

ПОТЕНЦИАЛ БЕСТСЕЛЛЕРА

Geely GC7 | Производство Костанай (Казахстан) | В продаже с июня 2015 года |
От \$12 739 | Автор Алексей Алексеев | Фото Антон Старожилов



Трудно поверить, но китайцы взяли и сделали недорогой городской седан, к которому трудно придираться. Огрехов не найти ни во внешности, ни в салоне, ни в движении. Есть, конечно, несколько моментов, которые еще предстоит исправлять, но они настолько не критичны, что я и сам удивился. Но обо всем по порядку.

ДАЙТЕ ЛЬДА!

Июльская жара достала всех, но слава тому, кто придумал кондиционер! Мы садимся в раскаленный салон Geely

GC7, где даже за руль взяться невозможно. Включаем холодок на полную, но система тоже нагрелась, требуется время, чтобы получить действительно холодный ветерок. Подмечаем излишне мягкую кожу сидений («уши» боковой поддержки даже сминаются). «Баранка» тоже обшита кожей, но уже другого качества, жестче. Руль очень удобен, он такой толщины и величины, что сочетание выглядит идеальным. Тестовая комплектация – максимальная, и тут удивляет ненагруженность функций мультимедиа, здесь только регулировка громкости и треков/станций.

Но диссонанс возник отчего? В салоне чувствуешь себя в более дорогом автомобиле, вокруг царство кожи, хрома и многочисленных стильных вставок модного «пиано». Причем сделано все лаконично, добротно, качественно и по делу. Такова и панель приборов – два компактных указателя скорости и оборотов, между ними достаточно информативный, но при этом не перегруженный информацией дисплей. На удивление все выглядит отлично, читаемо, удобно.

Панель управления климатом и музыкой – также лаконична, все



на своих местах, понятно, вопросов не возникает. Вообще, есть небольшое ощущение сходства практичности с «Тойотой». И это откровенно радует. Немного коряво торчит педаль стояночного тормоза, она расположена под рулевой колонкой, слева от педального узла. К последнему, к слову, нужно немного привыкать. Высокому водителю покажется короткой подушка сиденья, а руль не регулируется по вылету, только по высоте. От этого длинноногим за рулем немного некомфортно.



☑ Место водителя прекрасно организовано, с прицелом на искушенную Европу – есть с чего брать пример.



☑ Компактная панель приборов отлично выполняет свое назначение.

☑ Функции мультитура ограничены работой с музыкой.



☑ Педаль слева – «ручник», можно было его чуть утопить, чтобы не торчал.



Geely GC7 1.8 AT

ОБЩИЕ ДАННЫЕ

Длина×ширина×высота, мм	4547×1734×1470
Колесная база, мм	2600
Колесная колея спереди и сзади, мм	1490/1470
Объем багажника, л	480
Снаряженная масса, кг	1620
Максимальная скорость, км/ч	185
Топливо/запас топлива, л	AI-95/60
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	14,7/8,7/10,8

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, R4, 16 клапанов, 1,8 л; 126 л.с. при 6200 об/мин; 162 Н·м при 4200 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: переднеприводная; A6

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ: подвески – McPherson/независимая, торсионная балка; рулевое управление – реечное, с гидроусилителем, тормоза – дисковые, шины – 225/65 R17



☑ Лаконичный дисплей информативен, несмотря на черно-белое исполнение.

☑ Кнопки открывания багажника и топливного бака притаились под сиденьем.





☞ На заднем диване просторно, трое пассажиров не почувствуют тесноты.

☞ «Запаска» спряталась в нише – удобное решение. Не хватает отделов для мелочовки.



☞ Полка, закрывающая запасное колесо, на вид хлипкая, долго ли продержится?

☞ Фирменный огнетушитель идет в комплекте – это немаловажная деталь.



Удивляет, как сбалансировано пространство внутри – места просто завалишь, хоть для передних сиденьев, хоть за задним диване. К тому же у GC7 огромный багажник – 480 л. Его объем можно увеличить аж до 1000, сложив задние сиденья. Вот так небольшой с виду автомобиль может раскрыться изнутри.

Раскрывается он и в движении. Резкий старт удивляет, тяга великолепная. Но не думайте, что у вас спортивный болид, далее следует провал, довольно длительный. К этому, в принципе, привыкаешь, и со средних оборотов двигатель готов снова довольно бодро тянуть. 1,8 л и 133 «лошадки» в паре с «автоматом» (у «механики» – 126) – не верх ожиданий, так что «семерка» вполне себе оперативна и оправдывает все ожидания.

А вот подвеска, как у всех Geely, настроена просто великолепно. Отлично сбалансирована, комфортна, с легкостью проглатывает все неровности дороги, но на сильном бездорожье, естественно, не спасает. На лежачих полицейских кузов слегка подбрасывает, слышится легкость конструкции, снижается масса всего 1200 кг. GC7 получил переднюю независимую подвеску McPherson, сзади – торсионная балка.

СОВЕРШЕННО НЕДОРОГО

Ходовые огни интегрированы в противотуманки, работают по умолчанию, так что поправки в ПДД учтены, это радует. Задние сиденья оснащены креплениями детских кресел ISOFIX. В максимальной версии есть даже люк.

Уже в базовой комплектации Classic за \$12 739 автомобиль оснащен: сигнализацией, иммобилайзером, автоматической блокировкой дверей при скоростном режиме, электростеклоподъемниками всех дверей, центральным замком с дистанционным управлением, кондиционером, электроприводом и обогревом зеркала заднего вида, датчиками света, функцией открытия багажника «с ключа», а также аудиосистемой, которая поддерживает воспроизведение MP3 и имеет разъем AUX. В более богатой комплектации Luxury получаем кожаную отделку салона и рулевого колеса, легкосплавные диски размерностью 205/55R16, электролюк, климат-контроль, задние датчики парковки (Park Tronic), аудиосистему CD/MP3 с разъемом для



☞ VARTA идет прямо с завода – потрясающе!

☞ Крышка слишком глубоко утоплена.



☞ «Красная слюда» – так завод назвал этот сказочный цвет.

☞ Блок предохранителей расположился весьма изящно.





«Семерка» обладает потенциалом лидера своего сегмента: отлично сбалансированный городской седан за небольшие деньги!



micro USB и шесть динамиков с возможностью управления на руле, а также функцию «вежливый свет», которая очень полезна в темное время суток.

Седан Geely GC7 доступен в четырех комплектациях, которые оснащены новым экономичным бензиновым двигателем объемом 1,8 литров CVVT с цепным приводом газораспределительного механизма, мощностью 127 лошадиных сил, отличающимся чрезвычайно эффективными показателями ускорения, экономичным расходом топлива в соответствии с экологическими нормами EURO 4. Двигатель работает в паре с механической 5-ступенчатой или 6-ступенчатой автоматической коробкой передач австралийской компании DSI. Передние и задние дисковые тормоза с антиблокировочной системой тормозов (ABS) производства немецкой

компании Bosch, которая работает в паре с системой перераспределения тормозных усилий (EBD).

Отдельно стоит отметить внешность Geely GC7. В глаза бросается необычная окраска, коричневый цвет, но будто с перламутром. Наклейка производителя открыла тайну: цвет называется «красная слюда». Передняя часть «семерки» – самая сильная ее сторона. Приветливо улыбающаяся «мордочка» с довольно стильной головной оптикой – немного обманчивое впечатление. Опускаешь взгляд ниже, на этаж противотуманок, и там уже выражение несколько агрессивное, как бы намекающее – да, я добряк, но если что...

Задняя часть также гармонична, фонари в современном стиле, узкая крышка багажника – все довольно симпатично. Открываем капот и видим надпись G-Power PVVT на

двигателе и... аккумулятор VARTA на 60 Ah – прямо с завода! Не какой-нибудь там скромный NoName, а целая «Варта», это приятно удивило. Костанайцы не стали экономить, молодцы. А в багажнике мы нашли штатный огнетушитель с надписью Geely – забота о владельце впечатляет.

В результате мы получили довольно симпатичный, просторный, хорошо оснащенный современный городской седан, за который не придется дорого платить. К тому же цифра 7 в названии модели многим понравится. Потенциальный бестселлер! **3P**



Недорого, экономично, симпатично, практично!



Нет ручки багажника, провал после первой скорости.