

Автор: Евгений Дударев
Тест-пилот: Игорь Круглей
Фото: Кирилл Граблюк



▲ **ЗАДНИЕ МЕСТА** в Discovery III самые просторные в классе. Трое взрослых, да еще и в полной амуниции расположатся здесь с комфортом. Удобной и свободной посадке способствуют огромная ширина и высота салона, практически полное отсутствие выступающего над полом тоннеля.



▲ **ЗА ТАКИЕ РУКОЯТКИ** пассажиры заднего дивана скажут разработчикам отдельное спасибо: они действительно удобны во время езды по грубому бездорожью.



◀ **НЕСМОТЯ НА ТО, ЧТО ЗАДНИЙ ДИВАН СПОСОБЕН РАСПОЛОЖИТЬ ТРОИХ пассажиров, воздух подается всего через два дефлектора. Комплектация HSE располагает подогревом заднего дивана, но управляющих клавиш также две.**



▲ **В СТОЛЬ ОГРОМНОМ И ПРОСТОРНОМ БАГАЖНИКЕ** можно заночевать прямо в походе.

Подвеска Discovery III не обладает возможностью регулировать жесткость. Ее характеристики постоянны. На ходу автомобиль предельно мягкий и деликатный. После любой другой машины этот Land Rover поначалу покажется слишком плавным, покачивающимся на каждой кочке наших дорог. Но! Это будет лишь первое впечатление. Уже минут через сорок после посадки в салон нам показалось, что лучше внедорожника именно для наших трасс, а также проселков и бездорожья придумать нельзя. Все дело в том, что подвеска Discovery III будто знает грань, за которую нельзя переходить, чтобы не показаться излишне мягкой. Этот автомобиль незаметно преодолевает жесткие неровности, ухабы. Колдобины размером с колесо лишь слегка всколыхивают этот внедорожник. А что касается энергоемкости подвески, то вряд ли на самых разбитых дорогах найдется хоть одна яма, способная испытать ходовую Discovery III на прочность. Одним словом, на ходу этот Land Rover напоминает корабль на воздушной подушке, который лишен связи с поверхностью, а парит над ней.

Discovery III управляется прекрасно: новинка избавилась от неповоротливости и характерных кренов кузова, присущих предшественникам. Вместо этого Discovery дарит водителю четкие реакции на действия рулем. И с кренами покончено, хотя в поворотах кузов автомобиля все же отклоняется на заметный угол. Это явление компенсируют удобные и хорошо удерживающие сиденья кресла и система смягчения кренов (ARM).

С новой турбодизельной V-образной «шестеркой» Discovery III обзавелся экономичностью и неплохой динамикой. Моторы былых поколений не могли похвастать ни тем, ни другим. Конечно, при 190 л.с., имеющихся в запасе у 2,7-литрового мотора, Discovery III не будет самым быстрым в классе, но и на последних позициях он также не окажется. Разгон происходит без псевдоспортивного фанатизма, к которому нынче стремиться любой дорогой внедорожник. Динамика этого автомобиля вполне достаточна по современным меркам. А турбодизель обладает прекрасной эластичностью и позволит водителю идти на обгон без необходимости несколько раз оценивать ситуацию или пережидать.

Однако для того, чтобы обгонять достаточно уверенно, необходимо привыкнуть к АКПП, которая переключает передачи «вниз» спустя две секунды после утопления педали акселератора в пол. У этого «автомата» есть ручной и спортивный режимы, в которых его реакции заметно быстрее.

Данные производителя

Land Rover Discovery III TdV6 HSE

- 2720 см³, турбодизель
- 190 л.с. при 4000 об/мин
- 440 Нм при 1900 об/мин
- 6-ст АКПП с возможностью ручного выбора передач
- постоянный полный привод с электронноуправляемыми межосевым и задним дифференциалами, демультпликатор
- макс. скорость — 180 км/ч
- ускорение 0–100 км/ч — 12,8 с
- габариты (Д × Ш × В) — 4835 × 2009 × 1887 мм
- колесная база — 2885 мм
- клиренс — 158 — 240 мм
- объем багажника — 1260 / 2558 л
- емкость бака — 82,3 л
- город / трасса — 13,2 / 8,7 л на 100 км
- ABS, EBA, DSC, ARM
- цена — \$ 59 530

ПРЕКРАСНОЙ АКУСТИКЕ HARMAN/KARDON, состоящей из 8 динамиков и сабвуфера, ничто не мешает наполнять салон звуком высокого качества и чистоты. Акустический комфорт в Discovery III образцовый. ✓



▶ **ЗАПАСНОЕ КОЛЕСО** убрano под днище автомобиля. Задняя дверь состоит из двух частей: подъемной и откидного борта. Обе части пристыковываются друг к другу по зигзагообразной линии. Борт очень прочный и выдерживает нагрузки до 300 кг.



Третье открытие

Свершилось! Теперь благородные внедорожники Land Rover можно официально приобретать в Беларуси. Знакомимся с одним из них — вечно молодым Discovery III.

Позиционирование

Discovery III — внедорожник класса «люкс», обладающий широчайшими возможностями на бездорожье и дороге. Для повседневной жизни машина готова предложить просторный салон, в котором с комфортом могут разместиться вплоть до семи взрослых людей.

Land Rover Discovery всегда предназначался для того, чтобы совершать невозможное. Уже тот факт, что люксовая английская марка, которой не брезгует королева Англии, создает матерые внедорожники вроде Defender и Discovery, кажется удивительным. Посмотрим, чем же сможет удивить Discovery последнего третьего поколения.

Эта машина создавалась с «чистого листа», причем конструкторы ставили перед собой ряд важных задач. Они хотели сохранить и улучшить внедорожные качества предыдущих моделей, но сделать новинку более цивилизованной и «домашней», чтобы не отпугивать покупателей брутальной аурой, созданной модели Discovery. И вместе с тем, в облике новинки обязательно должен узнаваться чистокровный Land Rover.

В итоге, Discovery III получился сразу похожим и непохожим на своих потомков. Среди схожих качеств значится лишь внешность — достаточно одного взгляда, чтобы признать в этом огромном квадратном кузове, изобилующем пересекающимися под прямыми углами линиями, потомственного Land Rover. Во всем остальном — ничего общего с Discovery из прошлого. Да, новый автомобиль по-

прежнему может считаться рамным, хотя сама по себе рама является интегрированной в несущий кузов. Сам кузов стал в разы жестче и прочнее. Подвески Discovery III — сплошь независимые и во всех, кроме самой простой версии S, обладают пневматическими элементами. Пневматика позволяет изменять клиренс, выбирая один из трех доступных режимов. Их названия вполне логичны: высокий, стандартный, низкий. Последний предназначен для того, чтобы высоченный Discovery III мог протиснуться, например, под гаражными воротами или предоставить низкую погрузочную высоту. Управлять клиренсом можно всегда, главное, чтобы все салонные двери были закрыты.

▼ **ИНТЕРЬЕР DISCOVERY III** выполнен из добротных материалов. Эргономика на высоте. Кроме того, Discovery III очень просторный — в нем могут разместиться «великаны».



■ тест-обзор Land Rover Discovery III

6-СТУПЕНЧАТАЯ АКПП обходится без архаичных режимов вроде «1» или «2». Зато у нее есть спортивный и ручной режим CommandShift.



▲ **ВОТ ТАК ДОЛЖЕН ВЫГЛЯДЕТЬ ПУЛЬТ УПРАВЛЕНИЯ** внедорожными возможностями. Discovery III позволяет регулировать клиренс, активировать демультпликатор и «ассистента» при спуске с горы, подсказывать сложной электронике полного привода по какому типу поверхности движется автомобиль.

Но не для динамики рожден Discovery. Кому как ни этому внедорожнику известно, что такое бездорожье. Оттого уникальная в своем роде система Terrain Response (дословно - «реакция на ландшафт»), могла появиться только на этом автомобиле. Это сложная комплексная электроника, замкнутая на трансмиссию, коробку передач, пневмоподвеску, двигатель, тормоза. Она руководствуется данными от датчиков ABS, учитывает крены кузова, положение подвески, угол поворота руля, подачу топлива и тип ландшафта, выбранный водителем специальным переключателем. В помощь системе Terrain Response предназначены блокировки центрального и заднего межколесного дифференциалов. Нешуточная амуниция!

Конструкторы приложили все усилия к тому, чтобы упростить применение полного привода и сделать его наиболее эффективным. Поэтому, перед тем как сесть за руль и атаковать бездорожье, водителю Discovery III не придется штудировать инструкцию по эксплуатации. В крайнем случае, надписи на бортовом компьютере подскажут нужный порядок действий. Однако все сообщения приводятся на английском, но не беда. Нужно лишь запомнить главное: пониженный ряд трансмиссии можно включить лишь при нейтральном положении АКПП.



▲ **2,7-ЛИТРОВЫЙ ТУРБОДИЗЕЛЬ** обладает размеренным темпераментом, впечатляющей тягой, бесшумной работой и низким потреблением топлива. В общем, он идеально подходит Discovery III.

МНЕНИЕ ТЕСТ-ПИЛОТА

Водительское место	Посадка высокая, вертикальная. Сиденье удобное, набор регулировок предельный — придраться не к чему.	9
Органы управления и приборы	Из минусов — подслеповатые шкалы приборов и расположенный в слепой зоне блок системы Terrain Response.	8
Обзорность	Обзор по всем сторонам отличный. Габариты Discovery III хорошо просматриваются и ничуть не требуют адаптации.	10
Двигатель	По-моему, то, что нужно. Идеальный баланс динамики, эластичности, экономичности и бесшумности.	9
Коробка передач	Все было бы отлично, если бы АКПП не обладала задержками при переключениях на ступень ниже.	7
Рулевое управление	Учитывая массу и центр тяжести, Discovery III обладает прекрасной управляемостью, уверенными реакциями.	9
Тормоза	ABS настроена отлично: использует всю силу тормозной системы и ловко контролирует момент до начала блокировки колес. Однако после ряда экстренных торможений эффективность тормозов несколько упала.	9
Подвеска и ездовой комфорт	По этому параметру среди внедорожников нет более продвинутого автомобиля, невозмутимого к изъясам дорог.	10



▲ **ОШЕЛОМИТЕЛЬНАЯ ДИНАМИКА** не значится в списке достоинств Discovery III. Однако прокатить с ветерком этот внедорожник еще как может!!!

Выбор типа ландшафта происходит максимально просто — методом вращивания рукоятки. На взгляд создателей Discovery III существует пять типов поверхностей, которые могут попасться под колеса автомобиля. Это асфальт или любое другое твердое покрытие с хорошим сцеплением. Кроме того существует ряд скользких покрытий типа «трава/гравий/снег», которые объединены в одну группу. Также на пути Discovery III может встретиться «грязевая колея» и «песок» — им выделено по одному специальному режиму в системе Terrain Response. А замыкают пятерку поверхностей ландшафт под названием «камни». Выбор того или иного режима вызывает различные алгоритмы действия автомобиля в целом: между ними даже трудно провести сравнение.

Самую интересную часть теста составляли внедорожные испытания. Нам пришлось в голову выбрать для Discovery III ландшафт типа «песок», который является серьезным препятствием для любого автомобиля (не таким банальным как «грязь») и встречается у нас гораздо чаще, чем скалистые или каменные насыпи.

▲ **ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ ПОДВЕСКА DISCOVERY III** обладает феноменальной плавностью и мягкостью — под стать представительским лимузинам. Однако крены кузова невелики, а грамотная настройка шасси тяжелого внедорожника ни под каким предлогом не позволяет разгруженным колесам отрываться от земли. К слову, послушность автомобиля на действия рулем в экстренных ситуациях не пропадает.



Резюме

Средний бал 9,0

Land Rover Discovery III надолго оставит о себе самые благоприятные впечатления, что бывает не часто. Этот автомобиль во всем очень хорош. Салон самый просторный в классе, работе подвеске позавидует любой хозяин внедорожника другой марки. А на бездорожье возможности Discovery III и вовсе кажутся безграничными.

Съезжаем с дороги, направляя передок с надписью Land Rover в сторону песка и останавливаемся, чтобы включить пониженный ряд трансмиссии и разобраться с вращением рукоятки Terrain Response. Она расположена в необозримой зоне — прямо перед подлокотником. Пользоваться ею спонтанно можно при условии, что уже выработалась привычка. Поэтому пока приходится отрывать взгляд от намеченного азимута и рассматривать пиктограммы, окружающие рукоятку. Для борьбы с песком обязательно выбираем соответствующий режим: его символизирует миниатюрное изображение автомобиля, по правую сторону от которого расположен кактус. Вращаем рукоятку, пока данная пиктограмма не загорится. Если бы протестированный Land Rover Discovery III был оборудован функциональным дисплеем в центре передней консоли, то все преобразования, вызываемые системой Terrain Response, еще и выводились бы на цветной графический дисплей.

На приведение Discovery III в боевое состояние ушла пара секунд. Пора выдвигаться. Селектор АКПП — в положение «D», и автомобиль начинает движение вниз по склону. Слышно, как включившаяся система помощи при спуске с горы пресекает попытки ускориться. Скорость спуска можно регулиро-

▲ **«ВОДНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ»** не страшны Discovery III. Заявленная в технических характеристиках глубина преодолеваемого брода — 70 см, а воздухозаборник расположен и того выше — в 92 см над землей.



▲ **КАК НИ СТАРАЛИСЬ, НАМ НЕ УДАЛОСЬ ДАЖЕ ПРИБЛИЗИТЬСЯ К ГОРИЗОНТАЛЬНОМУ ВЫВЕШИВАНИЮ.** Ходы полностью независимой подвески с пневматикой огромны. Для того, чтобы добиться отрыва колес от земли на сервисном подъемнике, придется поднимать кузов на 1 м над землей.

вать клавишами круиз-контроля, добавляя или уменьшая ее шагом в 0,5 км/ч.

Ну вот, добрались до горизонтальной песочной поверхности. Теперь добавляем газ, в ответ на что Discovery III резко и грубовато дергается. Оно и немудрено, ведь в трансмиссии включена первая передача из пониженного ряда. Кроме того, в режиме «песок» автомобилю предписано именно такое поведение при старте с места. Едем дальше, ощущаем, как автомобиль всеми колесами начал движение по зыбкому стройматериалу. Корма пытается сбиться с курса, на что активно реагирует противозаносная система. А вот над передней осью властвует имитация блокировки дифференциала. Надо сказать, что электроника делает это очень точно — я почти поверил, что передний дифференциал имеет настоящую блокировку. Настолько колес не хотели поддаваться спонтанным поворотам в сторону, и настолько уверенно автомобиль придержив-

вался заданного курса. Теперь пробуем развернуться в песке — это удается Discovery III без проблем. На увеличенную подачу газа машина реагирует невозмутимо, то есть пресекает все попытки развития пробуксовки. Хотя электроника все же позволяет колесам буксовать в песке — так гораздо эффективнее.

В следующем заходе на уже изъезженную песчаную целину мы «ошибочно» активировали режим «грязь». Езда по песку по прямой не выявила какой-либо беспомощности Discovery III. Однако сразу было отмечено, что автомобиль тронулся с места гораздо плавней. А вот разворот на 1800 заставил внедорожник остановиться: машине явно не хватало возможности буксовать всеми колесами, что система Terrain Response активно подавляет в режиме «грязь». Зато при переводе системы в правильный режим «песок», Discovery III играючи тронулся по глубокому песку, оставляя поза-

ди себя пару глубоких колея. Чуть позже мы мчались поперек этих колея, которые уже напоминали рвы. При столкновении с ними возникала мгновенная пробуксовка колес, на что Terrain Response отвечал активным подавлением мотора. Факт неожиданного падения тяги вызывал пугающие ощущения, но Discovery III рвался вперед, хотя и сбросив первоначальный темп.

Этот автомобиль выпускается уже несколько лет. За пройденное время, система Terrain Response удостоилась самых разных оценок: от критических, скептических до самых положительных. На наш взгляд, она действительно работает так, как того хотели разработчики: помогает так, будто рядом с водителем находится мастер по джип-триалу. Водителю Discovery III нужно лишь правильно определиться с типом ландшафта, а все остальное Terrain Response сделает сама.



▲ **БЛАГОДАРИ УМНОЙ СИСТЕМЕ TERRAIN RESPONSE**, Discovery III не знает преград. Автоматика заведует трансмиссией, системами ABS, ESP, ASR, подвеской и двигателем. Система регулирует абсолютно все жизненно важные функции автомобиля, включая контроль за степенью пробуксовки колес.

