

■ prova **su strada**



2351 cm<sup>3</sup> •  
98 kW (133 CV) •  
4 cilindri a benzina •  
CO<sub>2</sub>: n.d. •  
€ 23.751 •

GREAT WALL «HOVER SUPER LUXURY 4X4»

# Riso **amaro**

La prima auto cinese in vendita in Italia è una fuoristrada accattivante nell'aspetto, ma superata nella sostanza. Messa alla frusta, non regge il confronto con le concorrenti più evolute



**D**a oggi, volendo, potete acquistare un'automobile cinese. D'accordo, nessuno, probabilmente neppure l'importatore, s'aspetta di vedervi correre verso la concessionaria, sventolando il blocchetto degli assegni, ma la notizia merita comunque attenzione. Non foss'altro perché la Great Wall «Hover» è la prima auto cinese regolarmente in vendita nel nostro Paese.

#### BELLA PRESENZA

La «Hover» ha un aspetto interessante: assomiglia un po' a certe Toyota nel frontale (e pure nel marchio: provate a capovolgerlo), ma poi, lasciando correre lo sguardo lungo la fiancata, si scopre una linea originale, equilibrata, proporzionata. Quanto basta per

accendere la curiosità, suscitare interesse, far venire voglia di approfondire l'argomento. «Cuv» è, per i creativi della Great Wall Motors, l'acronimo di «Compact utility vehicle». Tutto è relativo, evidentemente, dal momento che la «Hover», dalle nostre parti, è tutt'altro che compatta e, anzi, assume una presenza importante, di quelle che ti fanno esclamare: «Però, che macchinone!».

L'ottimo lavoro degli stilisti, tuttavia, è stato un po' compromesso dagli ingegneri, in particolare quelli che si sono occupati di definire la produzione: lamiere disallineate e fughe incostanti, spesso troppo larghe, frutto di metodi costruttivi obsoleti e di una cura per il dettaglio approssimativa e frettolosa. Li per li, magari, non ci fai tanto caso, abbaglia-

**GUSTO EUROPEO**  
Proporziona, di bell'aspetto, moderna: la prima macchina cinese a essere venduta sul nostro mercato rispetta i canoni stilistici più affermati. È lunga 4,62 metri, larga 1,80 e alta 1,78 comprese le barre portatutto sul tetto.



#### DIECI COLORI PER TE

Pearl Black metallizzato
Sky Silver metallizzato
Fashionable Orange metallizzato
Milky White
Crystal Silver metallizzato
Dream Green metallizzato
Sky Blue metallizzato
Rose Red metallizzato
Noble Grey metallizzato
Angel Green metallizzato

In rosso: colore vettura provata.

L'avanguardia asiatica

#### IERI DA SEUL OGGI DA PECHINO

Se oggi le Suv asiatiche spopolano sulle nostre strade è un po' merito anche della Hyundai «Pony», prima auto coreana provata da «Quattroruote», nell'aprile 1982. La «Pony», disegnata da Giugiaro nove anni prima, era una berlina a due volumi e cinque porte, di dimensioni paragonabili a quelle della Fiat «Ritmo», che all'epoca era il punto di riferimento della categoria. Mossa da un motore di origine Mitsubishi di 1.2 litri da 65 CV, la berlina coreana era accusata di consumare parecchio a velocità sostenuta (gli attuali 130 orari, per capirci), di avere uno sterzo impreciso e di essere rumorosa. Rispetto alla media delle concorrenti, però, la «Pony» s'avvantaggiava per le prestazioni brillanti, il cambio preciso e il prezzo contenuto: 6.490.000 lire contro gli 8.419.000 della «Ritmo 60 CL».



#### CARRELLATA DI DETTAGLI

Luci a led per l'illuminazione della targa (a sinistra). Qui sopra, il vano motore. A destra, il bocchettone con l'adattatore per il rifornimento di Gpl e, sotto, la bombola del gas, protetta da una copertura.



- Velocità max 162,5 km/h
- 0-100 km/h 15,1 s • 70-120 km/h in V 30,8 s
- Consumo medio 14,3 l/100 km

La Cina passa prima in Italia



Il nome è patriottico, ispirato a quella Grande Muraglia che doveva difendere la Cina dalle incursioni mongole, ma la Great Wall, al contrario di molte altre imprese motoristiche della Cina popolare, non è di proprietà dello Stato. «Siamo il più grande costruttore automobilistico a capitale privato della Cina, quotati alla Borsa di Hong Kong», dicono con malcelato orgoglio i dirigenti della Casa che produce la «Hover» della nostra prova. Con 8000 dipendenti, una capacità di 400 mila veicoli l'anno entro la fine del 2007 e una gamma per ora concentrata su Suv e pick-up, la Great Wall si è dedicata finora all'esportazione negli altri Paesi asiatici, in Africa, Medioriente, America latina ed Est europeo, per 22.600 unità complessive nel 2006. L'Italia è il primo mercato dell'Europa occidentale a divenire oggetto delle attenzioni della Casa cinese. L'importatore è l'Eurasia Motors, società messa in piedi per l'occasione dall'imprenditore bresciano Guido Ognissanti, già attivo nel commercio di automobili a livello provinciale con marchi come Toyota e Daewoo.

A bordo sembra di essere tornati agli anni Ottanta



### SOLO A BENZINA E TUTTE EURO 3

ALLEGAMENTI	Prezzo IVA	Cilindrata (cm³)	Potenza (kW/cv)	Coppia (Nm)	Consumo medio (l/100 km)
Luxury 4x2	19.751	2351	98/133	195	12,3
Luxury 4x4	22.101	2351	98/133	195	12,3
Super Luxury 4x4	23.751	2351	98/133	195	12,3

to da tutte quelle cromature e dalle luci a led che conferiscono alla «Hover» un'aria molto «hi-tech». Di tecnologico, invece, la Great Wall ha davvero poco.

#### TUTTA APPARENZA

Se non fosse per l'autoradio con l'ingresso audio Aux e la possibilità di riprodurre musica in formato Mp3, giureresti di essere a bordo di un'auto degli anni Ottanta. L'odore è forte, pungente, sembra quasi di entrare in una carrozza della Transiberiana, qualcosa di simile a quello delle auto indiane e coreane (ma di qualche anno fa); colpa della pelle di bassa qualità, delle vernici delle plastiche, delle colle utilizzate per tenere tutto insieme. Ed è più facile abituarsi, piuttosto che attendere che se ne vada: dopo un paio di giorni non lo si sente più (ma è tutto ancora lì).

L'abitacolo fa scena, tappezzato com'è di beige e marroncino chiaro: cruscotto, sedili, pannelli delle porte, tutto contribuisce a dare

la sensazione di un ambiente luminoso (e il tetto apribile di cristallo aiuta) e accogliente. Se non sei uno che ha passato la vita tra le macchine, ci caschi, ci credi.

In realtà, ti basta poi poco per ricrederti. E, attenzione, non stiamo prendendo di mira i pulsanti da lavatrice o le vistose linee di frattura dei copri-airbag, tutta roba che fa il suo onesto dovere, ma quegli aspetti che fanno la differenza e che, sulla «Hover», ti fanno sperare che il viaggio duri il meno possibile. I sedili, per cominciare: talmente duri che al confronto quelli delle vecchie Volkswagen sembrano imbottiti di ovatta. Saremo anche abituati troppo bene, da queste parti, ma viaggiare col fondoschiena indolenzito non dovrebbe far piacere a nessuno. Oltretutto, questo s'accompagna alle limitate possibilità di regolazione: il sedile si muove solo in senso longitudinale, non in altezza. Si regola il volante, che però ruota sul suo asse orizzontale, cambiando sensibili-

> continua a pagina 174

### Accessori principali (in euro)

> Prezzo di listino	23.751
> Prezzo della vettura provata	26.131
> Abs ed Ebd	di serie
> Airbag guida e passeggero	di serie
> Cerchi di lega da 17 pollici	di serie
> Chiusura centralizzata con telecomando	di serie
> Chiusura di sicurezza per bambini porte post.	di serie
> Climatizzatore automatico	di serie
> Controllo elettronico della stabilità	-
> Cristalli posteriori oscurati	di serie
> Fari allo xeno	-
> Fendinebbia	di serie
> Freni a disco anteriori e posteriori	di serie
> Impianto Gpl	1900
> Interni di pelle	di serie
> Piantone dello sterzo collassabile	di serie
> Radio con caricatore da 6 CD	di serie
> Regolatore di velocità	-
> Sedile guida regolabile elettricamente	di serie
> Sedile guida regolabile in altezza	-
> Sensori di parcheggio	-
> Specchi esterni a regolazione elettrica	di serie
> Tendalino copribagagliaio	di serie
> Terglavavavunotto	di serie
> Tetto apribile elettrico	di serie
> Vernice metallizzata	460
> Vetri elettrici anteriori e posteriori	di serie
> Volante e pomello cambio di pelle	di serie
> Volante regolabile in altezza	di serie

In rosso: presente su vettura provata.

**TASTO DOLENTE**  
I pulsanti sono piuttosto rotti e fuori moda, ma si azionano facilmente (anche coi guanti indossati): non saranno belli, ma funzionano bene. Piuttosto, è la confusa disposizione dei comandi secondari a destare qualche perplessità.



#### NOTE DI MERITO

Di fatto, è la parte più tecnologica di tutta la macchina: l'impianto audio, costituito da un'unità centrale nella plancia, capace di riprodurre i file Mp3 e di accettare il segnale audio di un riproduttore esterno, e da un cambio CD nel braccio (nella foto).

La dotazione è abbastanza buona, ma l'alta fedeltà è un'altra cosa.



#### piace

La presenza del riduttore rivela l'impostazione da fuoristrada «dura e pura» della Great Wall «Hover». La leva controlla anche l'inserimento della trazione integrale, utilizzabile solo su fondi a scarsa aderenza.



#### non piace

La Great Wall «Hover» non è un'auto fatta male: è, piuttosto, una macchina tecnicamente datata e, soprattutto, realizzata pensando ad altri mercati.

Lo conferma anche la leva del freno a mano, dalla parte «sbagliata» per noi, ma corretta per la guida a destra.



#### AMPIE SEDUTE

Il divano è abbastanza largo da accogliere tre persone; anche davanti alle gambe rimane una certa libertà di movimento. Peccato che i sedili (anche quelli anteriori) siano durissimi.

#### Analisi qualità

### FATTA PER CORRERE SULLA SABBIA

■ La «Hover» ha un telaio a longheroni e traverse, con la carrozzeria fissata al telaio mediante tasselli e smorzatori di gomma. Si tratta di una struttura ottimizzata per strade fortemente accidentate, ma poco adatta per l'asfalto e i percorsi innevati, perché questa impostazione penalizza la maneggevolezza e aumenta il peso. La sospensione posteriore è a ponte rigido, con parallelogramma di Watt e barra Panhard; quella anteriore a triangoli sovrapposti con barre di torsione: sono soluzioni progettate più per l'affidabilità che per il confort. Le ruote hanno dimensioni generose e, soprattutto, fissaggi a 6 colonnette. Il motore 4 cilindri benzina ha una impostazione datata: coppia insufficiente, prestazioni limitate, consumi elevati. Di certo, non l'ideale per l'applicazione su una vettura a telaio separato e, perciò, particolarmente pesante. Il rapporto peso/potenza, infatti, diventa discordante rispetto alle aspettative del cliente esperto di auto.

Lo stile della carrozzeria è accattivante. Ma i giochi eccessivi delle parti mobili, porte e cofani, originano una qualità percepita insufficiente: i giochi del portellone superano addirittura i 6 millimetri.

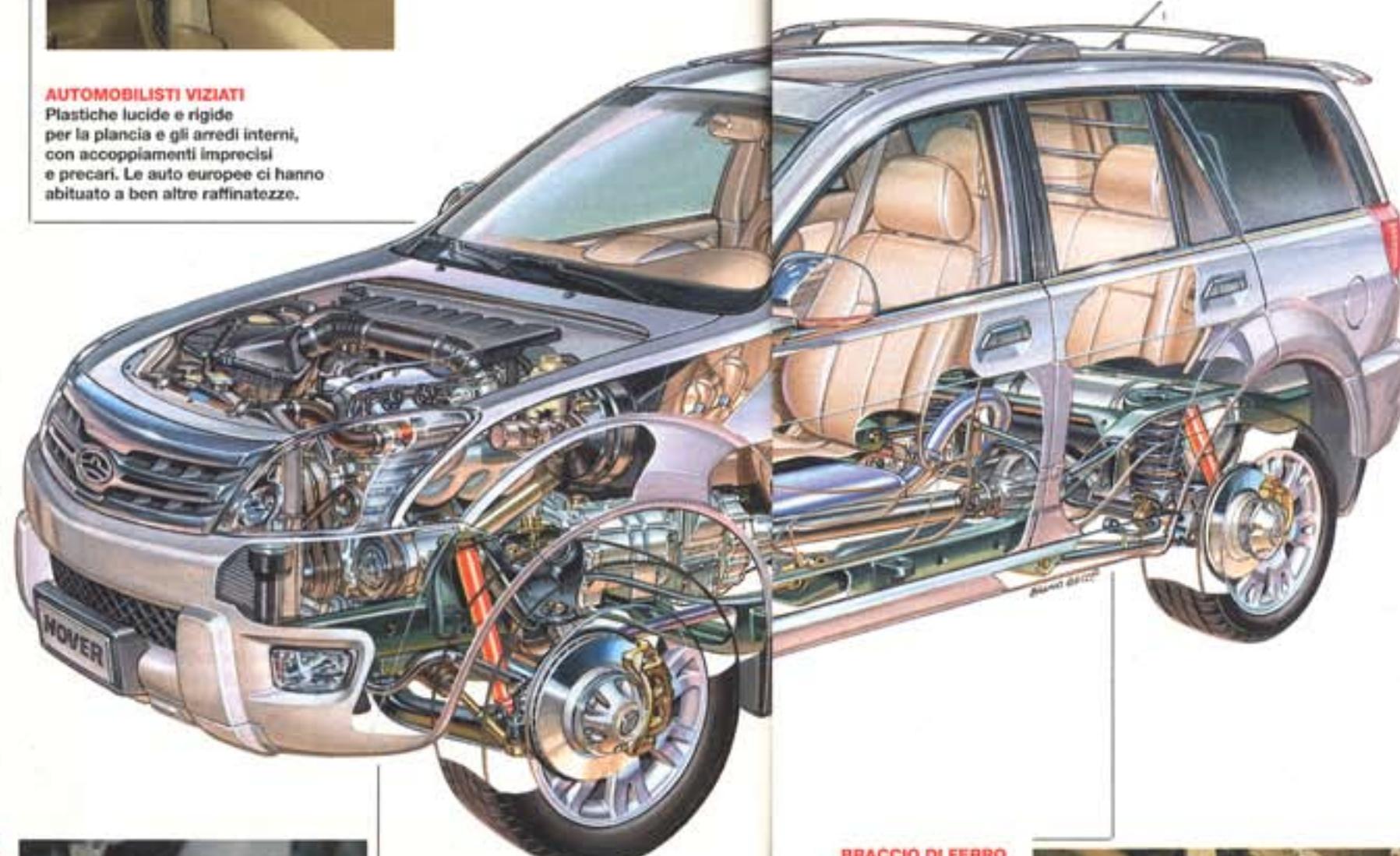
All'interno, plastiche lucide e rigide, con giochi di accoppiamento precari. Positivi i pulsanti del comando clima, chiaramente visibili, e il climatizzatore automatico. Peccato, però, che il suo funzionamento dia origine a svariate perplessità.

**IMPRECISA**  
Un'incredibile carenza di progetto: la linea di sterzo con un rinvio prima della cremagliera e con ben due giunti di gomma. Addio precisione di guida e allineamento volante!



#### AUTOMOBILISTI VIZIATI

Plastiche lucide e rigide per la plancia e gli arredi interni, con accoppiamenti imprecisi e precari. Le auto europee ci hanno abituato a ben altre raffinatezze.



#### BASSO PROFILO

I profili in gomma delle guarnizioni sono stampati, ma la loro esecuzione è troppo imprecisa.



#### ANTIAPPONDAMENTO

Ottimo per la sicurezza il fondello antiappondamento del sedile anteriore. Insufficienti, invece, la rifinitura e il confort: l'imbottitura è troppo rigida.



#### GIOCHI PROIBITI

Le fughe delle porte e del cofano sono larghe e incostanti e ciò influenza negativamente sulla qualità percepita. I giochi del portellone superano addirittura i sei millimetri.



#### ENERGIE DISPERSE

Le tre linee di carico anteriori, unite alla continuità dei longheroni longitudinali, assicurano un'elevata rigidità nel caso di urti. Nella foto, la traversa anteriore.



#### BRACCIO DI FERRO

La robusta sospensione posteriore a ponte rigido, con parallelogramma di Watt e barra Panhard. S'intervede un disco freno, le cui dimensioni sono al limite per la massa della «Hover».



#### SOVRADIMENSIONATA

Carrozzeria costruita con metodi d'altri tempi, che puntavano alla robustezza, senza prendere in considerazione i possibili alleggerimenti: notare la barra di rinforzo nelle porte anteriori.

## Fondi duri, pietraie, sabbia: dove osano le «Hover»



> segue da pagina 170

mente l'inclinazione, più che spostandosi davvero in altezza. In pratica, o ci si ritrova col volante più verticale di quello di una Formula 1 oppure più disteso di quello di una corriera. Poi c'è il problema della frizione. Che è pesantissima: con i suoi 14,3 chilogrammi di sforzo sul pedale, c'è da augurarsi di non dover fare un metro di coda.

### EURO 4 IN ARRIVO

La Great Wall «Hover» è una macchina meccanicamente superata. Il motore, un Mitsubishi di qualche anno fa, a quattro cilindri, con distribuzione monoalbero a sedici valvole e 2,4 litri a benzina eroga 98 kW (133 CV) e 195 Nm di coppia massima a 2500 giri. Delusi? In effetti, siamo abituati a ben altri valori da questa classe di cilindrata, a prescindere dal numero di cilindri. Pure sul fronte delle emissioni inquinanti la Great Wall è già in

svantaggio: è una Euro 3 e non c'è, per adesso, una versione Euro 4, cosa che costringe gli importatori a offrire la «Hover» solo con l'omologazione autocarro, a cinque posti (anziché sette) e paratia fissa tra abitacolo e bagagliaio. Alle prestazioni mediocri corrispondono pure consumi molto elevati, paragonabili a quelli di fuoristrada di cilindrata quasi doppia. Non è brillante, non è veloce e consuma tanto: davvero c'è da chiedersi che cosa possa spingere qualcuno ad acquistare quest'auto. Il prezzo, forse? Ci vogliono ventiseimila euro abbondanti, stando al listino ufficiale, per portarsi a casa la «Hover» con tanto di impianto Gpl Teleflex (che viene montato in Italia dalla iMeGa di Sansepolcro, Arezzo). Una cifra che, lì per lì, sembra conveniente, ma che, in realtà, non è inferiore a quella necessaria per mettersi nel box una Chevrolet «Captiva 2.4 16V LS», per dire la prima concorrente che viene in mente, o persino una Honda «CR-V 2.0 16V iVTEC LS».

### EQUILIBRIO

La «Hover» sembra a proprio agio sulle pietraie e sugli sterzati di terra e sabbia. La mancanza di differenziali bloccabili, tuttavia, pone limiti alla mobilità, soprattutto su fondi a scarsa aderenza.

### PENDENZA MASSIMA SUPERABILE



La Casa dichiara per la «Hover» una pendenza massima superabile di 40°. Con un minimo di slancio, tuttavia, la fuoristrada cinese ha superato senza problemi anche la rampa a 45°. Buoni gli angoli di attacco e uscita, rispettivamente di 29° e 27,5°. Il motore, però, denuncia una coppia piuttosto bassa.

### TRINCEA



In teoria, bastano due ruote sollevate (una per asse) per fermare la «Hover», che non dispone di differenziali bloccabili. In realtà, grazie all'escursione ampia delle sospensioni, la Great Wall supera il nostro test perché riesce a mantenere almeno tre ruote in presa. Apprezzata anche la modularità della frizione.

No, neppure il prezzo costituisce un'attrattiva. C'è da aggiungere, però, che la gamma della «Hover» parte da 19.600 euro per l'allestimento base «Luxury» a due ruote motrici. Vero è che, se si è disposti a rinunciare alla trazione integrale (inseribile), allora il ventaglio delle concorrenti e delle opportunità si allarga ulteriormente, anche per budget limitati a 20.000 euro.

### TELAIRO ROBUSTO E FRENI DEBOLI

La «Hover» non è una Suv, come potrebbe far supporre l'aspetto. Non ha una scocca portante né la sospensione posteriore a ruote indipendenti. Ha, invece, un telaio separato dalla carrozzeria e un assale rigido posteriore. All'avantreno le sospensioni sono a quadrilateri sovrapposti, con bracci di lamiera stampata ad elevato spessore. Si, l'aspetto è piuttosto robusto, sovradianimensionato, apparentemente pensato per muoversi sugli interminabili sterzati dei deserti cinesi, sul-

### GUADO



La distanza minima dal suolo è abbastanza elevata: noi abbiamo misurato oltre 21 centimetri, sufficienti per viaggiare su fondi particolarmente accidentati, ma anche per superare pozzianghere profonde. La posizione degli impianti di aspirazione e scarico garantisce un adeguato margine di sicurezza.

### PENDENZA MAX LATERALE



Qualche difficoltà a superare questo test per la «Hover», che ha dovuto contare sull'appoggio della base della rampa. Qualche esitazione anche nell'«aggregare» la rampa stessa, superata grazie a una piccola rincorsa (qui i differenziali bloccabili avrebbero davvero migliorato le cose).

la sabbia, sulle pietraie. La «Hover» dispone del riduttore: la leva, accanto a quella del cambio, inserisce meccanicamente prima la trazione integrale, poi le ridotte. Non è una 4x4 particolarmente evoluta: collegamento rigido tra i due assali quando si inserisce la trazione integrale (come la vecchia «Panda», per capirci) e nessun bloccaggio dei differenziali. Come dire che, se una ruota per assale slitta contemporaneamente, si rimane inesorabilmente fermi.

L'impostazione del comparto telaio-sospensioni rivela come la ricerca di un'elevata qualità di guida non sia stata, diciamo, una priorità dei tecnici della Great Wall Motors. E infatti, guidare la «Hover» è un po' come guidare un vecchio furgone. Lo sterzo è impreciso e lento e non potrebbe essere altrimenti: prima di arrivare alla scatola guida, il pianale dello sterzo fa un percorso poco ortodosso, passa da un rinvio a 90 gradi e da un paio di giunti di gomma, che smorzano se le vibra-

### Alternative

**25.000 euro e dintorni**

#### CHEVROLET



La nuova «Captiva 2.4 16V LS» costa 25.851 euro. Ha un motore a benzina da 100 kW (136 CV), ma esiste anche con un turbodiesel, che però costa circa 3000 euro in più.

#### HONDA



È appena arrivata la terza serie della «CR-V». Perciò questo è il momento giusto per accaparrarsi uno degli ultimi esemplari della seconda serie. Da 25.801 euro per la «2.0 16V iVTEC LS» a benzina da 110 kW (150 CV).

#### TATA



La «Safari 3.0 Dicor 5 porte 4x4», con 115 CV e 300 Nm di coppia massima, costa 22.631 euro. In cambio di una linea datata, offre la trazione integrale a inserimento elettrico e il differenziale posteriore autobloccante.

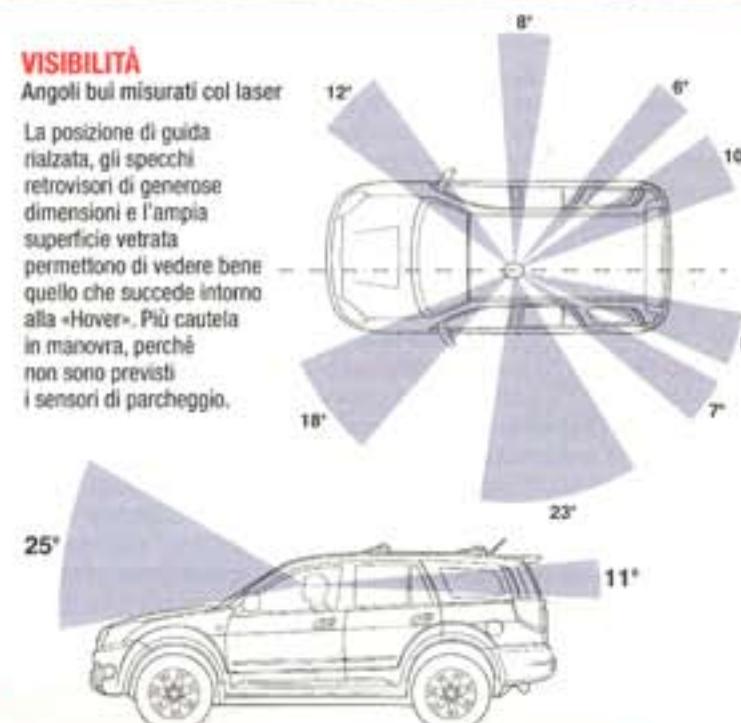
Telaio e sospensioni robusti per assorbire i colpi



zioni, ma che tolgo pure precisione al comando. Con uno sterzo così, diventa difficile gestire anche le situazioni d'emergenza: la «Hover» non può avere il controllo elettronico della stabilità e oltretutto l'Abs, che fa parte della dotazione di serie, ha un funzionamento quantomeno bizzarro. Quello dei freni, in effetti, è un aspetto che andrebbe rivisto prima della vendita della «Hover» in Europa. Nonostante la presenza di quattro dischi autoventilati, l'impianto s'è rivelato debole e inconsistente. Spazi d'arresto lunghi in tutte le condizioni, con l'Abs che non interviene nei primi metri e una resistenza alla fatica pressoché inesistente: già a partire dalla terza frenata, l'impianto mostra i primi segni di cedimento, dalla quinta gli spazi si allungano sensibilmente e dalla sesta frenata è stato necessario interrompere il test. Difficile fare finta di niente: a certe mancanze non ci si abitua e, anche guidando con prudenza, non si può sottovalutare l'eventualità di una manovra d'emergenza.

#### VISIBILITÀ

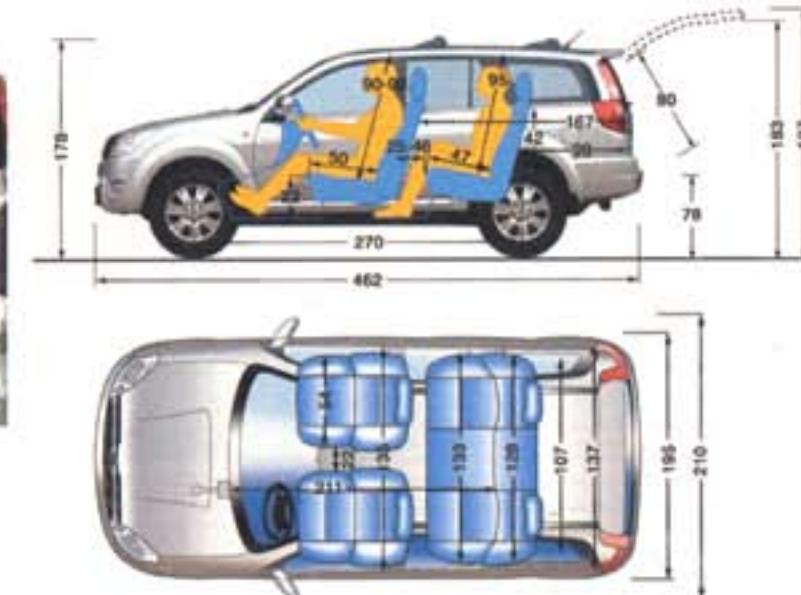
Angoli sui misurati col laser  
La posizione di guida rialzata, gli specchi retrovisori di generose dimensioni e l'ampia superficie vetrata permettono di vedere bene quello che succede intorno alla «Hover». Più cautela in manovra, perché non sono previsti i sensori di parcheggio.



#### ABITABILITÀ • Misure in centimetri



Queste sono le misure del bagagliaio rilevate dal nostro Centro prove. La capacità del vano della versione autocarro, quella in prova, è di 495 litri: la paratia fissa, imposta dal Codice della strada, non consente di sfruttare opportunamente l'abbattibilità degli schienali posteriori.



#### TEST ALCE • Attitudine al ribaltamento



#### CAMBIO CORSIA • Su asfalto bagnato



L'assenza del controllo elettronico di stabilità si fa sentire nel test di cambio di corsia su fondo asciutto: il rollio molto accentuato e lo sterzo piuttosto lento, infatti, rendono alquanto difficoltoso il recupero della traiettoria. Oltretutto, a rendere la manovra ancora più delicata, abbiamo rilevato la tendenza a sollevare le ruote. La prova, che si è svolta a minimo carico, ha avuto esito positivo fino alla velocità limite di 57,5 km/h. La lentezza dello sterzo e il rollio elevato sono emersi anche nel test di tenuta di strada: l'accelerazione laterale sviluppata dalla Great Wall «Hover» è pari a 0,86 g. Il sottosterzo che affligge la fuoristrada cinese costringe il pilota a «dare» più sterzo, col risultato di frenare la vettura.

Anche nel test di cambio di corsia sull'asfalto bagnato, i nostri collaudatori denunciano le carenze dello sterzo della «Hover»: «Lo sterzo è molto lento, il retrotreno che perde aderenza senza alcun avvertimento e l'assenza del controllo di stabilità rendono tutte le manovre d'emergenza piuttosto complicate». Nel corso della prima manovra emerge soltanto la pigrizia dello sterzo; poi, durante l'inversione del rollio, il retrotreno perde aderenza progressivamente, ma con poco preavviso. A questo punto, il recupero del sovrasterzo è complesso, tanto che le caratteristiche dello sterzo mettono in crisi il guidatore anche nel riallineamento.

#### Caratteristiche tecniche fornite dal costruttore

Great Wall Motor

«Hover Super Luxury 4x4»

- Motore: Mitsubishi, ant. longitudinale - 4 cilindri - Alesaggio 86,5 mm - Corsa 100,0 mm - Cilindrata 2351 cm<sup>3</sup> - Rapporto di compressione 9,50:1 - Potenza max 98,0 kW (133 CV) a 5250 giri/min - Coppia max 195 Nm a 2500 giri/min - Potenza specifica 39,6 kW/l (53,6 CV/l)
- Basamento e blocco cilindri di ghisa, testa di lega leggera - Albero motore con 5 supporti di banco - 4 valvole per cilindro, in testa - 1 asse a camme in testa, punterie idrauliche - Iniezione elettronica (multipoint) - Omologazione antinquinamento Euro 3. • Tassa di possesso: € 264,60. • Trasmissione: trazione post., ant. inseribile - Frizione monodisco a comando idraulico - Cambio Mitsubishi a 5 rapporti, tutti sincronizzati - Riduttore. • Pneumatici: 235/65 R 17 104H (vettura provata con Good Year «Portera»), cerchi 7J di lega leggera - Ruota di scorta di dimensioni normali. • Corpo vettura: station wagon, 5 porte, 5 posti - Scocca portante di lamiera d'acciaio - Avantreno a ruote indipendenti, bracci trasversali, molla elicoidale - Retrotreno ad assale rigido, bielle longitudinali, molla elicoidale - Ammortizzatori idraulici - Freni a disco, Abs - Sterzo a cremagliera, servocomando idraulico - Serbatoio 74 litri.
- Dimensioni e massa: passo 2,700 m - Carreggiata ant. 1,515 m - Carreggiata post. 1,520 m - Lung. 4,620 m - Larg. 1,800 m - Alt. 1,710 m - Alt. minima da terra 20 cm - Massa in ordine di marcia 1870 kg, a pieno carico 2305 kg; portata 435 kg, rimorchiabile 1150 kg - Bagagliaio da 400 a 1250 dm<sup>3</sup>. • Prodotto a: Baoding (Cina).

**PRESTAZIONI**  
Rilevate sulla nostra pista di Vairano (PV)



Editoriale Domus  
Sistema di Qualità certificato

**VELOCITÀ E REGIMI**

**Hover**

Massima (km/h) 162,520  
Regime a vel. max (giri/min) 5400 in IV  
Regime a 130 km/h (giri/min) 3700 in V

**CONSUMI - Percorrenze in V**

Velocità in km/h km/litro

90 10,7  
100 9,7  
**130** 6,8  
140 5,9

Resistenza a 100 km/h (kW/CV) 27,2/37,0

Rendimento a 100 km/h (%) 27,3

**MEDIE D'USO - Percorrenze (autonomia)**

Tipo di percorso km/litro (km)

Città 6,5 (481)  
Statale 7,6 (562)

Autostrada 6,9 (510)

**ACCELERAZIONE**

Velocità in km/h Tempo in secondi

0-60 5,8

**0-100** 15,1

0-120 22,4

0-130 28,6

**400 m da fermo** 19,4

Velocità d'uscita (km/h) 112,9

**1 km da fermo** 36,2

Velocità d'uscita (km/h) 140,2

**RIPRESA in V - A min/max carico**

Velocità in km/h Tempo in secondi

70-100 15,7/19,1

**70-120** 30,8/-

70-140 -/-

**1 km da 70 km/h** 35,6

Velocità d'uscita (km/h) 125,4

**30-60 in III (prontezza motore)** 7,8

**FRENATA - Spazio d'arresto (decelerazione)**

Velocità in km/h metri (g)

100 (a min carico a freddo) 47,7 (0,82)

100 (a max carico a freddo) 47,5 (0,83)

100 (a max carico a caldo) 56,3 (0,70)

130 (a min carico a freddo) 78,9 (0,84)

100 (su asfalto asciutto + pavé) 53,8 (0,73)

100 (su asfalto bagnato + ghiaccio) 123,8 (0,67)

**RUMOROSITÀ - Indice Articolazione/dB(A)**

Velocità in km/h dB(A)

90 68,0/65,4

130 43,5/72,0

50 (su pavé) -/72,8

50 (su asfalto) -/58,3

**Massima in accelerazione** -/78,2

**PROVE DINAMICHE**

Tenuta di strada e stabilità

Accelerazione laterale (g) 0,86

Test di stabilità in curva (velocità km/h) 57,5

**DATI GENERALI RILEVATI**

Diametro sterzata tra muri (m) 12,1

Giri volante 3,8

Sforzo volante/frizione (kg) 2,6/14,3

Scarto tachimetro a 130 km/h (%) 3,0

Angolo visuale orizzontale su 360° 268°

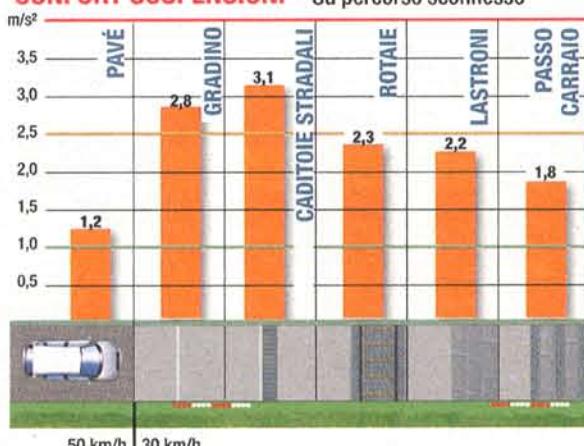
Prova di parcheggio (m) 5,6

Capacità bagagliaio (litri) 495

Massa della vettura in prova (kg) 2010

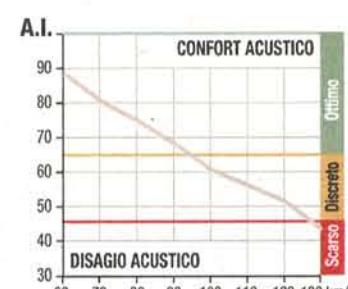
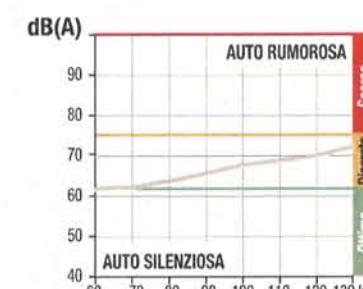
Ripartizione ant.-post. (%) 52-48

**CONFORT SOSPENSIONI** • Su percorso sconnesso



Non stupisce l'esito del test di assorbimento delle asperità della «Hover», macchina che nasce per sopportare le sollecitazioni delle strade di terra battuta più che per coccolare i passeggeri.

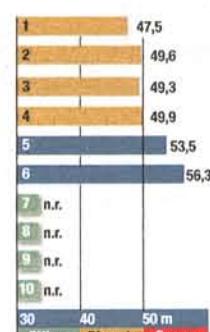
**CONFORT ACUSTICO** • Rilevazioni a velocità costante



Sul fronte del confort acustico, la «Hover» non può competere con le sport utility e con le fuoristrada più evolute: anche a velocità molto contenute, la fuoristrada cinese risulta mediamente più rumorosa delle concorrenti. Alle andature autostradali, infine, il rumore aumenta sensibilmente.

**RESISTENZA FRENI**

Dieci frenate da 100 km/h a pieno carico



Risultati che denunciano l'inadeguatezza dei freni: oltre la sesta frenata, l'impianto è andato in crisi.



**Pregi**

- Ampia abitabilità
- Linea piacevole

**Difetti**

- Freni e sterzo inadeguati
- Meccanica obsoleta
- Consumo molto elevato
- Confort e finitura modesti

**PAGELLA** ★ Insufficiente ★★ Sufficiente ★★★ Discreto ★★★★ Buono ★★★★★ Ottimo ★ Vale ½ stella



**Il voto di QUATTRORUOTE**

**52/100**