



Начало продаж –
I квартал 2012 года

СВОЙ СОБСТВЕННЫЙ

Ранние автомобили марки "Грейт-Уолл" предпочитали скрываться за чужой внешностью, которую они на голубом глазу позаимствовали у "Тойоты" или "Исудзу". Однако новый "Ховер-Н6" уже не пытается играть в угадку – этот мальчик сам по себе. Свой собственный.

Наружное наблюдение

Попытки найти себя предпринимал еще самый первый "Ховер". Конечно, только ленивый не пытался его ущипнуть, называя китайской копией "Исудзу-Аксиом". Однако "Грейт-Уолл" все же отличался от японской машины, и, на мой взгляд, в лучшую сторону. Положа руку на сердце вынужден констатировать, что "Ховер-Н5", который сделан на его основе, в художественном смысле являет собой шаг назад: не понимаю, зачем китайцам нужно было столь откровенно вдохновляться "Маздой".

Зато "шестой" сполна искупает грехи предков. Он разработан с чистого листа, и в нем сложно отыскать дословные цитаты. Хотя глазастые посетители сайта zt.ru все же смогли узреть определенное сходство интерьера "Ховера" с салоном "Хонды CR-V". Что ж, отдельные элементы и впрямь способны навести на подобные мысли. Но никакого прямого копирования – ей-ей!

Китайцы, похоже, не пытались изобрести велосипед. И – слава богу – попытки поразить воображение дизайном, случавшиеся у других автомобильных компаний Поднебесной, до сих пор ни к чему хорошему не приводили. Так что по китайским меркам "Ховер" выглядит довольно скромно, но его это только украшает. Впрочем, про машину в белом цвете такого не скажешь: тут уже появляется вполне отчетливое ощущение шика. Но главное достижение создателей Н6, на мой взгляд, заклю-

чается в том, что он не выглядит дешево ни при каких обстоятельствах.

И к культуре производства придраться никак не получается: не нужно быть кузовных дел мастером, чтобы оценить ровные стыки панелей и высокое качество окраски. Это, кстати, легко объяснить: при столь основательных вложениях в оборудование, которое используется на заводе, просто так не накосячишь даже при очень большом желании!

Трудности перевода

Салон кроссовера также исполнен на должном уровне. Твердые сорта пластика постепенно уходят из интерьера: даже панели дверей теперь мягкие на ощупь. Правда, торпедо целиком сделано из пластиковой "жести", но благодаря фактуре выглядит она вполне благопристойно. Зато пышным цветом расцвел декор, имитирующий металл, – им опоясан рычаг коробки передач и закольцо-



ваны воздуховоды системы вентиляции.

Рулевая колонка имеет подвижность по углу наклона, однако ее длина – константа. Это не сильно сказывается на удобстве посадки, но ведь всегда хочется большего, верно? Зато руль понравился безоговорочно: оптимальное сечение, уместные утолщения в местах хвата, перфорированная кожа плюс кнопки управления “музыкой” – все при нем.

Кстати, о “музыке”. Головное устройство, расположенное по центру передней панели, умеет все – и MP3 читать, и DVD проигрывать, и путь прокладывать, и через “блютуз” подключаться к телефону. Но при этом не понимает ни одного языка, кроме китайского: даже сам Ван Пен, глава представительства “Грейт-Уолл Моторс”, не смог найти в меню пункт, отвечающий за выбор языка. Тем не менее он меня клятвенно заверил, что в российских Н6 всенепременно будет русский язык.

Самое же сильное впечатление от салона производит простор на диване: можно легко закинуть ногу на ногу! А еще здесь регулируется спинка, разрезанная на две неравные части. Сам же диван можно сложить, откинув вначале подушку, а затем дослав ей вдобавок спинку, – и тогда образуется приличных размеров площадка под негабаритный груз.

Впрочем, и без таких мер багажник довольно вместителен. Его фишка – жесткая полка, которая по горизонта-

ПРОГРАММА-МАКСИМУМ

Точной спецификации на российские “Ховеры-Н6” пока нет, однако предполагается, что покупатели смогут выбрать из трех комплектаций. Базовая версия будет содержать две подушки безопасности, ABS, кондиционер, литые диски, обогрев передних сидений, систему контроля давления в шинах и задний парктроник. В более богатой версии добавится кожаный салон, электрические регулировки водительского кресла, круиз-контроль, камера заднего вида, управление магнитолой на руле и мультимедийная система. А в топовой комплектации обещаются боковые и оконные подушки, люк, датчики дождя и освещенности плюс климат-контроль. Кстати, в отличие от китайских машин Н6 для России получат не бежевую, а черную отделку салона.



▲ ПРИБОРЫ
не только
отлично выглядят,
но и являют собой
образец инфор-
мативности

▲ Макияжные зеркала
с подсветкой
обещаются быть во
всех комплектациях





■ Третий подголовник здесь появился отнюдь не случайно: благодаря **ШИРОКОМУ САЛОНУ** и практически **РАВНОМУ ПОЛУ** диван "Ховера" радушно примет в свои объятия троих взрослых пассажиров



▲ Двухъярусный багажник легко превратить в одноэтажный: **ПРАКТИЧНАЯ ПОЛКА** легко демонтируется



◀ В **КАРМАН ДВЕРИ** легко встанет и более емкая тара



ли делит пространство под вытяжной шторкой на две равные половинки. Решение довольно практичное, тем паче что полочку можно демонтировать. Жаль только, что ровно уложить ее на пол трюма не получится: похоже, китайцы слегка не рассчитали ее форму под обводы обшивки багажника, хотя все указывает на то, что они явно об этом задумывались. В чем же дело? Может, у машин с полным приводом будет другая обшивка?

Животворящая "солярка"

"Ховеры", которые китайские братья предоставили нам на тест, были в переднеприводном исполнении – машины со всеми ведущими колесами появятся несколько позже. Зато удалось попробовать два различных мотора – бензиновый и турбодизельный. Объем у двигателей одинаковый, но характеры отличаются радикально.



ЗАВОДИ ЗАВОД!

Выпуск "Ховера-Н6" налажен на новейшем заводе, который "Грейт-Уолл Моторс" отстроила не в Баодине, где располагается основное производство и научно-исследовательский центр, а неподалеку от города Тяньцзинь, что расположен в ста километрах от Пекина. Это очень удачное место с точки зрения логистики: в непосредственной близости находится морской порт и международный аэропорт Биньхай. Помимо Н6 на заводе будут выпускать седан "гольф"-класса "Воликс-С50".

БЛАГОДАРЯ БОЛЕЕ ВЫСОКОМУ КРУТЯЩЕМУ МОМЕНТУ ДИЗЕЛЬ ВЕЗЕТ ОТМЕННО!

Два бензиновых литра тянут Н6 довольно вяло: динамика не то чтобы не впечатляет, но даже расстраивает. И если попытаться выжать из бензина все соки, то мотор ответит на это неприятным и громким гулом. Пожалуй, именно двигатель следует признать самым слабым местом такого "Ховера". Впрочем, в Россию будут поставлять более мощные модификации с 2,4-литровым бензиновым мотором, и с ним кроссовер, скорее всего, поедет как следует.

Зато дизель везет отменно! Благодаря более высокому крутящему мо-

менту он гораздо увереннее увлекает кроссовер за собой. Правда, поначалу приходится осторожничать, чтобы не заглохнуть на старте: мотор действительно требует аккуратной работы со сцеплением. Чуть ошибешься – и дизель глохнет нарочито назидательно – с пугающим стуком. Зато коробка, определенная в пару турбодизелю, работает намного четче, чем на бензиновой версии: дизелю полагается не пять, а шесть ступеней. К слову, китайцы анонсировали и скорое появление "автомата" для дизельной версии, благо каких-то особых сверхусилий для этого прилагать не нужно: такой тандем уже прописался под капотом "Ховера-Н5".

Кстати говоря, еще одним новобранцем в линейке моторов вы-

Дверь багажника поднимается довольно высоко, а ее закрытие существенно облегчает **УДОБНАЯ РУЧКА**, интегрированная в обшивку





ступит бензиновый двигатель небольшого объема с турбонаддувом. Вот это будет уже совсем по-европейски!

Понравились и тормоза: для вседорожников семейства “Ховер” это явный прогресс. Плавность хода также обещает быть вполне себе ничегошной: крупные колеса, обутое в шины с высоким профилем, плюс энергоемкая подвеска – довольно толковое сочетание. К сожалению, проверить эту теорию практикой не удалось: на ровной площадке полигона в Тяньцзине не нашлось подходящего места для всесторонней оценки шасси. Правда, я сделал финт ушами, выехав за пределы полигона на территорию стройки (рядом с уже готовыми цехами возводятся новые производственные мощности), где мы с “Ховером” осторожно прохватали по раздавленной самосвалами грунтовке. В одном можно быть уверенным твердо: наши дороги ему не страшны.

Перевод на русский

Богатое оснащение – национальная особенность китайских автомобилей: шесть подушек, кожа, климат, камера заднего вида, люк с электроприводом, датчики света и дождя плюс DVD-магнитола с навигацией – все это должно быть очень и очень доступным. А вот систему контроля давления в шинах на других “Ховерах” мне пока встречать не доводилось.

Первые Н6 до наших краев доберутся не раньше следующего года. Однако подождать все же стоит: уж больно многообещающе выглядит этот кроссовер. К тому же в компании “Ирито” уверяют, что цена будет вполне гуманная, и называют диапазон 700–800 тысяч рублей за полноприводную модификацию. Кто может составить достойную конкуренцию “китайцу”? Навскидку приходит только “Рено-Дастер”, серийное производство которого начнется в конце года на заводе “Автофрамос”.

К слову, у “Ховера” также есть все шансы обрести российскую прописку.

Так что рынок бюджетных кроссоверов вот-вот оживится – осталось подождать совсем немного. ■



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Great Wall Hover H6 2,4 (2,0D)

Общие данные

Кузов, число мест/дверей	универсал, 5/5
Снаряженная/полная масса, кг	1606/2116
Длина x ширина x высота, мм	4640 x 1825 x 1690
База/колея, мм	2680/1565
Скорость, км/ч	180
Диаметр разворота, м	12

Двигатель

Расположение	спереди поперечно
Конструкция	бензиновый (дизель с турбонаддувом), рядный, 4-цилиндровый, 16-клапанный
Рабочий объем, см ³	2378 (1996)
Мощность, л. с. при об/мин	136/5000 (150/4000)
Крутящий момент, кгс·м при об/мин	20,9/2500–3000 (31,6/1800–2800)

Шасси

Привод	на передние/все колеса
Коробка передач	5 (6)-ступенчатая механическая
Подвеска	независимая пружинная
Рулевое управление	реечного типа с усилителем
Тормоза	дисковые
Шины	225/65 R17



Приятная внешность и интерьер; достойные ездовые качества; похвальная динамика турбодизельной версии; простор на заднем диване



Вялый бензиновый двигатель; недостаточно четкая работа 5-ступенчатой МКП