Уникальный автомобиль для активных

Honda Element — и в пир, и в мир

Тех, для кого надежность, практичность, функциональность, доступная цена — главные критерии при выборе, без сомнений, заинтересует этот удивительный автомобиль.

Разработчики бросили вызов законам авторынка, собрав в единое целое кроссовер и минивэн. В планах не стояло завоевание большой аудитории. Создавался аппарат для активного образа жизни с возможностью перевозки объемных грузов.

Восемь лет машина выпускалась на одном заводе в штате Огайо, США. Леворукий вариант — для США и Канады, праворукий – для Японии. С передним и полным приводом, с механической и автоматической коробкой передач.

Honda Element не поставлялась в Европу, в России — с 2003 года.

О внешности

Заинтересовывает необычностью, вместительностью, продуманными мелочами. По-мужски немного грубовата. Высокая посадка и крутой угол наклона лобового стекла дают сходство с микроавтобусом. Солидный стильный кубоподобный вид типичного американца.

Варианты окраски различные. Независимый характер подчеркивает некрашеный прочный пластик деталей кузова, защищающий от царапин во время выезда на природу.

Особенность задних дверей: открываются в противоположную сторону, выйти можно только при открытых передних. Это удобно при путешествии с детьми.

У Элемента отсутствует центральная стойка, дверной проем невероятно широкий. Чтобы кузов не играл на неровности, соединения и пороги усилены, установлены дополнительные рёбра жесткости, в том числе и в корпус задних дверей. Поэтому, несмотря на небольшой размер, они сравнительно тяжелые.

Салон-трансформер

Машина просторная. Проем высокий. Даже при росте 190 — чемпионская посадка среди кроссоверов. Наклон спинок всех кресел предусмотрен в любых положениях.

Но! Всего 4 посадочных места (хотя фактически и пятерым комфортно).

На панелях фактурный пластик, выглядит дорого.

Передние стеклоподъемники электрические. Сзади – форточки, приоткрывающиеся нажатием рычага.

Сиденья из водоотталкивающего материала, легко моются.

Для большого спального места спинки сидений укладываются в ровную поверхность.

При снятии или подъеме задних мест к боковым стенкам создается необыкновенно большое багажное пространство прямоугольной формы, как в фургоне.

Вмещаются стоя два горных велосипеда, не разбирая руль и не снимая колес или лыжи, различное туристическое снаряжение. А также крупная техника или мебель. Но надо помнить о разрешенной грузоподъемности.

Пол из полиуретана, моется даже из шланга, поэтому машина не боится «грязной» работы.

Панельные приборы простые, в трёх колодцах конусовидной формы основное: тахометр, спидометр, указатель уровня топлива, температура охлаждающей жидкости, значение пробега. Ничего лишнего.

Люк в крыше открывается вручную и снимается полностью, размер позволяет перевозить длинномеры. Для отдыха есть возможность установить москитную сетку.

Удобно расположены подстаканники: в центральном боксе между передними сидениями и в задних пассажирских.

Дверь багажника двустворчатая. Нижняя створка откидывается, фиксируется в горизонтальном положении и выдерживает груз до 200 кг. Верхняя створка укроет от дождя или солнца.

Краска на капоте достаточно крепкая, мелкие повреждения от камней не откалывают грунт и не «цветут». Есть экземпляры с оцинкованным нержавеющим кузовом.

Технические характеристики

Двигатель резвый и надежный (2,4 л, 160 л.с.). Легко справляется с тяжелым прицепом при необходимости перевезти лодку или квадроцикл. Хорошая динамика. Чёткий руль.

Проходимость на высоте по сравнению с другими кроссоверами — клиренс 180. Но сыпучие пески не осилит, все-таки не джип.

Для своих габаритов топливные затраты небольшие — от 9 до 14. Зависит от загруженности, качества дорожного покрытия и выбранной скорости. Изначально не задумывалась для любителей погонять: квадратный кузов очень чувствителен к боковому ветру, большая скорость чревата заносами.

Подвеска жесткая, передает весь профиль дороги сидящему. По асфальту езда более комфортна.

Аэродинамика и шумоизоляция низкие, но не критичны.

Недорогое обслуживание

Конструкция машины надежная. Единственно – необходимо постоянно следить за маслом, тормозной системой, опорами стоек. Вовремя менять амортизаторы, сайлентблоки и прочие расходники.

Заводом рекомендуется только масло 0W20 на всем протяжении жизни мотора, и зимой и летом, при пробеге 50 и 250 тыс. Если начинает «подъедать», то — W30, не более, большая вязкость запрещена, т. к. каналы масляные крайне узкие, смазка не подается трущимся частям и двигатель ускоренно изнашивается.

Техобслуживание не может в принципе стоить дорого, потому что в основе производства лежит платформа СRV, миллион запчастей в наличии, всегда найдутся более дешевые заменители.

Лучший универсал

Honda Element – доступный автомобиль для туризма, семейного отдыха. Уместен и в городских условиях благодаря многофункциональности и интересной внешности. Послушная, комфортная и очень приятная в использовании машина рождена для тех, кто не мыслит жизнь без длительных путешествий.