



Всем понятно: 7-местные автомобили – далеко не самый главный фетиш современного российского авторынка. На нем представлено, по известным причинам, совсем мало 7-местных моделей – мягко говоря. Тем не менее Dongfeng отважился вывести свою версию среднеразмерного кроссовера с 7-местным кузовом – Dongfeng 580.

Михаил КАЛИНИН |



# DONGFENG 580: 7-МЕСТНОЕ НАСТРОЕНИЕ

Что такое, на самом деле, 7-местный автомобиль? 7-местный автомобиль для людей (простите за штамп, но он так хорошо подходит в данном случае), ведущих активный образ жизни, причем не в одиночку, а преимущественно, как и полагается высокосоциализированным коллективным животным, в компании и/или с семьями, – это очень интересный и выгодный вариант для пополнения личного автопарка. Или вообще для создания оного.

Ведь 7-местный автомобиль уже по определению дает несравненно большую свободу, но не по прохождению глухих полуночных дебрей, как это обычно видится гениям маркетинга, а по созданию неповторимой атмосферы коллективного путешествия, открывающего неисчерпанные творческие возможности. Подумать только, вы можете взять на борт не только супругу и детей, но и лучшего друга с его семьей или сестру/брата в аналогичной комплектации или,

наоборот, шестерых своих коллег по работе, чтобы махнуть куда-нибудь за город, наслаждаясь красотой осенней природы. И не переживайте из-за «короны», «корона» – явление временное, а путешествия – вечны.

Вот, правда, 7-местный автомобиль – это не просто автомобиль, это, своего рода, настроение, в котором можно жить с нескрываемым удовольствием, которое даже способно изменить всю твою жизнь при должной сноровке и художественном воображении.

Смотрите видео наших тестов на Youtube-канале «НА авто ТВ»

Однако таких автомобилей у нас практически нет. Да и то, что есть, за редким исключением стоит каких-то трудно осознаваемых денег. Поэтому появление 7-местного кроссовера Dongfeng 580 за 1 млн 190 тыс. руб. (я только что сверился с официальным прайсом, продолжая этому не верить) – довольно интересная идея для российского рынка.

Я не буду говорить о том, что время сейчас для подобных заходов не самое удачное – назовите мне удачное время в России за последние 6 лет? – его не появлялось, похоже, в принципе никогда за эти годы, и не только для запуска Dongfeng 580, но и чего-либо нового вообще. Причем, что показательно, каждое время у нас неудачно по-своему, да так, что порой думается: они соревнуются, что ли, друг с другом в своей неудачности?

Но, как бы то ни было, 7-местный Dongfeng 580 вышел. И вышел за, повторюсь, 1 млн 190 тыс. российских рублей. Только не подумайте, что это очередной дешевый (да, теперь машины в районе миллиона у нас относятся к сегменту недорогих – не забывайте, где вы живете) пошлый «китаец». Dongfeng 580 стоит чуть больше миллиона не потому, что он плохо изготовлен или собран из некачественных материалов, неаккуратно, в пятницу 13-го под надзором Джейсона.

Просто приехавшая в Россию модификация укомплектована именно на миллион с хвостиком рублей. В ней нет продвинутых высокоинтеллектуальных функций, угадывающих полосу движения или встречные дорожные знаки, вопиющих о перестроении без включенного поворотника или проецирующих на лобовое стекло показания цифровой приборной панели.

За 1190 тыс. руб. вы получаете механическую коробку передач, стандартный набор мультимедиа с 8-дюймовым сенсорным дисплеем, Bluetooth, USB-портом, камерой заднего вида, 6 динамиками, рулевую колонку с регулировкой только по высоте, кондиционер. Естественно, прилагается некий арсенал электронных помощников: антипробуксовочная TCS и ESP/ESC последней генерации. Есть даже такая экстравагантная опция, как предустановленный видеорегистратор – позабавлялся я с ним, конечно, изрядно, но, знаете, – толковая штука. Многим был бы весьма полезен.



На втором ряду предусмотрены индивидуальные регулировки вентиляции. Для второго и третьего рядов – индивидуальные дефлекторы системы вентиляции. Имеется люк. Бортовой компьютер, демонстрирующий все традиционные показатели. Светодиодные повторители поворотников в боковых зеркалах заднего вида.

Но суть не в этом. За 1190 тыс. руб. вы на самом деле становитесь счастливым обладателем самого главного – 7-местного салона в достаточно большом автомобиле. Говоря «достаточно», я имею в виду то, что вам не придется в нем ютиться, прижимая колени к груди и упаковывая несчастную кошку в перчаточный ящик. Вам не придется решать извечную задачу: кто поедет на машине, а кто – на электричке, у которой, как известно, нет правильного решения: обидится любой, кто поедет на третьем ряду. А в Dongfeng 580 полноценно помещаются все 7 человек без стеснения. Причем даже с распечатанным третьим рядом у вас сохраняется определенное пространство в багажном отделении (минимальный объем – 375 л). Небольшое, не спорю, но, в отличие от многих 7-месток, с которыми я был знаком лично, это пространство все-таки есть, и туда можно смело поставить чемодан. И скорее всего, даже не один. Уложить необходимые в дороге или в точке назначения вещи. И их не надо замысловато трансформировать, решая хитроумные логические задачи пространственного мышления.

Поэтому, уж поверьте опытным путешественнику, прошедшему и Сочи, и

места, еще меньше располагающие к пляжному отдыху: 7-местный салон в достаточно большом автомобиле стоит гораздо больше номинала.

И именно в этом, по моему сублимированному мнению, кроется основной и бесспорный плюс Dongfeng 580. От которого, собственно, и нужно плясать в его оценке, анализируя стоимость, оснащение и все прочие плюшки.

Безусловно, я ни в коем случае не берусь навязывать свою точку зрения. Машина действительно во многом нишевая. Но машина, довольно гармонично вписывающаяся в свое позиционирование и позволяющая людям с не очень большим достатком ощутимо расширить свою известную вселенную в компании друзей, родственников, собак и попугайчика.

Возможно, Dongfeng 580 оформлен слишком сдержанно. Но вряд ли ему можно отказать в элегантности. Он именно элегантен, по-своему изыщен и сдержан – всё, как я люблю. В этом он чем-то похож на однозначно признанного самым элегантным европейским главой государства Эмманюэля Макрона, который в костюме за 350–400 евро умудряется выглядеть на всю тысячу призовых баллов. Причем, надо сказать, по своему дизайну легковые автомобили Dongfeng всегда безошибочно узнаются (как и Макрон) – тут можете быть спокойны, вас ни с кем не перепутают.

То есть, когда я распинался про миллион, я имел в виду как раз именно всё это в совокупности. Dongfeng 580 не отслеживает усталость водите-





ля, не прилипает к впереди идущему автомобилю адаптивным круизом, но упакован он неплохо. И выглядит достойно. Всё как у людей. Без крамольных переборов и извращений.

А вот тут уже самое время вспомнить о том, что Dongfeng 580, продающийся в России, – это автомобиль, изготовленный в КНР, где очень любят мягкие автомобили. Чем мягче – порой тем лучше. Тут мягкость в самом высшем ее проявлении. Вы не едете, вы в буквальном смысле слова плывете.

Но вы не плывете в поворотах и вообще при маневрировании – рулевое управление четкое и достаточно информативное. Оно лишено критичных люфтов. Коробка – «механика». Что тут сказать, она и есть механика, всё зависит от ваших умений работать правой рукой: чем активнее передергиваете, тем живее автомобиль движется. Благо запаса по характеристикам у силового агрегата вполне достаточно. Я крутил коробку беспощадно – так соскучился по МКПП, но в итоге мой напор оказался абсолютно лишним – она и без потного усердия работает довольно хорошо.

Пять скоростей, опять же, без каких-либо откровений, но приятно. Причем эластичность коробки, я бы

сказал... У Dongfeng 580 предусмотрены подсказки по переключению, высвечивающиеся на дисплее бортового компьютера, но я ими не пользовался от слова «никогда». Лишь постольку, поскольку было интересно их проверить. Ничего не имею против – вразумительные подсказки. Но коробка позволяет без существенных потерь на 20 км/ч переключаться сразу на третью передачу, а на 40 км/ч – на четвертую: автомобиль уверенно подхватывал и шел бодро.

Да и на 60 км/ч при переключении на пятую передачу я могу констатировать прекрасный прием. Даже не нужно ждать хрестоматийных 80–90 км/ч. Я вообще люблю механические коробки, в пробках это, конечно, досужее рукоблудство, но при этом они позволяют очень четко чувствовать движение и понимать, что тебе следует сделать в каждый конкретный момент этого движения.

Вот самый типичный пример алгоритма, выработанного мною за несколько сотен километров тест-драйва, для старта на светофоре. Как только загорелся зеленый, сразу газу на первой, и уже на 10 км/ч – вторая, на 30 км/ч – третья, на 40 км/ч – четвертая, и где-то во второй половине пятого десятка переходим на пятую. Весь этот алгоритм переключений занимает совсем немного времени, при

том что ходы рычага не длинные, но ощутимые. Однако эффект достигается довольно энергичный. Машина трогается и разгоняется динамично, не скулит и не подрывается.

Расход в среднем у меня был 9,3 л на 100 км. Но упаси вас сравнивать данный показатель с похожими кроссоверами. Это, напомним, 7-местный автомобиль. Где вы еще найдете 7-местный SUV за миллион с хвостиком? Таких экзотических образцов – днем с огнем. А Dongfeng 580 – пока вообще один. Поясню. Дело в том, что на российском рынке продается сейчас только единственная комплектация. И она не самая топовая. Это средненький Comfort с 1,8-литровым 132-сильным атмосферником SFG18 пятого экологического класса.

Поэтому мне, безусловно, уже сейчас очень хочется посмотреть, что предложит максимальная версия: и в плане цены, и с точки зрения оснащения. Хотя, если бы мне был нужен 7-местный автомобиль для решения сугубо утилитарных задач в кругу семьи и друзей (а 7-местный автомобиль по природе своей ориентирован на решение именно таких задач), без вычурной претензии на элитарность, я, несомненно, знаю, где его искать, не дожидаясь топовых комплектаций.