



СВОИМИ ГЛАЗАМИ

Сидя W движении

За рулем нового SsangYong Rexton W спешить не надо. Подобно своему предшественнику, он отвезет вас куда нужно легко и непринужденно, добавив при этом чуть больше удовольствия

Что интересного может рассказать вам корейский представитель уходящего в прошлое славного поколения рамных SUV'ов? Ну, может быть, не совсем в прошлое. А в будущее для отдельного круга любителей. Но все-таки надо сказать: суровые джипы все реже находят романтиков, жаждущих взбороздить территорию нале-направо от асфальтированной дороги. Но дождь, слякоть, бездорожье в этой жизни никуда от нас не денутся. Поэтому, если есть

возможность сесть и поехать, невзирая на непогоду, на душе становится как-то спокойнее.

От улыбки

Первое впечатление от встречи с SsangYong Rexton после рестайлинга: дизайнеров в процессе работы не покидало хорошее настроение. Новая модель даже не пытается захватить внимание агрессивностью во внешности, наоборот — по сравнению с предшественником, "заулыбалась" добрее, с лукавым прищуром. Всего по чуть-чуть (новые бамперы, оптика, капот, решетка радиатора) — и, в итоге, еще не сев за руль, чувствуешь доверие к корейскому железному кандидату в друзья и желание совместно прокатиться. Причем, только открыв дверь, уже видишь ну просто кричащее желание авто угодить водителю:

пиктограммы на рычагах электрорегулировок сиденья (в восьми (!) направлениях) заметны и подробны. Нет необходимости искать нужное положение на ощупь (что не редкость в других моделях иных производителей) — все под рукой. Более того, параметры водителя авто вспоминает сразу, стоит нажать нужную кнопку. Впрочем, можно и увлечься упражнениями для пальцев, перемещаясь с жужжанием в пространстве салона. Но сколько ни катайся внутри, дорога снаружи все равно позовет.

От винта

Стартует обновленный Rexton так, как, наверно, и должна стартовать 2-тонная "бабочка", оснащенная 2,7-литровым дизельным двигателем. То есть не спеша. Попытки сделать это быстрее нарываюются на возмущенный рык. Ручное переключение АКП (можно рычагом АКП, можно — кнопкой на руле) слегка улучшает ситуацию, но игра наперегонки — явно не козырь авто этого типа. Езда в городе с перекрестками, "тянучкам" и маневрами на SsangYong Rexton вполне может повысить внутреннюю самооценку водителя до статуса "царя зверей": льву с его трона всех хорошо видать, спешить некуда — пусть





От души

Если вы прокатились N километров и потом вдруг обратили внимание на внутренности салона, ничего удивительного. Интерьер подчеркнуто спокойный и вызывает чувство привыкания чуть ли не моментально. Тут как будто все призвано не раздражать. Все, что необходимо, под рукой (или на глазах). Бортового компьютера нет вообще. К чему беспокоиться о "мелочах" вроде расхода топлива или запаса хода: заправки на каждом шагу. Это, конечно, шутка. А если серьезно, то аппетит у SsangYong Rexton вполне умеренный: в смешанном цикле производителем заявлены 9,8 л на 100 км пути. Реальность, как водится, даст чуть худший результат. Но ненамного. Не стоит беспокоиться и о температуре за бортом. Ее, после некоторых поисков, можно обнаружить на дисплее. Но зачем? Колеса перелопатят любую "непогоду", климат-контроль пообеспокоит о внутреннем комфорте. А стереоаудиосистема AM/FM вполне качественно "укроет" любимой музыкой. В общем, не ищите проблемы за рулем SsangYong Rexton W. Они сами вас найдут, но совершенно в другом месте.

Игорь Найденко

остальные суетятся, а он всегда получит свое в срок, слегка вращая руль одним когтем (т.е. пальцем). Если же попробовать все сделать по-быстрому, то не факт, что получится, а кто-то со стороны может обвинить и в неуклюжести. Особенно при резких поворотах. Тут в самый раз съехать с обочины и дать жару по бездорожью всем на зависть. Здесь у SsangYong Rexton полный порядок. Более мощный, по сравнению с предшественником, двигатель, новая многорычажная подвеска, улучшенная система полного привода — все ради ям, канав и прочих препятствий. Их корейский внедорожник "съедает" с аппетитом, едва ли замечая. Как и грязевые ванны. К сожалению, из осеннего киевского леса нельзя сразу въехать в заснеженную морозную зиму. Но, кажется, и там у этого авто не было бы проблем.

Если разгоняется авто неспешно, то уж на приемлемой (для наших дорог) скорости чувствует себя вполне комфортно: при 120-150 км/ч километры "съедаются" легко и без надрыва. Радует на скорости и руль. Он заметно "тяжелее", хотя при спокойной езде крутится уж слишком легко. Впрочем, это вполне может быть первым впечатлением. И со временем к такому рулю совсем несложно привыкнуть.

