

"КИА-СИД"

от 525 900 руб.



# АЛЬДЕНТЕ

С итальянского это слово переводится "на зубок". А еще жители Апеннин так называют твердинку, придающую их любимому блюду – пасте фирменный, узнаваемый вкус. Вот и у обновленного "Сида" появилась своя изюминка, благодаря которой популярный корейский автомобиль стал еще интереснее и желаннее.

Все в этом мире относительно, как совершенно справедливо утверждал мудрец Эйнштейн. И грязно-серый московский февраль ни в какое сравнение не идет с февралем тосканским. Пестрые лоскутки холмов, греющиеся в лучах ласкового солнышка, цепляющиеся за облака башни древних городков Орвието, Питильяно, Пьенца, Монтальчино выглядят весенней сказкой. Оттого кажется, что серпантины, связывающие между собой эти творения природы и рук человеческих, извиляются сегодня особенно фривольно, дабы произвести на тебя еще большее впечатление.

Поверьте, далеко не в каждом бюд-

жетном хэтчбеке интересно, напрягая спину, чтобы крепче держаться в седле, нанизывать вираж за виражом. Но обновленный "Сид" умеет доставить удовольствие! Буквально только что я был готов пожуричь инженеров "Киа" за тяжелую на малых скоростях "баранку", новые пружины и сайлент-блоки, из-за которых автомобиль стал чуть более жестким на стыках и мелких неровностях. Но тут же убедился: малый этот (и, опять же относительный) дискомфорт подвески – вполне умеренная плата за минимальные крены кузова в поворотах, чуткое и прозрачное рулевое управление. Ей-богу, без пяти минут "Гольф"! То-то, думаю, дизайнеры украсили сиденья центральными вставками, напоминающими "фольксвагеновские".

Для полного счастья этому парню еще бы 2-литровый мотор, да-да, тот самый, почти зажигательный, о 143-х силах. Но такие машины, равно как и самые недорогие версии, оснащенные 1,4-литровыми "четверками", появлялись чуть позже. Впрочем, и хорошо знакомый добрый трудяга "один и шесть" в паре с прежним 4-ступенчатым



"автоматом" позволяет распробовать вкус нового "Сида" – повизжать шинами в поворотах.

Меня даже порадовало, что, несмотря на старания инженеров, изрядно поработавших над улучшением шумоизоляции (гул от покрышек, к примеру, удалось уничтожить совершенно), в салоне все равно хорошо слышно рычание двигателя на высоких оборотах. Кстати, кроме звукопоглощающей переборки моторного отсека, более толстых подкрыльников и доработанной подвески на "Киа" появился еще и интеллект-



▲ Именно такой – с оптической панелью приборов **"СУПЕРВИЖИ"** – салон самой дорогой версии "Престиж"

И в багажнике хэтчбека есть **УДОБНЫЙ** пластиковый органайзер



◀ На машинах с "механикой" ESP, поджимая на время колодки, теперь еще и **ПОМОГАЕТ ТРОГАТЬСЯ** в горку



▲ У обновленного "Сид" объем перчаточного ящика стал на литр **БОЛЬШЕ**

альный электроусилитель, что, напрягая или расслабляя мускулы, должен подсказывать, в какую сторону крутить руль. К сожалению, ощутить эффект от этого нововведения помешали узкие дорожки, не оставляющие времени на ожидание подсказок, и чуткая ESP, которая не мешкая одергивает чрезмерно увлеченного водителя.

Я и не мечтал, что новенький "Сид" подарит мне столько ярких эмоций. Впервые, он и раньше ехал неплохо, а во-вторых, выглядеть стал автомобиль отнюдь не спортивнее, а как-то серьезнее. В надменной улыбке радиаторной решетки и колком, сверлящем взгляде остроугольных фар с черной окантовкой уже не читается прежнего простодушия. И литые диски титанового цвета, тонкие прямоугольники "противотуманок", задние фонари, практически не отличимые от светодиодных, смотрятся солидными аксессуарами классического костюма.

Да и с водительского места "Киа" воспринимается машиной куда более взрослой. Листать странички бортового компьютера теперь можно не с помо-

щью дешевого штырька, торчащего из щитка приборов, а нажимая отдельную кнопку на нижней ступице руля. Белые цифры на черных шкалах спидометра и тахометра и глазу привычнее, и читаются лучше. Обновленную панель магнитолы с единой шайбой для управления большинством функций "Сид" как будто подсмотрел у кого-то из роскошных "Инфинити". И, разумеется, корейский автомобиль в самой дорогой своей версии просто не мог обойтись без отдельного климат-контроля. Не иметь такового в списке оборудования уважающему себя представителю "гольф"-класса сегодня просто неприлично.

И наконец, главное для большинства почитателей "Сид" – подорожал "Киа" не так сильно, насколько стал вкуснее. В зависимости от комплектации цены выросли на 3–5%. Скажем, оптимальная, на наш взгляд, версия "Комфорт" со 126-сильным 1,6-литровым мотором стоит 605 900 рублей. Среди конкурентов сегодня дешевле лишь "Фокус". Да и тот 2009 года выпуска – из тех, что есть на складе. ■

## KIA CEED

## БАЗОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ "СТАНДАРТ"

Мотор 1,4 л, 2 подушки безопасности, ABS, регулируемый по высоте и углу наклона руль с усилителем, иммобилайзер, центральный замок, передние электростеклоподъемники, аудиоподготовка



## ОПЦИИ ДО ОПТИМАЛЬНОГО НАБОРА РУБ.

"Комфорт" (+ мотор 1,6 л, 6 подушек безопасности, кондиционер, противотуманные фары, отделка руля и рычага КП кожей, регулируемые по высоте передние сиденья с обогревом, центральный подлокотник спереди, охлаждаемый перчаточный ящик, сигнализация с пультом ДУ, активные передние подголовники, электропривод регулировки и складывания обогреваемых зеркал, обогрев зоны покоя стеклоочистителей, бортовой компьютер, МРЗ-магнитола с ДУ на руле, задние электростеклоподъемники) **80 000**

## ЧТО ЕЩЕ МОЖНО ЗАКАЗАТЬ РУБ.

|   |        |
|---|--------|
| • АКП   | 30 000 |
| • Комплектация "Люкс" (+ 16-дюймовые литые диски, ESP, 2-зонный климат-контроль)  | 30 000 |
| • Комплектация "Престиж" (+ салонное зеркало с самозатемнением, датчики дождя и освещенности, оптическая панель приборов) | 20 000 |

## ХАРАКТЕРИСТИКИ

|                                   |                    |
|-----------------------------------|--------------------|
| Двигатель, см <sup>3</sup>        | P4, 1591           |
| Мощность, л. с. при об/мин        | 126/6300           |
| Крутящий момент, кгс-м при об/мин | 15,7/4200          |
| Скорость, км/ч                    | 192                |
| Длина х ширина х высота, мм       | 4260 x 1790 x 1480 |
| Снаряженная масса, кг             | 1255               |

## РАЗГОН

0–100 КМ/Ч, С

|                 |             |
|-----------------|-------------|
| "Стандарт-1,4"  | <b>11,6</b> |
| "Комфорт-1,6MT" | <b>10,8</b> |
| "Комфорт-1,6AT" | <b>11,9</b> |

## РАСХОД ТОПЛИВА

л/100 КМ (ШОССЕ/ГОРОД)

|                 |            |            |
|-----------------|------------|------------|
| "Стандарт-1,4"  | <b>5,2</b> | <b>7,6</b> |
| "Комфорт-1,6MT" | <b>5,3</b> | <b>7,9</b> |
| "Комфорт-1,6AT" | <b>5,7</b> | <b>8,3</b> |

## ЦЕНА

ТЫС. РУБ.

|                             |              |
|-----------------------------|--------------|
| "Стандарт-1,4" (109 л. с.)  | <b>525,9</b> |
| "Комфорт-1,6MT" (126 л. с.) | <b>605,9</b> |
| "Комфорт-1,6AT" (126 л. с.) | <b>635,9</b> |

## МЫ РЕШИЛИ:

Трудно сделать хороший автомобиль еще лучше, но корейцам это удалось. "Сид" стал интереснее в управлении, солиднее внешне, благороднее внутри и при этом по-прежнему стоит очень выгодно. Молодец!