



# Кедд

— Киа Ед? — переспросил гаишник. Именно так, «ED», и было написано во всех документах на мой дизельный универсал Kia see'd. Сокращение означает European Design, и это сущая правда: see'd спроектирован и с 2006 года производится в Европе, а прошлой осенью автомобиль примерил единую корпоративную маску. До России обновленный see'd добрался только сейчас.

Юрий ВЕТРОВ, фото автора и фирмы Kia

**К** каким мы знали прежний see'd? Добротным и симпатичным автомобилем с разумным ценником. А больше всего привлекала пятилетняя гарантия (в Европе — семилетняя!), хотя на ставшие притчей во языцех стойки стабилизаторов она предусмотрительно составляет всего 30000 км. По соотношению «цена—оснащение» в России с Сидом может сравниться разве что Ford Focus. Немудрено, что Kia see'd Sporty Wagon стал в России бестселлером среди универсалов, а соперничество в «общем зачете» не задалось лишь из-за отсутствия Сиды-седана.

Каков же see'd теперь?

Чуть больше агрессии в пластике бамперов и чуть больше вычурности в противотуманках и фарах с линзами вместо обычных рефлекторов. Но даже «идентификатор бренда» от шеф-дизайнера Питера Шрайера — «заячья улыбка» радиаторной решетки — не превратил неприметный see'd в харизматичного жиголо. А внутри — и во все лишь легкая ретушь: новый руль, магнитола, блок ставшего отдельным климат-контроля, новый декор приборов и иная дверная обивка. Словно в давно знакомом офисе поставили столы поудобнее и добавили пару горшков с цветами. Мило. Смущает лишь нарочитая вторичность. Контрастно-белые шкалы опциональной панели Super Vision явно подсмотрели у Фольксвагена, узкий дисплей борткомпьютера с ядовито-красными символами — у Мазды, «курок» блокировки заднего хода — у Опеля. Даже поворотники в ответ на импульсное движение рычажком теперь мигают трижды. Ну и чем see'd хуже Фокуса?

По части силовых агрегатов для России — никаких изменений. Прежние бензиновые моторы — 1.4, 1.6 и 2.0. Четырехступенчатый «автомат» — как альтернатива «механике» — по-прежнему предлагается только в пару к двум последним. Даже новая прошивка блока управления для самого популярного двигателя объемом 1,6 литра, повысившая не только его мощность со 122 до 126 л.с., но и экологический класс до уровня Euro 5, пока не для России. К нам будут поставлять машины с дореформенными 122-сильными моторами (Euro 3). А поскольку дизельные Сиды не преодолели у нас пятипроцентный барьер от общего объема продаж, версии CRDi в России не будет.

Так что главная техническая новость — перенастроенная подвеска. Ее ход увеличили, «смягчили» амортизаторы, поставили более длинные пружины, с увеличенным расстоянием между витками, и модернизировали шарниры рычагов. Может, see'd пообмяк и растерял былую собранность?

Хэтчбек с ручной коробкой и универсал с «автоматом», в российской спецификации и с российскими же номерами, оба с бензиновыми моторами 1.6, ждали меня... среди виноградников легендарной Тосканы! Бесконечные серпантины, местами по-русски неровные, словно лакмусовая бумажка — моментально обнажают изъяны как в управляемости, так и в комфорте.

Захлопнул дверь хэтчбека, пристегнулся — и словно надел потертые кеды: нигде не жмет и не трет, даже несмотря на появление «усилителей» центральной консоли, любимой интерьерной «фишки» Шрайера еще со времен его работы над первым Audi TT.



Интерьер по-прежнему удобен и скучноват. Приливы на новом руле не мешают, кожа оплетки стала более цельной, а наиболее заметное изменение в салоне — превращение дисплея маршрутного компьютера из большого оранжевого пятна в узкую полосу с красными символами. Но «пролистывать» данные теперь труднее: кнопку перенесли на нижнюю спицу руля — и руку приходится поджимать



Старые приборы в ином оформлении заиграли новыми красками, хотя опциональная панель Super Vision вовсе не оплитронная



Рычаг пятиступенчатой «механики» теперь венчает продолговатый набалдашник с «курком», а вот у «шестиступки» для дизельных европейских версий оставлены кольцо и классический «шарик»



Старт! Ага, в горку он теперь дается легче — появилась система антизаклипания, автоматически придерживающая тормоз, пока ты не начал отпускать сцепление. Первый поворот, второй, третий... Какое счастье, что характер остался прежним! See'd четко заезжает в повороты, кренится умеренно, а на руле — внятная обратная связь. И это несмотря на то, что электроусилитель теперь взаимодействует с системой стабилизации (на российские машины ее начали ставить в прошлом году): в случае сноса баранка активно сопротивляется дальнейшему довороту. Помнится, подобная особенность сильно смутила меня на Хонде Аккорд (АР №8, 2008). Но здесь настройка тоньше. Руль сначала «пустеет», давая почувствовать снос, и только спустя полсекунды электроника увеличивает усилие — никакой дезинформации! Автомобиль не превратился в размазню!

С комфортом, правда, у хэтчбека небольшие проблемы. Теперь он не только упруго потряхивает седоков на среднекалиберных ухабах и громко озвучива-

ет подбросы на больших кочках, но и в подробностях транслирует на кузов дорожную «мелочовку». Может, такой эффект дают шины Michelin Energy Saver (раньше были Energy E3A) и увеличенная ширина 16-дюймовых колес у хэтчбека? Не почувствовать и обещанного снижения звукового давления на 0,5—1 дБ (шумоизоляция стала плотнее): на общем тихом фоне по-прежнему выделяются назойливый гул шин при движении по шершавому асфальту и звонкий стук камешков по колесным аркам.

А вот универсал после хэтчбека — мягок, как пуховая перина. А едет даже азартнее — степень недостаточной поворачиваемости заметно меньше! Не мешал в горах и древний четырехступенчатый «автомат» — логика и плавность смены передач у него образцовые. Кстати, года через два-три, когда появится действительно новый Kia see'd, традиционную «гидромеханику» сменит преселективный «робот», аналог DSG. Причем в Kia верны идеям чучхе: разработку новой коробки и подготовку производства ведут самостоятельно.



Модные фонари за счет нового рассеивателя создают иллюзию «светодиодности», хотя на самом деле в них стоят обычные лампы накаливания. Из видимых изменений у хэтчбека еще и новые легкосплавные колеса с увеличенной на полдюйма шириной обода



Объем бардачка увеличился с 5,5 до 6,5 литра, а пользоваться им стало удобнее: клавиша открывания переехала с края к середине крышки



Крупные зеркала обрели более прямоугольную форму, а на топ-версиях — еще и повторители указателей поворота

Обновление — синоним подорожания, и Kia see'd не исключение. Автомобили по-прежнему дособируют на калининградском Автоторе (о запуске полноценного производства речи пока не идет), и прибавка в цене составит от 26 до 56 тысяч рублей, то есть 5—8% в зависимости от комплектации автомобиля. Например, универсал с двигателем 1.6 и «автоматом» в топ-версии Prestige, на котором я поехал в Италию (с парктроником, датчиком дождя, ESP и массой других опций) будет стоить

725900 рублей. Но все «старые» машины, что еще остались у дилеров, — действительно старые, 2009 года выпуска, а новые — 2010 года. И разница в ценах укладывается в размер стандартных скидок за «несвежий» год выпуска. Например, для Peugeot 308 она составляет 7%.

Другое дело, что харизмы обновленный see'd так и не обрел. И его, в отличие от того же Peugeot 308, по-прежнему будут выбирать не по любви, а по расчету. Что тоже неплохо. □