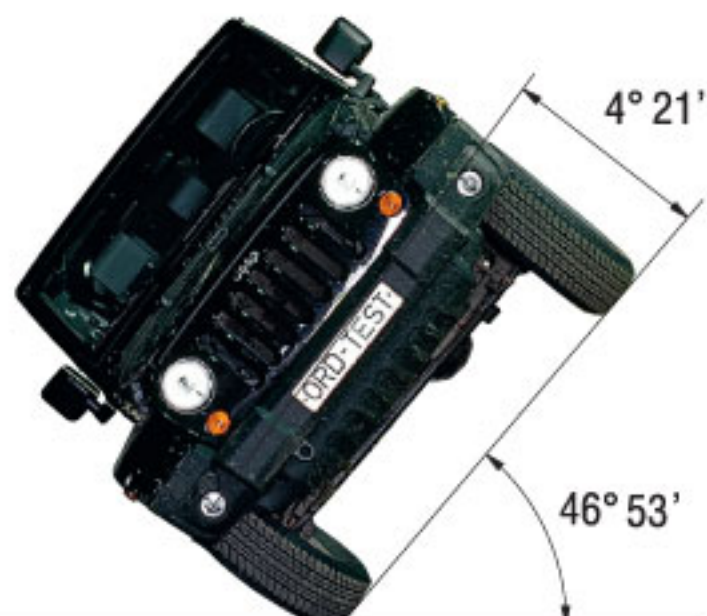
кировок в мостах, в нашем случае обусловлена лишь комплектацией тестируемых автомобилей. В «оправдание» Jeep Wrangler можно сказать, что у внедорожной версии Unlimited Rubicon

в отличие от Sahara оба моста снабжены ничуть не худшими, чем у Hummer, блокировками межколесных дифференциалов, да и понижающая передача тоже 4:1. С другой стороны, в данном

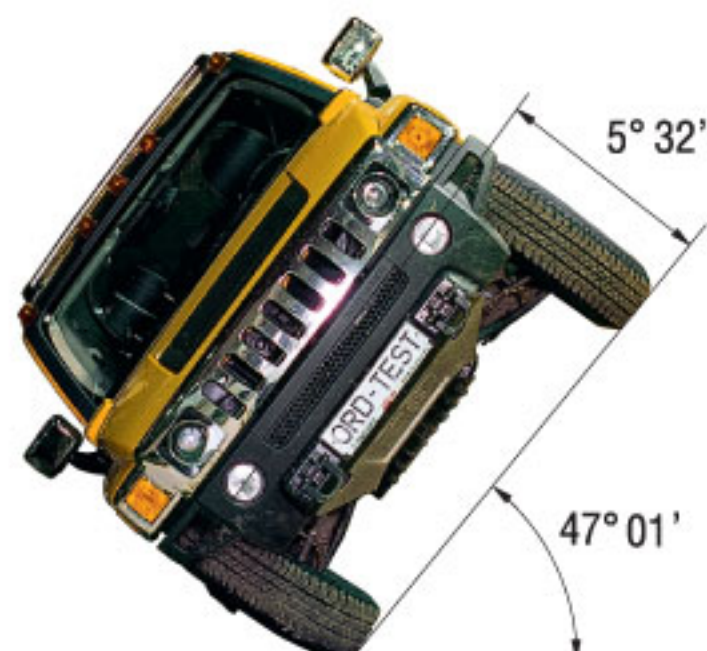
случае это лишь «виртуальная реальность». Нас же интересуют конкретные автомобили с конкретными параметрами, которые мы и собираемся оценить на стендах Дмитровского полигона.

Углы опрокидывания (замеры ORD)

Jeep Wrangler JK Unlimited



Hummer H3 Adventure Edition



Технические характеристики (данные производителя)

	Jeep Wrangler JK Unlimited Sahara	Hummer H3 Adventure Edition
Тип кузова	4-дверный кабрио-универсал	5-дверный универсал
Количество посадочных мест	5	5
Двигатель: модель, тип	Trenton EGH 231, бензиновый OHV 12V V6	Vortec 3700 LLR, бензиновый DOHC 20V L5
Двигатель: объем, л	3,8	3,7
Максимальная мощность, л.с.@ об/мин	199@5000	244@5600
Крутящий момент, Нм@ об/мин	315@4000	328@4600
Трансмиссия	4-ступенчатая АКПП 42RLE	4-ступенчатая АКПП 4L60E
Раздаточная коробка	New Venture 241 Command Trac Gen II	BorgWarner AWD
Понижающий ряд РК	2,72:1	4,03:1
Тип полного привода	Подключаемый полный	Постоянный полный с блокировкой межосевого дифференциала
Межколесные блокировки	Отсутствуют	Электрическая 100% Eaton E-Locker
Подвеска передняя	Зависимая пружинная, 4 продольных рычага и тяга Панара	Независимая торсионная, типа SLA (ShortLongArm)
Подвеска задняя	Зависимая пружинная, 4 продольных рычага и тяга Панара	Зависимая рессорная
Радиус разворота, м	6,25	5,65
Разгон до 100 км/ч, с	11,2	10,1
Максимальная скорость, км/ч	174*	182 (ограничена)*
Заявленный расход топлива - город/трасса, л на 100 км	16,4/8,8	14,7/11,8
Объем топливного бака, л	72	87
Максимальный запас хода, км	820	750
Цена, USD	55 500	66 500

* Замеры ORD



Hummer исполнил упражнение «переставка» практически на «отлично». Система стабилизации обрабатывала только вторую фазу (препятствовала заносу), но этого было достаточно для контроля автомобиля. Причем отключение системы оказалось «честным», и попытка движения с незадействованной электроникой закончилась эффектным заносом. Впрочем, в обоих случаях скорость выполнения «переставки» не превысила 70 км/ч.



«2126» против «2231»

Цифры, вынесенные в название главы, – не что иное, как масса тестируемых автомобилей в ки-

лограммах. Первые относятся к Wrangler, вторые – к Hummer. Да, я тоже слегка удивился. Оно и понятно: разницы всего в 100 кг не ожидал никто из нашей тестовой группы. Изначальные пред-

положения витали где-то в районе килограммов 300–400 в пользу визуально гораздо более тяжелого НЗ. Конечно, свою лепту внесли и установленные в Wrangler обе крыши сразу, но «моток тряп-

ки и несколько трубочек» софтопа явно «не тянут» на оправдание. Хорошо, примем как должное, отдохнем десять минут и успокоимся. Ведь впереди одно из самых важных испытаний:

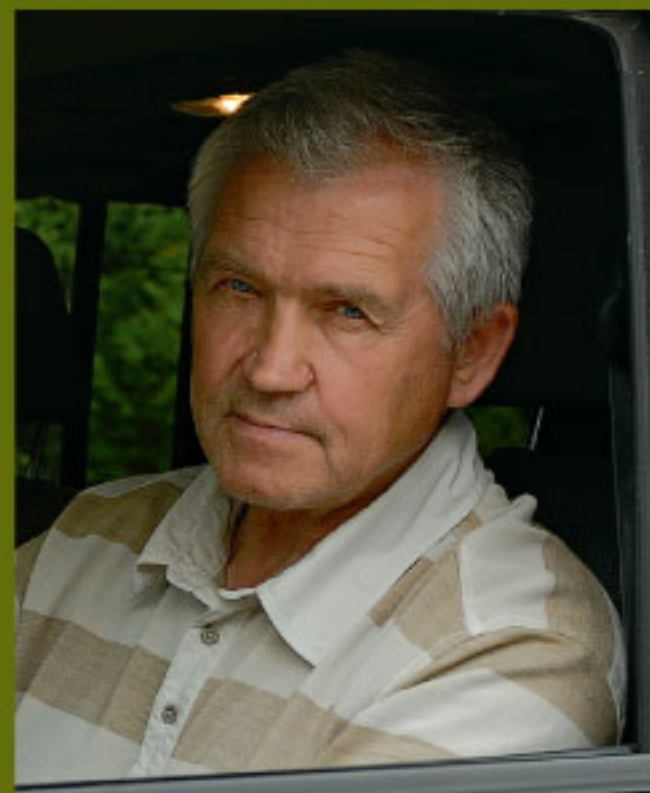


Wrangler в любом положении кнопки ESP (система, похоже, лишь «делала вид», что отключалась) демонстрировал максимально безопасное поведение. Торможение в первой фазе и аккуратный и медленный вход в ворота во второй, причем все это на 2 км/ч быстрее оппонента.



артикуляция. И пока подъемная платформа сжимает подвески автомобилей, есть время порассуждать и о разнице в размерах. И так, длина... одинаковая.

ТЬФУ... Не хочу больше сравнивать, чепуха какая-то получается. Ведь по остальным параметрам Wrangler меньше! Где же сосредоточена основная масса автомобиля? Неужели это толщина рамы и передний мост? Ладно, хватит предположений, тем более величины ходов подвески уже измерены и разница составляет... Все, я сейчас с ума сойду: всего-навсего 20 миллиметров в пользу Jeep! И это при том, что у Wrangler «работают» оба моста, а у H3 за артикуляцию по большому счету отвечает только задняя подвеска. Не сравнение, а сплошные сюрпризы. Давайте, что ли, клиренс измерим. Уж здесь-то наверняка набегит различий... И действительно, минимальный дорожный просвет Hummer составил 186 мм под передней балкой, а Wrangler с честью вышел из испытания победителем с результатом 233 мм. А вот по углам въезда и съезда снова практически равенство. Jeep лучше «въезжает», а Hummer лучше «съезжает». Невероятно, но факт. Скорее всего, более длинная база Jeep влияет на углы



Евгений СПЕРАНСКИЙ

Драйв-эксперт журнала ORD

На «переставке» Wrangler быстрее

Прежде всего следует отметить очень хорошую характеристику рулевого управления Hummer H3. Такая настройка позволяет достаточно точно работать в критических режимах. В нашем случае в условиях теста «переставка» мне очень понравился в меру тяжелый, но информативный руль. Мы получили на всех режимах скорость, близкую к 70 км/ч (и при включенной и при выключенной системе стабилизации). Разница в том, что при отключении системы водитель должен обладать навыками по отслеживанию курсового угла,

что позволит вовремя восстановить чувствительность автомобиля к управлению. С работающей системой требования к водителю уже снижаются до минимальных. Высокий профиль шин не влияет так сильно, как мог бы. Просто ощущается некоторая мягкость в движении массы автомобиля. Присутствует плавность в реакциях, хотя они и остаются очень четкими и прогнозируемыми. Колебания машины мягкие, опять-таки за счет деформации шин, тем не менее автомобиль при правильном управлении хорошо сохраняет траекторию во всех фазах упражнения.

Поведение Wrangler заметно отличается. У него очень высока эффективность работы системы стабилизации, которая проявляется уже в первой фазе по уводам шин передней оси. То есть практически любая реакция, которая находится за пределами нормальной работы водителя, мгновенно отслеживается системой, и происходит эффективное торможение с правильным распределением усилий по разным колесам. В переходном режиме между первой и второй фазами машина оттормаживается еще сильнее. Как результат – работать на восстановление курсовой и траекторной устойчивости вообще не надо. При отключенной же системе отличий почти нет: эффективность ее работы все равно очень высока. В итоге как с выключенной, так и со включенной системой стабилизации скорость прохождения «переставки» для автомобиля на зависимой подвеске оказалась довольно высокой: 71–72 км/ч. Причем рост скорости был ограничен лишь увеличением увода шин передней оси, что дает запаздывание реакции на работу руля, и машина только из-за этого не успевает въехать в коридор.

положительно, а вот задний бампер с его «плашкой» под регистрационный знак портит всю картину. Ладно, пусть это останется на совести разработчиков. Нам же сейчас предстоит «опрокинуть» автомобили. Заезжаем

на платформу... Крепим... Опрокидываем... Вы не поверите, и здесь одинаково! 47 градусов, и почти ни шагу в сторону. Но мы-то с вами знаем, что результат последнего теста закладывает основы понимания управляемости,

а вот она (управляемость) окажется такой же равной просто не имеет права.

«Точность» против «эффекта»

Дабы проверить ездовые качества наших испытуемых, мы переместились на спецдороги полигона. И первым на оранжевую дорожку из конусов вышел Hummer. Несколько «пристрелочных» заездов, и Евгений Сперанский начинает набирать скорость. 65 км/ч: треск системы стабилизации нарушает общую картину гармонии только на выходе из второй фазы упражнения, и то лишь на полсекунды, не больше. Но внутри ощущения, надо сказать, уже экстремальные. Крены кузова таковы, что человек с неподготовленным вестибулярным аппаратом уже десять раз испугается. Но машина при этом все еще остается стабильной. Ско-



Движение по «горной дороге» Дмитровского полигона выявило интересную особенность: Wrangler, со всем своим стремлением к безопасности, управлялся заметно лучше, но при этом старался максимально сбросить скорость в поворотах. Да и трекшн-контроль не позволял разогнаться, используя всю мощность двигателя. Результат прогнозируем: в этом упражнении Hummer оказался существенно быстрее.

фото: Алексей ВАСИЛЬЕВ



Параллельный старт не принес никаких откровений. Первый прыжок длиной 2–3 метра лучше удавался Jeep, но уже через секунду Hummer уезжал от него, не оставляя ни единого шанса на реабилитацию. Оно и понятно: разница почти в 50 л.с. в пользу «желтого».

рость 68 км/ч: начинается процесс активного заноса на входе во вторые ворота. Крены совсем уже за предельные. Скорость 70 км/ч: система стабилизации уже не в состоянии удерживать машину от потери курсовой устойчивости, но опытный пилот все еще контролирует автомобиль. И только при 71 км/ч конусы внешней дорожки дружно отправляются в полет. Ситуация повторилась и при отключенной системе с той разницей, что действия по стабилизации совершала уже не электроника, а водитель. Из чего можно сделать вывод: Евгений Сперанский по производительности в деле стабилизации автомобиля примерно равен электронной системе StabiliTrac. Это, конечно же, шутка, но доля правды в ней есть.

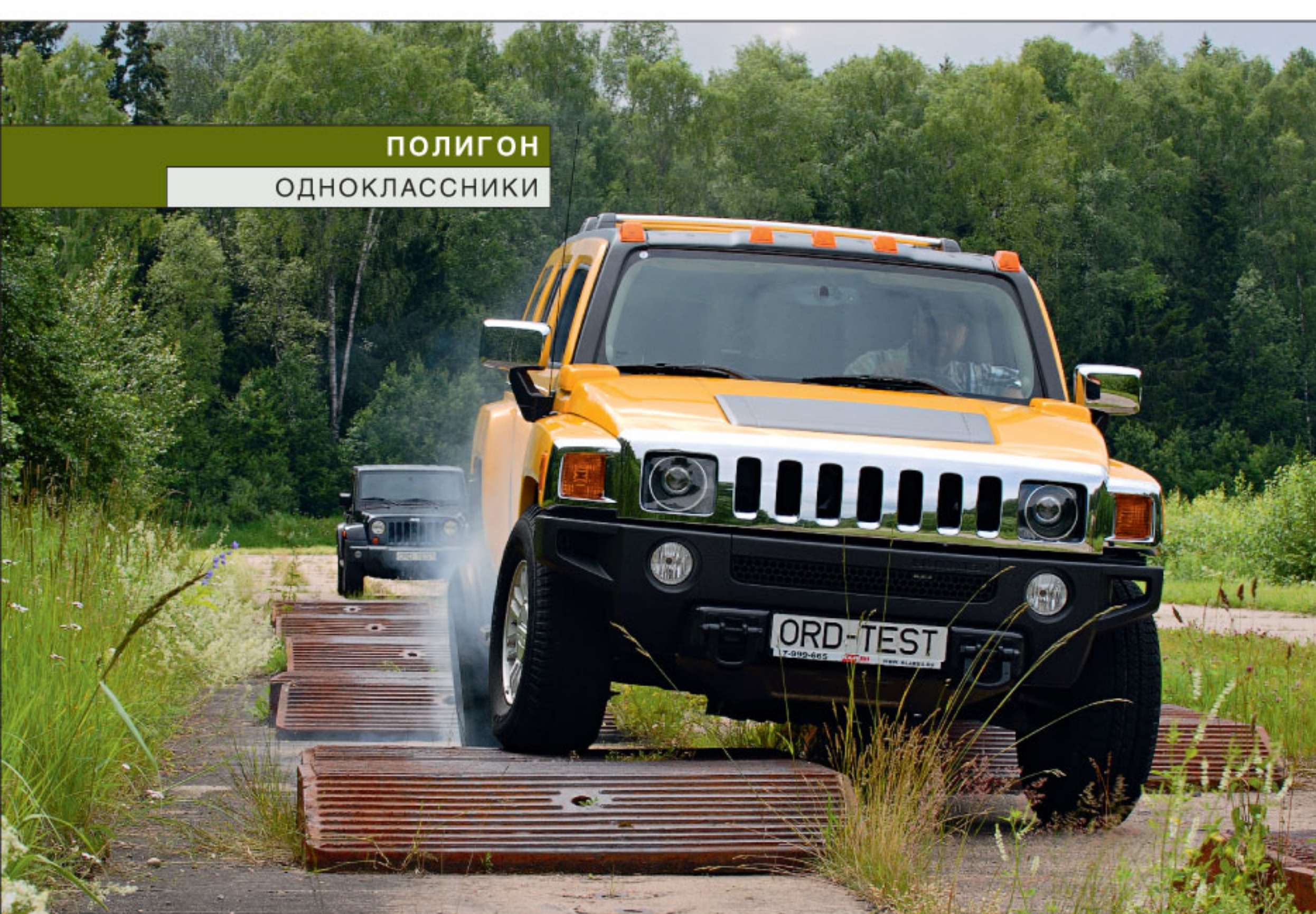
Повторяем то же самое с Wrangler и видим совершенно иную картину. Во-первых, машина практически не кренится вплоть до

максимальных 72 км/ч выполнения упражнения. Во-вторых, система работает совершенно по-другому. То есть гораздо более безопасно и просто для понимания водителем. Таким образом автомобиль демонстрирует явное первенство по параметру «высокая степень дуракоустойчивости». Вместо заноса во второй фазе, когда автомобиль уже нужно откровенно «ловить», система начинает действовать уже в самом начале, практически при первом же повороте руля. Отслеживая снос передней оси, Wrangler настолько сильно и аккуратно от тормаживается, что вторая фаза упражнения выглядит уже просто как процесс парковки у супермаркета. Снижение скорости на 10–15 км/ч (примерно до 55–60 км/ч) за время «переставки» выводит Jeep в режим, когда коэффициент сцепления шин максимален, а риск как



Проезд по булыжнику дал странные результаты. Wrangler скакал и трясся на неровностях, но от прямолинейной траектории «не отказывался». Hummer же, напротив, был мягок, комфортен, но гораздо раньше начал проявлять самостоятельность, то и дело съезжая с прямой линии.





Знакопеременные препятствия для этих автомобилей препятствиями не стали. На понижающем ряду вообще не было вопросов, а на «повышенной» шины лишь иногда скользили по металлу. Вопрос решался простым «попробовать еще раз». А в случае с Hummer можно было заблокировать

скольжения, так и опрокидывания сведен к нулевому. Это скучно и совершенно не эффектно, но максимально безопасно. То есть машина, даром что заднеприводная, пресекает любые попытки «похулиганить». Что, в общем-то, и правильно. Wrangler – это серьезный инструмент, а не

предмет для баловства. Хотя Hummer вроде бы тоже не игрушка, тем более что в параллельном скоростном заезде он победил Jeep, что называется, в одни ворота, позволив оппоненту лишь на старте менее чем на одну секунду «выпрыгнуть» вперед на полкорпуса...



встает на свои места. То есть скорость растет, а Jeep потихоньку перестает громыхать и успокаивается. В результате получается, что наиболее комфортная скорость в данном случае – примерно 70 км/ч. Hummer же к этому моменту начинает так упорно шлепать шинами по покрытию (на звукоизоляции арок, честное слово, так сильно экономить грешно), что наблюдается практически равная ситуация с небольшим перевесом в пользу Hummer (для ушей он все-таки приятнее).

Ладно, переезжаем на «убойную» трассу. И тут начинают происходить совершенно непонят-



Вот и первая «жертва леса» – декоративный порог на Hummer H3 просто никуда не годится. Один несложный «чирк» по мягкой земляной кочке, и труба... уперлась в колесо. Особенно «порадовал» тот факт, что парой несильных ударов ноги я легко поставил его на место.

«Трясет» против «прыгает»

А теперь выезжаем на булыжную мостовую... У нас в программе два вида булыжника – мелкий и ровный (для оценки шумности) и крупный, неровно уложенный (для оценки траекторной устойчивости на неровном покрытии). Запускаем на камни Wrangler. Перво-наперво обращает на себя внимание некоторое «дыхание» салона Jeep. Что-то где-то похрустывает, потрескивает. Но шум не так велик, каким мог бы быть. В сравнении с Hummer, который демонстрирует значительно более лояльное отношение к ушам водителя, Wrangler, конечно, выглядит откровенной «погремушкой», но с ростом скорости все

новые вещи! Вы только представьте: разгон, плавный шелест асфальта резко сменяется жестким грохотом (это начался разбитый булыжник). Wrangler уверенно набирает скорость. Трясет при этом нещадно, машина скачет, словно норовистый жеребец, желающий скинуть седока. Но руль в руках остается полноценным механизмом управления, а траектория остается прямолинейной вплоть до 70 км/ч.

С Hummer совсем другая история. Вход на булыжник для него – это не сотрясение кузова и не толчки на сиденье, а удары по рулевому колесу! Плавно и мягко отработывая неровности, машина постоянно стремится съехать в сторону, требуя коррекции траектории начиная уже с 50 км/ч,

Стараясь быть максимально объективным, я порою даже «перебарщивал». В результате на самые сложные препятствия Jeep всегда отправлялся первым...



а где-то в районе 65 км/ч удерживать НЗ на узкой полосе становится практически невозможно. Вот это разница... А я-то думал, что прохваты по разбитым грунтовкам для обоих автомобилей изначально подразумеваются как основное времяпрепровождение. Получается, оба и хороши и плохи, каждый по-своему? И как прикажете их теперь сравнивать? А раз никак, значит, пора отправляться на «бездорожье».

«Smart TCS» против «E-Locker»

Знакопеременные препятствия встретили нас распростертыми стальными объятиями, но ездить по ним было довольно скучно.



А вот и «анонсированная ранее» возможность оторвать задний номер вместе с площадкой. Посмотрите: и колея не самая глубокая, и машина уверенно движется, но буквально еще метр – и можно заказывать новый бампер.



Сажусь за руль Wrangler, запускаю двигатель, перевожу селектор РК в положение 4L, а АКПП в D, и машина просто едет, отрабатывая неровности, словно это обычная дорога. Усложняем ситуацию: 2H и D. Все равно движется, даже на холостых оборотах. Правда, не всегда с первого раза забирается на приступок, а после нажатия на педаль газа возникают срыв заднего колеса и эффектный дым горящей резины. Но сброс газа, небольшое откатывание назад, и все опять «ровно». Hummer вообще отказался воспринимать ситуацию как испытание, а сорвать его в букс удалось только насильственным удерживанием тормоза в 4H. Что ж, это уже внушает



С превращением Jeep Wrangler в Jeep Wrangler Unlimited он приобрел и главный недостаток всех длиннобазных автомобилей. Как видите, несмотря на хорошие углы въезда-съезда, шанс «посадки» у него достаточно велик.



фото: Александр ДАВИДЮК

Как мы уже выяснили на стендах, артикуляция подвески Hummer всего на 20 мм меньше, чем аналогичный параметр Jeep. Но то стенды, а вот на реальных препятствиях (я бы сказал, на запредельно реальных) Hummer сохранял способность к движению даже при таком вывешивании. Вот что значит жесткая блокировка заднего межколесного дифференциала.

некоторое внедорожное доверие. Ну что, попробуем в песчаный карьер?

Мощный заднеприводный автомобиль на песке... Газ в пол, руль влево... Wrangler сначала было сопротивлялся, но потом «понял», что от него требуется, и позволил все, что только можно! Скольжение, занос, пробуксовки с летящими вверх фонтанами песка. Hummer был несколько более сдержан, но при отключении ESP тоже позволил слегка «зажечь». Зато при преодолении песчаных препятствий выяснилась одна неприятная особенность Hummer, заявленная производителем как большое преимущество: РК с передаточным отношением демультипликатора 4,03:1 в сочетании с «экологичной» программой управления двигателем и странным алгоритмом работы АКПП оказалась причиной постоянных

«посадок на ровном месте». Там, где требовалось двигаться «внатяг», на поверку ничего не выходило. Мои ощущения изнутри выглядели примерно так: нежно нажимаю на педаль газа, но машина игнорирует «команду». То есть двигатель не раскручива-

ется, а автомобиль не едет. Дожимаю педаль. И вдруг резкий рык из-под капота, скачок стрелки тахометра и жесткий удар в АКПП, срывающий задние колеса в пробуксовку. Все, дальше ни вперед ни назад. Короче говоря, сидим...



Jeep даже из самых сложных ситуаций выезжал, «крепко стоя на ногах». Добиться диагонального вывешивания на рельефе от этой машины очень непросто. А там, где начиналась пробуксовка, тут же вступала в дело электроника.

Wrangler себе таких вольностей не позволял и в аналогичных обстоятельствах действовал не в пример мягче и интеллигентней. Похожая ситуация сложилась и при преодолении скользкого глинистого подъема. Hummer забрался на него только ходом и со всеми блокировками, а Jeep вообще не испытал проблем. Мягко сработала система TCS, своевременно подтормозив колеса, и машина без потери сцепления с грунтом аккуратно вышла на горизонтальную поверхность. Здесь, скорее всего, имеет место некоторый переизбыток момента на колесах Hummer. А он в свою очередь никак не вяжется с далеко не самыми цепкими шинами. У Wrangler же, напротив, все гармонично и спокойно. Особенно порадовал мягкий и покладистый характер двигателя, способного тянуть с самого низа в сочетании с неагрессивной и даже



Добрый десяток проездов по этому броду с одной лишь целью – понять, «что у нас с гидроизоляцией проводки и агрегатов», показал, что... с ней у обоих тестируемых автомобилей все замечательно!

немного «глуповатой» на асфальте, но такой приятной на бездорожье АКПП.

Наглая провокация по штурму скользкого подъема, еще более крутого, чем первый, но с возможностью взять небольшой разгон удалась на обоих автомобилях. При этом на Wrangler пришлось применять специальные приемы вроде выбора нелинейной траектории подъема, а Hummer благодаря задней блокировке смог удерживать траекторию «в лоб».

Что же касается геометрической проходимости, то это камень преткновения для обоих автомобилей. Более того, ее параметры фактически нивелируют все заложенные конструкцией внедорожные преимущества. Например, во время движения по несложной лесной дорожке, после ровного на первый взгляд поворота, у Hummer что-то заскрежетало. Я остановил машину, вышел и не поверил своим глазам! Небольшая земляная кочка, на которую я даже

не обратил внимания как на скользкую – ни будь серьезное препятствие, с легкостью согнула кронштейны левого хромированного порога, и оный благополучно уперся в шину. Я легко (!) отогнул порог назад и продолжил движение, но ощущение незащищенности преследовало меня всю дорогу. Более того: очень скоро стало ясно, что основными точками, цепляющимися в колею, у НЗ являются кронштейны задних амортизаторов и рессоры.

С Wrangler все немного по-другому: порогами он не цеплялся, но с готовностью «укладывался» рамой на любой рельеф, формой отличающийся от плоского. И даже стандартное упражнение «выезд на берег из воды» оказалось ему не по зубам. Снизу машина легко забиралась на склон, но верхний перегиб оказался непреодолимым препятствием. А попытка переехать небольшой отвал у дороги и вовсе закончилась буксирным тросом и помощью жел-



фото: Алексей ВАСИЛЬЕВ



того «оппонента». Вердикт таков: для серьезного бездорожья оба автомобиля требуют основательной работы с тем, что скрыто под имиджем...

«СИМВОЛ» ПРОТИВ «СИМВОЛА»

А теперь давайте немного пофилософствуем... Мне кажется, что типичный потребитель этих автомобилей знает главный секрет: мужчина должен выглядеть мужчиной, а не «унисекс-символом». И соответственно стремление производителей большинства современных автомобилей угодить одновременно потребителям обоих полов встречает откровенное неприятие у всех тех, кто еще помнит, что образ мужчины традиционно складывается из образов воина и покорителя. Так вот, следование стилю, приверженность традициям, создание брутального имиджа и, в конце концов, просто чувство свободы – все это есть в обоих испытанных автомобилях. Но и различия тоже имеются. И прежде всего они в том, насколько громко вы желаете заявить о себе. Хотите прокричать о своей силе и достатке? Тогда ваш выбор – Hummer H3. Этот внедорожник несет на себе клеймо «эффектности» во всем, что он делает: от внешности до ощущений (в том числе и на пассажирском кресле). А что делать, если в силу особенностей

ПОЛИГОН ОДНОКЛАССНИКИ

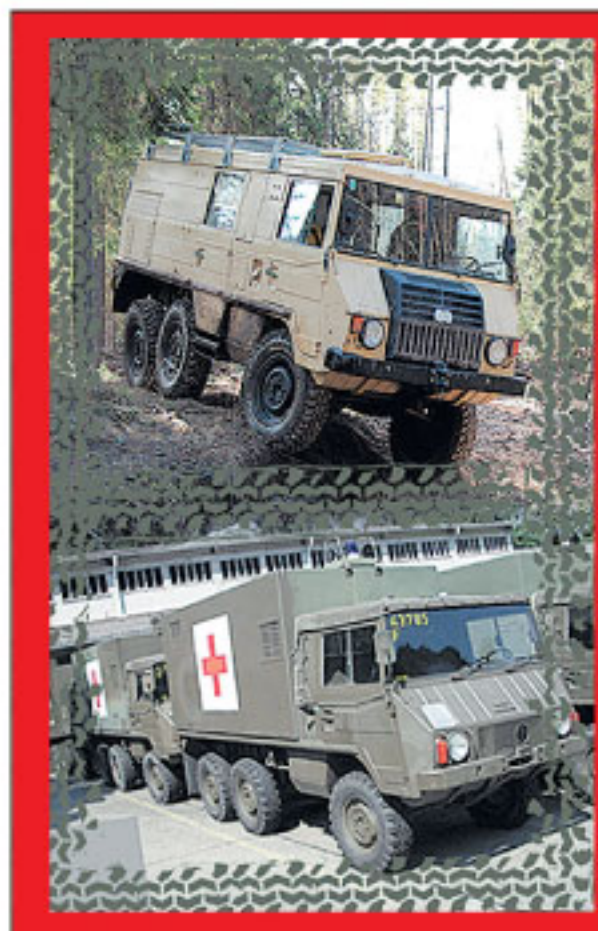


Несколько «дерганый» характер двигателя в сочетании с передаточным числом понижающей передачи 4,03:1, помноженные на жесткую заднюю блокировку, делают движение на слабых грунтах проблематичным...



Забраться на «провокационный» скользкий глинистый подъем Wrangler смог лишь благодаря точному выбору скорости и траектории. Вывод до обидного банален: дорожные шины – не для таких экспериментов.

реклама



Экстремальные автомобили для экстремальных дорог

**Steyr-Daimler-Puch
Pinzgauer (Австрия)**

Версии 6x6 и 4x4, бензин, дизель.
Все а/м с консервации Швейцарской армии без пробега по РФ.
Малый вес, уникальная проходимость, легендарная надежность.

Продажа, сервис, запчасти, тюнинг

Тел. 8 (812) 967 03 85 СПб., Энергетиков, 55. Салон «Автобавария»
Подробную информацию смотрите на сайте: www.pinzgauer.spb.ru

trail master

ein Maas Unternehmen

Trail Master by Maas входит в состав MAAS group и является ведущим европейским специалистом по изготовлению амортизаторов и лифт-комплектов для внедорожников с гибким подходом и возможностью изготовления малых партий под ваши требования





Скоростные «прохваты» по грунтовым дорожкам показали огромное различие в поведении автомобилей. Забросить Wrangler в занос оказалось очень непросто (он упорно желал придерживаться правильной траектории). А вот постоянно раскачивающийся Hummer делал все гораздо эффективнее, но требовал почти предельной концентрации внимания водителя.



характера вам не хочется «кричать»? Тогда вы потенциальный владелец Jeep Wrangler. Имиджа этот автомобиль несет ничуть не меньше, но при этом он несколько «тише». А если еще и снять крышу... Открою вам один секрет: на свете нет женщины, которая не любит кабриолеты!..

Что до потребительских и внедорожных свойств, то в данном случае они вторичны. И в том и в другом случае на первом месте имидж, как бы вы ни пытались доказать обратное. Ведь по совокупности это (сейчас меня опять побьют фанаты, только теперь уже обеих марок) далеко не самые лучшие внедорожники. А если на минутку заглянуть в сравнительную таблицу (графа «Цена»), то... мир, конечно, не перевернется, но осадок останется. Я уже говорил, что люблю нашу таможню с ее такими чудными пошлинами? Wrangler Sahara Unlimited – \$24 000 в США и \$55 500 здесь. Hummer H3 – \$33 500 в США и \$66 500 у нас. И это даже с учетом наличия шильдика «Сделано в России»...

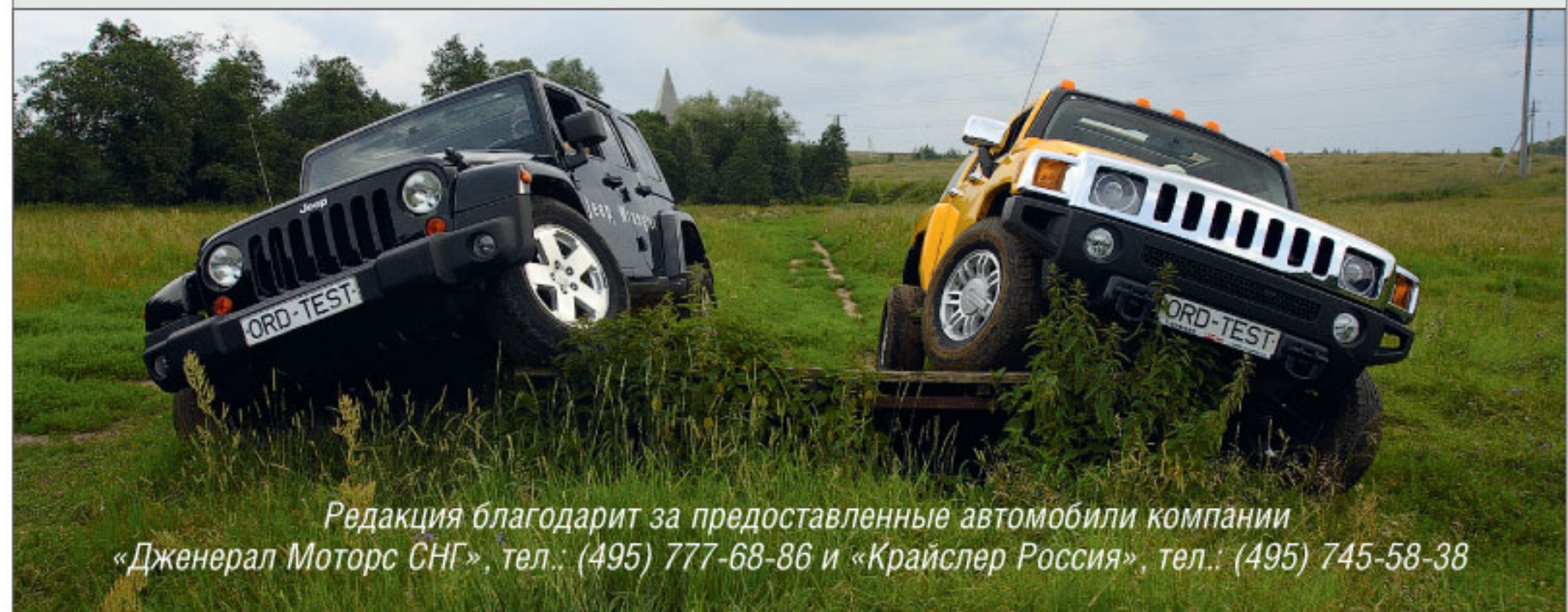
Имидж – все! При чем здесь потребительские свойства?.. Такие автомобили покупают не кошельком, а сердцем. Кошельком

за эти деньги приобретут Toyota Land Cruiser Prado, Ford Expedition, Chevrolet Tahoe, Volkswagen Touareg или, что обойдется несколько дороже, Infiniti FX 35. Эти модели практичны, солидны или на худой конец просто модны. Наши герои не из таких. Они прак-

тически бессмысленны в роли единственного автомобиля, совершенно нелогичны в городе и обладают еще целой кучей недостатков, из которых самый важный таков: поверьте, устать от пристального внимания на каждом перекрестке можно доволь-

но быстро. Смотрите, чтобы это не принесло вам разочарования. А с другой стороны, если вы никогда тайно или явно не желали обладать откровенно имиджевым автомобилем, вы странный человек и, скорее всего, я вам не завидую. **ORD**

	Jeep Wrangler JK Unlimited Sahara	Hummer H3 Adventure Edition
Плюсы	Автомобиль стал пятидверным, и это большой плюс к комфорту. Отличная работа электронных систем как на асфальте, так и вне дорог. Очень подходящий для бездорожья двигатель. Революционная конструкция крыши Freedom Top	Редкий случай вальняжного комфортного американского SUV, способного съехать на настоящее бездорожье. Автомобиль довольно динамичен и отлично управляется. Стоит также отметить возможность заказать автомобиль позитивного желтого цвета
Минусы	Автомобиль стал длиннобазным, и это большой минус к проходимости. Дешевый пластик в салоне. Есть просчеты в эргономике	Слишком эпатажен даже для Hummer. Салон и оснащение не соответствуют стоимости. Хромированные пороги оказались лишними. Внедорожный потенциал преувеличен, особенно из-за «дорожных» настроек двигателя и АКПП. Крайне прожорлив
Вердикт	Wrangler, подросший в длину, не потерял налета легендарности, параллельно сильно выиграв в комфорте. Но это палка о двух концах – разница в проходимости с «короткой» версией очень заметна. В итоге стоит отнести модель Unlimited скорее к внедорожным SUV, нежели к автомобилям повышенной проходимости. Благо для любителей серьезного бездорожья в линейке осталась двухдверная модификация	Этот автомобиль больше порождает вопросов, чем дает на них ответов. Если смотреть на H3 как на внедорожник, получается фраза: «Потенциал есть, но реализовать его слишком сложно». Если как на городской автомобиль: «Слишком мягок и вальяжен, слишком сильно привлекает внимание». То есть главная характеристика этого автомобиля обозначена словом «слишком». А что, многим нравится категоричность



Редакция благодарит за предоставленные автомобили компании «Дженерал Моторс СНГ», тел.: (495) 777-68-86 и «Крайслер Россия», тел.: (495) 745-58-38