

## Тест-драйв Нaima3: японские корни

Любой, кто хоть немного знаком с автомобилями, в «Хайме-3» сразу увидит что-то знакомое. Во-первых, черты японской Mazda здесь видны, что называется, невооруженным глазом. И в линиях силуэта, и в рисунке фар, и даже в самой эмблеме. Во-вторых, собственно, и в самом названии этого автомобиля – Нaima3 - многое перекликается с «Маздой». Только не нужно думать, что китайцы сделали клона популярной японской «матрешки». Нет, в этом случае все законно. Само название «Хайма» - сокращение от «Хайнань» и «Мазда». Разработкой и сборкой этой машины в Поднебесной занималось совместное предприятие, которому были переданы права на производство легковушки на платформе старой Mazda 323.



Нaima3 - автомобиль-интернационал.

Вообще, перед вами автомобиль-интернационал. Над дизайном работали итальянские специалисты из компании IDEA, ходовой частью занималась компания Lotus. Вариатор CVT с возможностью управления в ручном шестиступенчатом режиме разработала бельгийская компания PUNCH. А выпускает эту машину автозавод Derways в Карачаево-Черкессии.



Корма походит на филейную часть Mazda3 еще больше.

Найта оснащена бензиновым двигателем объемом 1,8 л. На выбор предлагается вариатор или механическая КПП, а также форма кузова - хэтчбек или седан. В нашем случае это белый седан с автоматической коробкой. И в максимальной комплектации – с электростеклоподъемниками, литыми дисками 15-го размера, системой АБС, магнитолой и даже климат-контролем. Правда, последний работает не вполне корректно. В синей зоне переключателя он морозит, в красной – греет, найти золотую середину практически невозможно. Так и едешь, поворачивая «рубильник» туда-сюда. Но что можно сказать точно - жарко в этой машине даже в знойный день не будет.

Мы придирчиво осмотрели машину. Внешность, конечно, на любителя. Но есть определенная гармония. И даже модные тенденции, например, повторители поворотников в зеркалах заднего вида. Собрана она, конечно, далеко не идеально. Но кричащей разницы в зазорах, плохо закрывающихся дверей, рваных краев деталей и прочих атрибутов производства в стиле «тяп-ляп» здесь не обнаружено. Да, в наследство от старого «японца» «Хайме» достался жесткий пластик. Да, материалы простые и недорогие. Кнопки и регуляторы выполнены грубовато. Ручка АКПП переключается туго. Но в козырьках есть зеркальца с подсветкой, на руле – кнопки управлением магнитолы, высота водительского сиденья регулируется, есть даже подсвеченная приятным зеленым светом эмблема на порогах. Бьющего в нос запаха пластмассы здесь нет, и едет «Хайма» вовсе не как погрешка.



Колодцы приборной панели, управление магнитолой с руля, климат-контроль - оформление и оснащение здесь небедное.

Причем, во всех смыслах. Надо признать, что шасси и управляемость здесь вполне пристойные. Даже с учетом шумной отечественной резины эта машина рулится прилично, дугу прописывает предсказуемо, даже тормозит вполне хорошо. Главная проблема здесь – в динамике. Вариатор настолько задумчив, что в обычном положении D разгон просто ужасающе медленный. При этом нельзя сказать, что машина совсем не реагирует на газ. Она четко реагирует, но разгоняется очень уж плавно. Отключение кондиционера позволит набирать скорость чуть быстрее, но именно чуть. Даже переход в спортивный режим коробки (ручку влево) не сильно спасает ситуацию. Лишь тычок рукоятки вперед, вручную понижающий воображаемую передачу (у вариатора, как мы знаем, нет ступеней) разбудит 112 лошадей двигателя. Так что при попытках динамичного маневрирования или при желании набрать скорость лучше заранее переходить в ручной режим управления. А при обычных условиях ездить в режиме S.



Диван сзади вместительный, и складной подлокотник - раскладывающийся.

Скорость здесь ощущается, но все же не пугает. В машине становится шумно: слышны и шины, и мотор, и вой вариатора. Музыка или радио на скорости около сотни километров в час как следует уже не слушаешь. Но подвеска отрабатывает неровности дорожного покрытия весьма комфортно, без громких ударов и звонкого дребезжания. И ехать вовсе не страшно. В том числе, при торможении. В случае с «Хаймой» здесь дело обстоит весьма пристойно. Отклик на педаль адекватный, замедление равномерное, и АБС работает корректно.

Но есть существенные претензии к расходу топлива. Строго говоря, архаичный атмосферник объемом под два литра с «автоматом» в паре и должны «есть» немеренно. Но по нынешним временам как-то непривычно видеть, что реальный расход топлива превышает 10 литров на «сотню». Я, конечно, особо топливо не берег: и в пробках толкался, и на трассе «вваливал». Но заезжать через день на АЗС, особенно при нынешних ценах на бензин, вовсе не хочется.



Haima 3 может похвастать весьма сносными ходовыми характеристиками.

И все же можно сказать, что Haima 3, пожалуй, самый толковый легковой автомобиль из известных нам «китайцев». Но он и весьма дорогой.

### КОМПЛЕКТАЦИИ И ЦЕНЫ

Цена на модель в минимальной комплектации GL начинается **от 409 тысяч 900 рублей**. За эти деньги предлагается седан с механической коробкой, стальными дисками на 15", гидроусилителем руля, АБС, кондиционером и магнитолой Clarion с 4-мя динамиками. Версия Sport за 445 900 рублей отличается колесами 16-й размерности с литыми дисками, спортивными сиденьями и металлическими педалями. Протестированная версия Deluxe стоит и вовсе под полмиллиона – 494 тысячи рублей. Но попробуйте найти за такие деньги новый седан гольф-класса с автоматической коробкой!

Есть, кстати, и 5-дверная версия. Лично на мой взгляд, хэтчбек выглядит стремительнее, но с таким кузовом нет версии Sport. За машину с минимальным оснащением попросят уже 419 тысяч 900 рублей. А максимальная с вариатором – Deluxe – будет стоять те же 494 тысячи.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип двигателя	DOHC L4 16V	-
Рабочий объем, л	1,8	-
Максимальная мощность, л.с./об/мин	112/6000	-
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	160/4000	-
Тип топлива	Аи-92	-
Объем бака, л	55	-
Трансмиссия	5MT	CVT
Привод	передний	-

Время разгона (0-100 км), с	14,3	14,8
Макс. скорость, км/ч	170	-
Расход топлива город, л/100 км	10,2	10,5
Расход топлива при 90 км/час, л/100 км	6,3	6,8
Расход топлива при 110 км/час, л/100 км	8,2	8,6
Радиус разворота, м	5,3	-
Габариты: длина/ширина/высота, мм	4466/1730/1474	-
Колесная база, мм	2607	-
Клиренс, мм	145	-
Снаряженная масса, кг	1284	-
Полная масса, кг	1665	-
Подвеска передняя/задняя	Макферсон/независимая многорычажная	
Объем багажника, л	468	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем	
Уровень токсичности	Евро-4	

## МИНУСЫ И ПЛЮСЫ

*Понравилось:* поведение на дороге и вместительность.

*Не понравилось:* вялая динамика и расход топлива.

## КОНКУРЕНТЫ



Vortex Estina. Фото TarA3

### Vortex Estina

Обрусевший китаец Chery Fora собирается на Таганрогском автозаводе. У него есть только механическая коробка, но много вариантов оснащения, и еще есть возможность купить модель с 2-литровым двигателем. С этой версией и предлагаем сравнить.

### Opel Astra Family



Старая Astra. Фото Opel.

Astra предыдущего поколения продается сейчас в четырех кузовах по цене от 530 тысяч рублей.

- Седаны поставляются с моторами 1,6 л и 1,8 л, с механической коробкой или АКПП. Марка, конечно, более именитая. И сама машина подороже, но она теперь уже совсем не новая. Хотя всю свою популярность пока не растеряла.

Характеристики	<b>Vortex Estina 2.0</b>	<b>Opel Astra Family 1.8 AT</b>
Габариты, мм (д/ш/в)	4552/1750/1483	4587/1753/1447
Дорожный просвет, мм	124	165
Двигатель: объем, л/мощн., л. с.	1,971/130	1,796/140
Динамика до 100 км/час, с	-	11,2
Скорость max, км/час	185	190
Расход топлива средний, л/100 км	6,8	7,8
<b>Цена min, руб.</b>	<b>469.900</b>	<b>530.000</b>

*Фото автора*

Андрей ГРЕЧАННИК