

## Тест-драйв Наима3 CVT: мотив с вариатором



С седанами Наима3, которые в конце прошлого года начали сходить с конвейера завода в Черкесске, мы уже познакомились. А теперь берем на тест автомобиль с вариатором. Сейчас это единственный «китаец» в России с двумя педалями.

И это один из трех десятков катающихся по Москве седанов. А всего с начала года уже продано 450 машин. Внешне Наима3 практически не отличить от Mazda3 предыдущего поколения, что идет ей только на пользу. Дилеры так и пишут: «автомобиль создан по мотивам Mazda3». Расчет вполне оправдан, если учесть что новая «матрешка» — сильно дороже предыдущей. Сходство у машин неслучайное. Название компании Haima расшифровывается как Hainan Mazda — «Хайнаньская Mazda». У китайского производителя с тропического острова Хайнань, который еще называют «Восточные Гавайи», было совместное предприятие с японской фирмой Mazda. А модель Наима3 создана на основе лицензионных узлов 323-й Мазды. Над дизайном автомобиля потрудились итальянское бюро Idea, взявшее за эталон популярную Mazda3. И действительно, машины очень похожи. Даже шильдик почти такой же — с птичкой в круге, только крылья у птички прямые. На сайте Haima есть поэтическое объяснение этой эмблемы: солнце на Востоке и летящая птица Рухх на его фоне. Да, тот самый мифический пернатый гигант, который напал на корабли Синдбада.





Китайская «трешка» короче японской на 23 мм и на 25 уже. При этом она выше на 8 мм, на 7 мм больше колесная база. Салон у Mazda3 на уровне плеч чуть уже спереди (1400 мм), чуть шире сзади (1365 мм). Шире и задний диван. Чуть больше и места для ног задних пассажиров. Причем, аналогично Mazda, под передними сиденьями есть воздуховоды. Багажник у Mazda3 побольше — 468 л против 413-ти. Интерьер похож на маздовский меньше, однако приборы заключены в знакомые три колодца. Руль — как будто от Mitsubishi Lancer. В целом интерьер с серебристыми вставками вполне гармоничен. А вот зазоры между панелями могли бы быть и поменьше. На одометре уже свыше четырех тысяч километров пробега, но ничего не отваливается и не гремит. Пластик состоящей из двух частей передней панели жесткий. «Подоконники» дверей — мягкие. Водительское кресло вполне удобно, не хватает только боковой поддержки и регулировки поясничного подпора. Есть регулировки высоты и наклона подушки. Отсутствие регулировки рулевого колеса по вылету не критично.

- + Узнаваемый дизайн
- Высокая цена «автоматизированной» версии

Серьезных эргономических просчетов мы не нашли, но обнаружили несколько странностей. Например, на руле есть две лишние кнопки управления неизвестно чем. Белая подсветка приборов настолько интенсивна, что ее яркость приходится

убирать до минимума. С зеленым «глазом» включенного климат контроля придется смириться. Кстати, при включении обдува стекол, климатическая система включается принудительно. А при движении задним ходом так же принудительно выключается звук аудиосистемы.

Клиноременной вариатор, лицензионный, бельгийской фирмы PUNCH. У него вместо гидротрансформатора пакет мокрых сцеплений. Работает вариатор аналогично бесступенчатым трансмиссиям Mitsubishi, без фиксированных виртуальных передач. При этом он отличается неспешностью и задумчивостью. Перевел селектор в D — подожди пару секунд, иначе автомобиль при трогании дернется. Сбросил газ, а потом опять резко выжал — и задумавшийся вариатор дергает снова. Разгон мягкий, «резиновый». Сначала стрелка тахометра делает взмах и зависает недалеко от красной зоны. А потом вариатор начинает неспешно менять передаточное отношение. В спортивном режиме мотор охотнее откликается на нажатие длинноходной педали газа, но субъективно автомобиль начинает разгоняться только после 60 км/ч. Кроме спортивного есть еще и ручной режим переключения. Он позволяет держать машину в тонусе, а также тормозить двигателем.

- + Наличие вариатора
- Задумчивость вариатора

Подвеска неплохо настроена. Сами китайцы утверждают, что обращались за помощью к фирме Lotus. Так это или нет, но машина очень неплохо едет. Хорошо держит прямую, не реагирует на колеи, жестковато, но собранно проходит ямы и стыки дорожного полотна. Крены в поворотах небольшие. И возникло ощущение, что машины из опытной партии, с которыми мы знакомимся в Черкесске, кренились больше. Руль, пустой в околонулевой зоне, при сильных отклонениях наливается информативным усилием. А вот ход педали тормоза очень небольшой и прогнозировать замедление не просто. Однако к эффективности тормозов претензий нет.



Цены на Haima3 начинаются от 409 900 рублей. Базовая версия неплохо оснащена — уже есть кондиционер, зеркала с электроприводом и подогревом, электростеклоподъемники, центральный замок, аудиосистема Clarion на четыре динамика, брызговики, полноразмерная запаска. Подогрева сидений нет, нет и разъемов аудиосистемы для подключения внешних устройств. За безопасность отвечают 4-канальная ABS с EBD, две фронтальные подушки, ремни с преднатяжителями. Салон у версии Basic тканевый, диски — стальные, 15R. Для сравнения, Lada Priora с кондиционером, подушками и ABS стоит 381 300 рублей. Renault Logan 1.4 в схожем оснащении потянет на 408 800 тысяч. Hyundai Solaris 1.4 без «музыки» обойдется в 444 000 рублей. Есть, еще Lifan Solano, который собирается на том же заводе Derways. Базовые машины, также неплохо укомплектованные, стоят 355 770 рублей. Но Haima3 позиционируется как автомобиль более драйверский. И ее прямой китайский конкурент — Chery M11. Дизайн Pininfarina, двигатели AVL, подвеска с элементами Sachs и 458 999 рублей за автомобиль в самом бедном оснащении.

Следующий уровень Haima3 — комплектация Sport (445 900 рублей), которая, как и следует из названия, отличается спортивными аксессуарами — спойлером на крышке багажника, металлическими накладками на пороги и педали, а также двухцветными спортивными кожаными сиденьями. Диски — 16-дюймовые литые, включая запаску. В оснащении Luxury (458 900 рублей) немного другие сиденья, но тоже кожаные, а диски — 15-дюймовые. Есть климат-контроль, аудиосистема с шестью динамиками, зеркала с подсветкой в солнцезащитных козырьках. Оснащение Haima3 версии Deluxe то же, плюс вариатор, который стоит 61 тысячу рублей.



- + Неплохое оснащение
- Отсутствие подогрева сидений

Как уже было сказано, Haima3 — пока единственный китаец с двумя педалями. Продажи BYD F3 с АКПП в России прекращены. Можно купить автомобиль с «автоматом» дешевле. Правда, очереди на некоторых конкурентов растянулись на многие месяцы. Это машины с классической гидромеханической трансмиссией и моторами максимум 1.6 л. К примеру,

за Renault Logan с 16-клапанным мотором 1.6 и 4-ступенчатым «автоматом» просят 429 000 рублей. Но если дополнить его пассажирской подушкой, ABS, кондиционером, легкосплавными дисками и музыкой, то получится 512 000 рублей. Та же ситуация и с Hyundai Solaris. Автомобиль с мотором 1.4 и «автоматом», но без кондиционера стоит от 454 000 рублей. Цена упакованного автомобиля с мотором 1.6 превысит полмиллиона рублей. Идем дальше. За VW Polo Sedan с АКПП просят 549 900 тысяч. Chevrolet Aveo 1.4 с АКПП — стоит 518 400, «автоматизированный» седан Lacetti 1.6 — 576 600 рублей. Простенький четырехдверный Ford Focus 1.6 с «автоматом» стоит 638 000 рублей. Кожаного салона у конкурентов нет.

Несмотря на то, что ценник базовой Naima3 превысил психологический рубеж «400», а ценник машины с вариатором — рубеж «500 000», черкесская новинка — очень интересное предложение на рынке. Автомобиль с двигателем 1.8, к тому же оснащенный климат-контролем, за эти деньги не найти. У машины привлекательный дизайн, а сходство с «матрешкой» и маздовские лицензионные агрегаты — это дополнительные плюсы для потенциального покупателя. Есть одно «но» — настороженное отношение к китайским автомобилям. Разрушить это стереотип, на наш взгляд, вполне по силам заводу Deqways и официальным дилерам.