



Мул

Юрий ВЕТРОВ, фото фирмы Kia

Часто бывает так: модель вроде новая, выглядит иначе, а техническая начинка — прежняя. А вот Kia Sorento... В автоиндустрии подобные машины называют мулами — когда автомобиль снаружи выглядит привычным образом, а внутри все новое! Хотя нет — не все. Но техника у Sorento во многом теперь иная, да и характер изменился.

Новизна? Да. Sorento слегка округлился и забронзовел. В раскосых фарах уже нет былой дерзости, надуты щеки бампера. Все в соответствии с возрастными изменениями целевой аудитории: раньше типичному покупателю было около тридцати лет, а теперь, по мнению маркетологов, будет сорок и более.

Внутри — почти немецкие и качество, и эргономика. Руль обшит гладкой кожей с хорошими фрикционными свойствами, а «шагреня» передней панели слегка поддается нажатию пальца.

Ким Сонг Хван, глава российской офиса Kia, гордится: «Мы освоили технологию нанесения специального покрытия толщиной около трех миллиметров». То есть теперь у корейцев уже не только soft look, но и подобие soft touch, «мягкости прикосновения».

Если прежний Sorento на уровне осязания и обоняния воспринимался как типично корейский автомобиль, то нынешний — настоящий «европеец»!

Положавав с расположением сидений, компоновкой при тех же внутренних размерах салона выгадав три сантиметра пространства для коленей сидков второго ряда и почти сантиметр для обитателей третьего. Впрочем, и раньше сидеть за водителем было просторно.

Так новый это автомобиль или обновленный? Появившийся всего три года назад Kia Sorento с несущим кузовом вместо рамы и с многорычажной задней подвеской вместо массивной балки был построен на агрегатах Santa Fe образца 2006 года. А теперь, раз уж появилась полностью новая Hyundai Santa Fe (рассказ Максима Кадакова о нем — в этом же выпуске Авторевю, на стр. 24), грех было не использовать эту же «тележку» и для Kia. Так что подвески — новые, подрамники — тоже. А кузов «выше пояса» прежний: силовая структура, дверные проемы... Но возросшая на четверть доля высокопрочных сталей и пара новых усилителей увеличили жесткость на кручение на 18%.

Двигатели? Это странам с нормальным низкосерийным бензином предлагают новый бензиновый двигатель 2.4 (192 л.с.) с непосредственным впрыском, впервые



Рельеф бортов сохранился, а новые задние фонари визуально облегчили массивную корму



Центральная консоль стала благороднее, диагональ экрана у топ-версии увеличена до восьми дюймов



У топ-версии в центре спидометра появился полноцветный дисплей, но в базовой комплектации (на фото) приборы не изменились

появившийся в прошлом году на Оптиме. А россиянам — тот же набор, что и на Santa Fe: проверенный временем мотор 2.4 MPI (175 л.с.) с распределенным впрыском от прежнего Sorento плюс модернизированный дизель объемом 2.2 л (197 л.с.). У последнего мощность и момент не изменились, но расход топлива и выбросы углекислого газа сократились на 14% — как утверждают корейцы, за счет новой системы рециркуляции выхлопных газов.

В Испании, где проходил тест-драйв, привезли только дизельные машины с «автоматами» и полным приводом. Преведный Kia Sorento (AP №1, 2010) мы ценили за хорошую обратную связь и за точное шасси. А теперь?

По платному автобану Sorento летит стрелой. Но стоит уйти на серпантин — и в повороты Kia заезжает с лентой. Хотя формально рулевое управление стало «острее»: передаточное отношение уменьшено с 16,3:1 до 15,9:1. Электроусилитель, заменивший «гидравлику», дает представление о силах в пятне контакта передних шин, но очень приблизительное. Извивы дороги Sorento преодолевает мягко, кренится, а три уровня усилителя на руле — как грузы на тренаже-

ре: полегче (Comfort), средне (Normal), потяжелее (Sport).

Зато комфортно! Преведный Sorento был жестковат, а нынешний — плавен. И в излишней раскочке Kia не упрекаешь: крупные бугры «лежащих полицейских» не вызывают заметных вторичных колебаний. Но в улучшение шумоизоляции верится с трудом: обещанное «снижение громкости» на пару децибелов на скорости 110 км/ч по сравнению с дореформенной машиной если и есть, то исчезает, если раскрутить дизель выше 2000 об/мин.

— Эти машины — в европейской спецификации, именно такие будут поставяться в Россию, — уточнил Ким Сонг Хван. — Для Европы у нас одни настройки, для Кореи вторые, для Америки третьи. Но опыт с Rio показал, что для России нужен особый подход.

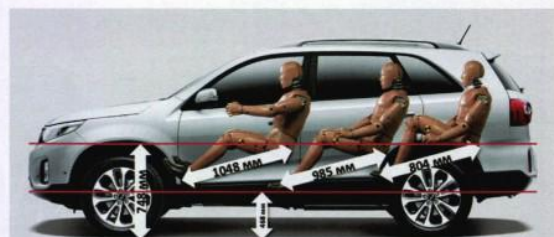
Так что появится и «российская спецификация», но только у следующего Sorento. Жаль: вот бы сейчас дорожный просвет не уменьшать на 10 мм (как говорят корейцы, это сделано во имя облегчения посадки в салон), а увеличить — специально для нас.

Зато список опций будет расширен: появятся 19-дюймовые колеса, самопарков-

щик... И никакой доплаты — прайс-лист на новый Sorento будет таким же, что и на дореформенный. Разумеется, без нынешних скидок и распродаж (можно выгадать на покупке прежней модели до 240 тысяч рублей). И если сравнивать с равнонастроенным Santa Fe, то Kia окажется доступнее: экономия составит от десяти

тысяч в базовой версии до 120 тысяч в топ-комплектации. Что в минусе? Только трансформация: у Hyundai сиденья среднего ряда имеют продольную регулировку и их спинки разделены на три части.

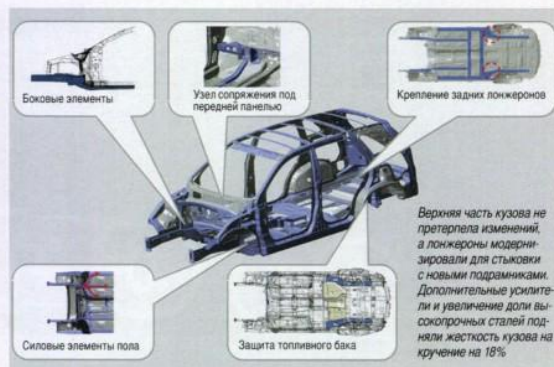
Жаль, конечно, утерянной толки драйверства. Но мулы, трудолюбивые выносливые животные, в жизни тоже нужны. □



В отличие от Santa Fe, у Sorento не будет удлиненной версии. Дополнительное пространство для ног задних пассажиров появилось за счет иного расположения сидений второго и третьего рядов. А вот понижение уровня пола на 10 мм — за счет соответствующего уменьшения клиренса



«Европеец!» Единственное напоминание об азиатском происхождении — узкая полоска борт-компьютера вверху



Верхняя часть кузова не претерпела изменений, а лонжероны модернизировали для стыковки с новыми подрамниками. Дополнительно усилили и увеличили доли высокопрочных сталей поднаки жесткость кузова на кручение на 18%