Тест-драйв: KIA Sorento

1000 километров на новой Киа Соренто за выходные.

Итак, приступим. Новая Киа Соренто это первый корейский автомобиль разработанный американским отделением компании Киа. Это большой семиместный кроссовер с дизельным двигателем и автоматической коробкой передач. Привод передний с автоматически подключаемой муфтой, передающей момент на заднюю ось. Рама в отличие от Соренты прошлого поколения, отсутствует. Комплектация близка к максимальной, из тех, что официально поставляют в Россию.

У автомобиля шикарнейший 2.2-литровый турбодизельный двигатель мощностью 197 сил и крутящим моментом почти 440 Нм. Паровозная тяга, отсутствие турбоямы и высокая экономичность. Коробка передач 6-ти ступенчатая. Расход солярки очень порадовал. Несмотря на зимнюю шипованную резину, мы проехали 1000 километров со средним расходом 8-8,5 литров на 100 км, таким образом потратив на топливо всего 1500 рублей. Достойный результат.

Подвеска идеальна для эксплуатации на грунтовых и разбитых асфальтовых дорогах. Ямы, трещины, стыки, неровности — автомобилю абсолютно все равно, что находится под колесами. Некоторые жалуются на жесткую подвеску при проезде лежачих полицейских? Просто их нужно проходить на 60 км/ч, и вы его просто не почувствуете. Все это замечательно, когда вы ездите только по плохим дорогам, но стоит выехать на автобан с ровным асфальтом и вы почувствуете себя на большой и высокой барже, которая активно раскачивается в разные стороны. На скоростях свыше 120 км/ч откровенно страшно, любые резкие маневры просто исключены.

Несмотря на нескромные габариты, автомобилем очень легко управлять. Никаких проблем с маневрированием в плотном городском потоке за счет высокой посадки.

Внутри очень просторно, есть даже третий ряд сидений в багажнике. Я попробовал туда сесть, и даже не уперся головой в потолок, хотя колени пришлось прижать к ушам. В сложенном состоянии третий ряд сидений убирается в пол багажника, но смысл всей этой конструкции для меня остался загадкой. При разложенных сиденьях в багажник не положить даже фоторюкзак.

Качество внутренней отделки — дешевый жесткий пластик, который даже визуально выделяется своей убогостью. Тестовый автомобиль имел пробег 10 тыс. км, но уже что-то противно гремело в водительской двери и где-то в правой стороне торпеды.

А такие вещи как эргономика корейцам вообще неведомы. Я понимаю стремление угнаться за мировыми тендециями, но надо ведь думать головой при проектировании интерфейсов. Ручки дверей оснащены ярко-красной подсветкой, которую нельзя отключить или снизить яркость. Если ездить в городе — фиг с ней, но при езде по трассе, она жутко раздражает. Про нелогичное расположение других кнопок и переключателей я лучше промолчу. Еще для машины такого класса здесь очень плохая шумоизоляция.

Теперь фотографии с краткими комментариями и два больших видеоролика для медитации.

1. Ксенон в ближнем свете шикарный, ровная граница с высокой ступенькой по правой обочине. А вот галогеновый дальний свет светит плохо.

2. В профиль выглядит симпатично.

3. На дворе 2010 год, а тут до сих пор каркасные дворники.

4. Машина оснащена чип-ключом для бесконтактного доступа. Интересно, что в случае обычного ключа — его нужно вставлять в разъем в боксе на центральном тоннеле. А если ключ бесконтактный, и водитель отойдет от заведенной машины на 5-10 метров, машина будет истошно визжать на радость прохожим.

5. Задние фонари — светодиодные.

6. Странная штука, задняя дверь открывается только целиком. Отдельно открыть стекло нельзя.

7. На бездорожье автомобиль беспомощен. Это абсолютно ровное поле с небольшой канавкой. Вывесились по диагонали, электронных блокировок здесь нет, зато под колесами влажный грунт, в который мы и провалились. За трактором пришлось идти 2 километра. Но самое страшное в другом — вывесившись по диагонали в щели на капоте и задней двери спокойно влазила рука...

8. Господи, такие часы были в моде к конце 80-х годов. У магнитолы единственный плюс — хорошо дружит с айподом с помощью специального шнурка, входящего в комплект.

9. В зеркало заднего вида встроен микроскопический монитор, выдающий изображение с камеры заднего вида. Никаких подсказок ввиде отрисовки траектории движения не предусмотрено. Абсолютно бесполезная штука. Ручка КПП выглядит непривычно маленькой, при этом никакой защиты от случайного включения тоже нет (нажимать на тормоз для переключения режима не нужно).

10. Задний диван. Вдвоем здесь очень просторно. Вдали видно дефлекторы климатической установки для 3 ряда пассажиров. Для них есть отдельный кондиционер.

11. Колодцы приборной панели с дешевой окантовкой под хром. В целом выглядит ничего, но все равно присутствует ощущение игрушечности.

12. Думаете серебристое — это металл? Даже ручка двери полностью из пластика. А еще меня удивляет где автоматический режим для задних стекол?

13. В крыше большой люк из двух частей. При этом открывается только передняя часть.

14. Кнопочка принудительной блокировки межосевой муфты, для эксплуатации на скоростях до 40 км/ч и недолго, поскольку муфта перегревается. Зачем нужна отдельная кнопка на омыватель фар, если они и так моются через n-ое количество раз омывания лобового стекла? А самая загадочная здесь кнопка помощи при спуске с горы. Во-первых, ей все равно какой уклон под колесами, поэтому на очень крутых спусках она допускает крайне высокую скорость. Во-вторых, лучше бы сделали электронную имитацию блокировки дифференциалов.

15. Хромированная накладка на руле — тоже пластик! Противный на ощупь, блестящий пластик. Кнопки управления круизом тоже видимо корейская работа с эргономикой, управлять скоростью только кнопками очень неудобно.

16. Внутри просторно, да.

17. Симпатично выглядит, когда не видно мордочку.

18. На асфальте этому автомобилю делать нечего, но и на бездорожье соваться нельзя.

Видео за 1 день. Съемка с рук. Ускорение в 15 раз.

Видео за 2 день. Съемка со штатива. Ускорение в 20 раз.

Резюме
Я провел за рулем 2 полных дня и проехал 1000 километров. Мне очень понравился дизельный двигатель, за его тягу можно простить многие другие недостатки автомобиля (Блин, корейцы лучше бы этот двигатель поставили на Kia Soul, получилась бы бешеная табуретка для молодежи, которую бы расхватали как горячие пирожки). Мне очень понравилась подвеска, если дело касалось разбитых дорог и грунтовок, где можно вообще не снижать скорость перед препятствиями. Мне очень понравилась отличная обзорность.

Но мне совершенно не понравилась внутренняя отделка. Ведь этот дешевый, страшный и скрипящий пластик находится рядом со мной. Мне не понравилось расположение многих кнопок и загадочная логика их управления. А самое главное, что полный привод присутствует в

автомобиле исключительно для галочки. Полный привод поможет только на твердом и сухом грунте.

Стоимость протестированного автомобиля около 1,5 млн. рублей. С одной стороны, конкуренты в этом классе потянут примерно на 2 млн. рублей. Но с другой стороны, может стоит присмотреться к автомобилю чуть покомпактнее, зато без столь явных огрехов по салону?

Стихия этого автомобиля — жизнь в сельской местности, где дороги плохие. Да и владелец не столь притязателен к эргономике и скрипам в салоне. Но не за такие же деньги?! В городе такой автомобиль совсем не нужен. А для путешествий я лично предпочту нечто, более комфортабельное на асфальте, пожертвовав комфортом на грунтовках. Как-никак, а большая часть пути все равно проходит по хорошему асфальту.