

23.07.2010, 13:24:23



Народное купе

"Авто.ленте" удалось одной из первых испытать на отечественных дорогах переднеприводное купе Kia Cerato Koup, созданное на базе седана Kia Cerato. Однако главная интрига этого тест-драйва заключается в том, что корейский "Куп" - единственный автомобиль с таким типом кузова, который на российском рынке стоит менее одного миллиона рублей.

Kia Koup - не только первое недорогое купе на российском рынке, но и вообще первое купе в истории корейской марки



До появления "Купа" самым доступным предложением в этом сегменте была двухдверная "копейка" BMW, цены на которую начинаются от 1 миллиона 102 тысяч рублей за машину с двухлитровым атмосферным двигателем и шестиступенчатой механической коробкой передач. А Kia Cerato Koup попадает в диапазон от 680 до 850 тысяч рублей.

Естественно, мы не сравниваем автомобиль "Киа" с немецким премиумом – южнокорейские автопроизводители пока "играют" в другой лиге, а просто констатируем факт – в России появилось недорогое, доступное массовому покупателю купе.

Клин клином вышибают Унификация



Купе Kia Cerato Coup, как и седан торсионная балка. Cerato, построено на платформе Hyundai Elantra. Правда, у всех "Церато" вместо независимой задней подвески - торсионная балка.

"Недорогое" вовсе не значит неказистое. Линейка Cerato/Forte в модельном ряду Kia началась именно с двухдверного концепт-купе Kia Coup, которое было показано в 2008 году на моторшоу в Нью-Йорке. Для корейцев этот прототип стал первым материальным воплощением новой агрессивной стратегии по изменению внешнего вида автомобилей марки, ради которой они переманили на должность шеф-дизайнера Volkswagen Петера Шрайера, работавшего над Audi A3, Audi TT, Audi A6, Volkswagen New Beetle и Volkswagen Eos.

Правда, в серию первым попал седан Cerato – запуск менее практичного купе был отложен. Зато уже тогда, глядя на автомобиль с четырехдверным кузовом, который позаимствовал у концепт-кара многие дизайнерские решения, стало понятно, что корейцы не только хотят, но и могут выпускать машины с запоминающейся внешностью.

Kia Cerato Coup выглядит еще лучше, чем седан, особенно "во плоти". Впрочем, этого и следовало ожидать от машины, почти полностью повторяющей дизайн концепт-кара. К тому же двухдверный кузов "идет" "Церато" больше, чем четырехдверный. Например, у купе в профиль ярче проявляется клиновидный силуэт кузова и, к тому же, купе смотрится динамичнее седана благодаря длинным передним дверям без оконных рамок. В остальном обе машины внешне отличаются друг от друга не так сильно – в передней части "Купа" появился более эффектный обвес с большими дефлекторами и "пристыкованными" к ним противотуманками, а сзади изменились фары и установлена пластиковая накладка на бампер, стилизованная под диффузор. Однако на самом деле общих кузовных деталей у купе и четырехдверного Cerato практически нет – кроме капота вся остальная штамповка была сделана для "Купа" заново.

Богатый родственник

Зато платформа у всех Cerato одна. А это значит, что у купе почти такие же габариты, как у автомобиля с четырехдверным кузовом. Например, в ширину Coup на 10 миллиметров уже седана и на 50 миллиметров короче, и оснащено заниженной на 10 миллиметров подвеской.

Колесная база у двухдверной версии такая же, как у обычного "Церато" – 2650 миллиметров. В результате, в "Купе" много места для пассажиров даже на заднем диване. Правда, из-за покатой линии крыши, которая к тому же на 50 миллиметров ниже, чем у седана, высоким пассажирам на втором ряду будет мешать потолок.



Внимательно изучив технические характеристики и комплектации корейского купе, мы выяснили, что двухдверная модификация в топовой комплектации Prestige получила "эксклюзивный" люк - на седан он не устанавливается ни за какие деньги. Кроме того, при объеме 358 литров багажник купе на четыре литра больше, чем у четырехдверного Cerato, и что двухдверная модификация на 20 килограммов легче седана.

Внутри Kia Cerato Coupé тоже почти не отличается от четырехдверной версии - та же оплитронная приборка, почти немецкие качество сборки салона и эргономика водительского места, по-азиатски твердый пластик передней панели и небольшой диапазон регулировок рулевого колеса по высоте и вылету.

В седане такое сочетание плюсов и минусов вызывает смешанные чувства - все-таки жесткий пластик седану "Церато" простить сложнее. Тем более, что в модельном ряду корейского автопроизводителя есть "одноклассник" see'd, у которого мягких полимеров в интерьере не меньше, чем у европейских конкурентов. Однако за рулем "Купа" те минусы, что раздражают в седане, почему-то не бросаются в глаза.

Во-первых, корейское купе выручают удобные кожаные кресла, которые буквально обнимают водителя подушками боковой поддержки. Ощупывая чуть шершавую, хорошо выделанную обивку, язык не поворачивается назвать интерьер машины дешевым. Правда, такие сиденья устанавливаются только на "Куп" в топовой комплектации Prestige. А во-вторых, Coupé - это купе, и в нем просто не до пластика. Этот автомобиль начинается с большой, похожей (если включить воображение) на крыло самолета, двери. Захлопнув ее за собой, водитель оказывается отгорожен от мира блестящим бортом с высокой плечевой линией, который так красиво собирает блики на презентационных фотографиях модели. Сверху кокпит придавливает низкая крыша, которая заканчивается эффектным изгибом задней стойки.

В такой машине уют создают низкая посадка и тлеющие в глубоких колодцах на приборке циферблаты, а не ковролин на полу и фактура поверхности передней панели.

Интерьер



Лаконичный дизайн передней панели, созданный в калифорнийской студии Kia, где разрабатывался облик первого купе в истории марки, не самым лучшим образом сочетается с опциональной "цветомузыкой" - при желании водитель может включить красную подсветку встроенных в передние двери динамиков.

Оптитронная приборка Supervision у "Купа" такая же, как у седана "Церато". И точно также, как и у автомобиля с четырехдверным кузовом, она устанавливается только на модификации с двухлитровым двигателем. Остальные версии оснащены традиционной комбинацией приборов.

Удобные кожаные кресла Kia Cerato Coupé, которые устанавливаются на автомобиль уже в базовой комплектации, регулируются вручную. Зато благодаря широкому диапазону регулировок удобно устроится за рулем сможет водитель любого роста.

Правда, такая верность двухдверному канону, как это часто бывает, обернулась у Kia Cerato Coupé проблемами с обзорностью. Из-за низкой крыши передние стойки "завалены" назад сильнее, чем у седана, и при поворотах (особенно, налево) загораживают солидный кусок проезжей части. А широченные задние стойки сильно усложняют жизнь автомобилисту в ситуациях, когда надо сдать назад - например, выезжая с парковки.

Неспортивный режим

Когда концепт Kia Coupé показывали два года назад в Нью-Йорке, под капотом этого автомобиля был установлен двухлитровый турбированный двигатель с непосредственным впрыском мощностью 290 лошадиных сил, созданный на базе разработанного корейцами собственного движка Theta II. Кроме того, прототип был оснащен полностью независимой подвеской.

Однако до конвейера дошла "облегченная" версия "Купа", у которой, как и у седана, заднюю двухрычажку заменила торсионная балка, а двухлитровый двигатель лишился турбонаддува, и вместе с ним почти половины лошадиных сил – на серийных Cerato двухлитровый атмосферник выдает 156 "лошадей".



На все версии Kia Cerato Coupé уже в базе устанавливаются ABS и система стабилизации, а также фронтальные и боковые подушки безопасности.

Но для того, чтобы ставить перед названием купе приставку "спорт", этого мало – по паспорту машина с топовым двигателем и четырехступенчатой автоматической коробкой передач разгоняется до ста километров в час за долгие 10,5 секунд. С механической пятиступенчатой коробкой передач "Куп" чуть быстрее и разменивает "сотню" за 9,3 секунды. До спортивных рекордов с такими показателями далеко.

Правда, у Kia Cerato Coupé в линейке двигателей есть более мощный силовой агрегат. Речь идет об атмосферном двигателе объемом 2,4 литра и мощностью 173 лошадиные силы. Но он, к сожалению, на наш рынок не поставляется - российские покупатели в качестве альтернативы двухлитровому мотору могут выбрать только экономичную 126-сильную "четверку" объемом 1,6 литра. Других вариантов нет.

С другой стороны, они, по большому счету, и не нужны. Конечно, автомобилю с такой яркой внешностью в России тоже не помешал бы 173-сильный движок, но на московских улицах "Куп" спокойно обходится и без него. Двух литров и "автомата" вполне достаточно для комфортной повседневной езды по городу: с таким набором корейское купе не "рвется в бой" в пробках, когда хочется чтобы машина трогалась плавно, и в то же время не спасует при старте со светофора – в ответ на полный газ коробка прилежно и быстро раскручивает двигатель до красной зоны, особенно на первых двух передачах.



Купе едет интереснее четырехдверного седана. По крайней мере, на дуге "Куп" кренится меньше и держит траекторию лучше обычного "Церато". В этом ему помогает более широкая колея передней и задней оси. Спереди у Коуп расстояние между колесами больше, чем у седана на 65 миллиметров, а сзади - на 79 миллиметров.

Кроме того, темпераменту мотора и трансмиссии соответствуют и настройки шасси. "Куп" отлично управляется на хорошей дороге и справляется с небольшими неровностями дорожного полотна. Поэтому в городе водитель, скорее всего, будет получать от этой машины только положительные эмоции. Но в экстремальных условиях – на ямах и колдобинах - задняя торсионная подвеска купе "сдается" рано, а демпфирующие элементы быстро выбирают запас хода и при работе на сжатие, и при работе на отбой. Получается жестко и шумно.

Экспериментатор

Так что для дальних поездок по российской глубинке Kia Cerato Коуп - не лучший вариант, зато на роль имиджевого автомобиля для города корейское купе подходит идеально. Особенно учитывая его небольшую цену, благодаря которой "Куп" в состоянии конкурировать с обычными трехдверными хэтчбеками гольф-класса. Но нужен ли такой автомобиль российским покупателям - до конца не ясно.

По большому счету Kia Коуп, как и вся линейка Cerato, создавался для Северной Америки, где у автомобилей с кузовом "купе" есть свой, довольно массовый сегмент рынка, на котором хватает и относительно дорогих моделей вроде заднеприводных Chevrolet Camaro и Ford Mustang, и более ходовых автомобилей. Таких как Honda Civic Coupe, Ford Focus Coupe, Mitsubishi Eclipse и Chevrolet Cobalt Coupe.

Альтернатива

		
<p>Среди массовых моделей конкуренцию "Купу" на российском рынке могли бы составить купе-кабриолеты. Но они дороже, что объяснимо, учитывая сложность их конструкции. Цены на Peugeot 207 CC со 120-сильным двигателем объемом 1,6 литра и пятиступенчатой механической коробкой передач, к примеру, начинаются от 862 тысяч рублей.</p>	<p>Еще один недорогой купе-кабриолет из тех, что продаются в России, тоже существенно дороже Kia Cerato Coup. Opel Astra Twin Top с бензиновым мотором объемом 1,8 литра мощностью 140 лошадиных сил, передающим крутящий момент на передние колеса с помощью пятиступенчатого автомата, в базовой комплектации обойдется покупателю в 941 тысячу рублей.</p>	<p>Французы позиционируют трехдверный хэтчбек Renault Megane как купе, поэтому мы решили предложить этот автомобиль в качестве альтернативы "Купу", хотя по большому счету "Меган" ею не является. "Рено" в базе с 1,6-литровым двигателем мощностью 110 лошадиных сил и пятиступенчатой механикой стоит от 707 тысяч рублей.</p>

Российскому рынку до такой "демократии" далеко - для большинства наших соотечественников словосочетание "недорогое купе" – оксюморон. Ведь если говорить о новых машинах, то у нас двухдверные автомобили всегда относились к премиальному сегменту, и для них высокая цена является обязательным атрибутом, который необходим владельцу, чтобы доказать свой высокий социальный статус.

Поэтому появление Kia Cerato Coup на отечественном рынке можно считать смелым экспериментом. А можно и первой ласточкой, которая свидетельствует о том, что иностранные автопроизводители постепенно перестают считать Россию лишь "страной седанов". И в этом случае можно надеяться, что на наших дорогах уже скоро станет больше ярких и интересных автомобилей. Таких, как южнокорейский "Куп".

Технические характеристики Kia Cerato Coup

Длина, мм	4480
Ширина, мм	1765
Высота, мм	1400
Колесная база, мм	2650
Снаряженная масса, кг	1274
Объем двигателя, см ³	1998
Мощность, лошадиных сил/об-мин	156/6200
Крутящий момент, Нм/об-мин	194/4300
Время разгона от 0 до 100 километров в час, с	10,5
Максимальная скорость, километров в час	190
Расход топлива в комбинированном цикле, л/100 км	7,8

Артем Бетев