



ТОВАР ЛИЦОМ: тест-драйв Geely Atlas 2,4 AT 2WD

Готовьтесь господа, будет жарко. Борьба китайских автопроизводителей за российскую аудиторию вступила в новую фазу. Казалось бы, такие игроки как Lifan, Haval, Chery, Dongfeng еще толком не поделили российский рынок - и тут вот вам, получите. Среднеразмерный Geely Atlas с двумя видами моторов, коробок передач и типов привода заявил о конкуренции с VW Tiguan и Toyota RAV4? Не он первый...

Только начну я вовсе не с красот сочинских предместий, а с истории десятилетней давности. Geely готовилась продвигать седан Vision и по этому случаю решила показать российским журналистам свой исследовательский центр и производство в шестимиллионном, провинциальном по китайским меркам, городе Нинбо.

Поездка оказалась яркой, завод - довольно современным, хоть и с огромным количеством ручного труда. Исследуемые под микроскопом Короллы, правда, спрятать не успели, наскоро прикрыв их накидками, зато показали производство двигателей и сборку кузовов. Впечатлило, но самой любопытной оказалась выставка перспективных моделей. Несколько архивных фото я с удовольствием предлагаю нашим читателям...





Позже, на встрече с высшим руководством компании, ни один из боссов так и не ответил мне на вопрос о кузовах с зонами программируемой деформации и присутствии в конструкции высоколегированных сталей. Что ж, возможно, переводчик не смог корректно передать мои слова, но вернемся в Сочи.

Какой же продукт представил сегодняшний, заматеревший Geely, будучи уже владельцем Volvo, а также одним из собственников завода Белджи в Беларуси, на котором кроссоверы и собираются? По виду - весьма достойный - даром, что ли, Geely привлекла команду именитых дизайнеров во главе с Питером Хорбери и Гаем Бергойном.

С ЛИЦА ВОДУ ПИТЬ!

Бог бы с ними, стилистическими заимствованиями, которые у Atlas все же есть. Обсуждать их в современном мире автомобилестроения бессмысленно. Одно то, что машина масс-сегмента запомнилась - уже ощутимый плюс в наше время. А красивую историю о статуе гепарда, плечах Атланта и стилизованных кругах на воде - они воплощены в линиях решетки радиатора - лучше приберечь для пресс-релизов.





Не так давно мы уже рассказывали об Atlas, протестировав его в Китае. Но одно дело там, другое - здесь. К тому же сборка сегодняшних машин - уже «товарная», белорусская. Впрочем, завод совершенно новый, почти автоматизированный. Но огрехи все же есть: зазоры между передними крыльями и крышкой капота разнятся на пару миллиметров. Тем не менее, общего впечатления они не портят: в руках реально драйвовый по виду автомобиль. В нем все к месту: от светодиодов ДХО и задней оптики до толики хрома, а кое-где и псевдозолота в оформлении.

Новичок, как и положено в XXI веке, не источает никаких ароматов. На материалах не сэкономили, что очевидно. Мягкий пластик передней панели, широченная вставка под алюминий, продолженная по дверям к изящным ручкам...

Даже безрамочная русифицированная 8-дюймовая мультимедийка на Android - весьма достойная по виду. Глядя на изысканную латиницу стильных кнопок, теряешься в догадках, какой стране предназначен Atlas, и сколько он может стоить.

В общем, с дизайном интерьера при стартовой цене 2,4-литровой переднеприводной версии с АКПП в 1 239 990 рублей все в полном порядке. Есть, конечно, и более доступные 2-литровые модификации с МКПП 6, но автопроизводители привыкли делиться с журналистами самым лучшим... Хотя что, собственно говоря, скрывать, да и зачем?



В основе конструкции три вида стали: не легкой, но зато оцинкованной, и программируемая деформация кузова теперь-то внедрена по полной программе. Уже в базе, той самой на «ручке» и с двумя литрами под капотом, Atlas нафарширован как хороший «кореец», если не «европеец». По меньшей мере, системы безопасности, включая ответственную за курсовую устойчивость ESC, контроль давления в шинах, помощь при подъеме, а также всевозможные напоминки для рассеянных в ней есть. О паре передних подушек безопасности можно и не говорить – не начало века.

ОПТИМАЛЬНЫЙ ВАРИАНТ?

На два пригожих сочинских дня переднеприводник в версии Comfort показался мне наиболее интересным. Во-первых, по соотношению цена-укомплектованность. Во-вторых, полный привод городского кроссовера с электромагнитной муфтой – тема для отдельного теста, и желательно зимнего. К тому же автомобиль обещают и с 1,8-литровым турбомотором уже к концу года.

В том, что Atlas – удобный, да еще и прилично собранный семейный паркетник, не сомневаешься с первых минут. С моими 185 см роста комфортно на любом месте. Причем простора в салоне могло бы быть еще больше... Те же самые немцы вполноту бы уменьшили толщину сидений, поколдовали с центральным тоннелем в районе передних кресел и высвободили десяток-другой литров и сантиметров свободного пространства. Но и то, что есть, особых претензий не вызывает, разве что 397-литровый багажник не выдерживает сравнения с заявленными конкурентами в лице Tiguan (615 литров) и RAV4 (577 литров).



Коричневые кожаные кресла, показанные в Китае, до России, увы, не доехали. Для Comfort предложены сиденья с тканевой обивкой, правда, качественной. В топовом Luxury - искусственная кожа, черная и без перфорации. Зато к ней полагаются электрорегулировки, в то время как «тряпичным» уготованы лишь механические регуляторы.

За углы наклона мультимедийного дисплея и блока управления однозонным для «Комфорта» климатом - отдельное спасибо. Поначалу чуть непривычно, но в действительности очень удобно для восприятия. Начинка мультимедийки чуть усеченная в сравнении с топовой версией, но музыку со смартфона по Bluetooth передать можно, как и пользоваться громкой связью в беспроводном режиме.



Тачскрину отдана и часть функций по управлению климатом, но активируются они только на стоянке. А вот навигация и коммуникационные примочки с выводом экрана смартфона на дисплей - только в старшей версии. Ей же отдали и 6 динамиков против четырех, что у нас, но тоже неплохо звучащих. Низов у них маловато, хотя для припасенного на флэшке рок-н-ролла вполне хватило.

БЕЗ ФАНАТИЗМА

Только зажечь под него по полной программе не выходит. Несмотря на 149-сильный при 5300 об/мин 2,4-литровый мотор JLD-4G24 производства Geely, характер у кроссовера спокойный. Резко сорваться с места не выйдет ни при каких условиях. Даже продавливая хорошо ощутимую ступеньку кикдауна. Во-первых, передачи 6-ступенчатой АКП растянуты.



Во-вторых, полка крутящего момента в 225 Нм смещена в диапазон 3 900 - 4 400 об/мин. При сухой массе около 1 700 кг получить внятную динамику можно лишь раскрутив коленвал почти до 4 000 об/мин. И то в ТТХ эта самая динамика по китайскому обыкновению не указывается. А секрет проблемы прост.

Упомянутый мотор есть не что иное как клон тойотовского 163-сильного 2AZ-FSE, разработанного в начале века под экологический стандарт Евро-4. Двухлитровый, к слову - тоже родственник, но версии 1AZ-FSE. Только чтобы довести их до Евро-5, настройки блока управления пришлось кардинально менять. С потерей мощности, как водится. Естественно, официально такая информация не распространяется.

Заглянув в моторный отсек, я, если честно, обомлел. Почти весь он закрыт монолитным пластиковым щитом, не допускающим попадания грязи. Отличное решение! Более того, крышка капота подпружинена двумя мощными газовыми стойками - в новой Mazda CX-5 такие устанавливают за дополнительную плату.

Работает двигатель ровно, расход - в пределах «десятки» по городу, если ездить без особых пробок. Подбодрить наш 2,4-литровый мотор все же удастся путем перехода в ручной режим, но не кардинально. Растяннутость передач АКПП австралийской фирмы DSI, ставшей нынче китайской, дает о себе знать, причем и малоэффективным торможением на спусках. Зато переключения плавные, и автомат не докучает особым шумом.

Вообще, впечатление от шумоизоляции двоякое. С одной стороны, она хороша. Собственно, двигателя почти не слышно, да и уличные звуки неплохо демпфируются. С другой, перебранка асфальта и шин белорусского производства проходит в основном через передние арки. Но это претензии скорее к шинам.

Излишний комфорт подвески кто-то отнесет к плюсам, кто-то к минусам. Лично меня немного напрягла продольная раскачка кузова. Стартую, проезжаю пару метров, жму тормоз. Остановка моментальная, но Atlas делает не один, а несколько поклонов. Амортизаторы? Похоже на то. Зато боковая болтанка при перестроениях - минимальная. Со стабилизаторами поперечной устойчивости все в норме.

Что откровенно нравится, так это руль с двухплоскостной регулировкой. Несмотря на электроусилитель, усилие на обтянутой кожей баранке с модным скосом среднее, под любую руку и вкус. Да и «ноль» совершенно ощутимый и четкий. Пытаюсь развернуться на стандартной полосе - есть! Без зацепа бордюра. Еще один плюсик для городского вождения. А что покажут разбитый асфальт и проселок на пути к Ахштырской пещере?

ЖЕЛАНИЯ И ВОЗМОЖНОСТИ

А вот тут все сложно, как принято сегодня говорить про отношения. Такое впечатление, что резинки в сочленениях рычагов работают минут десять, а потом излишне разрабатываются. На жесткой гребенке работа подвески становится слышной, вплоть до пробоев. Но еще раз повторю: Geely Atlas - городской кроссовер. Тем более с передним приводом.

Тем не менее, медленно проехать по разбитой в хлам лесной дороге с грязевыми лужами нам удастся, правда, не с первой попытки. Поскользнувшись на дорожной резине в колее, отключаю систему стабилизации, что по-хорошему надо было сделать сразу.

На кусочке асфальта лезу под днище на предмет ревизии ходовой и оказываюсь в замешательстве. Под левым бортом свисает пластиковый бензобак, без всякой защиты и с резиновым впускным патрубком... Не стану упоминать, где я видел такое, но представители Geely клятвенно пообещали, что дилеры предложат защиту бензобака в качестве опции.

БРАТЬ, ОДНОЗНАЧНО!

На этом перечень откровенных недостатков заканчивается, да и внедорожный тест был, по большому счету, избыточным. При отсутствии даже «кроссоверного» полного привода, свесах в 919/930 мм спереди и сзади и колесной базе в 2 670 мм требовать какой-то феноменальной проходимости бессмысленно. Тем не менее, возможности для загородных уикендов у автомобиля неплохие.