

Корея VS Корея

Текст: Сергей Корниенко

Фото: Алексей Браверман



Любовь российских покупателей к большим внедорожникам не сделала [Hyundai ix55](#) и [Kia Mohave](#) бестселлерами. Не оживляет интерес даже еще большая любовь к экономии: конкуренты, стоящие, как эти два автомобиля вместе взятые, расходятся в несколько раз лучше. Причина этому скорее психологическая – платить почти два миллиона рублей за корейский автомобиль пока находится мало желающих. Старания корейских инженеров остаются недооцененными, ведь машины очень даже современные и пригодны для эксплуатации не хуже, чем «брендовые» конкуренты. Ride1.ru решил привлечь внимание к дуэту, а заодно выяснить сильные и слабые стороны каждого.



Можно ли большой корейский внедорожник, такой как Hyundai ix55, назвать драйверским автомобилем? Можно, но только в сравнении с другим корейским внедорожником, таким, как Kia Mohave. Последнему же подходит определение «брутальный». Мы привыкли, что модели одного сегмента от Hyundai и Kia очень похожи, но только не эти. Характер их был определен еще до рождения: ix55 получил несущий кузов, а Mohave – раму. Внешность привели в соответствие назначению. Hyundai – более интеллигентный и подтянутый, в городе смотрится гармоничнее. Экстерьер Kia классический для внедорожника – два кирпичика, больше прямолинейности. Зато нравится почти всем.



Естественно, что при таких габаритах оба автомобиля очень просторны. На третьем ряду придется поджать колени, но тоже можно возить взрослых. К эргономике водительского места претензий нет, только двухметровые водители захотят отодвинуть сиденья дальше, чем это возможно. В максимальных комплектациях оба автомобиля оснащены электрорегулировками сидений, рулей, ксеноновые фары ближнего света, доступ в салоне без ключа, а в Mohave еще и регулируемый по высоте педальный узел.



По количеству позиций в списке оборудования Mohave немного впереди – у него есть пневмоподвеска, навигационная система, камера заднего вида и вентиляция водительского сиденья. Из всего этого понравилась только вентиляция – в дни теста стояла жара. Версия карты в навигации датирована вторым кварталом 2008 года, поэтому детальные карты есть только для Москвы и Питера. Изображение с камеры заднего вида выводится на маленький экранчик, зеркала заднего вида вместо дисплея навигации. Хотя все равно с ним чувствуешь себя увереннее, чем с одним парктроником в ix55. Пневмоподвеска вызвала сомнения в своей целесообразности. Из верхнего положения в среднее она опускает кузов при достижении 40

км/ч, а в нижнем ехать вообще не получится – он только для облегчения погрузки. Да и диапазоны изменения в несколько сантиметров не так уж критичны.



Зато Hyundai отыгрывается на качестве того, что имеет. Передняя панель отделана мягким пластиком целиком, а не частично, как у конкурента. Аудиосистема хоть и без большого цветного дисплея, но с сабвуфером и внешним усилителем, а главное звучит намного приятнее.

Полного паритета по моторам не получилось: Hyundai был оснащен 3,8 литровым бензиновым двигателем, а Kia – трехлитровым дизелем. Оба V6. Но в принципе купить оба автомобиля можно и с дизелем, и с бензином.

Если бензиновый агрегат развивает большую, но привычную для такого объема мощность (264 л.с.), то дизель по количеству лошадок, снятых с литра, обходит таких уважаемых производителей, как Mitsubishi, Nissan и Toyota. Например, на новом Prado двигатель того же объема выдает только 173 л.с., а на Kia – 250! Да еще и автоматы у корейцев имеют на одну ступень больше – шесть вместо пяти. Сразу заметим, что работают коробки очень слаженно, без толчков и задержек. Так что желания переключаться вручную не возникает.

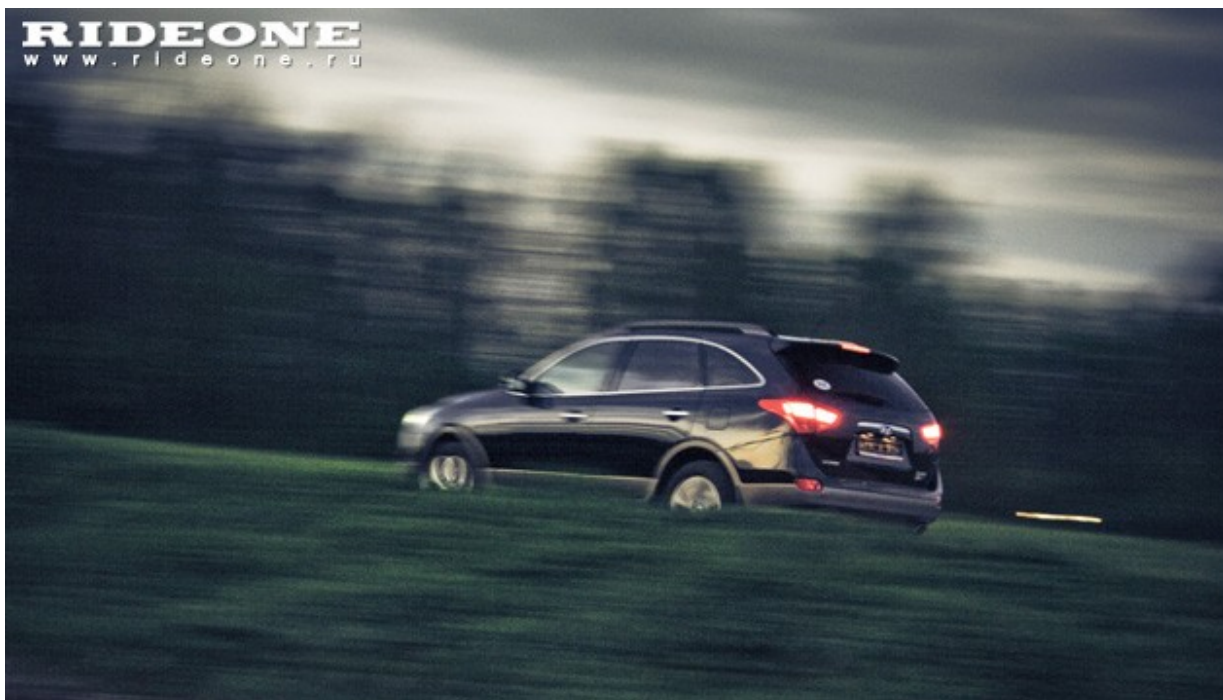


Если не участвовать в драге, то обоим автомобилям с лихвой хватает динамики и для города и для обгонов на трассе. По паспорту бензиновый двигатель примерно на секунду быстрее разгоняет 2,5 тонные автомобили, но в реальности разница мало заметна. Hyundai ускоряется плавней из-за большего рабочего диапазона оборотов двигателя, Kia при включении турбины толкает в спину, а на высоких оборотах слышен дизельный рокот. Больше в салонах автомобилей ничего не напрягает, тишина. По сравнению с недавно протестированной [Honda Pilot](#), шин вообще не слышно.



По управлению машины очень отличаются. У Hyundai очень понятный, прозрачный руль с приятной обратной связью. В Kia он длиннее, легче и оттого на скорости чувствуешь себя менее уверенно, чем на ix55. Кроме руля скоростному вождению на Mohave мешает своеобразная подвеска. Создается ощущение, что в ней кроме одной большой пружины ничего нет – так машину подбрасывает на волнах после 110 км/ч. А если неровность случится в повороте, то ожидаешь, что, подпрыгнув, приземлишься уже на боку в кювете. Особенно страшно оказалось сидящим на третьем ряду, там амплитуда чувствуется острее. Почему-то

колебания совсем не хотят гаситься. Даже при движении в пробке, остановившись, машина делает еще три-четыре колебания. Вряд ли амортизаторы успели выйти из строя за пять с половиной тысяч тестовых километров. Значит, так сказывается настройка под целевой американский рынок.



Возможно, автомобили без задней пневмоподвески ведут себя по-другому, но сравнить их у нас возможности не было. В общем, если не превышать дозволённую ПДД скорость, то Mohave вполне комфортный автомобиль, неровности можно не объезжать, ничто не нарушает спокойствие водителя. Hyundai тоже рождает чувство уверенности и в городе, и на трассе, но ехать при этом можно гораздо более динамично. Он меньше кренится, более устойчив и водитель лучше его чувствует.



К бездорожью, если оно когда-то встретится этим машинам, Kia приспособлен лучше. Помимо упомянутой рамной конструкции, наличествует пониженная передача, более длинноходная подвеска и возможность ехать на полном приводе все время, а не только до 40 км/ч как на

ix55. Также Mohave оснащен помощником спуска с горы, но ограничивает скорость он до 8 км/ч, когда становится уже страшно от быстро приближающейся земли. Кроме того, по умолчанию Hyundai переднеприводный, а Kia – заднеприводный. Обоим автомобилям мешает неважная геометрическая проходимость - из-за длинных свесов будут страдать бамперы. Все-таки для постоянного пересечения бездорожья машины едва ли годятся, да и не всякий трактор вытянет из месива такую массу. А вот для снежной зимы возможностей, наверное, хватит.



В обоих автомобилях нам понравилось отсутствие откровенных просчетов, несмотря на то, что это первые полноразмерные вседорожники у концерна Hyundai-Kia. И по комфорту, и по динамическим характеристикам они на уровне или даже опережают японских конкурентов. Остается только выбрать: ix55 или Mohave. Первый хорош для поездок по городу, дальних путешествий. Второй – для тех, кто часто оказывается на не очень тяжелом бездорожье или просто вынужден таскать прицеп (задний привод предпочтительнее).



На тяжелой машине органичнее выглядит дизельный двигатель, поэтому если в вашем городе проблем с качеством тяжелого топлива нет, то стоит выбрать его. За городом с постоянной скоростью около 90 км/ч расход составил всего лишь девять литров. Правда, после полуторачасовой пробки поднялся до двадцати двух. ix55 тоже не огорчал прожорливостью – в городе потреблял не больше 16 литров. Цена у примерно одинаково оснащенных машин равная, но у Kia есть более простые версии, потому ценовой диапазон шире (от 1 459 900 до 1 949 900). У ix55 только топовые комплектации - 1 869 900 и 1 899 900 – бензин и дизель соответственно.

	Hyundai ix55	Kia Mohave
Снаряженная масса, кг	2 110	2 167
Двигатель	бензиновый	турбодизель
Число и расположение цилиндров	6, V-образно	6, V-образно
Рабочий объем, см ³	3 778	2 959
Число клапанов	24	24
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	260/191/6000	250/183/3800
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	348/4500	539/2000
Коробка передач	автоматическая, 6-ступенчатая	автоматическая, 6-ступенчатая
Привод	полный, с многодисковой муфтой в приводе задних колес	полный, с подключаемой передней осью
Максимальная скорость, км/ч	190	190
Время разгона 0—100 км/ч, с	8,3	9,6
Расход топлива, л/100 км		
В городе	17,6	13,8
За городом	9,1	8,2
Смешанный цикл		