

# КУЛЬТУРНАЯ ЭВОЛЮЦИЯ

Обновленная внешность, более доступная версия с новым базовым мотором, богатый выбор электронных помощников — все это китайский кроссовер получил с рестайлингом. Чтобы проверить, насколько идут Emgrand X7 обновки, мы пытали его почти три недели. И результат приятно удивил.

Текст Александр Мельник, фото Денис Бочаров



**И**шь, какой шустрый! Я едва коснулся педали газа, а «Джили» рванул вперед, словно молодой фокс на прогулке. Необычайно чуткая, если не сказать нервной реакция на подачу газа, так же как довольно тугая педаль тормоза — вот первое впечатление от кроссовера. Впрочем, еще до того, как вы сядете за руль X7, вы все равно оглядите его снаружи. И я почти уверен — останетесь довольны.

## КАКОГО ЦВЕТА КОШКА

Вообще-то продают машину в России уже третий год, так что внешность «Эмгранда», над которой наряду с китайскими дизайнерами под руководством Майка Ма потрудились мастера студии Джуджаро, у нас уже успели оценить. Итальянцам в значительной степени удалось вытравить из облика автомобиля черты столь обожаемого по ту сторону Великой стены RAV4. Так что в целом получилось достаточно самобытно, чтобы не быть чьей-то копией, и вполне универсально-интернационально.

Рестайлинг лишь добавил слегка простоватому X7 элегантности и стиля.

Хромированная решетка радиатора и оконные молдинги смотрятся богато и не вычурно, противотуманные фары расположились в куда более логичных нишах вместо прежних резких бумерангов. А крупные рубиновые фонари со встроенными светодиодами логично заполнили матовую пластиковую пустоту в задних стойках. На десерт — 17-дюймовые диски нового рисунка.

За столь точечными, но при этом, безусловно, позитивными изменениями во внеш-



ности нетрудно угадать руку мастера. Чью именно? Так ведь в 2012-м, как раз когда «Эмгранд-Х7» появился в продаже, место китайца Ма занял англичанин Питер Хорбери, шеф-дизайнер только что купленной «Вольво». Думаете, мэтр продешевил? Вряд ли, ведь теперь в его распоряжении студии в Гетеборге, Шанхае, Барселоне и Лос-Анджелесе, людские и финансовые резервы группы, выпускающей под миллион автомобилей в год. В конце концов, как заметил в 1962 году Дэн Сяопин: «Не важно, какого цвета кошка – черного либо желтого, хороша та кошка, которая ловит мышей».

### «ТРИ ГОДА УПОРНОГО ТРУДА...»

За эти явно оппортунистические слова великий вождь Мао, пообещавший своему народу десять тысяч лет счастья после трех лет упорного труда, отправил соратника Дэна рабочим на тракторный завод. С этого, между прочим, в Китае началась Культурная революция. Однако же не будем о грустном – главное для нас в данном случае, что упорно трудиться китайцы умеют.



**ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ**  
уж слишком разноцветно-дешевая

**ЗА ОБОЗНАЧЕНИЕМ JLD-4G24**  
скрывается двигатель «Мицубиси-Сириус-4G69», который с 2003 года устанавливали на «Грандисы», «Лансеры», «Аутлендеры». В 2009-м он появился на «Хавале-Н5», с 2012-го прописался под капотами «Джили»



Убедиться в этом можно хотя бы в салоне «Эмгранда Х7».

Еще несколько лет назад китайские интерьеры представляли собой жалкое зрелище – дешевый светло-серый пластик, бежевый плюш обивки, разноцветные гирлянды на передней панели, полное отсутствие вкуса в отделке и какой бы то ни было эргономики, а также, разумеется, одуряющий запах новой пластмассы. В Х7 все не так!

Самое первое впечатление – очень приятно: черный пластик торпедо, пусть и жесткий, отнюдь не выглядит дешевым, удачная имитация анодированного алюминия получилась достойной, приятная на ощупь кожа сидений прострочена красным. Любопытное решение – пластиковая сеточка в нижнем секторе руля, да и сама «баранка» с приливами в местах хвата хороша. Как и селектор «автомата» – и в руку ложится хорошо, и вполне гармонирует с остальной отделкой. Короче говоря, специалисты по интерьеру потрудились на славу – разве что самую малость перебрали с блестяшками на центральной консоли.



**НЕ СЛИШКОМ УДОБНО**  
сделана ручка двери: чтобы воспользоваться стеклоподъемниками или центральным замком, нужно неестественно изгибать кисть

НА БРУСЧАТКЕ ТРАМВАЙНЫХ ПУТЕЙ И РАЗБИТОМ АСФАЛЬТЕ МАШИНА ВЕДЕТ СЕБЯ ЕСЛИ И НЕ ОБРАЗЦОВО, ТО ОЧЕНЬ ПРИЛИЧНО



Однако еще больше удивляет этот салон неожиданным простором и продуманностью использования полезного пространства. Помимо глубокого, хотя и довольно узкого перчаточного ящика в подлокотнике между передними креслами имеется вместительный бокс. В дверных карманах помещается литровая бутылка. А с рестайлингом, изменившим к лучшему дефлекторы вентиляции и панель управления климатической системой, увеличились в размерах подстаканники и ниши для мелочевки. Но куда важнее, что даже при моем росте в 185 см расстояние от макушки до потолка составило аж 10 см – и это в самом верхнем положении подушки водительского кресла. А когда я уселся на диван «сам за собой», то перед коленями обнаружил 10-12 см и столько же над головой. Настоящие апартаменты!

Секрет подобной роскоши кроется в конструкции дивана. Он не только разделен в пропорции 60:40, но и сделан сдвижным: любая из двух его частей или обе они вместе могут двигаться вперед-назад на 170 мм.

### «РАБОТАЮЩИЙ ДУРАК ПОЛЕЗНЕЕ ОТДЫХАЮЩЕГО МУДРЕЦА»

Однако же не буду кривить душой – все эти полезные и приятные качества «Эмгранда-Х7» я обнаружил не вдруг. А сначала мне не терпелось узнать, каков он на ходу. И, как уже говорилось выше, китайский кроссовер показал недюжинную прыть. Вот только живчиком «Джили» остается до 40 км/ч, а дальше заметно снижает. Понадобилось несколько дней, чтобы приоритетными обнаружил 10-12 см и столько же над головой. Настоящие апартаменты!

в пол – все равно ничего путного не дождетесь. Лучше прислушаться к совету китайского мудреца Хун Цзычена: «Прежде чем расстелить цветы и посадить бамбук, любоваться журавлями и наблюдать за рыбами, сначала обрети в себе покой». Вот и нажимать на газ нужно ласково, нежно, и тогда барышня становится послушной, вполне себе терпимо разгоняясь и на 60, и на 100 км/ч. Отчего так?

**КЛЮЧ ЗАЖИГАНИЯ**  
«Джили» как две капли воды похож на «Фольксвагеновский»

**ОБА ВОДИТЕЛЬСКИХ ПОДЛОКОТНИКА**  
низко расположены, а центральный – еще и далековато от локтя

**БОКС В ПОДЛОКОТНИКЕ**  
не такой уж маленький: 13 см глубиной, 14 шириной и 13 длиной





#### НА РАЗНЫХ РЫНКАХ

кроссовер известен под самыми различными именами – Global Hawk GX718, Englon SX7 и Gleagle GX7, но в России продается под названием «Эмгранд-Х7»

Все дело в силовом агрегате.

У X7 после рестайлинга не два, а три мотора, но «автомат» по-прежнему положен только старшему из них – 2,4-литровой «четверке». При относительно большом рабочем объеме мощность мотора невелика, а для России еще снижена – со 160-172 до 148 сил. Но крутящий момент остался внушительным и благодаря системе изменения фаз газораспределения даже на малых и средних оборотах вызывает уважение. Увы, коробку передач жить с этим двигателем в полном согласии так и не научили, что особенно хорошо заметно в пробках: переключаясь с первой на вторую, 6-ступенчатый «автомат» нервно дергается, вызывая раздражение пассажиров и опасения водителя за здоровье трансмиссии. Разработали гидромеханический «автомат»,

оснащенный даже ручным режимом, специалисты австралийской фирмы DSI. Вот только китайским инженерам не хватило опыта доводки силового агрегата, оттого и получился X7-2,4AT излишне нервным.

Зато меня он сразу порадовал на редкость приятным тембром – бархатистый баритон бензинового мотора даже несколько напоминает голос дизеля – и похвальной тишиной в салоне. Чтобы убедиться, насколько серьезно подошли создатели машины к борьбе с шумом, стоит открыть капот – переборка моторного отсека укутана внушительным слоем звукоизоляции. Неплохо настроена и подвеска. Возможно, кому-то она покажется жестковатой, но в валкости кроссовер уж точно не обвинишь, а на брусчатке трамвайных путей и разбитом асфальте машина ведет себя

если и не образцово, то очень прилично. Отсюда делаем несложный вывод: нервический характер «автоматического» X7 китайцы рано или поздно исправят. Ведь, перефразируя на русский лад китайскую поговорку о ленивом мудреце, можно сказать, что не ошибается только тот, кто ничего не делает.

#### «ХОРОШЕЕ НЕ БЫВАЕТ ДЕШЕВЫМ, ДЕШЕВОЕ – ХОРОШИМ»

Конечно, не нужно думать, что недостатков у X7 больше и нет. Минусов хватает как общих, типа низковатой для людей выше среднего роста задней двери в открытом положении, так и типично китайских. Дисплей бортового компьютера мал, а графика его устарела. Мультиязычный тачскрин мульт-



#### ПОД ПОЛОМ БАГАЖНИКА

расположен толковый и вместительный органайзер. Вот только погрузочная высота велика – 775 мм

ЕСЛИ ОТОДВИНУТЬ ЗАДНИЙ РЯД СИДЕНИЙ до упора вперед, да еще установить их регулируемые по углу наклона спинки более отвесно, объем трюма составит недюжинные 580 литров

#### ПОЛНОРАЗМЕРНОЕ

запасное колесо закреплено под днищем – оно будет всегда грязным. Зато не уменьшает объема багажника





## ТЕХНИКА

GEELY EMGRAND X7 2,4AT (1,8MT)

### ДВИГАТЕЛЬ

Тип	4-цилиндровый рядный бензиновый
Расположение	спереди поперечно
Рабочий объем, см³	2378 (1808)
Число клапанов	16
Мощность, л.с. при об./мин.	148/5400 (125/6000)
Крутящий момент, Нм при об./мин.	220/4100 (165/3900)

### ТРАНСМИССИЯ И ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Привод	на передние колеса
Коробка передач	6-ступенчатая автомат (5-ступенчатая механика)
Подвеска	независимая, пружинная
Спереди	на стойках «МакФерсон»
Сзади	многорычажная
Шины	225/65 R17 (225/60R17)

### РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Тип	реечное с гидроусилителем
-----	---------------------------

### РАЗМЕРЫ/ВЕС

Д/Ш/В, мм	4541/1833/1700
Колесная база, мм	2661
Дорожный просвет, мм	171
Объем багажника (5/2 места), л	580/1200
Снаряженная масса, кг	1665 (1560)

### ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Скорость, км/ч	170 (160)
Разгон 0-100 км/ч, с	12 (16)

### РАСХОД ТОПЛИВА

Город/шоссе, л/100 км	14,7/8,7 (10,8/6,6)
Емкость бака, л	60
Тип топлива	АИ-95

### БАЗОВОЕ ОСНАЩЕНИЕ

2 подушки безопасности, крепления ISOFIX, сигнализация, иммобилайзер, противотуманные фары, обогрев передних сидений, передний центральный подлокотник, складная (40:60) спинка дивана с раздельной регулировкой в 4 направлениях и центральным подлокотником, аудиосистема с 2 динамиками, бортовой компьютер, кондиционер, центральный замок с ДУ, регулируемый по углу наклона руль с усилителем и кнопками ДУ «музыкой», розетка 12 В, подсветка замка зажигания, карманы в спинках передних сидений, очечник, электропривод и обогрев зеркал, серебристые рейлинги на крыше, полноразмерное запасное колесо на стальном диске, «детский замок», ABS, ESP, система помощи при движении под уклон, дневные ходовые огни.

### БЮДЖЕТ

Дилерская сеть компании представлена в 58 российских городах и насчитывает 71 автосалон и 85 сервисных станций. Модель Emgrand X7 имеет гарантию производителя 5 лет или 100 000 км пробега. Машина в базовом оснащении «Стандарт» с 1,8-литровым мотором и 5-ступенчатой МКПП стоит 792 000 рублей. «Комфорт» на 27 000 дороже и богаче на парктроник, дополнительные 4 динамика, тонировку и диски из легкого сплава. Двухлитровый двигатель мощностью 140 л.с. стоит еще 25 000 руб.; за самую богатую комплектацию «Люкс» придется доплатить еще 51 000, но АКП ей не положена. «Автомат» сочетается только с 2,4-литровым мотором – в исполнении «Люкс» такая машина обойдется в 944 000 руб.

### КОНКУРЕНТЫ



**Chery Tiggo 5 2,0CVT**  
Разгон 0-100 км/ч, с – 7,1  
Скорость, км/ч – 165  
Цена от 999 900 руб.

**Renault Duster 2,0AT 4WD**  
Разгон 0-100 км/ч, с – 11,5  
Скорость, км/ч – 174  
Цена от 920 990 руб.



### ПРОСТОРНЫЙ ДИВАН

с широкими возможностями трансформации – один из главных плюсов китайского кроссовера

# ЭТА МОДЕЛЬ СТАЛА ЛУЧШИМ КИТАЙСКИМ АВТО, НА КОТОРОМ Я ЕЗДИЛ, СУМЕВ ПОКОЛЕБАТЬ МОЕ НЕДОВЕРИЕ К МАШИНАМ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ

тимедийки бликует на солнце, а алгоритм ее управления излишне сложен. Кулиса селектора АКП сама слегка ходит при переключениях, а об острую пластмасску на открытой крышке бокса в подлокотнике можно оцарапать локоть. В салоне предусмотрены целых два USB-разъема, но оба болтаются на проводочках в перчаточном ящике. У топовой версии с 2,4-литровым мотором и «автоматом» нет климат-контроля – только кондиционер. Мало того, после пуска всегда работает внутренняя вентиляция и отключен автоматический режим. Регулировка руля по углу наклона уж больно куцая, а по длине ее нет вообще. Абсолютно нелогичный пульт дистанционного управления «музыкой» на руле: плюс регулировки расположен снизу, а минус – сверху, да и изменяется громкость с против-

ным пиканьем. А еще раздражает шумный мотор заднего стеклоочистителя...

Из самого этого перечисления вы, я думаю, уже уяснили, что практически все недостатки «Эмгранда-Х7» показывают его отставание не столько от земляков-кроссоверов, сколько от лидеров бюджетной и даже средне-бюджетной категории. По правде говоря, эта модель стала лучшим китайским автомобилем, на котором я ездил. Первой, сумевшей поколебать мой глубоко укоренившийся скепсис по отношению к машинам из Поднебесной. Теперь я с гораздо большим почтением отношусь к китайским поговоркам – к таким, к примеру, как «человек, который смог сдвинуть гору, начинал с того, что перетаскивал с места на место мелкие камешки». По большому же счету, минус у «Джили» один-единственный – отсутствие полного привода. Между тем по цене у китайской машины, которую собирают в белорусском Борисове, нет преимущества перед «Дастером».

Да, и вот еще – пресловутого фенольного запаха в салоне Х7 нет и в помине. Правда, под водительским сиденьем обнаружилась коробочка с ароматизатором... Однако тут не лишне будет вспомнить еще одну китайскую поговорку: «Всегда смотри на вещи со светлой стороны, а если таковых нет – натирай темные, пока не заблестят».

