

Lifan Solano: китаец с российской пропиской

Рядом с бетонным забором, обнесённым колючей проволокой возвышается небольшая стела с надписью «Derways». Вокруг довольно тихо, шум создают лишь изредка проезжающие мимо машины да голоса охранников. Так и не скажешь, что за оградой кипит бурная деятельность.



Lifan Solano появился на нашем рынке совсем недавно, в марте текущего года

А между тем, именно здесь развернулось производство новой модели Lifan - седана Solano. Не слышали ни о том, ни о другом? Сейчас мы вам всё расскажем. Lifan - это китайский автопроизводитель. Не спешите воротить нос. Мы тоже поначалу скептически отнеслись и к самой марке и к российской сборке её моделей. Но не будем забегать вперёд.

Итак, Лифан. Компания, а точнее, группа компаний, образовалась в 1992 году. Строила она, строила машины для местного рынка, а затем решила выйти со своей продукцией за пределы страны. Lifan обосновался в США, Канаде, Франции, Египте, Мексике, Украине, а в 2007 году приехал и в Россию. У нас бренд до сей поры был представлен всего одной моделью - Breez, правда, в двух кузовах - седан и хэтчбек. А с марта 2010 года к ней присоединилась вторая - Solano. Собственно, посмотреть на производство последней и оценить её в действии нас и позвали.



На заводе Derways собираются модели не только Lifan, но и Geely и Haima

Как было сказано выше, «Солано» собирается на заводе «Derways». Это частная автомобилестроительная компания, располагающаяся в Черкесске на участке общей площадью около 30 гектар. Мощность завода позволяет производить до 25 000 «Лифанов» в год, а при работе в 2 смены - и все 50 000. Однако и на тот и на другой уровень выходить пока рано. Ведь соответствующего спроса ещё нет - в 2009 году было продано 5775 машин. А потому в 2010 году Lifan собирается выпустить всего 5000 авто, при оптимистичном развитии сценария - 7-8 тысяч. Что касается планов продаж, китайцы намерены реализовать 5 302 автомобилей, из них 1430 именно Solano, а остальное - Breez, который производят на этом же заводе.



На «Derways» осуществляется полномасштабная сборка. Это стало возможно с 2009 года, когда было закончено строительство цехов сварки и окраски. Так как объёмы производства пока довольно небольшие, на предприятии в основном задействован ручной труд. Роботы есть (их 34), но на данном этапе увеличивать их число не собираются - нерентабельно.

Вообще, «Derways» в плане распределения средств - молодцы. Компания существует с 2002 года и за это время инвестировала в своё развитие всего 100 млн долларов. Почему «всего»? А вы посчитайте, сколько денег нужно затратить на покупку земли, строительство зданий, приобретение специального оборудования, перенастройку этого оборудования и прочее, прочее. Да и рабочим надо платить. И каждую копейку приходится беречь - ведь платят-то из своего кармана, на помощь государства рассчитывать не приходится...



Линии катафореза и окраски на заводе полностью автоматизированы

Хотя сказать, что благодаря частному бизнесу на Дервейс всё гладко, нельзя. Несмотря на то, что общее впечатление предприятие производит положительное, некоторые отрицательные моменты всё же присутствуют. Например, площади у завода приличные, техника тоже на уровне, а вот нормальных мест для хранения кузовов и запчастей здесь не предусмотрено. Множество деталей «покоится» под

открытым небом, и, соответственно, подвержено ржавлению. Правда, со слов представителей завода, этот «нюанс» полностью устраняется в ваннах со специальным раствором и на катафорезной линии...

Оценив масштабы производства мы, наконец, добрались до самого главного - автомобиля. На парковке завода нас поджидали пять Lifan Solano. Все чистенькие, новенькие, с сидений и коврикков ещё не успели снять целлофан. Убираем всю лишнюю мишуру и приступаем к тест-драйву.



У Lifan на Solano планы амбициозные, но не лишённые здравого смысла

Первое, на что обращаешь внимание - отделка интерьера. Редко такое бывает, но здесь результат превзошёл ожидания. Кожаный салон (если верить брошюре), вставки под дерево. Всё по-взрослому. А главное, никакого характерного для «китайцев» едкого запаха от пластика. Хотя качество всевозможных «крутилок», кнопочек не так чтобы воодушевляло.

Зато машина может похвастаться функционалом. Тут вам и бортовой компьютер, и электростеклоподъёмники, и электропривод зеркал и даже парктроник! Здесь и индикатор пристёгнутого ремня безопасности имеется. Правда, работает он по принципу - «Не забудьте пристегнуться перед началом движения» (истощный звук индикатора уж точно не даст забыть об этом), а затем отстёгивайтесь на скорости хоть 120 км/ч. Никакие системы возражать не будут. Ну да каждый производитель устанавливает свои правила.



Ну что, с салоном немного ознакомились, пора и в дорогу отправляться. Только прежде отрегулирую сиденье. А вот тут вышла незадача. Я никак не могла понять - почему же никак не удастся подобрать комфортное положение. Как выяснилось - все просто. Сиденья изначально разрабатывались для

китайского рынка, а потому подушки у них коротковаты. Так что ты хоть обнастраивайся, если рост водителя превышает 170 см - найти удобное положение будет проблематично.



Сопровождение в виде ДПС ничуть не смущало местных «шумахеров». Обгоны в поворотах на серпантине, выезды с заправок с визгом покрышек... Кавказ.

Но. В чём нельзя упрекнуть китайцев, так это в скорости реагирования. Не нравятся сиденья? Нет проблем. Месяца через три будут другие, адаптированные под российского потребителя. А заодно и подогрев сидений установят. Вот это оперативность!

А пока Lifan решает насущные проблемы с сиденьями, мы, наконец, трогаемся в путь. На низких скоростях машина не вызывает никаких нареканий. Едет нормально, рулится хорошо. Но стоит ускориться, как понимаешь - 106 лошадиных сил 1,6-литрового мотора не хватает. Чтобы движок «ожил», надо раскручивать его минимум до 3000 оборотов. А при подъеме в горку - и того больше. Хотя и с этим недостатком китайцы обещают вскоре разобраться. У них уже готов новый мотор объёмом 1,8 литра мощностью 137 л.с.. Осталось дождаться осени, когда эта версия поступит в продажу в России. Кстати, данный агрегат будет комплектоваться уже не 5-ступенчатой «механикой», а вариаторной коробкой.



Маршрут, по которому мы ехали, в основном пролегал через горы и сельские местности. Дороги здесь не идеального качества, однако этого не замечаешь - подвеска Lifan Solano «проглатывает» практически любые неровности, не давая ощущать дискомфорт пассажирам. Да и по пересечённой местности можно не бояться ехать на «Солано», главное - не спешить.

Но, свою часть пути я уже «отмахала». Пора уступить руль другим и переместиться на задние сиденья... И почему я не сделала этого раньше?! Сзади находится куда комфортней, чем спереди. Сиденья здесь удобные, места много, да и от палящего весеннего солнца можно укрыться. Ба, да тут ещё подлокотник и дефлекторы подачи воздуха к задним пассажирам. Довольно достойно.



Пока китайская слава тянется шлейфом недоверия за Solano. Но в будущем это должно измениться

Надо отметить, что Lifan Solano пока предлагается в России в единственной комплектации - «Комфорт», стоимостью 355 700 рублей. Уже в базе в неё входят помимо прочего, кондиционер, системы ABS и EBD, противотуманные фары, подушки безопасности для водителя и переднего пассажира и CD/mp3-магнитола. Но в августе или сентябре её дополнят ещё одной, более богатой. Детали пока не сообщаются, но стоит она будет не намного дороже «Комфорта».

В заключение стоит сказать, что у китайцев есть все шансы занять свою нишу на российском рынке и составить нашим брендам весомую конкуренцию. Ведь в отличие от отечественных производителей, восточные могут похвастать и современным дизайном, и приличной отделкой салона, и богатым оснащением. Найти аналогичное предложение за 300 с лишним тысяч рублей - не так-то и легко. А главное, китайцы идут в ногу со временем и с достойной восхищения оперативностью воспринимают все потребности рынка. Это пока мы с ухмылкой на лице воспринимаем автопром КНР, но через пару-тройку лет ситуация кардинально изменится...