



Нулевой пациент

По стране сейчас особо не поедешь, но подмосковное краеведение мне пока доступно. Поэтому я взял семиместный китайский кроссовер DFM 580 — и, дабы не сильно нарушать режим самоизоляции, отправился в ближний город Орехово-Зуево. Где в начале прошлого века изобрели промышленный материал, перевернувший представление об органической химии.

Константин СОРОКИН
 Экспертная оценка: Ярослав ЦЫПЛЕНКОВ
 Фото автора и Кирилла КАЛАПОВА

У себя на родине этот кроссовер продается под благозвучным названием Gloy 580, однако в России это DFM — просто Dongfeng Motor. Проектировался автомобиль явно еще в те времена, когда легковые автомобили в Поднебесной строили с оглядкой на европейские аналоги. Узнаете Volkswagen Tiguan? Но поскольку «прототип» уже тогда был несвеж, то и реинкарнированный образ вышел соответствующим. Визуальный застой особенно заметен внутри: плоская и прямая передняя панель выглядит как

гладильная доска, и даже в Китае интерьер кроссоверов давно уже komponуют по многоуровневой схеме. Зато линия остекления получилась низкой, а обзорность настолько хороша, что из-за руля видишь срез капота — нетипично для современных автомобилей.

На нашем рынке кроссовер DFM 580 представлен пока в единственной версии, у которой две подушки безопасности, противобуксовочная система, ESP, мониторинг давления воздуха в шинах, автоматические электростеклоподъемники на всех четырех дверях, склады-

Паспортные данные

Автомобиль	DFM 580	
Тип кузова	пятидверный универсал	
Число мест	5+2	
Размеры, мм	длина	4680
	ширина	1845
	высота	1715
	колесная база	2780
	колея передняя/задняя	1570/1572
	дорожный просвет	200
Объем багажника, л	375–2215*	
Снаряженная масса, кг	1535	
Полная масса, кг	2035	
Двигатель	бензиновый, с распределенным впрыском	
Расположение	спереди, поперечно	
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	
Рабочий объем, см ³	1794	
Степень сжатия	10,2:1	
Число клапанов	16	
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	132/97/6000	
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	176/3800	
Коробка передач	механическая, пятиступенчатая	
Привод	передний	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson	
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная	
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые	
Задние тормоза	дисковые	
Размерность шин	225/60 R17	
Максимальная скорость, км/ч	н.д.**	
Время разгона 0–100 км/ч, с	н.д.	
Расход топлива, л/100 км	7,4–8,1	
Емкость топливного бака, л	58	
Топливо	бензин АИ-95	

* Со сложенными сиденьями второго и третьего рядов
 ** Н.д. — нет данных

вающиеся зеркала с подогревом, люк с электроприводом, полноразмерная запаска и обычный доступ со здоровым, как мачете, ключом. А еще здесь есть парктроник, камера заднего вида со статической прорисовкой траектории и передний видеорегистратор с функцией аварийного резервирования файлов. Пишет он потоковое видео в формате avi на флеш-карту стандарта micro SD, причем посмотреть запись можно на штатном мониторе. Я скачал пару файлов на компьютер: картинка очень хорошая — как по композиции (угол обзора широкий, искажений немного), так и по качеству.

Но все же застой, застой... Рулевая колонка перемещается только по высоте, а водительское кресло встречает беднейшим набором регулировок. Поясничный подпор настроить нельзя, спинка наклоняется только ступенчато, а широко расположенные валики боковой поддержки эту поддержку не обеспечивают.

А вот сзади я сел прекрасно! Проем просторный, дверь открывается широко. Места для коленей с запасом, ступни свободно ныряют под передние сиденья, голова не упирается в крышу и не касается стойки. Вокруг куча карманов, в центральном подлокотнике есть подстаканники, на потолке — ручки, лампа подсветки и воздушные дефлекторы.

Но главное достоинство заднего дивана — раздельная регулировка наклона секций спинок, причем в широчайшем диапазоне. А вот на третьем ряду чувствуешь себя Диогеном: тесно, как в бочке. Впрочем, дети и субтильные взрослые здесь угнездятся. Главное — запомнить, за какую ленточку и в какой последовательности дергать, чтобы разложить кресла и выбраться обратно. Кстати, разложенные сиденья второго и третьего рядов формируют тут идеально ровную, без ступенек, площадку для груза. Или двуспальную кровать — кому как повезет.



Если не придираться к визуально устаревшим решениям, то интерьер хорош, включая и качество отделки



Главный недостаток водительского сиденья — скользкий кожан



Жидкокристаллический дисплей в комбинации приборов читается хорошо, а вот оцифровка шкал могла бы быть покрупнее



Главное мультимедийное устройство не балует широким функционалом — например, навигация отсутствует. А вот USB-разъем ловко спрятан под заглушкой — если бы не предупредили, ни за что бы не нашел!



Сзади просторно, а спинки сиденья регулируются по углу наклона в широких пределах

Устроен DFM 580 незатейливо — традиционная переднеприводная схема с поперечным расположением силового агрегата, стойками McPherson впереди, полузависимой балкой сзади и атмосферным бензиновым мотором объемом 1,8 л (132 л.с.). Удивляет только безальтернативная комплектация с пя-

тиступенчатой механической коробкой передач, за которую просят 1 млн 190 тысяч рублей. Но производитель уже сертифицировал в России другие версии с турбомотором и вариатором и сразу после кризиса (из которого, похоже, китайцы выйдут раньше других) обещает наладить их производство на

территории Евразийского экономического союза.

К самой механической переключалке претензий нет: даже задняя передача влетает в свое место четко и всегда с первой попытки. Чувствуется «грузовая» школа компании Dongfeng! Но сцепление... Помните, как трога-



Дизайн? Увы, со всех ракурсов DFM 580 выглядит серой мышью. Вернее, белой



Сесть на третьем ряду можно, а вот выжить — вряд ли...



Широкий проем и идеально ровный «горизонт» — такие багажники в наши времена редкость



лись с места на вазовских «восьмерках»? Умение выдавать очередь прогазовок и нащупывать левой ногой момент схватывания дисков очень пригодится, потому что левая педаль здесь совершенно неинформативная, отклик двигателя зажеванный, да и тяги маловато. Вдобавок разгон сопровождается нездоровым, коронавирусным сипом, который издает система впуска двигателя. Да и скорость DFM 580 набирает как-то болезненно — без выраженной тяги «внизу» и подхвата на «верхах». Особенно немощна третья передача, на которой «китайцу» приходится долго и занудно «вентилировать легкие». Как тут не

вспомнить, что штаб-квартира компании Dongfeng не где-нибудь, а в Ухане...

Но шасси настроено неплохо: DFM 580 очень устойчив на прямой, спокойно и адекватно реагирует на повороты баранки. И даже при резких маневрах на руле остается вполне приемлемая обратная связь. Крены великоваты, но не мешают. А система стабилизации здесь не из пугливых и никак не заявляет о себе вплоть до начала скольжения задней оси.

Микропрофиль? Не знаю такого! Жесткие неровности тоже не утомляют пиками ускорений и вибрациями не-поддресоренных масс. Да и крупные

препятствия машина проходит с приятной упругостью. Даже на ямах подвеска сглаживает удары и не колотится о буфера. Наши настройки! Вот только в заявленные производителем 200 мм дорожного просвета не верится: на грунтовых дорожках, где ходовая часть только входит во вкус, приходится сбрасывать ход из-за опасения задеть брюхом грунт.

Словом, для России DFM 580 подготовлен отнюдь не худшим образом. Правда, идея маркетологов компании Dongfeng влиться в российский каршеринг и тем самым повысить долю продаж корпоративным клиентам теперь уже точно не выгорит. Запланированную динамику развития дилерской сети (на сегодня у DFM по пять дилеров в Москве и в Питере, плюс еще 32 дилера в 30 городах России) тоже придется корректировать. А вот с продажами автомобильной частным покупателям может случиться чудо. И если за шесть месяцев в России продано только 150 кроссоверов DFM 580, то... Впрочем, давайте не будем загадывать. Ведь у ученых, о которых я хочу рассказать во второй части этого материала, тоже были грандиозные планы.



Подумать только, штатный видеорегистратор! И картинка вполне приличного качества



В 1914 году русские химики Григорий Петров, Василий Лисев и Константин Тарасов после серии экспериментов с производными фенола создали совершенно новый синтетический полимер с уникальными свойствами. Вещество назвали карболитом.

Константин СОРОКИН
Фото из архива автора

Для авиации начала прошлого века, развивающейся электротехники и зарождающейся радиопромышленности карболит оказался в буквальном смысле золотым. По своим физико-химическим свойствам это был невероятно прочный, износостойкий и негорючий пластик, из которого методом прессования под давлением можно было делать все что угодно! Причем глянцевое покрытие на поверхности карболитовых изделий не требовало финишной обработки и было стойким к любым растворителям и горюче-смазочным материалам. И что особенно радовало технологов, карболит оказался прекрасным диэлектриком и сохранял свои свойства при высоких температурах, а при перегреве не плавился, а крошился — вещества с такими свойствами назвали реактопластами.

Осознав масштаб изобретения и почуяв головокружительные коммерческие перспективы, к изобретению русских химиков мгновенно «присосались» предприниматели. Торговый дом «Васильев и Ко» взялся продавать новый материал в России и за границей и тут же получил право на содержание карболитовой фабрики, которую построили в Зуевской волости Московской губернии. Уже в 1916 году она выдала первую промышленную партию материала, которую почти целиком скупил оборонка. Но радость коммерсантов и ученых оказалась недолгой. Революция в России и последующая национализация предприятий оставила химиков-изобретателей у разбитого корыта, открытый ими полимер стал достоянием молодого советского государства, а волостная фабрика — орехово-зуевским заводом Карболит. К слову, за восемь лет до наших аналогичный