

Америка на вырост

**Chevrolet
Tracker**



Начало продаж –
вторая половина 2013 г.

ПРОИСХОЖДЕНИЕ



США

СБОРКА



**Южная
Корея**



Не только в коже, но и обитый тканью с синей прострочкой салон смотрится очень неплохо. Особо понравился руль: диаметр, сечение, шелковистая кожа – все хорошо!

У передних сидений оптимальные профиль и жесткость, грамотная боковая поддержка

У малышки запутанное происхождение, любопытная наследственность и большие способности. Ее внешность разрабатывали в Детройте, чтобы придать машине вид настоящей американки, но продавать в Штатах не будут. А в России будут – да только не под своим именем, совсем под другим. Этакая головоломка! Которую, разумеется, немедленно хочется разгадать.

/ Александр МЕЛЬНИК, фото автора и «Шевроле»

ГОРДОСТЬ МИСТЕРА ШЕЕРА

Возможно, в любом другом месте она не произвела бы на меня такого впечатления. Но здесь, на бескрайних хайвэях в окрестностях Сан-Франциско и знакомой по головокружительным голливудским погоням Ломбард-стрит, я сразу ее оценил. Вокруг нас, утробно урча шестилитровыми моторами и не замечая путающихся под 20-дюймовыми колесами субтильных «Феррари», акулами проплывали огромные пикапы. Того гляди из-за угла вынырнет какой-нибудь Последний бойскаут на джипе размером с дом и полетят ключи по закоулочкам! И сразу стало понятно, откуда у малышки «Шевроле» эти характерные припухлости передних крыльев и ярко выраженные рельефные бедра задних, эти ощерившаяся пасть радиаторной решетки и граненые фары, эта нарочитая грубоватость, неожиданная в небольшом автомобиле. А ведь на самом деле «Трекер» – близнец «Опеля-Мокка», сконструированного на базе «Корсы». Но поглядите-ка на него: ни следа «опелевской» игривости, это настоящий «Шевроле», в родственниках которого такие многотонные зверюги, как «Сильверад». Какие уж тут игрушки!

Целый год команда из шести детройтских стилистов во главе с Ричардом Шеером (вы не поверите – его прадед приехал в Штаты из Германии, а сам он целых три года провел в корейском дизайн-центре фирмы) с увлечением занималась тем, что появившемуся на свет в 2010-м общему «джиэмовскому» концепту DSO придавала вид сугубо американский. «Мы стремились к тому, – рассказывал мне мистер Шеер, – чтобы в облике «Трекера» читался настоящий мужской характер. Такой же, как, скажем, в «Камаро» – ни больше, ни меньше! Этот «Шевроле» маленький, но сильный. Возможно, он не так уж красив, но, безусловно, привлекает внимание».

Не скрою, меня Ричард убедил. Чего-чего, а характера в облике младшего из джипов «Шевроле» хватает на двоих. Ему бы еще двигатель под стать...

АЛЛО, МЫ ИЩЕМ МОТОРЫ!

Первым, что называется, под горячую руку мне попал «Трекер» с 1,4-литровым турбомотором. И на улицах Сан-Франциско с их бесчисленными светфорами, подъемами и спусками стало ясно: если «Астре» его 140 сил хватает вполне, то на 60 всего кило более тяжелому полноприводному «Шевроле» – уже впритык. Вот до чего довели зеленые демагоги – нажимаю на газ, и в первое мгновение мотор отзывается радостно и бодро. Но тут же сникает, стреноженный всевластной электроникой. Впрочем, все познается в сравнении: та же «Астра» на десятую медленнее добегают до сотни. А это значит, что ощущение медлительности скорее субъективное.

И тем не менее, чтобы ехать бодро, необходимо нещадно топтать педаль, споро переключать передачи в ручной коробке («автомат» в России с таким мотором не сочетается) и не обращать внимания на изрядный шум: несмотря на тщательную звукоизоляцию, на высоких оборотах до ушей водителя и его пассажиров доносится натужный рев турбо-«четверки». Но это еще что – вот безнаддувный 1,8-литровый мотор той же мощности, который под капот «Трекера» установили специально для России, ревет еще громче, а разгоняет «Шевроле» куда неспешнее.

И это досадно, потому как ездить «Трекер» умеет. Джеймс Данахи, отвечающий в «Шевроле» за компактные легковушки и кроссоверы, уверял меня, что его команда стремилась обучить маленький джип манерам настоящей легковой автомобиля. А Джим, между

Под псевдонимом



Собирают машину на заводах «Дженерал Моторс» в Мексике и Южной Корее и продают в 140 стран мира (только не в США, там покупателю предложен «Бьюик-Анкор» – другая, куда более полная копия «Опеля-Мокка») под именем «Трекс». Однако в России мы узнаем маленький «Шевроле» под псевдонимом «Трекер». Очевидно, потому, что латинское написание Трах может озаботить блюстителей нашей нравственности. Все же так лучше, чем писать на бампере каждой машины 18+.

**ЕЗДИТЬ «ТРЕКЕР»
УМЕЕТ: УВЕРЕННО
ДЕРЖИТ ТРАЕКТОРИЮ,
НЕ СПЕШИТ КЛАНЯТЬСЯ
ПОВОРОТАМ**



Выполненная по мотивам «Авео» приборная панель симпатично выглядит и хорошо читается



Создатели «Трекера» гордятся несметным количеством всевозможных емкостей для хранения всякой всячины



В верхнем из перчаточных ящиков имеется USB-вход, а нижний кажется мелким, но на деле не так мал

Превращается в... смартфон!



Одна из интереснейших особенностей «Трекера» – информационно-развлекательная система «Майлинк». Этот электронный интерфейс позволит связать ваш автомобиль со смартфоном и пользоваться всеми преимуществами такого симбиоза: на 7-дюймовом сенсорном полноцветном дисплее с высоким разрешением отображаются данные с вашего устройства. А в начале года появится специальное приложение для навигации – с его помощью можно будет загружать данные в смартфон и затем просматривать их на экране «Майлинка».



прочим, в недавнем прошлом был главным инженером «Шевроле-Корвет» и «Кадиллака-XLR». Замечательные дорожки к северу от Сан-Франциско, напоминавшие больше испанские или итальянские серпантины, в полной мере подтвердили слова американского конструктора. «Трекер» уверенно держит траекторию, не спешит кланяться поворотам, и если бы еще бодрее отзывался на газ, ему было бы чем порадовать активного водителя. Тем более что на четырехполосных хайвэях его 140 сил хватало вполне – и для поддержания высокой средней скорости, и для обгонов со 120-ти. Эх, такой бы машинке – компактной, юркой, яркой и стильной – еще и мотор...

Но, увы, – с теми силовыми агрегатами, что положены нашему крестоносному малышу в России, где не будет 130-сильного турбодизеля, выбирать особо не приходится. Если его будущий владелец обладает спокойным, выдержанным нравом, то ему подойдет мотор 1,8 литра с «автоматом» и полным приводом. Если же вам необходимо от машины нечто большее – стоит присмотреться к переднеприводной версии 1,4Т-МТ.

А вот с точки зрения экономии топлива ни та, ни другая особого преимущества не даст. Как

показал наш экспресс-тест (в общей сложности около трехсот километров по городу и шоссе), турбомотор расходует 9,01 л на каждую сотню (АКП, полный привод), а безнаддувный (АКП, 4x2) двигатель – 9,05 литра.

ПОЛНА ГОРНИЦА

Столь похвальная выдержанность обязательно понравится рачительному хозяину. И понравится тем более, что салон «Трекера» станет для такого человека настоящей отрадой. Правда, поначалу он встречает яркими дизайнерскими штрихами, такими как приборная панель, живо напоминающая мотоциклетный стиль «Авео», но выполненная на другом, куда более высоком уровне. Смотрится она живее того же «Опеля», хотя при желании найти сходство с «Моккой» не составит труда. Причем и в тканевом салоне, и с кожей интерьер выглядит весьма достойно: пластик кажется мягче, чем он есть на самом деле, руль радует пальцы шелковистой кожаной обивкой. Недостаток здесь по большому счету один: богатые хромированные кольца воздуховодов отражаются в боковых зеркалах, порой изрядно мешая.

Но главное, конечно, насколько этот салон функционален. Даже пластиковые «ушки», обрамляю-

СУДЯ ПО ВСЕМУ, МАЛЕНЬКИЙ «ШЕВРОЛЕ» ДОЛЖЕН БЫТЬ ЧУТЬ ДЕШЕВЛЕ МАЛЕНЬКОГО «ОПЕЛЯ», КОТОРЫЙ СТОИТ ОТ 717 ТЫСЯЧ



Для того чтобы сложить таким образом диван, передние кресла придется сдвинуть вперед



К услугам задних пассажиров подлокотник с подстаканниками и розетка, а ручки под потолком снабжены микролифтом



Карманы в задних дверях тоже выполнены двухэтажными, но они гораздо мельче передних



По бокам багажника вместительные карман и ящик. Есть здесь и подсветка, и пластиковый органайзер, и сетка. А под полом с мягкой обивкой прячется «запаска»

щие воздуховоды вентиляции, здесь не просто так, а выполнены в виде небольших углублений, в которых можно хранить монеты или, к примеру, губную помаду. Единственное, чего здесь нет, центрального подлокотника-бокса – только в торце спинки водительского кресла откидывается поручень. Однако место на межкресельном тоннеле отдано аж под четыре подстаканника, карманы в дверях двухэтажные, перчаточный ящик состоит из двух отдельных, слева от водителя и наверху торпедо предусмотрены ящички-тайнички. Еще один спрятан под пассажирским креслом, и весьма толковый органайзер предусмотрен в багажнике.

Сам багажник невелик, все-таки эта компактная машина лишь на 113 мм длиннее «Джука», однако по сравнению с тем же «Ниссаном» места здесь куда больше. Кроме того, подушку дивана можно по частям сложить и поставить вертикально, откинуть затем отдельную спинку и получить весьма внушительный трюм с почти ровной грузовой площадкой. Всего предусмотрено восемь вариантов грузопассажирской трансформации салона.

Правда, не ждите от «Трекера» просторного дивана. Хотя и особо тесным задний ряд не назовешь – «сам за собой» при росте в 185 см я уселся

без проблем: до потолка от макушки осталось 4 см, а колени соприкоснулись с тканью обивки. Соприкоснулись, однако не уперлись в спинку сиденья.

ПОЖИВЕМ – УВИДИМ

Итак, очень даже симпатичную и удобную компактную машинку предлагают нам американцы. Она наверняка придется по вкусу тем, у кого пока еще нет большой семьи, или тем, чьи дети уже выросли. Впрочем, пока нам ее... не предлагают. Продавать «Шеви» в России начнут во второй половине следующего года, не раньше. Отчего так? Весьма возможно, максимально хотят развести «Трекер» с сестренкой «Моккой», которая уже выходит на наши дороги.

А ведь судя по всему, маленький «Шевроле» должен быть чуть дешевле маленького «Опеля», который стоит от 717 тысяч. Так что подождать стоит: покупатель ничего не проиграет, а приобрести вместе с золотой бабочкой на решетке радиатора может легкий налет грубоватой американской непосредственности. Конечно, это не могучий «Сильверrado» и не суперджип Танго и Кэша с двойной броней, но что-то в этом роде все же просматривается. Этакая Америка на вырост.

CHEVROLET TRACKER 1,4T (1,8)

Общие данные

Кузов, число мест/дверей	универсал, 5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1380/1884 (1378/1878)
Длина x ширина x высота, мм	4248 x 1776 x 1674
База, мм	2555
Колеса, мм	1540
Диаметр разворота, м	10,9
Скорость, км/ч	195 (180)
Разгон 0–100 км/ч, с	9,8 (11,1)
Расход топлива, л/100 км	5,5/8,0 (7,9)
Объем багажника (5/2 места), л	356/785
Объем топливного бака, л	53/Аи-95

Двигатель

Расположение	спереди поперечно
Конструкция	4-цилиндровый, рядный, 16-клапанный, с турбонаддувом (без наддува)
Рабочий объем, см ³	1364 (1796)
Мощность, л. с. при об/мин	140/6000 (140/6200)
Крутящий момент, кгс·м при об/мин	20,4/1850–4900 (18,2/3800)

Шасси

Привод	на передние колеса (с автоматическими подключаемыми задними)
Коробка передач	6-ступенчатая, механическая (автоматическая)
Подвеска спереди	пружинная независимая типа «Мак-Ферсон»
сзади	полузависимая, работающая на кручение поперечная балка
Рулевое управление	реечного типа с электроусилителем
Тормоза	дисковые, спереди вентилируемые
Шины	205/70 R16

ЧТО ХОРОШО И ЧТО ПЛОХО

Стильный, удобный, функциональный салон с широкими возможностями трансформации и тщательной отделкой; похвальная для кроссовера управляемость; хорошая шумоизоляция

Посредственная динамика, особенно в версии с 1,8-литровым мотором и АКП; хром воздуховодов вентиляции отсвечивает в зеркалах; осязательный гул колес на неровной дороге; аэродинамические шумы на скоростях за 100 км/ч

