



# С учетом интересов покупателей

## “Kia Sportage” в третьем прочтении

За два поколения “Kia Sportage”, в угоду вкусам потребителей, прошел путь от рамного внедорожника до легкого кроссовера, но смена амплуа не изменила имиджа автомобиля. На фоне соперников он выглядел таким простачком – с просторным практичным салоном, комфортабельной подвеской, но с заурядными двигателями, трансмиссиями и невзрачной внешностью. В третьей генерации все должно измениться – новый “Sportage” стал заметно ярче и оригинальнее.

В СОВРЕМЕННОМ мире успех достигается не только талантом или упорством. Артисты, политики и прочие общественные деятели уже усвоили истину, что публика зачастую выбирает не умом, а сердцем. Понравишься людям, сумешь их удивить – будешь на гребне волны. Вот и появились на свет профессии стилиста и имиджмейкера.

В компании “Kia” их функцию взял на себя немецкий дизайнер Питер Шрайер. С его приходом автомобили марки стали более эмоциональными, в них заиграла та искорка, тот азарт, которого раньше так не хватало. “Sportage” тоже примерил на себя новый костюм, превратившись из обычного офисного клерка в яркого модника. Спорить о вкусах можно бесконечно, но, я думаю, что теперь никто не назовет этот кроссовер безликим или унылым.

Впрочем, мне сейчас не до дизайна. Очертания “Sportage” размываются в душном и жарком утреннем тумане, опустившемся на полигон исследовательского центра Намьянг концерна “Hyundai-Kia”. И мне хочется только одного: быстрее спрятаться от

жира, начал оживленно перечислять все продвинутое оборудование, которое получил новый “Sportage”. Перебивать невежливо, поэтому, прежде чем тронуться в путь, мне пришлось узнать, что теперь покупатель корейского кроссовера может полу-

**“Sportage” стал динамичнее во многом за счет нового шестиступенчатого “автомата”.**

этого раннего зноя в прохладе автомобиля...

Сажусь за руль и первым делом кручу регулятор климат-контроля. Он теперь двухзонный, да еще с ионизатором воздуха. Обратив внимание на мои манипуляции, корейский инженер, занявший место пасса-

жить ксеноновые фары со светодиодными секциями, систему бесключевого доступа в салон, подогрев задних сидений, водительское кресло с вентиляцией и еще много-много разных полезных вещей, вплоть до навигации и прозрачной панорамной крыши.



– ему тоже не терпелось укрыться от зноя. Воспользовавшись случаем, уступаю ему место водителя, а сам пересаживаюсь назад. Зря я это сделал – кроме упомянутого обогрева сидений и подлокотника никаких средств комфорта здесь нет. Даже дефлекторов вентиляции. Пришлось мне сидеть в духоте... Зато здесь очень просторно, хоть ногу за ногу закидывай. "Sportage" вырос в длину на 9 см, в ширину – на 2,5 см, при этом колесная база увеличилась лишь на мизерный 1 см. Но такой мелочи хватило, чтобы "Kia" стал лидером класса по этому параметру.

Пока я осваивался на втором ряду, мой коллега тщетно пытался найти хоть какой-нибудь бугорок, чтобы проверить плавность хода. Благо я присмотрел поблизости от трека одну спецдорогу, имитирующую глубокие, размером с канализационный люк, выбоины в асфальте. Вот только глубину рытвин я не рассчитал. Спереди послышалось ругательство на незнакомом языке... Влетев хорошим ходом на этот разбитый участок, "Sportage" затрясся в лихорадке, из множества кармашков повывлетали бутылки с соком, мобильные телефоны и все остальное, что не было закреплено. Но при этом подвеску "Kia" не пробило ни разу! Неплохая энергоемкость. В следующий раз проезжаем это место аккуратнее. Кроссовер прошел его, лишь лениво покачиваясь... Основная заслуга в этом – новой задней многорычажной подвески, в которой пружины и амортизаторы теперь выполнены не в единой стойке, а разнесены ради лучшей изоляции кузова от вибраций. При этом демпферы

Осенью, когда состоится российский дебют "Sportage", пополнится гамма двигателей. Кроссовер получит два новых мотора – 1,6-литровый 140-сильный бензиновый с непосредственным впрыском и 1,7-литровый турбодизель мощностью 115 л.с., которые благодаря системе "старт-стоп" отличаются завидной экономичностью.

Но вряд ли они смогут переделать неудачную конструкцию бардачка. Я хотел было достать из него баночку охлажденной колы, а крышка уперлась в ноги пассажира. Так, что даже рука не пролезет... Вроде бы мелочь, но на общем фоне она смотрится досадно. Ведь в остальном к интерьеру нет претензий. Новая передняя панель,

разделенная по горизонтали на функциональные зоны, стала удобнее, так же как и приборная доска с крупной оцифровкой шкал и экраном бортового компьютера внушительных размеров. Отдельного упоминания заслуживает руль – небольшого диаметра, с толстым ободом и удобными приливами в местах хвата, он словно переключался на кроссовер с какого-нибудь спорткара. В общем, его форма оптимальна для активного вождения, к которому "Sportage", безусловно, располагает.

### В поисках комфорта

СТОИЛО мне остановиться на исходной позиции, как дверь открыл один датский журналист



Корейцы утверждают, что "Sportage" стал лидером своего сегмента по размерам салона.

### КОНКУРЕНТЫ



#### "Hyundai ix35"

Дебютант российского рынка построен на общей платформе с новым "Kia Sportage", но отличается от него полностью оригинальным кузовом и немного другой гаммой двигателей. "ix35" оснащается двухлитровым бензиновым мотором мощностью 150 л.с. и турбодизелями такого же рабочего объема отдачей 136 или 184 л.с. Коробки передач – пяти- и шестиступенчатая "механика", а также шестиступенчатый "автомат".



#### "Ford Kuga"

Недавно прошел модернизацию, которая дала машине новые двигатели и трансмиссии. Теперь "Kuga" доступен с двухлитровым турбодизелем мощностью 140 или 164 л.с., также с бензиновым 2,5-литровым 200-сильным бензиновым мотором с турбонаддувом. Коробки передач – механические, пяти- и шестиступенчатые, традиционный "автомат" и роботизированная трансмиссия "PowerShift" с двумя сцеплениями. Полный привод с многодисковой муфтой подключения задних колес предлагается только за доплату.



#### "Volkswagen Tiguan"

Интересен тем, что доступен в двух вариантах оформления кузова: обычном "Sport&Style" и внедорожном "Track&Field", увеличивающим углы въезда и съезда. Трансмиссия – передне- или полноприводная. Линейка двигателей включает в себя двухлитровый турбодизель, развивающий 140 л.с., а также бензиновые двигатели объемом 2 л с турбонаддувом (170 л.с.) и 1,4 л с двойным наддувом (150 л.с.). Коробки передач – только шестиступенчатые, механическая и автоматическая.

Видимо, удовлетворившись произведенным эффектом, кореец замолчал и довольно заулыбался, жестом показав мне, что можно ехать.

## Наладим и поправим

ПОМНИТСЯ, темперамент машины прежнего поколения с такой же связкой двухлитрового бензинового мотора и "автомата" навевал скуку едва ли не больше, чем ее дизайн. Скажу сразу, новый "Sportage" стал ощутимо динамичнее. Причина тому – современная шестиступенчатая коробка взамен примитивной четырехступенчатой, а также модернизированные электроника управления и система изменения фаз газораспределения двигателя, в результате чего его мощность увеличилась со 142 до 163 л.с. Теперь за рулем кроссовера в пору предаваться не степенным размышлениям в духе восточных философов, а слушать бодрую дискотечную музыку. Конечно, условия полигона не позволяют имитировать реальное движение, но как я ни провоцировал машину, как ни пытался заставить ее сбиться с ритма, "автомат" всегда плавно и, самое главное, своевременно включал именно ту ступень, которая выводила мотор в режим оптимальной отдачи. При этом стоило мне слегка сбросить темп и проехать пару кругов в спокойном ритме, как трансмиссия сразу же адаптировалась к новым условиям и стала чаще использовать повышенные ступени, экономя топливо и заботясь о снижении шума.

Но еще больше меня удивил "Sportage", оснащенный двухлитровым 136-сильным турбодизелем семейства "R". В его активе – компрессор с изменяемой геометрией и электронным управлением, прецизионная система впрыска с пьезофорсунками и переработанный механизм газораспределения. Если верить сухим цифрам, то эта версия уступает в динамике бензиновой машине. Но по ощущениям – все наоборот. Дело в том, что дизель развивает почти в 1,5 раза больший крутящий момент и, что более важно – способен доставить его на колеса уже с 1.800 об/мин. Поэтому с места такая машина срывается с легкой пробуксовкой, да и в движении отзывчивее реагирует на газ.

**Дорожный просвет у нового "Sportage" почти как у обычного легкового автомобиля – 17,2 см.**



Правда, расплачиваться за это приходится большим шумом в салоне и менее точным рулевым управлением. В угоду тяжелому мотору и полноприводной трансмиссии инженеры увеличили производительность электроусилителя, а в результате при имитации резкого перестроения из ряда в ряд дизельный "Sportage" ведет себя не так уверенно, как бензиновый.

Видя мою озабоченность, кореец сразу же поспешил заверить, что нам дали опробовать пока еще предсерийные экземпляры, кото-

рые проходят доводку, и многие недостатки вскоре исправят. Например, будет налажена работа системы "Eco". Теоретически, она должна переключать передачи при более низких оборотах ради снижения выбросов вредных веществ. Но сколько я ни жал эту кнопку, поведение кроссовера совершенно не менялось. Также мы сошлись во мнении, что выставочный "Sportage" на Женевском автосалоне имел более качественную отделку интерьера и на конвейерных экземплярах для Европы надо бы сделать такую же.



Такую комбинацию приборов можно было назвать эталоном информативности, если бы не "круговая" оцифровка шкал.



Руль с толстым ободом, высокий центральный туннель, приборы в отдельных "колодцах" – интерьер кроссовера выдержан в спортивном стиле.

также получили систему изменения жесткости в зависимости от амплитуды колебаний.

Жаль, на внедорожный участок попасть не удалось – корейцы беспокоились за сохранность опытных машин. Но определенные выводы о проходимости “Sportage” можно сделать, заглянув в технические характеристики. Как и раньше, базовые версии располагают только передним приводом. На машинах с трансмиссией “4x4” задняя ось подключается автоматически при помощи управляемой электроники многодисковой муфты. Правда, ее можно заблокировать, нажав на специальную кнопку, но общей ситуации это не изменит. Ведь по сравнению с предшественником дорожный просвет новой модели стал меньше на 2,3 см и теперь составляет всего лишь 17,2 см – немногим больше, чем у обычного дорожного автомобиля. Поэтому “Sportage” походит на могучий внедорожник только внешне. Так решили покупатели – разводят руками создатели машины.

Юрий УРЮКОВ,  
фото фирмы  
производителя

Сеул – Москва

## РЕТРОСПЕКТИВА

### “Kia Sportage” 1-го поколения, 1993-2003 годы

По конструкции этот автомобиль, построенный на агрегатах “Mazda”, напоминал скорее настоящие внедорожники, нежели кроссоверы, – прочная рама и подключаемый полный привод с понижающей передачей наделяли “Kia Sportage” завидной проходимостью. Машина выпускалась как с обычным, так и удлиненным кузовом, а также в версии с открытым верхом.



### “Kia Sportage” 2-го поколения, 2004-2009 годы

Во втором поколении “Sportage” стал типичным представителем класса асфальтовых внедорожников. Благодаря несущему кузову, независимым подвескам всех колес и подключаемой при помощи многодисковой муфты задней оси на дорогих версиях (более доступные варианты были переднеприводными) автомобиль стал легче и отзывчивее в управлении.



#### Краткая техническая характеристика

#### “Kia Sportage”

	“2.0 Theta II 2WD”	“2.0 Theta II 4WD”	“2.0 R-VGT 2WD”	“2.0 R-VGT 4WD”
Габаритные размеры, см	444x185,5x163,5			
Колесная база, см	264			
Дорожный просвет, см	17,2			
Снаряженная масса, кг	1.380 (1.397)	1.450 (1.469)	1.458	1.525 (1.601)
Двигатель	4-цил., 1.998 куб. см		4-цил., 1.995 куб. см, турбодизель	
Мощность	163 л.с. при 6.200 об/мин		136 л.с. при 4.000 об/мин	
Крутящий момент	194 Нм при 4.600 об/мин		304 Нм при 1.800-2.500 об/мин	
Коробка передач	5-ст., механич. (6-ст., автомат.)		6-ст., механич.	6-ст., механич. (6-ст., автомат.)
Тип привода	передний	полный	передний	полный
Максимальная скорость, км/ч	184 (182)	182 (180)	182	181 (180)
Разгон 0-100 км/ч, с	10,4 (10,6)	10,7 (11,2)	10,8	11,3 (12,1)
Средний расход топлива, л/100 км	7,5 (7,9)	7,6 (8,2)	5,5	5,7
Запас топлива, л	55			
Объем багажника, л	564/1.353*			

В скобках – данные для версий с АКПП. \*При сложенных задних сиденьях.