



ТЕСТ-ДРАЙВ GEELY ATLAS: ВНИМАНИЮ ВСТРЕЧАЮЩИХ!

Российскому импортеру Geely надоело из месяца в месяц лить крокодиловы слезы, находя свое имя далеко не на той позиции в рейтинге автобрендов, какое оно занимает, скажем, у себя на родине. Довольствоваться в России тем, что есть - это не выбор для крупного холдинга, который с недавних пор владеет громкими именами типа Volvo, Lotus и Proton.

В самое ближайшее время Geely Auto Group проведет санацию своей наступательной политики относительно нашего рынка и обещает показать тот результат, которого, как полагает, она достойна. Переформатирование ожидает как дилерскую политику со всеми схемами ее работы, так и продуктовую линейку.

Последний момент особо важен. Признаемся, трудно было бить карту конкурентов такими «обмылками» прошлого, как Geely Vision или МК. Для серьезной атаки на потребителя нужен был снаряд повнушительнее. И таковой, похоже, наконец-то найден. «Царским мундиром» должен стать только что вышедший на наш рынок Atlas. Кроссовер, который, по мнению маркетологов Geely, призван подпортить нервы даже более именитым SUV - типа VW Tiguan и Kia Sportage. Про Haval H6 Coupe в стратегии Geely даже не упоминается...

Круто взяли? Согласен. Профанация или все же Atlas, говоря языком Герберта Уэллса, «не более чем ничтожный всплеск среди слизи, колебание ила, не означающее ровным счетом ничего»? Это мы попытались понять, отправившись на тест-драйв в сочинские окрестности, где, да утрут слюны любители тепла и солнца, уже наступило долгожданное лето.



Фотографий мы публикуем предостаточно - смотрите, что называется, и наслаждайтесь. Именно наслаждайтесь, поскольку у подавляющего большинства людей, увидевших Atlas воочию, облик оставил самое лестное впечатление. И не стоит по-китайски прищуриваться: хотя компьютерные снимки слегка упрощают эмоциональную составляющую личного знакомства, но и они таки доказывают, что недавно принятый на вооружение формат дизайна Geely, над которым активно корпеют известные европейские маэстро с Питером Хорбери во главе, - меткий выстрел в яблочко.

Не хочу голословно петь медовые дифирамбы, чай, не соловей. Но правды ради вынужден констатировать: Geely Atlas, пожалуй, самый интересный китайский автомобиль из числа тех, что приходилось видеть до сих пор. На простаивающем в длинных пробках Курортном проспекте в Сочи стильный чувак на Jaguar F-Pace, умерив понты, кинул нам потребительски завистливое: «Чо за «Рэнж» такой новый»? Мы приняли это как лесть...

Местный братан отчасти прав: некоторые кузовные линии Atlas и правда смахивают на известные английские машины. Но кто в современном «попугайном» мире не повторяет друг друга теми или иными чертами, линиями, обводами? При этом, в общем и целом, у нашего героя подчеркнута оригинальный и гармоничный образ. Не китайский, даже не абстрактно азиатский, а хорошо читаемый потребителями европейской расы. В общем, работе дизайнеров твердый файф!

Подгонка кузовных панелей, осуществляемая на заводе Geely под Минском, на уровне. Правда, я нашел пару огрехов, но они не криминальные и, признаться, подобного рода претензии у меня имелись ко всем своим бывшим машинам (немецким и японским). Так что, разговор ни о чем.

Открываю крышку капота и... вновь откровение. Во-первых, она отстреливается газовыми упорами, а не банальной «кочергой». Во-вторых, моторный отсек - это, по сути, сплошное пластиковое покрывало, через «вырез» которого проглядывает также аккуратно упакованный блок ДВС. Такую заботу о «чистоте рядов» встретишь не часто.

«Лопухи» наружных зеркал - крупные: то, что люблю и всячески приемлю. Открытие/ закрытие боковых дверей без больших нареканий. Разве что однажды водительскую пришлось дозакрывать. Высота багажного полка проблем с погрузкой не вызывает, потому как оптимальна. Но вот объем рабочего отсека с вышеназванными соперниками конкурировать вряд ли способен, его проигрыш заметен даже на глазок. Да и отдельные спинки заднего дивана падают вперед не до положения лежа - ровной поверхности, увы, не добиться.



Обшитые пластиком пороги ничуть не портят общего впечатления от облика. Зато как практично. С клиренсом есть, скажем так, вариации. Например, если менеджер отдела продаж д/ц Geely назовет вам цифру 190 см, в принципе будет прав. Но и европейской метрике следует верить - 164 см. Это под полной загрузкой кроссовера - в Старом Свете свои методы измерения.

Маркетологи Geely много и педантично рассказывают об оцинковке кузова Atlas, дескать, ее слой 35 микрон, и она присутствует везде, где есть металл. Возможно. Но, как в таких случаях говорят: время покажет. Один знакомый бизнесмен из Минска, занимающийся антикором на основе масляных составов, по роду своей деятельности побывал на сборочном заводе Geely и «проинспектировал» машину чуть ли не с эндоскопом в руках. Его оценка более трезвая и прагматичная.

Компания не тревожится на сей счет и предоставляет на автомобиль 4-летнюю гарантию (или 100 000 км пробега). При этом на элементы двигателя и вовсе распространяется 5-летняя гарантия. Это значит, что в своих моторах Geely уверена. Их у «Атласа» два, естественно, на выбор - оба бензиновые, рядные, 4-цилиндровые, в свое время доставшиеся от Toyota. Один - рабочим объемом 2 литра (141 л.с.), второй - 2,4 литра (148 л.с.). На сочинский тест-драйв пригнали более сильный вариант, полагаю, что на дилерские клиентские тесты выставят его же.

Инструкторы мероприятия, поездившие на «Атласе» больше нашего, журналистского, отозвались о 2-литровой версии малоэмоционально. Возможно, когда-нибудь и нам удастся ее оседлать - расскажем отдельно. Равно как и 1,8-литровую турбомодификацию, которая приедет в Россию ближе к осени. Пока что есть личные впечатления от версии с 2,4-литровым движком.

Тут, что называется, «из своей шкуры не выскочишь - не змея». Поддержки компрессора нет, своих «лошадей» откровенно немного для указанного литража, пик тяги приходится на не самые низкие обороты - 3900-4400 об/мин. Посему старт кроссоверу дается, скажем так, с некоторым раздумьем. 6-диапазонный «автомат» DSI, имевший в свое время австралийские корни, а теперь считающийся исконным производением Geely, не особо-то и спешит переваривать момент и отдавать его на колеса.

Он, наверное, без детских болячек, как уверяют в компании, и вполне, быть может, надежный, но растянутасть передач глушит стремление экс-тойотовского ДВС поехать с ветерком.

Нормально дышать двигатель начинает лишь тогда, когда стрелка тахометра подбирается к отметке 4000 об/мин. Сколько автомобиль тратит на достижение «сотни» - данные в пресс-релизе отсутствуют. Думаю, заметно больше 10 секунд. Поскольку легенда теста в своем подавляющем большинстве предусматривала горные участки, мотору приходилось работать чуть ли не на пике своих ТТХ.

Стремление ворваться на очередной длинный склон с запасом скорости редко когда приводило к 100-процентному удовлетворению. Что ни говори, Atlas, конечно же, не альпинист.



На прямой ему гораздо проще и привычнее. Недаром его позиционируют как городской кроссовер. Разогнавшись до 110-120 км/ч, большого гула в салоне не ощущаешь, даже от шин. Автомобиль идет уверенно и в целом тихо. Подвеска мягкая и комфортная. Но как только 18-е колеса Astarta (привет белорусам!) накачиваются на откровенно неровный грунтовый участок, и кузову приходится «перешагивать с ноги на ногу», зона комфорта, мягко скажем, сдает позиции. В салон начинают проникать звуки борьбы подвески и шуршание шин, сидокам приходится крепче держаться за ручки, благо, что такие есть даже по бокам центрального тоннеля.

Все характеристики В один прекрасный момент на узком горном серпантине навстречу попала стропительная техника. Габариты бункера асфальтоукладчика оказались чуть ли не шире проезжей части, и это заставило нас уступить дорогу работяге, съехать на камни и разрыхленную землю. Опасение, что не выйдем назад, было - привод у нашего «Атласа» был 2WD, да и ехавшая навстречу старенькая иномарка внезапно забуксовала. Но наш автомобиль проявил все свое умение, пусть даже усилиями 2 активированных колес, и где-то через 6-7 минут простоя мы смогли вернуться на асфальтовую «ленту». Следившие за нашими маневрами строители и другие участники движения, не скрывали удовлетворения нашими финтами.

Вообще-то Geely Atlas может быть и полноприводным. Чтобы таковым располагать, придется отыскать минимум 1 339 900 рублей, что в сопоставимой по оснащению комплектации Comfort на 100 тысяч дороже переднеприводной версии. Крутящий момент между осями распределяется в соответствии 100:0 или же, при необходимости, 70:30. Если переднее колесо скользит в течение 0,1 сек., система AWD активируется автоматически.

Рулится «Атлас» неплохо. И это несмотря на то, что «от и до» - почти 3 полных оборота руля. При этом разворот на стандартной 2-полосной дороге для SUV не проблема. «Ноль», конечно же, не эталонный, чувствуется все же некая пустота, однако, «ловить» баранку на скоростях не приходится - это вселяет уверенность при вождении.



Сам руль хоть и не новомодное произведение автомобильного искусства, но удобным образом ложится в руки в силу своей тонкости сечения и кожаной обивки. В хорошей, как у нас комплектации, он с приставкой «мульти». Через него просматривается яркая и сочная цифровая «приборка», что с китайскими машинами никак не увязывается. В более простых версиях - шкала приборов аналоговая, но вполне удобочитаемая.

Все, что перед глазами водителя, отвечает одной характеристике - «удобно». Даже не думал, что столь продуманная эргономика может встретиться на «поднебесном» кроссовере. Спасибо все тем же европейским дизайнерам, которые имеют правильное понятие в конструировании внутреннего пространства.

Откровенно неплохие материалы, включая мягкий пластик передней панели, удачная полоска под алюминий, растянувшаяся от двери до двери, оригинальные дверные ручки. Вся эта «бобина» с одной стороны, от тебя на расстоянии, не давит, с другой - в зоне досягаемости рук. Классно выглядит четкий по читаемости и функционалу 8-дюймовый экран Android-системы мультимедийки. Удобны, хоть и не безупречны на вид, кресла. И, что важно, никакой свойственной «китайцам» пластмассовой отдушки.



Выводя на российский рынок «Атлас», Geely повышает шансы своего возрождения, лишний раз подтверждая известное изречение: «Либо ты сидишь за столом, либо ты свое имя находишь в меню». Третьего не дано.

Цены

Комплектация Standard (2 литра, 2WD, МКПП): 1 029 900 рублей. Комплектация Comfort (2 литра, 2WD, МКПП): 1 129 900 рублей. Комплектация Comfort (2,4 литра, 2WD, АКПП): 1 239 900 рублей. Комплектация Luxury (2,4 литра, 2WD, АКПП): 1 289 900 рублей. Комплектация Comfort (2,4 литра, 4WD, АКПП): 1 339 900 рублей. Комплектация Luxury (2,4 литра, 4WD, АКПП): 1 389 900 рублей.

Плюсы и минусы:

- + Безусловно, красив и удобен
- + Два мотора и две КПП, включая механику, плюс полный привод
- Но тягаться с тем же VW Tiguan пока что рановато
- Характеристики агрегатов не самые впечатляющие