

Тест-драйв Lifan Solano: региональный шик

Раньше этим «промышляли» корейцы. Даешь модели благозвучное имя на непонятном, но красивом языке, и люди тянутся. Корейцы подросли, и где-то уже метят в премиум, усложнив параллельно технология придумывания имен. Но их знамя подхватили китайцы.

Lifan, крупнейший в мире производитель мототехники, назвал свою очень похожую на Corolla начала 2000-х годов модель по-итальянски - Solano. Значит, паслен, есть такое растение с яркими ягодами. Кстати, табак, томаты или перец – тоже пасленовые. То есть в названии есть намек на остроту или яркость. Так или иначе, но яхта поплыла.



Хром, противотуманки, светодиоды и повторители поворотов - такие теперь «китайцы».

Внешне «Солано», конечно, от «Короллы» отличается весьма сильно. Не только оптикой – кузовные детали другие. Но пропорции и рисунок кузова в целом остались прежними. Длинный капот, покатая крыша, короткий багажник. Передок у этой машины – скорее европейского «кроя», а вот сзади «японца» узнать проще. В целом же страшенькой эту машину не назвать. Кроме того, в отделке присутствует хром, колесные диски – легкосплавные, а в корпусах зеркал заднего вида установлены повторители «поворотников». И еще – у нее штатные светодиодные дневные ходовые огни. Прямо как в авто премиум-сегмента.



Отсюда в силуэте кузова Corolla угадывается больше.

Но в сборке огрехи все же прослеживаются. Задняя левая дверь, например, на нашей машине закрывается плохо. Хлопнуть надо как следует. Может, конечно, это лечится подгонкой. Зато зазоры в элементах отделки интерьера вполне сносные. Вообще, салон приятно удивляет. Во-первых, он велик по объему. И спереди, и сзади места в нем почти как в среднеразмерном седане. Во-вторых, на панели мягкий пластик, есть даже вставочки под дерево. Салон обшит кожей (искусственной, но на этом производитель внимание не фокусирует). При этом обшивка перфорированная, и отстрочена она достаточно аккуратно. Их логика понятна: если у человека нет денег на шикарное дорогое авто, можно дать ему почти тоже, но дешевле. Да, это не богатство оформления, а его иллюзия. Но ведь найдутся люди, кто и этим будет вполне удовлетворен.



Дерево, металл и кожа не настоящие, но интерьер обогащают.

За эргономику Solano я бы не похвалил. Сиденья удобными не назовешь. Да, подушка лифтуется, даже поясничный подпор есть, но профиль кресел неудачный. И регулировки таковы, что подогнать сиденье как надо не так-то просто. Регулировка рулевой колонки по высоте тоже скорее номинальная. Она есть, но, увы, невелика.

Зато набор допоборудования велик. Сиденья имеют подогрев, зеркала – электрорегулировки, стекла – электростеклоподъемники, есть магнитола с CD-MP3-плеером и клавишами управления на руле. Кстати, голубой фон ее дисплея – в тон с подсветкой окошка маршрутного компьютера, расположенного между циферблатами приборной панели.

Сзади – диван приличных размеров, с убирающимся в спинку подлокотником. Места там для пассажиров достаточно, и сидеть весьма удобно. И все при том, что багажник имеется - тоже приличных размеров. А если сложить спинки кресел, то можно перевозить весьма много грузов. Правда, в отделке багажника сразу прослеживается отношение к качеству сборки. Края обивки не обработаны, видны неровности и отсутствие точной подгонки.



Сзади места хватит и пассажирам...



и для поклажи.

КПП здесь – механическая, а движок – хоть и не новый, но лицензионный, тойотовский. Если судить по звуку, то он может показаться очень мощным. Звучит, как «шестерка» - низко, утробно. Видимо, так выхлопная система «сработана».

В достаточно тугую педаль газа передаются вибрации. Но педаль сцепления удивительно понятна в работе. Переключения коробки достаточно точные. Прямую машина держит исключительно, и скорость набирает уверенно. На первых передачах мотор легко «крутится» до высоких оборотов, причем он достаточно уверенно подхватывает уже с низов.

Но уже при наезде на неровности или даже стыки дорожного покрытия на Третьем транспортном подвеска отыгрывает не вполне удачно. Задок (там не многорычажка, а балка) заметно швыряет, и от этого становится некомфортно. Руление тоже имеет ряд сложных моментов. Руль слишком легкий, пустой. Но весьма точный, и это выправляет положение. Машина уверенно прописывает дугу в повороте, реакции ее на вращение «баранки» весьма предсказуемы. Так что, немного попривыкнув к этой машине, я уже не опасался скоростных маневрирования. Но вот беда, в жаркий день при значительном нагреве машина начинает издавать посторонние звуки. Шумит ГУР, скрипит что-то в подвеске, гудит справа при торможении. Нехорошо это для нового еще автомобиля, отдает какой-то нестабильностью результата. Звук, как известно, всегда найдет выход...

Хотя в целом впечатление от Solano таково, что здесь китайцы оказались не в проигрыше. Они дали вполне работоспособный автомобиль гольф-класса, попытались современно его оформить и небедно оснастить, при этом в цене не приближаясь к пугающим цифрам в ценнике. Собственно, для человека, которому экономия важнее престижа марки его машины, этого вполне достаточно. А тут еще бонус в виде отделки под кожу и дерево. Просто шик. Не столичный, конечно, но региональный – как минимум.

КОМПЛЕКТАЦИИ И ЦЕНЫ

Solano производится и продается в России в одном кузове – седан, но в двух комплектациях: DX и CX. Никакой «пустой» базы – все автомобили имеют хромированные дверные ручки и решетку радиатора, зеркала с электрорегулировками и повторителями сигналов поворота, электростеклоподъемники, гидроусилитель руля, АБС, центральный замок, две подушки безопасности, кондиционер и радиоприемник. И за все это – **369 000 рублей**. За доплату в 25 тысяч появляются литые диски на 15 дюймов, подогрев переднего сиденья и кожаная отделка салона, парктроник и CD-MP3-плеер.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип двигателя	R4, 16-клапанный	
Рабочий объем, см ³	1587	
Максимальная мощность, л.с./об/мин	106/6000	
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	149/4500	
Тип топлива	Аи-92	
Объем бака, л	50	
Трансмиссия	5MT	
Привод	передний	
Время разгона (0-100 км), с	10,5	
Макс. скорость, км/ч	170	
Расход топлива город, л/100 км	-	
Расход топлива трасса, л/100 км	-	
Расход топлива средний, л/100 км	7,8	
Снаряженная масса, кг	1150	
Габариты: длина/ширина/высота, мм	4550/1705/1495	
Колесная база, мм	2605	
Клиренс, мм	150	
Тормоза передние	дисковые вентилируемые	
Тормоза задние	дисковые	
Подвеска передняя/задняя	Макферсон/балка	
Объем багажника, л	386	
Размер шин	195/60 R15	
Колея передняя/задняя, мм	1470/1460	

МИНУСЫ И ПЛЮСЫ

Понравилось: вместительность и ходовые качества.

Не понравилось: аляповатость отделки и посторонние звуки.

КОНКУРЕНТЫ



Vortex Estina

Название не итальянское, но тоже уводящее в сторону от реальности. Этот обрусевший китаец Chery Fora собирается на ТагАЗе. У него тоже только механическая коробка, но больше вариантов оснащения, и еще есть возможность купить модель с 2-литровым двигателем.

Vortex Estina. Фото ТагАЗ.



Chevrolet Lacetti

Вот примерно сюда они целились. Довольно старая уже корейская машина. которая выпускается сейчас в Калининграде и продается с эмблемой американской марки.

Эта машина, конечно, на сто тысяч рублей дороже. Имеет пятидверные кузова - хэтчбек и универсал. И моторную линейку из бензиновых двигателей 1.4, 1.6, 1.8. Но Lacetti чуть меньше в размерах. И очень прост в отделке интерьера.

Lacetti. Фото Chevrolet.

	Vortex Estina 1.6	Chevrolet Lacetti
Габариты, мм (д/ш/в)	4552/1750/1483	4515/1724/1455
Дорожный просвет, мм	124	145
Двигатель: объем, л/мощн., л. с.	1,597/109	1,598/109
Динамика до 100 км/час, с	-	10,7
Скорость max, км/час	185	187
Расход топлива средний, л/100 км	6,8	7,1
Цена min, руб.	359.900	451.500

Фото автора.

Андрей ГРЕЧАННИК