

# Прогулка без экстрема

Во втором поколении «кореец» предлагает больше простора и совершенно другой уровень качества. Под стать амбициям и пятилетняя гарантия. Правда, в отличие от предшественника, новый Sorento непролазной грязи предпочитает асфальт. Но это не так уж и плохо...

Заявлено  
7,4 л/100 км  
СРЕДНИЙ РАСХОД  
Фактически  
10,5 л/100 км

**ПРОТЕСТИРОВАНО НА СОБСТВЕННОМ  
ПОЛИГОНЕ QUATTRORUOTE**  
подробно о полигоне на с. 160



- **2199 см<sup>3</sup>**
- **197 л.с.**
- **4 цилиндра, дизель**
- **от 1 199 000 руб.**

**У** него есть все, чтобы стать популярным – под таким слоганом корейский кроссовер дебютировал в 2002 году. И успех действительно пришел: за семь лет продаж Sorento разошелся тиражом почти 1 млн экземпляров, и большая часть из этого миллиона разъехалась по Европе, где имидж автомобиля для покупателей всегда был важен не менее качества и цены. Не будем зыбывать, что именно в Старом Свете корейцам на первых порах приходилось вести очень жесткую борьбу, чтобы отвоевать себе место на рынке и заставить людей обратить на себя внимание.

#### **АСФАЛЬТОВАЯ РЕВОЛЮЦИЯ**

Второе поколение Sorento с виду напоминает предшественника, однако при смене поколений под кузовом произошла небольшая революция: на смену рамной конструкции пришел несущий кузов. Столь принципиальное решение обусловило решительное переосмысление концепции моде-

## АВТОПОЛИГОН KIA Sorento 2.2 CRDi

ли. Во-первых, это позволило снизить массу автомобиля, а следовательно, улучшить динамические характеристики и снизить расход топлива. Во-вторых, увеличилась общая жесткость конструкции и решительно вырос общий комфорт. Нельзя забывать, что такой шаг положительно сказывается и на управляемости. Уменьшение массы более чем на 100 кг (2009 кг против 2126 – по результатам взвешивания) – серьезное преимущество, особенно если вспомнить, что автомобиль существенно подрос: почти 10 см в длину и более 3 см в ширину.

### В ГЛАВНОЙ РОЛИ ТУРБОДИЗЕЛЬ

Но одной лишь «диетой» не объяснить существенное улучшение характеристик, например, динамики разгона – в игру вступает новый турбодизель, который при более

скромном объеме в 2,2 л (у предшественника было 2,5) располагает на 30 л.с. большей мощностью. Мотор отличается хорошей отдачей и неплохо уживается с шестицилиндровым автоматом, вполне современным, но лишенным какого-либо спортивного задора. И уверенным ускорением с низких скоростей Sorento обязан не столько коробке, сколько двигателю, располагающему солидным запасом крутящего момента – 436 Нм.

### ЕЗДА «ВПОЛГОЛОСА»

Новый четырехцилиндровый турбодизель с непосредственным впрыском common rail способен действительно на многое, и свою работу он выполняет без лишнего шума. На холостом ходу его едва слышно, а при постоянной скорости двигатель трудится плавно и тихо.

> продолжение на с. 65

### ЕВРОПЕЙСКИЙ СТИЛЬ

Прибавка в длину – 9,5 см, в ширину – 3,5 см. При смене поколений Sorento стал ниже на 1,5 см и теперь активно следует западной моде.



### ЩЕДРОСТЬ ОСНАЩЕНИЯ

Sorento штатно оснащается рейлингами на крыше и тонированными задними стеклами. Верхняя комплектация Premium включает в себя 18-дюймовые легкосплавные диски и全景ную крышу с электроприводом.

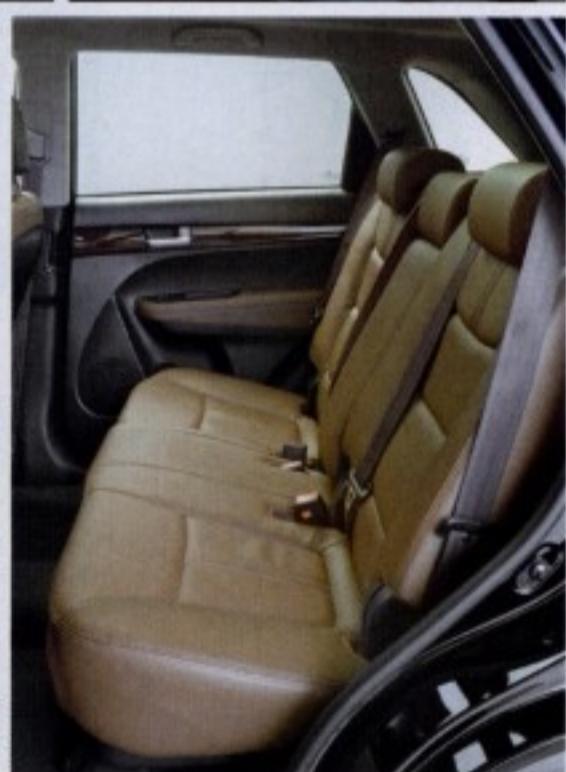


## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Данные производителя

### KIA Sorento 2.2 CRDi

- **Двигатель:** спереди поперечно, дизель, 4 цилиндра, диаметр цилиндра – 85,4 мм, ход поршня – 96 мм, объем – 2199 см<sup>3</sup>, максимальная мощность – 197 л.с. при 3800 об/мин, максимальный крутящий момент – 436 Нм при 1800 об/мин, балансирующий вал, 16 клапанов (ремень), непосредственный впрыск, турбокомпрессор с изменяемой геометрией и промежуточный охладитель, противосажевый фильтр
- **Трансмиссия:** постоянный полный привод с автоматическим подключением и блокировкой межосевой муфты, АКП, 6 диапазонов
- **Колеса и шины:** 235/60 R18 103 H, диски 7Jx18 из легкого сплава, полноразмерное запасное колесо
- **Кузов:** 5 дверей, 5/7 мест, несущий кузов
- **Подвеска:** передняя – независимая, поперечный рычаг и телескопическая стойка (макферсон), витые пружины, стабилизатор поперечной устойчивости, задняя – независимая, многорычажная, витые пружины, стабилизатор поперечной устойчивости
- **Тормоза:** дисковые, передние – вентилируемые, АБС и система стабилизации
- **Рулевое управление:** рейка с гидроусилителем
- **Габариты и масса:** база – 2700 мм, передняя колея – 1618 мм, задняя колея – 1621 мм, длина – 4685 мм, ширина – 1885 мм, высота – 1745 мм, масса – 1835 кг, масса буксируемого прицепа – 2500 кг, багажник – от 531 до 1546 дм<sup>3</sup>, бак – 70 л
- **Место производства:** Хвасун (Южная Корея).



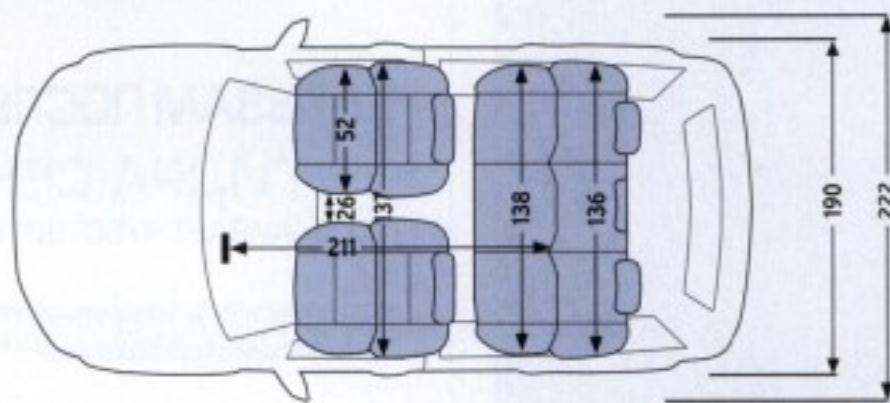
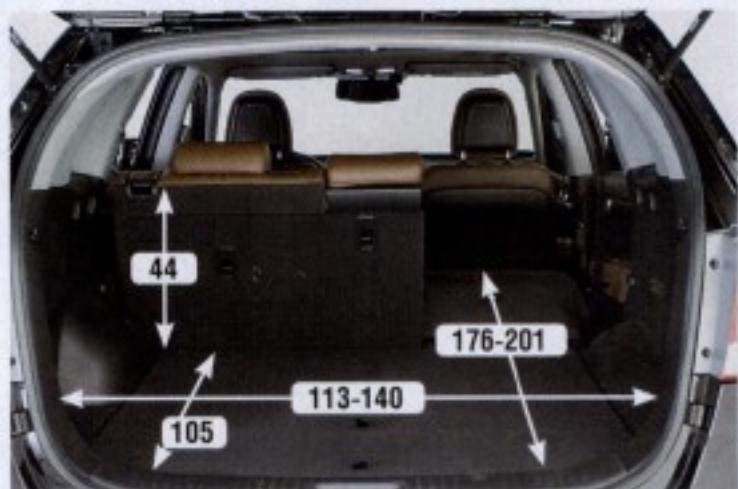
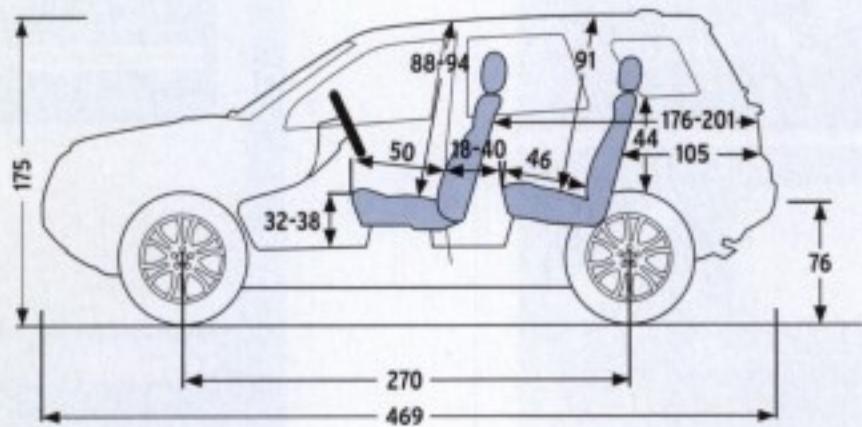
## КОМФОРТНЫЕ УСЛОВИЯ

Сиденья с комбинированной обивкой сделаны отлично, водительское кресло оснащено электрорегулировками. На заднем диване вполне удобно разместятся трое взрослых пассажиров.

## АВТОПОЛИГОН KIA Sorento 2.2 CRDi



**САЛОН** • Размеры в сантиметрах



### БОЛЬШЕ СВОБОДЫ

Задний диван стал просторнее как на уровне плеч, так и на уровне бедер. Добавилось места и в ногах, правда, подушка стала короче. Объем багажного отсека увеличился до 495 л.





### ВЗГЛЯД НАЗАД

Встроенный в зеркало дисплей камеры заднего вида включается при переводе селектора автомата в положение R.

> начало на с. 62

Пусть он не обладает той же мягкостью, как шестицилиндровые агрегаты, но балансирный вал в блоке цилиндров гасит большую часть вибраций. Лишь при активном разгоне, когда стрелка тахометра то и дело побирается к красной зоне, в салоне становится шумновато. Но даже тогда, когда к звуку двигателя прибавляются шум качения шин и аэродинамические шумы, акустического дискомфорта не чувствуется.

Если на магистрали поддерживать скорость 130–140 км/ч, можно переговариваться не повышая голоса и не прислушиваться к музыке, доносящейся из колонок, которые, кстати, выдают весьма посредственное звучание.

Вспомним существенные изменения в геометрии подвески, и тогда легко объяснить новое, непривычное и очень приятное ощущение, которое испытываешь, передвигаясь на этом кроссовере.

### ВСЕ ПОД РУКОЙ

Водителю любого роста и телосложения легко подогнать под себя кресло – всеми настрой-

ками, включая высотную и регулировку поясничного подпора, ведают электроприводы. Само по себе кресло довольно просторное, с удобным профилем.

Архитектура приборной панели вполне современная. С эргономикой здесь тоже все в порядке: к расположению кнопок и клавиш привыкаешь достаточно быстро. Некоторые из них пристроены на спицах руля, другие – на центральной консоли, существенно изменившейся при смене поколений. Все клавиши находятся под рукой и отлично видны, в том числе в темное время суток.

### СТУПЕНЧАТЫЙ ПРОЦЕСС

Разгон происходит мягко, но не так плавно, как в случаях с другими автоматическими трансмиссиями. При переключении диапазонов заметны толчки. Трансмиссия пытается



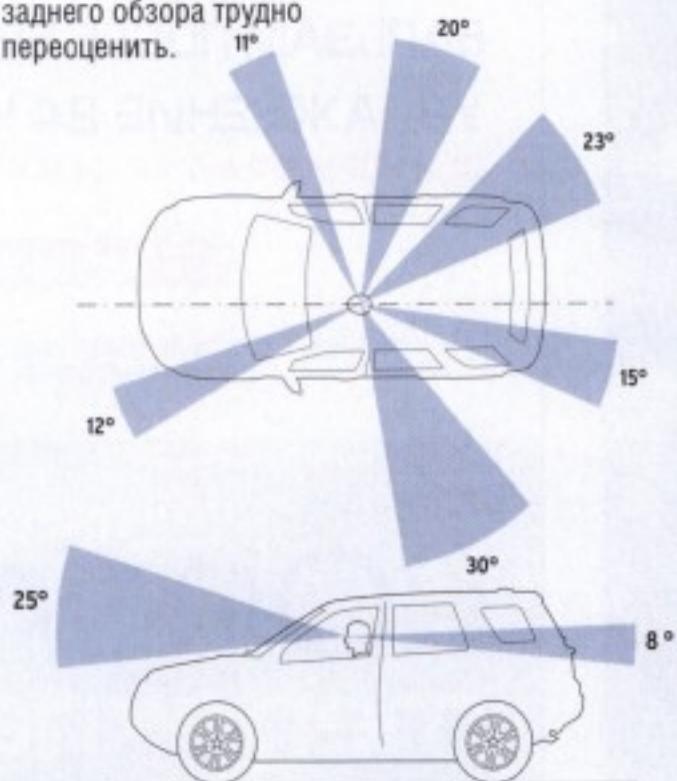


**ПЕРЕСТАВКА** • на мокром асфальте



**ОБЗОР** • мертвые зоны измерены лазером

Суммарный угол мертвых зон равен 111°. Помощь парковочных датчиков и камеры заднего обзора трудно переоценить.



сделать переходы как можно незаметнее, но этому препятствуют сильно разнесенные передаточные числа.

**ЧУВСТВО ДОРОГИ**

Что касается рулевого управления, то здесь новый Sorento, без сомнений, даст предшественнику фору по остроте и информативности. И все же реакции на движения рулем нельзя назвать молниеносными. Винить стоит 18-дюймовые колеса с 60-процентным профилем (от них можно отказаться) и высокий центр тяжести (с этим ничего не поделаешь).

Именно из-за высокого центра тяжести корейский внедорожник пасует в быстрых поворотах и на извилистых дорожках, хотя уверенно

держится в городе, где ему помогает хорошая обзорность и легкое рулевое управление.

Оказавшись от понижающего ряда и блокировки заднего дифференциала, Sorento и в новом поколении сумел сохранить неплохую проходимость на вязких и скользких участках. И все же новая концепция вынудила «корейца» окончательно отказаться от попыток штурмовать серьезное бездорожье, хотя, по правде говоря, подобные упражнения никогда и не были сильной стороной этого автомобиля. Тем не менее в некоторых ситуациях преодолеть сложный участок поможет блокировка межосевой многодисковой муфты и современные электронные помощники: ограни-



Серия заездов выявила противоречивые результаты из-за неоднозначной работы системы стабилизации. В одних случаях она вмешивалась своевременно и точно, в других пускала ситуацию на самотек. На фотографиях слева запечатлен один из самых трудных заездов: видно, что Sorento уходит в глубокий занос при возврате в полосу, а выравнивание требует от водителя быстрых и точных действий.

читель скорости на крутых спусках и система, облегчающая трогание с места на подъеме. Хотя Sorento не готов к внедорожным подвигам, его внутренних резервов вполне достаточно, чтобы преодолеть слегка раскисшую грунтовку или заснеженные дороги. Главное – не забыть установить на кроссовер «правильные» шины.

### ДОПЛАТА ЗА ИМИДЖ

В заключение остается поговорить еще об одной характеристики – топливной экономичности. Именно она в совокупности с ценой и уровнем оснащения позволяет судить о финансовой привлекательности того или иного автомобиля.

Тесты показали неоспоримое преимущество нового Sorento: по сравнению с предшественником он требует намного меньше топлива,

особенно при движении с постоянной скоростью по магистрали, когда влияние автоматической коробки не так ощутимо, как, например, в городе. В итоге на скорости 130 км/ч расход топлива составил 9 л на 100 км против 12,5 л/100 км у первого Sorento.

Но, по правде говоря, нужно намотать немало километров, чтобы оправдать 340 000 руб. разницы в цене между новым и старым Sorento в схожих комплектациях.

Нельзя не признать, что комплектация действительно стала намного богаче и не нуждается в дополнениях. Турбодизельная семиместная версия с автоматом стоит уже без малого 1 600 000 руб. Цифра, конечно, внушительная, но это лишь еще один признак того, что корейский кроссовер больше не испытывает комплекса неполноценности. ■■■

# АВТОПОЛИГОН KIA Sorento 2.2 CRDi

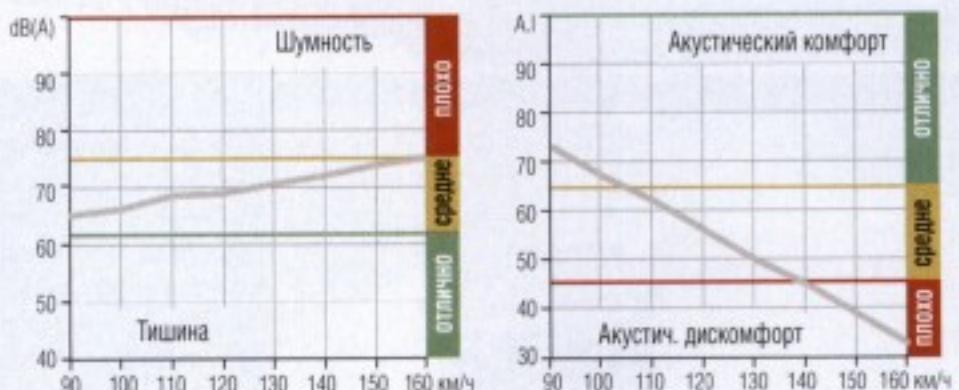
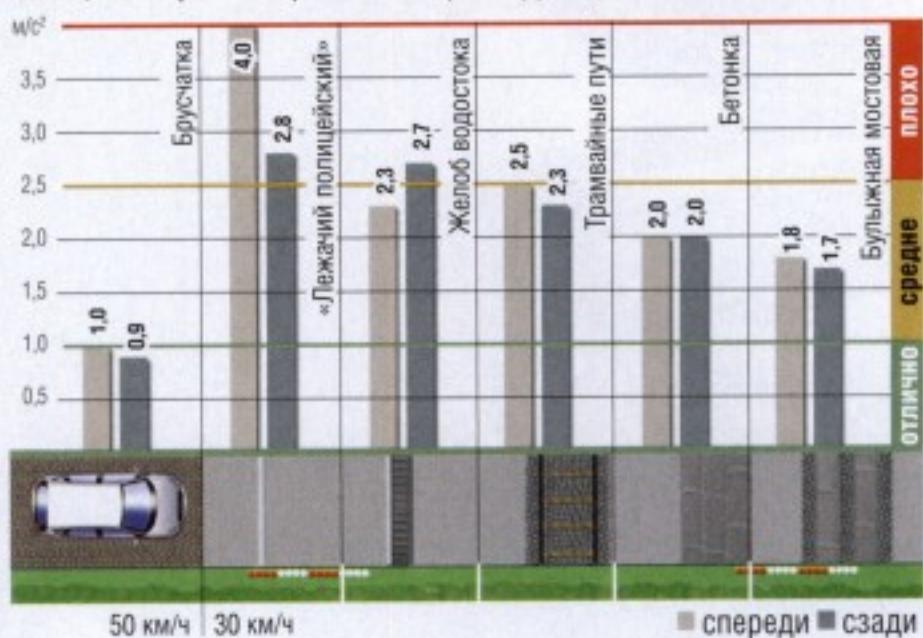


## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

|  |                         |
|--|-------------------------|
| Результаты теста получены на нашей трассе в городе Ванрано (провинция Павия) |                         |
| <b>СКОРОСТЬ И РЕЖИМЫ</b>   | Sorento                 |
| Максимальная (км/ч)  | 192,500                 |
| Об/мин при макс. скорости  | 3500 в «D»              |
| Об/мин при 130 км/ч  | 1800 в «D»              |
| <b>РАСХОД</b> (в режиме D)   | л/100 км                |
| Скорость, км/ч   |                         |
| 90   | 5,9                     |
| 100  | 6,5                     |
| <b>130</b>   | <b>8,8</b>              |
| 150  | 9,9                     |
| Сопротивление при 100 км/ч, л.с.   | 35,2                    |
| Отдача при 100 км/ч, %   | 36,6                    |
| <b>СРЕДНИЙ РАСХОД ТОПЛИВА</b> (запас хода)                                   | л/100 км (км)           |
| Тип цикла  |                         |
| Городской  | 12,0 (583)              |
| Загородный   | 9,5 (737)               |
| Магистраль   | 10,1 (693)              |
| <b>Средний</b>   | <b>10,5 (665)</b>       |
| <b>УСКОРЕНИЕ</b>   | время, с                |
| Скорость, км/ч   |                         |
| 0-60   | 3,7                     |
| <b>0-100</b>   | <b>9,1</b>              |
| 0-130  | 15,4                    |
| 0-160  | 25,8                    |
| <b>400 м с места</b>   | <b>16,4</b>             |
| Скорость в конце дистанции, км/ч   | 133,6                   |
| <b>1 км с места</b>  | <b>30,5</b>             |
| Скорость в конце дистанции, км/ч   | 168,3                   |
| <b>ЭЛАСТИЧНОСТЬ</b> (режим D, мин./макс. загрузка)                           | время, с                |
| Скорость, км/ч   |                         |
| 70-100   | 5,3/5,6                 |
| <b>70-120</b>  | <b>9,0/9,6</b>          |
| 70-140   | 14,6/15,6               |
| <b>1 км при ускорении с 70 км/ч</b>  | <b>27,5</b>             |
| Скорость в конце дистанции, км/ч   | 169,3                   |
| <b>30-60 (III передача)</b>  | -                       |
| <b>ТОРМОЖЕНИЕ</b> (мин./макс. загрузка)                                      | путь, м (замедление, г) |
| Скорость, км/ч   |                         |
| <b>100 (мин. - холод система)</b>  | <b>44,3 (0,89)</b>      |
| 100 (макс. - холод. система)   | 50,3 (0,78)             |
| 100 (макс. - горяч. система)   | 47,6 (0,83)             |
| 130 (мин. - холод. система)  | 72,6 (0,92)             |
| 100 (на сух. асфальте и брускатке)   | 49,9 (0,79)             |
| 100 (на мокр. асфальте и льду)   | 97,8 (0,40)             |
| <b>АКУСТИЧЕСКИЙ КОМФОРТ</b>  |                         |
| Скорость, км/ч   | AI/dB(A)                |
| 130  | 50,0/70,6               |
| 50 (на брускатке)  | -75,2                   |
| 50 (на асфальте)   | -58,8                   |
| <b>При интенсивном разгоне</b>   | <b>-72,9</b>            |
| <b>ДИНАМИЧЕСКИЙ ТЕСТ</b> Управляемость и устойчивость                        |                         |
| Боковое ускорение, г   | 0,93                    |
| Максимальная скорость входа в поворот, км/ч                                  | -                       |
| Переставка на мокром асфальте, км/ч  | 100,0                   |
| <b>ОБЩИЕ ДАННЫЕ</b>  |                         |
| Диаметр разворота, м   | 11,6                    |
| Число оборотов руля  | 3,1                     |
| Усилие на руле/на педали сцепления, кг                                       | 2,2/-                   |
| Погрешность спидометра при 130 км/ч, %                                       | 2,5                     |
| Минимальное место для парковки, м  | 5,5                     |
| Объем багажника, л   | 495                     |
| Масса испытанного автомобиля, кг   | 2009                    |
| Распределение массы, пер.-зад., %  | 59-41                   |

## КОМФОРТ • Подвеска и шумоизоляция

Подвеска очень неплохо отфильтровывает самые различные неровности, но на резкие препятствия реагирует довольно жестко.



Приборы оказались строже человеческого уха. По замерам уровень шума невысок (см. график вверху слева), но индекс выраженности низок: знак того, что некоторые частоты могут вызывать дискомфорт.

## СТАБИЛЬНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ

\* Десять торможений со скорости 100 км/ч



При полной загрузке не самый короткий путь до остановки становится еще больше. В серии торможений симптомов «усталости» нет.

## ОЦЕНКИ



**Оценка редакции  
QUATTRORUOTE**

**77/100**  
**KIA**  
**Sorento 2.2 CRDi**

Оценка получена по результатам испытаний, проведенных на трассе собственного питомника в Венециано (Италия) в феврале 2010 года.

|                           | Sorento |
|---------------------------|---------|
| <b>ВОДИТЕЛЬСКОЕ МЕСТО</b> | ★★★★★   |
| <b>ПЕРЕДНЯЯ ПАНЕЛЬ</b>    | ★★★★    |
| <b>ЩИТОК ПРИБОРОВ</b>     | ★★★★★   |
| <b>КЛИМАТ-КОНТРОЛЬ</b>    | ★★★★    |
| <b>ОБЗОРНОСТЬ</b>         | ★★★★    |
| <b>ОДЕЛКА</b>             | ★★★★    |
| <b>ОСНАЩЕНИЕ</b>          | ★★★★    |
| <b>БЕЗОПАСНОСТЬ</b>       | ★★★★★   |
| <b>САЛОН</b>              | ★★★★★   |
| <b>БАГАЖНИК</b>           | ★★★★★   |
| <b>КОМФОРТ</b>            | ★★★★    |
| <b>ДВИГАТЕЛЬ</b>          | ★★★★    |
| <b>УСКОРЕНИЕ</b>          | ★★★★    |
| <b>ЭЛАСТИЧНОСТЬ</b>       | ★★★★★   |
| <b>КОРОБКА ПЕРЕДАЧ</b>    | ★★★★★   |
| <b>РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ</b> | ★★★     |
| <b>ТОРМОЗА</b>            | ★★★     |
| <b>НА ДОРОГЕ</b>          | ★★★     |
| <b>ВНЕ ДОРОГИ</b>         | ★★★     |
| <b>РАСХОД ТОПЛИВА</b>     | ★★★★★   |
| <b>ЦЕНА</b>               | ★★★★★   |
| <b>ГАРАНТИЯ</b>           | ★★★★★   |

★ Неудовлетворительно ★★ Удовлетворительно ★★★ Средне  
★★★★ Хорошо ★★★★★ Отлично ★ 1/2 балла

## РЕЗЮМЕ • Выводы испытателей

Корейский кроссовер попытается повторить успех первого поколения. В этот раз на первый план выходят комфорт и универсальность применения. Кроме того, в активе нового Sorento бодрый темперамент, которого был лишен флегматичный предшественник. Он стал лучше почти по всем показателям и предлагает долгосрочную гарантию. Все это сказалось на цене. Она оправдана, но пока дилеры продолжают пропагандировать модель прошлого поколения, разрыв в цифрах будет шокировать.

## НРАВИТСЯ



**Гарантия.** Владелец Sorento защищен от поломок и выхода из строя различных агрегатов на пять лет. Отличный ход.  
**Багажник.** Полезный объем существенно больше, чем у предшественника.

## НЕ НРАВИТСЯ



**Пятая дверь.** Стекло теперь не откидывается отдельно, хотя сама дверь открывается по-прежнему очень легко.

**Система стабилизации.** Устанавливается штатно, но работает очень неровно, что, безусловно, большой минус.