Премиальные мощные компакт-кроссоверы вроде Range Rover Evoque и Audi Q3 не готовы ужиться в одном сегменте. Каждому подавай свою нишу… Похоже, маркетинговые отделы автомобильных компаний никуда не годятся.



Ну как можно ставить Range Rover Evoque в один ряд с Audi Q3, обзывая эту компанию премиум-сегментом? Вопиющая нелепость. Однако эта мысль пришла нам задним числом. Сначала мы простодушно поверили в рыночное родство этих автомобильных душ и взяли их на сравнительный тест-драйв, заранее ни о чем провокационном не помышляя.

КОЛЕСА ДВОРЦАМ

Как только я сел в Evoque, мгновенно без всяких сомнений понял: на свете не найдется ни одного человека, который бы выбирал между этим маленьким Range Rover и немецким автомобилем. Немцы делают автомобили, и мы за это их любим. Сколько ни копайся внутри Audi, ничего кроме самодвижущегося экипажа не найдешь. Там одни детали! Британцы тоже не последние люди на машиностроительном олимпе, но мы уважаем их за другое. Например, за магические способности приделывать колеса к

дворцам. Можно перевернуть царские апартаменты вверх дном, но двигателя внутреннего сгорания не обнаружить. Только шелковое шмотье. Как «рэнж» на нем ездит, не спрашивайте.

Но перейдем к конкретике. Evoque, конечно, не Версаль. Скорее ночной клуб «Букингемский». Мечта позеров и модных тусовщиков. Есть две версии происхождения его внешности. Первая – «строительная». На обычный «рэнж», стоящий во дворе дизайн-студии, упала бетонная плита. Ее подняли и увидели Evoque. Вторая – более прозаичная. Дизайнеры взяли низ от Freelander, а верх присобачили от Mini (благо чертежи крыши малыша у них остались с тех времен, когда BMW владела Land Rover). Что касается внешнего вида Q3, то писать о нем – все равно что острить на тему равнобедренного треугольника.



ЗА СТОЛОМ НЕ СМОРКНЕШЬСЯ

Evoque – машинка небольшая. Только не похоже, что изначально ее проектировали как обычную участницу компакт-класса. Это старый знакомый – большой Range, только спрессованный. Приборы, кнопки, ручки и прочие детали интерьера – все огромное. Массивная передняя панель нависает надо мной. Сижу в нем и чувствую себя как ребенок во взрослых валенках. Audi тоже отпрыск старших братьев – Q7 и Q5. Но

выглядит абсолютно самостоятельным, созданным заново на пустом месте. Внутренности соответствуют внешним размерам. Ни на глаза, ни на психику ничего не давит.

Несколько часов я сопротивлялся ресторанно-клубной ауре Evoque, усиленной красно-черной отделке салона, но потом сдался. Что бы сделать с собой? Сменить пол. Купить сумку из глянцевой кожи и вычурный чехол для сотового. Бросить на сиденье журнал Vogue, начать курить и прыскаться пикантным парфюмом. Боюсь, всего этого я не смогу сделать даже в следующей жизни.

А вот Q3 ничего от меня не требует. Хотя тонкая попытка скорректировать мою личность все же присутствует. Как в квартире, где ничего внимания не привлекает, а из признаков роскоши только еле приметный вензель хозяина на салфетках. Ан нет, все – стиль задан, за столом уже не сморкнешься.



ЗАБЕГИ ДЬЯВОЛЯТ

В ночных клубах все обычно в лучшем случае нетрезвы. Точно так же со временем

начинаешь ощущать себя в Evoque. Первое время забавно, но потом утомляет. Свою алкогольную направленность Range Rover подтверждает и на ходу. Дрэг-рейсинг закончился для «англичанина» полным провалом. «Немец» порвал его легко и непринужденно во всех возможных режимах – обычном, спортивном, ручном. По паспорту Q3 добирается до сотни за 6.9 секунды, а Evoque за 7.6. Потом мы перешли к змейке. Боже, как мотало Evoque! Если уж он сходил с траектории, то окончательно и бесповоротно. Сносило напрочь. Шустрый и точный Audi, казалось бы, в самой безнадежной ситуации позволял себя выправить и аккуратно ввернуться меж конусов. Покачивающаяся походка Range Rover не оставляла никаких шансов на реванш.

Однако забеги дьяволят проходили на неровной ледяной корке, и тут вскрылось положительное для «британца» обстоятельство: его подвеска значительно мягче. Впрочем, это закономерно: любой Range Rover мягче любого Audi. Однако сюрприз нас все-таки ждал. Иван сравнил данные со своих приборов и нашел, что на змейке по времени выиграл… Evoque. Он никак не должен был победить, но сделал это – как пьяный тракторист, который виртуозно вписывается в ворота коровника с зазором в два миллиметра.



БЕЗ КОНСЕРВАНТОВ

В случае с 2-литровыми бензиновыми турбомоторами преимущество Range Rover перед

Audi составляют лишние 29 лошадиных сил. В остальном немецкий гений впереди. Скромный Q3 снабжен быстродейственной и эффективной семиступенчатой трансмиссией типа «робот». Шасси настроено так, что слушается намеков, не дожидаясь пинков. Руль идеально сочетает мягкость и отклик. Evoque ведет себя так, как будто он гораздо тяжелее Audi. Его силовая установка включает менее расторопный шестиступенчатый «автомат». Подвеска вальяжная, руль туманный. Внутри «немца» все старается тебе помочь. Хочешь пристегнуться – замок ремня сам ложится в руку и удобно защелкивается. Бросаешь в спешке мобильный на центральный туннель – и телефон сам скатывается к услужливому бардачку. «Англичанина» мало заботят такие мелочи. Водитель Evoque наблюдает, как после нажатия кнопки «старт» из своего паза, словно ракета из шахты, выезжает тумблер АКПП, а потом мучается непривычным алгоритмом переключения. Эта «шайба» странно себя ведет, и у меня вообще возникла иллюзия, что она заедает. Я ездил на трехдверной версии и, когда захотел посидеть на пассажирском ряду, понял: проще поспать в метро, чем на задних сиденьях Evoque. Одним движением руки, как это обычно бывает в других трехдверках, не обойтись. Надо ждать, пока неторопливый электропривод отодвинет сиденье.



Уверен, Range Rover Evoque найдет своих покупателей среди любителей отдыхать летом в неоновых подвалах в центре города (благо очередь на него уже расписана на год вперед). А вот ценители автомобиля в чистом виде, без искусственных красителей и консервантов, выберут Audi Q3. Вопрос в том, много ли ценителей незамутненного драйва среди покупателей компактных кроссоверов.

ОСТОРОЖНО, ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОДРОБНОСТИ

Audi оснащаются 7-ступенчатой коробкой передач S tronic с двойным сцеплением, что позволяет жестко отслеживать поведение машины при помощи правой педали. Гидромеханика Range Rover тоже очень хороша, но такой возможности не дает. Электронными системами стабилизации оснащены оба автомобиля, но Audi позволяет чуть больше.

Независимые подвески, несущие кузовы и размеры не делают эти два кроссовера похожими. Система полного привода от Land Rover традиционно настроена на высокую проходимость. А трансмиссия Quattro, наоборот, разработана для обеспечения динамики разгона и управляемости на скользких поверхностях. Когда есть риск пробуксовки колес одной из осей, функция распределения крутящего момента через раздаточную коробку и муфту Haldex направляет момент на ось, имеющую более плотный контакт с покрытием, или даже на отдельное колесо. Как результат – в глубоком снегу Audi испытывает некоторые трудности и начинает буксовать раньше, чем имеющий родственников в клане вездеходов Range Rover. На скользкой дороге происходит обратное – «англичанин» кажется более тяжеловесным и не позволяет играть в пилота классического ралли, давая чувство «потери автомобиля» гораздо раньше немецкого потомка спортивных машин.