

ФРАНЦУЗСКОЕ НА

ТЕКСТ: ГРИГОРИЙ АЛЕШИН ФОТО: МАКСИМ КУЗНЕЦОВ

КИТАЙСКИЙ ХЭТЧБЕК DFM H30 CROSS – ОДИН ИЗ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ МОДНОГО НЫНЧЕ НАПРАВЛЕНИЯ «ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ С ПОВЫШЕННЫМ КЛИРЕНСОМ». «СПОРТИВНЫЕ» НОТКИ В ИНТЕРЬЕРЕ, ЗАЩИТНЫЙ БАРЬЕР ИЗ ЧЕРНОГО НЕКРАШЕННОГО ПЛАСТИКА ПО КРУГУ – НИ ЗА ЧТО НЕ ДОГАДАЕШЬСЯ, ЧТО СВОЮ РОДОСЛОВНУЮ ОН ВЕДЕТ ОТ НЕКОГДА ПОПУЛЯРНОГО CITROEN ZX. НА МЫСЛЬ О ГАЛЛЬСКИХ КОРНЯХ «КИТАЙЦА» НАВОДИТ ЛИШЬ КРЫШКА ТОПЛИВНОГО БАКА, КОТОРУЮ НА ФРАНЦУЗСКИЙ МАНЕР НУЖНО ВЫКРУЧИВАТЬ ИЗ ГОРЛОВИНЫ КЛЮЧОМ ЗАЖИГАНИЯ.

Китайский автомобильный гигант Dongfeng Motor Corporation ведет свою историю с середины шестидесяти годов XX века, когда по указу Председателя Мао в центральных районах Китая, максимально удаленных от потенциально-го внешнего агрессора, начиналось строительство заводов «Третьего фронта». «Восточный ветер» (именно так переводится с китайского название компании) долгое время

специализировался на выпуске грузовой и военной техники. В огромном модельном ряду Dongfeng и сейчас есть крупнотоннажные самосвалы, автобусы и даже вариация на тему знаменитого американского Hummer под названием Dongfeng Mengshi EQ2050F (эти внедорожники, кстати, уже пару лет служат в армии союзной Белоруссии). После структурных реформ на рубеже веков Dongfeng Motor Corporation превратился в одного из крупнейших в Поднебесной производителей легковых автомобилей, а первым совместным проектом корпорации стало созданное еще в 1992 году предприятие Dongfeng Citroen Automobile Company – предшественник нынешнего Dongfeng Peugeot-Citroen Automobile Limited. В 2014 году Dongfeng даже купил 14 % акций самого PSA, чем немало взбудоражил французские профсоюзы: успокаивать галлов пришлось самому нынешнему председателю КНР Си Цзиньпину вместе с президентом Франции Франсуа Олландом, а рамочное соглашение о сотрудничестве подписывалось в их присутствии. Теперь вы поняли, какой монстр осторожноенько заходит на наш рынок с двумя скромными бюджетными малолитражками – седаном DFM S30 и производным от него хэтчбеком DFM H30 Cross. О втором мы и расскажем.

DFM H30 CROSS

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	бензиновый L4 DOHC, 16V, VVT
Рабочий объем, см ³	1556
Макс. мощность, л. с. при об/мин	117/6000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	153/4000

ТРАНСМИССИЯ

Тип привода	4x2, с ведущей передней осью
Тип КПП	АКПП

ПОДВЕСКА

Передняя/задняя	McPherson, независимая, со стабилизатором поперечной устойчивости / Независимая, с торсионной балкой и продольными рычагами
-----------------	---

ТОРМОЗА

Передние/задние	дисковые/дисковые
-----------------	-------------------

МАССА

Снаряженная масса, кг	1240
-----------------------	------

ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Максимальная скорость, км/ч	180
-----------------------------	-----

РАСХОД ТОПЛИВА

Городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	н. д.
Топливный бак, л	51
Размер шин	205/50 R16



Ход подвески у DFM H30 Cross совсем небольшой, колесо можно вывесить даже на довольно пологом склоне

СЛЕДСТВО

ТРАССА***

Этот «китаец» не отличается динамикой. Комфортная скорость едва дотягивает до разрешенного максимума на территории РФ, каждый обгон нужно просчитывать, а к некоторой «дубовости» тормозов придется привыкать. Возможно, с «механикой» DFM H30 Cross более «прыткий».





1. Приборка легко читается, несмотря на блики от хромированных ободков

2. Медицентр выглядит богато, на деле звук посредственный, к тому же «балалайка» может «глючить» от больших флешек

3. Очень приятно видеть данные о среднем расходе топлива, китайские борткомпьютеры обычно показывают только моментальный расход

4. Центральная консоль проста и сдержанна – никаких «блестяшек»

5. Низкобюджетное торпедо радует глаз хорошей сборкой, а руль регулируется как по высоте, так и по вылету

СКРОМНО, НО СО ВКУСОМ

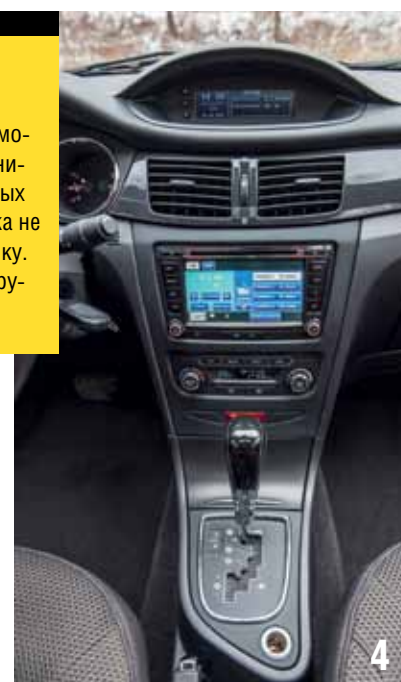
Dongfeng, он же известный в Китае как Fengshen H30 Cross (автомобиль производится на дочернем предприятии компании, ее название переводится как «Бог ветра»), несмотря на довольно старую платформу, выглядит вполне современно, если не сказать стильно. Пропорциональный кузов, никакой китайской мишуры, некрашеный пластик – все создает видимость «внедорожности» и очень пригодится на дачной гравийке.

Внутри тоже все на удивление пристойно. Кресла обшиты двухцветной тканью в «спортивную» сеточку и, хотя настройки только механические, сиденья водителя можно поднять или опустить под свой рост, но главное – здесь есть регулировка руля не только по высоте, но и по вылету. Ее диапазон, правда, маловат, но все же мне (ростом 183 сантиметра) удалось устроить-

БЕЗДОРОЖЬЕ**

Дополнительных преимуществ вроде самоблока или противобуксовочной электроники у «китайца» нет. Правда, клиренс целых 175 мм, а обвес из некрашеного пластика не обдерешь о кусты, пробираясь на рыбалку. Вот только длинный передний свес не дружит с рельефом.

ся удобнее, чем в Renault Duster. Обтянутый кожей и отделанный твердым пластиком под черное дерево руль не перекрывает приборы, правда, хромированные ободки колодцев спидометра и тахометра бликуют даже при неярком свете, но в принципе достаточно «читабельны». Очень порадовал маршрутный компьютер – на моей памяти это первый «китаец», не



ГОРОД****

В верхней комплектации с АКП и парковочной камерой DFM H30 Cross – неплохая машина для перевоза собственного тела из спального района к месту работы, вот бы энергоемкость подвески побольше, а то проезд лежащих полицейских досаждают.

6. Троиц на заднем диване будет тесно, зато колени не упруаються

7. Сидеть за рулем удобнее, чем в других «китайцах»



постеснявшийся выдать на небольшом монохромном дисплее в верхней части торпедо свой средний расход топлива и даже посчитать, сколько можно проехать на остатке в баке. Конечно, 10.5 литров на сотню от 1.6-литрового мотора не совсем то, что ожидаешь, но хотя бы честно. Скромные «карбоновые» вставки на торпедо и дверях, откровенно дешевый, но аккуратно состыкованный пластик, мягкий кожаный заменитель в тех местах, где локти соприкасаются с дверной отделкой, полный комплект электрических стеклоподъемников – внутреннее убранство обрадует глаз не отягощенного излишним бюджетом покупателя.

На руле кнопки управления магнитолой и круиз-контролем, в «бородке» двухдисковый медиацентр с интерактивным экраном, подлокотник между передними сиденьями – на вид все пристойно и даже китайским фенольным душком практически не тянет. Магнитола – с Bluetooth, AUX- и USB-разъемами, правда, от моей 16-гигабайтной флешки она впадала в ступор и не приходила в себя, пока я не «обнулится», выключив и включив зажигание. Ничего, бывает, к тому же встроенная аудиотехника не отличается вычурными формами, и ее несложно заменить на более продвинутую. Наверняка кому-то захочется это сделать – звук из штатных колонок может обласкать лишь самый непритязательный слух. Простой климат-контроль здесь тоже имеется, причем вентилятор обдува довольно тихий в первой половине диапазона рабочих скоростей, коих при около-

нулевых температурах хватает, чтобы не замерзнуть и не оглохнуть, как во множестве других «китайцев».

Расстроила звукоизоляция: китайская шиповка Nordman уже на 90–100 км/ч заставляет повышать голос, а к 120 км/ч в салоне становится совсем не комфортно вести тихую беседу. На летней резине, конечно, будет потише, однако на шумке не стоило так экономить.

Подогрев сидений традиционно для Поднебесной отсутствует, а вот на заднем диване, спрофилированном под двоих пассажиров, неожиданно просторно – колени ни во что не упруаются. За комфорт задних пассажиров пришлось расплатиться малым объемом багажника, утешает лишь то, что в огромную нишу под полом, где скрывается полноразмерная запаска, можно убрать часть мелкого барахла, постоянно катающегося в машине. Чуть не забыл – DFM H30 Cross может похвастаться камерой заднего обзора, а его маленькие, не слиш-



8. Камера заднего обзора часто встречается и у бюджетных автомобилей из Поднебесной

ком информативные зеркала регулируются с помощью электроприводов и оснащены подогревом.

ВДОЛЬ ПО УЛИЦЕ

Для нашего рынка DFM H30 Cross комплектуется только 1.6-литровым бензиновым двигателем мощностью 117 л. с., который официально считается собственной разработкой китайцев, но, судя по некоторым признакам, тоже имеет французские гены. Мотор агрегируется с 5-ступенчатой «механикой» или, как в нашем случае, с 4-ступенчатым «автоматом» Aisin со спор-

DFM H30 Cross не снабжен даже системой динамической стабилизации, самоблока в передней оси тоже нет



ГРЕЙДЕР***

И здесь короткоходная подвеска не дает разогнаться, передние амортизаторы разжимаются до отбойников уже на средних ямках, так что по грунтовке не стоит ехать быстрее 40–50 км/ч.

КОМФОРТ****

Основная претензия – к посредственной шумоизоляции, а вот удобство посадки и богатство оборудования достойны похвалы, еще бы магнитола заменить на более современную.

тивным и зимним режимами и возможностью ручного выбора передач. Движок тих на холостых оборотах, но чтобы получить приемлемую динамику разгона, его нужно крутить. «Бог ветра» тут и рядом не пролетал. Когда по слуховым ощущениям вы перешагнете 200 км/ч, лучше не смотрите на спидометр и оставайтесь в блаженном неведении, ведь на самом деле вы еще не разменяли первую сотню. Впрочем, небольшая и юркая машинка на городских скоростях отлично чувствует себя в потоке, однако требует внимания к тормозам: они здесь хоть и дисковые на всех колесах, но не слишком эффективные, и нужно привыкнуть к тому, что придется прилагать некоторые усилия при нажатии на педаль.

Руль, оснащенный электроусилителем, пусть в околонулевых положениях, но не слишком легкий в поворотах и обычно торопится передать информацию о состоянии дорожного полотна на руки водителя. Поперечные крены малы, в колее машина довольно устойчива, но волны и гребенку не любит, а слишком короткоходная подвеска частенько срабатывает на отбой даже на стандартных пластиковых лежаках полицейских, если переборщить со скоростью, но в целом не доставляет неудобств на достижимых скоростях. «Автомат» срабатывает плавно, без толчков, правда, «думает» на старте, и «спортивным» режимом это не лечится. Ручной режим не слишком добавляет динамики, убедившись, что любой обгон все равно нужно просчитывать, я быстро забыл про упражнения с селектором АКП – спокойное вождение тоже имеет свои прелести.

РЕЗЮМЕ****

Наличие «автомата», неплохая эргономика и хорошее оснащение делают DFM H30 Cross весьма конкурентоспособным в своем сегменте, он наверняка приглянется тем, кто ездит лишь по «декоративным» дачным грунтовкам, но настоящим селянам наверняка будет мало возможностей его подвески и небольшого клиренса.



БЕРЕГИ НОС

Хэтчбек с почти отсутствующим задним свесом и удлиненной носовой частью хорошо смотрится, но на грунте передок ограничивает геометрическую проходимость. Короткоходность подвески чревата потенциальным пробоем на 50–60 км/ч. Клиренс в 175 мм (смешно, но у иных современных кроссоверов нет и такого) – это единственное преимущество над обычными легковушками. Выбирая траекторию, я спокойно

но проехал между глубоких колеяй грунтовок, ведущей к нашему внедорожному «полигону», но на рельефе «китаец» спасовал – системы динамической стабилизации, а тем более противобуксовочной электроники у него нет. Попав на отсыревшую глину одного из подъемов, передние колеса забуксовали, препятствие я так и не взял – «взлететь» вверх с хорошего разгона помешали опасения за целостность переднего свеса, пришлось искать объезд.



1. Короткоходная подвеска не располагает к быстрому передвижению по грунтовкам

2. Элементарная трансформация – раздельная спинка опускается на нижнюю подушку

3. Под полом – полноразмерная запаска и огромный органайзер

4. Длинный «нос» скребет по буграм, на рельефе нужно соблюдать осторожность. К счастью, пластиковый обвес крепкий и некрашеный

НЕ ТА ФРАНЦИЯ

Если бы Dongfeng начал сотрудничать с Renault (у компании есть совместное предприятие и с этим французским автопроизводителем) не в 2013 году, а намного раньше, DFM H30 Cross наверняка оказался бы более «внедорожным», например, таким, как Renault Sandero Stepway – вот у кого китайским инженерам следовало бы копировать подвеску. Но многим владельцам бюджетных легковушек не нужен даже такой уровень проходимости, какой способен предоставить этот без пяти минут кроссовер – им вполне достаточно повышенного клиренса и хорошего оснащения за небольшие деньги.

Среди китайских конкурентов DFM H30 Cross выделяется удобством посадки, большим выбором опционального оборудования при схожих ценах, и я бы предпочел H30 Cross, например, компактному Great Wall M4, несмотря на его фантастический клиренс. DFM H30 Cross в базовой (и довольно богатой) комплектации стоит по апрельским ценам 579 000 рублей. Вторая, она же верхняя, комплектация отличается «автоматом» вместо МКП, наличием

в крыше люка с электроприводом, подогревом боковых зеркал, круиз-контролем и климат-контролем вместо кондиционера, а также более продвинутой магнитолой и шестью динамиками вместо четырех, плюс имеется камера заднего обзора. Такой автомобиль обойдется в 649 000 рублей. 70 000 тысяч рублей за АКП и всю эту роскошь – не слишком большая переплата. Renault Sandero Stepway второго поколения с 1.6-литровым мотором на 82 л. с. стоит от 553 000 рублей и за эти деньги будет с «механикой» и ручным приводом стеклоподъемников в задних дверях. Кондиционер и магнитолу с Bluetooth нужно будет заказывать за доплату. «Максимальный» Stepway с 1.6-литровым бензиновым двигателем о 102 «лошадках» стоит от 627 000 рублей с полным электропакетом, круиз- и климат-контролем, очень хорошей магнитолой, но за встроенную навигацию и систему динамической стабилизации придется доплатить. В «полном фарше» Renault потянет примерно на 670 000 рублей и все равно останется с «механикой» и движком на 15 л. с. слабее. Зато при

своих 195 мм клиренса, коротких свесах и чудодейственной всепрощающей подвеске. Так что есть о чем задуматься, однако в отличие от других китайских соперников DFM H30 Cross может играть с «французом» почти на равных. **4x4**





ООО «ПОЛИУРЕТАН»

КРЕПЕЖНЫЕ ИЗДЕЛИЯ



ДОЛГОВЕЧНЕЙ РЕЗИНОВЫХ АНАЛОГОВ








тел. **8-800-707-0054**
(бесплатный звонок по России)

www.polyurethan.ru

