

«Мне очень нравится моя работа!» — хорошо, если двое-трое из десяти готовы искреннее произнести эту фразу. «Да я вообще без зарплаты готов потрудиться!» — так могли бы заявить максимум два-три человека из сотни. Лично мне как раз повезло оказаться в их числе — работа тестовика новых автомобилей была бы по душе доброй половине мужчин. Но ведь и ответственность-то какая! Без шуток: приходится же оставаться справедливым и объективным, несмотря на личные симпатии и пристрастия.

А это ох как нелегко!

текст: Владимир СМЕРНОВ  
фото: Роман ТАРАСЕНКО



# Программа

Отгадать с трех раз, который из них настоящий «проходимец», не сможет разве что специально подобранный контингент программы «Поле дураков» (или как там ее — «Страна чудес», что ли?). А любому автомобилисту сама внешность этих автомобилей подскажет, что брутальный, словно топором рубленый Commander, крупнейший представитель семейства Jeep, и обязан быть «джипом»! Если бы мы прицепили к нему два буксирных троса, он,

пожалуй, вытянул бы разом оба засевших «корейца» — ну, разве что подольше «попылал» бы глинистую подмосковную почву да поревел бы своим детским голоском. Ах, зачем же суздальские князья некогда решили разместить новую столицу на столь «подходящих» почвах? Километров бы на 200–300 к югу — и более легкий грунт уже позволил бы Kia и Hyundai самим пробираться от деревни к деревне. Но оттуда, видите ли, кочевники набегали совершали! А Московия половцам да печенегам была неинтерес-

на по той же вышеописанной причине — копыта вязли. Но, кстати, если бы Mohave и ix55 «подковали» не в шоссейные «слики», а хоть в универсальную резину, они тоже не вязли бы так беспомощно на обычном весеннем проселке. Но справедливости ради замечу: в том, что мы закопали две полноприводные машины почти на ровном месте, виноваты в основном не водители или автомобили, а... наш фотограф! Ходом-то мы эту размытую низинку проскакивали вполне успешно. А вот приспичило же



**Kia Mohave**  
3.0 (250 л.с.) 6AT,  
цена 1 949 000 руб.

**Hyundai ix55**  
3.0 (239 л.с.) 6AT,  
цена 1 899 000 руб.

**Jeep Commander**  
3.0 (217 л.с.) 5AT,  
цена 1 840 000 руб.

# ОПТИМУМ

Роме выстроить художественную композицию под названием «Внедорожники посреди глубокой лужи!» Ну и «приплыли» по очереди: сдай, мол, туда на метр, сюда на метр, еще чуть-чуть — так и завязли.

— Зачем же их так обувают? — недоумевал мастер объектива постфактум.

Но метаться было поздняк.

— Ребята, давайте только третий автомобиль сажать не будем! А то ведь нынче тракторов на деревне поубавилось — идти придется далече! — взмолился я.

— Ничего, — ответил заместитель главного редактора, — Jeep грязи не боится!

И точно, с включенной «понижайкой», трем (!) самоблокирующимися дифференциалами и «злой» резиной Commander прет через размытые глинистые «дорожки», по склону вверх, по полю и через канавы с безразличием и упорством бульдозера. Кованые элементы его передней подвески и огромный картер редуктора заднего неразрезного моста ровняют проселок не

хуже грейдера, облегчая путь тем, кто едет следом. Особенно на веревке!

## (Мо)хава нагила

Звучных названий для новых моделей автомобилей остается все меньше — прежние креативщики давно расхватали все лежащее на поверхности. Вот и Kia Motors (известная, например, веселым именем Serato) для своего нового внедорожного флагмана сумела выдумать пару наименований: Mohave/Portego — для разных рынков по прин-



Здесь все добротно и качественно. Из замечаний лишь тусклые цифровые шкалы на консоли



Яркая подсветка щитка приборов и четкая оцифровка позволяют быстро считывать информацию со щитка и днем и ночью



Внедорожный блок Kia: перевод трансмиссии на понижающий ряд (1), «подъем» и «спуск» с горы (2), выключение ESP (3) и подъем задней части (4)



Mohave — приятное исключение из правил. Третий ряд сидений позволяет здесь полноценно разместиться трем взрослым



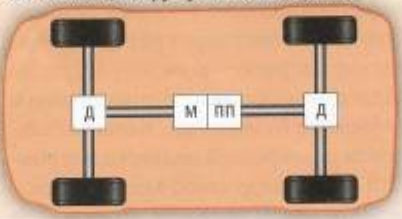
Расположение монитора камеры заднего вида в зеркале — удачное решение. Он включается только в режиме R

### i

## Kia Mohave

Силовой агрегат Kia Mohave расположен спереди продольно. В мостах размещены простые симметричные дифференциалы (Д). В распоряжении водителя — три режима управления трансмиссией. Селектор выбора программ размещен на центральной панели слева от рулевой колонки. В режиме Auto при движении по ровной сухой дороге с постоянной скоростью вся мощность передается на задние колеса. При разгоне, проскальзывании одного из задних колес и в некоторых других ситуациях многодисковая фрикционная муфта (М) подключает передний мост, передавая на него часть тяги. Передача мощности на карданный вал привода переднего моста производится зубчатой цепью. Переключаться из режима Auto в режим 4H (и обратно) рекомендуется на скорости до 80 км/ч, хотя механизм мо-

жет срабатывать и на более высоких скоростях. В зависимости от дорожных условий процент отбора мощности на передний мост может меняться, но передние колеса всегда подключены. В режим 4L, когда активирована понижающая ступень (ПП), нужно переключаться только при остановке автомобиля, а в коробке необходимо установить нейтраль. Производитель рекомендует передвигаться в режиме 4L на скоростях до 40 км/ч и только по грунту или на бездорожье.



шпу, чтобы «слух не резало» и звучало благороднее. С одной стороны, «бор-рего» воспринимается побрутальнее, р-раскатистое «Р» обещает гр-розно и уверен-ренно штур-рмовать бездор-рожье. А ну вдруг у нас его обзовут «барыгой»? Калифорнийская пустыня Mohave вызывает не самые оптимистические ассоциации, да и на русский слух воспринимается довольно тускло. Но стоит вспомнить нашу народную еврейскую «Хава нагилу», как становится веселее (тем более с иврита название песни переводится как «Давайте радоваться!»).

Этими этимологическими выкладками я развлекал инспектора ГИБДД на посту в 120 км от Москвы поздним субботним вечером. Старлею приспичило проверить VIN нашего автомобиля: служивому было явно скучно, а заодно он бы посмотрел на устройство новой, прежде неизвестной модели Kia.

— Водитель обязан знать, где нанесен номер кузова, — сказал он.

— Вовсе не обязан, я управляю по доверенности и езжу на данной машине всего три дня.

— Может, под капотом или на раме под передней аркой есть?

Но ни там, ни там VIN не оказалось. О, в бардачке же лежит инструкция! Там есть подробная схема: в правом



углу багажного проема, под пластмассовой (есть и фото, чтобы легче искать), и дублер в углу «ветровика».

— Прошу вас, загляните туда!

Но, как мы оба ни старались, сакральных цифр не нашлось. Фантастика! Инспектор уже так не считал. Прибывшая к нему подмога светанула фонарем на среднюю стойку с водительской стороны, где оказался приклеенный стикер с нужной информацией. Однако, увы, мой вздох облегчения оказался преждевременным. VIN, нанесенный на эту наклейку, абсолютно (ни одной цифрой и большинством букв!) не соответствовал тому, который был пропечатан в Свидетельстве регистрации! Довольно скоро вмиг посуровевшие сотрудники ГАИ обнаружили и VIN, набитый на ку-

зов, — под передним сиденьем. Само собой, идентичный стикеру на стойке. А номерные знаки нашего Mohave соответствовали тем, что были прописаны в СТС. Вдруг меня осенило: в представительстве, где нам выдали тестовый Kia, горе-водитель попросту перепутал номера! Как вы думаете, реально ли убедить в этом трех офицеров ДПС при исполнении? Не дать отправить автомобиль на штрафстоянку, а самому не прокатиться до утра в УВД? Я вот тоже оценивал ближайшую перспективу пессимистически. Два часа безостановочного ликбеза о протестированной за многие годы автомобильной технике, свежие номера ОРД с дарственным текстом «от автора» для них и их друзей сделали главное дело — меня отпустили. Причем отпустили

и Mohave! Помните, я уже говорил вам, как люблю свою работу? Именно благодаря ей удалось все так решить!

Назавтра выяснилось потрясающее! Наш Kia собрали на «Автоторе» в Калининграде. И помимо того VIN, что был нанесен в Корее, российский завод наносит свой — под капотом! И это важно знать, ведь не у каждого с собой пачка ценных журналов, чтимых ганшниками.

А еще за эти дни я очень полюбил Mohave. Серьезно, без преувеличения! Стараюсь всегда быть объективным (помните, и в этом я клялся вам) и редко произношу столь откровенные признания в отношении конкретного автомобиля. Неужели, спросите вы, у него совсем нет недостатков? Это у «корейца-то»? И





Самая высокая степень подгонки деталей и качественный звук стерео — это плюсы, а одноцветные плоские кнопки — минус



Лаконичная «приборка» выполнена со вкусом и заботой о водителе. Цветовая гамма подсветки — светло-фиолетовая



Возможность заблокировать межосевой дифференциал заметно повышает внедорожные свойства кроссовера



Простор на третьем ряду сидений почти как на Kia. А темное исполнение салона позволяет залезть туда, не слишком запачкав коврики



Профиль кресел второго ряда ix55 достаточно плотный — даже в резких поворотах по салону не летаешь

### i

## Hyundai ix55

Силовой агрегат кроссовера Hyundai ix55 размещен спереди поперечно. В мостах установлены простые симметричные дифференциалы (Д). За распределение тяги между мостами отвечает многодисковая фрикционная муфта (М), управляемая электроникой. Картер муфты состыкован с картером заднего моста.

При движении по ровной сухой дороге с постоянной скоростью вся мощность передается на передние колеса. В случае проскальзывания одного из них муфта начинает отбор на задний мост. Кроме того, предусмотрены режимы, при которых задний мост подключается при отсутствии проскальзывания передних колес, например динамичный разгон. Кратковременно электроника может обеспечить режим жесткой связи между мостами.

Водитель имеет возможность непосредственного влияния на распределение тяги в трансмиссии. На центральной панели, слева от рулевой колонки, размещена кнопка привода блокировки муфты. Еще одним способом повышения свойств автомобиля на бездорожье является возможность отключения системы динамического контроля курсовой устойчивости. Кнопка этой функции размещена на центральной панели, слева от рулевой колонки.



скептически улыбнетесь. Скажу сразу: недостатки есть. Но мелкие — незначительные эргономические придрочки.

Машина и вправду удалась на славу! Сидеть просторно и спереди и сзади, приятные кресла, отличный обзор, четкость и понятность всех регулировок.

Ткнул пальцем в кнопку запуска — и мотор заурчал. Но не мгновенно, а через секунду-другую, пока нагреются свечи накалывания, как и положено дизельному двигателю. За эти мгновения водительское кресло подъезжает вперед, а рулевая колонка, наоборот, подвигается в вашу сторону, услужливо опуская свой обод в подставленные ладони. Потом же, когда заглушитесь и будете выбираться на улицу, тот и другой сервоприводы вновь освободят дорогу потенциально ушатавшему водителю. Да, Mohave «заточен» под американский рынок! Но это (к счастью!) не слишком заметно в отделке экстерьера и интерьера. Зато в движении чувствуется, что раскачка на волнах несколько больше ожидаемой, сзади даже слегка укачивает. Но подвеску расхлябанной не назовешь. Она весьма энергоемкая — поглощает как крупные неровности, так и мелочь. И при этом при перестроениях Kia прекрасно держит траекторию, даже когда дело происходит на заметно неровной



поверхности. Даже на крутой дуге тяжелый высокий внедорожник несильно «вываливается» наружу. Руль здесь достаточно точен и не переоблегчен гидроусилителем. На прямой подруливать тоже не приходится.

Как же удалось получить столь высокие характеристики? Главное — в идеологии конструкции. Продольно расположенный V6 с автоматом и раздаткой в линию, рама (!), сращенная с кузовом, в меру низкий центр тяжести. А умение отказаться от гонки за чрезмерной обтекаемостью сделало кузов просторным, с отличной обзорностью. Но не привело Mohave к излишней прожорливости. По трассе на высшей, 6-й, передаче Kia, если «тапку не топить», поглощает меньше девяти литров на сотню. Но в городе,

когда задействуешь турбину «в полный рост», расход доходит до «пятнашки».

Зато какой разгон — песня! Передачи перебираются споро, но немного резковато (дань быстроте). Управление как газом, так и тормозом вполне ожидаемое, с точной дозировкой усилия на педали. Да и само торможение — эталонно-эффективное и без клевков.

### Разнойцевые? Разноутробные!

Hyundai и Kia — один концерн, как Renault и Nissan или Peugeot и Citroen. И было бы логично ожидать, что, как и в паре Tucson-Sportage, можно отстреляться «дуплетом», сэкономив на общем проекте. Как бы не так! Нацеленный на европейский рынок ix55 имеет с Mohave лишь один крупный общий

узел — двигатель, турбодизель V6. Но, может быть, у них хотя бы общие платформы? Тоже исключается — мотор Kia развернут поперек, а раздатки соответственно нет вообще. Кузов несущий, да и под днищем куда больше незащищенных, уязвимых мест с тонкими, «ломучими» элементами.

Европеизированный кузов имеет приятные, лаконичные, правда, не слишком запоминающиеся обводы обтекаемой формы. Но обзорность с места водителя это крадет — заваленные передние стойки перекрывают больший сектор из-за близости к вашему лицу, а проем заднего стекла чуть узковат. Зато можете обзирать внутренние просторы второго-третьего рядов через отдельное панорамное зеркальце под потолком. Но



Двигатель ix55 защищен металлом — это дилерская опция. Но в средней части днища есть много, что можно пообзирать



Низковисящие трубы выпускной системы Hyundai намекают на то, что владельцы должны быть поосторожнее на грунтовке



Тонкое хитросплетение рычажков задней подвески позволяет ix55 хорошо стоять на асфальте. Но они в зоне риска на офф-роуде



Высокая панель приборов, широкие стойки и рубленые формы намекают на родство с военной техникой. Но это лишь намек



Белая подсветка приборного щитка и мелкая оцифровка не способствуют быстрому считыванию информации



Дернешь за T-образный рычажок, и одновременно с «понижайкой» заблокируются все три дифференциала!



Залезть на третий ряд возможно, но простора там даже для невысоких людей никакого. А детям будет в радости!



Универсальный монитор покажет хоть кино, хоть вид назад во всей красе. Для Commander это важно — габаритов водитель не ощущает

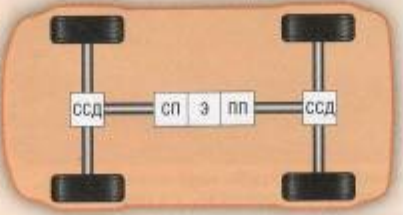
**i**

**Jeep Commander**

Силовой агрегат Jeep Commander размещен спереди продольно. В мостах установлены простые симметричные дифференциалы (Д). Им помогает система EDLS. Межколесные дифференциалы передней и задней оси блокируются многодисковыми фрикционными муфтами, диски которых сжимаются жидкостью, нагнетаемой механическим насосом. Корпус насоса жестко связан с корпусом дифференциала, а его крыльчатка — с одной из полуосевых шестерен. Таким образом, при появлении разницы во вращении колес насос начинает нагнетать жидкость. Однако ее давление на поршень пакета фрикционов контролирует все же электроника.

Что касается раздаточной коробки, то в ней размещено несколько элементов. За распределение тяги между мостами отвечает свободный

планетарный дифференциал: на передние колеса приходится 48% крутящего момента, на задние — 52%. Предусмотрена и полная блокировка межосевого дифференциала: эту функцию выполняет многодисковая фрикционная муфта. Сжатие ее дисков через систему тяг обеспечивает электромотор, управляемый опять же электроникой. Кроме того, у водителя есть возможность активировать и понижающую передачу, выполненную в виде «планетарки» с числом 2,72.



все это, если вы уже в машине. А если только забираетесь в нее, то обязательно оботрете брючиной грязную внешнюю подножку. Причем сам порог только мешает — запрыгнуть в невысокий кроссовер было бы легко и без него, а вот, поставив ногу на эту подножку, при посадке придется сплывать шею, чтобы протиснуться за руль.

Внутри ix55 особенно ощущается европейская ориентация модели. Мягкая фиолетово-голубая подсветка всех кнопок и клавиш, высокое качество материалов, точность стыков и положенная для Старого Света неяркость, лаконичность исполнения. А вот тот же двигатель, что и на Hyundai, на Kia шумит и вибрирует сильнее. И посадка понапряженнее — меньше воздуха над головой, и спинка сиденья слегка утомляет в дальней дороге. Но что «забыли» корейцы сделать для консервативного и требовательного рынка, так это поставить ограничитель на перевод селектора АКП из положения P в R, N и D! И ребенок, сидящий в салоне на пассажирском месте (!), побаловавшись, запросто может привести Kia в движение!

Ни к разгонной динамике ix55, ни к тормозной у нас претензий не возникло. Зато плавность хода и управляемость оставляют место для критики.



Душу вытрясают любые неровности — и мелкие и серьезные. Порой кажется, что подвеску на кроссовер по ошибке поставили от спорткара — очень жестко! Наверняка это должно компенсироваться отточенной управляемостью. Скажем так: она неплоха, не более того. Да, Hyundai не кренится вбок при резких поворотах. Но на быстрое и точное прохождение «лосинового» теста можно даже не надеяться. Невнятное реактивное усилие на ободу баранки дополняется тем, что при резких маневрах рулем он «закусывает», отрывая водителя от контроля над дорогой.

### Командированный

Откуда и куда он откомандирован, становится понятно, если сравнить езду на

Jeep по грязи (великолепную) и движение по твердому покрытию. Жесткая, по-настоящему дубовая подвеска в «родном» режиме работает, лишь если хорошенько прищипорить этого скакуна на булыжной или проселочной дороге. Любые ямы отрабатываются без пробоев, а кузов, если и прыгает туда-сюда, то в меру. Второй приемлемый вид покрытия для Commander — идеально гладкий асфальт. Если не работать рулем излишне резко, то маневры достаточно точны, и машина послушна. Но, когда колебания велики, желаемая траектория постоянно теряется. Ситуация еще усугубится, если дорога слегка неровная — в поворотах козящий внедорожник непредсказуемо упрыгивает туда, куда пожелает.

Точное управление разгоном обеспечивается как работой акселератора, так и мягким, своевременным перебором передач. А при сбросе газа АКП быстро и вовремя одну за другой подтыкает низшие ступени — пользоваться тормозом можно по минимуму. Мерседесовская школа! Коробка-то (и двигатель!) от времен брака с Daimler.

А вот селектор автомата — уже брак в прямом смысле слова! Его пластмассовая крышечка с гордыми буквами Jeep отвалилась, и теперь ее надо приклеивать. И пусть это частный случай, но он полностью соответствует духу эргономики солидной и недешевой модели. Конечно, мы привыкли к тому, что американские производители спустя рукава относятся к отделке салона — жесткий



Даже при большом старании оборвать что-либо под брюхом Commander будет затруднительно — рама да защиты



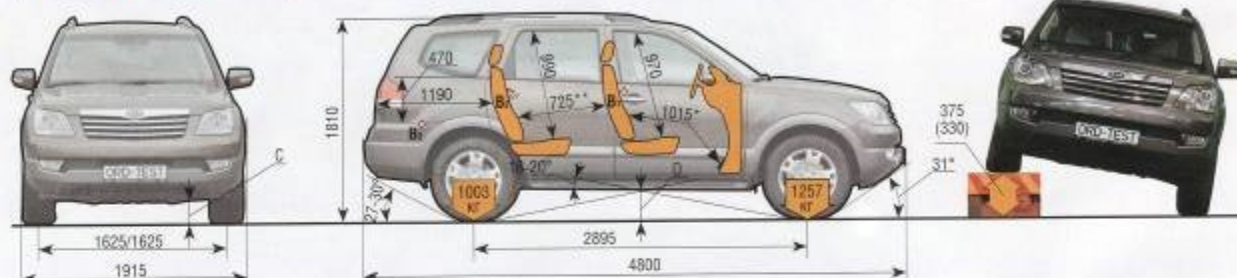
Элементы выпускной, топливной систем и трансмиссии лежат глубже прочных лонжеронов рамы Jeep



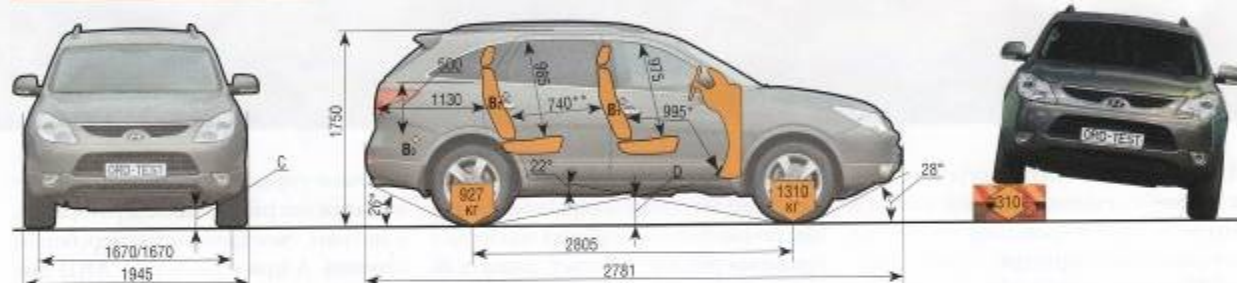
Картер заднего редуктора заведомо снижает геометрическую проходимость американского джипа. Но его не «снесешь»!

### Результаты геометрических и весовых измерений, произведенных экспертами редакции в условиях автополигона

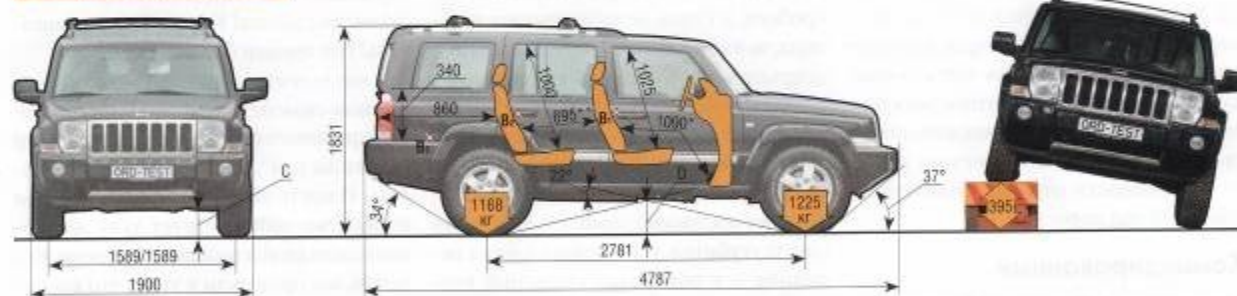
#### Kia Mohave



#### Hyundai ix55



#### Jeep Commander



	Kia Mohave	Hyundai ix55	Jeep Commander	
C	Просвет под передним мостом по центру, мм	190	150	230
	Просвет под передним мостом в плечевой зоне, мм	190	150	245
	Просвет под задним мостом по центру, мм	230 (280)	215	235
	Просвет под задним мостом в плечевой зоне, мм	220 (270)	220	330
D	Просвет минимальный внутри базы, мм	205 (240)	190	230
	Просвет под рамой или лонжероном, мм	240 (260)	310	230
	Просвет под топливным баком, мм	205 (240)	245	270
B <sub>1</sub>	Ширина салона спереди, мм	1520	1540	1490
B <sub>2</sub>	Ширина салона сзади, мм	1490	1510	1490
B <sub>3</sub>	Ширина багажника мин./макс., мм	1140/1420	1200/1420	1140/1210
V	Полезный объем багажника (5 чел.), л	536	576	328

Габаритные размеры — данные фирм-производителей \* От точки R (гозобедренный сустав) до педали акселератора  
 \*\* Кресло водителя выставлено на L<sub>1</sub> = 950 мм от точки R до педали акселератора, заднее кресло сдвинуто до конца назад

Kia Mohave



Продольно расположенный V6 — самый мощный в тройке

Hyundai ix55



Пластмассовая накладка-обманка скрывает поперечное расположение двигателя

Jeep Commander



Двигатель, унаследованный от Daimler, самый слабый, но ускоряет тяжелый Jeep быстрее всех

пластик, плоские сиденья, разнокалиберные ручки, расположенные так, чтобы было понеудобнее. Но Commander здесь превзошел многих! Вентилятор обдува шумит даже на минимальном уровне, а желаемую температуру не поймать — или холодно, или жарко. До внутренних ручек дверей надо тянуться. Обзор — хуже некуда: широченные стойки, а окошки мелкие. Вид через центральное зеркало «украшен» гиперболизированным центральным подголовником, способ борьбы с которым один — «уронить» средний фрагмент второго ряда вперед, благо есть такая возможность. Внешние габариты самой короткой из трех машин совсем не ощущаются водителем — парковаться на редкость затруднительно.

Те, кто «рисовал» и проектировал Commander, вряд ли на себе протестиро-

## Технические характеристики автомобилей

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	Kia Mohave	Hyundai ix55	Jeep Commander
Длина, мм	4800	4840	4787
Ширина, мм	1915	1945	1900
Высота, мм	1810	1750	1831
Колесная база, мм	2895	2905	2781
Колеса спереди/сзади, мм	1625/1625	1670/1670	1589/1589
Масса снаряженная/полная, кг	2275/2800	2180/2780	2355/2920
Максимальная скорость, км/ч	190	190	191
Разгон 0–100 км/ч, с	9,6	10,7	9,0
Расход топлива, л/100 км			
Городской цикл	13,8	12,4	13,5
Загородный цикл	8,2	7,6	9,5
Смешанный цикл	10,2	9,4	10,8
Диаметр разворота, м	11,0	11,2	11,8
Топливо/объем топливного бака, л	Дт/82	Дт/78	Дт/80
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>			
Тип двигателя	Турбодизель	Турбодизель	Турбодизель
Расположение и количество цилиндров	V6	V6	V6
Рабочий объем, см³	2959	2959	2987
Мощность, кВт / л.с. при об/мин	183/250	176/239	160/217
Крутящий момент, Нм при об/мин	540	450	510
	1800–2750	1750–3500	1600–2800
<b>ТРАНСМИССИЯ</b>			
Коробка передач	A6	A6	A5
Понижающая передача		-	1,000/2,720
<b>ХОДОВАЯ ЧАСТЬ</b>			
Подвеска спереди	Независимая, пружинная	Независимая, пружинная	Независимая, пружинная
Подвеска сзади	Независимая, пневматич.	Независимая, пружинная	Зависимая, пружинная
Рулевой механизм	Реечный	Реечный	Реечный
<b>Тормоза</b>			
Спереди	Дисковые вентилируемые	Дисковые вентилируемые	Дисковые вентилируемые
Сзади	Дисковые вентилируемые	Дисковые	Дисковые
Средства активной безопасности	ABS + ESP + DBC + HAC + BAS	ABS + EBD + ESP	ABS + Brake Assist + ESP + HDC + HSA
Размерность шин*	265/60R18 (30,5)*	245/60R18 (29,6)*	245/75R17 (31,5)*
<b>РАСХОДЫ НА СОДЕРЖАНИЕ</b>			
Примерные расходы за год и 20 тыс. км, руб.	207 150	208 100	206 970
В расчете учтены:			
Стоимость полиса КАСКО (стаж от 7 лет)**, руб.	136 000	132 000	127 000
Дорожный налог в Москве, руб.	18 750	17 900	16 270
Базовая стоимость ТО***, руб.	8 700	15 500	20 500
Стоим. первой замены масла***, руб.	-	-	-
Периодичность ТО, тыс. км	15	15	20
Расходы на горючее по смешанному циклу, руб.	40 800	37 600	43 200
<b>ГАРАНТИЙНЫЕ УСЛОВИЯ</b>			
Длительность гарантии, лет/тыс. км	5/150	3/100	2/-
<b>СТОИМОСТЬ АВТОМОБИЛЯ</b>			
Тестовая комплектация****, руб.	1 949 900	1 899 900	1 840 000
Базовая комплектация****, руб.	1 459 900	1 869 900	1 580 000

\*В скобках указан наружный диаметр шин \*\*Среднее по данным двух крупных страховых компаний \*\*\*Включая расходные материалы \*\*\*\*На момент подготовки материала с учетом действующих скидок

## ПОЛИГОН

БИТВА В ПУТИ

Kia Mohave



Kia Mohave — 536 л. Низкая погрузочная высота и удобная компоновка вызывают похвалу

Hyundai ix55



Hyundai ix55 — 576 л. Самое емкое багажное отделение в данном тесте. Bravo!

Jeep Commander



Jeep Commander — 328 л. Высокий неровный пол, расхлябанная обшивка и мелкий объем

вали удобство пользования. На второй ряд заползаешь, как в «уазик», извиваясь ужом и пачкаясь о дверной проем. Чтобы поднять капот (согласитесь, даже американцы делают ЭТО), приходится производить пальцами такие манипуляции, что ободрать их в кровь — самое простое дело. То же касается и крышки багажника. Я не шучу — чтобы потянуть за нее, костяшками пальцев придется скрести точно по верхнему торцу заднего номера. Про то, что захлопнуть пятую дверь, потянув за внутреннюю ручку, нереально, я уже молчу — приходится хвататься за грязную поверхность. Отдельно поднимающееся стекло пятой двери отпирается кнопкой под ним. Жмешь на нее, а окно попросту выстреливает вам в лицо! Каждый, кому я предлагал испытать это на себе, испуганно отдергивал голову назад. Вот разгул-то для любителей судиться! Живи я в Америке, непременно вчинил бы иск!

Все это странно... Ведь Commander появился на базе Grand Cherokee, который выпускается уже давно и не имеет большинства выявленных здесь недостатков. Просто была поставлена задача сделать автомобиль семиместным и более «квадратным», чтобы потрогать вкусу простого фермера. Наполовину это удалось — вкусам (или безвкусию) погонщика коров машина соответствует. А вот насчет семиместности я бы не торопился... Пролезть на третий ряд взрослому дяде нелегко, а ехать там вообще нереаль-

но. В то время как у обоих «корейцев» шестое и седьмое места очень даже ничего, и пространства крадут чуть-чуть. А уж погрузочная высота багажника Commander зашкаливает за все возможные лимиты.

### С неравным счетом

Здесь тот самый случай, когда мы не можем, проявляя дипломатию (или «прогиб»), сказать: дескать, этот хорош одним, а второй лучше проявил себя в иной категории. Тут все предельно ясно.

Несмотря на кажущееся неравенство по проходимости (очевидное и до начала теста), у тестируемых больше общего, чем различий. Например, практически одинаковая размерность или вполне сопоставимые цены. И, что важно, идентичные по топливу, объему и мощности двигатели.

Jeep при всей беспощадности нашей критики имеет серьезнейшее преимущество в проходимости. Если перед покупателем стоит задача как следует полазить по лесам-полям подальше от цивилизации, точность прохождения «лосяного» теста на асфальте уходит для него на третий план. А возможность подобраться поближе к настоящему лосю выходит на первый! Да и брутальность форм привлечет некоторых поклонников, несмотря на множественные эргономические огрехи.

Kia — по совокупности качеств очевидный фаворит заезда. Наличие ре-



## Kia Mohave



## Hyundai ix55



## Jeep Commander



## Экспертные оценки по итогам испытаний

Показатель	Макс. балл	Kia Mohave	Hyundai ix55	Jeep Commander
<b>КУЗОВ</b>	<b>25,0</b>	<b>18,0</b>	<b>18,3</b>	<b>17,7</b>
Место водителя	9,0	5,5	5,4	7,8
Место за водителем	7,0	6,5	6,6	6,0
Багажник	5,0	4,0	4,3	2,1
Безопасность	4,0	2,0	2,0	1,8
<b>ЭРГОНОМИКА И КОМФОРТ</b>	<b>25,0</b>	<b>21,9</b>	<b>21,7</b>	<b>20,3</b>
Органы управления	5,0	4,4	4,7	4,6
Приборы	5,0	4,7	4,6	4,5
Климат-контроль	4,0	3,3	3,4	3,0
Материалы салона	1,0	0,7	0,7	0,5
Свет и обзорность	5,0	4,3	4,2	3,8
Опция	5,0	4,5	4,1	4,1
<b>ВНЕДОРОЖНЫЕ КАЧЕСТВА</b>	<b>20,0</b>	<b>14,7</b>	<b>10,5</b>	<b>17,5</b>
Просветы	4,0	2,9	1,6	3,5
Углы	5,0	3,4	3,2	4,1
Артикуляция	3,0	2,1	1,9	2,3
Трансмиссия	4,0	3,5	1,1	3,7
Защищенность	2,0	1,1	1,1	2,0
Колеса	2,0	1,7	1,6	1,9
<b>ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ КАЧЕСТВА</b>	<b>20,0</b>	<b>17,6</b>	<b>18,1</b>	<b>17,1</b>
Управляемость	3,0	2,4	2,6	2,2
Ездовой комфорт	3,0	2,4	2,4	2,6
Разгонная динамика	3,0	2,8	2,7	2,9
Расход топлива (смешанный цикл)	3,0	2,7	2,8	2,6
Запас хода по шоссе	2,0	1,8	1,9	1,5
Грузоподъемность	2,0	1,5	1,7	1,6
Длина разложен. багажника	2,0	2,0	2,0	1,7
Залпасное колесо	2,0	2,0	2,0	2,0
<b>РАСХОДЫ</b>	<b>10,0</b>	<b>7,1</b>	<b>6,8</b>	<b>7,3</b>
Цена в тестовой комплектации	4,0	2,6	2,3	2,8
Эксплуатационные расходы	4,0	3,1	3,1	3,1
Перспективы перепродажи	2,0	1,4	1,4	1,4
<b>ИТОГО</b>	<b>100,0</b>	<b>79,3</b>	<b>75,4</b>	<b>79,9</b>

жима 4Low и неплохая защищенность днища при условии переобувания из «туфель» в «сапоги» позволят не только запросто забраться подальше от дорог, но и на твердом покрытии чувствовать себя почти в легковом автомобиле — просторном и уютном, солидном и безопасном.

Hyundai, как ни странно, проигрывает по совокупности качеств. Для меня это не было очевидно, пока ездил на приятном во всех отношениях ix55. Он прекрасно держит дорогу, в нем комфортабельно и спокойно. Но у этого автомобиля минимальный из троих внедорожный потенциал, а по удобству пользования на асфальте Kia Mohave как минимум не проигрывает ему. Вот такая внутрикорпоративная конкуренция! **ORD**

	Kia Mohave	Hyundai ix55	Jeep Commander
<b>Плюсы</b>	Неплохое соотношение между проходимостью и поведением на асфальте. Комфортабельный салон	Высокой уровень отделки. Качественная стереосистема. Экономичность в разных режимах	Замечательные внедорожные качества — настоящий «проходимец». Достойная динамика
<b>Минусы</b>	Неудобное управление климатической установкой и бортовым компьютером. Вертикальная раскачка	Не самая лучшая плавность хода. Слабый off-road потенциал. Неудобные подножки	Низкое качество отделочных материалов. Много мелких эргономических просчетов
<b>Вердикт</b>	Один из самых сбалансированных автомобилей не только в данном тесте, но и в своем классе	Автомобиль солидный и комфортабельный. Но цена могла бы быть лоскромнее, а динамика — выше	Серьезное бездорожье по плечу лишь этому участнику теста. Брутальная внешность искупает недочеты