

# NAVAL H2 ЗАМАНИВАЕТ В ПРЕМИАЛЬНУЮ ЛОВУШКУ

КИТАЙСКИЙ СУБКОМПАКТ ПРИВЛЕКАЕТ ДЕВУШЕК ВОСТОЧНОЙ ХАРИЗМОЙ И УДЕРЖИВАЕТ КОМФОРТНЫМИ РЕШЕНИЯМИ, ХАРАКТЕРНЫМИ ДЛЯ БОЛЕЕ КРУПНЫХ И ДОРОГИХ МАШИН



**К**россовер H2 – «младшая» модель премиального бренда Haval. Соответственно, решения, типичные для субкомпактного сегмента, дополнены здесь непривычными для китайских автомобилей приметами статусности: большим объемом мягкого отделочного пластика, «умными» электронными помощниками, добротной шумоизоляцией. Чем еще такой автомобиль может привлечь женщин? Например, безопасностью (модель оснащается активными подголовниками и шестью надувными подушками), практичностью (имеется система бесключевого доступа, автоматическое складывание зеркал, датчики света и дождя) и не в последнюю очередь – возможностью персонализировать экстерьер и интерьер. Наш эксперт Ева Моторная расставила приоритеты в том, за что Haval H2 могут полюбить автомобилистки.

## КИТАЙСКИЙ ПРЕМИУМ

Тест-пилотессе особенно нравится, что Haval H2 не теряется на фоне «одноклассников». «Здорово, что у этого китайского автомобиля узнаваемое лицо, стильное и в то же время грозное. У дилеров видела H2 с крышей контрастного оттенка, но даже в однотонном исполнении он выглядит свежо, современно и не бюджетно. Крупная хромированная решетка радиатора, 18-дюймовые легкосплавные диски, полосы диодных ходовых огней – все это радует глаз, а в топовой версии, которую мы выбрали для знакомства, имеется еще и люк с электроприводом, бесключевой доступ, автоматическое складывание зеркал, приветственная проекция логотипа на землю. Именно такими нюансами китайцы вербуют себе армию поклонниц», – считает наша тест-пилотесса.

В салоне Моторная обнаружила множество приятных мелочей и... пару досадных проколов. «Мне кажется, в сторону этого «китайца» будут смотреть любительницы внешних эффектов. Им точно понравится атмосферная подсветка,

крупные голубые цифры бортового компьютера, удобные сиденья и дверные карты, обшитые симпатичной экокожей. Приятно и то, что эргономика хорошо продумана, – руль регулируется в двух плоскостях, у водительского кресла имеется электропривод, есть регулировка поясничного упора. Или, скажем, камера заднего вида здесь дополнена системой бокового обзора: нажала клавишу на руле, и на дисплее выводится картинка в районе колес по правому борту – то, что нужно при параллельной парковке. С другой стороны, в компоновке и оформлении я увидела шероховатости. К примеру, на «приборку» выводятся данные о расходе топлива, а таких же крупных цифровых показаний спидометра не предусмотрено. А еще я предпочла бы пепельнице у основания консоли дополнительную вещевую нишу», – буд-то капризничает Ева.

В то же время, считает она, H2 отлично приспособлен для эксплуатации в городе: «Здесь широкие дверные проемы, а багажник хоть и не рекордных размеров (300 л), но способен при-



нять пару велосипедов, если сложить задний диван. Обзор облегчают крупные внешние зеркала, а клиренс в 184 мм избавляет от страха перед высокими бордюрами. Хорошо и то, что на втором ряду достаточно просторно даже для высоких пассажиров. Молодые мамы оценят штатные крепления Isofix. Придержусь же к отсутствию задних воздуховодов и функции подогрева дивана, которые имеются у некоторых конкурентов».

## АКТИВНАЯ ПОЗИЦИЯ

В городском трафике H2 показался Моторной довольно резвым, и это неудивительно. Ведь пик тяги достигается здесь раньше, чем у конкурентов, – на полке 2200–4500 об/мин. «Уверена, 1,5-литровый 150-сильный бензиновый мотор понравится женщинам, которые ждут от машины легкости на подъеме. И хотя со средних и высоких скоростей «китаец» уходит в отрыв уже не так убедительно, как со старта, главное, что он способен на рывок в городе», – делится впечатлениями Ева.

В плане формирования комплектаций H2 есть характерная черта – полный привод зарезервирован за машинами, оснащенными механической трансмиссией. Тестовый же автомобиль предлагает 6-диапазонный «автомат»

в сочетании с передним приводом. Моторной близка такая маркетинговая логика: «Мне как горожанке полноприводная трансмиссия, строго говоря, не очень-то нужна, ведь на тяжелое бездорожье я не выезжаю. Другое дело – деликатно работающий «автомат». Без него в московских пробках – никак», – признается моя напарница по тесту.

И, наконец, особо теплые слова Ева адресует H2, когда рассказывает о комфорте. «Во-первых, – говорит она, – здесь достаточно мягкая подвеска, умеющая сглаживать неровности. Крены в поворотах при этом невелики, а реакции на поворот руля быстрые. Во-вторых, очень неплоха шумоизоляция – на гул шин, шум мотора и потоков воздуха дается лишь слабый намек».

Что же касается цены, то нам хотелось бы, чтобы она была чуть ниже: за начальный переднеприводный вариант с «автоматом» просят 1 269 900 рублей. Для сравнения, Hyundai Creta с такой же агрегатной связкой можно взять за 982 900 рублей. **▲**



1 Люк с электроприводом предлагается в максимальной комплектации

2 Под фальшполом багажника размещена полноформатная запаска

3 Круиз-контроль активируется клавишами на правой спице руля

4 Сиденье водителя регулируется по восьми направлениям, включая поясничный упор

Вы можете оставить свои комментарии и пожелания для редакции

