



Этот тест не похож на другие тесты нашего журнала. Это, если можно так выразиться, походный вариант, текст-путешествие. Мы собираемся примерить китайский автомобиль к европейским декорациям и посмотреть, как он в них выглядит, как чувствует себя по другую сторону границы с Евросоюзом.

Михаил КАЛИНИН |



Идея, в общем-то, лежала на поверхности. Легковые автомобили китайских марок пока еще не продают в Европе, но их производители не устают заявлять нам о том, что автопродукция из Поднебесной ни в чем не уступает своим европейским аналогам и полностью соответствует всем возможностям мировым требованиям. Причем не только технически. С точки зрения дизайна, автомобили из КНР также попадают в русло передовых стилистических тенденций глобального автопрома. Можно, конечно, этим заявлениям поверить на слово... Можно не верить... Можно, как поступают наиболее отъявленные скептики, с пеной у рта доказывать полную несостоятельность китайского автопрома и рисовать апокалиптические картины грядущих катастроф.

Мы не относимся ни к первым, ни ко вторым, ни к третьим. Мы решили сами проверить китайский автопром на прочность (и в прямом, и в переносном смысле слова) и на китайском автомобиле DFM H30 Cross — одной из самых свежих моделей на нашем рынке — отправиться в модную столицу Европы и, как некоторые считают, всего мира — напрямик в Париж. Благо в Париже как раз в это же время должна была состояться одна из крупнейших отраслевых биеннале — Equip Auto: если подломаемся в пути, автосервисные гении со всей Европы и из некоторых стран Африки не дадут нам пропасть в Париже даже с китайской машиной, трезво рассудили мы.

Рассказ о профессиональной выставке читайте в другом материале номера, а тут я поведаю о нашей поездке.

Итак, на круг в оба конца у нас выходило почти 6 тыс. км до Парижа и обратно, и такие города, как Варшава, Познань, Берлин, Дюссельдорф — исторические места, формирующие тот самый европейский стиль и образ, знакомый и привычный нам, — образ, к которому мы, собственно, и собирались примерить DFM H30 Cross. Одним словом, дистанция, согласитесь, солидная, учитывая, что особого времени на остановки мы не планировали — лишь короткие ночевки, фотосессия с маши-



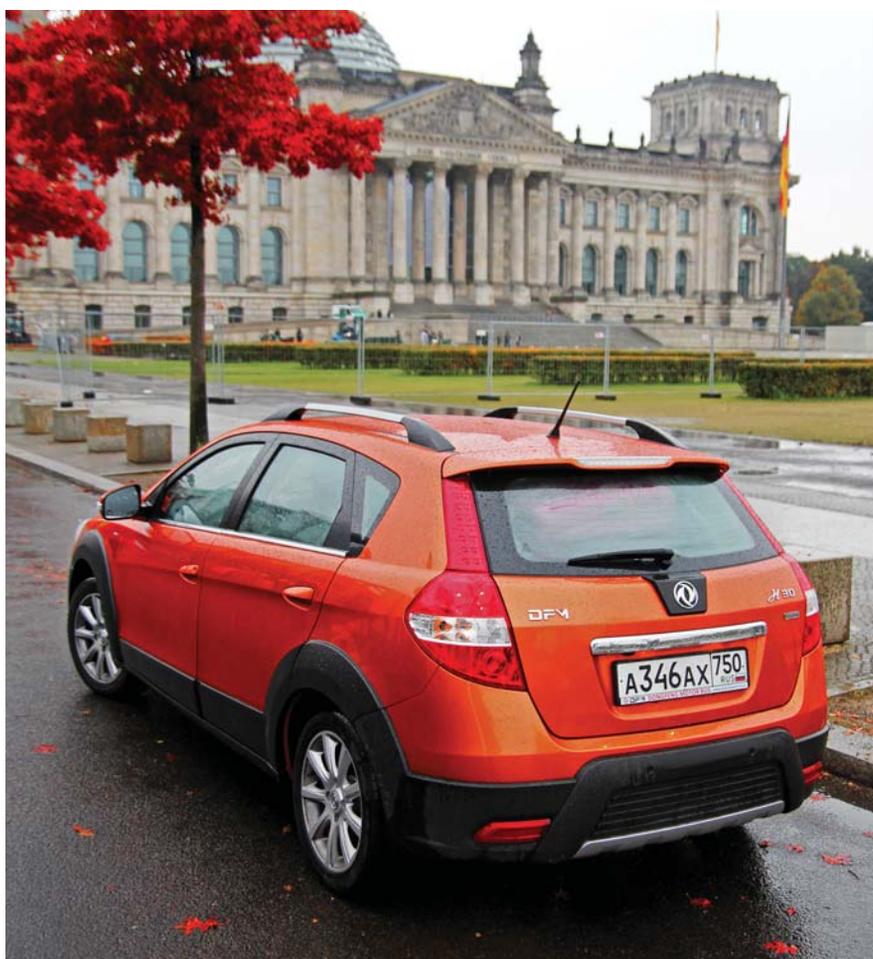
DFM H30 CROSS: ЕВРОПЕЙСКИЕ КАНИКУЛЫ

Самые интересные моменты теста вы можете увидеть на нашем видеоканале AbizTV.



ной и снова в дорогу (совсем не дешево теперь в Европе стало забавляться). То есть нагрузка на доверху загруженный DFM H30 Cross (а под выставку мы еще набрали с собой и кучу высокохудожественной и, соответственно, чрезвычайно тяжелой полиграфии, баннеры и прочую маркетинговую мишуру) была неслабая. Но нас это не смущало: проверка — она во всем проверка, подумали мы и тронулись в путь.

Сразу скажу, поскольку держать интригу смысла нет: несмотря на наш легкий страх — все-таки незнакомая машина, и дело даже не в том, что китайская, а в принципе не знакомая ни одному из участников экспедиции модель, — абсолютно никаких неприятных технических инцидентов в дороге с нами не приключилось. Все системы DFM H30 Cross работали совершенно исправно, как принято говорить — в штатном режиме. Более того, не начали выскакивать заглушки и отворачиваться болты, не провисли двери, не потекли патрубки, не заскрипел пластик, не просела подвеска и даже не запахло фенолом. То есть ничего из того, на что обычно любят грешить уже упомянутые скептики, не произошло. Мы спокойно ехали и очень скоро позабыли о своих опасениях, полностью погрузившись в увлекательное путешествие. Как, собственно, и должно





быть с самого начала — ох уж эти пустые треволнения от неуверенности.

В нашем распоряжении была топовая версия модели DFM H30 Cross, оснащенная бензиновым рядным четырехцилиндровым 16-клапанным двигателем с системой активной регулировки фаз газораспределения. То есть стандартный по европейским меркам комплект, «заточенный» под Euro-4 с каталитическим нейтрализатором для верности. Объем — 1,6 л, мощность — 117 л. с.

То, что движок — то ли в угоду экологическим стандартам, то ли по какой-либо иной причине — немного «придушен», я понял сразу. На низах, конечно же, хотелось бы большей отзывчивости, да и эластичности под мою манеру вождения машине явно не хватало. Впрочем, не думаю, что это критично. Я прекрасно понимаю, какой машиной управлял, и требовать от нее того, для чего она априори не предназначена, не собирался. Да и к тому же мой стиль вождения далеко не каждый водитель желал бы брать за образец (что, в общем-то, им во благо).

Главное — в динамике DFM H30 Cross не подводит. Привыкнув к его повадкам, на нем нетрудно совершать обгоны, ускорение происходит плав-



но, коробка четко обрабатывает алгоритм. Тут, кстати, стоит 4-ступенчатый «айсиновский» автомат 3-го поколения со спортивным и зимним режимами. Вот в спортивном-то режиме я и провел большую часть пути, поскольку лично мне это ближе.

Именно в этом же режиме (а как иначе) я достиг декларируемой производителем максимальной скорости в 180 км/ч на лишенном ограничений немецком автобане. «Момент X» был пройден легко, без каких-либо надрывных феерий, опять же совершенно штатно. Расход, правда, что вполне объяснимо, улетает в небо, хотя это небо не очень-то уж и высоко, всего 12 литров на сотню, как мне сообщил бортовой компьютер.

В такие моменты как-то само собой вспоминается все то, чем DFM H30 Cross оснащен в плане безопасности. А этого, в общем, немало. Тут есть четырехканальная тормозная система ABS + EBD, четыре подушки безопасности. Это как бы необходимый минимум. Китайские конструкторы пошли дальше и в соответствии с европейскими тенденциями оснастили DFM H30 Cross системой безопасности конструкции несущего кузова с запрограммированными зонами деформации силовых элементов. Она включает про-

тивоударные балки по периметру для обеспечения максимально возможной защиты пассажиров от фронтальных и боковых ударов. Говоря по-простому, при силовом воздействии сминается только внешняя часть кузова, салон же остается практически нетронутым.

Кроме того, в DFM H30 Cross есть датчик для отключения системы подачи топлива. Он предназначен для обеспечения пожарной безопасности при аварии автомобиля: клапан автоматически отключает подачу топлива в двигатель. Еще есть ударные датчики для разблокировки дверей в случае аварии, которые автоматически разблокируют двери для того, чтобы водитель и пассажиры могли беспрепятственно покинуть автомобиль.

И такой немаловажный момент: рулевая колонка спроектирована со специальными деформационными зонами, призванными поглотить энергию удара в случае фронтального столкновения. Это тоже находится в полном соответствии с самыми передовыми тенденциями в области автомобилестроения. Словом, в этом автомобиле можно себя чувствовать в отношении безопасности, насколько это вообще возможно в автомобиле.

Предвидя вопросы скептиков (ну что поделаешь, уж такие они любо-

пытные и всплывают в моем повествовании уже в третий раз), сразу скажу: как это все работает на деле, не знаю. И слава богу, я считаю. Что машинке тоже, согласитесь, в плюс: отвезла нас в Париж и привезла обратно без каких-либо происшествий. И это не удивительно, поскольку DFM H30 Cross вполне прилично управляется. Ни на очень большой скорости, ни при резком маневрировании, ни в любой другой сложной ситуации он не уходил от моего контроля, хотя я, не скрою, не избегал провокационного вождения, поскольку, уж если взялся тестировать машину по полной, так и надо ее протестировать как следует.

Помимо безопасности и динамики на дальних дорогах особую роль еще играет, конечно же, эргономика салона. В целом мне понравился окружающий меня антураж. Опять же — никаких завышенных требований. Машина за 600 тысяч не может и не должна выглядеть как премиальный лимузин. Но в любом случае она должна быть удобной, комфортной и надежной. И именно таким DFM H30 Cross для меня и оказался: удобная посадка, удобно расположенные органы управления. Со своей комплекцией и ростом я тут не чувствовал ни малейшего дис-



комфорта. Меня ничто не стесняло. И практически сразу удалось настроить все, что нужно, и все, что можно, — под себя.

Рулевое колесо уверенно лежит в руках, кнопки управления легко достигаемы — не нужно ослабевать хватку, по крайней мере мне с моими руками, чтобы переключить каналы или убавить/увеличить громкость. Все всегда под контролем. Отсутствие подсветки на кнопках отчасти затрудняет обращение в темное время суток, но, я думаю, это лишь поначалу. Когда пообвыкнешься, тебе уже ничто не помешает поймать черную кошку в крошечной темноте.

Рядом круиз-контроль — на трассе, скажу прямо, незаменимая штука. Очень облегчает управление. Но бороться со сном гораздо сложнее. Монотонная картинка за окном, мелькающие однообразные лесонасаждения, сами знаете, полностью размывают ощущение скорости: где сто — там и сто двадцать, а это уже минус пятьсот и выше из бюджета. Тут то как раз круиз-контроль и отрабатывает свою стоимость. Жалко, что он не показывает настроенную скорость, но держит ее стойко.

Оформление приборной панели выглядит приятно. Стильно, спортив-

но, информативно. Машина вообще получилась очень целостной. Приятная внешне, удобная внутри. Гармоничный во всех отношениях хэтч массового потребления. Определение Cross тоже не грешит против истины. DFM H30 с достаточно приличным — почти 180-миллиметровым — клиренсом не растеряется ни на просторной магистрали, ни на ухабистом проселке. А все эти цветные вставки на сиденьях, плавные обводы панели, дополнительный информационный монитор с показаниями бортового компьютера, мультимедийная система, равно как и светодиоды спереди и сзади, пластмассовые накладки, рейлинги и т. д. делают его вполне современным, стилистически очень актуальным. Это не автомобиль, вырезанный из куска фольги и наспех слепленный по образу и подобию евро-американских пастырей, как прежние модели наших китайских соседей. Это полноценная, самобытная машина, в которой может что-то нравиться, что-то — нет, но именно машина, автомобиль в полном смысле этого слова, абсолютно пригодный для эксплуатации.

Я уже давно говорил: забудьте про ведро с болтами. Китайские машины, выводимые сегодня на российский

рынок, — это уже совсем не то, что приснопамятный Amulet или, прости господи, Tianma, если такую еще кто-нибудь помнит. Поэтому давайте больше не будем отвлекаться на пустяки и досужие дискуссии, лучше сконцентрируемся на конкретном автомобиле и всех его нюансах.

Путешествуя по Европе, всегда стоит иметь в виду, что заправки здесь не то чтобы редки, но они встречаются совсем не так часто, как в России. Пропать «на сухую» здесь тебе, конечно, не дадут: на магистралях через каждую пару-тройку километров стоят станции экстренной помощи — по телефону можно связаться со службой спасения, и уж горючки-то тебе точно всегда подвезут. Но коли не хотите выглядеть полными идиотами в лице братьев славян, а равно и всех прочих европейских народов, пожалуйста, следите за уровнем топлива и не рассчитывайте на извечный русский авось — пару капель из пустого бака можно выжать далеко не всегда.

Экономичность DFM H30 Cross в этом контексте играла мне только на руку. Даже при скорости 120–130 км/ч при серьезной загрузке расход не превышал 8,0–8,5 л. Да, как я уже сказал, мотор зажат под Euro-4, откуда, скорее всего, и слабенькие низы,



но своими умеренными аппетитами он мне очень импонирует. Особенно учитывая, сколько стоит бензин в Европе.

Вот в таком ритме мы благополучно достигли Парижа и вернулись обратно. За время путешествия DFM H30 Cross неоднократно доказал, что это автомобиль, прекрасно подходящий для длительных путешествий. Автомобиль, который может довезти вас до центра мира (ну, до центра определенной его части, если уж быть особенно дотошным), отлично вписавшись в европейскую реальность, в европейский стиль. Он прекрасно смотрится на скоростных автобанах и в окружении исторических памятников, он удобен и практичен, он полностью соответствует требованиям сегодняшнего дня. Лично я признателен DFM H30 Cross за послушность и хорошую управляемость. Да, возникают определенные пожелания и комментарии, но, возвращаясь к тому, о чем я уже говорил, — нельзя требовать от автомобиля ценой 600 тыс. руб. наворотов на полтора миллиона. Даже если это китайская машина. Даже если это хэтчбек, именуемый «кросс». Просто расслабьтесь и получайте удовольствие от путешествия, как получили его мы.

