

СОЛНЕЧНЫЙ УДАР



Вслед за VW Polo Sedan в России начато производство другого народного седана, также разработанного специально для нашего рынка — Hyundai Solaris. Проект стартовал в январе 2011 года на отстроенном с нуля заводе Hyundai Motor Manufacturing RUS под Питером, где пока будет производиться только эта модель. В текущем году планируется выпустить 150000 машин, а уже в следующем завод должен выйти на проектную мощность 200000 автомобилей в год.

Двигатели бензиновые новой серии Gamma, с распределенным впрыском топлива и системой изменения фаз газораспределения, объемом 1,4 литра (107 л.с.) и 1,6 литра в 123 силы. Коробки тоже на выбор: 5-ступенчатая МКП или классическая 4-диапазонная АКП, причем автомат доступен с обоими двигателями. Всего предусмотрено 5 уровней комплектации плюс пакеты опций. В базовое оснащение Solaris входят подушка для водителя, гидроусилитель и регулировка руля по высоте, регулировка водительского кресла по высоте, передние электростеклоподъемники, центральный замок, иммобилайзер, воздуховод к задним пассажирам, аудиоподготовка с 4 динамиками и пепельница с прикуривателем. Стоимость базовой версии с двигателем 1,4 и МКП на сегодня составляет 379 тысяч рублей. Цены на три средние комплектации варьируются от 424 до 519 тысяч рублей (с АКП все на 30 тысяч дороже), а максимальная версия Family, где есть Bluetooth с hands free и даже запуск двигателя с кнопки, а двигатель только 1,6 литра, стоит 604 тысячи рублей с учетом МКП.

Нам на тест достался 1,4-литровый Solaris в максимальной для этого двигателя комплектации Comfort (дистанционный ключ, отделка интерьера хромом, CD/MP3 с 6 динамиками, AUX/USB-разъемы и др.), которая в «чистом» виде стоит 509 тысяч рублей. Но наш вариант был с АКП и двумя доступными для данной комплектации пакетами опций — «Безопасность» (включает ESP, TRC, боковые подушки и «занавески») и «Престиж» (отделка руля и рычага КП кожей, литые диски на 16 дюймов, повторители поворотов в зеркалах), что в итоге сделало машину по цене 591 тыс. рублей.

СКАЗКА ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

«Снесла курочка яичко не простое, а золотое». Корейцам удалось сделать русскую народную сказку былью, явью! Ведь чего ни коснись, все в этом новом масс-продукте покрыто благородной скорлупкой: экспрессивный дизайн, качественная отделка, добротная эргономика и функциональность, высокотехнологичные и при этом «всеядные» моторы, богатая палитра комплектаций. Опять же, 1,6-литровый двигатель в 123 силы обойдется всего на 10 тысяч рублей дороже 1,4-литрового, хотя и последний та еще бестия.

Ничего в автомобиле не выдает позиционирование для «бедных», он явно создан с уважением к тем людям, кто не может позволить авто из престижных ниш. А цены при этом четко уложены в рамках начального С-сегмента, в котором Hyundai и снесла это золотое яичко. Признаюсь, кроме данной топ-версии, лично мне довелось прокатиться еще и на базовом Solaris, с 1,4 и МКП. Отделка проще, передняя панель пустовата, даже магнитолы нет, но за рулем сполна находишь оправдание тем 379 тысячам, что просят за базу. Кресло удобное по жесткости и профилю, двигатель со средних оборотов бодрит, ступени переключаются как игрушечные, педали настроены хорошо, тормоза информативные и зверские, рулевое отзывчивое, с нормальным усилием и реактивностью — управлять такой машинкой одно удовольствие. И не сказать, что уровень шумов выдаст недорогой класс.

Но что особенно хочется заметить — поездка в «базе» несколько приглаживает те недостатки, что обращают на себя внимание в топовой комплектации, когда все вокруг есть, а нечто важное кажется недоработанным. И дело даже не в классической АКП, которая немного тормозит и «теряется», дело в подвеске. Отменная сбалансированность шасси по комфорту и управляемости никогда не была присуща продукции марки Hyundai, и Solaris не стал исключением. Весенние, по швам и трещинам расколотые дороги автомобиль повторяет не мягко и не бесшумно, а на буграх заметно подкидывает. Желание «закоротить» подвеску на спортивное поведение само по себе похвально, однако энергоемкость могла быть и выше. В этом смысле стандартные колеса на 15 дюймов с 65-м профилем тоже оказываются предпочтительней. Так что, в паломнической толпе к дилеру я бы не стал занимать очередь за «топами», рациональней пристроиться за версиями попроще. В них меньше сказки, а больше реальности.

Василий ЛАРИН

ЗВЕЗДНЫЕ ВОЙНЫ

За все время редакционных тестов впервые пришлось столкнуться с бюджетным автомобилем, которому слово «бюджет» в общем-то и не подходит. Потому как откровенно экономичных решений в нем как будто и нет. Стильная внешность, полноценный (а в верхних версиях — даже изысканный) салон, оптимальный набор опций, уверенные ездовые повадки, большой багажник, хорошая шумоизоляция — это абсолютно полноценный автомобиль за цену эконом-класса.

Для Hyundai это настоящая революция. Мне недавно пришлось проехать 1200 километров по австралийскому острову Тасмания на предшественнике Solaris, сопоставимым с ним по цене — Getz. Так вот в нем каждая компромиссная деталь и все ездовые «табу речотные» повадки просто-таки кричали — моя задача перемещаться в пространстве, а получать от этого удовольствия — для этого есть другие, более дорогие, авто. А теперь вот за цену Getz можно купить абсолютно полноценный автомобиль. Правда, представленная на тест в А+С версия была в топовой комплектации, и в этом виде автомобиль выглядит даже изысканно. Откровением стало и то, что под капотом оказался 1,4-литровый мотор — vez он на все 1,6 литра (за повышенные объемы просят всего 10 тыс. руб.). Сюда бы еще более современный автомат — 4-х ступенчатый слегка задумчив, но в целом автомобиль едет более чем уверенно.

Похоже, в бюджетном сегменте начинаются настоящие «звездные войны». После оглушительного успеха Polo сделана еще одна серьезная заявка на лидерство в классе. Смущают, правда, очереди — в Иркутске они уже выстроились на 4 месяца и имеют тенденцию к росту. Может быть когда автомобиль пойдет рекордными для российского рынка «тиражами» они рассосутся, а заодно помогут избежать излишнего ажиотажа и при покупке других бюджетных авто.

Ефим НЕЗВАННЫЙ



Как и внешний дизайн, интерьер Solaris лишен той лаконичности, которую можно видеть в недорогих европейских автомобилях. В качестве материалов и эргономике ущербности тоже нет



Приборы информативны, хотя их структура упрощена единым дисплеем для индикаторов уровня топлива, температуры двигателя, расхода топлива и показаний бортового компьютера



Изящная центральная консоль гармонично сочетает современный стиль и традиционное управление климатом, четкость работы клавиш и рукояток тоже похвальна. Однако холодная синяя подсветка у фирменной магнитолы кому-то покажется неудачным решением



Двигатели хороши по всем показателям: высокая удельная мощность, экономичность, адаптация к 92-му бензину, а еще относительно малое различие цены между 1,4 и 1,6-литровыми вариантами — всего 10 тысяч рублей. У европейцев подобная разница в удовольствии, как правило, обойдется в несколько раз дороже. А вот брызгозащита слабовата

АКЦЕНТЫ НОВОГО ВРЕМЕНИ

Вывод на рынок новой модели автомобиля — это всегда и перспективы, и риск. Особенно в бюджетном классе, где выбор у покупателей и так велик. Но корейцы из Hyundai к этому подготовились основательно: модель выбрали свежую и современную, но что вызывает особое уважение — собирают ее «от и до» в России. Серьезный подход.

По сути, Solaris есть не что иное, как новое, четвертое по счету поколение глобальной модели Accent. Тот «старый добрый» Accent еще с 90-х годов снискал репутацию весьма практичного и надежного автомобиля, став одним из хитов продаж. Поэтому в отношении новичка ограничились доводкой «под Россию» и красивым, звучным именем. На мой взгляд, автомобиль в своем классе вышел самым эмоциональным и «скульптурным» как внешне, так и внутри. К тому же он по-корейски щедр на оснащение. Посадка за рулем, обзор, расположение органов управления — под стать педантичному «Поло»-седану. Неплохо, но интересно познакомиться и с более простой по комплектации версией, на «механике» — такая наверняка найдет своего покупателя.

Пусть сзади тесновато, а багажник не самый рекордный по объему в классе — зато габаритные размеры Solaris (впрочем, как и седана Polo) почти совпадают с популярнейшим у нас седаном Toyota Corolla предыдущего поколения. А это уже многое значит. Младший двигатель очень бодро разгоняет автомобиль, хотя немного шумен на верхах. «Автомат» работает без задержек. Подвеску можно признать оптимальной по мягкости: да, небольшие крены имеются, но за рулем седан следует четко.

Hyundai Solaris вышел на рынок на полгода позже своего главного конкурента — седана VW Polo. Останется ли «кореец» вторым? Не думаю. Учитывая привлекательную цену, два двигателя и относительно небольшие доплаты за опции, «автомат» и 1,6-литровый мотор, он еще заявит о себе.

Андрей ЯЩЕРИЦЫН





Система стабилизации отключаемая, яркость освещения приборов можно регулировать



В средних и высших комплектациях в отделке дверей предусмотрены тканевые вставки, а вот карманы с выемками для бутылок во всех случаях имеются только в передних дверях



Раздельное освещение есть в базе, а вот очечник только в более дорогих версиях



Боковые зеркала дают хороший задний обзор, это тем более важно при ограниченном виде через салонное зеркало — мешает узкий проем окна



Для двоих и не самых рослых пассажиров сзади места вполне достаточно, профиль самих сидений близок к оптимальному



Руль красивый и удобный, хотя регулировки по вылету нет даже в топ-комплектациях



Кресла по-немецки жесткие и обладают развитой боковой поддержкой, водительское уже в базе имеет регулировку по высоте



АКП сама по себе классическая, 4-ступенчатая и без ручного режима, но ее управляющий рычаг «оформлен» представительно



Перчаточный ящик без хитростей — односторонний и не слишком емкий



Разъемы AUX, iPod, USB доступны только в топовых комплектациях Comfort и Family



Пепельница для «курящей нации» предусмотрена в базе, подлокотник можно сдвигать назад, под ним глубокий бокс

АЛЬТЕРНАТИВА

А что? Вполне себе. Если до сей поры в беспорных лидерах сегмента держался Volkswagen Polo в кузове седан, то сегодняшний наш герой обещает показать не менее стремительный прорыв на рынок «бюджеток».

Впрочем, на мой взгляд, овчинка выделки стоит. Автомобиль удивил с приятной стороны: и динамикой в чертах экстерьера (абстрагируемся от серебристого или красного цветов, он исключительно хорош в строгих тонах), и эргономичностью салона (пожалуй, только бокс между сиденьями вызвал недоумение своими размерами и формой), и вместительностью багажника, и, самое главное, ходовыми и тягово-динамическими характеристиками.

Волею обстоятельств мой тест-драйв состоялся в городе, где развивать большие скорости не было возможности, а потому все сказанное ниже — применимо исключительно к образцово-показательной городской езде. Порадовала сбалансированностью подвеска: на новом автомобиле с небольшим бюджетом такое редко встретишь, если встретишь вообще. Неплохая управляемость и просто превосходные тормоза. Динамика для городской езды — вполне ожидаемая и приемлемая: проспортивной прыти рысака от 107-сильного мотора вкупе с 4-ступенчатым автоматом ждать не стоит, а те качества, что показал имеющийся на тест-драйве тандем двигателя и трансмиссии вполне устроил. На МКП мотор, конечно, покажет себя более развернуто, но тут уж — на вкус, цвет и количество педалей. Из серьезных минусов — обзорность в салонное зеркало (маленькое заднее ветровое стекло портит все) плюс габариты передка придется первое время искать эмпирическим путем и привыкать к ним — границы «морды» пали жертвой безопасности пешеходов, современных технологий и дизайна.

Итого: «Солярис» мы рассматривали как вполне реальную альтернативу имеющемуся в семье Toyota Mark II и неожиданно пришел к выводу, что альтернатива стоящая. Единственное, по информации от менеджера в скором будущем свет увидит еще и хэтчбек Solaris. Вот его и подождем.

Наталья НОВИКОВА

УГРОЗА НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Ну вот, сначала супер-практичный обновленный Logan, позже — элитный Polo-седан, а теперь и Solaris представляют собой угрозу исконно российским маркам. «Наши», конечно, по-своему вне конкуренции — можно покупать автомобиль, на заводе же приобрести второй в качестве «донора». Зато чуть более требовательным покупателям теперь есть где отвести душу.

По-городскому компактный седан встретил бульдожьим передком со сложной штамповкой, которая сохраняется и на других элементах кузова. Корейцы, видно, не идут по пути наименьшего сопротивления, им не интересны простые понятные формы. И ведь без орехов не обошлось — чудовищно загрязняющиеся ручки дверей не оставляют шансов попасть в сылякотную погоду в салон чистым. Туда же широкие пороги — чуть неосторожно ступил и снова в грязь. В остальном же экстерьер сугубо на любителя — кому точёные строгие формы, а кому и вычурность Соляриса. Зато вполне себе симпатичный интерьер с удачной эргономикой: на этот раз обошлись без эффекта «всё лучшее сразу» и все кнопки-приборы абсолютно гармонично впишутся в большинство современных автомобилей. Регулировка кресла водителя по высоте даже в базовой версии весьма располагает к удобной посадке. Плюс стойки кузова не мешают обзору, а зеркала «на ножке» обеспечивают полное восприятие ситуации за бортом. Всё это делает автомобиль весьма дружелюбным. Но это замечательное качество недорогой по нынешним меркам иномарки несколько смазывается на трассе — Солярис настойчиво пытается потерять устойчивость, вынуждая ловить себя постоянным подруливанием. Это, впрочем, вполне может быть особенностью резины, но на энергичные перестроения я бы не решилась и на других покрышках. Зато сам руль буквально налит обратной связью, и крутить такую информативную баранку — одно удовольствие!

Типичный городской житель с благородно тихим мотором, Solaris не напрасно собрал за собой ежемесячные очереди. Жаль только, что его появление грозит снятием с производства весьма симпатичного и актуального хэтчбека i20.

Юлия БАБАК

СОЛНЕЧНЫЙ ВЗГЛЯД

При виде этого седана первое, что пришло на ум, было: очередной азиатский «просто автомобиль», с характерным восточным прищуром. Поэтому от предстоящего знакомства с Solaris я не ждал ничего особенного...

Однако с первых же минут автомобиль стал преподносить приятные сюрпризы. Во-первых, понравилось качество сборки: двери закрываются лучше, чем на моей Шкоде, и салон сделан вполне добротно, мало в чем уступая европейским и японским моделям. Ощущение бюджетности, которым немного огорчил Polo Sedan, тут, конечно, тоже есть. Но у Hyundai оно еще менее явное, и проявляется в таких нюансах, как отсутствие второго кармашка на спинках передних кресел, автоматического режима пассажирских стеклоподъемников, продольной регулировки руля, или шторки зеркальца в пассажирском солнцезащитном козырьке — согласитесь, что на фоне ощущения добротного современного автомобиля это сущие мелочи!

Еще больше машина удивила на ходу: от базового 1,4-литрового мотора, да еще и с «автоматом», я ждал худшего. Не ожидал я и хорошей шумоизоляции, которая помогала сохранить нормальную акустическую атмосферу, когда возможности мотора приближались к пределу. Однако работа подвески при проезде асфальтовой мелочи все же слышна, да и превышение разрешенной за городом скорости не приветствуется: становятся слишком заметны траекторные дерганья машины на прямой.

И все же, Solaris мне понравился: даже с базовым мотором автомобиль остается достаточно динамичным и комфортным на ходу, а уж при спокойном вождении, да еще по городу, большинства претензий не будет в принципе. Поэтому когда я на прощанье еще раз взглянул на автомобиль, то вместо прищурки вдруг увидел улыбку машины — Солнечный*, как пить дать...

Алексей СТЕПАНОВ

*Solaris (лат.) — солнечный, обращенный к солнцу

ЭВОЛЮЦИЯ ПО-КОРЕЙСКИ

Коррекция образа недорогого автомобиля пошла Hyundai на пользу. Простенькие и неприятательные когда-то «корейцы» теперь притягивают взгляды интересной внешностью и покоряют хорошей оснащенностью. Однако на большее рассчитывать пока не стоит.

В процессе автомобильного эволюционирования корейские производители по-прежнему отстают от Европы и Японии. А техническое совершенство это все-таки не броский дизайн и электропакет. И если создать хорошо тянущий мотор у них уже получается, то на выверенную настройку ходовой возможности не хватает. Приближаясь к 100 км/ч Solaris начинает «искать дорогу» — плавает на прямой, требуя подруливания.

За стоимость хорошо упакованного Solaris можно поискать автомобили без его недостатков. С качественными салонными материалами и без встречающихся то тут, то там намеков на бюджетность. Но только если для вас приемлема покупка second-hand. Что касается новых автомобилей, то это один из оптимальных выборов по соотношению цена/качество.

Максим МАРКИН



Багажник емкий, выступающими элементами особо не урезан, сбоку есть регулируемые фиксаторы, хотя сам проем багажника высокий и суженный. Под полом полноразмерная запаска, «мешок» с инструментами и дополнительная «корытце» для мелочи



Раздельное складывание спинки (с выдвигаемыми подголовниками) предусматривает их откидывание на подушку сиденья — просто и быстро, но с полом багажника получается заметная ступенька



«Внимание — открывать медленно, закрывать плотно» — пожалуй, с таким предупреждением на русском языке на крышке бензобака мы сталкиваемся впервые

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ HYUNDAI SOLARIS 1,4 АКП

КУЗОВ	
Тип	Седан
Конструкция	Несущий
Количество мест/дверей	5/4
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый с распределенным впрыском топлива и системой изменения фаз ГРМ
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Количество и расположение цилиндров	4, рядное
Рабочий объем, куб. см	1396
Кол-во клапанов на цилиндр	4
Мощность, л. с./об. мин.	107/6300
Крутящий момент, Нм/об. мин.	135/5000
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Передний
Коробка передач	Автоматическая 4-диапазонная
РУЛЕВОЕ И ТОРМОЗА	
Рулевой механизм	Ременный с гидроусилителем
Тормоза передние/задние	Дисковые/дисковые
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Скручивающаяся балка
КОЛЕСА	
Диски	Легкосплавные
Шины	195/55 R16
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4370/1700/1470
База, мм	2570
Клиренс, мм	160
Колея спереди/сзади, мм	1495/1502
Снаряженная масса, кг	1135
Полная масса, кг	1565
Объем топливного бака, л	43
Объем багажника, л	454
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	175
Разгон до 100 км/ч, сек.	13,4
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 КМ	
Городской режим	8,5
Загородный режим	5,2
Смешанный режим	6,4