

Тест-драйв и первые впечатления от нового KIA see'd



Новая KIA see'd рождена и создана в Европе и позиционируется как уникальный, самый красивый и вообще потенциально самый успешный в корейском семействе моделей KIA автомобиль. Так что презентация рестайлинговой модели в одном из самых красивых мест в Европе, в итальянском регионе Тоскана, показалась очень даже уместной и логичной. Казалось бы, Италия никак не вяжется с образом корейского автомобиля. Ну, Ferrari там, Lamborghini, на худой конец FIAT – вот настоящие итальянские автомобили, но в фантастически живописные пейзажи Тосканы новый see'd вписывается очень гармонично. Здесь он смотрится как древний представитель местной фауны. Конечно, на знаменитую волчицу, вскормившую братьев Рема и Ромула, автомобиль не тянет, а вот на итальянскую дикую кошку вполне.



Изменения во внешности авто произошли точечные, но довольно серьезные. Доработкам подверглись капот, передний бампер, фары, решетка радиатора, задний бампер и задние фонари. Это не считая новых металлически-серых колесных дисков и встроенных в зеркала заднего вида повторителей поворота – безделушки, свойственной автомобилям более высокого класса и резко увеличивающей стоимость “расходной” детали автомобиля.



Основное внимание привлекает новая радиаторная решетка, которая вкупе с фарами с черной окантовкой создает видимость то ли голливудской улыбки, то ли хищного оскала той самой дикой кошки. Опять же, все зависит от настроения: выражение “лица” see'd может восприниматься как таинственная улыбка Чеширского Кота или как гримаса приготовившегося к броску зверя.

Да, машина стала куда более модной, но какой-то менее дружелюбной. Предыдущий see'd выглядел как настоящий семейный автомобиль, верный друг и помощник, готовый по зову хозяина отправиться куда угодно и вообще беспрекословно выполнять любые требования. Новинка всем своим видом



показывает свой дерзкий характер. Кошки ведь всегда гуляют сами по себе, вот и этот представитель рода не исключение. Он, конечно, поможет своему владельцу во всех его начинаниях, но ровно до того момента, пока его все устраивает. Кажется, что если перестать ухаживать за этой машиной, допустить, чтобы умные глаза-фары покрылись грязью, а краска перестала блестеть на солнце, то в какой-то момент он просто не потерпит такого наплевательского отношения к себе и покинет вас навсегда. Или, как Чеширский Кот, исчезнет, оставив после себя только улыбку.



Интерьер авто, наоборот, стал более домашним, что, кстати, не помешало ему получить новые материалы и стать более дорогим на вид. Так, например, пластик торпедо очень приятен на ощупь. В общем, те, кто первым делом, садясь в машину, начинают постукивать костяшками по отделочным материалам, останутся довольны, даже скорее удивлены мягкостью пластика.



Сиденья с комбинированной обивкой делают салон более светлым. Вместе с отделкой центральной консоли получается такой легкий мазок кисти, как раз и делающий общую картину умиротворяющей и уютной.

Выражение “размер – не главное” применимо ко всему, кроме объема перчаточного ящика. Это только на первый взгляд кажется ерундой. Однако когда всякое барахло катается по салону, играя на нервах водителя невероятной гаммой неприятных звуков, это начинает раздражать. В сее’d потери нескольких нелишних нервных клеток, похоже, удастся избежать. Объем “бардачка” по сравнению с предыдущей версией увеличен с 5,5 до 6,5 л. Так что всяческие мелочи вроде дорожных карт, MP3-дисков и даже бутылок с водой туда помещаются без проблем.



В KIA очень рассчитывают на успех модели среди молодежи. Видимо, поэтому решили в качестве опции добавить возможность установить новую приборную панель Supervision. Это, конечно, не дискотека и не лазерные лучи, но в салоне с ней становится явно веселей. Всею виной яркая, но не раздражающая глаз белая подсветка. На дисплей на этой панели выводится всяческая информация бортового компьютера. Там же располагается своеобразный экономайзер, который показывает, какую передачу стоит включить в данный момент для того, чтобы автомобиль ел поменьше бензина. Инициатива приятная, но месторасположение для вывода информации было выбрано не самое удобное, он практически не заметен. Мы узнали о его существовании уже в самом конце пути.



Молодежь должна держать себя в отличной физической форме. Именно поэтому, наверное, очень неудобно расположена кнопка управления показаниями бортового компьютера. Она находится в самом низу третьей спицы руля. Так что, дабы нажать ее на ходу, нужно обладать изрядной долей ловкости пальцев или держать руль “неправильным” относительно всех учебников хватом.

Зато радует наличие в салоне всяческих мелочей, обычно присущих лишь автомобилям классом повыше. Это, например, микролифт ручек над боковыми окнами, за которые держатся пассажиры. Обычно, когда их отпускаешь, они громко бьют по обшивке потолка, а тут степенно возвращаются на место. Да и то, что все четыре стеклоподъемника полностью автоматические, – это приятно. Как говорят, представление о человеке складывается из мелочей. Это утверждение абсолютно верно и для машин, такие, казалось бы, незначительные вещи оставляют очень приятный осадок.

Ничего плохого не скажешь и о моторе объемом 1,6 л и мощностью 126 л.с. с максимальным крутящим моментом в 154 Нм. Даже наоборот, двигатель очень эластичен. Провалов не чувствуется. Разве что на машине с МКПП не хватает шестой передачи: когда едешь на скорости 140-150 км/ч, так и хочется переключиться с пятой повыше, дабы двигатель работал на более низких оборотах и не шумел так сильно. Кстати, над шумоизоляцией в новом сее'd потрудились славно. Она стала лучше, шума от колес практически не слышно, а вот двигатель на высоких оборотах доставляет легкий дискомфорт водителю.

До 100 км/ч этот автомобиль разгоняется за 10,8 сек., максимальная скорость ограничена на отметке в 192 км/ч. Представители компании говорили, что особое внимание при модернизации сее'd уделяли управляемости машины. Возможностей протестировать автомобиль в крутых поворотах зеленых гор Тосканы было хоть отбавляй. Машина действительно очень неплохо рулится. В том числе благодаря довольно жесткой подвеске, которая придает кучу драйва при динамичной езде по серпантинам, но вызывает некоторый дискомфорт при спокойном перемещении по городу. К тому же в некоторых моментах автомобиль раскачивается. Совсем не критично, но все же.

Интересно, что руль кажется искусственно тяжелым. Возможно, дело в системе помощи водителю, которая объединяет ESP и электроусилитель руля. В том случае, если человек допускает серьезную ошибку, которая приводит к сносу передней оси, система делает правильные движения рулем легкими, а неправильные более тяжелыми, так чтобы водитель инстинктивно делал все правильно.

В общем, не зря машину презентовали в столь живописном месте. Да, конечно, самой красивой в Европе она не является, так же как и самой богато оснащенной, самой незабываемой и так далее. А вот на лавры самой-самой по соотношению цена/качество может претендовать вполне. Вилка цен на модель составляет 525 900 – 725 900 рублей. Получается, что по сходной с конкурентами цене можно получить автомобиль, обладающий внушительным набором различных приятных мелочей и не только, способных сделать жизнь водителя приятней и комфортней. Чего стоят только системы безопасности, включающие в себя не только подушки, ABS и ESP, но и систему помощи при трогании на подъеме.

Технические характеристики

Двигатель				
Тип топлива	бензин			
Тип двигателя	DOHC CVT			
Количество/расположение цилиндров	4/в ряд			
Рабочий объем, см ³	1 591			
Максимальная мощность, л.с. (об./мин.)	126 (6 300)			
Максимальная крутящий момент, Н*м (об./мин.)	154 (4 200)			
Требования к топливу	бензин RON95			
Объем топливного бака, л.	53			
Кузов				
Тип кузова	хэтчбек	универсал		
Количество дверей/мест	5	5		
Габариты (длина/ширина/высота), мм	4 260/1 790/1 490	4 470/1 790/1 525		
Колесная база, мм	2 650			
Колеса (передняя/задняя), мм	1 538/1 536			
Радиус разворота, м	5,17			
Дорожный просвет, мм	150			
Объем багажника, л. (VDA)	340 (1 300)	534 (1 664)		
Подвеска (передняя/задняя)	независимая "Мак-Ферсон", со стабилизатором поперечной устойчивости с газовыми амортизаторами/многорычажная, независимая дисковые вентилируемые/дисковые			
Тормоза (передние/задние)	дисковые вентилируемые/дисковые			
Снаряженная масса (мин-макс), кг	1 263-1 255	1 305-1 345	1 317-1 399	1 334-1 417
Трансмиссия				
Тип трансмиссии	MT	AT	MT	AT
Количество передач	5	4	5	4
Динамические характеристики				
Разгон, 0-100 км/ч, с.	10,8	11,9	11,0	12,2
Максимальная скорость, км/ч	192	187	192	187
Тормозной путь, 100-0 км/ч, с.	39,5			
Расход топлива				
Город, л/100 км	7,8	8,3	7,9	8,3
Трасса, л/100 км	5,3	5,7	5,3	5,7
Смешанный, л/100 км	6,1	6,6	6,2	6,6