

ИГРА ПО ПРАВИЛАМ И БЕЗ

Одними и теми же нотами написаны композиции группы Rammstein и песни Тото Кутуньо. В остальном это две, как говорится, «большие разницы». По тем же правилам играют Porsche Cayenne и Maserati Levante. А порядок нарушили мы, столкнув не 430-, а 350-сильную версию «Итальянца» с 440-сильным GTS. И оказались правы.

Текст Михаил Козлов, фото Денис Бочаров

КОТТЕДЖНЫЙ ОрловЪ посёлок

● PORSCHE CAYENNE GTS

Мощность 440 л.с.
Разгон 0-100 км/ч 5,2 с
Цена от

6 397 000 руб.

● MASERATI LEVANTE

Мощность 350 л.с.
Разгон 0-100 км/ч 6,0 с
Цена от

5 000 000 руб.

ПО ЛИЦАМ МОДЕЛЕЙ
 безошибочно читается
 не только их марка,
 но и характер:
 нордический
 у GTS и по-южному
 диковатый, необузданный
 у Levante



не'2016 Maserati представила Levante. И вот новичок марки из Модены в России. Поразит ли он фирменным трезубцем виновника своего появления на свет – Cayenne?

Правда, может статься, мы имеем дело с идентичными «штампами». В лабораториях Maserati, похоже, под микроскопом изучили Cayenne второго поколения и воспроизвели его структуру чуть ли не один в один. Имеет ли задача «Найдите 10 отличий» решение, если даже кнопка/вертушка включения двигателей у обоих SUV слева от руля, новомодные складные докаты скрыты в нишах грузовых отсеков, а уплотнители дверей и в слякоть оставляют пороги сияющими?

Нет, битвы клонов не получится, как не выйдет и сразиться на равных с Levante на «открытой» дизайн-площадке. Дело здесь не только в эффекте новизны.

Пятиметровый «итальянец» с его сочными без вычурности линиями кузова просто плющит самых именитых конкурентов, словно уменьшая их габариты и делая вроде бы выразительные обводы плоскими. Cayenne, кстати, к этому прессу наиболее стоек. Но и SUV Porsche смотрится слегка консервативно на фоне купеподобного Levante. Тему спортивных двухдверок поддерживают безрамочные двери. Не лучшее решение с точки зрения изоляции салона от внешних шумов? Зависит от исполнения. У Levante с его боковыми стеклопакетами акустическая

броня без малого непробиваема. Чего не хватает тяжелым дверям «итальянца», так это доступных для Cayenne доводчиков. Сейчас российские дилеры Maserati пытаются восполнить заводской пробел с помощью специализированной фирмы...



Алексей Васильев
 Профессиональный автогонщик



Мощности в 350 л.с. достаточно для веса Levante. Мотор хорошо «едет» снизу для колес немалого наружного диаметра. Страгивать такие всегда тяжело. При разгоне возникает ощущение присаживания на корму, характерное для заднеприводных автомобилей классической компоновки. У более мощной версии этот эффект должен проявляться еще ярче. Коробка DSG? Нет? С гидротрансформатором? Эта схема более простая, надежная. Коробка в нормальном режиме работает быстро и мягко, без дополнительного пинка, без сброса газа. Есть короткая задержка, но за счет 8 диапазонов передаточные числа близкие и нет продольного раскачивания. Нет ощущения перетягивания передач, что присутствует у DSG.

Приглашать тюнингеров, чтобы они приперчили ладный, но пресный в базовом исполнении интерьер Levante, ни к чему. Итальянцы сами решили проблему, предложив пакет Luxury с двухцветной кожаной обивкой и декором из натурального дерева. И все же салон Cayenne вне конкуренции по узнаваемости! Только реванш получился с горчинкой. Во-первых, на седьмом небе от счастья

при виде дюжины приборов, бесчисленных кнопок, кнопочек и тумблеров будут лишь 100%-е «физики». Уже 99%-м грозит короткое замыкание содержимого черепной коробки. Что ждет «лириков», даже страшно представить! А во-вторых, аналоговая вакханалия смотрится таким дембельским аккордом. Cayenne III, чье появление уже не за горами, видимо, перейдет на «цифру»

по примеру новой Panamera. Чтобы разобраться в инструментарию Levante, не требуется диплом «Бауманки». Зато нужны руки виртуоза-скрипача, чтобы без промаха выбрать электронным джойстиком АКП8 заднюю передачу или застегнуть/отстегнуть передние ремни безопасности. Cayenne же безукоризнен в мелочах. Если функция памяти настроек снабжено сиденье водителя,

Пример Cayenne – этого, по мнению блюстителей расовой чистоты, гадкого утенка в семействе Porsche, поднявшего всю компанию на немислимую прежде высоту, оказался заразителен и для других редких «птиц». Bentley с Jaguar уже вывели на рынок свои SUV. Проклюнулись вседорожники от Aston Martin, Lamborghini, Rolls-Royce. В деле, говорят, сама Ferrari! Собственно, вирус, выведенный в Цуффенхаузене, давно гнездили в спортподразделении концерна FIAT. Латентная фаза «заболевания» сменилась открытой, когда на Женевском автосало-



LEVANTE СТАРАЕТСЯ
 сохранять манеры авто с классической компоновкой, но в случае пробуксовки задних колес на передние передается до 50% тяги



В LEVANTE ОДНА КНОПКА «SPORT»
 отвечает за изменение настроек двигателя, АКП, активных амортизаторов и тембра выхлопа, а GTS позволяет кое-что из этого набора регулировать и по отдельности



ПНЕМОПОДВЕСИ LEVANTE И GTS
 позволяют задать пять «рабочих» уровней клиренса, а у «итальянца» есть еще и автоматический, парковочный режим на 40 мм ниже номинального



Алексей Васильев
Профессиональный автогонщик

Стандартный режим подвески Levante в самый раз, машину не раскачивает. В Sport-режиме подвеска жестковата для Москвы. И сиденья достаточно плотные, передают толчки от неровностей. Более жесткие сиденья на этой версии лишние.

Нравятся хорошо прогнозируемые тормоза. Хватает 2-поршневых суппортов для веса машины, колес и тормозных дисков выбранного диаметра. Чем больше поршней в суппорте, тем большего размера нужен главный тормозной цилиндр, чтобы уменьшить ход педали, но тогда и усилие на ней возрастает. Так что даже лучше, что у этой версии меньше поршней и, соответственно, усилие на педали и ее ход.

Levante более подвижный в поворотах, чем Cayenne. Такое ощущение, что у SUV Maserati короче база, хотя в действительности все наоборот. Блокировка межколесная ощущается. При более динамичной езде Levante по повадкам – заднеприводный автомобиль. В нормальном режиме машина едет со сносом с прикрытием газа системой стабилизации. Для контролируемого, эффективного поворачивания машины в легком скольжении, в легком срыве подходит режим Sport. С отключенной системой стабилизации подруливание кормы немногим острее.



LEVANTE ВЫГЛЯДИТ БОЛЕЕ ОБЪЕМНЫМ, чем GTS, что подтверждают коэффициенты аэродинамического сопротивления моделей: 0,31 vs 0,36

ПРИНЦИПАЛЬНОГО ОТЛИЧИЯ

Levante от одноклассников нет. Он один из в сегменте с очень большим выбором моделей. При этом в Levante, безусловно, присутствует спортивный акцент

то и переднее пассажирское тоже. Если карманы в передних дверях, то карманы, а не кармашки. Если камера тылового обзора, то точнейшая, без почти полуметровых страховочных допусков. И конечно, на «Порше» немислим навигатор с русифицированным через пень-колоду меню и деревенским выговором электронной барышни, делающей ударение на «о» в слове «километры». Итальянец, готовивший Levante для российского рынка, где-то закрутил амбре с нашей пейзажкой?

Если так, то парочке было удобно на диване SUV Maserati. И это почти сенсация! База Levante на каких-то 6 мм длиннее, чем у соплатформенного седана Ghibli, но в том сзади вольготно было разве что малышам. Ехидничать по поводу «испарившихся» 3 м межосевого расстояния теперь не выйдет. К тому же Levante обменял трогательные, вытяжные ретропетельки блокировки секций

спинки дивана на рычажки на его «фундаменте». Как у Cayenne. Вот «меблировка» передней части салона наших героев разительно отличается. В GTS – отличные спортивные сиденья, а в Levante – удобные для людей самой разной комплекции кресла. Нечто более немецкое доступно в Sport-пакете для «итальянца». Только оно ему надо? Что имеет смысл, так это установить вместо базовых кресла с большим числом регулировок. Такие можно притопить до «купейного» уровня, тогда как GTS сохраняет SUV-посадку водителя.

Свернем на тему офф-роуда? Здесь GTS побеждает по очкам с минимальным перевесом. У обоих SUV регулируемая пневмоподвеска, но у «Порше» она обеспечивает на 14 мм больший максимальный клиренс, а для «центра» в трансмиссии 4x4 и заднего межколесного дифференциала GTS предусмотрена принудительная электронная блокировка. Зато у Levante ABS меняет алгоритм работы в зависимости от типа

покрытия, АКП в «ручном» внедорожном режиме держит выбранную передачу, да и «обувь» на толстой «подшве» (265/50 R19) не чета супернизкопрофильной у GTS. Собрались везти на пленэр «квадрик» или снегоход в прицепе? Фаркоп устанавливается на оба SUV, но «немец» – более мощный тягач (масса буксируемого прицепа 3500 vs 2700 кг). А вот фирменная металлическая защита не значится в списке опций ни Levante, ни GTS.

Да, этим двум фантам асфальт роднее. Впрочем, и на нем наши испытуемые ведут себя по-разному. Ну, то что «итальянец» в стандартном режиме активной подвески комфортабельнее «немца», было ожидаемо, но «динамический» парадокс стал настоящим сюрпризом! Мы не играли в поддавки с Levante и потому определили ему в спарринг-партнеры не самый ходовой Cayenne с базовым 300-сильным бензиновым мотором, временем набора «сотни» с места за 7,7 с и «максималкой» в 230 км/ч (vs 6,0 с/251 км/ч у модели Maserati), а 440-сильный GTS да еще с пакетом Sport Chrono, ужимающим разгон в хрестоматийном спурте с 5,2 до 5,1 с.

И этот прищипоренный GTS на фоне 350-сильного Levante показался тяжеловатым на подъем, словно забронзовевшим от славы! «Итальянец» полностью оправдал свое имя, означающее восточный средиземноморский ветер с резкой переменной характером. На Levante можно спокойно катить в городском потоке, но продавите педаль акселератора наполовину, и вас унесет вперед – нет, не со свистом, а под волшебные звуки bel canto.

Если GTS на разгоне демонстрирует добротный консерваторский вокал, то Levante с 3-литровым битурбо-V6 разработки и производства Ferrari – уровень солиста La Scala!

Да и в хореографии «итальянец» более искусен, если включен Sport-режим, в котором, в частности, заднему межколесному механическому самоблоку помогают также «базовые» электронные блокировки. В поворотах GTS и с подобным опционным (103 590 руб.) ассистентом точно дозирует проворство, а Levante под нагрузкой не прочь пустить свою заднюю ось в кружение тарантеллы, пусть и не такой взрывной, как у заднеприводного Ghibli.

Правда, веселый «итальянец» в отличие от хладнокровного «немца» киснет в столичных пробках и начинает завывать горе веревочкой. Разница в расходе топлива в 3 л/100 км (при том, что оба автомобиля еще в процессе обкатки) –



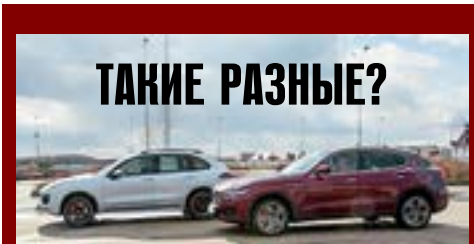
В ГРУЗОВЫХ ОТСЕНАХ LEVANTE И GTS – торжество правильных форм, но «немец» по номинальному объему для упаковки на 90 л опережает более приземистого «итальянца»

заметная величина, тем более что на GTS можно установить без доплаты 100-литровый бензобак vs безальтернативного 80-литрового у Levante. Экономия времени на посещении заправок обеспечена! Но не денег. 3,6-литровый битурбо-V6 GTS – гурман, без ущерба для отдачи потреб-

PORSCHE CAYENNE GTS – ВЕЛИКОЛЕПНЫЙ, ПРЕЦИЗИОННЫЙ, ДОРОГОЙ ИНСТРУМЕНТ

ляет лишь 98-й бензин, а «шестерка» Levante довольствуется 95-м. И уж раз речь зашла о презренном металле, то вот еще информация к размышлению: Porsche Cayenne GTS «в базе» почти на 1 400 000 руб. дороже Levante с 350-сильным мотором... Делайте ваши ставки, господа!





ТАКИЕ РАЗНЫЕ?

Porsche и Maserati знают правила сегмента мощных premium-SUV и играют по ним почти синхронно



КНОПКА/ВЕРТУШКА ВКЛЮЧЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕЙ СЛЕВА ОТ РУЛЯ



ЧАСЫ НА ТОРПЕДО



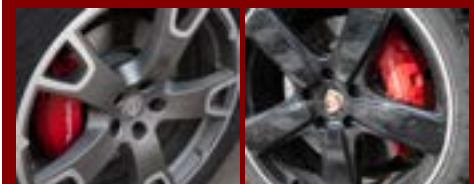
ПОДГОЛОВНИКИ ПЕРЕДНИХ СИДЕНИЙ



ПОТОЛОЧНЫЕ КОНСОЛИ



СДВОЕННЫЕ ВЫХЛОПНЫЕ ПАТРУБКИ



ТОРМОЗНЫЕ СУППОРТЫ



Алексей Васильев

Профессиональный автогонщик

Чем дольше едешь на Levante, тем больше нравится. Когда первый раз садишься в SUV Maserati, появляется ощущение, что тебе чего-то недали, не дали болид в руки. Но довольно скоро начинаешь понимать, что спортивность тут в другом, как и в Porsche Cayenne. Оба этих SUV – высокие автомобили с моторами чуть мощнее, чем у других, с чуть более острым рулем, более информативной педалью тормоза. Везде по чуть-чуть лучше, и все это достаточно комфортно для городских условий. О принадлежности Levante к марке Maserati свидетельствует саундтрек двигателя, догазовки при сбросе газа в Sport-режиме. Это атрибут автомобилей категории Granturismo. «Мазерати» – марка не для спорта в его чистом виде, она лишь дарит ощущение принадлежности к этому миру. Levante вписывается в идеологию Maserati: дорогой автомобиль для повседневного использования. Собственно, в этом же ключе выполнен Cayenne.

Подвеска Levante для поездок на каждый день предпочтительнее, чем у «заряженного» Cayenne, который ощущается как более массивный автомобиль с тяжелым мотором и более жесткой подвеской еще и из-за низкого профиля шин. В итоге, снижается уровень комфорта. SUV не должен быть болидом для гонок. Он должен быть мягким, приятным, комфортабельным и вместе с тем не уходить в другую крайность – полное отсутствие спортивности, что можно видеть у рамных Toyota Land Cruiser и Lexus. Мой выбор в этом сегменте – либо дизельный Cayenne, либо вот такой вариант, как Levante с 3-литровым бензиновым мотором.



MASERATI LEVANTE – ДЕРЗКОЕ, ЖИВОЕ СУЩЕСТВО СО СВОЙСТВЕННЫМИ ВСЕМУ ЖИВОМУ ШЕРОХОВАТОСТЯМИ

▶ КОРОТКО О ГЛАВНОМ ◀

ДЕБЮТИРОВАВШЕМУ В 2010-М PORSCHE CAYENNE II ГОДА НЕ БЕДА. Версия GTS остается великолепно выполненным, прецизионным, дорогим инструментом, который еще долго останется в цене. Новорожденный Maserati Levante – дерзкое, живое существо со свойственными всему живому шероховатостями и примесью столь близкого нам итальянского пофизгизма.

MASERATI LEVANTE 3.0 V6

ДВИГАТЕЛЬ		РАЗМЕРЫ/МАССА	
Тип	бензиновый V6 с битурбонаддувом	Длина/ширина/высота, мм	5003/1968/1679
Рабочий объем	2979 см³	Колесная база, мм	3004
Мощность, л.с./об./мин.	350/5750	Дорожный просвет (номин./макс.), мм	207/247
Крутящий момент, Н·м/об./мин.	500/1750-5000	Снаряженная масса, кг	2109
		Объем грузового отсека (номин.), л	580
ТРАНСМИССИЯ		ДИНАМИКА/ЭКОНОМИЧНОСТЬ	
Привод	постоянный на все колеса	Скорость, км/ч	251
Коробка передач	8-ступенчатая автоматическая	Разгон 0-100 км/ч, с	6,0
		Средний расход топлива, л	10,7

