

— 14.07.10 15:37 —

ТЕКСТ: Михаил Лобачев

ФОТО: Светлана Нефедова, Компания KIA



Если в пять лет вы хотели стать машинистом тепловоза, а в шесть с половиной – капитаном речного трамвайчика, за рулем Kia Mohave у вас есть шанс вспомнить о детских мечтах. Семиместный салон, дизель и мягкую подвеску оценил корреспондент «Газеты.Ru» во время тест-драйва.

Странное дело: семиместный полноприводный Kia Mohave, разработан корейской компанией для американского рынка и назван в честь индейского племени и величественной пустыни в США, в которой расположено самое сухое место на Земле – Долина смерти. При этом он продается за океаном под именем Borrego, которое в переводе с испанского означает «ягненок» и «простофиля».



Почти пятиметровый полноприводник, рассчитанный на массового американского потребителя, конечно сделан просто. Но при этом он не безнадежно простоват – «держать лицо» помогает капот с двумя выштампованными «секциями» и широкая хромированная радиаторная решетка в американском стиле, а в техническом плане выручают современные двигатели, полный привод с понижающей передачей и независимая подвеска. Из откровенных американизмов в салоне внедорожника только ножной

стояночный тормоз да внушительного диаметра подстаканники в центральном тоннеле. В комбинации приборов с мягкой красной подсветкой основное место уделено полумесяцу спидометра, а на «авансцену» вынесен круглый экранчик маршрутного компьютера. Еще одна заметная (и незаменимая – при таких-то габаритах!) деталь – экранчик камеры заднего вида, встроенный в салонное зеркало. А вот встроенную навигацию (доступна для самых дорогих версий, от 1,77 до 1,95 млн), периодически застревающую на точке старта, приходилось оживлять перезапуском мотора.

Габариты Mohave поистине медвежьи: от бампера до бампера 4,88 метра, в ширину почти два, и рост – метр восемьдесят.

При таких кондициях основное достоинство его конечно во вместительности. К услугам пассажиров семь полноценных кресел – даже в третьем ряду даже взрослые пассажиры могут усесться не прижимая колени к подбородку, а ровную площадь с небольшим уклоном к пятой двери, образующуюся при складывании двух задних рядов сидений, впору исчислять квадратными километрами. Однако, разместившись в хвосте, легко испачкать ворсистую обивку впереди стоящего кресла.

Восседая за рулем, подстроив под себя штурвал и педальный узел, жалеешь разве что об отсутствии на «длинном» руле дальнобойщичкой рукоятки-«крутилки» - водительское место легкового авто после такого гиганта кажется добротным вырытым окопом. А небольшой селектор трансмиссии, совсем не похожий на стилизованные под самолетную ручку газа или огрызок бейсбольной биты рукоятки настоящих «американцев», не фиксируется в «парковочном» положении: про стояночный «ножник» на парковке забывать не стоит.



При этом семиместный автомобиль даже может похвастаться основными атрибутами настоящего внедорожника – его кузов смонтирован на раме, а в трансмиссии имеется пониженный ряд передач. Однако лезть на нем очертя голову на тяжелое бездорожье всё же не стоит – помня о колесной базе почти в три метра, независимой подвеске всех четырех колес и отсутствии блокировок дифференциалов.

Наиболее близкий по духу конкурент – «американский» же Honda Pilot при этом внедорожником не притворяется. У него несущий кузов, нет «понижайки», но базовая цена его в России несколько больше чем у Mohave. «Кореец» выигрывает за счет российской сборки – крупноузловым методом на калининградском «Автоторе». Трансмиссия производства американской BorgWarner, построена по схеме torque-on-demand, она имеет три режима. Основной из них – автоматический, когда автомобиль остается заднеприводным, а на передок крутящий момент подается лишь при проскальзывании колес. В оставшихся двух электронноуправляемая муфта в раздаточной коробке остается заблокированной, привод – полным. При необходимости включается «понижайка».



За рулем Mohave никуда не уйти от железнодорожных и паровозных ощущений. При умеренном нажатии на газ под предводительством трехлитрового турбодизеля мощностью 250 л.с., работающего в паре с шестиступенчатым автоматом, автомобиль по-тепловозному стабильно набирает скорость под мерное гудение дизеля, не привлекая лишнего внимания переключениями передач, но при плотном торможении машина ощутимо приседает на нос, мягкая подвеска заставляет вспомнить

о море из-за продольной раскачки кузова. Пневматическая подвеска доступна лишь в виде опции и только на задней оси. Она допускает подъем кузова при движении на невысоких скоростях, однако на существенное повышение проходимости при этом рассчитывать не приходится.

Зато на выбоинах пневмоподвеска и передние пружины отрабатывают на отлично, ограждая пассажиров от тайных посылов природы и дорожников. Есть у Mohave (за исключением базовой версии) и масса электронных помощников – система стабилизации, «горный помощник», поддерживающий на спуске скорость не более 8 км/ч, также электроника придерживает автомобиль



тормозами при старте в гору и помогает при экстренном замедлении.

В России внедорожник предлагается с двумя двигателями и в четырех комплектациях. Базовая цена за автомобиль с 3,8-литровым бензиновым мотором мощностью 275 л.с. и пятиступенчатой АКП – 1 459 900 рублей. Начальная цена автомобиля с дизелем – 1 609 900 рублей. В оснащение входят ABS, аудиосистема, кондиционер, и подогрев передних сидений, однако «в базе» их регулировки механические. В более дорогих комплектациях для кресел доступны электрорегулировки и вентиляция, система стабилизации, люк с электроприводом, кожаные кресла, память водительских настроек, мультимедийная система с навигацией, регулируемые педали. И цена автомобиля при этом неудержимо устремится к двум миллионам рублей: Mohave с бензиновым мотором в топовой комплектации Executive стоит от 1 889 900 рублей. Дизель ожидаемо дороже – 1 949 900 рублей.