

## Тест-драйв Lifan Smily: улыбнитесь!

Вы когда-нибудь задумывались, с какой миной на лице вы обычно водите автомобиль? С усталостью, равнодушием, злобой, агрессией, радостью, достоинством, важностью? Многое тут, естественно, зависит от машины. Впервые сев за руль Smily, я, наверное, выглядел как тот мужик в возрасте прилично за сорок из рекламы средств для восстановления определенных функций. Ну помните, когда он парит куда-то наутро, весь изрядно помятый, в поредевших волосах – солома, но счастливи-и-ивый! То есть на лицо напалзает эта (идиотская, я так думаю) улыбка, и ты везешь ее на себе почти всю дорогу.



Спереди Lifan Smily выглядит очень жизнерадостно.

Честное слово, они дали очень удачное название модели, которая имеет индекс 320. «Смайли» - значит, улыбчивый. Или примерно так. Он и внешне выглядит жизнерадостно. Не сказать, чтобы жуть как красиво. Не сказать, чтобы очень правильно. Но забавно. И позитивно. Напрасно говорят, мол, он похож на Mini. Так скажет только человек, который не любит и не понимает автомобили. Это все равно, что найти подобие Паваротти на «Евровидении» или отпечаток высокой кухни в чебуречной (хотя в музыке и кухне я точно ни бельмеса).

Да, нотки заимствования имеются, но не нужно столь примитивно воспринимать китайцев. Я бы назвал «Смайли» заимствованием второй очереди – первый «закус» под «Мини» сделали не в Поднебесной. Это делали и европейцы, и японцы. Была, например, Daihatsu Storia, она же Toyota Duet. Машинки, хорошо известные в праворульной России. Недорогие, но добротные и вместительные хэтчбеки. Так что оставьте культовый «Мини» в покое - в «Лифане» прослеживается уже гораздо больше черт от народной «Тойоты». Горизонтальная линия почти плоской крыши, весьма короткие свесы, длинный капот и круто, почти вертикально, стоящее ветровое стекло – форма кузова простая и бесхитростная. Но передние фары формы перевернутых вниз головой матрешек со сложной оптикой, задние фонари с оригинальными лучиками, хром отделки, легкосплавные (!) диски колес говорят о некоторых претензиях.



Силуэт прост, зато машина вместительная.

Открываю дверку (ручка полностью с хромированной отделкой, даже в более высоких классах автомобилей эта опция является признаком максимальной комплектации) в ожидании резкого удара в нос свойственным «раннему Китаю» фенольно-формальдегидным амбре. И нифига. Горячий от жары автомобиль не источает вонь опасной пластмассы. Запах синтетики есть, но он есть во всех бюджетных машинах, и здесь его не больше.

Плюхаюсь на светло-бежевое сиденье, которое удобным ну никак не назовешь. Подушка маленькая даже для моих весьма средненьких габаритов. И короткая, тут ногам удобно не будет. Спинка имеет неестественный прогиб, и вообще кресло бесформенное. Руль простенький, пластмасса везде жесткая. Зеркала заднего вида – и салонное, и боковые – совсем кукольные. Но при этом отделка салона комбинированная – светлая с темным. Оба козырька – с закрывающимися зеркальцами. А приборная панель с ярко-голубым фоном – электронная. В оформлении интерьера нет никаких авиационных тем, как в «Мини», есть скорее мотоциклетные вкрапления от новых маленьких «Шевроле».

Пока кондиционер (он входит в базовое оснащение) охлаждал салон, разместиться удобно так и не получилось. Рулевая колонка не регулируется. Сиденье тоже не особо подвигаешь, оно слишком низкое, мягкое и какое-то... никакое. Клавиши управления стеклоподъемниками – на обшивке дверки. Регулировка зеркал заднего вида – на панели слева. Штатная магнитола... Стоп! У меня давно копилось возмущение в адрес автопроизводителей, которые в наиболее дешевых комплектациях бюджетных моделей не ставят «музыку». При этом делают так называемую аудиоподготовку, ну что мешает воткнуть туда для начала простенькое цифровое радио и USB-плеер?! Мы же знаем, что цена вопроса – несколько сотен рублей от силы! Китайцы не постеснялись сделать именно так – в их магнитоле нет CD, MP3. Есть USB вход – втыкаешь флешку или мобильник со своей музыкой и все. Ну куда проще! Здоровое бюджетное решение. Плюс шесть динамиков. Вот только клавиши на магнитоле маленькие, кнопка громкости прячется как раз за рулем – ее не видно. И за шумом мотора и работающего кондиционера музыка не очень-то слышна.



Интерьер богатым не назовешь. Но и совсем уж скучным - тоже.

Вообще, на какой-либо изоляции здесь явно сэкономили. Зимой, наверное, холодно будет. А летом все шумы – моторные, трансмиссионные, дорожные – они рядом, в салоне. Но в сочетании с низкой посадкой и легкостью автомобильчика это дает ощущение спортивности. Как на карте. Машина резко дергается с места, двигатель ревет. Передачи включаются с громкими щелчками и очень точно. Я вам серьезно говорю: переключаться на этой коробке – сущее удовольствие. Она, естественно, не такая правильная, как немецкая, но в ней нет ватности, длинных ходов, закусываний. Щелк, р-р, щелк, р-р-р, щелк, р-р-р-р... После 60 км/час разгон идет медленно, надрывно. Особенно при включенном «кондее». Но машина едет и сто, и сто тридцать. И пару взрослых пассажиров сзади, где им будет не очень тесно, запросто увезет.



Светлый салон и хромированные ручки дверей изнутри.

В дверках - динамики.

Я намеренно втыкался в левый ряд на кольцах и шоссе, «цепляясь» за бампер впереди идущего. На Smily можно даже гонять! Он удивительно легко, без удара, преодолевает «лежачих полицейских». Он весьма точно прописывает дугу в повороте. Рулится, конечно, не ахти. И его слишком легко срывает в снос, зато задок не швыряет – у него там не привычная для этого класса балка, а многорычажка со стойками МакФерсона. И рев мотора в ушах, и крупные цифры спидометра перед глазами. Но вот тормоза - это что-то. Хорошо, что меня заранее о них предупредили, и я был осторожен. Ибо при слабом усилии на протяжении почти всего хода педали они почти не дают замедления. Вы пугаетесь, давите сильнее, и легкая машинка вмиг утыкается словно вкопанная. Так что при желании сколь-нибудь конкурентно маневрировать в московском трафике вам придется демонстрировать определенные водительские умения. Чаще использовать торможение двигателем, точнее дозировать усилие на педаль. И контролировать через маленькие зеркала, не присоединился ли кто-нибудь сзади к вашему бамперу. В противном случае, при внезапном «клевке» при вашем торможении он может попортить хромированную вставку на корме.

А на долгую поездку на «Смайли» я все же не решился. Разленился, наверное, для того, чтобы ездить на таких автомобильчиках. Сиденье неудобное, подлокотника нет, для левой ноги нет платформы – удобнее всего получается упереть левое колено в дверную обшивку и держать стопу напряженной. Кроме того, контролировать ее положение каждый раз при нажатии на педаль сцепления, ибо при неровном положении ноги педаль не получится утопить на всю глубину. А орудовать ей приходится постоянно, ибо движок не вытягивает на низах, но надрывно ревет в верхнем диапазоне. Хотя потаскаться по паре часов в одну сторону в пробках несколько раз довелось, и ничего, жив-здоров. И даже с улыбкой на лице. Странноватой, но все же. Я бы не стал настоятельно рекомендовать купить именно эту машину, если у вас есть всего 250 - 280 тысяч рублей. Но за эти деньги никто не предложит вам шикарной машины. Может, лучше поискать что-нибудь на вторичном рынке. Но воспоминания о Smily у меня скорее положительные.

\*\*\*

Вообще, китайский автопром дошел уже до того состояния, когда уже не плакать хочется при виде их машин, а получается улыбнуться. Зато, видимо, их конкурентам (бизнес-то всегда заглядывает в будущее) уже не до улыбок, того и гляди - плакать начнут. Один факт: по результатам отчета АЕБ (Ассоциации европейского бизнеса) за 1-й квартал 2011 года Lifan показал наибольший прирост среди иностранных компаний - продажи их автомобилей выросли в 4 раза. И ведь будут продолжать расти.

Вот только дилеры пусть научатся людям рассказывать про эти машины. А пока вместо традиционного вопроса («Ну и как она?») многие делают удивленные глаза и спрашивают: «Это что за марка?» А вот узнав, что машина китайская, но производится у нас в Черкесске, уже присматриваются внимательнее, и задают правильный вопрос. С улыбкой, естественно.



### КОМПЛЕКТАЦИИ И ЦЕНЫ

Богато или нет? Судите сами. Lifan Smily продается всего в двух вариантах оснащения.

Но версия DX уже включает в себя хромированные решетку радиатора и ручки дверей, противотуманки, спойлер, ГУР, две подушки безопасности, электрозеркала. Стоит такая машина **259 900 рублей**. Но она не имеет кондиционера, легкосплавных дисков, сигнализации и центрального замка, ABS (и EBD), задних электростеклоподъемников и парктроника. В комплектации SX все вышеперечисленное, соответственно, имеется. Кстати, есть там и металлическая защита двигателя, и крепления детских кресел Isofix. А цена – всего **289 900 рублей**.

Мне кажется, уж возьму на себя нахальство посоветовать, для этой машины не хватает спортивной версии. Точнее, псевдоспортивной, конечно. Те, кто всерьез лезет конкурировать с Mini, «срисовывают» и его фишку – украшательство в спортивном духе. У Smily плоская крыша, она сама по себе напрашивается если не окрасить ее в другой цвет, то хоть пленкой оклеить. Только без особого цинизма – не нужно рисовать туда британский «Юнион Джек». А черно-белую клетку – запросто. Плюс пустить полосу по капоту, а также подвесить пластиковые накладки на пороги и расширители

колесных арок. Хрома в отделке и так уже полно, спойлер и насадка на глушитель тоже имеются. А вот если установить еще передние кресла-ковши с боковой поддержкой, пусть самые-самые дешевые, и продать все это не дороже 300 тысяч рублей, назвав версией «Спорт», это будет просто здорово. Только сделайте, наконец, что-нибудь с тормозами!

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип двигателя	4-цилиндр. DOHC
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1342
Максимальная мощность, л.с./об/мин	89/6000
Максимальный крутящий момент, Нм/об/мин	115/3500-4500
Тип топлива	Аи 92-95
Объем бака, л	37
Трансмиссия	5-ступенчатая МКПП
Привод	передний
Время разгона (0-100 км), с	14,5
Максимальная скорость, км/ч	155
Расход топлива (средний), л/100 км	6,3
Габариты, длина/ширина/высота, мм	3745/1620/1430
Колесная база, мм	2340
Объем багажника, л	300
Колея (перед./задн.), мм	1385/1365
Снаряженная масса, кг	900
Полная масса, кг	1250

### МИНУСЫ И ПЛЮСЫ

*Понравилось:* цена и работа МКПП.

*Не понравилось:* эргономика и работа тормозов.

### КОНКУРЕНТЫ



#### **Lada Samara**

Старые советские «зубила», слегка видоизмененные, все еще пользуются устойчивой популярностью. Они просты, бесхитроустны и не могут похвастаться нормальным оснащением. Двигок - 8-клапанный. Интерьер убогий. Держатся же на рынке благодаря вот этой своей простоте, а также низкой, увы, покупательской способности большей части нашей молодежи.

От 272 900 руб.



### ZAZ Chance

Кузов старенькой Daewoo и мелитопольский движок - вот вам современный «Запорожец» (см. [наш тест-драйв](#)). Но у молодежи он не популярен, видимо, как раз из-за принадлежности к этой марке. «Шансы» имеют у нас имидж пенсионерского авто, и более привычны с кузовом «седан». Тут уж не до улыбок – картошку надо посадить. Chance имеет пятидверную версию, он оснащается лучше «Самары», но при наличии кондиционера стоит уже больше 300 тысяч рублей. А еще обещана автоматическая коробка - это просто прорыв в данном сегменте.

От 260 000 руб.

Марка, модель	ZAZ Chance 5 дв.	Lada Samara 5 дв.
Двигатель: объем, л/мощн., л. с.	1,3/70	1,6/81
Динамика до 100 км/час, с	17	н. д.
Скорость max, км/час	162	160
Расход топлива средний, л/100 км	5,5	7,6
Емкость багажника, л	250-885	330
Габариты, мм (д/ш/в)	4074/1678/1432	4122/1650/1402
Цена min, руб.	<b>260 000</b>	<b>272 900</b>

*Внимание, этот тест-драйв является редакционным материалом, а не рекламным предложением. Данные о характеристиках и ценах взяты из официальных источников информации автопроизводителя и актуальны на дату публикации статьи. Фото автора.*

Андрей ГРЕЧАННИК