



Это максимальная комплектация Cosmo с двухцветным салоном. Смотрится стильно, ничего не скажешь



Центральная консоль явно перегружена. Без привычки найти нужную кнопку трудно



После нажатия на клавишу ECO реакции на газ становятся совсем аморфными



Подголовники заднего сиденья можно утопить вниз, тогда они не будут мешать обзору назад



Передние кресла имеют удобные выдвижные валики — очень кстати для рослых водителей

де к которым у меня на лице появляется добрая улыбка, но Мокка попала в их число. А может, на этом и строится расчет? Доверяй, но проверяй, чем и займемся.

### Совсем паркетный?

Еще на парковке при приближении к автомобилю мне бросился в глаза невысокий дорожный просвет. В районе юбки переднего бампера удалось намерить лишь 155 мм. Много ли это? Нет, это уровень хетчбэков С-класса. В слу-

чае контакта с бордюром серьезных повреждений бампер получить не должен, потому что юбка сделана из мягкого пластика и есть возможность заменить ее отдельно от других деталей, а если вы планируете частые вылазки вне асфальта, то ее можно просто снять, выиграв пару сантиметров. Сзади опасения вызвала лишь низко висящая система выпуска. Пороги, низ дверей и брови колесных арок надежно защищены неокрашенным пластиком, который и поцарапать не страшно. В общем, геометрическую и декоративную под-

готовку Opel можно назвать «середи́нка на половинку»: просвет маловат, но круговая оборона хороша.

Салон не заставляет гадать о марке автомобиля — это 100-процентный Opel. Комбинация приборов, архитектура панели, центральной консоли и ее дисплей, кнопки — все здесь такое знакомое. Наиболее близкая модель по начинке салона — Astra J: в Мокка глаза так же начинают бегать по консоли в надежде найти нужную кнопку. Конечно, со временем к этому привыкаешь, но интуитивно-отточенной эргономики здесь нет. Дизайнеры взяли верх над проектировщиками. Осталось загадкой, зачем стоило городить частокол из цифр в комбинации приборов, пририсовывая «промежуточную» оцифровку: например, 2500, 3500 об/мин на тахометре и 50, 70 км/ч на спидометре. Лишние цифры только мешают считыванию информации. Приборы в колодцах, кстати, не вызвали нареканий, а вот графика дисплея, расположенного в центре щитка, заставила поностальгировать, вспоминая модели Opel 90-х годов.

Места сзади сначала кажется мало, однако коллега ростом 185 см уселся «сам за собой» сносно. Отдельное спасибо за розетку 220 В, в которой сразу же «прописалась» зарядка для мобильного телефона. Подголовники второго ряда утапливаются, тем самым не мешая обзору, если сзади нет пассажиров. Зеркала заднего вида хотелось бы разместить подальше от себя, так как, чтобы взглянуть в них, нужно слишком сильно поворачивать голову. Боккового зрения уже не хватает. Багажник имеет удачную форму, стенки ровные, а по бокам есть удобная полочка и отсек для мелочевки. Пространство под полом распределено рационально: докатку опоясывают ниши, инструмент размещен в полости колесного диска запасного колеса, а сверху его накрывает пенопластовый поддон. Проблем с размещением мелкого скарба не возникнет уж точно.

Никогда не жаловался на проблемы со спиной, но эргономичные ортопедические сиденья, сертифицированные независимыми экспертами AGR («Движение