

Российский Cowboy частного производства



Когда я, будучи в законном отпуске, грелся на пляжах Геленджика и «убивал» жажду самой популярной на черноморском побережье минералкой «Меркурий», меня вдруг осенила мысль о том, что водичка эта была изготовлена той же фирмой, которая финансировала строительство первого российского частного автозавода Derways, расположенного в городе Черкесске. И что самое интересное, за день до ухода в отпуск мне довелось опробовать продукцию этого предприятия — внедорожник Cowboy. Помнится, автомобиль мне понравился не меньше, чем минералка.

Привлекли специалистов

Торжественное открытие автозавода в Черкесске состоялось 27 января 2004 года, а чтобы наладить серийное производство и организовать слаженную дилерскую сеть, руководству предприятия понадобилось еще шесть месяцев.

Что же представляет из себя этот внедорожник? С самого начала руководство Derways решило не производить машину по лицензии, а разработать собственную модель. На создание автомобиля с чистого листа времени не было, из-за чего за основу было взято шасси румынского ARO Crosslander 244 (оно, в свою очередь, является продолжением шасси нашего ГАЗ-69). Естественно, к работе были

привлечены ведущие специалисты страны. Так, техническим руководителем проекта стал Александр Романов, работавший до этого на ЛиАЗе, а за дизайн и конструкцию отвечала тольяттинская фирма «Автокон» (авторство дизайн-проекта принадлежит Олегу Шапкину, а разработкой конструкции занимались вазовские инженеры Сафронов и Кузьмин). И вот что у них получилось. Колесная база «Ковбоя» равна 2600 мм. Задняя подвеска — зависимая, на полуэллиптических многолистовых рессорах, передняя — независимая, на сдвоенных поперечных рычагах и спиральных пружинах. Передний мост — подключаемый, с ручными муфтами свободного хода колес. Тормоза: передние — дисковые, задние — барабанные.



Можно не бояться

Кстати, то, что к созданию автомобиля были привлечены специалисты из Тольятти, видно сразу. ВАЗовские комплектующие присутствуют в достатке как внутри, так и снаружи: повторители поворотов

и ручки дверей — от «десятки», а задние фонари от ВИС. Вот большие наружные зеркала, по всей видимости, от второго Рајего (стоят, наверное, дороговато, но обзор дают хороший).



Вообще, что касается внешности, то до встречи с «Ковбоем» я предполагал увидеть нечто огромно-округлое и обязательно с большими неровными зазорами кузовных деталей. Ошибся! Большинство поверхностей автомобиля оказались прямыми, а зазоры между панелями — на удивление одинаковыми. В целом «Ковбой» смотрится весьма солидно и пропорционально. Понятно, что «плоский дизайн» обусловлен особенностью технологии изготовления кузова, который представляет собой каркас из стальных труб квадратного сечения, с навешенными на него металлическими панелями. Это и определило общие рубленые очертания и использование плоских стекол. Хотя, честно говоря, внешность для подобного автомобиля — дело десятое. Главное, что двери здесь и спереди, и сзади довольно широкие (залезать в кузов и грузить поклажу — удобно), с опускающимися стеклами и вместительными пластмассовыми карманами. Задняя дверь — двустворчатая. На правой створке висит запасное колесо. Большая площадь остекления способствует хорошему обзору. Свесы у машины короткие, клиренс большой, поэтому бездорожья на ней можно не бояться.



Все необходимое

Первое, на что я обратил внимание внутри — это «десяточный» руль, отделанный кожей. Прилично смотрится! Есть варианты «Ковбоя», где рулевая колонка регулируется по углу наклона. Панель приборов и подрулевые переключатели — тоже от «десятки». Да и на ключе зажигания написано LADA. Передние сиденья у «Ковбоя» очень широкие, напрочь лишены боковой поддержки и имеют три регулировки: продольную, по наклону спинки и поясничного подпора. Кстати, преимущество частного предприятия в том, что по желанию клиента, сиденья могут установить, практически, любые. Например, от «Шевроле Нива». Места внутри много, так что отодвигаются сиденья далеко, при этом сзади остается еще уйма свободного места. Само заднее сиденье отформовано под три полноценных места. Его спинка складывается в отношении 2:1, а вот сам диван откидывается только целиком. Объем багажного отделения при этом увеличивается с 0,6 куб.м до 1,6 куб.м. Такого объема вполне хватит, чтобы погрузить все необходимое для охоты и рыбалки. Не хватает в багажнике только защитной шторки. В крышу автомобиля может быть вмонтирован большой люк, открывающийся по-автобусному — нажатием на переднюю или заднюю ручку-поручень.

Два мотора

С самого начала в гамму моторов должна были входить два турбодизеля — ЗМЗ-514,3 (2240 куб.см, 98 л.с.) и Peugeot DW 10 TD (1997 куб.см, 90 л.с.), и один инжекторный бензиновый двигатель ЗМЗ-409.10 (2690 куб.см, 143 л.с.). Но заволжских дизелей не хватает даже для Ульяновского автозавода, так что на сегодняшний день Cowboy агрегатируется только французским дизелем и отечественным бензиновым мотором. Мне довелось покататься на машине с двигателем ЗМЗ-409. Открываю капот и вижу, что доступ ко всем агрегатам — свободный. Значит, у машины хорошая ремонтпригодность. С первых минут стало ясно, что ездить на такой машине по городу мне понравится — ведь даже «крутые тачки» и те торопились уступить мне дорогу. Не оставались равнодушными даже прохожие, большинство из которых останавливались и провожали наш автомобиль пристально-любопытными взглядами. В общем, в плане «пантов» ездить на «Ковбое» приятнее, чем на последней модели «Мерседеса»!

Обзорность с места водителя прекрасная, только вот салонное зеркало маловато. Привыкаешь к машине быстро, хотя, честно говоря, есть к чему. В первую очередь к настройкам движка: чтобы ехать достаточно динамично, его нужно выкручивать тысяч до четырех. Коробка оказалась чрезвычайно эластичной. Пятую передачу можно спокойно втыкать на скорости 60 — 70 км/ч, при этом обороты нужно держать в районе полутора-двух тысяч. Конечно, ускориться уже не получится — только при переходе вниз на одну, а лучше две скорости. Здесь есть одно противоречие: для агрессивной езды

переключаться приходится часто, а делать этого лишний раз не хочется, потому как усилия приходится прикладывать к ручке КПП немалые.

Да и руль у «Ковбоя», несмотря на наличие гидроусилителя, достаточно тугий. Обратной связи в поворотах почти нет, «нуль» тоже отсутствует, из-за чего постоянно приходится подруливать. При этом стоит признать, что подобные недостатки присущи большинству полноразмерных внедорожников. Что касается скоростных характеристик, то «Ковбой» мы смогли разогнать до 140 км/ч по его спидометру. Ну, что же, если он не сильно врет, то это довольно приличный показатель. Кстати, в процессе разгона заметили, что передачи у машины весьма длинные: на второй можно разогнаться до 60 км/ч, на третьей — почти до ста, а четвертая выдержит и 130 км/ч.

Все живы?!

Испытывать внедорожные качества «Ковбоя» мы отправились на «зыбучие пески» Гребного канала. Там, где асфальт «теряет свое гордое имя», останавливаемся и поворачиваем флажки на муфтах свободного хода передних колес по часовой стрелке. Теперь наш «Ковбой» стал полноприводным, осталось только переключить раздаточную коробку. С первых метров бездорожья отмечаем хорошую энергоемкость подвески. На глубоком песке машина не зарывается, а медленно, но уверенно идет вперед. Движку, конечно, приходится в такие моменты трудновато. Находим глубокий овраг и сигаем напрямик в него. Все живы?! Теперь нужно выбирать. Как говорится, газу до отказа и вперед: набрав небольшой разгон, «Ковбой» резво взбирается на гору. Еще раз то же самое, но с другой стороны. Вниз, вверх. Запросто! Теперь пробуем без разгона. Никак. Включаем пониженную. Сложно, но можно.

На одном из спусков мы вывесили машину и рассмотрели, что у нее под днищем. На самом деле, там много интересного: солидный задний мост неразрезной конструкции на узких, но массивных рессорах, действительно, сильно напоминает подвеску ГАЗ-69. Заметили, что резонатор выхлопной системы расположен ниже рамы (это минус), зато передний мост, рулевые тяги, картер двигателя и все агрегаты от переднего бампера до раздаточной коробки защищены стальным листом.

Любопытно, что первые версии «Ковбоев» оснащались принудительной блокировкой заднего дифференциала, но со временем было принято решение отказаться от нее, так как многие «умельцы» включали ее на больших скоростях и просто «жгли» мосты, а заводу приходилось менять их по гарантии. Слишком накладно оказалось это!

Цена вопроса

И по традиции в конце статьи попробуем оценить перспективы этого автомобиля на нашем рынке. Безусловно, «Ковбой» будет востребованным. Вопрос в том, в каких количествах. Во многом это зависит от его стоимости и того, как он проявит себя в результате долгой эксплуатации. На данный момент базовая комплектация машины с бензиновым мотором стоит 409500 рублей. Если вы хотите версию с дизелем фирмы Peugeot, придется добавить еще 122950 рублей (532400 рублей). Для сравнения, самый доступный вариант ульяновского «Патриота» (он комплектуется только 409-ым движком) оценивается в 400 тысяч (в комплектации «Люкс» машина стоит 435 тысяч рублей). На момент написания материала Patriot еще не поступил в продажу, но его появления ждали со дня на день. Кстати, китайский пикап Admiral (он единственный из «китайцев» может составить «Ковбою» конкуренцию в плане проходимости) стоит от 500 тысяч рублей. В общем, в деньгах разница между машинами (особенно отечественными) не существенная, так что, по всей видимости, в ближайшее время нам придется провести сравнительный тест. Тогда, как говорится, и наступит «момент истины». Благодарим за предоставленный автомобиль компанию «ГАЗАвтоТехОбслуживание».

Алексей СОЛДАТОВ