

КОНКУРЕНТ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ

Изменит ли седан Geely GC9 отношение к китайским автомобилям? |

Производство Нинбо (КНР) | **В СНГ** с третьего квартала 2015 года |

Автор Антон Старожилов |

Фото автора и Geely

Пару лет назад миру был представлен прообраз будущего GC9. Даже не верилось, что когда-нибудь это случится и в Китае начнут, наконец, выпускать не клонов, а достойных конкурентов автомобильного рынка.

Хотя, конечно, рано или поздно это должно было произойти. Напоминает становление художника, который, обучаясь рисованию, копирует мастеров, а с опытом начинает рождать уже свои образы и идеи. И

вот настал тот период, когда китайская компания Geely сделала достойный автомобиль мирового уровня.

Расположившись на переднем сиденье пассажира, я невольно начинаю привыкать и ощущать все вокруг. Ведь ни для кого не секрет, что любой мог отличить китайский автомобиль по характерному фенольному запаху дешевой пластмассы в салоне. Здесь же преобладают преимущественно качественные мягкие материалы отделки, а за чистый





Проекционный дисплей сообщит о скорости, нужном повороте, позволит настроить безопасную дистанцию.

GC9 хорошо укомплектована современными системами помощи водителю.

Строгий интерьер в сочетании с качественными отделочными материалами создает обстановку делового комфорта.



Головная оптика GC9 – светодиодная.

Большой панорамный люк доступен в дорогих комплектациях.



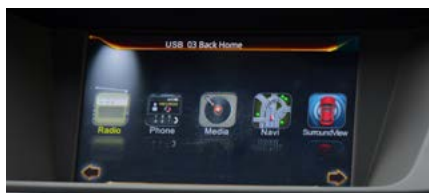
В оригинальную решетку радиатора интегрирована камера.



Приборы хорошо читаются. Пиктограммы отображают состояние автомобиля.

Приборная панель, слегка развернутая к водителю, выглядит весьма эффектно.

Мультимедийный экран сенсорный, для удобства управления предусмотрена шайба за селектором КПП.



Кожей обтянуты не только сиденья, но и панели дверей.



воздух в салоне отвечает ионизатор, встроенный в полку за задними пассажирами.

Во внешнем облике GC9 тоже все в порядке – нет ни намека на заимствования. Нет ничего общего и с автомобилями Volvo, хотя шведская фирма теперь входит в империю Geely. Новинку разрабатывала международная команда во главе с Питером Хорбери, который ранее руководил дизайнерами Volvo, а теперь отвечает за стиль обеих марок. В последнее



⌚ Задние сиденья – с регулировками и отдельным управлением климатом, правому пассажиру доступна регулировка положения переднего кресла.

⌚ Емкость багажника 512 литров – впечатляет, нигде не видно голого металла, даже шарниры крышки багажника изолированы.



⌚ На крышке багажника аварийный знак и ручка открывания изнутри.

⌚ Под поликом стандартный набор и полноценная стальная запаска.



⌚ За состояние чистоты воздуха в салоне отвечает ионизатор.



⌚ В отделке панелей использован меандр – традиционный мотив китайских орнаментов.



⌚ Традиционный меандр также отмечен в отделке заднего бампера.

⌚ Проекция логотипа служит дополнительной подсветкой в темное время суток.



время миром правит маркетинг, но в данном случае Питера Хорбери можно поздравить, ему удалось создать автомобиль без вмешательства последнего и вывести в свет модель в первозданном виде.

Что касается ходовых качеств, то тут все в порядке. После премьеры 2013 года в Шанхае поползли слухи, что новинка будет заимствовать платформу Volvo S80. В данном случае Geely создала «девятку» самостоятельно, поскольку на тот момент не имела прав на использование технологий Volvo. Шведских специалистов привлекли для доводки шасси, а помогли им британские гонщики из компании Prodrive.

На ходу GC9 очень комфортна, энергоемкая подвеска уверенно держит дорогу, проглатывает все «неприятности» дорожного полотна, не сильно кренится в поворотах. Автомобиль со 163-сильным турбомотором 1.8, на котором мне довелось прокатиться, хорошо разгоняется, при этом двигатель и шестиступенчатая автоматическая коробка работают слаженно, переходы с передачи на передачу плавные, без рывков. В спокойном режиме вообще создается впечатление, что разгон происходит линейно. Да и сам автомобиль настраивает водителя на спокойную езду.

Кстати, коробки передач Geely производит сама – они родом из

Австралии, с завода трансмиссий Drivetrain Systems International (DSI), принадлежащего этой китайской компании, – одного из крупнейших в мире. На все GC9 устанавливаются только автоматы. Наиболее мощная версия с V-образной «шестеркой» оснащается таким же шестиступенчатым автоматом, но у нее более жесткая и короткоходная подвеска, а клиренс на 10 мм меньше.

«Девятка» хорошо укомплектована современными электронными системами помощи водителю. Это и система предупреждения о пересечении линии разметки, и активный круиз-контроль с функцией полной остановки, и камеры кругового

Данные производителя

Модель	Geely GC9		
	1.8T	2.4	3.5
ОБЩИЕ ДАННЫЕ			
Размеры, мм: длина/ширина/ высота/база	4956/1861/1513/2850		
Дорожный просвет, мм	130	120	
Снаряженная масса, кг	1760	1635	1780
Максимальная скорость, км/ч	210		235
Топливо/запас топлива, л	AИ-95/70		

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	бензиновый		
Расположение	спереди, поперечно		
Конфигурация/ число клапанов	P4/16		V6/24
Рабочий объем, см ³	1800	2378	3456
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	120/163 5500	119/162 5700	202/275 6200
Крутящий момент, Н·м при об/мин	250 1500–4500	210 4000–4500	326 4700

ТРАНСМИССИЯ

Тип привода	передний		
Коробка передач	А6		

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Подвеска: спереди/сзади	независимая, на двойных поперечных рычагах/независимая, многорычажная		
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем		
Тормоза: спереди/сзади	дисковые, вентилируемые/дисковые		
Шины	215/55 R17	245/45 R18	

Красота в деталях



Питер Хорбери,

первый вице-президент группы Geely и ее главный дизайнер

Модель GC9 – первый плод его работы на этом посту. Питеру приходилось синтезировать европейский опыт и китайскую культуру. Хорбери считает, что создавать обезличенные автомобили не имеет смысла: каждый должен нести элементы страны происхождения. И не без гордости заметил, что ему удалось избежать заимствований. В отделке GC9 можно найти элементы традиционной китайской каллиграфии и национальных орнаментов – они читаются, в частности, в решетках переднего бампера и накладках на динамики акустической системы.



При создании кузова используется горячекатаная сталь испанской компании, которая делает ключевые силовые элементы, как и на Фольксваген. Везде используется оцинкованный металл, а в большинстве случаев алюминий. Сварка производится по технологии Volvo.

обзора, и полуавтоматический парковщик. В зеркала встроены индикаторы, сигнализирующие о появлении объектов в мертвых зонах. Мультимедийная система с навигатором и возможностью выхода в Интернет. Аудиосистема Infinity заводит звуком. Пуск двигателя производится кнопкой.

Есть одна интересная особенность китайских товаров: вы получаете уровень качества ровно на те

деньги, которые заплатили. Что касается GC9 – тут жаловаться не приходится. За цену от \$20 000 вам достанется качественный автомобиль с элементами люкс-класса. С появлением в полку автомобилестроения из Поднебесной достойного конкурента европейским и азиатским маркам можно с полной уверенностью сказать – дан старт. Наконец-то это произошло. То ли еще будет.

ЭР

Топовая версия GC9 с двигателем V6 способна разогнаться до 235 км/ч, немногие китайские автомобили могут похвастаться такой динамикой.