

## Горный «Л И Ф А Н»

*Знакомимся с российским заводом по сборке Lifan Solano*



Фото Ленты.Ру

На расположенный в Черкесске автомобильный завод "Дервейз" стоило бы съездить и не дожидаясь особого повода, вроде презентации новой модели. Ведь это первое в России частное производство полного цикла мощностью, ни много, ни мало в 100 тысяч китайских автомобилей в год. Причем появилось оно в Карачаево-Черкессии в самый разгар кризиса!

Дети "Меркурия"



Расположенный в Черкесске завод Derways входит в группу компаний "Меркурий", которая кроме автомобилей занимается производством минеральной воды и ликеро-водочных изделий.

На данный момент на заводе "Дервейс" собираются по полному циклу автомобили Lifan Solano, Lifan Breeze и Geely МК. Кроме того, здесь же свариваются и окрашиваются кузова вседорожников Great Wall Hover, которые затем отправляются для сборки в подмосковную Гжель.

В середине 2009 года на территории завода был сдан в эксплуатацию новый покрасочный цех производительностью в 100 тысяч машин в год, а также три сварочные линии, на которых изготавливаются кузова для автомобилей Lifan, Geely и Great Wall Hover. На это было потрачено около 3,5 миллиарда рублей, а одним из основных инвесторов проекта стало северокавказское

подразделение Сбербанка. Правда, для завода масштабные финансовые вливания в создание производства полного цикла были вынужденной мерой: осенью 2008 года стало известно о введении заградительных таможенных пошлин на импортируемые кузова для "легковушек". В результате, минимальная "растаможка" сваренного и покрашенного автомобильного "железа" подорожала с 15 процентов от его стоимости до пяти тысяч евро, и "отверточная" сборка китайских автомобилей, которой в то время занимались в Черкесске, стала нерентабельной.

Зато сейчас представители "Дервейс" проведенной модернизацией довольны (по крайней мере, на словах) и охотно обсуждают планы по увеличению загрузки существующих мощностей. Например, в июне-июле в Черкесске планируют запустить производство седанов и хэтчбеков Naïma 3 (китайский вариант Mazda3), а в августе – модели Chery M11.

Вернемся к нашим "Лифанам"

До недавнего времени компания Lifan, появившаяся на свет в 1992 году, была известна как производитель всевозможной мототехники - мопедов, мокиков, квадроциклов, мотоблоков, - и генераторов. Однако сейчас в портфолио корпорации из китайского мегаполиса Чунцин уже три серийных легковых автомобиля, а также кроссовер, который будет показан на Пекинском автосалоне в этом году.

На заводе "Дервейс" крупноузловая сборка первой модели Lifan – хэтчбека гольф-класса Breeze была запущена еще в 2008 году, и с тех пор черкесские предприниматели успели выпустить более семи тысяч автомобилей. А осенью 2009 года на заводе началось производство модели "Бриз" по полному циклу, включая сварку и окраску кузовов.



Первый "Лифан" - "Бриз" - создан на модернизированной платформе китайской машины Citroen ZX Fukang. А вот происхождение "Солано" уже не так очевидно. Скорее всего, это некая "сборная солянка" из оказавшихся в руках китайских инженеров технических решений. Что касается названий, то



и "Solano" и "Breeze" были придуманы специально для российского рынка. В Китае, Азии и Африке эти машины продаются под индексами 620 и 520, соответственно.

Дебютант Lifan Solano по габаритам больше, чем Breeze, и благодаря колесной базе 2600 миллиметров относится к классу "С+". К тому же, он опережает "Бриз" и по уровню оснащения. Однако сварка кузовов обеих моделей производится на одном конвейере, который при работе в две смены может выпускать до 40 тысяч единиц продукции в год.

Причем технологическое оборудование позволяет выпускать на этой же линии еще две модели, и на заводе Derways обещают, что до конца лета здесь же наладят выпуск малолитражки Lifan, которая в Китае продается под цифровым индексом "320". А еще через несколько месяцев на этот конвейер должен будет встать и вседорожник, премьеры которого должна состояться в Пекине.

#### Черкесское качество

Двор завода "Дервейс" мало чем напоминает аккуратный минимализм производственных площадок, которые даже в России удается создавать западным автоконцернам. Черкесский завод теснее, асфальт между разномастными корпусами заставлен деревянными ящиками с кузовной штамповкой. Здесь же организованы стихийные парковки для уже готовых автомобилей. На автомобильных заводах в Европе или Японии, и даже в России, такого не увидишь.



Единственная стадия, ограничивающая объемы производства Lifan Solano - это сборка. Производительность цеха - всего 20 тысяч автомобилей в год, а сварочный конвейер при двухсменной работе может выпускать до 40 тысяч кузовов в год. Правда, на сегодняшний день эти мощности загружены лишь частично - руководство завода планирует выпустить в 2010 году от пяти до восьми тысяч "Лифанов". При этом на заводе "Дервейс" все еще надеются получить льготный режим промборки и уже сейчас занимаются локализацией "Лифанов". На данный момент, на "Солано"

устанавливаются российские покрышки, колесные диски и аккумуляторы, а в планах переход на закупку российских сидений, деталей интерьера, выпускных систем и бензобаков.

Однако в сварочном цехе, где изготавливаются кузова "Солано" и "Бриза", царит образцовый порядок, а сварщики привычными движениями без суеты сваривают штампованные детали кузова с помощью массивных манипуляторов. Со стороны это выглядит убедительно. Есть и контроль качества, но особенно строгим его не назовешь: геометрия проверяется всего один раз за смену, и при полной загрузке конвейера это означает, что в руки специалистов ОТК попадает лишь каждый тридцатый кузов из партии.

Правда, утром перед началом смены на всех участках, включая участок под сборки пола и моторного отсека, проверяется качество сварных соединений - механическим способом (на разрыв). Но, например, на линии по сварке Ford Focus во Всеволожске такая проверка проводится на каждом четвертом автомобиле, причем сварка на лицевых панелях контролируется с помощью ультразвукового оборудования.

На линии окраски, куда поступают из цеха по сварке отрихтованные и очищенные от окалины кузова "Лифанов", влияние человеческого фактора на конечный результат сведено к минимуму: это самый технологичный этап в производстве китайских автомобилей.





К сожалению, в день экскурсии на завод окрасочный цех простаивал и мы не смогли посмотреть, как работают роботизированные краскопульты, установленные на заводе "Дервейс". Но зато мы увидели, как функционирует технологическая линия в катафорезном цехе. Здесь монорельсовый конвейер переносит полностью сваренный кузов из одной 60-кубовой ванны с требуемыми по технологии химикатами в другую в автоматическом режиме.

В этом цехе роботы есть не только в покрасочных камерах - все стадии подготовки кузовов к нанесению защитного покрытия, катафорезное грунтование и сушка также происходят в полностью автоматическом режиме. Правда, роботизированные краскопульты не могут прокрасить внутреннюю поверхность некоторых деталей кузова, приходится использовать рабочих. Но это обычная практика на большинстве современных автомобильных заводов.

А вот цех сборки Lifan Solano практически ничем не отличается от аналогичных помещений на автозаводах, работающих по "крупноузловой" схеме. Большого конвейера здесь нет, да он и не нужен - при максимальной производительности 30 машин в день. Вместо этого здесь есть несколько зон, где кузов комплектуется двигателем (вместе с трансмиссией), подвеской, тормозной системой, деталями интерьера и всем остальным. При этом главный этап любой сборки - "свадьба" кузова и двигателя – происходит на подъемниках, вроде тех, что устанавливаются в сервисных центрах.

Тет-а-тет

Закрепить изученный на заводе материал представители "Дервейс" и Lifan предложили во время тест-драйва Lifan Solano, который был запланирован на следующий день после экскурсии. Честно говоря, завод произвел хорошее впечатление, поэтому хотелось верить, что китайский седан не подведет и во время испытаний дорогами Карачаево-Черкессии.

Богатая комплектация и современный дизайн выгодно отличают "Солано" от конкурентов по эконом-классу



Первое знакомство действительно оказалось приятным – китайцы предлагают хорошо оснащенный автомобиль с качественным интерьером и вполне современной внешностью. Комплектация всего одна, но зато в нее входят ABS, две подушки безопасности, полный электропакет, кондиционер, аудиосистема и бортовой компьютер. Кроме того, в списке базового оборудования много не очень важных, но при этом приятных "мелочей", вроде светодиодных "габаритов" в передней оптике, легкосплавных дисков или регулируемого поясничного подпора у передних сидений.

Сиденья обтянуты качественным кожзамом, а передняя панель закрыта мягким темным пластиком с горизонтальной вставкой "под дерево", которая, действительно, напоминает по фактуре дерево, а не дешевый полимер. К тому же, новый "Солано" не душит водителя и пассажиров фенольным запахом – пластик у этого "китайца" пахнет не сильнее, чем у большинства новых корейских или японских автомобилей.

В общем, при цене в 355 тысяч 770 рублей, конкурентов у нового "Лифана" на российском рынке немного. Главный соперник - тольяттинская "Приора", которая в похожей комплектации (с ABS, кондиционером и подушками безопасности) стоит около 359 тысяч рублей.



Для китайского автомобиля у "Солано" на удивление качественный салон. Однако к чему придраться все же есть. Например, приборная панель плохо защищена от дневного света, и поэтому из-за бликов плохо видно не только ЖК-дисплей бортового компьютера, но и показания аналоговых спидометра и тахометра

Однако уже при первом знакомстве смутил тот факт, что двери у "Солано" закрываются, только если ими сильно хлопнуть. Второй тревожный звоночек прозвенел, когда оказалось, что у выданного нам на тест автомобиля не работает вентилятор кондиционера. Впоследствии, этот "глюк" вылечился с помощью "перезагрузки" – для этого пришлось заглушить и, затем, снова завести двигатель. Но осадок, как говорится, остался.

После первой же "примерки" выяснилось, что у рослого водителя вряд ли получится комфортно устроиться за рулем этого автомобиля: не хватает и регулировки рулевой колонки по вылету, и диапазона горизонтального перемещения водительского кресла, а сами подушки передних кресел слишком короткие. Правда, присутствовавший на тесте глава российского представительства Lifan Сунь Цзэцзюнь заявил, что на заводе в Китае уже знают про этот недостаток и в ближайшее время начнут поставлять в Россию машинокомплекты с новыми сиденьями.

#### Проверка на дорогах

Первое впечатление от поездки за рулем "Солано" – этот автомобиль хорошо приспособлен для спокойной городской езды, а подвеска обеспечивает приемлемую плавность хода даже при езде по плохим дорогам, которых в Карачаево-Черкессии достаточно. Управляется "Солано" тоже сносно – такое ощущение, что рулевое управление досталось седану от более тяжелого и мощного автомобиля. В результате, руль крутится буквально одним пальцем, но при этом на невысоких скоростях обеспечивает внятный контроль над траекторией.

Пятиступенчатая "механика", которая устанавливается на все "Солано", особых нареканий не вызывает, а вот единственный 1,6-литровый двигатель мощностью 106 лошадиных сил хотелось бы поменять на более мощный агрегат – чтобы почувствовать подхват, стрелку тахометра приходится загонять за отметку четыре тысячи оборотов. А это в случае Solano чревато акустическим дискомфортом: несмотря на хорошую шумоизоляцию рев раскручиваемого мотора легко проникает в салон.

**В 2010 году завод планирует выпустить около полутора тысяч "Солано"**



К слову, 1,6-литровому двигателю, которым комплектуются собираемые в России "Лифаны", часто приписывают бразильское происхождение. Мол, этот мотор относится к семейству Tritex, которое производится на заводе, построенном альянсом BMW и Chrysler в Южной Америке. Несколько лет назад такие моторы ставили на MINI.

Автомобили "Лифана", действительно, комплектуются этим движком, но он в Россию сейчас не поставляется, и поставляться не будет. Поэтому на все российские "Солано" устанавливается 1,6-литровый двигатель собственной китайской разработки, который немного уступает "бразильцу" по паспортным характеристикам.



Но уже скоро потенциальные покупатели китайского седана наверняка перестанут жаловаться на недостаток мощности силового агрегата Lifan Solano: в Чунцине готов новый 1,8-литровый двигатель мощностью 137 лошадиных сил, который будет устанавливаться на собираемые в Черкесске Solano вместе с вариатором уже с осени.

## Эпилог

Конечной точкой тестового маршрута стал известный горнолыжный курорт "Домбай", расположенный на высоте 1650 метров над уровнем моря. Lifan Solano завез нас на эту верхотуру с комфортом и без серьезных нареканий. Подводя итог, можно сказать, что подобные испытания для "Солано" - не проблема.

Однако по результатам 200-километрового теста невозможно составить представление о том, как поведет себя незнакомая отечественным автомобилистам машина на дороге в экстремальных условиях, а также при многомесячной эксплуатации в условиях российского климата. И об этом стоит помнить, читая подобные тесты в прессе, и уж тем более руководствуясь ими при покупке нового автомобиля. Исключение составляют ресурсные испытания, вроде таких. Но они, к сожалению, доступны далеко не для всех новых китайских легковушек.

Что касается безопасности Lifan Solano, то пока известно лишь то, что этот автомобиль успешно прошел заводской краш-тест, необходимый для сертификации машины в России. О независимых краш-тестах, которые проводятся при более жестких условиях, на момент написания заметки не сообщалось.

## Технические характеристики Lifan Solano

Длина, мм	4550
Ширина, мм	1705
Высота, мм	1495
Колесная база, мм	2600
Снаряженная масса, кг	1150
Объем двигателя, см <sup>3</sup>	1587
Мощность, лошадиных сил/об-мин	106/6000
Крутящий момент, Нм/об-мин	137/4800
Время разгона от 0 до 100 километров в час, с	10,5
Максимальная скорость, километров в час	170
Расход топлива в комбинированном цикле, л/100 км	7,8