

НА ЗАВИСТЬ КОРЕЙЦАМ

Уже год компактный внедорожник Honda CR-V продается в России, конкурируя с пародийными «китайцами» и добротными «корейцами». Но настоящего соперничества с материковыми азиатами не получается, ведь целевая аудитория, ценящая облик авто и удовольствие от вождения, не променяет японский бренд премиум-класса ни на что другое.

С ЧЕГО ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Мы не будем начинать с эпохи Суитиро Хонды, придумавшего поршневое кольцо еще в 1938-м году, а сразу перейдем к 1997-му, когда основанная изобретателем компания Honda начала продажи своего первого внедорожника – Honda CR-V. Философия японского «паркетника» оказалась востребованной рынком, и за прошедшее десятилетие марка CR-V разошлась тиражом более 3 млн в 160 странах мира. Успешные продажи CR-V привели к появлению в 2002-м году полноприводной модели второго поколения – она гораздо комфортабельней и функциональней. Ее кузов более жесткий, а в салоне тише благодаря технологичной «антишумке». К тому же, второе поколение Honda CR-V поставлялось с тяговитыми двигателями i-VTEC и комплектовалось 4-ступенчатой АКПП или 5-ступенчатой МКПП. В то время это был один из лучших автомобилей повышенной проходимости из так называемого SUV-класса (Sport Utility Vehicle). А модель, которую ты видишь на картинке, появилась в автосалонах лишь в 2007-м году – Honda CR-V третьего поколения. Она сохранила лучшие черты предшественниц, а что особенного в ней появилось, узнаешь совсем скоро.

ПОЛНЫЙ ПРИВОД

Внедорожник обладает системой подключаемого полного привода Real Time 4WD, построенной на базе ноу-хау из двух гидравлических насосов – DPS (Dual Pump System). Такая схема функционирования не использует в своей работе межосевую вискомуфту и на практике – эффективнее стандартного решения: кулачковая муфта не перегревается. В типичных городских условиях Honda CR-V находится в режиме переднего привода. Как только система Real Time 4WD отмечает проскальзывание передних колес, давление в переднем насосе возрастает – и кулачковая муфта передает крутящий момент на заднюю ось. Справишься с любой экстренной ситуацией, независимо от дорожного покрытия: снег, трава или гравий. Остается сказать, что по сравнению с Honda CR-V второго поколения модернизированная система Real Time 4WD перераспределяет крутящий момент на задние колеса на 20% быстрее. К тому же, новая система полного привода дополняется инновационной функцией стабилизации VSS (Vehicle Stability System), применяющей экстренное торможение правыми или левыми колесами в зависимости от маневра.

ПРЕВЫШАЯ СКОРОСТЬ

Honda CR-V поставляется в РФ с двигателями i-VTEC объемом 2 или 2,4 л. И нам довелось объездить именно последний вариант, разгоняющий авто до «сотни» всего за 11 с. Так что оставаться в правой полосе никак не получалось, но соблюдать ПДД помогала специальная система скоростного контроля. Как только внедорожник набирает определенную скорость, срабатывает звуковой сигнал, а на многофункциональном дисплее загорается соответствующий индикатор. Причем можно задавать два значения максимальной скорости для включения предупреждающих режимов – удобно вдвойне. А с адаптивной системой круиз-контроля, использующей радар, на спокойной трассе справишься даже с закрытыми глазами. Сомневаешься? Круиз-контроль CR-V позволяет поддерживать заданную скорость движения и сохранять безопасную дистанцию от едущего впереди автомобиля. Только не увлекайся экспериментами – имеются противопоказания.

ПОДМОСКОВНЫЙ ТЕСТ-ДРАЙВ

Удивляйтесь: «паркетник» довольно смышлен. Да, CR-V оснащен незатейливой схемой полного привода, однако замкнул круг вокруг озера Бисерова – а там грунтовка вперемешку с лесными опушками и лишь небольшой участок асфальтовой дороги. Но не все ухабы и подъемы ему по зубам, поэтому особо подметим хороший обзор из салона: непроходимые препятствия видно заблаговременно. На асфальте внедорожник превращается в обычный автомобиль – четкое управление, курсовая устойчивость, никаких опасных кренов кузова. Конечно, многоцелевые машины чаще готовы перевернуться из-за высокого расположения центра тяжести, но у CR-V третьего поколения – большая колея и пара электронных помощников, сделавших наш тест-драйв довольно скучным даже на максимальных скоростях. Кстати, отдельный комплимент новому мотору 2.4 i-VTEC. Даже в сочетании с 5-ступенчатым «автоматом» он покори нас мощностью и эластичностью, а что было бы с «ручкой» – помыслить страшно. Чувствуется, при настройке двигателя японские инженеры уделили максимальное внимание обеспечению высокого крутящего момента, прижимающего пассажиров к сиденьям. И, на наш взгляд, это одни из лучших тягово-динамических впечатлений в «паркетном» классе.

В ПОИСКАХ РАДАРА

Знаешь, где у Honda радар? Он скрыт под эмблемой, прикрепленной к радиаторной решетке. Поэтому береги передок автомобиля от пыльных прохожих и фронтальных ударов. Кстати, от последней напасти помогает не только встроенный парктроник, но и специальная система предотвращения столкновения CMBS. Она уменьшает скорость движения Honda CR-V до того, как столкновение с другим авто станет неизбежным. При включенной функции CMBS радар машины сканирует зону спереди в поиске «подозрительных» автомобилей. И, если дистанция до выявленного лидера станет недопустимой с учетом скорости сближения, система предотвращения удара подаст предупреждающий сигнал, зажжет стоп-фронтари, включит тормоз, подтянет ремни безопасности – аварии не будет, если сзади никого. Отметим, система CMBS не сработает, если поворачивается рулевое колесо или скорость CR-V менее 15 км/ч. И, разумеется, эмблема-радар всегда должна быть чистой.

Цена:	\$17 700
Рабочий объем двигателя:	2354 см ³
Мощность двигателя:	166 л.с. при 5800 об./мин
Максимальный крутящий момент:	220 Нм при 4200 об./мин
Трансмиссия:	5-ступенчатая АКПП
Максимальная скорость:	более 190 км/ч
Время разгона до 100 км/ч:	10 с
Расход топлива на 100 км:	14 л
Колесная база:	2620 мм
Колея передняя/задняя:	1565 мм
Дорожный просвет:	185 мм
Снаряженная масса:	1631 кг

Дизайн:	★★★★★
Эргономика:	★★★★★
Тестостерон:	★★★★★
WOW - фактор:	★★★★★

МНЕНИЕ STUFF ★★★★★

Динамичный внедорожник подчеркнет твой спортивный характер, но при этом – никаких спартанских условий и сложностей в управлении. Добавь сюда устойчивость машины и интеллектуальность системы полного привода – автоэталон, о котором мечтают миллионы.



ПО НРАВИЛОСЬ

- Отзывчивый мотор
- Мягкая подвеска
- Динамичный облик
- Отличная эргономика
- Удобный плоский пол
- Качественная аудиосистема
- Масса электронных функций
- Высокий уровень пассивной безопасности

НЕ ПО НРАВИЛОСЬ

- Небольшой дорожный просвет
- Высокий уровень шума в салоне
- «Докатка» вместо полноценной «запаски»
- Нет полноприводной трансмиссии по желанию