

ТЕСТ-ДРАЙВ

текст: Михаил Яновский
фото: Егор Сачко

ЕВРОРЕМОНТ



КАК KIA SEE'D РЕШИЛ БИТЬ КОНКУРЕНТОВ ИЗ СТАРОГО СВЕТА ИХ ЖЕ ОРУЖИЕМ

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

KIA see'd

Габариты:

длина — 4310 мм
ширина — 178 мм
высота — 1470 мм
Объем багажника — 380 л

Двигатель:

— объем 1591 куб. см.
— мощность 129 л. с.
— крутящий момент 157 Нм
Разгон 0-100 км/ч — 11,5 с
Максимальная скорость — 192 км/ч

Всегда приятно иметь дело с теми, кто способен сломать стереотипы. KIA see'd — из этой категории. На российском рынке, который, казалось бы, признает теперь всего два кузова — седан и «джип», — корейский хэтчбек не просто не стал чужаком. В рейтинге продаж прошлого года «Сид» занял почетное второе место в своем сегменте. Более того, со своим бестселлером корейцы решились ввязаться в серьезный бой и в Старом Свете, для чего совершили основательную артподготовку.

Почти минивэн

Забавно, но именно у «Сиды» сегодня едва ли не самый европейский салон не только среди азиатских моделей, но и среди собственно европейских. Качество материалов, внимание к деталям, эргономика — все на добротном современном уровне. От хрома и лакированных поверхностей не рябит в глазах, там, где нужно, — мягкий пластик, а в десятках кнопок ориентируешься с первых минут. И, что особенно важно, обошлось без откровенного копирования решений европейских конкурентов, чем до сих пор балуются многие японские производители. (Да и сами европейцы, кстати, тоже не чураются тырить друг у друга успешные идеи). Плагиатом можно считать только «бээм-вэшный» поворот в сторону водителя передней панели да передние кресла, которые напомнили нам о поездках на Volkswagen Golf. А вот массивная передняя панель заставила вспомнить уже о моделях Ford, только вряд ли здесь стоит говорить о каком-то подражании. Росчерком пера дизайнера Петера Шрайера (вот откуда растут европейские ноги и руки всех сегодняшних КИА) передние стойки «Сиды» завалены так залихватски, что интерьерщикам просто не оставалось выхода, как отодвигать вглубь салона водителя и пассажира и сооружать эту монументальную пластиковую глыбу. Она настолько выдается впе-



НАШ ЭКСПЕРТ:

АНДРЕЙ ГОРЯНОВ

пятикратный чемпион Калининградской области по автокроссу, многократный победитель соревнований по автослалому, участник соревнований по ралли

ред, что, будучи пристегнутым, я едва мог дотянуться кончиками пальцев до основания лобового стекла!

Пространством салона ребята из КИА вообще распорядились щедро. Ощущения внутри — почти как в минивэне, чему зрительно способствуют еще и треугольные окошечки за зеркалами заднего вида. По всем направлениям у вас непременно остается запас — что по коленям, что по плечам, что над головой. Задним пассажирам можно пожаловаться только на то, что стекла в их дверях не опускаются до конца — разве что в качестве придирки.

После всех этих приятных открытий в салоне мы, наверное, совсем уже поверили бы в чудеса, если бы не открыли багажник. Тут-то и стало понятно, в каком месте пришлось ужаться инженерам, чтобы подарить пассажирам лишние кубические сантиметры свободного места. Под пятой дверью «Сиды» прячутся всего 380 литров — в «Гольфе», например, столько же, но «Фольксваген» при этом и сам по себе короче корейца. С другой стороны, если брать «среднюю температуру по больнице», багажник КИА вполне даже ничего — покупателям компактных хэтчбеков ведь никто и не обещал, что они смогут грузить в них стиральные машины или весь урожай картошки с огорода.

В капкане

Компания КИА еще задолго до нынешнего кризиса оставила «Сиду» в России всего один мотор — классический атмосферник объемом 1,6 литра. И как в воду глядели: в этом году от более мощных версий в гольф-классе стали массово отказываться и другие игроки, ибо цены оказались совсем неподъемными для целевой аудитории.

Из своего скромного движка корейцы выжали 129 лошадиных сил, но даже после изучения характеристики, честно говоря, не шибко верилось в то, что это



не маркетинговый ход. На пик мощности мотор выходит при 6300 оборотах в минуту, потолок крутящего момента достигается при 4850! Это ж сколько нужно давить на акселератор? Сразу представилось, как день за окном сменяет ночь, а «сидовский» агрегат все еще раскручивается и раскручивается до своих эльбрусских высот, вот-вот обещающая наградить за терпение хоть каким-то ускорением...

Однако правда жизни оказалась не настолько суровой. Скорее, наоборот. В машине нас было четверо, но сее'd умело делал вид, что его это не слишком заботит. К отметке «100» мы добрались на удивление скоро, хотя потом энтузиазм корейца стал ожидаемо снижаться. После 160 на спидометре мы тоже потеряли интерес к продолжению эксперимента, но уже не сомневались, что взять паспортную максималку автомобиль действительно способен.

Ну а что останется, если не гнаться за рекордным ускорением? Как минимум — прелестная подвеска. Опять же чувствуется, что настраивали ее под вкусы Старого Света, не позволив приятной упругости перейти в табуреточную жесткость. По асфальтовым стыкам и лежачим полицейским KIA как будто ступает невидимыми лапами с мясистыми подушечками, а при съезде на грунтовку вы не услышите ни единого постороннего звука, кроме выстрелов отлетавших из-под колес камешков. Чуть хуже шасси ведет себя при быстрой езде по ухабистому

залатанному асфальту: временами сее'd слегка соскальзывает с траектории, требуя плавной корректировки рулем, но здесь, возможно, нужно кинуть упрек сцепным возможностям покрышек. Впечатлили тормоза. Свободный ход педали настолько минимален, что система, как капкан, срабатывает при малейшем прикосновении. Какое-то время к этому придется привыкать, зато потом дозировать замедление можно едва ли не силой мысли.

Вид на жительство

Понравился ли нам KIA сее'd? Скорее, да. Думаем, этот автомобиль приятно удивит тех, кто прежде смотрел на корейский автопром с высококачественной точки зрения. В каком-то смысле, в жертву ради этого пришлось принести собственную самобытность, поскольку на азиатском происхождении производителя теперь напоминают лишь раскосые фары «Сиды». Но, по правде говоря, разве это кого-то на самом деле волнует? Куда важнее, что с таким подходом становятся все более осязаемыми шансы KIA получить столь желанный вид на жительство в Старом Свете, где сее'd уже тоже прекрасно знают. И где, кстати, у модели куда богаче гамма двигателей.

В нашей стране, судя по всему, вопрос с гражданством благополучно решен.