

ЭКСПЕДИЦИЯ

ЧЕРЕЗ ТРЕТЬ СТРАНЫ





Преодолев почти 4000 км от Горно-Алтайска до Москвы на новом Kia Sorento, мы смогли не только протестировать в жестких условиях этот автомобиль, но и в полной мере оценить потенциал своей страны

ТЕКСТ И ФОТО **Дмитрий Еропин**

Российский импортер Kia решил уйти от шаблонов и вместо краткого, на день-два, тест-драйва нового Sorento отправил три таких автомобиля в пробег от Владивостока до столицы. Действительно, где, как не на отечественных дорогах (и, разумеется, на бездорожье), можно проверить новичка в деле? Я присоединился к этой экспедиции в Горном Алтае и был в числе тех экипажей, что финишировали в Москве. Впрочем, отчет о путешествии начну с самого автомобиля.

Будем знакомы

Прежде всего следует сказать, что этот Sorento построен на новой платформе. Снаружи кроссовер обзавелся новыми бамперами с вертикальными блоками противотуманных фар, а также новыми оптикой и фальшрадиаторной решеткой. Изменилась и форма задней части кузова. В салоне обновился дизайн центральной консоли и рукоятки селектора передач, появились новые хромированные вставки и вставки под дерево, существенно облагораживающие интерьер. Весь потолок теперь сплошное стекло. Впрочем, панорамная крыша при желании может быть закрыта сдвижной шторкой с электроприводом.

Если перечислять появившиеся опции, то это и адаптивные ксеноновые фары, и новая панель приборов Supervision, знакомая по модели See'd. На центральной

Схема маршрута экспедиции на бортах наших Sorento за 13 тыс. км почти скрылась под слоем грязи



консоли большой 7-дюймовый TFT-дисплей, на который выводится в том числе изображение с камеры заднего вида. Из крайне полезных для России опций следует упомянуть подогрев руля и вентиляцию сидений (подогрев кресел, естественно, тоже предусмотрен). Водительское место имеет электрорегулировки в восьми направлениях, переднее пассажирское – в четырех.

Существенных изменений в Sorento действительно много. Производитель заявляет, что переработано буквально все – от подвески до используемой при изготовлении кузова стали и способа сварки. В результате автомобиль стал гораздо комфортнее (подвеска лучше отрабатывает неровности и более устойчива к вибрациям). Кузов получился прочнее, что должно положительно сказываться как на управляемости, так и на безопасности. В рулевом управлении место гидросилителя занял электросилитель, причем водитель может выбрать три типа его настройки: "Комфорт", "Норма" и "Спорт". Дизель объемом 2,2 л и мощностью 197 л.с. тоже доработан, благодаря чему повысилась его экологичность. С ним сочетается 6-ступенчатая МКП или 6-диапазонный "автомат".

Словом, по всем характеристикам автомобиль достойный. Но как он поведет себя

в дороге? Это и должна была показать наша многодневная экспедиция.

Алтайские ценности

Попасть на Алтай и не повидать его красот – преступление. Поэтому, прежде чем отправиться в дальнюю дорогу, решаем "осмотреться на местности". Первый маршрут – на несколько десятков километров вдоль реки Катунь вверх по течению. Чем дальше – тем выше горы, тем шумнее река и более захватывающие виды. Есть тут и галечные пляжи – хоть шезлонги ставь, как на Черном море. Задумно выяснили, что Sorento, несмотря на наличие режима блокировки распределения тяги между осями в пропорции 50/50, все-таки сугубо асфальтовый кроссовер. К сожалению, в автомобиле не реализована электронная имитация межколесных блокировок, а ходы подвесок совсем невелики. В результате машина даже на самых небольших пригорках легко вывешивается и теряет способность к самостоятельному передвижению.

На обратном пути остановились у источника Аржан-Суу, места совершения алтайцами обряда почитания духов природы с повязыванием на деревья особых лент – кыйра. Здесь же небольшой рынок, где можно купить знаменитый алтайский



Самое красивое место в Судиславле – Преображенский храм на высоком холме



Одна из деревянных скульптур в Сорстках – Егор Прокудин, герой киноповести Шукшина «Калина красная»



мед. Любой автопутешественник, не ограниченный необходимостью обратного перелета, просто обязан увезти с собой пару банок. А еще на лотках местных торговцев можно увидеть маленькие пакетики с чем-то черным – это алтайское мумие, замечательное лекарство от многих болезней. Нескольких таких пакетиков тоже стоит захватить с собой.

На следующее утро отправляемся по Чуйскому тракту в сторону города Каменна-Оби. Алтайские дороги в целом хороши, попадаются участки ремонта, но они редки. Расстояние в этот день нам предстоит одолеть небольшое – около 430 км. По дороге решаем заглянуть в село Сорстки, где прошли детство и юность Василия Шукшина. Сегодня здесь целый музейный комплекс из нескольких домов, связанных с годами молодости писателя и режиссера. Но особенно хороша выставка деревянных скульптур по мотивам произведений Шукшина. Именно эти скульптуры, такие простые и самобытные, на мой взгляд, позволяют почувствовать дух этого места, родины писателя, значимость которой для себя он не раз подчеркивал.

Еще одна остановка в пути – место гибели в автокатастрофе Михаила Евдокимова. Березы, часовня, цветы и проноси-

ЕСЛИ В ВАШЕМ КРАЮ БЕДА С ДОРОГАМИ, МОЖЕТЕ СМЕЛО ВЫБИРАТЬ SORENTO

еся по Чуйскому тракту машины. Как бы ни шумела трасса, ни лязгали грузовики, здесь тихо.

Путь далек лежит...

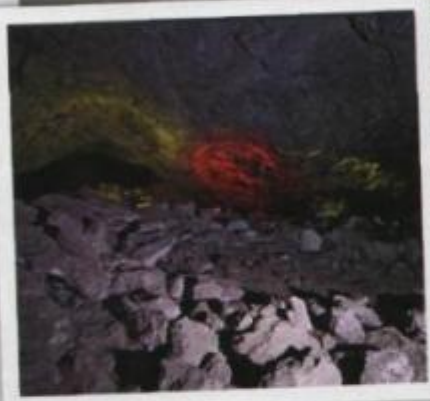
В последующие дни трасса стала главным испытанием. Как только покидаешь Алтай, покрытие портится. Мы проезжали и по «трейдерам», и по грунтовым, и по асфальтовым дорогам, которые хуже любого проселка. Редкие отрезки гладкого асфальта очень скоро стали восприниматься как награда. Но справедливости ради надо заметить, что автомобили помогли как могли. Эргономика водительского места в новом Sorento выше всяких похвал, любой водитель может удобно устроиться. Три режима электроусилителя руля тоже подспорье. При езде по трассе я бы рекомендовал установить «Спорт» (руль тяжелеет, становится острым, автомобиль точно реагирует на малейшие движения «баранки»).



На месте гибели Михаила Евдокимова теперь часовня и мемориальный камень



Вход в Ледяную пещеру на зябле - ключи у экскурсовода



Режим "Комфорт" будет в самый раз при медленном маневрировании в узком пространстве, "Норма" - для сложной городской езды. Помогает и система стабилизации, без нее нам пришлось бы очень тяжело на скользких после дождя глинистых дорогах. Четко работает ABS, пару раз она буквально спасала, позволяя сохранить траекторию движения при резком снижении скорости перед опасными ямами.

Между Новосибирском и Омском экспедиция отклонилась от маршрута ради посещения соленого озера Чаны. Потратили на это несколько лишних часов, но оно того стоило. Чаны - неглубокое бессточное озеро с берегами, поросшими камышом, осокой и низким кустарником, напоминающим водоросли. Это самое крупное озеро в Западной Сибири, его площадь непостоянна и колеблется год от года с общей тенденцией к сокращению. Сейчас она оценивается приблизительно в 2000 кв. км, хотя в конце XVIII века было зафиксировано 13 тыс. На озере гнездится множество птиц, оно до сих пор богато рыбой, а берега покрыты плотной коркой просоленной илистой "шкур".

День за днем, из Омска в Тюмень, из Тюмени в Кунгур. Одной из самых интересных точек на маршруте стала Ледяная пещера в Кунгуре. Сам город кроме этого ничем не примечателен, но отклониться от трассы Пермь - Екатеринбург и заехать сюда стоит. Само собой, чтобы посетить пещеру. Только одеться нужно



Берег озера Чаны - колеса проминают соляную "шкуру"

теплее, ведь даже в разгар лета температура в ней варьируется от -2°C в ледяных верхних гротах до 5°C в центральных. Известна кунгурская Ледяная пещера уже более четырех веков и около 150 лет активно посещается туристами. А планомерная научная и экскурсионная деятельность здесь ведется более 90 лет. Это одна из самых протяженных гипсовых пещер в мире, в ней можно полюбоваться и на всевозможные ледяные образования, и на причудливые камни, в очертаниях которых узнаются разные животные и мифические персонажи, и на подземные озера, глубину которых порой невозможно определить. Ученые смогли установить возраст пещеры - ей 1,5-2 млн лет, а не 12-15 тыс., как считалось ранее.

Выйдя из пещеры "на свет божий", отправляемся дальше, мимо Перми, на запад, все ближе и ближе к Москве. В Удмуртии заезжаем в деревню Бочкеево - здесь расположен музей арестантского быта

XVII-XIX веков "Этапный пункт". Деревня стоит на Сибирском тракте. По нему три века шли обозы с заключенными в Сибирь на каторгу. Проходили арестанты по 25 км в день и останавливались в этапных пунктах. Здание одного из них и сохранилось каким-то чудом в Бочкеево. Построен этот дом в 1837 г., до революции служил по своему прямому назначению, затем в нем располагалась сельская школа, а потом силами энтузиастов был организован и музей. В нем посетителям предлагают примерить одежду каторжан, лапти и кандалы, накурят здесь и арестантской кашей.

А до конца экспедиции остается уже не так много, чуть больше тысячи километров: Глазов, Киров, Шарья, Кострома... И вот она - фишная прямая до Москвы. По дороге часто попадаются заброшенные деревни. В одной из них решаем осмотреть пустующий дом. Кто-то нашел старинную плетеную корявку, кто-то - большое корыто, выдолбленное из цельного ствола

ВЕРИТЬ ИЛИ НЕ ВЕРИТЬ?

В Омск экспедиция прибыла в канун большого авиационного праздника, и у кого-то родилась мысль заснять наши Sorento с летательного аппарата. Таковой быстро нашелся: на поле готовился к взлету воздушный шар. Его команда согласилась взять на борт фотографа и видеооператора, но, оказалось, не судьба. Что-то пошло не так, шар неожиданно взмыл в воздух и потянул за собой "ГАЗель", к которой был привязан толстым канатом, а затем рухнул на автостоянку. Совсем скоро эта новость появилась в разных СМИ, и, как часто бывает, событие обросло несуществующими подробностями - нашлись даже свидетели: чуть ли не взрыв воздушного шара с жертвами и разрушениями. Хотя на самом деле пострадала лишь одна машина.



ЭКСПЕДИЦИЯ

Вдоль дорог много заброшенных деревень



деревя. Мне повезло отыскать лапти в очень хорошем состоянии, только веревка в одном месте порвана.

В последний день путешествия еще успеваем заскочить в музей паровозов, что под Переславлем-Залесским, прокатиться там на дрезине и осмотреть коллекцию автомобилей времен Второй мировой войны. Музей частный, и большинство экспонатов ждет реставрации, но тем больше поводов побывать здесь – каждые 100 рублей за билет приближают собранную тут технику к восстановлению.

Старый знакомец

Прошла всего неделя со дня окончания нашего пробега, как я увидел Sorento, за ру-

Паровоз ржавый, но на ходу!



лем которого проехал чуть ли не треть России, на стенде бренда Kia в выставочном комплексе, где проходила Московский автосалон. Глядя на него, чувствую, как мышцы спины непроизвольно напрягаются, ожидая вертикальной раскачки на поперечных асфальтовых волнах и жестких пробоев каждый раз, когда колесо попадает в очередную выбоину... Вы спросите: а как же переработанная подвеска, которая "лучше отработывает неровности и устойчива к вибрациям"? Дело в том, что Sorento, полностью соответствующий описанию, с которого я начал рассказ, российские потребители увидят только к концу года, когда автомобилями поступят в продажу. В автопробеге же принимали участие машины из

GAZ-67 на выставке ретро-автомобилей в Омске



первой предсерийной партии. Они еще не были адаптированы к российским условиям, и корейская подвеска, увы, не выдерживала наших дорог. Частые удары по кузову заставляли нас вздрагивать и крепче сжимать руль.

Так что по итогам экспедиции судить о ходовых характеристиках нового Sorento я не рискну. Единственное, что можно утверждать уже сейчас, – автомобиль действительно надежен и вынослив. Около 13 500 км от Владивостока до Москвы, которые все три машины прошли без поломок, тому подтверждение. А нам остается лишь дождаться адаптированных Sorento на российском рынке и протестировать их заново. Но тоже в России. ■

На мокрой грунтовке главное не отключать ESP!

