

# КИТАЙСКИЙ ГОРОДОВОЙ



Автопроизводитель Dongfeng знаком в Поднебесной практически каждой семье. Шутка ли, компания владеет 42 заводами и занесена в Книгу рекордов Гиннеса как имеющая самую длинную производственную линию. С ее продукцией в лице седана DFM S30 познакомились и мы

ТЕКСТ **Василий Сергеев** фото **Кирилл Калапов**

Интерьер «китайца» привлекает домашним комфортом и простором

**В** первые годы после своего создания в 1969 г. компания Dongfeng выпускала преимущественно грузовики для армии КНР. Военные вездеходы, похожие на американские Hummer и российские КамАЗы, производятся и сегодня, но акцент постепенно смещается на коммерческие и легковые модели – грузовики, автобусы, седаны, хэтчбеки, кроссоверы.

Сделать конкурентоспособными китайские легковушки помогли французы. Группа PSA Peugeot Citroen начала сотрудничать с Dongfeng в 1992 г., когда было создано совместное предприятие Dongfeng Peugeot-Citroen Automobile. А в 2014 г. китайцы приобрели 14% акций PSA Peugeot Citroen, став одним из крупнейших акционеров группы наравне с правительством Франции и семьей Пежо. Это открыло доступ к технологиям PSA. Кроме того, Dongfeng имеет СП с компаниями Nissan, Honda, Kia, Renault и Cummins.

В России до недавних пор Dongfeng была известна тоже в основном своим коммерческим транспортом, но в прошлом году компания вывела на наш рынок кроссовер DFM H30 Cross и седан DFM S30. Последний достался нам на тест в топовой комплектации – с бензиновым 1,6-литровым мотором и 4-диапазонным «автоматом».



## Агент S30

Китайский седан, относящийся по габаритам к гольф-классу, похож на классического шпиона, одетого так, чтобы не выделяться в толпе: автомобиль напоминает множество «одноклассников», но при этом никого в отдельности. Сами китайцы говорят, что создавали классический седан с оригинальными стилистическими решениями. Последние – это мощные выштамповки капота, фронтальный воздухозаборник во всю ширину машины, симпатичные светодиодные секции в блок-фарах и «интеллектуальные» задние фонари. То, что внешность получилась «без выкрутасов», на самом деле неплохо, автомобиль выглядит пусть и не броским, но солидным.

Салон произвел двойственное впечатление – наверное, потому, что элементы «дороговизны» перемежаются здесь со следами экономии. Ведь, как ни крути, DFM S30 – бюджетник, пытающийся утереть нос Renault Logan, Daewoo Gentra, Chevrolet Cobalt и Nissan Almera. Сначала о хорошем. В отличие от многих других «китайцев» S30 не раздражает навязчивой азиатской стилистикой. Здесь нет архаичных кнопок-кирпичиков, как в дешевых игрушках и салонах других машин из КНР, а фактура отделочных материалов не вызывает отторжения. Едкого запаха полимерных соединений в салоне я тоже не учуял.

Более того, некоторые элементы интерьера (например, декоративные вставки в передней панели и дверях) выглядят, без преувеличения, стильно. Чего не скажешь о рулевом колесе, верхний сектор которого «одет» в скользкий пластик с эффектом лакировки. Зато баранка регулируется в обеих плоскостях и имеет множество управляющих кнопок, в том числе круиз-контроля, а это по меркам данного сегмента рынка – достижение. За «приборку» тоже можно ставить «плюс»: инструменты помещены в глубокие колодцы и решены в классическом ключе – белое на черном, подано крупно. А еще в топовой комплектации имеются люк в крыше с электроприводом, камера заднего вида, климат-контроль, задние датчики парковки, боковые зеркала с электроприводом и громкая связь по Bluetooth!



Орехи, увы, тоже есть. Подсветка крошечного борткомпьютера на передней панели блеклая, перчаточный ящик – микроскопический, 6,5-дюймовый сенсорный дисплей расположен низко (приходится отвлекаться от дороги), климат-контроль настроен неплохо, но дефлекторы обдува на заднем ряду нет. Кресла – отдельная история. Выглядят они солидно, особенно в топовом, кожаном исполнении. Однако электропривод настройки не предусмотрен даже как опция. Огромная дистанция между валиками боковой поддержки намекает на потенциального покупателя – мужчину в возрасте примерно 50 лет. Главное же проблемное место передних кресел – не валики и не чересчур податливый наполнитель, а отсутствие поддержки верхней части спины – в дальней дороге шея заноеет.



На заднем ряду при этом, на удивление, вольготно. Места достаточно для троих взрослых, правда, среднему пассажиру нежиться не придется: он упрется спиной в плоский профиль выдвижного подлокотника, а центрального подголовника в диване S30 не существует. Перед коленями человека среднего роста имеется запас в добрые 50 мм, примерно такой же зазор оставлен над головой, хотя подушка дивана коротковата, в азиатских традициях. Складывается диванчик так же, как у Renault Logan первого поколения – целиком. Если не переводить подушку в вертикальное положение, спинка установится после складывания под небольшим углом. А если перевести, получится идеально ровный пол. При этом в ниши задних дверей не поместятся даже пол-литровые бутылки.

Багажник имеет внушительный объем и продуманную конфигурацию, но пространство ограничивают металлические направляющие крышки отсека. Обшивка «трюма» фетровой тканью – приятная неожиданность. А в минус запомним отсутствие внутренней ручки закрывания крышки. Нет и лыжного лючка: хочешь перевезти дальномеры – высаживай всех с «галерки» и складывай неразрезной диван.

### Настройки подвески, руля и трансмиссии ориентированы на размеренную езду

#### Волга-Волга

История создания S30 любопытна. Автомобиль базируется на платформе седана Citroen C-Elysee первого поколения, который, в свою очередь, произведен на основе модели Citroen ZX. Бензиновый двигатель объемом 1,6 л, выдающий 117 л.с., использует технологию VVT (систему активной регулировки фаз газораспределения) и ведет свою родословную от ниссановского агрегата, хотя китайцы настаивают на копирайте Dongfeng. Базовая трансмиссия – 5-ступенчатая «механика», но тестовый автомобиль был оснащен 4-диапазонным «автоматом» Aisin с возможностью ручного переключения с зимним и спортивным режимами.

Первые ощущения в седане связаны с рулем – он проделывает от упора 3,7 оборота. При этом обратная связь слабая, из-за чего у меня возникла ассоциация с управлением моторным катером. Тем не менее, прировнявшись, я даже начал получать удовольствие от легкой и по-американски вальяжной манеры руления. При заходе в крутой поворот ты не просто управляешь, ты совершаешь действие, энергично работая руками, как матрос штурвалом.

А вот плавность хода – сильная сторона этого «китайца». На разбитом асфальте S30 чувствует себя в своей тарелке: сглаживает неровности, не суетится в колее и не демонстрирует пугающих кренов на поворотах. Хотя контактов с большими рытвинами все же стоит избегать ввиду неидеальной шумоизоляции – задняя подвеска звучно обрабатывает средние и крупные дорожные изъяны, а рык мотора на высоких оборотах не позволяет разговаривать вполголоса. Дорожный просвет «тридцатки» составляет 150 мм – вполне достаточно, чтобы избежать контактов с бордюрами и не опасаться выездов на природу.

Как по характеру руления, так и по динамике ускорения автомобиль напомнил мне... старую добрую «Волгу». Машина с автоматической коробкой начинает набирать скорость плавно и степенно, причем эта линейность, уверен, порадует пассажиров на заднем сиденье – никаких рывков и дерганий они не почувствуют. В зоне средних оборотов ощущается подхват и S30 вроде бы начинает демонстрировать напор, но затем скисает. С другой стороны, держаться в городском потоке водителю такой машины не составит проблемы.

К работе трансмиссии не придаться, разве что режим «Sport» здесь скорее для проформы – с нажатием соответствующей кнопки на центральном тоннеле алгоритм работы коробки практически не меняется, хотя педаль «газа» становится острее. Прицел на комфортную езду прослеживается и здесь: смена передач происходит плавно, больше одной передачи при кик-дауне трансмиссия, по моим наблюдениям, не сбрасывает. Словом, S30 подначивает к тому, чтобы ехать без нервозности и получать удовольствие от плавности хода, а также от «музыки», которая в этом Dongfeng, на удивление, хороша.

Тормозная динамика тоже неоднозначна. Сказать, что машина неуверенно замедляется, я не могу. Однако на левую педаль приходится давить с дополнительным усилием, а система ESP недоступна даже для машины в топовой версии. Зато в базе есть ABS и система распределения тормозных усилий EBD – при торможении на скользких поверхностях «китаец» не сбивается с курса.

#### Голосование рублем

Итак, Dongfeng предлагает нам автомобиль без явных провалов, но и без ярко выраженных конкурентных преимуществ. Впрочем, просторный салон, комфортные настройки шасси, приятную кожаную обшивку кресел и качественный звук магнитолы нельзя сбрасывать со счетов – от всего этого в дороге вполне можно ловить кайф. Немаловажно и то, что DFM S30 выглядит солиднее многих конкурентов, а бюджетные решения здесь тщательно закамуфлированы.

#### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

##### DFM S30 LUXURY AT4

Габариты, мм	4526x1740x1465
Колесная база, мм	2610
Клиренс, мм	150
Объем багажника, л	487
Снаряженная масса, кг	1220
Тип двигателя	L4 бензиновый
Рабочий объем, куб. см	1556
Макс. мощность, л.с./об/мин	117/6000
Макс. момент, Нм/об/мин	153/4000
Привод	передний
Трансмиссия	автоматическая 4-диапазонная
Макс. скорость, км/ч	180
Время разгона 0-100 км/ч, с	нет данных
Расход топлива (средний), л/100 км	нет данных
Объем бака, л	51



Сзади вполне можно разместиться втроем



Дизайн DFM S30 получился оригинальным, и машина выглядит солидно

Дополнительным аргументом для владельцев станет гарантия три года или 100 000 км пробега и, наконец, привлекательные цены. За машину с «механикой» дилеры просят 509 000 рублей, версия с «автоматом» на 70 000 рублей дороже. К тому же можно дополнительно сэкономить, заказав машину выпуска 2014 года. Осталось преодолеть снобизм, мешающий многим нашим соотечественникам остановить выбор на авто из Поднебесной. Тут совет однозначный: попробуйте проехать и составить собственное мнение. На мой взгляд, Dongfeng уже заставляет нервничать продавцов бюджетных «одноклассников» S30, предлагающих свои модели по сопоставимой цене, но с гораздо менее щедрым оснащением. ■