

cee'd без седанов

Компания KIA в 2009 г. вошла в пятерку лидеров нашего рынка, продав более 70 тыс. машин. Самым популярным стал KIA cee'd (почти 19 тыс.), и это притом, что в модельной линейке отсутствует столь любимый россиянами седан.



Первого марта на российском рынке стартовали продажи обновленной версии cee'd, но и после фейслифтинга седан не появился – модель представлена в версиях хэтчбек и универсал.

Итак, если вы сомневаетесь в том, какой перед вами cee'd – обновленный или предыдущий, взгляните на решетку радиатора. У обновленного cee'd решетка в виде черных стилизованных крыльев с хромированной окантовкой. Это одна из самых удачных находок главного дизайнера KIA Петера Шрайера. Благодаря этому машина приобрела законченный узнаваемый образ. Есть и другие доработки, они менее заметны, но не менее значимы. Модель получила новые бамперы и светотехнику. Фары с черной окантовкой вносят спортивную нотку в динамичный силуэт автомобиля. Кстати, в отличие от многих конкурентов модель за три года производства не примелькалась и не устарела. И хэтчбек, и универсал остаются востребованными и обращают на себя внимание в городском

потоке. Вот, пожалуй, и все о внешних отличиях. Однако стоит упомянуть, что зеркала заднего вида обзавелись повторителями указателей поворота, кузов получил новую цветовую гамму. Также есть возможность заказать новые легкосплавные колесные диски. Но основные усилия разработчиков были направлены на интерьер.

Интерьер

Представители KIA расшифровывают название cee'd как “созданный в Европе и для европейцев”. И новый интерьер отвечает этому словосочетанию гораздо больше, чем прежний. Это относится ко всему – как к качеству и фактуре пластика, которым отделана вся передняя панель и верхние части дверей, так и к дизайну и набору функций передней панели. Появилась возможность выбирать из двух вариантов панели приборов – стандартного и Supervision. Скомпонованы они одинаково: три легко читаемых циферблата плюс дисплей трип-компьютера. Разница – в оформлении и подсветке. При-



борная панель Supervision выполнена в агрессивном, алом освещении и выглядит более динамичной и дорогой. Отдельное спасибо разработчикам за аналоговые приборы, считывание информации которых не отвлекает от дороги. То же можно сказать и о графике дисплея. Единственное, что требует привыкания, – расположение кнопки управления трип-компьютером, которая находится на нижней “металлической” спице и выпадает из поля зрения.

Самое приятное изменение в интерьере можно ощутить буквально кожей. Климат-контроль стал двухзонным. Разница температур в зоне водителя и пассажира достигает 6°C, что позволяет водителю находить-

ся в бодрящей прохладе, а пассажиру дремать в тепле.

Претензии к эргономике могут возникнуть только у очень привередливых водителей. Огромный диапазон регулировок сиденья (в том числе и по высоте) плюс руль, перемещающийся в двух плоскостях, и в результате нормально устроиться здесь сможет каждый. Сам многофункциональный руль в отличие от предшественной модели стал четырехспицевым, со вставкой под полированный алюминий в нижней части. Кнопками на левой спице можно управлять мультимедийным комплексом, на правой – круиз-контролем. У руля удачное сечение с уместными приливами в зоне хвата и кожа тонкой выделки, приятная на ощупь. ■



Главные изменения в интерьере – новые руль, подсветка панели приборов, дизайн центральной консоли и рычага КПП. Климат-контроль стал двухзонным



Маркетологи KIA не скрывают, что cee'd нацелен на лидерство в российском сегменте "С +"



Изменился и рычаг МКП. Если раньше он снабжался предохранительным кольцом включения передачи заднего хода (решение, подсмотренное у немецких моделей конца прошлого века), то теперь его заменили на клавишу "под естественный хват". Кроме улучшения эргономики такое решение несет и эстетическую функцию: мягкий кожух кулисы теперь поднимается до самой рукоятки, и весь узел выглядит более органичным.

Пожалуй, худощавый водитель может посетовать на слишком широко расставленные валки боковой поддержки, но здесь положение спасает плотная двухцветная ткань обивки с хорошими фрикционными свойствами. Вообще посадка плотная, а кресла довольно жесткие — настраивающие на активный драйв.

KIA cee'd и прежде славился своим внутренним простран-

ством (действительно, его салон можно назвать одним из самых просторных в классе). Вы можете отправиться в дальнее путешествие вчетвером, причем и пассажиры, и водитель будут чувствовать себя весьма комфортно. Для пятого пассажира места маловато. Если, допустим, на заднем сиденье установлено детское кресло, то двум взрослым будет тесновато — это городской вариант, в крайнем случае поездка на дачу.

Багажник хэтчбека не поражает своим объемом — 340 л в "стандарте", но если сложить задние сиденья, то объем увеличится вчетверо (до 1300 л), а площадка для груза получится ровной. Под фальшполом обнаруживается довольно вместительный органайзер с кучей полочек для мелочей. Разумеется, багажник универсала — это все то же самое, только больше (534 л/1664 л).

Движущая сила

Теоретически под капотом может оказаться один из трех двигателей (объемом 1,4, 1,6 или 2 л), но на тесте присутствовали автомобили только с самым популярным в России 1,6-литровым 126-сильным мотором, работающим в паре с МКП или "автоматом". Первое, на что обращаешь внимание, запуская двигатель, — очень достойная звукоизоляция. На холостых оборотах работающий мотор можно определить только по стрелке тахометра, а прослушиваться он начинает после 4000 об/мин. Но и тогда в машине можно разговаривать не повышая голоса.

В сочетании с механической 5-ступенчатой коробкой передач двигатель показал себя с лучшей стороны. Приятная, ровная тяга во всем диапазоне оборотов. Для увесистого (около 1,5 т с водителем и одним пассажиром) семейного уни-

версала его можно признать достаточным. Правда, для обгонов приходится переходить на одну-две передачи "вниз", а в горах редко переключаться выше третьей, но на ровных участках cee'd уверенно набирает 150–160 км/ч. Привод МКП нельзя назвать неинформативным, но ошибки иногда случаются, и вместо первой передачи включаешь третью, но и это дело привычки.

По утверждениям маркетологов KIA, в России около половины cee'd продается с автоматическими коробками, а вот в Европе этот процент исчезающе мал, поэтому новых "автоматов" машине не досталось. Здесь стоит хорошо известный, но довольно архаичный гидромеханический 4-диапазонный агрегат с возможностью ручного переключения передач. Впрочем, свою работу он выполняет удовлетворительно, и особых претензий к нему нет. ■

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

KIA CEE'D 1.6	ХЭТЧБЕК	УНИВЕРСАЛ
Габариты, мм	4260x1790x1480	4470x1790x1525
Клиренс, мм	150	150
Объем багажника (min/max), л	340/1300	534/1664
Тип двигателя	L4	L4
Рабочий объем, куб. см	1591	1591
Макс. мощность, л.с./об/мин	126/6300	126/6300
Макс. момент, Нм/об/мин	154/4200	154/4200
Макс. скорость, км/ч	192 (187)*	192 (187)*
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,8 (11,9)*	11,0 (12,2)*
Расход топлива (EU), л/100 км	6,1 (6,6)*	6,2 (6,6)*
Объем бака, л	53	53

* С АКП.



В KIA сделали ставку на бензиновый мотор 1,6 л (126 л.с.), а вот дизеля не будет



В обновленной версии ему добавили функцию “кикдаун”: “автомат” при резком нажатии на педаль “газа” теперь не переходит на повышенные передачи. Правда, это сказывается на расходе топлива, а на горных серпантинах хорошо слышно, что двигатель работает не в самых оптимальных режимах. Но новые версии автоматической трансмиссии обещают только в следующем поколении cee'd, и это будет коробка с двумя сцеплениями (аналог фольксвагеновской DSG).

В самых богатых комплектациях машины и с “автоматом”, и с “механикой” оснащаются системой помощи при трогании на подъеме – отпустив педаль тормоза, вы можете быть уверены, что KIA cee'd не покажется назад.

А теперь о грустном. Экономичного и тяговитого дизеля, покорившего всю Европу (и отечественных журналистов), в России не будет. Несмотря на все прекрасные качества этого мотора, у нас с ним продавалось около 1% дорестайлинговых автомобилей. Видимо, мы еще не готовы переплачивать за экономию и экологию...

Верный курс

Об управляемости прежнего KIA cee'd было сказано немало теплых слов. Но, как говорится, нет предела совершенству, и обновленная версия старает-

ся побить прежние показатели. Один из лучших в классе электроусилитель руля дополнили функцией исправления водительских ошибок: если водитель при снос передней оси крутит руль не туда, куда надо, то усилие на нем заметно возрастает, а если правильно, то оно падает.

Подвеску основательно перетряхнули: спереди появились другие пружины, а сзади – новые сайлент-блоки. В целом шасси оставляет ощущение собранности и цепкости. И сделано оно с явным запасом, в расчете на 2-литровую версию. А с 1,6-литровым двигателем даже на бюджетных шинах Michelin Energy показывает удивительную цепкость и отсутствие кренов в поворотах. Особенно это заметно на горных серпантинах и после сытного обеда: если ехать так, как позволяет шасси, то через полчаса пассажиров начинает заметно укачивать от боковых перегрузок.

Кстати, на второстепенных, далеких от идеала (и очень похожих на наши) дорогах провинциальной Италии не было ни одного пробоя! А это говорит о многом.

Работу систем стабилизации мы проверили на мокром покрытии платной автостреды. Ограничение скорости на таких дорогах 130 км/ч, но brave итальянцы разгоняются до 150 км/ч, не оглядываясь на

камеры и состояние асфальта. В этих условиях на разрешенной скорости KIA cee'd не превращает вождение в тяжелый труд с максимальной концентрацией.

К тормозам вопросов не возникало, информативность и усилие на педалях в норме, дисковые механизмы “по кругу” работают отлично, правда, если порезче нажать на педаль, то автомобиль клюнет носом. ABS срабатывает вовремя и ненавязчиво, при торможении на миксте машину слегка ведет в сторону покрытия с более высоким коэффициентом сцепления, но угол увода очень мал.

О животрепещущем

Напоследок осталось рассказать о самом важном для большинства покупателей – о ценах. В принципе, прайс-лист начинается с заманчивой суммы 525 900 рублей, но это за

“пустую” версию с МКП и мотором 1,4 л (109 л.с.). Таких у нас практически не покупают, а цены на cee'd с самым популярным 1,6-литровым двигателем в хорошей комплектации совсем другие: от 655 900 рублей за версию с МКП. “Автомат” добавляет к этой цене еще 30 тыс. рублей. Универсал cee'd дороже на 40 тыс. рублей (695 900 рублей с “механикой” и 725 900 – с “автоматом”). В целом рестайлинговые машины подорожали на 3–5%.

Маркетологи KIA полны оптимизма и прямо заявляют о претензиях cee'd на лидерство. И это при отсутствии в модельной линейке седана. Может быть, они правы, и наше сознание меняется в сторону практичности и качества, а не пафоса и имиджа?

Макс Сергеев

Фото автора
и фирмы-производителя

Параметр/автомобиль	KIA cee'd 1.6 AT	Ford Focus 1.6 AT	Peugeot 308 1.6 AT
Макс. мощность, л.с.	126	100	120
Макс. момент, Нм	154	150	160
Макс. скорость, км/ч	187	172	188
Время разгона 0–100 км/ч, с	11,4	13,6	13,8
Экономичность, л/100 км	6,9	7,5	7,3
Безопасность EuroNCAP	****	****	****
Цена, руб.	685 900	632 400	756 900