

# ЛЮБОЙ ЦЕНОЙ

НОВЫЙ СЕДАН ПРЕМИУМ-КЛАССА НОСИТ ИМЯ НАРОДНОЙ КОРЕЙСКОЙ МАРКИ И БУДЕТ БОРОТЬСЯ ЗА МЕСТО ПОД СОЛНЦЕМ В КЛАССЕ, ГДЕ ГЛАВНЫЕ ИГРОКИ НЕ МЕНЯЮТСЯ ДЕСЯТИЛЕТИЯМИ. ЧТОБЫ НЕ ПОВТОРИТЬ ОШИБОК НЕ СНИСКАВШИХ ШИРОКОЙ ПОПУЛЯРНОСТИ КОНКУРЕНТОВ, НАПРИМЕР VOLKSWAGEN PHAETON, КОРЕЙЦЫ ГОТОВЫ ПРЕДЛОЖИТЬ ПОКУПАТЕЛЯМ KIA QUORIS ТАКУЮ ЦЕНУ, ЧТО МОЖНО БУДЕТ КУПИТЬ ЕЩЕ ОДИН АВТОМОБИЛЬ.

ИЛЬЯ ФРОЛОВ

ПРИВЛЕКАТЕЛЬНАЯ ЦЕНА — СИЛЬНЫЙ, НО НЕ ЕДИНСТВЕННЫЙ КОЗЫРЬ НОВОГО QUORIS, ГОТОВОГО ЗАНЯТЬ ВИДНОЕ МЕСТО НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ



KIA MOTORS

С запуском Kia Quoris ясности в позиционировании двух марок альянса Hyundai—Kia не прибавилось. Если большинство компаний предпочитает развести свои бренды по разным полюсам, марки Hyundai и Kia как будто придерживаются схожей стратегии и представлены как в сегменте бюджетных автомобилей с моделями Solaris и Rio, так теперь и представительскими седанами класса F.

И если японские компании в 80-х годах прошлого века для экспансии в премиум-класс создавали отдельные бренды: Lexus, Acura и Infiniti, то стратегия корейских компаний больше напоминает историю с моделью Volkswagen Phaeton, которая была принята рынком достаточно прохладно — спрос на флагманский седан «народной» марки главным образом держится на Германии, а в России, например, за прошлый год было куплено лишь 83 автомобиля.

Внутренний рынок Южной Кореи еще и отличается высокими пошлинами и налогами на импортные автомобили, так что спрос на большие седаны отечественного производства здесь достаточно велик, чтобы модель не была убыточной даже в случае провала в других странах. Например, 90% продаж представительского седана Hyundai Equus приходится именно на Корею.

Как и Hyundai Equus, Kia Quoris построен на той же самой заднеприводной платформе заимствованной у Hyundai Genesis. Но если Equus представляет собой клас-

сический пример азиатского дизайна — такой кузов может носить и Hyundai, и представительская Toyota для внутреннего японского рынка, то Kia выглядит иначе. Шеф-дизайнер марки Питер Шрайер не раз признавался в симпатиях к BMW и придал Quoris внушительный узнаваемый облик с легким немецким акцентом.

Автомобиль предлагается с единственным двигателем V6 объемом 3,8 л и мощностью 290 л. с., в России он известен по внедорожникам Kia Mohave, который по своим характеристикам примерно соответствует базовым моторам Mercedes-Benz S-класса, Audi A8, BMW 7, Jaguar XJ и Volkswagen Phaeton. Эта же «шестерка» стоит на базовом Equus, но у Hyundai есть и флагманская версия с 373-сильным V8.

По данным производителя, мощности двигателя хватает, чтобы разогнать двухтонный Quoris до 240 км/ч, а первую «сотню» автомобиль разменивает через 7,3 сек.

Коробка передач — восьмиступенчатый автомат собственной разработки.

Богатую родословную, многоцилиндровые моторы, удлиненную базу или полный привод корейцы пока предложить не могут, но, как и в случае с покорившим США Lexus LS 400 конца 1980-х годов, готовы компенсировать это ценой и широким оснащением.

Если прошлогодний российский лидер премиум-сегмента Mercedes-Benz S-класса (на нем остановили свой выбор 1626 покупателей) в базовой версии с 231-сильным V6 стоит от 3 500 000 рублей, базовая версия Hyundai Equus обойдется в 2 890 000 рублей.

По итогам года Equus стал четвертым в классе, отодвинув на строчку ниже Jaguar XJ и Lexus LS. Впереди с большим преимуществом лишь модели «немецкой тройки».

Но Kia Quoris стоит дешевле конкурентов не на 500 000 и даже не на 1 000 000 — цены за хорошо укомплектованную машину начинаются от 1 999 999 рублей. Примерно во столько же обойдется BMW 5-й серии с четырехцилиндровым двигателем объемом 2 л — еще один лидер продаж, только в классе E.

Правда, марке BMW почти 100 лет и она не производит бюджетных моделей! В конце концов, чтобы стать производителем люксовых автомобилей, недостаточно просто сделать большой роскошный седан — нужно

работать в этой индустрии десятилетиями, бережно заботясь о традициях и репутации.

Массовые бренды живут по несколько иным законам. Возглавивший теперь и дизайнеров Hyundai Питер Шрайер завтра может изменить фирменный стиль марки, и Equus следующего поколения превратится в совсем другой автомобиль.

Вот и Kia Quoris в деталях еще не Mercedes-Benz. Но речь идет о пятиметровой машине, которая уже в базовой комплектации оснащается 18-дюймовыми колесами, бесключевым доступом, отделкой салона деревом и кожей, навигационной системой, трехзонным климат-контролем, аудиосистемой Lexicon с 17 динамиками, сиденьями с 16 регулировками, подогревом и вентилиацией, доводчиками дверей, шторками и блоком управления аудиосистемой и климатом для задних пассажиров.

Обычно даже в премиум-сегменте за эти опции приходится доплачивать, что еще больше увеличит разницу между стоимостью Quoris и его конкурентами. Маловероятно, что в самом консервативном классе, где вопрос репутации всегда играл большее значение, чем цена, клиенты Mercedes-Benz, BMW и Audi массово начнут пересаживаться на Kia, но для тех, кто собирался приобрести солидный автомобиль сегмента E, Quoris может стать входным билетом классом выше. Такие предложения редко остаются без внимания! ■



AUDI A8



BMW 7



MERCEDES-BENZ S-CLASS



HYUNDAI EQUUS



VOLKSWAGEN PHAETON