

Тестируем дизельный KIA Sorento 2010

29.06.10 Просмотров: 70

Корейский автопром удивляет с каждой новой моделью. В этот раз он берет бразды правления в сегменте правильных кроссоверов.

В последнее время у меня происходят странные вещи. Назову их судьбой... Описанный ниже пассаж иначе как счастливой встречей назвать не могу.

Поспешишь — гаишников насмешишь. Это про меня. Еду я быстро в тоннеле Лефортовском. Мешают по пути медленно едущие, как черепахи, соседи. Ничего не остается, кроме как играть в шахматы через сплошные полосы (это встреча) рядов. Вижу свет в конце тоннеля. А сзади — истеричный вой сирены машины ДПС. Торможу. Останавливается впереди меня BMW. Подходит, начинаю глубоко извиняться, мол, опаздываю и все такое.

Пригласили на беседу в свою машину. Снова «извините, простите».

— Ну, как тебе **Sorento**?

— Хм. Много машины за большие деньги!

— Объясни...

— Салон отличный, двигатель, подвеска... нравится!

— Аааа... У меня такой же Соренто... Даже цвет один в один... Держи документы!

— Спасибо большое, начальник!

Сотрудник ГАИ получил от меня искренние ответы. Не знал же я, какой у него автомобиль. Высказал все как есть. И не зря.

Нейтрально

Добрый сотрудник ГАИ сделал расчетливый выбор. Случайные машины за честно заработанные деньги — покупаются редко. А наш **KIA Sorento 2010** именно из разряда правильных машин. Рассказываю почему.



Лицо **Sorento** западает в душу. С этого момента начинается любовь к этой машине. Весь облик показывает всю прелесть новых моделей KIA. И в каждой

заметны фамильные черты — герой нашего тест-драйва похож на седан Cerato. А вот с профилем не очень вышло. Сильно мне он напоминает бок **Mitsubishi Outlander**. Ну ладно, ничего страшного. Главное то, что зеркала с диодными поворотниками, а диски нарядные и большие.



Обратим внимание на последнюю часть. Там сражают наповал крутыми диодами задние фонари. Даже у **Audi Q7** они меньше! Браво, корейцы! Но вот форма этих фонариков явно позаимствована у **Land Cruiser 200**. Тоже ничего страшного, человек ко всему привыкает, а дальше уже не обращает внимания на какие-то заимствования



Почти как дома

Сели. Ой, а что я так высоко сажу? Копаюсь с регулировкой кресла. Опустил максимально вниз, не помогает. Я все равно парю над землей, почти упираюсь головой в потолок! Наградили же меня мама с папой баскетбольным ростом... Хорошо, черт с ней, с головой — левому локтю жестко лежать на подлокотнике двери...

Отвлекает штурвал, который выглядит «прикольно». Симпатичный блок спидометра с тройными колодцами — где же я такое видел? В целом торпеда не выдает ощущение эксклюзива. И даже не гармонирующие с общей задумкой полоски «дерева». Все обыденно, но со вкусом.



Кожа. Вполне соответствует понятию «премиум». И вообще не соответствует нашему стереотипу: «А что, разве корейцы умеют делать качественный салон?» Да. Кожа здесь мягкая, перфорированная. С виду она должна откатать владельцев и пассажиров много-много километров, не лопаюсь. Помнится, **Hyundai Santa Fe** меня испугал своими «кожаными» сидениями.

Однако на мой искушенный взгляд, кожа, как и «дерево», в этой машинке не смотрятся. Видимо класс или уровень не тот, или мы не привыкли к такой роскоши в корейском автомобиле. Будь **Sorento 2010** моим, я бы предпочел беспрюирышную классику жанра: велюр или ткань.



Радует задняя часть салона. На мой взгляд, дизайнеры пошли на поводу у **Nissan**, которые еще в 2004 году первые ввели в свою японскую **Nissan Tiida** возможность регулировки наклона задних сидений. Так гораздо приятнее ехать сзади, спать легко и просто, не скрючившись в 3 погибели, как в каком-нибудь

Land Rover Freelander 2 или **Nissan X-Trail**. Словом, достаточно редкое явления в кроссоверах видеть откидные задние кресла. Там же сзади для сладкого сна имеется много дефлекторов кондиционера, а стекло в крыше настраивает на романтический лад.

Магнитола и климат — вот здесь корейцы переплюнули японцев и немцев вместе взятых! Саунд автоматически настраивает на оптимальный уровень звучание вашей музыки с «ЮСБ» или CD. У вас выпяченные басы? они будут автоматически сглажены.

А звук — просто сказка! Даже именитая саунд-система Harman/Kardon в **Discovery 4** гремит от жестоких басов tribal хауса. А здесь в **KIA Sorento 2010** никаких намеков на хрипение-дребезжание колонок. Радует прослушивание MP3-файлов с USB, которые полностью высвечиваются по названию. Легко искать как треки, так и папки. А вот как переключиться с одного диска на другой, я так и не понял.

Климат прелестный. Он запоминает последний вид обдува, когда вы заглушили **Sorento** и снова завели. Управление печкой можно без преувеличения назвать лучшей. Кнопки на своих местах и настроены к вам дружелюбно.

С улицы неприятные звуки почти не попадают. В этом плане **Sorento 2010** опять на высоте, плавно приближается к образцовому уровню изоляции автомобилей **Mercedes-Benz**.

Лучший ли это в мире дизель?

Корейцы лидируют. Потому что я испытал еще один шок — дизель **KIA Sorento 2010** не шумит! И не только на холостых. В максимальной зоне оборотов раздается приятное звучание, не свойственное дизелям конкурентов. Громкость рычания мотора доведена до минимума. Поставьте рядом новомодный **Discovery 4** и даже **Freelander 2** — они останутся за бортом со своими тарактелками!



Форсировать «городскую печаль» **Sorento 2010** может с избытком. Дизель, он и в Африке дизель — вся прелесть выдается в зоне низких оборотов. В случае с героем нашего тест-драйва сильная тяга в 436 ньютонов доступна с 1800 оборотов. И все-таки разумнее использовать заявленный «крутяцкий» момент на дороге в стиле офф-роуд, где местами лучше давать «низов».



В городском ритме из мирного с виду кроссовера **Sorento** превращается в дерзкого. Медленные разгоны ему вовсе не снились! Однако молниеносный старт портит турбина. Из-за нее **Sorento** «тупит» пару секунд, а затем разгоняется как самолет. Ничего страшного в принципе. Опять же, и к этому легко привыкнуть. Тихий 2.2-литровый дизель **KIA Sorento 2010** экономичен как нельзя кстати в период финансовых проблем в мире. В загородном режиме кушает около 7 литров, в городе же — не больше 11-13 литров с учетом езды «не пенсионер» и пробок. Классные данные!

Как вы догадались, новый Соренто хорошо себя чувствует и на деревенских дорожках, включая легкое бездорожье. Клиренс человеческий, так что легко и просто гнать по грунтовке. Мягкий ход амортизаторов и рычагов настраивает на приятное времяпрепровождение за штурвалом **Sorento**. Только имейте в виду большие ямы, иначе кузов получит удар. Не боится ударов земли и камней отсек двигателя и навесного оборудования — спасибо металлической защите. Несколько раз мы влетали в колею, цепляясь этой железкой. Не будь ее, все могло закончиться деформации какой-нибудь крупной детали



На дороги выпущен дико опасный соперник. Это раньше над корейцами смеялись. А теперь конкуренты крепко задумались. Смело утверждаю: **KIA Sorento 2010** отлично вписался в сегмент правильных кроссоверов. Все в нем ладно и верно, кроме мелких моментов, вроде спокойного дизайна каюты, например. И еще — стоимость. «Фульная» версия в полтора миллиона рублей также способна у кого-то пойти в недостаток **Sorento**. Но возьмите в аналогичном качестве европейский кроссовер и кореец будет приятным!

Техно **KIA Sorento 2010**



Пробег: 15.000 км
Тип двигателя: CRDI, 16-клапанный, турбо
Объем: 2199 куб. см.
Мощность: 197 л.с.
Крутящий момент: 436 Н*м
Колесный привод: 4 WD
Трансмиссия: 6-ступенчатая, автоматическая
Клиренс: 184 мм
Максимальная скорость: 190 км/час
Разгон до 100 км/час: 10 сек
Расход топлива: 6.5 литров (трасса), 10 литров (город)
Шины: 235/60/R18
Цена: 1 549 000 рублей

Что понравилось:

Отличный тихий дизель, экономичность
Нейтральная подвеска
Качественный, правильный салон

Что не понравилось:

Скучный интерьер
Цена на любителя
Текст: Александр ВЛАСОВ
Фото: Тимур МУХАМЕДЖАНОВ