

ТАКИХ БОЛЬШИХ КИТАЙСКИХ КРОССОВЕРОВ У НАС ЕЩЕ НЕ БЫЛО. СРЕДНЕРАЗМЕРНЫЙ DONGFENG DFM AX7 – ОДИН ИЗ ЛИДЕРОВ В СВОЕМ КЛАССЕ, НО ПОМОГУТ ЛИ ВДУШИТЕЛЬНЫЕ ГАБАРИТЫ ЗАСЛУЖИТЬ УВАЖЕНИЕ НА РЫНКЕ?

# ВЕТЕР С ВОСТОКА

ТЕКСТ: ГРИГОРИЙ АЛЕШИН ФОТО: DFM

А он действительно неплохо смотрится – сними с решетки радиатора эмблему, и можно строить догадки: «кореец», «японец»? Может, Nissan Qashqai? Или все же KIA Sportage? Габариты не угадаешь: даже в белом цвете DFM AX7 не выглядит грузным и большим, хотя на самом деле его длина – 4690 мм, а колесная база – 2712 мм – почти один в один, например, со Skoda Kodiaq или Hyundai Santa Fe Premium.

Так все же кто его ближайший родственник? Оказывается – Honda CR-V третьего поколения. Китайцы

купили лицензию и сделали на основе хондовской платформы свою собственную – DFMS. Ну, как сделали – просто растянули тележку, попытавшись ничего не испортить. Передняя подвеска «Макферсон», сзади многорычажка – на вид почти такая же, как у CR-V, но привод у AX7 исключительно передний.

Агрегатную базу позаимствовали у французов – благо что у Dongfeng Motor Corporation с концерном «Пежо/Ситроен» не только совместное предприятие в Китае но и... 14% акций материнской PSA. Мощный, однако, «Восточный ветер», так переводится название этого автомобильного производителя, одного

из крупнейших в Китае. По-русски произносится «Дунфэн» – ничего сложного и потенциально опасного по части «народного нейминга».

Под капотом AX7 стоит простой двухлитровый бензиновый «атмосферник» EW10A мощностью 140 л.с. от Peugeot 307/407/807. Таксисты без проблем наматывали на этих движках сотни тысяч километров. Пятиступенчатая механическая КПП VE4/5 – отсюда же, японский шестиступенчатый «автомат» AISIN AT6 TF-70SK тоже работал в паре с этим мотором еще во Франции. Представители DFM – под этим брендом работает легковое отделение Dongfeng в России –





Dongfeng AX7 базируется на платформе DFMS – производной от Honda CR-V третьего поколения, но привод – только передний

Салон скромный, но выглядит неплохо, эргономика хорошая, но вот медиацентр хотелось бы получше

утверждают, что между моторами, сделанными во Франции и в Китае, нет никаких отличий – французы просто вывезли в Поднебесную завод по производству двигателей.

**НА ПРОСТОРЕ**

DFM AX7 – кроссовер не первой свежести, выпустили его еще

в 2014 году, не раз возили на Московский автосалон, но сначала кризис, потом неожиданно свалившийся всем на голову ГЛОНАСС задержали его появление на российском рынке на целых три года. Только недавно китайцам удалось пробить бюрократические барьеры и закончить процедуру сертифика-

ции. Кстати, скоро DFM сертифицирует еще две модели – седан A30 и приподнятый универсал AX3, следующими в очереди стоят два кроссовера – большой DFM580 и компактный AX4. Последний выглядит весьма современно и снаружи и внутри, в отличие от AX7, на котором уже немного заметна «печать прожитых лет».

Однако, учитывая что китайский автопром пока еще находится в роли догоняющего, все не так уж плохо. Салон AX7 цитирует лучшие образцы азиатских кроссоверов пяти-шестилетней давности. Например, блок управления медиацентром очень напоминает тот, что был в Infiniti, центральные дефлекторы системы обдува – Hyundai. В целом, смотрится гармонично, сборка качественная, материалы, по большей части, недорогие, но везде где нужно – мягкий пластик.

Руль, правда, жестковат, да еще без настройки по вылету, однако удобно устроиться за баранкой это не мешает. В максимальной комплектации кресло водителя со всеми возможными электроприво-

дами, кроме поясничного подпора, есть память на два положения, учитывающая еще и настройку зеркал заднего вида. Все стеклоподъемники с автоматическим режимом, есть Bluetooth, круиз и климат-контроль, двухступенчатый подогрев передних сидений, розетка на 220 Вольт и сопла обдува для задних пассажиров в торце подлокотника. В самом подлокотнике гигантская емкость, подстаканники удобные, с хорошими фиксаторами. Имеется опциональный бесключевой доступ и кнопка запуска двигателя вместо обычного замка зажигания.

«Косяков» в эргономике почти нет – придраться можно только к тусклой подсветке приборки, в результате чего днем при ярком свете плохо читаются невыразительные шкалы спидометра и тахометра, и к такому же подследствию семидюймовому дисплею магнитолы. Но на «мультимедийке» для российского рынка просто сэкономили – это видно даже по толстой рамке экрана. В Китае AX7 может комплектоваться девятидюймовым медиацентром с отличной



Руль не регулируется по вылету, но посадка вполне комфортна. В «топе» кресло водителя оснащено электроприводами настроек и памятью на два положения

графикой, встроенной навигацией и полной интеграцией смартфона. У нас же и качество изображения бюджетное, и звук хуже некуда, и всего одна задняя видекамера со статичной разметкой. Впрочем, поставить медиацентр получше – не проблема, этим наверняка займутся дилеры, да и главное достоинство AX7 не интерактивность, а просторный салон и вместительный багажник.

Задние сиды могут закидывать ногу на ногу, места предостаточно, диван без глубокого профилирования нижней подушки вполне удобен для троих взрослых пассажиров. Спинка складывается в соотношении 60/40, объем багажного отсека от 565 до 1572 литров, пол со сложенным задним сиденьем почти ровный, под ним –



Подсветка приборки тусклая, при ярком солнечном свете приходится всматриваться

полноразмерная запаска на литом диске – для ежегодных дачных переездов и неторопливых отпусков всей семьей DFM AX7 подходит отлично.

**НЕ ОТРЫВАЯСЬ ОТ ПОТОКА**

Почему неторопливых? Да потому что два «атмосферных» литра под капотом такого большого автомобиля могут обеспечить лишь весьма посредственную динамику. Движок во весь голос запекает на разгоне, но дополнительного ускорения этот задорный голос придать не способен. «Айсиновская» АКПП тоже старается изо всех сил – вдавливаешь газ в пол и, что в ручном, что в автоматическом режиме, передачи переключаются только тогда, когда стрелка тахометра больше чем на полтысячи оборотов залезает в красную зону.

На курсе AX7 стоит неплохо, но асфальтовая колея и сильные порывы бокового ветра, особенно когда выходишь из-за фуры, заставляют понервничать. Поперечные крены умеренные, раскочка на волнах



Между клавишами подогрева сидений «спряталась» кнопка «ЭРА ГЛОНАСС». Ручник с электроприводом, АКПП – японская шестиступенчатая Aisin



Двухлитрового мотора мощностью 140 л.с. хватает, чтобы уверенно держаться в потоке, но на «подвиги» AX7 не способен



Сзади очень просторно, для зарядки гаджетов есть 220-вольтовая розетка



Объемный багажник – до 1572 литров со сложенным задним рядом – главное достоинство китайского кроссовера

В поддоне полноразмерная запаска, в топовой комплектации – на литом диске



невелика. Руль с электроусилителем не отличается информативностью в поворотах, усилие насквозь искусственное, в «кноле» пусто.

Представители «Дунфэна» говорят, что к настройке подвески приложили руки специалисты шведского SAAB – если это правда, то результаты их труда несколько разочаровывают. И вообще, лучше бы китайцы обратились за помощью в настройке ходовой к Renault. Я уверен, что потенциальных вла-

дельцев AX7 непробиваемость заинтересовала бы гораздо сильнее, чем прецизионная точность в управлении, а как раз энергоемкости-то «Дунфэну» слегка не хватает.

По разбитому асфальту можно шпарить достаточно быстро, к тому же у AX7 есть система динамической стабилизации, и в опасных поворотах чувствуется, что она не бездельничает, но с ямами поглубже, которые Renault Duster обрабатывает образцово, «Дунфэн»

справляется с трудом. На бугристой грунтовке я схватил пару ощутимых пробоев, да и раскочка на крупных серийных неровностях заставила снизить скорость до 30–40 км/ч.

С другой стороны, DFM AX7 позиционируется как городской кроссовер, а в городе-пригороде проблем не предвидится. Отлично проработанные свесы (угол въезда 23, съезда – 25 градуса) и клиренс 190 мм позволяют не бояться бордюров. Мощный защитный пояс из некрашеного пластика, отключаемая ESP – развезженную колею по дороге к родной фазенде можно брать ходом, а если что – впереди и сзади установлены стационарные буксирные проушины.

В общем, AX7 годный вариант для желающих получить много дачного кроссовера за не очень большие деньги.

### В КОЛЬЦЕ КОНКУРЕНТОВ

Но и не слишком маленькие – цены на Dongfeng DFM AX7 начинаются с 990 000 рублей за базовую версию Comfort 5MT с «механикой», тканевым салоном, кондиционером, электрзеркалами и стеклоподъемниками, простейшей

магнитолой, но с механическим «ручником» и без подогрева сидений. 1 149 000 рублей стоит почти такая же, только с «электроручником», круиз-контролем и обогревом боковых зеркал, версия Prestige 6AT – главная доплата здесь за «автомат». Без него, но почти в полном «фарше» – с «климатом» и кожей на креслах и (наконец-то!) обогревом передних сидений – версия Premium 5AT обойдется в 1 099 000 рублей, а топовая Luxury AT с огромным люком в крыше, шестью подушками безопасности, электроприводами водительского кресла и прочими «наворотами» потянет в 1 249 000 рублей. Тут уже недалеко до начального двухлитрового переднеприводного Nissan X-Trail с МКПП за 1 464 000 рублей, а из компактного сегмента «подпирают» традиционный Renault Duster всего лишь за 1 019 990 рублей в «топе» с пол-



Хороший клиренс (190 мм), аккуратные свесы, защита моторного отсека, отключаемая ESP – проскочить небольшую грязевую засаду AX7 способен и без полного привода

### DONGFENG DFM AX7 (AT6)

|                                      |                                |
|--------------------------------------|--------------------------------|
| <b>ДВИГАТЕЛЬ</b>                     |                                |
| Тип                                  | рядный, бензиновый, 4 цилиндра |
| Рабочий объем, см³                   | 1997                           |
| Макс. мощность, л. с. при об/мин     | 140/6000                       |
| Макс. крутящий момент, Нм при об/мин | 200/4000                       |
| <b>ТРАНСМИССИЯ</b>                   |                                |
| Тип привода                          | передний                       |
| Тип КПП                              | АТ6                            |
| <b>ПОДВЕСКА</b>                      |                                |
| Передняя / задняя                    | независимая/независимая        |
| <b>ТОРМОЗА</b>                       |                                |
| Передние / задние                    | дисковые/дисковые              |
| <b>МАССА</b>                         |                                |
| Снаряженная масса, кг                | 1625                           |
| <b>ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ</b>      |                                |
| Габариты: длина, ширина, высота мм   | 4690 / 1850 / 1727             |
| Колесная база, мм                    | 2712                           |
| Колея передняя, задняя, мм           | 1585/1585                      |
| Угол въезда, съезда, град.           | 23/25                          |
| Дорожный просвет, мм                 | 190                            |
| Размер шин                           | 225/60 R18                     |
| <b>ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</b>   |                                |
| Максимальная скорость, км/ч          | 180                            |
| <b>РАСХОД ТОПЛИВА</b>                |                                |
| Смешанный цикл, л/100 км             | 8.7                            |
| Топливный бак, л                     | 61                             |

ным приводом и «автоматом», за компанию с ним и Hyundai Creta за 1 224 900 рублей. Эти кроссоверы гарантированно ликвидны при последующей перепродаже, не принесут сюрпризов в обслуживании и ремонте, а потому гораздо более соблазнительны. Так что на долю DFM AX7 остаются «коренные» любители «поднебесного» автопрома, а главные конкуренты – схожие по размерам и цене китайцы Haval H6 (1 119 000 – 1 369 000 рублей), FAW Besturn X80 (1 149 000 рублей) плюс корейские и японские кроссоверы со вторичного рынка.

4x4