

**Камера заднего вида, парктроник, датчик дождя и даже круиз контроль в версии с МКП. Какой из современных среднеразмерных кроссоверов (хотя производитель позиционирует его как полноразмерный) может похвастаться всем этим богатством за 750 000 рублей? А новейший Great Wall Hover H6 — запросто!**



И не только всем вышеперечисленным, но и навигатором, DVD, Bluetooth, USB-разъемом, бортовым компьютером (который, кстати сказать, кроме таких показателей, как пройденные километры и количество расходуемого топлива, информирует водителя и о давлении в шинах). А еще новичок рынка располагает шестью подушками безопасности, системой помощи при экстренном торможении и автоматическим контролем давления в шинах. Одним словом — мечта непритязательного и практичного российского автолюбителя. Особенно того, кто собрался наконец-то пересечь с поделок отечественного автопрома на иномарку.

А Great Wall Hover H6, как ни крути, все таки иномарка. Да, предназначенная в основном для развивающихся рынков (кроме России и этот «китаец», и его предшественники продаются главным образом в Южной Америке и Африке), но иномарка.

С ее ценой, разумеется, можно поспорить (эта модель подразумевает три комплектации

стоимостью от 699 000 до 899 000 рублей). Но, пожалуй, только с точки зрения маркетинговой политики производителя. Если бы Н6 стоил тысяч на сто – сто пятьдесят меньше, то вполне мог бы стать чуть ли ни бестселлером рынка. А так у него более, чем достаточно конкурентов, пусть и уступающих ему в размерах, зато отлично и давно зарекомендовавших себя на рынке — Renault Duster, UAS Patriot, SangYong Action, Ford Kuga, а при небольшой доплате даже KIA Sportage. Однако, повторимся, столько «железа», кубатуры салона и опций за эти деньги не предлагает ни один из перечисленных автомобилей.



Ваш корреспондент прошел на H6 более четырех тысяч километров от Пекина до Иркутска в рамках автопробега Пекин-Москва-2012. И вот, что я вам скажу. Китайцы прибавляют год от года и вот на этом авто уже вполне комфортно можно передвигаться. Нет, не ездить (об этом чуть ниже), а именно передвигаться из точки А в точку В, да еще с большой поклажей и многочисленными чадами и домочадцами — вполне.

Салон крайне просторен. Достаточно сказать, что если передние сиденья под два метра ростом до конца отодвинут свои кресла, то между их спинками и коленями задних пассажиров еще останется зазор сантиметров в двадцать, не меньше. Три человека на заднем диване будут чувствовать себя вольготно даже в дальних путешествиях. А объем багажного отсека варьируется в диапазоне от 808 до 1216 литров (в обычном положении и со сложенным диваном соответственно). Мечта дачника! При этом

материалы отделки салона довольно качественны — вместо жесткого пластика приятное на ощупь и взгляд покрытие. И изнутри, и с наружи все подогнано ровненько, ни разномастных зазоров, ни следов работы кувалдой.

Вполне пристойно продумана и шумоизоляция слона. Пассажирам ни двигатель, ни шум качения особых проблем не доставляют. На хорошей дороге их вообще не слышно, а на разбитой гравийке голос повышать все равно не приходится.

Впечатляет и аппетит «китайца». О двух бензиновых силовых агрегатах объемом 2 и 2,4 литра не скажу, а вот 2-литровый турбодизель мощностью 150 л.с., ест 7,5-7,8 литров солярки на сто км (в городской «пробке», правда, не стоял). Вполне достойный результат для авто весом без малого 1,7 тонны.



Увы, но вся эта благодать... не едет! Нет, скажу по другому: автомобиль с достаточно высоким уровнем комфорта без проблем доставит вас в пункт назначения, если вы не будете реализовывать свои шумахерские амбиции и часто не съезжать на пыльные проселки. А так же готовы к таким неприятным мелочам, как «глючащие» бортовой компьютер и охранная система, не выдерживающий нагрузок прикуриватель. Не буду утверждать, что все эти напасти свалятся на купленный вами экземпляр, но многие из восьми H6, бежавшие из Пекина в Москву, с той или иной из перечисленных неурядиц сталкивались.

Так же приготовьтесь к тому, что на плохих дорогах подвеска машины будет пробиваться регулярно и очень чувствительно и для передних, и для задних сиденьев. А на совсем стремных отечественных направлениях с удручающим постоянством будут засоряться воздушные фильтры, после чего «китаец» резко теряет обороты и наотрез отказывается двигаться дальше. Но ничего страшного — фильтры прямо в пути можно самостоятельно почистить и ехать дальше. Н6 сделан по всем традициям кроссоверов: жесткий несущий кузов, независимая подвеска и дисковые тормозные механизмы всех колес. Но вот тут то и начинаются нюансы.

Действительно, автомобиль не особо досаждаёт кренами в поворотах, но довольно чутко реагирует даже на относительно небольшие неровности дорожного полотна. А уж на раздолбанном асфальтовом покрытии и на более чем сомнительной грунтовке трясёт немилосердно, подвеска, как уже говорилось, пробивается постоянно.



Не порадовала и тормозная система «китайца». Алгоритм её срабатывания так и остался для меня загадкой, хотя и не подвёл на протяжении 4500 километров. Но постоянно держал в напряжении: при легком нажатии на педаль авто почти не замедляется, потом идёт провал и только в конце хода педали машина встаёт чуть ли не колом. Экстренная же работа правой ногой сначала заставляет авто лишь слегка притормаживать и только потом (правда, уже без провала) резко останавливает машину.

Но особая «песня» — это шестиступенчатая МКП. На экземпляре, доставшемся нашему экипажу, первая передача «втыкалась» не всегда. Слишком «длинное» сцепление, срабатывающее где-то в самом конце хода, на первых порах заставляло регулярно глохнуть чуть ли не на каждом светофоре (экипажи других машин чертыхались по этому поводу не меньше нашего!). Карабкаться же на первой на уклон градусов под 35-40, который по каким-то причинам нельзя было взять ходом (например, въезжая на малой скорости на финишный подиум, установленный на Красной площади), приходилось при полностью отпущенной педали сцепления, не забывая при этом работать газом! Передаточные числа подобраны таким образом, что на второй, например, машина вообще не едет, если не раскрутить двигатель до 3000-4000 оборотов. И все это, на секундочку, на дизеле! Для кроссовера, которому все-таки большую часть жизни придется прожить в условиях городского трафика — полный нонсенс.

Но и на загородных шоссе ухо надо держать востро. Приемистость силового агрегата такова, что на скоростях от 100 км/ч дважды подумаешь, прежде чем начать обгон или активно перестраиваться. А, например, езда на шестой передаче вообще лишает вас возможности хоть сколько-нибудь ответственного маневра. Причем при заявленной производителем максималке в 180 км/ч я бы не рекомендовал превышать предел в 130-140 км/ч. Во-первых, потому, что в России свыше 110 км/ч ездить запрещено, а во-вторых, на таких скоростях автомобиль нужно «держат», причем, очень крепко, поскольку он то и дело «сваливается» с траектории. Хотя нельзя не сказать, что довольно часто на совершенно пустынных шоссе наша колонна продолжительное время выдерживала скорость в 140-150 км/ч, да простит нас дорожная полиция.

...Одним словом, автомобиль весьма неоднозначный, на любителя, как говорится. А точнее — на кошелек. Хотя с основной своей задачей все же справляется. Остается добавить, что Н6 планируют собирать на черкесском заводе «Derways». Но вот пойдет ли ему это на пользу? Хотя, возможно, станет поводом к его удешевлению.