

На цыпочках

 [Email](#) |  [Распечатать](#)

Константин СОРОКИН
Фото автора и фирмы Citroen

Ноги — от ушей. Мордашка симпатичная. Есть что-то трогательно-деревенское и в нелепо задранном кузове, особенно если вспомнить, что моду на высокие пружины и проставки у нас называют колхозным тюнингом. На родине автомобиля Citroen Berlingo Trek такой стиль именуют изящнее: la transformation. А признанным гуру «трансформаций» считается компания Automobiles Dangel из Эльзаса, которая уже треть века «колхозит» продукцию Группы PSA, превращая серийные автомобили Peugeot и Citroen в транспортные средства для жестких условий эксплуатации. Официально продукция ателье Dangel к нам никогда не поставлялась, и Citroen Berlingo в версии Trek, на котором мне удалось поехать в Тульской области, станет первым французским «трансформером», представленным на российском рынке.





Berlingo 4x4? Да-да, во Франции
можно купить «каблучок» с
настоящей внедорожной
трансмиссией и даже с
понижающей передачей. Но для
продаж на российском рынке
маркетологи выбрали
переднеприводную модель Trek с
блокировкой межколесного
дифференциала, так что
«полноприводный» шильдик — это
всего лишь эмблема поставщика
комплектующих

На самом деле Citroen Berlingo Trek — автомобиль российско-французский: экстремальные «каблучки» Berlingo для нашего рынка собирают в Подмоскowie, на производственных площадях компании Ирито — дистрибьютера марки Great Wall и «отверточного» производителя

микроавтобусов Peugeot Boxer и Citroen Jumper. Собирают из обычных Berlingo испанского производства и фирменных комплектов компании Dangel. После «женитьбы» кузова с модернизированным шасси автомобиль получает российский VIN-код, превращаясь де-юре в продукт отечественного автопрома.

Надо сказать, что версия Trek — это самая незатейливая фантазия инженеров Dangel на тему французского «каблучка» — хотя бы потому, что он остался переднеприводным. От серийного Berlingo машину отличают более жесткие пружины подвески, развитая силовая защита двигателя и ходовая часть на «пуантах» — специальных проставках между элементами шасси и кузовом, которые и поднимают французский «каблук» на невиданную для обычных легковых автомобилей высоту. Под защитой двигателя здесь целых 200 мм клиренса, под задней осью — 215 мм, а в «рампе» между осями дорожный просвет составляет рекордные 275 мм — такими цифрами может похвастаться не каждый внедорожник. И такой вместительностью тоже! Едва заглянув внутрь, понимаешь, что ответ на вопрос об идеальном дачном автомобиле найден: Citroen Berlingo Trek! Широкий салон, высоченный потолок, две сдвижные двери и огромная задняя «калитка», через которую в автомобиль-«аквариум» можно запихнуть все свои шесть соток.



Дизайн интерьера типично французский. С кармашками, полочками, крючочками и забавными эстетическими решениями. Но главный эргономический козырь Berlingo — отличная обзорность



Чтобы не менять взаимного расположения силового агрегата и элементов шасси, двигатель тоже установлен на проставках

На своей родине во Франции «длинноногий» Trek существует в двух исполнениях: с серийной трансмиссией и системами активной безопасности ESP и traction control (такие машины предназначены главным образом для рынков Центральной и Северной Европы) и без электронных «ассистентов», но с самоблокирующимся дифференциалом. Второй вариант и выбрали для сборки в России, оснастив его бензиновым двигателем, рабочим объемом 1,6 литра. На поверку моторчик оказался не монстром и даже не «качком» — 120 бензиновых «лошадок» с пиком крутящего момента на отметке 4250 об/мин. В городе он не блещет, но на за его пределами обеспечивает Треку вполне адекватную его назначению динамику — главное, не стесняться гонять стрелку тахометра по всей шкале.



Передняя подвеска автомобиля Citroen Berlingo Trek (слева) оснащается проставками высотой 60 мм под стойки McPherson и доработанным подрамником для крепления силового агрегата. Задняя балка вместе с рычагами устанавливается на аналогичные элементы. Запасным колесом, расположенным под полом кузова, комплектуются только европейские машины с дизелями. На российских Треках с бензиновыми моторами запаску пришлось перенести в багажник, потому что на наших машинах применена другая трассировка выпускной системы, не позволяющая разместить запаску на штатном месте

Но какая же у задранного кузова парусность! Пару раз при встречных разъездах на высокой скорости я получал такие аэродинамические «подзатыльники», что едва не терял контроль над машиной. Так что аккуратнее с громоздкими багажниками — «скворечник» на крыше лишь усугубит этот эффект. На зимней дороге давала о себе знать и хитрая конструкция межколесного дифференциала. Добиться подробной информации об установленном на машине «самоблоке» мне не удалось, но, судя по рывкам на руле в поворотах, степень блокировки здесь не менее тридцати процентов. Ошибся с траекторией, сбросил газ, а дифференциал уперся — и повернул машину внутрь дуги! Неприятно. Особенно на фоне отсутствия ESP и откровенно вялого мотора, который в таких ситуациях не позволяет вытянуть «взбрыкнувшую» машину

тягой. А значит, даже архиспокойным водителям, привыкшим проходить повороты «телегой», придется скорректировать стиль езды. Перед скользким поворотом обязательно переключаемся «вниз», поднимаем стрелку тахометра до 3500—4000 об/мин и идем по дуге с гарантированным запасом тяги. Нужно занырнуть внутрь — плавно убавляем подачу топлива, а если требуется распрямить траекторию, то энергично ждем на газ, «продавливая» строптивую блокировку.

А вот на бездорожье — сплошной позитив! Поначалу-то было непривычно скакать по лесам и полям в здоровенном «аквариуме», но с каждым километром управлять задорным Треком становилось все интереснее. Машина раскачивается, но не досаждаёт вертикальными ускорениями. Выбирает ход подвески, но без жестких замыканий. Она таранит передним бампером лед в броне, однако выходит из воды если не сухой, то невредимой!



В пространстве между передними сиденьями спокойно разместится автомобильный холодильник или дополнительное экспедиционное оборудование



Ну какой кроссовер может похвастаться такой вместительностью?



За доплату в 39200 рублей «каблучок» Citroen Berlingo Trek можно укомплектовать многофункциональным органайзером Modutop с закрывающимися антресолями для хранения вещей общим объемом 93,5 литра! В эту же опцию входит дополнительное остекление крыши, потолочные дефлекторы и багажные дуги



Две сквозные сдвижные двери — очень удобное решение. Раздельные спинки заднего сиденья добавляют салону грузопассажирских возможностей, но за них надо доплачивать

Сворачиваю на раскисшую пашню. Едет. На крутом подъеме нахожу левым колесом цепкий участок покрытия и бодро вылетаю наверх. Обнаглев, ныряю в овраг, даже не чиркнув брюхом по перегибу...

Конечно, на сложном рельефе темп галопа снижается (несмотря на визуальную «длинноноготь», большими ходами подвесок Berlingo Trek похвастать не может). Но благодаря блокировке, эффективно добавляющей момент на опорное колесо, Trek словно на цыпочках проползает там, куда я рискнул бы сунуться далеко не на каждом полноприводном кроссовере. Главное, залезая в рыболовные или охотничьи дебри, не

забывать, что, в отличие от современных многодисковых муфт, в дифференциале повышенного трения нет защиты от механических и температурных перегрузок и долгая езда с пробуксовкой снизит срок его службы. Причем чем лучше сцепные свойства шин, тем нагрузка на блокировку в условиях тяжелого бездорожья будет выше. Если штурм гиблого места происходит под постоянный аккомпанемент «самоблока» (при его работе раздается характерное подвывание), то лучше остановиться, сдать назад по своей колее — и штурмовать участок с разгона. Я придерживался именно такой тактики и ни разу не воспользовался буксиром.



На своем автомобиле я бы так делать не стал. Но ведь мы занимаемся испытаниями!

В общем, за проходимость — пять! За идеологию тоже. Не породила протеста и маркетинговая политика. Berlingo Trek в комплектация Tendance стоит 820 тысяч рублей, и это практически готовый вариант экспедиционного автомобиля без излишеств, который можно дополнить нужным оборудованием. Жаль, в «базе» нет кондиционера. Ну а версия Trek X-TR за 861 тысячу рублей уже с элементами пижонства (декор, релинги, 16-дюймовые колеса) и боковыми подушками безопасности. То есть цены — на уровне среднеразмерных кроссоверов, с которыми будет конкурировать Citroen Berlingo Trek и с которыми мы обязательно его сравним.



Запас пространства в колесных арках — визуальный обман, потому что хода подвесок у Трека такие же, как у обычного Berlingo. Просто сместилось начало отсчета



Под защитой картера — 200 мм. В районе задней балки — 215 мм!

Признаюсь, окажись я в шкуре одержимого дачника, то крепко бы задумался. Сделать ставку на полный привод кроссовера или вступить в колхоз имени старика Данжеля? В «трансформере» насторожили две вещи. Довольно прожорливый бензиновый двигатель (мой результат на бездорожье — 13,6 л/100 км, хотя на загородном шоссе мне удалось снизить его до 9,2 литра на сотню) и то, что мне пока не удалось оценить управляемость на сухом асфальте: во время знакомства с автомобилем были лишь снег и лед. Вопрос не праздный, тем более что мы уже сталкивались с опасным «выкаблучиванием» (читай — опрокидыванием) [одноклассников Berlingo](#). А что до более подходящего силового агрегата, то уже рассматривается возможность продажи в России «длинноногих» Треков с дизельными двигателями. У европейских Berlingo их три: мощностью 75, 90 или 110 л.с.



Деревенское бездорожье — стихия Berlingo Trek. Именно на таких покрытиях доработки по технологии Dangel проявляют себя в полной мере. И если дачники и путешественники распробуют эту машину, то компании Ирито придется наращивать объемы выпуска: с нынешних ста машин в месяц до расчетных трехсот

Паспортные данные

Автомобиль

Citroen Berlingo Trek

Тип кузова	пятидверный универсал
Число мест	5
Угол въезда/съезда, град.	27,7/42,7
Угол рампы, град.	24,8
Минимальный дорожный просвет, мм	200
Объем багажника, л	675/2650/3000*
Снаряженная масса, кг	1540
Полная масса, кг	2000
Двигатель	бензиновый, с распределенным впрыском
Число и расположение цилиндров	4, в ряд
Рабочий объем, см ³	1598
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	77,0/85,8
Число клапанов	16
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	120/88/6000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	160/4250
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая
Привод	передний, с блокировкой межколесного дифференциала
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые
Задние тормоза	дисковые
Шины	205/65 R15 или 215/55 R16
Максимальная скорость, км/ч	нет данных
Время разгона 0—100 км/ч, с	нет данных
Расход топлива, л/100 км смешанный цикл	нет данных
Выбросы CO ₂ , г/км	60
Топливо	бензин АИ-95—98

* В пятиместном варианте до уровня окон/со сложенными задними сиденьями до потолка/с демонтированными задними сиденьями до потолка

Родом из спорта

Игорь ВЛАДИМИРСКИЙ

В шестидесятых годах прошлого столетия автомобильный конструктор Анри Данжель, будущий владелец и идеолог фирмы Automobiles Dangel, активно сотрудничал со спортивными командами и даже лично разработал автомобиль Mangouste для кольцевых гонок. В середине семидесятых Данжель увлекся ралли-рейдами и начал разрабатывать полноприводные трансмиссии для рейдовых прототипов. Одной из конструкций заинтересовались в Группе PSA — для создания утилитарных модификаций гражданских машин. Вскоре на испытания вышли полноприводные универсалы Peugeot 504, а в 1980 году в городе Сентхайме на востоке Франции была образована компания Automobiles Dangel, где силами десяти энтузиастов переднеприводные «пятьсот четвертые» переделывали в настоящие внедорожники: под несущие кузова «подкатывали» раму с усиленной передней подвеской от большого седана Peugeot 604 и неразрезным задним мостом, устанавливали самоблокирующиеся межколесные дифференциалы, «раздатку» с понижающей передачей и межосевым дифференциалом (блокировка включалась вакуумным приводом). При этом дорожный просвет увеличивался до внушительных 215 мм. Эти машины продавали через дилерскую сеть Peugeot (преимущественно во Франции и ее бывших африканских колониях), но львиная доля полноприводников уходила в армию, жандармерию и на другие госслужбы. Специально подготовленные Peugeot 504 были постоянными участниками ралли Париж—Дакар и других рейдов, хотя особых успехов не снискали.

Вскоре Анри Данжель превратился в «придворного» специалиста Группы PSA по полному приводу. В 1987 году начался выпуск полноприводных фургонов Peugeot J5 и Citroen C25 — уже без рамы и с подключаемым приводом на задние колеса. Наследников этих машин Dangel выпускает и сейчас. Кстати, помните, как два года назад компания Sollers пыталась продавать полноприводные Ducato елабужской сборки? Узлы трансмиссии для них поставляла как раз фирма Dangel.

Производство внедорожников на базе универсалов Peugeot 505 было прекращено еще в 1994 году, и только спустя пять лет фирма Dangel представила полноприводный пассажирский «каблучок» Peugeot Partner — с вискомуфтой в приводе задних колес и опционным демультипликатором. Такой же трансмиссией оснащают и нынешние Peugeot Partner и Citroen Berlingo второго поколения, а в 2009 году фирма Dangel вывела на рынок их упрощенные переднеприводные модификации Trek с приподнятой подвеской, защитой днища и опционным «самоблоком».

Анри Данжель умер в 2006 году, но его компания все еще в строю. Сейчас Dangel выпускает полноприводные версии разномостных фургончиков Peugeot, Citroen и Fiat, а за все время свет увидело более 25 тысяч машин с шильдиком «Dangel 4x4».



Универсал Peugeot 504 Break Dangel 4x4 дебютировал в 1980 году на автосалоне в Париже, а спустя год появился аналогичный пикап



Peugeot 505 Break Dangel 4x4 (1986—1994 гг.) унаследовал ходовую часть и постоянный полный привод от модели 504



Армейский Peugeot J5 Bâché 1990 года — с заводским открытым кузовом и подключаемым полным приводом фирмы Dangel



Peugeot Partner первого поколения обзавелся полноприводной версией еще в 1999 году, но в России такие машины никогда не продавали