

Корейцы не стали расслаблять новый see'd тепличными условиями европейского тест-драйва, отправив его на российские дороги практически прямо с женевского подиума. Причем выбрали для него не приличные дороги в окрестностях двух столиц, а смело нарисовали на карте 800-километровый маршрут между Магнитогорском и Уфой. За смелость организаторам без колебаний ставлю «пятерку».



На растерзание журналистам выкатили исключительно 1,6-литровые 130-сильные машины в трех комплектациях: Comfort, Prestige и топовой Premium. Всего уровней оснащения предусмотрено пять, однако на базовый Classic и «средний» Luxe в компании прогнозируют меньший спрос. Знакомство решил начать с машины попроще, оснащенной к тому же механической коробкой.

Осматривая автомобиль в статике, отмечаю приятную внешность с любого ракурса. Всего пять лет прошло с момента дебюта предшественника, а требования покупателей шагнули, кажется, на все 15! И KIA see'd в полной мере им соответствует. Передок оформлен в новом фирменном стиле марки и, без сомнения, украсит городской поток. Сзади и в профиль самобытности меньше, но и здесь в красоте и гармоничности машине не откажешь. Оформление салона не отстает. Немалую роль в позитивном восприятии играет богатый набор оборудования. Уже в базе предусмотрены аудиосистема с управлением на руле и разъемами для подключения внешних устройств, шесть подушек

безопасности, электропривод и обогрев зеркал, кондиционер.

Обустройство за рулем заняло меньше минуты. Спасибо рулю с регулировкой в двух плоскостях и удобному сиденью. Даже в версии без настройки поясничного подпора его профиль удобен. Правда, ширина валиков боковой поддержки может показаться худым водителям слишком большой. Проблемы с обзорностью порождают только широкие задние стойки. Это минимум из того, чем может страдать современный автомобиль: к боковым зеркалам, площади заднего стекла, работе щеток стеклоочистителя придраться не получилось.

На ходу KIA see'd старательно изолирует пассажиров от шумов извне. Двигателя не слышно даже после 3000 об/мин, а гул от шин проходит в салон только на самом «зернистом» покрытии. По этому параметру хэтчбек один из лучших в классе. Плавность хода на базовых 16-дюймовых колесах хорошая, а вот опционная обувка на дюйм большего диаметра уже вносит некоторый дискомфорт.

Ошибки при работе с рычагом коробки передач исключены: его ходы короткие и четкие. При трогании с удовольствием отмечаю работу педали сцепления. Отрадно, что и экологический ошейник не особо злобствует на низких оборотах. Никакого намека на провал тяги или проблемы со стартом на подъеме. 130 сил везут машину ровно, но без огонька. Намек на подхват обозначается после 4000 об/мин, однако в городе это вряд ли пригодится. Зато на трассе для уверенного обгона лучше перейти на третью передачу. Ускорение на ней достаточно бодрое и заканчивается почти на 140 км/ч.

Пересев в see'd с автоматом (в нем тоже шесть передач, как и в «ручном» варианте), был готов нюхать выхлоп КАМАЗов гораздо дольше. Однако машина по ощущениям нисколько не потеряла в прыти! Более того, управляться с ней гораздо удобнее – спасибо подрулевым лепесткам. Понизить передачу перед обгоном можно еще двумя способами: переведя рычаг вправо в ручной режим или прожав педаль в пол до кнопки кик-дауна. Последний срабатывает ступенчато: сколько раз нажал, столько ступеней и сбросил.

Если тандем двигателя и коробки передач скорее порадовал, то работа подвески оставила неоднозначные впечатления. На городских скоростях ходовая часть отрабатывает любые неровности: и лежащих полицейских, и канализационные люки, и разбитые трамвайные пути. Причем делает это тихо, словно боясь побеспокоить

седоков. По мере удаления от городской черты количество выбоин в полотне растёт. KIA cee'd был по-прежнему невозмутим даже на скоростях хорошо за 100 км/ч. Ровно до тех пор, пока дорога не применила свое главное оружие – длинные поперечные волны. Вертикальные колебания вынуждают пассажира искать дополнительные места опоры, а водителя – активно подруливать. Неужели известная проблема с задней подвеской Hyundai Solaris добралась и до «Сида»? Пробоев, правда, не случилось, но так и машина была незагруженной! Едучи в отпуск с семьей или на дачу с тещей и фикусом, о превышении разрешенной скорости можете смело забыть. Вторую слабость ходовая часть явила на жестких стыках мостов и внушительных поперечных трещинах. Здесь уже претензии к передней оси, отрабатывавшей такие дефекты громко и жестко. Видимо, в погоне за «премиальными» опциями бюджет специалистов по ходовой частивсе-такиурезали...



Зато к насыщенности KIA cee'd благами цивилизации претензии исключены! Электроусилитель рулевого управления во всех версиях, кроме базовой, имеет три настройки. Водитель управляет ими клавишей на руле. Не могу сказать, что различия между режимами «комфорт», «норма» и «спорт» глобальны, однако смысл в опции все же есть. Борьба с отклонениями от курса на неровной магистрали удобнее в более жестком «спорте». Зато для города с его частыми подруливаниями на околонулевой скорости самое то – настройка «комфорт». Искусственное усилие «спорта» в данном случае только раздражает.

Еще одна «цитата», подсмотренная у Ford Focus – система автоматической парковки. Электроника сама определит достаточное пространство и впишет в него автомобиль. Способности непривычной пока опции распространяются только на параллельную парковку. Впрочем, женщины наверняка оценят. При этом, даже не включая ассистента, маневры на стоянке облегчены до предела: датчики парктроника охватывают оба бампера, а на экран выведена трансляция с камеры заднего вида. Жаль только, что никакого укрытия для видеоглаза не предусмотрено.

Другие «навороты» уже привычны искушенным пользователям, однако в гольф-классе до них доросли пока не все производители. «Сид» подогреет руль, подсветит поворот не только в версии с ксеноновыми, но и с галогенными фарами, порадует солнцем сквозь панорамную крышу. Последняя не стационарна, а имеет сдвижную часть над передними сиденьями.

Конечно, без пары ложек дегтя не обошлось. Лючок для лыж не предусмотрен даже в максимальной комплектации, а рукоятки температуры климат-контроля мы с коллегой за время пути не раз задели коленями, сбивая настройки.

На российском рынке версия со 100-сильным мотором 1,4 если и будет прайс-листе, то исключительно ради низкой «рекламной» цены. Сколько рубликов готовить на KIA-see'd – узнаем в середине июня, за пару недель до официального старта продаж. Пока же все свелось к расплывчатому обещанию из пресс-релиза сохранить стоимость текущего поколения с поправкой на улучшенный набор опций. Предположу, что базовую модификацию с механической КПП оценят тысяч в 680. Максимально оснащенный хэтчбек с навигацией, панорамной крышей, автопарковщиком, ксеноновыми фарами, 17-дюймовыми дисками потянет на все 940-960 тысяч рублей. Набор оборудования этого, безусловно, стоит, вот только готовы ли клиенты выложить столько за корейца гольф-класса? А ведь еще есть надежда на появление «горячей» трехдверки с турбомотором в 208 л.с.! На этом фоне планка в пятую часть продаж от всех моделей марки в России, которую установило предыдущее поколение, выглядит немного завышенной. Впрочем, конкуренты тоже не стесняются в ценах. Новый KIA see'd если и будет «белой вороной», то исключительно в хорошем смысле.