

Новая успешная марка

Haval – суббренд компании Great Wall Motor, хорошо известной во многих странах мира, в том числе и в России. Под брендом Haval выпускаются исключительно кроссоверы и внедорожники, рассчитанные на искушенного и обеспеченного покупателя. Россия – первый рынок, на который суббренд вывели после Китая. Сейчас Хавейлы продаются в более чем 40 странах мира. Объем продаж в 2017 году – почти 852 тысячи автомобилей. Для марки, которой всего пять лет, это очень много.



На правах рекламы

На правах рекламы

ХОД НА H9

Представители Haval признают только одно произношение бренда – «Хавейл». Это созвучно с английским have it all, то есть «иметь всё». Флагман марки, внедорожник Haval H9, оправдывает такую концепцию.

В нем и правда есть все, что только может пожелать любитель внедорожников: просторный салон на 7 мест, огромный набор всевозможного оборудования, рама, неразрезной задний мост. До прошлого года не хватало одного – двигателя на тяжелом топливе. Но автомобиль пережил рестайлинг и получил отличный дизельный мотор. Осталось только дождаться его российского производства (в 2019 году), чтобы цена стала еще дружелюбнее.

Haval H9 способен узнавать конденсат или иней на лобовом стекле и автоматически включать обдув на стекло. Чтобы заправить Haval H9, его двигатель придется заглушить – иначе лючок не откроется. Автомобиль предупредит, если ключ выпадет из кармана под сиденье. Не тронется с места, пока водитель не пристегнется. Конечно, можно попытаться обмануть машину, сунув язычок ремня в замок, сам ремень за спину или за спинку. Но в H9 кажется, что автомобиль способен распознать и такую хитрость. Он вообще умеет удивлять.



Статика

Haval H9 можно полностью исследовать со штангенциркулем, толщиномером и прочими приборами. Зазоры окажутся идеально ровными, а лакокрасочное покрытие – равномерным. Сталь кузова – достаточно толстой, а антикоррозионная защита – добротной. Внешние кузовные панели (кроме крыши) оцинкованы. Что же касается стиля – этот автомобиль выглядит как минимум не хуже одноклассников. Он пропорционален, солиден и дорог на вид.

Двери открываются и закрываются с приятным усилием и звуком. А внутри – кожа и дерево, как в дорогих кабинетах, а заодно концертный зал от аудиосистемы Infinity с 10 динамиками. И превосходная шумоизоляция. В единственной комплектации Elite есть, разумеется, система бесключевого доступа и пуска двигателя кнопкой. С рестайлингом в конце прошлого года появилась и система «старт-стоп» (отключаемая). В списке прочих функций рестайлинговой машины есть и LCA – система контроля полосы,

и СТА – предупреждение о помехах в поперечном направлении при движении задним ходом.

После этого не удивляют ни биксеноновые фары с функцией адаптивного освещения, ни лазерная проекция логотипов на землю, ни многовариантная ambientная (атмосферная) подсветка салона. Ни – тем более – отсутствие посторонних запахов в салоне, чем грешили первые китайские машины.

Сиденья – с перфорацией (продолжаем удивляться!), климат-контроль – трехзонный, руль – с обогревом, в потолке – огромный люк. Передние кресла – с электроприводом (водительское – еще и с памятью положений), задние сдвигаются и у них меняется наклон спинок. А дополнительные «раскладушки» – это вполне приличные сиденья, на них можно осилить, не вставая, сотни километров.

И даже в огромном багажнике заметно внимание к мелочам. Например, его дверь можно зафиксировать в любом положении, чтобы она не закрылась от ветра. На задней стенке размещены органайзеры для знака аварийной остановки и инструмента. Есть и розетка на 220 вольт: мало ли какой прибор захочется подключить семье, отправившейся в путешествие.



На правах рекламы

НЕПРИХОТЛИВЫЙ «ПРОХОДИМЕЦ» Александр, Нижний Новгород

– Не все обращают внимание, но китайских машин становится все больше, и не только на дорогах. Они уже давно и успешно эксплуатируются даже джиперами, на вполне серьезном бездорожье – после определенной подготовки к оффроуду. Конечно, H9 немного из другой оперы, его жаль загонять в болото, но и он способен привезти на место рыбалки или охоты – тем более сейчас, когда появилась блокировка заднего дифференциала. Огромный плюс машины – просторность: можно



погрузить лодку, мотор, палатку, да еще и место останется. Пару раз я спал прямо в машине. Мой пробег пока небольшой, меньше 20 тысяч. Но я встречался с человеком, который купил один из первых H9 в России, за три с лишним года он наездил уже почти 100 тысяч, так вот помимо регламентного сервисного обслуживания (замены масла и фильтров) не делал ровным счетом ничего. Самые непримиримые критики китайских автомобилей их совсем не знают.

ДИНАМИКА И ТИШИНА Руслан, Таганрог

– Как и большинство владельцев Haval H9, я никогда не думал, что куплю «китайца». До этого были самые разные машины. Предпоследняя – Audi Q7. Присматривался к Infiniti QX. Но посмотрел тест H9 на Youtube – и заинтересовался автомобилем. Поехал на тест-драйв бензиновой версии, прокатился по грунтовке и по асфальту в режиме «газ в пол», и машина меня просто покорила. Так что сейчас езжу на дизельном Haval H9. Езжу жестко, наездил 30 тысяч, практически никаких нареканий нет. Да, я сравнивал H9 с японским конкурентом, который считается главным прообразом и конкурентом. Единственное, в чем «японец» лучше, – работа подвески на асфальте. Во всем остальном преимущество за «китайцем». Он и динамичнее, и тише, и прекрасно оснащен. Если брать «японца» в такой же комплектации, он ока-



жется дороже на миллион. Кроме того, у H9 удивительно дешевая страховка. И он все время в центре внимания – никакая другая машина, даже премиального бренда, не вызывает у окружающих такого интереса.

ГЛАВНОЕ – ПРОСТОР Анатолий, Московская область

– Навязанное окружающими убеждение, что все китайские машины плохо собраны из некачественных деталей, исчезло, когда три года назад я взял на тест-драйв Haval H9. Впечатления были отличными. И меня это не удивляет, ведь многое из того, что нас окружает, сделано в Китае и служит годами. Возможность купить машину по-



явилась не сразу. Естественно, за это время я смотрел и другие автомобили, но сравнивал с H9 и понимал, что все это не то. Приобрел H9 только в начале года, зато с обновленной внешностью, новым щитком приборов и новым селектором автомата, 8-ступенчатый автоматом и дизелем.

Пока автомобиль, можно сказать, на обкатке. Стараюсь ездить аккуратно, до 2500 оборотов. И это доставляет удовольствие на таком автомобиле – он как будто не едет, а плывет. Меня очень радуют и внешний вид, и комфорт в салоне, особенно «музыка». Хорошее звучание аудиосистемы было одним из важных критериев при покупке. А важнейшим – просторность: у меня трое детей.

ПАРОВОЗНАЯ ТЯГА Егор, Санкт-Петербург

– Это мой второй Haval H9. Так что могу уверенно сказать: по соотношению цены и качества это лучшее предложение на рынке в своем классе. До дизеля я полгода ездил на бензиновой версии и сменил машину в первую очередь ради экономии топлива. Если сравнивать напрямую по всем параметрам, заезжать на заправки я действительно стал реже, что очень удобно, особенно в дальней дороге. Средний расход у меня равен 10,4 литра. На холостых оборотах шум от дизельного двигателя больше, но на скорости акустический комфорт даже выше, так как дизель работает на пониженных



оборотах. Вибронагруженность практически не изменилась. Динамика стала чуть похуже, но зато у машины просто паровозная тяга! И даже урчание дизеля мне очень нравится. По-моему, даже отклики на руль у дизельной версии не такие резкие. Что хотелось бы улучшить? Для быстрого обогрева салона зимой планирую поставить автономный отопитель и автопуск. В остальном все отлично.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ПОРТРЕТ: УДИВИТЕЛЬНАЯ ЖИВУЧЕСТЬ

Опрос владельцев Haval H9 показал, что покупатели очень довольны автомобилем.

Naval H9

Движение

Все эти детали комфорта прекрасны, но второстепенны, главное – как машина едет. Благодаря прекрасной шумоизоляции в салоне тихо на любой скорости. Подвеска легко глотает большие ямы и передает в салон только короткие асфальтовые волны. При этом автомобиль не такой валкий, как от него ждешь.

С рестайлингом на смену 6-ступенчатому автомату ZF пришел новый, 8-ступенчатый автомат той же марки, выдерживающий до 700 Н·м крутящего момента. Бензиновый мотор форсировали с 218 до 245 л.с., максимальный крутящий момент повысили до 350 Н·м.

Главное новшество – дизельный двигатель с двойным турбонагнетателем BorgWarner R2S. Он входит в топ-10 лучших моторов китайской разработки и даже получил титул «Сердце Китая». Развивает 190 л.с. и крутящий момент 420 Н·м в диапазоне от 1400 до 2400 оборотов в минуту. Недостатка мощности и динамики с ним не чувствуется. И связка двигателя с коробкой передач – просто отличная.

Naval оснащается системой интеллектуального полного привода с 6 режимами движения, у него неразрезной задний мост с блокировкой межколесного дифференциала Eaton, хорошая геометрическая проходимость и огромный ход подвески. Но использовать этот арсенал в городе не получится.

Naval оснащается системой интеллектуального полного привода с 6 режимами движения, у него неразрезной задний мост с блокировкой межколесного дифференциала Eaton, хорошая геометрическая проходимость и огромный ход подвески. Но использовать этот арсенал в городе не получится.

Naval H9

Тип двигателя

бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом с двойной системой изменения фаз газораспределения (VVT) | дизельный с системой подачи топлива Common Rail, двухпоточным турбонаддувом и интеркулером

Количество мест 7

Длина/ширина/высота/колесная база
4856/1926/1900/2800 мм

Рабочий объем двигателя
1967 см³ | 1996 см³

Максимальная мощность

245 л.с./180 кВт при 5500 об/мин | 190 л.с./140 кВт при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент
350 Н·м при 1800–4500 об/мин | 420 Н·м при 1400–2400 об/мин

Коробка передач 8AT

Привод полный, с системой адаптации к дорожным условиям (6 режимов)

Тормоза передние/задние | дисковые, вентилируемые/дисковые

Подвеска передняя/задняя

независимая, двухрычажная/зависимая, многорычажная

Конструкция кузова рамная

Объем багажного отделения 112–1457 л

Объем топливного бака 80 л

Тип топлива

АИ-95 | Дизель EN590

Дорожный просвет 206 мм



На правах рекламы

NAVAL H9 МОЖНО ИССЛЕДОВАТЬ ХОТЬ С МИКРОСКОПОМ, ПЫТАЯСЬ ОБНАРУЖИТЬ НЕДОСТАТКИ СБОРКИ. ЭТА ЗАТЕЯ ОБРЕЧЕНА НА ПРОВАЛ: МАШИНА СДЕЛАНА ХОРОШО. ДА И ЕДЕТ НЕПЛОХО...

Проверка на полигоне

Мы отправились на автополигон в Дмитров, чтобы подвергнуть Haval H9 ряду испытаний и убедиться, есть ли у него помимо впечатляющих экстерьера и интерьера другие достоинства. Убедились!

Испытание 1. Уклон

Преодоление 40-градусного уклона. Даже на своих двоих подняться по такому – задача непростая. Недаром рядом предусмотрена лестенка.

Первый подъем водитель выполнил, включив режим 4L. На середине уклона фотограф дал команду остановиться, чтобы вышел эффектный кадр. Система автоматического удержания Auto Hold не дала H9 откатиться, и затем он вновь легко пошел в гору.

На спуске водитель задействовал режим помощи при спуске. А при многократном повторении подъемов мы уже не использовали специальных режимов трансмиссии, оставив селектор в положении Auto и полагаясь на систему помощи при подъеме и тяговитый дизель. Haval H9 играючи проделывал упражнение раз за разом.

Без опаски штурмовать подъемы и спуски нам позволяют еще и неплохие параметры геометрической проходимости Haval H9. Угол въезда – 28°, съезда – 23°, угол рампы – те же 23°. Дорожный просвет – 206 мм. Агрегаты защищены снизу металлическими и пластиковыми кожухами.

Согласно заводским техническим характеристикам, Haval H9 способен брать броды глубиной до 700 миллиметров. Что же касается менее глубоких водных преград, перед ними можно даже не притормаживать.

Испытание 2. Булыжник

Основательно покатались по замощенной булыжником дороге, еще раз убедившись во всеядности подвески. Ездили быстро и долго. Новых шумов в салоне не появилось. Еще раз захотелось отметить отличную шумоизоляцию и высокое качество сборки.

Испытание 3. Змейка

Из-за неожиданно острого для рамного внедорожника руля нам захотелось покатасть змейку – проверить, насколько адекватны реакции. Большие габариты автомобиля делали свое дело, и на первых проходах водитель ошибался, сбивая конусы, но затем темп выполнения упражнения стал расти – и вот уже Haval проезжает змейку со скоростью, больше подходящей для автомобиля среднего класса, чем для полноразмерного внедорожника.

На правах рекламы



Итоги испытаний

Большой, отлично оснащенный автомобиль радует на асфальте и не пасует на бездорожье. Обещают, что скоро Хавейлы начнет производить большой завод в Тульской области, причем по полному циклу. Локализация должна сделать их доступнее (если не помешают внешние экономические факторы). И если вы задумываетесь о приобретении большого рамного внедорожника в обозримом будущем, познакомьтесь с Haval H9. Он и вас удивит, как удивил многих своих покупателей.

