

«Вас обманули. Вам дали гораздо лучший мех. Это шанхайский барс».

Илья Ильф и Евгений Петров «Двенадцать стульев»



При скромных на первый взгляд 170 мм дорожного просвета, автомобиль имеет угол въезда 24°, угол переворачивания 45°, угол подъема 44° и неожиданные при его гламурной внешности 500 мм глубины преодолеваемого брода.

Мистер iX

Сергей ГЕТУН

Немного авантюрная респектабельность от Hyundai оказалась очень востребованной в Украине

Это наследственное. Популярность ix35 перешла к нему от предшественника — самого народного украинского кроссовера Hyundai Tucson. Собственно, они оба сейчас находятся на вершине популярности сегмента компактных SUV в нашей стране.

У народной любви всегда есть ценовая составляющая, и если главный козырь Tucson'a черкасской сборки в его цене от \$21 500, то аргумент ix35 приблизительно

таков: покажите другой новый паркетник за \$28 тыс. с заводской камерой заднего вида, коробкой-автоматом, парктроником, датчиком дождя, датчиком света, круиз-контролем, климат-контролем, с подогревом передних и задних сидений... Ну хотя бы с этим. В общем, ix35 представляется разумной покупкой. Но слава Богу, к этой машине, кроме скрупулезного отчета за каждую потраченную на него гривню, прилагается кое-что еще.

Стиль

Дело в том, что машины последней волны Hyundai, а ix35 первым из них примерил на себя новый корпоративный стиль «текущей скульптуры», обладают одной общей отличительной чертой: они выглядят дороже, чем есть на самом деле. Я не хочу сказать, что корейцы поставили слишком низкую цену на свой модельный ряд. Конечно, нет.

Просто когда смотришь, к примеру, на ix35 и — ну, предположим — больше ничего не знаешь об этой машине, то запросто можно представить, что перед тобой премиальный автомобиль с полтора раза большей ценой. И, кстати, приблизительно то же ощущение остается от архитектуры салона. Это хорошее приложение к самому средству передвижения, и в случае Hyundai это пока именно бесплатное приложение к технологической базе, а не отдельная графа «Представительские расходы» в общем ценнике.

Фото Светланы СКРЯБИНОЙ

Матчась

Тактико-технические характеристики Hyundai ix35

Двигатель	2.0 D4HC		2.0 CRDi VGT			
Объем, куб. см	1998		1995			
Количество клапанов	16					
Максимальная мощность, л. с. при об./мин	166 при 6200		184 при 4000			
Максимальный крутящий момент, Н·м при об./мин	201 при 4600		392 при 1800 – 2500 (мех.) 383 при 1800 – 2500 (авт.)			
Привод	Передний	Подключаемый полный	Передний	Подключаемый полный		
Коробка передач:	МКПП 5-ст	МКПП 5-ст	АКПП 6-ст	МКПП 6-ст	МКПП 6-ст	АКПП 6-ст
Тормоза передние/задние	Диск/диск					
Подвеска, передняя/задняя	Независимая, пружинная, типа McPherson/независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости					
Варианты размеров дисков и покрышек	225/60 R17					
Расход топлива, л/100 км:						
смешанный цикл	7,5	7,5	7,6	5,6	5,7	7,1
трасса	6,1	6,1	6,3	5,3	5,1	6,0
городской цикл	9,8	9,8	10,6	7,2	6,7	9,1
Максимальная скорость, км/ч	184	182	180	194	181	195
Разгон 0–100 км/ч, с	10,4	10,4	10,6	10	9,8	11,3
Топливный бак, л	58					
Габариты, длина x ширина x высота, мм	4410 x 1820 x 1655					
Колесная база	2640					
Минимальный клиренс, мм	170					
Цена, грн	От 217 300	От 241 750	От 305 100			



Вывесить колесо у ix35 несложно, ведь ходы подвески у него невелики — порядка 150 мм. Это нормально для кроссовера...

...но если вы собираетесь штурмовать на ix35 серьезное бездорожье, обязательно возьмите перед покупкой машину на тест-драйв.



Техника

Hyundai ix35 делался с сильной оглядкой на Европу. Автомобиль доводили в Рюссельхайме, его дорожное поведение и бодрый характер ориентированы на водителей, которым приятен сам процесс управления машиной. Настройки шасси нацелены на маневренность, способность срезать углы, демонстрацию проворности и динамичности на извилистых дорогах.

У ix35 есть бензиновый и дизельный силовые агрегаты, и оба мотора имеют хорошие показатели. Двухлитровый атмосферный бензиновый мотор мощностью 161 л. с. неплохо тянет и радуется хорошей эластичностью

на высоких передачах. Передаточные числа коробки передач довольно короткие, поэтому даже на шестой передаче мотор работает, не жалея оборотов. Тем сильнее удивляет экономичность ix35. Конечно, указанный заводом-производителем нормативный расход в 9,8 л/100 км достижим только при медленной езде на постоянной скорости с выключенным кондиционером, а реальный «киевский» расход оказывается на 1-1,5 л/100 км выше. Но и это лучше, чем у многих одноклассников.

Ну а дизельный двигатель с Common Rail третьего поколения и его ломовым крутящим моментом — это вообще торжество высоких технологий. Полу-

чить отдачу мощности 92 л. с. с литра составило бы честь и мотористам BMW! Жаль, что им комплектуются только самые дорогие версии.

Класс

Достоинств у автомобиля много. Он прекрасно выглядит, у него приятный салон, хорошее оснащение и высокие оценки за безопасность по EuroNCAP. Он хорош в управлении и не склонен попусту прожигать топливо. Владельца по ходу эксплуатации начнут радовать нюансы: многофункциональная фиксация сетки в багажнике, удобный механизм складывания задних сидений,

дефлектор для пакета-холодильника в бардачке, разъемы для гаджетов, некапризный Bluetooth и тому подобные неброские мелочи.

Премиальность ix35 в точности соответствует его цене. Для кроссовера с полтора раза большей стоимостью шумоизоляция колесных арок ix35 была бы явно недостаточной, а двигателю при всей его высокотехнологичности не следовало бы так гудеть при разгоне, подвеска должна была бы быть покомфорчнее, да и двери должны были бы закрываться одним пальцем. Простим ли мы талантливому Мистеру iX эти недочеты, учитывая то, что он стоит именно столько, сколько стоит? Давайте простим. ■

База

ix35 построен на платформе*, которую он делит с KIA Sportage третьего поколения.

Архитектура этой платформы традиционна — спереди McPherson, сзади — многорычажная подвеска. Задние амортизаторы способны изменять характеристики демпфирования в зависимости от качества дороги.

Между колесами каждой из осей размещены простые симметричные дифференциалы, а тяга на задний мост передается с помощью многодисковой фрикционной электромагнитной муфты.

При прямолинейном равномерном движении муфта разомкнута — вся мощность передается на колеса передней оси. Если одно из них начинает проскальзывать, диски муфты сжимаются и часть тяги реализуется через задние колеса. Этот же процесс инициируется электронной и в других случаях, например, при интенсивном разгоне.

Водитель имеет возможность повысить проходимость машины на бездорожье. В его распоряжении имеется возможность отключения системы контроля курсовой устойчивости, ассистент движения на спуске и режим блокировки муфты; последняя функция автоматически отключается при достижении скорости 40 км/ч.

* На разработку этой платформы ушло несколько лет и более \$200 млн. Вообще, впечатляющие цифры корейского трудолюбия таковы: над моделью работали 7 тыс. корейских инженеров, а адаптацией ix35 к европейским стандартам занимались еще 200 человек в техническом центре марки в Рюссельхайме.



На версиях ix35 без навигации экран камеры заднего вида встроен в салонное зеркало.

