



Тест-драйв Geely Atlas: евразийский стандарт

Хотя для автомобильного журналиста оценивать достоинства и недостатки тестируемого авто через призму цены – моветон, в голове, как ни крути, она вертится, а вывод, хочешь не хочешь, сделаешь, исходя из предложений прямых конкурентов. Однако едва ли не в половине случаев журналисты попадают на премьерные тест-драйвы, когда стоимость очередной российской новинки еще попросту неизвестна. Так получилось и в этот раз: цен на новейший китайский кроссовер Geely еще нет, а машина уже есть! Так что пытаемся определить, на сколько потянет новинка в самом тесном сегменте рынка.

Автомобиль уже успел наделать шороху на его родном китайском рынке. В начале года модель, которая там называется Geely Boyue, шла в Китае в топе продаж, притом что бюджетной ее не назвать: средняя цена кроссовера в КНР в переводе на наши деньги – около 1,2 млн рублей.

За относительно недолгую историю бренда это всего лишь третье поколение модельного ряда, на который компания делает большую ставку. Только чтобы покорить Россию и страны СНГ для Geely Atlas был построен отдельный завод «Белджи» в Белоруссии, на котором мы уже успели побывать и оценить современное оборудование и технологии.

Напомним, китайская компания Geely – та самая, которая в 2009 году выкупила у концерна Ford шведский бренд Volvo. Кроме того, в портфеле китайской корпорации – полный пакет акций таких производителей, как Proton и Lotus. Так что можно не сомневаться, что с инжинирингом у Geely все в порядке.

Первое, на что по традиции хочется обратить внимание при знакомстве с китайским автомобилем, это не скопирован ли он с другого, известного всему миру. Справедливости ради отметим, что Geely и ранее не был замечен в экономии на дизайнерах, а новый Atlas и вовсе не дал усомниться, что работа была проведена большая и скрупулезная.



Радиаторная решетка подобного типа теперь будет фирменной чертой всех машин Geely

Дело в том, что рисовал машину Питер Хорбери, бывший шеф-дизайнер Volvo и нынешний вице-президент Geely по дизайну, что оказалось весьма выигрышной комбинацией – по крайней мере, в плане экстерьера шаг вперед сделан весьма заметный. Дизайн свежий и современный. Боковые окошки багажного отсека напоминают бойницы и не имеют практического смысла, но придают внешнему облику толику спортивности.

Приятно удивил Geely Atlas и в плане интерьера: пластик, конечно, пальцем не продавить, но достаточная мягкость присутствует по всему периметру приборной панели. При преодолении участков, имитирующих пересеченную местность, никаких скрипов обнаружить не удалось.



Концепция построения интерьера как кокпита с огромным функциональным тоннелем между передними креслами не нова. В свое время ее использовала, например, Peugeot для модели 3008 предыдущего поколения, которая, в свою очередь, была подсмотрена у Audi

На месте водителя удалось расположиться без особых проблем.

Диапазонов регулировок сиденья и рулевой колонки оказалось достаточно для комфортной посадки за рулем. Сами тканевые сиденья также не доставили никаких неудобств: боковая поддержка достаточна, а длина подушки позволяет ногам занять удобное положение.

По габаритам Atlas превосходит таких соперников, как Sportage и Tiguan, так что и сзади места для пассажиров в достатке. Эргономика пространства в салоне не хуже, чем у более именитых конкурентов.

Правда, с дополнительными благами тут скромновато. В ближайшем будущем производитель обещает оснастить задний диван подогревом сидений. Да и в целом расширенный зимний пакет не помешает. Пока же у Atlas есть лишь одноступенчатый подогрев передних кресел и подогреваемая зона покоя дворников.



Концепция построения интерьера как кокпита с огромным функциональным тоннелем между передними креслами не нова. В свое время ее использовала, например, Peugeot для модели 3008 предыдущего поколения, которая, в свою очередь, была подсмотрена у Audi

Пока для российского рынка заявлено всего три бензиновых исполнения: с 2,0-литровым 141-сильным двигателем, механической коробкой и передним приводом, а также с 2,4-литровым агрегатом (148 л. с.), классическим 6-ступенчатым «автоматом» и передним или полным приводом. Признаться, набор не самый сбалансированный – куда актуальнее в России смотрелась бы недорогая модификация с 2,0-литровым мотором и «автоматом». Ведь среднеразмерный кроссовер с «механикой» пользуется неважным спросом, а из двух старших версий логично выбрать 4x4, которая окажется самой дорогой.





Возможности старшего двигателя 2.4 разделены по этапам: непосредственно с места разгон не производит обескураживающего впечатления, но по достижении средних оборотов кроссовер будто получает прилив сил. А вот тормоза порадовали без нареканий: остановка «в пол» со 100 км/ч прошла быстро и безболезненно.

Рулить Geely Atlas приятно. Опять же чувствуется заточенность под комфорт: управление мягкое и плавное, остроты взаимодействия с рулем не хватает, но при этом нет чувства отчужденности от процесса – машина все равно четко едет туда, куда ты ее направляешь.

Систему полного привода на Atlas поставляет именитая американская компания BorgWarner. Никаких принудительных режимов полный привод не имеет, а из электронных помощников присутствует только система спуска с горы. Так что внедорожность с учетом 190 мм клиренса и небольших свесов можно считать достаточной

А вот подвеска отрабатывает неровности «на отлично»: запас «до пробоя» приличный, позволяющий ехать по ухабам на хорошей скорости, не испытывая серьезного дискомфорта.



КАКОВ ИТОГ?

Хорошие комплектации, качественная сборка, приятная внешность. Ничего не напоминает? Когда-то так же на нашем рынке начинали корейцы, добившись к сегодняшнему дню впечатляющих успехов. Geely Atlas — однозначно один из лучших представителей Поднебесной, обладающий тем, что обычно не присуще китайским автомобилям: балансом качеств, которые определенно сдвинуты в сторону комфорта. А упрекнуть его можно разве что за отдельные мелочи. Так значит, китайцам стоит готовиться к ажиотажному спросу?

Торопиться не стоит: экономические условия сегодня далеки от тех реалий, при которых рынок когда-то покоряли корейские автомобили. А потому все будет зависеть именно от назначенной цены. Руководители Geely в сомнениях — видно, что они гордятся своим творением, но переживают за переоценку, а потому перенесли премьеру, намеченную на середину января 2018 года. Что ж, будем надеяться, что дополнительное время на размышление правильно скажется на ответственном решении.

Оценки	Geely Atlas	
ИНТЕРЬЕР	7.14	Традиционная компоновка не позволяет найти серьезных просчетов в эргономике салона. За рулем спокойно сможет устроиться водитель даже значительных габаритов.
Обзор	7	
Эргономика	8	
Качество материалов	7	
Простор	8	
Передние сиденья	7	
Задние сиденья	7	
Багажник	6	
ЕЗДОВЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	7.60	«Автомат» DSI не слишком бодро подгоняет 2.4-литровый мотор, зато замечательно работает в обычных городских условиях, переключаясь практически незаметно для водителя.
Динамика	7	
Управляемость	8	
Тормоза	9	
Экономичность	7	
Внедорожные способности	7	
КОМФОРТ	8.33	Шумоизоляция на уровне, а подвеска позволяет «топить» даже на весьма сложных поверхностях. Комплектации неплохо было бы доработать в деталях, но это уже вопрос адаптации к российским реалиям.
Акустический	8	
Ездовой	9	
Оснащенность опциями	8	
ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	7.69	Весьма достойный автомобиль, заточенный под комфорт и точно придерживающийся нынешних трендов в своем классе.
Стоимость протестированного автомобиля	-	

Характеристики	Geely Atlas 2.0	Geely Atlas 2.4
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ		
Длина, ширина, высота в мм	4519 × 1831 × 1694	4519 × 1831 × 1694
Снаряжённая масса, кг	1645	1795
Объем багажника, л	397	397
Клиренс, мм	190	190
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	Бензиновый, R4	Бензиновый, R4
Объем, см. куб.	1997	2378
Мощность, л.с. при об/мин	141/5600	148/5300
Крутящий момент, Нм при об/мин	191/3900	225/3900
Трансмиссия	Механическая, 6-ст	Автоматическая, 6-ст
Привод	Передний	Полный
ЕЗДОВЫЕ ПАРАМЕТРЫ		
Разгон до 100 км/ч, сек	-	-
Максимальная скорость, км/ч	185	185
Средний расход топлива, л	8.1	9.4