



## Geely Atlas: китайские сказки по дороге в Жодино

Действительно ли теперь можно смотреть на машины из Китая без подозрения, причем тут мобильные телефоны, и зачем китайцам нужен шведский Volvo – все это корреспондент «Газеты.Ru» узнал, посетив предприятия китайской компании Geely в Шанхае и Нинбо, и удивился.

Китай, о высокочтимый мой учитель, находится на самом краю земного диска и отделен от этого края неизведанными пустынями и большой каменной стеной. Китай – очень богатая страна, и богата она товарами разного качества, которые неустанно, день и ночь, поступают на полки супермаркетов по всему свету. А еще там очень много людей и, вроде как, коммунизм с небоскребами. По крайней мере, ходят такие слухи.

Еще недавно Geely была как все другие китайские производители – тысячами штамповала машины эконом-класса с сомнительной внешностью. А потом что-то пошло не так – в компанию начали массово приглашать иностранцев, а сам холдинг приступил к закупкам технологий. Таким же путем пошли и другие передовики китайского автопрома, но поступь и размах Geely действительно впечатляют.

**За несколько лет компания успела приобрести шведский концерн Volvo Cars, малайзийский Proton, британский Lotus, компанию по производству лондонских такси и несколько техно-стартапов, один из которых занимается созданием летающего автомобиля.**

В прошлом году был представлен премиум-бренд Lynk&Co – совместная разработка с Volvo и троянский конь для западных рынков. У Geely есть рабочие электромобили, есть коммерческое подразделение и центр исследований, где агрегаты и машины в камуфляже сутками мучают на импортных стендах.



Geely Atlas  
и осенний Шанхай

**Шеф-дизайнер бренда, британец Гай Бергойн, сравнивает модельный ряд Geely прошлых лет со зверинцем – мол, это вот медведь, это собака, а это лемур, то есть животные разных видов.**

**Нынешняя же линейка по замыслу дизайнеров – представители одного вида, а конкретно – кошки.**

Например, новый паркетник Atlas – гепард. Во время презентации был намек и на конкурентов, которые берут и растягивают одну кошку, делая ее длиннее или выше. И здесь начинает приходить понимание, что холдинг идет в бой с Volkswagen, GM и другими убекорпорациями, а не коллегами по китайскому цеху.

Позже это подтвердилось в беседе с президентом Geely Holding Group. Господин Ань Цуйхуэй рассказал корреспонденту «Газеты.Ru», что цель покупки тех же Proton и Lotus – создание глобального модельного ряда, холдинг хочет иметь по бренду в каждом сегменте. На локальном рынке компания уже стала четвертой по объему продаж, в России же пока Geely, как, впрочем, и все китайцы, стоит на очень далеких позициях, но об этом позже.

Если американские, европейские и японские фирмы строят свои империи десятилетиями, то китайцы пришли в автопром почти вчера. И конкретно Geely за 20 лет из компании по производству мопедов успела стать глобальной корпорацией, ну или хотя бы почти. Неспроста дизайн-центр находится в Шанхае, где за несколько десятков лет на месте рисовых полей на берегу реки Хуанпу появился поросший небоскребами мегаполис.

У Geely пока нет сложившихся традиций, нет философии марки, но появились все признаки настоящего автопроизводителя, и даже слоган таинственного содержания: Happy Life Geely Drive (можно перевести как «Счастливая жизнь за рулем «Джили», хотя в российском офисе пока еще думают над локализацией).

Geely Atlas (привет VW и его Atlas, который теперь выйдет у нас как Teramont) – одна из машин Geely следующего поколения, с новым позиционированием. Дизайном занималась международная команда специалистов, и работали они, если честно, не зря.

Где заимствования и метод тотального копирования, к которому мы так привыкли? Да, с кормы Atlas смахивает на линейку Ford, а передние фары и фронтальная часть в целом – на Subaru Forester или даже Jeep Grand Cherokee.

**Но все это теперь – детали, когда трудно отличить схожесть от тренда. Главное, что у машины теперь есть свое лицо – не лицо того гепарда из промо-материалов, конечно, но свое собственное.**

Слишком консервативное, возможно, даже чуть пресноватое, но явно не хуже других – по крайней мере других марок из Азии.

В целом модель выглядит органично и свежо. Но подкупает Atlas не столько внешностью, сколько скачком в качестве исполнения. У него продуманный салон, понятная эргономика, нет странных надписей и значков.

Кстати, о значках – дизайнеры поработали над логотипом, и сделали его чуть менее похожим на кадиллачий. Он до сих пор выглядит несколько сложноватым, как и решетка радиатора с дополнительными овалами, но это скорее дань потребителю, который хочет чуть побольше роскоши за свои хрустящие денежки.

**В любом случае – автомобиль не выглядит китайским в плохом смысле этого слова, в нем вообще трудно найти что-то китайское. И его создатели не лукавят, когда говорят о глобальном дизайне и новом подходе.**



На фото:  
Экстерьер кроссовера Geely Atlas

В целом модель выглядит органично и свежо. Но подкупает Atlas не столько внешностью, сколько скачком в качестве исполнения. У него продуманный салон, понятная эргономика, нет странных надписей и значков.

Кстати, о значках – дизайнеры поработали над логотипом, и сделали его чуть менее похожим на кадиллачий. Он до сих пор выглядит несколько сложноватым, как и решетка радиатора с дополнительными овалами, но это скорее дань потребителю, который хочет чуть побольше роскоши за свои хрустящие денежки.

**В любом случае - автомобиль не выглядит китайским в плохом смысле этого слова, в нем вообще трудно найти что-то китайское. И его создатели не лукавят, когда говорят о глобальном дизайне и новом подходе.**

И тут пришла пора сравнить машину с мобильным телефоном. Пять лет назад, когда автор материала купил свой первый китайский смартфон, он был демонически ужасен: хлипкий пластиковый корпус, три разных названия на коробке, самой трубке и в меню, постепенная потеря функций и медленное угасание в ящике стола.

А зачем покупал, спрашивается? Ответ простой: многократный выигрыш в цене, даже по сравнению с корейцами. Теперь же IT-журналисты уже начинают потихоньку сравнивать флагманы Xiaomi, Meizu и Huawei с продуктами Apple, а вокруг самих устройств, неожиданно ставших качественными и модными, создаются локальные культы. И можно в прямом эфире наблюдать, как аналогичный переворот происходит в автомобильном мире.



На фото:  
Интерьер кроссовера Geely Atlas



На фото:  
Интерьер кроссовера Geely Atlas

**Впрочем, устройство автомобиля все-таки чуть сложнее смартфона, и здесь, конечно, таких чудес не бывает – китайскому автопрому в целом пока все еще далеко до того же корейского.**

Ведь красивый дизайн и добротный салон это еще далеко не все – проблемы с безопасностью у машин из Китая хорошо известны – многие из-за этого просто не могут продаваться в Европе. С надежностью тоже вопрос – технологический скачок вовсе не гарантирует, что машина не будет «сыпаться» через какой-то промежуток времени.

На рынки СНГ придет Atlas белорусской сборки: в середине ноября в Жодино торжественно открылся завод «БелДжи». Его посетил президент Александр Лукашенко, рассказал об исполнившейся мечте, и без лишней скромности назвал китайский кроссовер отечественным.

Как бы то ни было, мощность завода рассчитана скорее на российский рынок. Россиян ждут два мотора – рядные бензиновые четверки объемом 2.0 и 2.4 литра. Младшая версия – на механике и с передним приводом, старшая – с шестиступенчатым автоматом и возможностью выбрать полный привод. Первый двигатель выдает 139 л.с. (при 5600 об/мин), второй – 149 л.с. (при 5300 об/мин). Расход топлива в смешанном цикле – 8,5 л/100 км у базовой версии, старшие братья едят побольше: 9,5 л/100 км и 11,5 л/100 км у переднеприводной и полноприводной машин.

На рынки СНГ придет Atlas белорусской сборки: в середине ноября в Жодино торжественно открылся завод «БелДжи». Его посетил президент Александр Лукашенко, рассказал об исполнившейся мечте, и без лишней скромности назвал китайский кроссовер отечественным.

Как бы то ни было, мощность завода рассчитана скорее на российский рынок. Россиян ждут два мотора – рядные бензиновые четверки объемом 2.0 и 2.4 литра. Младшая версия – на механике и с передним приводом, старшая – с шестиступенчатым автоматом и возможностью выбрать полный привод. Первый двигатель выдает 139 л.с. (при 5600 об/мин), второй – 149 л.с. (при 5300 об/мин). Расход топлива в смешанном цикле – 8,5 л/100 км у базовой версии, старшие братья едят побольше: 9,5 л/100 км и 11,5 л/100 км у переднеприводной и полноприводной машин.

**Увы, протестировать Atlas удалось лишь на небольшом отрезке прямого шоссе в провинции Чжэцзян под строгим надзором китайских товарищей. И даже за 10 минут стало ясно, что в Geely не зря гордятся своим инженерным центром.**

Просторный салон без явных огрехов сборки, всякие модные функции и опции, отсутствие подозрительных шумов и запахов. Может, чуть шумновато, но тут стоит делать скидку на класс, это же пока не Mercedes-Benz.

С турбированным двигателем объемом 1,8 литра (в России таких пока не будет, как и дизеля) кроссовер разгоняется до 100 км/ч секунд за 13. В эко-режиме чуть медленнее, в спортивном - чуть быстрее, замеры телефоном дали примерно одинаковые результаты во всех трех случаях.

Управляемость - без нареканий для в меру крупной (4519 Ч 1831 Ч 1694 мм) машины, дорожного просвета в 190 мм должно хватить для поездки на дачу. Передние сиденья не вызывают вопросов, сзади будет удобнее двоим, багажник стандартный - чуть меньше 400 литров. Что еще нужно владельцу кроссовера?

Низкая цена. Это то, что потребитель ожидает от китайской машины, и чего вряд ли можно ждать в случае Geely Atlas. Стоимость обещают объявить до конца года, но даже рамки пока не очень ясны.

**Автомобиль либо войдет в ряд бюджетников вроде Renault Duster и Hyundai Creta, либо приблизится к Volkswagen Tiguan и Ford Kuga.**

В разговоре с журналистами президент Ань Цуйхуэй признал, что холдинг пока не собирается «захватывать» российский рынок, но хочет пока подготовить потребителя к новому понимаю бренда. Современного, глобального и технологичного, а такие вещи за три юаня не купишь.

И неспроста в конкурентах в компании видят не Lada и китайских коллег, а западные марки. Российского покупателя надо не только научить ставить правильное ударение на последний слог в названии («ДжилИ»), но и дать понять, что там умеют делать машины: со своим дизайном, технологиями Volvo и контролем качества.

Получится ли у китайцев, и так ли все благостно, как они говорят, на самом деле покажет только время.

