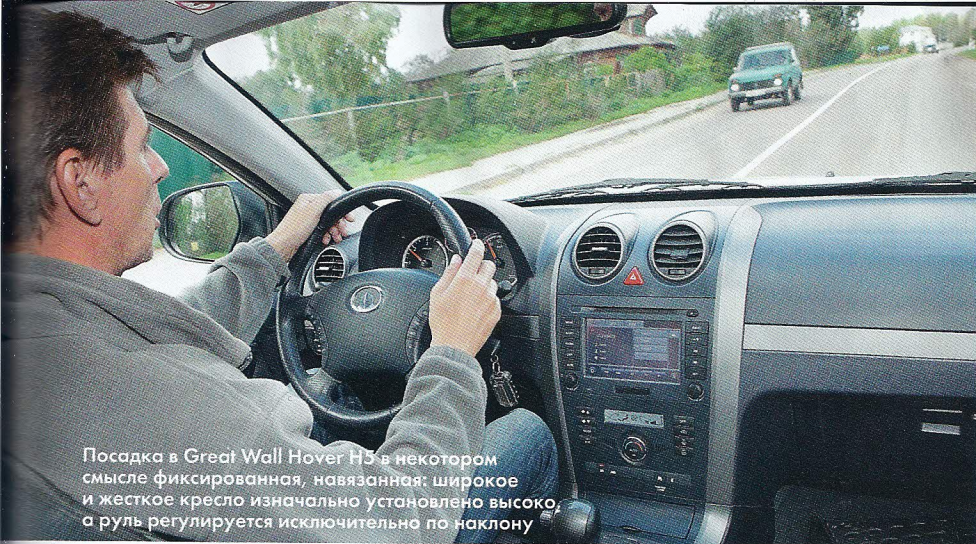




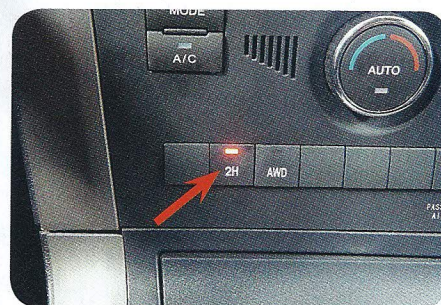
Посадка в Great Wall Hover H5 в некотором смысле фиксированная, навязанная: широкое и жесткое кресло изначально установлено высоко, а руль регулируется исключительно по наклону



Приборный щиток не утомляет взгляд и не несет избыток информации. А что еще надо?



Селектор автомата — хоть на выставку! Но о работе коробки передач такого не скажешь



Режимы полноприводной трансмиссии меняются клавишами ниже климат-контроля



Подушка установлена низко. Те, кто ростом повыше, особенно испытывают дискомфорт

быстро перегреется муфта при буксовании» остался без ответа. Владельцу H5 TD следует помнить и о том, что диагонального вывешивания лучше остерегаться — никаких межколесных блокировок не предусмотрено в принципе. Наш боевой «пыльник» снаряженной массой 1375 кг (почти на уровне модификации 2,0) и отличным крутящим моментом умеет неплохо «развлекать» как на асфальте, так и за его пределами. Вообще Duster дарит опасное и обманчивое чувство вседозволенности. С ним бояться косогоров — что в лес из-за волков не ходить: угол въезда 31 градус, а съезда аж 37! «Понижайки» нет, но вместо нее можно применять первую передачу, от которой, кстати, проку на асфальте, как от козла молока. Двигатель — поистине «махровый дизель»! — позволяет идти в натяг благодаря ломовой тяге на самых низах. Но подвеска сравнительно короткоходная, а система полного привода простая, позаимствованная у Nissan. Как и многие «соплеменники», Renault боится диагонального вывешивания.

Что «француз» хорошо, то «китайцу»... неплохо

На пересеченной местности коллега за рулем Hover чувствовал себя вольготно,

но когда мы выехали на твердь, настал праздник на французской улице. Вторая передача, выбор свободного хода (педаль сцепления по-«реношному» длинноходная, зато информативность привода, позволяющая чуть ли не каждой клеточкой ощутить момент соприкосновения дисков, выдающаяся!) — и Duster резво устремляется вперед. Обычно, когда речь идет о бюджетном автомобиле, приоритетным пока-

зателем выступает необходимое заундство вроде потребления топлива или «картошковместимости» багажника. А как же удовольствие от вождения? У Duster с этим полный порядок! Достаточно короткие передаточные числа стимулируют дергать «ручку»; при этом на четвертой и пятой передаче можно спокойно ездить, как на автомате. А эластичность мотора такова, что выехать на высоких передачах едва ли

i

Great Wall Hover H5

Силовой агрегат Great Wall Hover размещен спереди продольно. В мостах установлены простые симметричные дифференциалы (Д). Впервые в истории модели Hover H3/H5 производитель отказался от бездифференциального подключения полного привода и оснастил внедорожник системой active torque transfer или torque-on-demand (Т), разработанной компанией Borg Warner. Между колесами передней и задней осей тягу распределяет электронно-управляемая муфта. Полноприводная трансмиссия имеет возможность активного распределения крутящего момента между передней и задней осями в зависимости от условий и режима движения, нагрузки и степени пробуксовки колес. Водитель может выбирать режимы работы трансмиссии нажатием клавиш,

расположенных в нижней части центральной консоли. Режим 2WD подразумевает, что вся тяга передается только на колеса задней оси. При выборе режима AWD соотношение моментов между передними и задними колесами может варьироваться от 0:100 до 50:50. Степенью блокировки управляет электронный блок. Принудительная межосевая блокировка не предусмотрена. В отличие от модификаций с МКП, у H5 AT нет понижающей передачи.

