

В одной обойме

Иногда правильная геометрия, ровная тяга и хорошо работающая подвеска значат даже больше, чем полный привод. Давайте попробуем нащупать предел проходимости у Haval H6 Coupe

Текст
Евгений Хапов

Фотографии
Компани-
производителя

Все, кто ездил на Haval H6 Coupe, единодушно признавали, что съезжать с дороги в колеи, а тем более в карьер на моноприводном автомобиле с дорожным просветом в 170 мм как минимум рискованно. Но мы-то не «все», и карьерные испытания для нас не хобби, а вполне обычная повседневная деятельность. Любопытный к нам автомобиль оценивается в первую очередь с точки зрения проходимости и лишь потом – насколько хорошо он выглядит и управляется на асфальте. Поэтому на совершенно новом китайском кроссовере Haval H6 Coupe мы направились напрямик к песчаным косогорам, колеям, лужам и прочим препятствиям, к которым, по нашему мнению, должен быть готов любой автомобиль, если в его имени присутствует приставка «кросс».

Подвеска – едва ли не главный элемент при преодолении любого препятствия. И пусть стоит она не на первом, а на третьем месте, после шин и геометрических показателей, но для среднестатистического кроссовера правильно подобранная жёсткость – едва ли не гарантия проходимости. Почему? Всё просто. Гонясь за максимальной устойчивостью на асфальте, производители часто зажимают подвеску, делая её короткоходной и слишком тряской на просёлке. Если же немного её расслабить – в виде хода побольше, да ещё не злоупотреблять твёрдостью обратного хода амортизаторов, вполне реально получить машину, плотно стоящую всеми четырьмя даже на весьма пересечённой местности. И уж точно не вытрясающую душу из пассажиров, рискнувших отправиться на пикник у реки.

Особенно это критично для монопривода, где если вывесил колёсо, то сразу сел.

Так что же H6 Coupe? А он как раз в этой части довольно удачен – и не трясёт чрезмерно, и колёса вывешивает неохотно, потому как длины хода хватает. Конечно, там, где полноприводник просто проползёт на пониженной, наш H6 Coupe способен только пролететь ходом, но и для этого его пружин-амортизаторов достаточно. Кстати, при клиренсе всего в 170 мм он спокойно преодолел поваленное дерево сантиметров 15 в диаметре, не задев ни порогами, ни защитой. За день до этого другой кроссовер, едва ли не икона проходимости и предмет глобальной гордости симметричного привода, тоже переехал это деревце, но порогом до него достал... Мораль – правильно подбирайте подвеску, господа. Сочетание умеренной мягкости на ходе сжатия при не слишком зажатом отбое творит чудеса.

Крутящего момента двухлитрового турбомотора хватает на любом внедорожном упражнении. Двухцепленчатая коробка-робот переключается порой резковато, но позволяет держать высокие обороты, а значит, пока есть сцепление колёс с поверхностью, Haval будет ползти вперёд...

Тогда где же он спасует? В первую очередь на осыпающихся подъёмах, где передние колёса начинают довольно быстро буксовать и даже отключённая противобуксовочная автоматика не помогает. Здесь может быть очень полезно приспустить давление в передних шинах – снижение до 1 атм. в корне меняет дело. Ещё H6 Coupe застрянет на крупных кочках

ОСНОВНЫЕ
ТЕХНИЧЕСКИЕ
ХАРАКТЕРИСТИКИ
HAVAL H6 COUPE

Длина/ширина/высота
4 549/1 835/1 700 мм

Максимальная
скорость
201 км/ч





▲ Haval H6 Coupe в числе кроссоверов, смело экспериментирующих с двухцветной окраской. Удивительно, но ему одинаково идёт и белая и чёрная крыша

▼ Выразительная внешность с крупной эмблемой на радиаторной решётке — стопроцентная узнаваемость бренда



ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОДРОБНОСТИ

Кроссовер Haval H6 Coupe построен в несущем кузове. Силовой агрегат расположен спереди поперечно, привод передний. Двигатель бензиновый турбированный с двойной системой смены фаз газораспределения VVT-i. Коробка передач — шестиступенчатая роботизированная с двумя сцеплениями в масляной ванне. Независимая подвеска и противобуксовочная система, помогающая на бездорожье.



или канавах, всё же вывесив колесо. Может не одолеть большую лужу длиной свыше трёх-четырёх метров, если на её дне глина. Тут, как и с косогором, рецепт один — ехать разогнавшись. Если сложный участок невелик и есть где набрать темп, двигаться можно смело.

Геометрия — первый и главный спутник проходимости. Вот с этим у H6 Coupe всё не просто хорошо, а почти отлично, хотя внешне он не выглядит сверхпроходимым, да и пневмоподвески у него нет. Но под брюхом ничего не свисает, свесы умеренные, мордочка поджаро обрезана понизу, да ещё и прикрыта защитой, а подвеска не даёт машине ухнуть в яму, сократив просвет до нуля. В итоге, например, дикий съезд с асфальтового шоссе на грунтовку с 45-градусным подъёмом машина без особых усилий преодолевает и вверх, и вниз. А если правильно рассчитать скорость — практически не буксует. При этом она не бьётся передним бампером о грунт даже при весьма рискованных проездах по лужам. Ну, в общем, кроссовер...

Скорость — стихия H6 Coupe. Машина зажигательная, быстрая и острая. Кто говорил о пинках в коробке при переключениях? Это только если откровенно продавить педаль газа в пол. Например, если нужно рвануть при обгоне. Но тут резкость как раз во благо. При плавном разгоне коробка обрабатывает гладко, а при неспешном старте и вовсе незаметно. Высокоскоростное руление на Haval H6 Coupe не преподнесло никаких сюрпризов. Подвеска собрана, отклик быстрый и плотный. Вполне приемлемая на бездорожье, на трассе подвеска хороша и подавно. И мелкие, и крупные неровности парируются моментально, звуковое сопровождение на лежащих полицейских минимальное. Китайская ли это машина?

Внешность кроссовера такова, что, если убрать массивную надпись Haval с радиаторной решётки, никто и не сможет определить страну его происхождения. Кстати, на последних моделях Haval цветная эмблема уступила место монохромной чёрной. Пропорции кузова идеальны для машин компактного класса, детали проработаны тщательно, стыки и пластик — на уровне. Двери сильно заходят на пороги, сохраняя поверхность под ними и брюки в чистоте. Внутренности тоже соответствуют уровню хорошего среднестатистического кроссовера. Пластик, материал сидений, шумоизоляция — не хуже, чем у корейцев или немцев. Стекланный люк во всю крышу, приятная цветовая гамма, запах нового салона без пошлой примеси синтетики. Что удивило? Пожалуй, только климатическая установка со слишком радикальными настройками. То есть если хочешь сделать прохладнее — на тебе мороз, потеплее — греет по полной. А можно что-то более умеренное и комфортное? «Легко!» — словно бы отвечает невидимый китайский банщик и вновь врубает жар из дефлекторов. Регулировка по чуть-чуть не даёт эффекта, и, скручивая градусы дальше, в какой-то момент Сахару вновь сменяет Антарктида. В общем, климат вызывает некоторое недоумение, хотя, конечно, совсем уж замёрзшим или поджарившимся не станешь.



▲ Соблюсти гармонию в интерьере не так-то просто. Слишком велико искушение сделать «не так, как у всех». Но в Haval H6 Coupe самобытность удачно сочетается с общепринятыми стандартами

▼ Панорамный люк добавляет интерьеру света





▲ **Защита пассажиров на высшем уровне. Подушки и спереди, и по бокам, и сверху**

◀ **Тон подсветки декоративных полосок можно менять в зависимости от настроения**

Зато здесь богатый перечень электронных систем. Это системы стабилизации и распределения тормозных усилий, ABS, противобуксовка, помощь при спуске и на подъёме, автоматический ручник и удержание во время старта на уклоне. Есть сиденья с электроприводом и памятью, датчики дождя и света, индикатор давления в шинах, камера заднего обзора, круиз-контроль, восьмидюймовый экран мультимедиа, USB-разъём и меняющиеся цвета подсветки салона (целых шесть цветов!). Отдельный шик – светящаяся надпись Haval, проецируемая из наружных зеркал в пространство возле передних дверей. Ну чтобы вы ненароком не забыли, с кем имеете дело.

Признаться, я поймал себя на мысли, что уже не отношусь к новой модели кроссовера Haval как к «китайскому автомобилю». Всё сделано как надо, и скидок на региональную принадлежность нет. Жаль, что даже за доплату не бывает вариантов с полным приводом, особенно потому что именно для H6 Coupe дополнение в виде пары задних ведущих к его геометрии и правильной подвеске открыло бы для машины новые горизонты. Но и с имеющимися данными Haval H6 Coupe идёт не менее чем вровень со своими более именитыми конкурентами. В чём-то немного уступая, в чём-то опережая... Главное – в одном ряду. ☺

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ Haval H6 COUPE

Колёсная база 2 720 мм	Объём двигателя 1 967 см ³
Колея пер./задн. 1 565/1 565 мм	Мощность 190@5200–5500 л.с.@об/мин
Дорожный просвет 170 мм	Крут. момент 310@2400–3600 Нм@об/мин
Свесы передний/задний 944/885	Передняя подвеска Независимая
Объём багажника 247/1 146 л	Задняя подвеска Независимая
Трансмиссия 6AT	Тормоза, пер./задн. Дисковые/дисковые
Тип привода Передний	Шины 225/55 R19
Тип двигателя Бензиновый турбо R4	