



# НОВЫЕ КОРЕГЛАЗЫЕ

В 2011 году стройные ряды среднеразмерных и самых востребованных SUV дополнили два интересных игрока – Kia Sportage и Ssang Yong Action нового поколения. И это не просто одноклассники и уроженцы одной земли корейской, у них много общего, так сказать, по рыночной судьбе. Свои названия они сохранили еще с той эпохи, когда обе машины были классическими джипами, то есть на рамном шасси, с неразрезным задним мостом и раздаткой с понижающей передачей. Разве что Sportage перешел в класс современных SUV раньше, представ уже вторым поколением, тогда как Action встал на гражданскую тропу кроссоверов только сейчас. В духе времени автомобили предлагаются с автоматическим полным или только передним приводом, с разным типом двигателей и КП, а общее число вариантов комплектаций у каждого свыше десяти! Последнее обстоятельство как раз затруднило адекватный подбор версий для сравнительного теста, к тому же бензиновые Action появятся позже. Отсюда совсем не идентичная парочка: New Sportage переднеприводный, с бензиновым двигателем и АКП, тогда как New Action полноприводный, с дизелем в его более мощной версии и «механикой». Зато по оснащению оба в средних вариантах (Luxe и Elegance) и близкие по цене – 1030 и 1014 тысяч рублей соответственно.

То есть, при схожей стоимости данных версий мы видим два разных по силовой части кроссовера. Оно и к лучшему – сразу можно оценить две потребительские идеологии. При этом остается возможность вкушать их индивидуальности: например, если бензиновый мотор у Kia для своего объема выступает в типичных по нынешним временам рамках – 150 сил, то дизель у Ssang Yong при двух литрах в данном случае выдает суперпараметры – 175 сил!

И все же начать хочется с **внешности**, где есть одна общая характерная деталь – отсутствие третьих боковых окон, как у некоторых хэтчбеков. В остальном же полная противоположность, будто машины создавались «назло» друг другу. Новый Sportage – это нарочито бойцовский стиль, что совсем не было присуще предыдущим моделям. Теперь же название оправдано с лихвой: смелый динамичный силуэт с заостренными гранями, раскосая хищная облицовка, а высокая линия подоконника с «контрнаклоном» задних окон только усиливает агрессию. Кажется, что этот кроссовер имеет неуправляемый темперамент и



обладает именно спортивным характером, а главное, его ни с кем не перепутаешь, и в этом есть большое достижение корейского бренда.

А вот дебют Action в классе «легковых» SUV чисто внешне оказался осторожным — экстерьер ничем особо не приметный, как раз в духе предыдущих моделей своего оппонента. И это тем более удивительно, что именно прежний, рамный Action был с виду хоть и немного странным, но очень харизматичным. А теперь, с потерей настоящей джиперской атрибутики, машина как будто застенялась и ушла в нейтральный образ — причесанный, прилизанный и в целом не броский. От законодателя оригинального корейского стиля ожидалось нечто большее.

Двери Sportage закрываются не так изысканно легко, как хотелось бы, но за ними погружаешься в интересный современный интерьер, сделанный со вкусом, с проработанной эргономикой и качественной отделкой. Здесь даже кресла не только удобны за счет плотных обивок, но красивы по форме и фактуре, с вставочками и прострочкой. Перед глазами яркий информативный и «полноценный» блок приборов, в руках приятный по хвату руль, а ступенчатая консоль с высоким наклонным тоннелем и зауженные окна реально усиливают ощущение драйва и защищенности, если не сказать вседозволенности. Корейские автостандарты решительно далеко шагнули вперед! Обзору в городе мешают широкие передние стойки и ограниченный «взгляд» через маленькое заднее окно, но спасают большие боковые зеркала — охват пространства через них вполне приличный.

Action внутри не сказать, что из разряда безликих, но его интерьер при всем старании дизайнеров выглядит «прижимисто» — простоватые отделочные материалы, скучноватые приборы, ничем не примечательная центральная консоль. Хотя в плане эргономики все в норме, в том числе управление климатом возложено на традиционные, но удобные три круглых рукоятки, к четкости работы которых не придаться. Но, опять же, вызывает удивление, что при наличии круиз-контроля уже в базе, здесь не предусмотрен раздельный климат-контроль даже в топ-версиях!



**ОСОБОЕ МНЕНИЕ**

**КАНДИДАТЫ В КОНКУРЕНТЫ**

Ух, сколько восторгов и внимания привлекает Kia в новом исполнении! Даже суровые дорожные рабочие не в силах равнодушно пропустить мимо модный кроссовер. Зато у них абсолютно не вызывает интереса облик Actyon, передок которого будто слизан с первого Nissan Qashqai и Ford Kuga. Надо сразу сказать, что детище российского Дальнего Востока несколько проигрывает Sportage если не по всем статьям, то, по крайней мере, по основным пунктам потребительского интереса. Нет, это вовсе не делает Action заведомо плохим автомобилем, но

при прочих равных Kia объективно занимательней.

Внешне конкуренты различаются ровно как сапог и валенок: стремительный Kia и вполне сбитый SsangYong. Каждый из них красив по-своему и привлечёт «свою» аудиторию, но следуя современным тенденциям, первый смело можно назвать стильным. Зато к внешности SY приложили руку в итальянском дизайн-ателье маэстро Джуджаро!

Скромный интерьер Action, «ровный» и неспецифичный, радует уже именно отсутствием «цепляющих» в негативном смысле элементов. Его можно не запомнить и, более того, не заметить, что в автомобиле с восточным происхождением скорее плюс, нежели минус. По принципу разумной достаточности салон получился комфортный и очень дружелюбный. В противовес ему у Kia очаровательная «трёхэтажная» центральная панель, в которой каждый элемент управления так же наисконно своём месте, что облегчает привыкание и в то же время радует нетривиальным подходом. В тестируемой комплектации Sportage был установлен подогрев задних сидений, и это просто не может не литься балластом на сердце сибиряка.

Нынешние дуэлянты, конечно, не совсем уж бесперспективны вне асфальта: по крайней мере, комфорт на грунтовке обоим нетворительный, свесы у обоих невелики и заведомо знаешь, что далеко за трактором бежать не придётся. Бесконечно порадовал ручной режим на Sportage — он честный! Ни вверх, ни вниз коробка не переключится без желания на то водителя, а на малой скорости при переходе с обычного автоматического режима, не включит выше пятой из шести. В свою очередь донелзя расстроил SsangYong: прошло много лет с последнего раза, когда я заглохла на светофоре, и стыдно признать, но это случилось снова. Виной ли тому мои постоянно тренируемые, но почему-то не справившиеся с этой моделью навыки, или же «неприработанная» трансмиссия, можно будет понять при повторной поездке, но почему-то меня не слишком тянет в объятия его довольно уютных сидений.

Такие они, современные континентально-восточные гости, идущие на смену привычным: привлекательные, комфортные и перспективные, начисто убивающие стереотип о корейских авто как о ненадёжных, безвкусных и нетехнологичных.

**Юлия БАБАК**

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	KIA SPORTAGE 2WD АКП	SSANGYONG ACTION AWD МКП
<b>КУЗОВ</b>		
Тип	Универсал	
Конструкция	Несущий	
Количество мест/дверей	5/5	
<b>ДВИГАТЕЛЬ</b>		
Тип	Бензиновый	Дизельный
Расположение двигателя	Спереди поперечно	
Кол-во и располож. цилиндров	4, рядное	
Рабочий объем, куб. см	1998	1998
Кол-во клапанов на цилиндр	4	4
Мощность, л. с./об. мин.	150/6200	175/4000
Крутящий момент, Нм/об. мин.	197/4600	360/2000
<b>ТРАНСМИССИЯ</b>		
Привод	Передний	Полный
Коробка передач	6-диапазонная АКП	6-ступенчатая МКП
<b>РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ</b>		
Тип рулевого механизма	Реечное с электроусилителем	
Радиус разворота, м	5,29	5,45
<b>ПОДВЕСКА</b>		
Передняя	McPherson	
Задняя	Независимая рычажная	
<b>КОЛЕСА</b>		
Диски	Легкосплавные	
Шины	225/60 R17	215/65 R16
<b>РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС</b>		
Длина/ширина/высота, мм	4440/1855/1635	4410/1830/1675
База, мм	2640	2650
Клиренс, мм	172	180
Колея спереди/сзади, мм	1614/1615	1578/1558
Снаряженная масса, кг	1397	1597
Полная масса, кг	1980	2160
Объем топливного бака, л	58	57
Объем багажника, л	От 464	От 486
<b>ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>		
Максимальная скорость, км/ч	182	195
Разгон до 100 км/ч, сек.	10,6	9,9
<b>РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км:</b>		
Городской режим	10,4	7,9
Загородный режим	6,4	5,5
Смешанный режим	7,9	6,4



## Kia Sportage



Внутри Kia Sportage интегрирует спорт, техно и модерн, но важно, что не выпадает из современных требований по качеству проработки



К таким оптимально четким и эффективным приборам трудно что-либо добавить



Плотные кресла хорошо удерживают, и к тому же они красиво сделаны



По трансформации ничего особенного: спинки раздельно просто ложатся на подушки, при этом с наклоном, причем разным



Всем хороша архитектура и эргономика центральной консоли с высоким тоннелем, но наклонные экраны в некоторых случаях могут бликовать



Багажник просторный по площади, но высокий пол с полноразмерной запаской под ним заметно ограничивает вместимость



Бензиновой «четверки» для 2WD вполне хватает

По **запасу места для задних пассажиров** оба кроссовера не дают повода для уныния — есть, куда устроить ноги даже рослым людям, притом продольной регулировки подушек нет в обоих случаях. Подушки задних сидений у них вообще «стационарные», никак не трансформируются, складываются только спинки, которые просто и быстро укладываются сверху.

Тем не менее, в организации заднего пространства есть различия. «Опорные» места у **Sportage** немного выше над полом и в целом они чуть удобнее по профилю, однако спинки укладываются хоть и вровень с полом багажника, но с наклоном, причем разным для половинок. **Action** в этом смысле аккуратней: спинки здесь ложатся в абсолютную плоскость с полом багажника, кроме того, в отличие от **Sportage** они регулируются по наклону, так что задним пассажирам здесь предоставлено больше возможностей для «маневра». Сами же **багажные отсеки** из-за высокого пола (под которым полноразмерные запаски) и скошенной кормы не тянут на звание «контейнеровозов», хотя **Action** обладает сравнительно меньшей погрузочной высотой и потому выглядит чуть удобней и вместительней.

Как экземпляр облегченный, бензиновый **Sportage 2WD** оказался вполне прытким. «Бронебойную» внешность подтвердить таким же разгоном ему не удастся, к тому же этот двигатель оживает только после 3000 оборотов, и все же об ущербности в **динамике** речи не идет. **Автомат** достаточно расторопный и «умный», его шесть ступеней оптимально реализуют мощность двигателя, который, к тому же, в случае ручного режима честно крутится до конца шкалы почти без потери «напора».

В стандартном режиме тоже без сюрпризов: едешь спокойно — все работает плавно и тихо, а желание активного вождения не «убиваются» ранними переходами вверх и большими перепадами в ступенях, как это было у прежних корейских АКП. Руль хоть и слегка «фальшивит» по части усилия, особенно на высокой скорости, когда от него ждешь свинцовой твердости, но все же его действия точны, быстры, информативны. В общем, в городе и за его пределами **Sportage** ведет себя как нормальный легковой авто-

мобиль с передним приводом, и что именно располагает — при его высоте видна достойная сопротивляемость к кренам и раскачкам. Но вот что странно — это склонность к «рысканью» на высоких скоростях. Приходится тверже держать баранку и подруливать! Возможно, это происки мягких зимних шин.

По части **комфорта** больше приятных сюрпризов: уровень шума, как аэродинамического, так и «технического», оказался невысоким, навязчивых интонаций нет. А шасси достаточно лояльно к нашему мелкому разгильдяйству: типичные колдобины проглатывает с мягкой упругостью и без особых судорог в теле, но грубые ямы лучше обезжечь — энергоемкости их вязко гасить не хватает.

**Action** поначалу даже пугает своим необузданным норомом: реакция на педаль газа резкая, а рабочий ход сцепления по спортивному короткий, машина буквально рвет из под себя, как строптивый жеребец. И чего-чего, сил у него действительно в избытке: после 2000 оборотов начинается такой поток мощности, что многие кроссоверы с бензиновыми «четверками» должны стоять по стойке смирно — **Action** очень впечатляет своей взрывной **динамикой**. Но! В том то и дело, что взрывной. Выплеск энергии происходит в коротком промежутке — уже на 4000 оборотах супердизель снижает и далее удовольствие от разгона не приносит. Неслучайно абсолютные цифры ускорения ненамного отличаются от «противника». Но самое грустное, что на низах он затворник — тяга есть, но ускоряющего тонуса до 2000 нет, к тому же «острые» настройки педалей требуют более точных манипуляций.

Поэтому в тесном городе с таким дизелем в паре даже с довольно четкой **6-ступенчатой МКП** кому-то может показаться неудобно — **Action** требует простора действий. И на загородных дорогах, то есть на высоких скоростях, он и впрямь чувствует себя свободно и непринужденно: на подъеме не реагирует, переключаться вниз для маневров в большинстве случаев не надо, да и необходимость экстренных обгонов с «прострелами» тоже даются запросто. Кроме того, несмотря на некоторую «кривизну» и задержку реакций на руль с не самым внятным «электроусилием», в

плане курсовой устойчивости дисбалансов не наблюдается. В поворотах машину чуть уведит, но на прямых все стойко. Здесь, возможно, свою положительную роль сыграла летняя резина с «дорожным» протектором.

Правда, эти корейские шины на асфальте гудят в точности как турбовинтовой АН-24, и гул этот тем назойливей, чем выше скорость. Вообще, защита от шума — не самая сильная сторона Action. Слышно и двигатель на разгонах, и работу подвески на колдобинах, да и по салону какие-то «чирикания» раздаются. Шасси в целом неплохо справляется с разбитыми дорогами, особенно на малых и средних скоростях, энергоемкости хватает, но на скорости удовольствия от проезда рытвин и ям не получаешь.

**И**скать откровений **на бездорожье** в данном случае тоже не приходится, к тому же машины для этого в неравных комплектациях, но съехать «на бережок» для проверки хотя бы геометрической

проходимости мы не отказались. Как и предполагалось, Sportage с очень короткими ходами быстро капитулировал — небольшой с виду бугор, и колеса в воздухе. У Action подвеска чуть «длиннее», но и это не помешало ему «раскорячиться» на вполне безобидной диагоналке. Блокируем муфту, а сдвигов все равно никаких, шлифует глину разгруженными колесами. Здесь бы в самый раз хотя бы электронные межколесные блокировки, но таковых не предусмотрено.

**Новый Sportage — автомобиль-стиляга, почти мажор, со средой обитания по большей части в городе. И как это ни предательски звучит в отношении SUV — даже передний привод ему очень идет. Новый Action несколько утилитарней, причем в широком смысле, и учитывая меньшую стоимость, этот автомобиль есть смысл брать именно в полноприводной версии, особенно если устраивает не топовый, но тоже нехилый 149-сильный вариант дизеля.**

**Василий ЛАРИН**

## ДОСЬЕ УЧАСТНИКОВ

**Kia Sportage** предлагается с двумя двигателями: бензиновый 2,0-литровый в 150 сил и дизельный того же объема мощностью 136 сил. Первый двигатель рассчитан для широкого «потребления». Он идет с обоими вариантами привода — передний или полный подключаемый (через муфту без межосевого дифференциала), и в обоих случаях с двумя коробками — 5-ступенчатая МКП или 6-диапазонная секвентальная АКП. А также со всеми пятью вариантами комплектаций: от базового Classic до Premium, с ценами от 840 тысяч рублей за 2WD и от 1030 тысяч за 4WD. Дизель в разряде более престижных: он доступен только с полноприводными вариантами и только для трех верхних версий по оснащению, зато также с двумя коробками — МКП и АКП, причем «механика» уже 6-ступенчатая. Цены от 1170 тысяч рублей. В базе Sportage имеет две подушки, ABS, передние «туманки» с подсветкой в поворотах, сигнализацию, кондиционер, CD/MP3 с 6 динамиками, USB и AUX-разъемы, датчик дождя. Автомобиль поставляется из Кореи.

**Ssang Yong Action** пока предлагается только с дизельным двигателем объемом 2,0 литра, но в двух вариантах по мощности — 149 и 175 л.с. Разница в цене — 30 тысяч рублей. Оба варианта доступны как с передним, так и полным приводом (также автоматически подключаемый муфтой, которую есть возможность заблокировать). Цены соответственно от 814 и от 894 тысячи рублей для 149-сильного дизеля, от 844 и от 1014 тысяч рублей для 175-сильного дизеля. Во всех случаях доступны две коробки: 6-ступенчатая МКП или 6-диапазонная АКП, хотя только для более мощного мотора предусмотрены все пять уровней оснащения — от базового Original до Premium (менее мощный идет только с первыми тремя уровнями). В базе Action имеет две подушки, ABS, сигнализацию, кондиционер, подогрев передних сидений, зеркал и зоны стеклоочистителей, корректор фар и даже круиз-контроль, а вот из «музыки» только аудиоподготовка с 6 динамиками. В данный момент автомобиль выпускается на дальневосточном заводе Sollers.

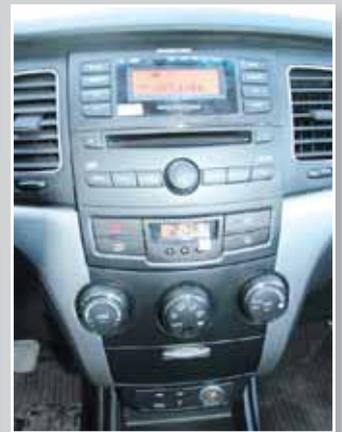
## SsangYong Action



Интерьер Ssang Yong Action, как и его внешность, традиционен по дизайну и ничем не выдающийся по материалам отделки



Приборы информативны, но в их оформлении ни капли оригинальности



Центральная консоль как продолжение типовых решений, но при этом все эргономично



Кресла слегка «рыхлые», но в целом держат тело неплохо



Трансформация предполагает только раздельное укладывание спинок на подушки, при этом они образуют абсолютно ровную площадку с полом багажника



Здесь нормальный продольный запас пространства, но подушки довольно низко у пола и почти плоские, зато спинки регулируются по наклону



В диапазоне 2000-4000 оборотов этот дизель просто зверюга