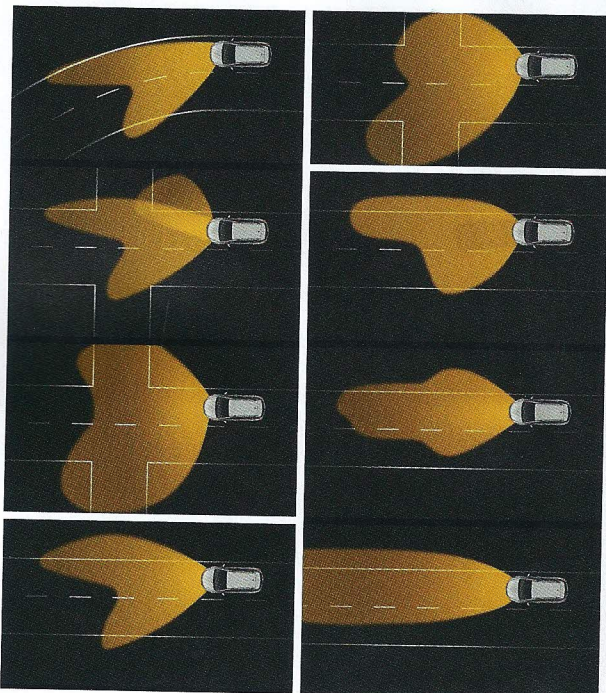


### ЧЕМ ПРОЩЕ, ТЕМ ЛУЧШЕ

В передней подвеске, что неудивительно, расположены стойки мак-ферсон, а вот сзади благодаря компактной конструкции разместили не многорычажку, а H-образную балку, что упростило конструкцию, но не испортило ездовых свойств Мокка.

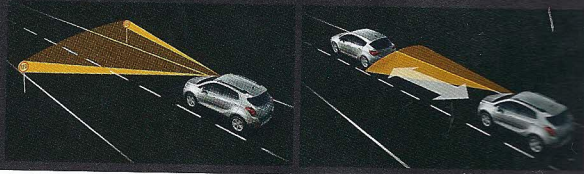


### «УМНЫЙ» СВЕТ

Адаптивная система головного освещения AFL+ самостоятельно регулирует интенсивность и дальность светового пучка. Предусмотрено несколько режимов работы: противотуманный свет, интенсивный дальний свет, статическое освещение поворотов, светодиодные дневные ходовые огни и даже автоматическое управление дальним светом фар, при котором система отрегулирует пучок дальнего света таким образом, чтобы водителей встречных автомобилей не ослепить до минимально возможной дистанции, а при ее сокращении самостоятельно переключится на ближний.

### «МОККА» ЧИТАЕТ ЗНАКИ

Фронтальная камера является основой для систем распознавания дорожных знаков и предупреждения о фронтальном столкновении и о выходе из занимаемой полосы. Информирование водителя происходит посредством звуковых сигналов и вибрацией на руле.



за здоровье спины») заставляли вечно подстраивать регулировки под себя: уж слишком сложно уловить грань удобного расположения спинки из-за ее нестандартной формы. Но что интересно, в автомобиле с кожаным салоном уселся «раз и навсегда». В подушках есть выдвигающиеся секции, которые оценят рослые водители. Привыкнув ко всем особенностям эргономики «малыша», трогаемся в путь.

Начнем с дизельной моноприводной версии с МКП6. На российском рынке двигатель на тяжелом топливе будет доступен с 2013 года и, по предварительной информации, только с полным при-

водом и шестиступенчатым автоматом. 1,7-литровый 130-сильный дизелек понравился жизнерадостным характером и тем, с какой «бензиновой» легкостью он раскручивается до высоких оборотов. На низах тяги не так много, как хотелось бы, но достаточно для того, чтобы уверенно трогаться, не опасаясь заглохнуть, если, разумеется, не бросать халатно педаль сцепления. В салоне на любых скоростях прослушивается тархтение мотора, но это не утомляет, а если вы любите звук дизеля, то данный факт даже понравится. Привод сцепления работает прогнозируемо, но свободный ход педали великоват. Мотор «расцветает»

в диапазоне от 1500 до 3500 об/мин. Крутить его дальше можно, но особого смысла это не имеет. Расход топлива в смешанном цикле составил паспортные 4,5 л/100км. Передачи переключаются четко, ходов рычага хотелось бы поменьше, но это уже придирки. Мотор — коробка неплохо уживаются, что позволяет не чувствовать себя обделенным динамикой ни в городе, ни на трассах. Шестая передача не просто создана для экономии топлива — она вполне «рабочая» и позволяет не переключаться лишней раз вниз при ускорениях. Очень интересно было бы поехать с автоматом, но, к сожалению, таких автомоби-