

Появившийся в начале прошлого года Hyundai Solaris выволился на наш рынок «целевым назначением». Разрабатывался специально для России. Выпускается также у нас — на заводе в Санкт-Петербурге. Хэтчбеки, давшие ему платформу, уступили и покупателям — Getz снят с производства, i20 больше у нас не продается. При этом седан всего лишь через полгода сам обзавелся трехобъемным кузовом. А что говорить о дизайне и комплектации. Прорыв! Очередь затягивается на месяцы, даже при том что по региональным продажам Solaris — первый, а по российским уступает только Logan и продукции ВАЗа! Но возникает вопрос — насколько потускнеет его нынешняя привлекательность, когда он разменяет несколько лет и хотя бы 100 тыс. км.?



СОЛНЕЧНЫЙ ЗАЙЧИК

Solaris построен на платформе упомянутого i20 и Kia Soul. Если говорить проще — это Accent нынешнего поколения для внутреннего рынка Кореи или Verano, собираемая в Китае. Отсюда общая архитектура подвесок, трансмиссия (5-ступенчатая «механика» и 4-ступенчатый «автомат») и двигателя.

По моторам поражает скорость их замены. Совсем недавно, в 2006-м, Accent получил двигатели очередной серии Alpha II. И вот уже на их месте агрегаты из новой линейки Gamma — 1,4-литровый G4FA и G4FC объемом 1,6 литра. В них — все тенденции мирового двигателестроения, кстати, нехарактерные для одноклассников. Высокая литровая мощность, цепной привод ГРМ, система изменения фаз на впуске. А ресурс такой же, как у японских установок последних поколений?

Производитель скромно говорит о 180 тысячах км, которые должен откатать Solaris. Естественно, сегодня говорить о проверке этого заявления рано. Да и другие модели Hyundai не прошли пробегов, по которым можно говорить о ресурсе. И все же некоторые наблюдения имеются.

Оба двигателя неплохо пускаются в морозы, и,

что приятно, производителем допускается использование 92-го бензина. Но есть и проблемы, которые не могут не тревожить, как ни списывать их на качество того же топлива.

Так, встречается неравномерная работа на холостом ходу, вплоть до того, что двигатель глохнет. Есть вибрации на оборотах порядка трех тысяч. Свистит бензонасос. А в некоторых источниках можно узнать о несовпадении меток газораспределительного механизма. Причем случаи не единичны.

Печка ни с того ни с сего способна значительно поднимать температуру при оборотах, близких к высоким. А в жару есть риск роста температуры уже двигателя. Во всяком случае, при неспешном движении и включенном кондиционере такие случаи зафиксированы.

Механическая коробка также успела преподнести сюрпризы. После гула и слива масла с металлическими включениями вскрытие показывало износ подшипников и шестерен. Правда, то был разовый случай. А вот шум выжимного через какое-то время после пуска явление нередкое. Как и отсутствие сцепления — судя по всему, момент на колесах

пропадает из-за негерметичности цилиндра привода.

По «автомату» А4СF1 информации пока нет. Зато есть сведения о других Hyundai также с поперечным расположением силового агрегата. Бывали случаи, когда автомобили переставали ехать при самых незначительных пробегам. В чем-то это объяснимо — корейская АКП — фактически коробка Mitsubishi 90-х годов, которая не отличается надежностью. Тем более мастера, вскрывавшие коробки, отмечали не всегда качественную обработку некоторых деталей. Можно ли ожидать подобного от Solaris? Вполне вероятно.

Подвеской другая беда. Сейчас опять же трудно сказать о том, как она поведет себя при определенном пробеге. Хотя уже прекрасно известно об особенностях поведения Solaris на дороге (читайте ниже). Есть ли варианты исключить раскачку и появляющийся на скорости «динамический коридор»? Hyundai уже дважды дорабатывал подвеску. В августе минувшего года на Solaris стали устанавливать более жесткие задние амортизаторы. А с февраля на автомобиле перекалиброваны в сторону ужесточения уже пружины. Но будет ли

отзывная кампания для ранее выпущенных Solaris — пока под вопросом. Владельцы решают проблему каждый по-своему. Подбираются амортизаторы от других моделей компании, благо есть унификация с Kia и богатый выбор для «корейцев» от сторонних европейских производителей комплектующих. Принимается альтернатива и от иных марок — лишь бы подходили по габаритам. И качеством? Увы, Solaris не спортивный болид, который стоит полноценно настраивать, а «метод тыка» тоже недешев, поэтому не дает нормального результата. Кто-то кстате, переносит нижние точки крепления амортизаторов. Лишение гарантии тут, пожалуй, наименее худший из вариантов. Лучше подождать появления новых элементов подвески у дилеров.

Solaris сложно дать однозначную оценку. Вроде бы современный автомобиль со всеми присущими ему атрибутами, к тому же морозоустойчивый и «всеядный». Но какие сюрпризы он преподнесет с учетом описанных казусов после окончания гарантийного срока? Похоже, к этой теме еще придется вернуться.

Максим МАРКИН
Фото автора

ЭКСПРЕСС-ТЕСТ

КОРЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЯ

Безусловно, корейцы прошли тот путь, которым идут сейчас китайцы. Бюджетный Solaris по исполнению качественнее, чем его «полноценные» предки из 90-х и тем более 80-х годов. Но кое в чем поражающий воображение дизайн седан не дотягивает до общепринятого в автомобильном мире уровня.

Чтобы понять, насколько вырос Hyundai, достаточно вспомнить неприятные, как «Жигули», модели Рону и Ассент первых поколений. Своей внешностью он не оставляет равнодушных, подчеркнута отличаясь от конкурентов. А интерьер заставляет вспоминать о дизайне аудио- и видеоаппаратуры. Но оставляет нераздраженными органы чувств — с качеством пластмасс, стыками панелей и запахом здесь все в порядке, по крайней мере, для стоимости базовой версии. Что же до водительской посадки и эргономики, то какие-то негативные нюансы вполне укладываются в обычные для любого автомобиля допуски — «здесь удобнее, там не очень».

Оптимальный по профилю диван все-таки заставляет «сжегиваться» людей ростом выше 180 см. А багажник, сжатый эффектным дизайном кормы, не дотягивает по объему до лидеров сегмента. К тому же по тем же причинам узок по проему и сжат выступами арками колес. В общем, характерный, но едва ли не единственный в классе пример того, как внешность может довлеть над содержанием. Сам же автомобиль выглядит выбором, скорее, не практика — любителя визуальных эффектов. По сравнению с одноклассниками, несомненно, козырь!

Моторы «взрослые» не только с точки зрения литровой мощности. И для 1600-кубового двигателя, и для менее объ-



Приборы красивые и хорошо читаются. Что важно, о температуре охлаждающей жидкости сообщает не просто контрольная лампа, а полноценная шкала, хотя и в электронном виде

емного агрегата ношу из Solaris и трех человек внутри уж точно нельзя назвать непосильной. Крайне незначительная нехватка тяги снизу, кстати, хорошо сглаживаемая «автоматом», пропадает к 3000 об/мин. А после них... Нет, не взрыв, тем не менее, очень уверенная езда «на моменте», позволяющая смело выходить на обгоны при скорости за сотню. Причем у обоих моторов схожий характер, один всего лишь мощнее другого.

И они одинаково неплохо борются с некоторой ленивой «автомата» — фактически трансмиссией «не первой свежести», которая подтормаживает с переходом вниз, однако переключается все-таки мягко.

Сначала вполне соответствует двигателям и шасси. Замечаешь только вполне допустимые крены да нормальное реактивное действие на руле. Но, приближаясь к той самой сотне, при которой моторы «волокут» будь здоров, Solaris, словно развешивается по составляющим ходовой. Начинает рыскать, будто УАЗик. А если асфальт с «волной», еще и вертикально раскачиваться, замыкаясь на буферы сжатия.



Интерьер вполне соответствует экстерьеру. Согласитесь, его трудно сравнить с тем, что предлагают конкуренты из Renault и Volkswagen. Вместе с тем все органы управления на своих местах, а материалы не заставляют упрекать корейцев в экономии



Места сзади вроде бы достаточно, а побывав на диванах конкурентов — там свободней

Экономили на настройках?

К слову говоря, и в «обычных» условиях комфорт Solaris очень далек от идеала. По заплаткам он «шле-

пает» со звуковым аккомпанементом и, к сожалению, жестко. Кого-то наверняка устроит или, минимум, не напряжет. Но это плавание по прямой... Неприятно, да и опасно.



Внешне Solaris — яркий пример того, как можно преподнести себя, даже будучи рассчитанным на сравнительно небогатую аудиторию пользователей. И, похоже, именно дизайн вносит немалый вклад в рост продаж

ИСТОРИЯ

СЕРОСТЬ НЕ ПОРОК

Предтечей Solaris можно и нужно считать модель Accent (напомним, что в Корее «российский» седан так и называется), а ему жизнь, в свою очередь, дал Hyundai Pony.

Впервые Pony показали на Туринском МоторШоу в 1974-м, спустя год он уже выпускался серийно. В том числе под марками Kia (Brisa) и ныне не существующей Saehan (Gemini).

В поколении 1982-го не было седана и универсала. Мощность тех же моторов несколько увеличилась и появился 3-ступенчатый «автомат». К тому же начались продажи в Канаде.

В Америке продавался соплатформенный Excel. Появившийся в 1985-м, он имел другие моторы — объемом 1,3 и 1,5 литра. И если Pony исчез из гаммы в 1990-м, то первое поколение Excel в 1989 году преобразилось в следующее, которое выпускалось до 1994-го. Привод стал передним, моторы получили впрыск топлива, сам автомобиль — 4-ступенчатый «автомат». В таком виде с кузовами



Универсал в составе первого поколения появился в 1977-м. Наверняка такой формат полюбился непритязательным потребителям в Южной Америке и Африке



Ужасные снаружи... а добрые ли внутри? Главное, что недорогие. Уже сама экспансия в Старый свет, а тем более в Британию с ее традициями, говорит о многом. Второй Pony в этом плане был настоящей бюджетной моделью

хэтчбек и седан до 1998 года он выпускался на Филиппинах. Именно эта машина стала альтернативой «японцам» в Сибири во второй половине 90-х.

Ну а официально в Европе стал предлагаться Accent (что интересно, в некоторых странах Старого света он все еще носил имена Excel и Pony). «Одежка» из биоидеализма, воплощенного в хэтчбеке и седане, 1,3 и 1,5-литровые моторы, «автомат» — все-таки единственным качеством, по которому Accent превосходил японский second hand, был левый руль.

Второй поколение (с 2000 года) приобрело «острый» дизайн, 16-клапанный полуто-

ралитровый агрегат и российскую прописку — с перерывами Accent вплоть до 2011 года выпускался на ТаГАЗе. Правда, большими тиражами модель похвастать не могла (в минувшем году выпущено чуть более 8 тыс. экземпляров).

Accent 2006 года, так же известный как Verna, не снижал и этой популярности. Возможно, покупателя отбирала более удачная и одноплатформенная модель Kia Rio, а, не исключено, в Hyundai сконцентрировались на предстоящем появлении Solaris.



Accent второго поколения был, как и прежде, «всемирной» моделью. Но в России трехцилиндровый 1,5-литровый дизель не предлагался



Оба двигателя, несмотря на высокую литровую мощность и крутильный характер, неплохо тянут внизу. А вот как они себя будут чувствовать при пробеге 100 тыс. км и выше — любопытно. Хотя и сейчас уже встречаются мелкие проблемы

ЦЕНЫ НА РЫНКЕ

ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАРАБОТАТЬ

У этого термина — «бюджетный автомобиль» — очень широкие рамки. Если Solaris сравнивать с другими моделями Hyundai, то он, конечно, дешевле. Но ценовые аналогии с одноклассниками уже не столь очевидны. Покупателю есть над чем поразмыслить.

В базовой версии Classic с 1,4-литровым мотором Solaris имеет две подушки безопасности, ABS, иммобилайзер, передние электроподъемники, центральный замок, датчик заборной температуры и аудиоподготовку (4 динамика и антенна). Это за 433 тыс. руб. Кондиционер прибавит к стоимости 20 тысяч. Optima богаче на задние электрические стеклоподъемники, подогрев передних сидений и дворников, по частям складывающую спинку заднего сиденья, кондиционер, а также на «отапливаемые» зеркала с приводом. Итого 467 тыс. руб. Comfort, оцениваемый в 511 тысячу, добавляет к вышеперечисленному радиоключ, «музыку» с твиттерами и управлением на руле, подлокотник между сиденьями, новую отделку комбинации приборов, «туманки» и «благородные» цвета некоторых элементов интерьера.

Все эти версии доступны и с 1,6-литровым двигателем — прибавляйте 20 тыс. руб. Но есть еще комплектация Family — с боковыми подушками, парктроником, поворотниками в зеркалах, климат-контролем, bluetooth, литьем и внутренне-внешней бижутерией (хром и кожа). 604 тыс. руб.

«Автомат», доступный во всех версиях, стоит 35 тыс. руб. Однако, скорее всего, больше придется заплатить за допакеты. Hyundai, в отличие от японцев, склоняясь к европейским тенденциям, предлагает дополнительное оборудование, сгруппированное в четыре позиции. И часто дилеры пользуются этим как возможностью заработать. Вместо базовой комплектации, которую нужно ждать месяцы, предлагаются «утяжеленные» версии, имеющиеся в наличии либо в краткосрочном ожидании. Покупай или жди... Пакеты стоят от 10500 до 29500 руб., а полный их комплект в зависимости от комплектации тянет на 26500–59000 руб.

Можно приобрести и подержанный Solaris. Вне зависимости от двигателя седаны с различным пробегом и комплектацией (она в подавляющем большинстве не бедная) стоят от 510 до 695 тыс. руб. А средние цены лежат в пределах 550–600 тысяч.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

МОДИФИКАЦИЯ		1.4 л	1.6 л
Тип кузова		четырёхдверный седан	четырёхдверный седан
Число мест		5	5
Размеры, мм	длина	4370	4370
	ширина	1700	1700
	высота	1470	1470
	колесная база	2570	2570
	колея передняя/задняя	1495/1502	1495/1502
Объем багажника, л		454	454
Снаряженная масса, кг		1110—1198	1110—1198
Полная масса, кг		1565	1565
Двигатель		бензиновый, с распределенным впрыском топлива	
Расположение		спереди, поперечно	
Число и расположение цилиндров		4, в ряд	
Рабочий объем, см³		1396	1591
Число клапанов		16	16
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин		107/78,7/6300	123/90,4/6300
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин		135,4/5000	155/4200
Коробка передач		механическая, 5-ступенчатая (автоматическая, 4-ступенчатая)	
Привод		передний	передний
Передняя подвеска		независимая, пружинная, McPherson	
Задняя подвеска		полузависимая, пружинная	полузависимая, пружинная
Передние тормоза		дисковые, вентилируемые	
Задние тормоза		барабанные* или дисковые	дисковые
Шины		185/65 R15, 195/55 R16	185/65 R15, 195/55 R16
Максимальная скорость, км/ч		190 (175)	190 (180)
Время разгона 0—100 км/ч, с		12,1 (13,4)	10,2 (11,4)
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	7,6 (8,5)	7,9 (8,6)
	загородный цикл	4,9 (5,2)	4,9 (5,2)
	смешанный цикл	5,9 (6,4)	6,0 (6,5)
Емкость топливного бака, л		43	43
Топливо		бензин АИ-92—95	бензин АИ-92—95

* В комплектации Base