

Кia готовит план по захвату России



Если жителей крупных российских городов в возрасте от 25 до 45 лет спросить, каким они видят оптимальный автомобиль для себя и своей семьи, то самым популярным ответом будет пятидверный хэтчбек с европейским дизайном, 1,6-литровым мотором и автоматической коробкой передач ценой от 590 до 650 тысяч рублей.

В нашей стране сегмент C является крупнейшим - в 2009 году объем продаж автомобилей гольф-класс составил 517 тысяч. Ключевыми игроками здесь являются такие автомобили иностранных брендов как Ford Focus, Chevrolet Lacetti, Opel Astra, Mitsubishi Lancer X, Toyota Corolla, Mazda3, Peugeot 308, Renault Megane, Nissan Tiida и Hyundai i30. Именно с ними и конкурирует новый cee'd, который, кстати, входит в пятерку самых продаваемых иномарок C-класса.

Вы спросите, почему новый? В начале марта стартовали продажи рестайлинговой версии модели. Два с половиной года назад мы познакомились с корейским хэтчбеком. Во время нынешнего randevu нам достался универсал с мотором 1,6 и механической коробкой передач в самой дорогой комплектации Prestige за 695 900 рублей. Мы опробовали новинку на дорогах Тосканы – одной из самых живописных областей Италии. Помимо потрясающих ландшафтов и памятников средневековой архитектуры извилистые дороги этого края хорошо подходят для первого знакомства с автомобилем.

Никаких серьезных технических доработок не произошло – автомобилю чуть подправили внешность, изменили настройки подвески и добавили новых опций. Самые яркие изменения спереди – рестайлинговый cee'd можно узнать по новым фарам проекционного типа и радиаторной решетке, выполненной в корпоративном стиле, который разработал шеф-дизайнер KIA Питер Шрайер. Новый дизайн также получили

капот, воздухозаборник, противотуманки, литые диски, а указатели поворотов переместились с крыльев на боковые зеркала. За счет применения специальных линз и рассеивателей задние фонари теперь при работе напоминают светодиоды, хотя внутри корпуса по-прежнему установлены обыкновенные лампочки накаливания. В палитре цветов кузова появилось пять новых оттенков.

Внутри все знакомо. Интерьер сохранил привычные очертания, но за счет новых деталей стал выглядеть современнее. Помните скучную комбинацию приборов с подсветкой оранжевого цвета? Теперь на нее можно установить панель Supervision с улучшенной графикой, у которой шкалы подсвечиваются красным и белым цветом.

Новый четырехспицевый руль обшит более цепкой кожей и украшен вставками под металл, а на ободке теперь есть приливы для удобного хвата. Но главное – на баранку переключалась кнопка, с помощью которой можно пролистывать меню борткомпьютера. Последний, кстати, стал на порядок информативнее – теперь он расположен в нижней части приборной доски. Раньше его данные расплывались среди множества других символов на дисплее, венчавшем центральную консоль.

У поворотников появился прерывистый режим, который позволяет запускать серию из трех "подмигиваний" при помощи легкого нажатия на подрулевой переключатель.

Сиденья получили новую комбинированную обивку. Объем перчаточного ящика увеличился до 6,5 литров. Изменилась форма рычага механической трансмиссии: появился новый набалдашник с курком, предохраняющим от случайного включения передачи заднего хода – как на современных автомобилях Opel.

Интересная особенность в дизайне интерьера – центральный тоннель с усилителями, похожими на дополнительные ручки, как на Volkswagen Scirocco или Porsche Cayenne. Однако изначально эту моду зародило купе Audi TT – Петер Шрайер как раз работал над его дизайном.

Солиднее стала выглядеть центральная консоль. Приятная новость для пассажиров – появился двухзонный климат-контроль. Управление аудиосистемой стало проще и логичнее, однако панель все равно перегружена кнопками.

Компоновка и размеры салона остались прежними. Все, что касается посадки за рулем и удобства размещения пассажиров, ничем не отличается от прежнего "Сиды", у которого с этим был полный порядок. Пожалуй, единственное отличие от предшественника – подлокотник на заднем сиденье.

Багажник у универсала – образцово-показательный – не только по объему, но и по организации грузового пространства: низкая погрузочная высота, ровный пол и удачно организованное крепление задней двери, которое позволяет не сильно нагибаться и класть вещи без опаски удариться головой о крышку. Еще один плюс автомобиля с таким типом кузова – масса вместительных ниш и полочек под фальшполом, куда можно сложить насос, инструменты или другие необходимые в машине вещи. Причем, если нужно максимально увеличить объем багажника – то этот пенал можно легко вытащить.

По части техники изменений совсем немного, линейка силовых агрегатов осталась прежней. У нас под капотом – 122-сильный 1,6-литровый мотор и 5-ступенчатая "механика". Увы, мы не увидим новейшего 115-сильного турбодизеля 1.6 CRDi, агрегатированного с шестиступенчатой МКПП, который предлагается европейцам. В России доля дизельных "Сидов" не достигла и 5 процентов от общего объема продаж, поэтому в компании решили не завозить к нам такие машины.

Естественно, никаких изменений в динамике не произошло: универсал на "ручке" как и раньше чуть быстрее такового же с "автоматом". Характер у автомобиля нордический - сее`d разгоняется ровно, без азарта. Мощности мотора хватает, чтобы чувствовать себя уверенно в городском потоке и на загородной магистрали – не в пример машинам с устаревшим четырехступенчатой автоматической коробкой, который по-прежнему устанавливается на сее`d.

Теперь старты в горку даются легче – машина не скатывается назад – система автоматически поддерживает давление в тормозной магистрали, пока водитель не начал отпускать педаль сцепления. А еще сее`d порадовал нормальным и внятным механизмом педали акселератора. К примеру, у протестированных Kia Soul и Hyundai i30 с тем же мотором на "механике" он отличался дурным характером: чуть нажал на газ, а двигатель уже воеет вовсю, и стрелка тахометра скачет в конвульсиях – бурная и нервная реакция мотора была неадекватна незначительному перемещению педали.

При наборе скорости на комбинации приборов включается подсказка оптимального момента смены передач, дабы сэкономить совсем не лишние литры топлива. Эту систему нынче модно ставить на машины, мы ее уже встречали на Honda Jazz, а также на недавно протестированных Skoda Yeti и Opel Corsa.

Улучшения шумоизоляции, о котором говорил производитель (более плотный слой изоляции появился на арках и моторном щите, также используются покрышки с наполнителем Silica, которые обеспечивают меньшее сопротивление качению), заметить не удалось - на слух уловить разницу в 2-3 дБ затруднительно. Если машина и стала тише, то самую малость.

На сее`d теперь устанавливаются усиленные пружины с увеличенным шагом витков и амортизаторы с измененной характеристикой демпфирования. Диапазон работы от сжатия до отбоя стал шире. Кроме того, сами пружины теперь более устойчивы к поперечным деформациям, а резинометаллические сайлент-блоки новой конструкции, установленные сзади, эффективнее гасят вибрации, стуки и удары, идущие от колес.

Многие жаловались на то, что предыдущий сее`d был жестким и тряским, а все неровности тут же передавались на "баранку". При езде по итальянским дорогам модернизированная подвеска оставила хорошие впечатления, свою работу она теперь выполняет чуть тише. Не сказать, что стало очень мягко, но прогресс налицо: автомобиль проще переносит езду по неровностям, в салоне меньше трясет, да и на руле не так сильно чувствуются удары.

Едет сее`d по-прежнему неплохо. Машина уверенно проходит повороты и несильно кренится – как и положено автомобилю с европейскими настройками. При езде по узким серпантинам порадовала информативность рулевого управления – усилие было адекватно ситуации, связь водитель-колеса-дорога не пропадала. Но стоило прибавить газу на более скоростных магистралях, а ведь на автострадах Аппенинского полуострова разрешено развивать до 130 км/ч, как "баранка" начинала пустеть в околонулевом положении – для преодоления поворота руль требовалось отклонить на небольшой угол, но связь и адекватное усилие пропадали. Несмотря на это, прямую машина держит четко и не сбивается с курса.

Теперь система стабилизации работает в паре с электроусилителем руля. В случае возникновения опасной ситуации, в частности, сноса передней оси в повороте, усилитель делает неправильные действия водителя (поворот руля в сторону поворота) более трудными, а правильные (распускание руля), наоборот, более легкими.

Обновленный сее`d предлагается в кузове хэтчбек и универсал по цене от 525 900 рублей до 725 900 рублей, модель подорожала, в среднем на 3-5 процентов. Корейцы ставят

перед сее`d амбициозную задачу - не только привлечь новых клиентов, но и попасть в первую тройку самых популярных иномарок своего класса в России.

Но почему в машинах для России до сих пор нет навигации и мультимедийной системы с цветным экраном? Такая опция предлагается для европейского "Сида". Российский потребитель не отдаст 25-40 тысяч рублей за встроенный навигатор, пусть даже на центральной консоли будет красоваться дисплей touch screen и другие "прибамбасы". Он купит себе отдельное устройство в любом магазине за 6-10 тысяч рублей, - считают представители компании.

Этот простой ответ объясняет все, что касается позиционирования модели и рассказывает многое о своем владельце. Законодателем моды сее`d назвать пока не получается - Kia по-прежнему не хватает яркости, харизматичности. Покупка такого автомобиля – это как брак по расчету - выбор прагматика, который считает деньги и не станет переплачивать за бренд. И таких в России найдется немало, ведь обновленный сее`d – это современный и комфортабельный корейский автомобиль с европейским дизайном, широким набором опций и разумной ценой.