Газета «Авторевю» [№4/2005]

# Derways Cowboy и UAZ Hunter. Неодинокий пастух

В Карачаево-Черкесии ковбоев отродясь не было - горных пастухов в этой кавказской республике называют словом «малихук». Название «Derways» тоже звучит на западный манер. Но вот автомобиль Derways Cowboy собирают именно в Черкесске. Самоделка? Ходовой макет? Экспериментальный образец? Представьте себе, нет: это серийный автомобиль российского производства. Два года от первого эскиза до начала выпуска - сроки для отечественного автопредприятия просто немыслимые. Моду на иностранные имена подхватил и Ульяновский автомобильный завод, который с недавних пор выпускает UAZ Hunter (Охотник). Правда, в отличие от Ковбоя, ульяновский Охотник - это лишь перелицованная версия легкого военного тягача образца 1972 года. Молодой пастух или бывалый охотник - кто кого?

По правде говоря, черкесского Ковбоя лучше называть не молодым, а «моложавым». Ведь Derways Cowboy тоже сделан не с чистого листа, а с использованием готовой платформы. Донором агрегатов стал румынский внедорожник ARO-244, у которого Derways позаимствовал узлы трансмиссии, рулевое управление, тормозную систему и подвеску. Румынский прототип - почти ровесник УАЗа, однако с технической точки зрения его кинематическая схема более современна. Привод на передние колеса здесь тоже подключается жестко, при движении по бездорожью и буксировке тяжелых прицепов есть возможность задействовать понижающую передачу в раздаточной коробке, а механизм отключения полуосей в ступицах передних колес позволяет полностью размыкать привод при длительной езде по дорогам с твердым покрытием. Но передняя подвеска выполнена по независимой схеме (на УАЗах впереди установлена жесткая балка), а редуктор заднего моста снабжен механизмом принудительной блокировки межколесного дифференциала (на ульяновских машинах оба межколесных дифференциала свободные). Двигатель Дервейса (128 л.с.), российский ЗМЗ-409.10, - такой же, как на Хантере.

Дизайн и общую компоновку черкесской машины разрабатывали специалисты тольяттинской фирмы Автоконд. Рубленый шкафообразный силуэт с доминантой прямолинейных поверхностей выглядит мрачновато, да и слишком темная тонировка не добавляет машине дружелюбности. Дело в том, что кузов Ковбоя «построен» на трубчатом пространственном каркасе с использованием плоских металлических панелей, а капот, колесные ниши, бамперы и внутренние панели дверей сделаны из пластика. Так что дизайнерам особо не разгуляться - все художественные идеи безжалостно «рубят» прагматичные технологи.

А вот ульяновский Hunter - само дружелюбие, даром что вояка со стажем! Вечный изгой на городских улицах и признанный король деревенских проселков. Утилитарный внедорожник, чей облик не менялся почти тридцать лет, не потерял выразительности, узнаваемости и красоты. Поклонники «козликов» прощают своим любимцам убогий интерьер, чудовищную эргономику, шумность, посредственное качество сборки... Впрочем, нынешний Hunter - это уже не Козел. Он -

Охотник! Но, забираясь внутрь, по-прежнему обдираешь поясницу об узкий дверной проем, хватаешься руками за криво стоящую баранку и чувствуешь, как «дышит» в руках рулевая колонка. Микроклимат в салоне «охотничьего» УАЗа, как и встарь, регулируется только количеством подаваемого горячего воздуха, а чтобы распределять его потоки, приходится перемещать заслонки в ногах водителя. Владельцы УАЗов знают, что, по соображениям безопасности, делать это лучше на остановках. Впрочем, по «абсолютной» производительности уазовской «печке» нет равных - эффективность «гудящего ящика» такова, что высушить насквозь промокшие кирзачи можно за пятнадцать минут.

Салон Ковбоя явно проектировался в пику спартанскому интерьеру ульяновской машины. Широченные дверные проемы, регулируемая рулевая колонка, электрические стеклоподъемники, цивильная обивка... Качеством отделочных материалов мы, признаться, были удивлены. Внутренняя обивка дверей выполнена с эталонной аккуратностью, на пластиковых рукоятках нет характерного для наших машин облоя, а передняя панель выглядит единым и цельным монолитом. Даже комплектующие от серийных машин (воздушные дефлекторы, кнопки и переключатели) удачно «вписаны» в чужеродный пластик и совершенно не портят общую картину. Ободрать бы еще эту чертову тонировку на стеклах, изменить угол обзора через внутрисалонное зеркало (нынче через него практически ничего не видно) и заменить «гуляющую» обивку рулевого колеса... Система отопления Дервейса сделана на основе климатической автоматики вазовских машин «десятого» семейства. Идея неплохая, но распределение потоков хромает, да и общая эффективность «печки» оставляет желать лучшего. Зато у Дервейса есть дополнительный отопитель в задней части салона.

Как обстоят дела с пассажировместимостью? Здесь перевес на стороне ульяновского внедорожника: если вы не обременены поклажей, то можете смело брать с собой на двух седоков больше - откидные места в багажном отсеке вполне пригодны для поездок на небольшие расстояния. Да и на заднем сиденье Хантера вполне комфортно размещаются трое взрослых пассажиров. Главное - суметь забраться в салон через узкие дверные проемы и правильно расположить ноги: низкий каркас передних кресел не позволяет просовывать под них ступни. А Derways Cowboy - автомобиль строго пятиместный. На заднем ряду в нем чуть просторнее по ширине, там больше пространства и для ног. И все же здесь менее удобно людям высокого роста - низкий потолок в районе люка вынуждает пригибать голову.

По части трансформации тоже есть отличия. Если рассматривать участников нашего теста глазами рыболовов, охотников или любителей активного отдыха, то ульяновский Hunter, пожалуй, предпочтительнее. Главным образом потому, что в его салоне можно организовать два удобных спальных места. Причем спинки сидений УАЗа складываются с минимальными трудозатратами, а места по длине хватает с запасом. Сиденья Ковбоя «в горизонт» не укладываются, зато предоставляют больше возможностей для перевозки грузов: если сложить и откинуть вперед задний «диван», то образуется здоровенный багажный отсек. Вот только повозиться с «ковбойскими» сиденьями нам пришлось изрядно: усилия на фиксаторах так высоки, а схема трансформации настолько заморочена, что для перевозки груза в реальной ситуации мы бы, пожалуй, воспользовались прицепом. Замки съемного люка в крыше страдают той же болезнью - снять его крышку непросто даже вдвоем. Не исключено, что причина заеданий запоров кроется в недостаточной жесткости каркасного кузова.

Раннее утро. Пустое Симферопольское шоссе. Ульяновский Hunter резво стартует с места, рано выкручивает первые три передачи - и продолжает рваться в бой. Разгонная динамика очень приличная, но радости от этого мало. При быстром вращении руля локоть левой руки постоянно задевает за нелепый подлокотник. Спидометра не видно. Подрулевые переключатели того и гляди отвалятся вместе со всем блоком. Обзорность через наружные зеркала... Да черт с ней, с обзорностью! Научиться бы с первого раза попадать ногой на задранную педаль тормоза и дозировать усилие при сколько-нибудь интенсивном замедлении, а то УАЗ начинает «крестить», он так и норовит встать поперек дороги. Коробка передач «made in Arzamas» тоже не дает расслабляться. Вторая передача - на месте четвертой, четвертая там, где обычно задняя. Привыкаешь, конечно... Но о вождении «на рефлексах» можете забыть. Меж тем скоростную прямую ульяновский внедорожник держит неплохо. Но стоило пару раз попасть на неровности, как начинался экстремальный слалом: автомобиль рыскал из стороны в сторону, и эти немалые траекторные отклонения вынуждали очень активно работать рулем. Все бы ничего, но на корректирующие действия баранкой Hunter реагировал так резко и с такими кренами, что порой становилось жутко - того и гляди сорвется в занос. Хотите кого-то обогнать на открытом прямике? Уверены? Тогда - обгоняйте. И все же сначала «рассчитайте» фазы колебаний кузова и крайне

осторожно работайте рулем - в противном случае маневр может закончиться плачевно. Активная безопасность УАЗа очень низкая, так что лучше перестраивайтесь-ка в правый ряд, сбрасывайте скорость и не ставьте перед этим утилитарным автомобилем сверхзадач. Тем более что при спокойной езде ульяновский Hunter куда более приятен и, главное, безопасен. Сближенный передаточный ряд позволял нам карабкаться на затяжные подъемы, уверенно ехать по ледяной «каше» и без переключений преодолевать заснеженные участки шоссе. Благодаря хорошей тяге ульяновская машина даже на «верхнем» ряду трансмиссии уверенно штурмовала и «деревенский» офф-роуд... УАЗ в своей стихии.

Сундукоподобный Cowboy вел себя по-другому. Из-за более «длинных» передач отклик на нажатие педали газа здесь не столь стремителен, однако крутящего момента двигателя вполне хватает, чтобы уверенно разгонять автомобиль. С коробкой передач здесь, правда, тоже беда, но уже другого рода - у привода никуда не годная избирательность. Как утверждают продавцы, механизм переключения передач, специально разработанный румынами для черкесского предприятия, едва выхаживает гарантийный срок эксплуатации. Проблему решают...

На скоростной прямой Derways более покладист. Он с ленцой реагирует на повороты руля, но при этом позволяет перестраиваться из ряда в ряд без конвульсивных подруливаний, да и реактивное усилие на баранке всегда изменяется вполне адекватно ситуации. При объезде препятствия, правда, руль приходится крутить на значительные углы, но курсовая устойчивость черкесской машины при выполнении подобных маневров выше. И на неровностях дороги Derways «спотыкается» меньше. Назвать управляемость отточенной нельзя, но в целом она надежна и понятна.

По части ездового комфорта Cowboy на голову выше Хантера. Да, он шумноват, однако виброакустическая обстановка в салоне не идет ни в какое сравнение с тряской и какофонией в Хантере. Ульяновский вездеход - это настоящий вибростенд с широчайшим частотным диапазоном. Плата за дискомфорт одна - всепрощение на бездорожье. Если не жалко свой организм, а в багажнике нет хрупких предметов, то «лупить» по проселку на УАЗе можно «на все деньги» - энергоемкость подвесок потрясающая! Порадовал и привод раздаточной коробки - включать полный привод и «нижний» ряд нам всегда удавалось с первого раза. Заметим, что при манипуляциях дополнительным рычагом трансмиссии черкесского Ковбоя у нас возникали проблемы. Во-первых, отсутствуют поясняющие пиктограммы - схема переключения «регистров» указана только в инструкции по эксплуатации автомобиля. Во-вторых, четкость и избирательность рычага оставляют желать лучшего. И наконец, в-третьих, замки в ступицах передних колес частенько преподносят неприятные сюрпризы. В одном из показательных заездов, когда Derways демонстрировал Хантеру преимущества жесткой блокировки заднего межколесного дифференциала и ходом полез по «миксту» на крутой подъем, муфты передних ступиц неожиданно «сорвало». На середине склона полноприводный автомобиль превратился в заднеприводный и в мгновение ока развернулся поперек подъема, едва не скатившись кубарем вниз. Вновь включаем ступицы, пытаемся тронуться вверх - бесполезно. Скатываться назад тоже нельзя: в полуметре от бампера - железное ограждение. Сдергиваем машину в сторону буксировочным тросом, проверяем ступицы, повторям эксперимент... Результат тот же. Под нагрузкой муфты передних колес опять самопроизвольно размыкались, и машина замирала на подъеме. Неприятно и опасно. А если ступицы «выбьет» в болоте или глубокой грязевой колее? Причину этого явления нам в полевых условиях установить не удалось. Быть может, это дефект конкретного автомобиля, а возможно, виновата конструкция. Так что будем рады получить на сей счет комментарий производителей.

Ульяновский Hunter был по-военному стабилен и не преподнес на бездорожье никаких сюрпризов. По глубокому снегу УАЗ едет до тех пор, пока не «выработан» дорожный просвет, а шины способны реализовывать сцепной момент. Из-за большего клиренса предельные возможности по части геометрической проходимости у Хантера несколько выше, однако балка его переднего моста и массивный редуктор в снегу работают как плуг, существенно увеличивая сопротивление движению.

Главные козыри Ковбоя на бездорожье - независимая передняя подвеска (отсутствие жесткой балки позволяет машине увереннее ехать в колее и преодолевать неровности) и блокировка заднего межколесного дифференциала. В тех ситуациях, когда можно уверенно зацепиться за опорную поверхность хотя бы одним колесом, это здорово выручает. Именно по этой причине первое место во внедорожном зачете получает черкесский автомобиль.

Так что же получается, новичок внедорожного рынка «бьет» маститого старожила практически по всем параметрам? Выходит, что так. Но не исключаем, что будет матч-реванш: ближайшим летом

Ульяновский автозавод обещает начать серийное производство автомобилей UAZ Patriot, которые попадут в одну ценовую нишу с черкесским Ковбоем (Ковбой заметно дороже Охотника!). Так что точку в ульяновско-черкесском конфликте ставить пока рано...

**Что почем?**

Черкесский Cowboy с двигателем ЗМЗ-409.10 почти вдвое дороже ульяновского Хантера с таким же мотором. В базовой комплектации ($14160) есть задний дифференциал с принудительной блокировкой, гидроусилитель руля, регулируемая рулевая колонка, защита двигателя, стеклоподъемники и зеркала с электроприводом, съемный люк в крыше, отдельная «печка» для задних пассажиров, подножки и противотуманные фары. За доплату можно установить кондиционер ($1240), предпусковой подогреватель ($720), лебедку ($940), литые диски ($550), подогрев передних сидений ($145) и бортовой компьютер Мирком-100 за $1360. Кроме того, предлагаются кожаные сиденья ($600), «кенгурятник» ($545) и множество мелких аксессуаров. Альтернативный двигатель - турбодизель Peugeot DW-10TD поднимает цену базового автомобиля до $18530. Гарантия - 1 год или 30000 километров пробега.

На фоне «упакованного» Ковбоя УАЗ Hunter выглядит скромно. В полном соответствии с ценой. Базовая версия (гидроусилитель руля, противотуманные фары) с двигателем ЗМЗ-409.10 стоит $8250. В списке опций - лишь легкосплавные диски ($330) и окраска «металлик» ($200). Кроме двигателя ЗМЗ-409.10 предлагается карбюраторный мотор УМЗ 4218.10 (базовая версия автомобиля с таким двигателем - от $7300) и 86-сильный дизель Andoria рабочим объемом 2,4 литра (от $9430). Гарантия такая же, как у Ковбоя - 1 год или 30000 километров пробега.

**UAZ Hunter и Derways Cowboy (данные производителей)**

УАЗ-315195 Hunter Derways-313104 Cowboy

Тип кузова 5-дверный универсал 5-дверный универсал

Число мест 5 (+2) 5

Снаряженная масса, кг 1770 1869

Полная масса, кг 2520 2530

Двигатель

Модель ЗМЗ-409.10 ЗМЗ-409.10

Тип бензиновый, с впрыском топлива бензиновый, с впрыском топлива

Расположение спереди, продольно спереди, продольно

Число и расположение цилиндров 4, рядное 4, рядное

Рабочий объем, см3 2693 2693

Степень сжатия 9,0 9,0

Число клапанов 16 16

Максимальная мощность*, л.с./кВт/об/мин 128/94,1/4400 128/94,1/4400

Максимальный крутящий момент, Нм/об/мин 217,6/2500 217,6/2500

Диаметр цилиндра/ход поршня, мм 95,5/94,0 95,5/94,0

Коробка передач механическая, 5-ступенчатая механическая, 5-ступенчатая

Привод полный, с подключаемым приводом на передние колеса и демультипликатором полный, с

подключаемым приводом на передние колеса, демультипликатором и блокировкой заднего межколесного дифференциала

Передняя подвеска зависимая, пружинная, со стабилизатором независимая, пружинная, со стабилизатором

Задняя подвеска зависимая, рессорная зависимая, рессорная

Передние тормоза дисковые дисковые

Задние тормоза барабанные барабанные

Шины 225/75 R16 265/70 R16

Максимальная скорость, км/ч 130 140

Расход топлива л/100 км

при 90 км/ч 13,2 12,5 при 120 км/ч 16,6 н. д.

Емкость топливного бака, л 78 (39+39) 90

Топливо бензин АИ-92

* Нетто по ГОСТ 14846

**ДЕРВЕЙС: КАКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ?**

Пока что завод в Черкесске предлагает один-единственный тип кузова, а появление грузопассажирского пикапа ожидается в начале 2006 года. Есть в планах и трехдверный вариант с мягким верхом.

Двигателей — два на выбор: ЗМЗ 409.10 и турбодизель Peugeot DW-10TD (90 л.с., 2000 см3). В ближайшей перспективе — установка доработанного турбодизеля ЗМЗ-514.

Что касается остальных комплектующих, то предприятие Дервейс полностью зависит от румынского завода ARO, который переживает не лучшие времена. В качестве альтернативных агрегатных доноров рассматриваются китайский Tianye и Toyota.

Всего на заводе в Черкесске собрано около 200 машин, часть из которых в виде машинокомплектов отправлены в США для доработки и продажи на местном рынке.

Сейчас автомобили Derways продаются в Центральном регионе России и Азербайджане. В ближайших планах — выход на рынки Болгарии, Ирана и Ирака.

**ИЗ АРХИВА**

У румынской автомобильной фирмы ARO (Automobil Romanesc) — военные корни: ее прародитель, компания IAR Brasov, во время войны производила воздушные винты и вооружение для самолетов. Автомобильный бизнес начался с лицензионной сборки советских армейских машин ГАЗ-69. Первый автомобиль получил имя IMS-57. Мощности 50-сильного двигателя хватало, чтобы разогнать машину до 80 км/ч. Спустя два года автомобиль получил электрические «дворники» взамен щеток с ручным приводом и более мощный (56 л.с.) двигатель. С 1964 года очередная модификация машины (заводской индекс М-461) стала экспортироваться в Китай и Колумбию. Румынско-советские «козлики» производились вплоть до 1975 года, а в 1972 году фирма ARO приступила к выпуску собственных автомобилей серии 24 — в трехдверной (240) и пятидверной (244) версиях. Для тех лет автомобиль был весьма успешен — продавался на экспорт, например, в Канаду и Австралию и даже выиграл

знаменитое Ралли Фараонов. Но к началу девяностых, несмотря на ряд модернизаций (ARO серии 24 стали оснащаться двигателями Ford, Peugeot, Toyota и Daewoo, а люксовая модификация Aro Hunter (!) — даже мотором Cosworth), спрос на автомобили упал. Архаичная конструкция перестала отвечать требованиям времени. В 2003 году попытку спасти фирму предприняла американская компания Crosslander, которая собиралась под своим именем продавать дешевые румынские внедорожники в Штатах. Но, похоже, неудачно. Сегодня завод ARO погряз в долгах, а разговоры о его покупке уже ведут представители черкесского завода Дервейс.

**Комментарии:**

Наружные зеркала прекрасны. Только диоптрий многовато

Интерьер Ковбоя выполнен очень качественно. Особенно порадовал пластик

С точки зрения эргономики, расположение клавиш не оптимально. Индикаторные лампы режимов трансмиссии тоже не на своем месте

Руль от вазовской «десятки» удобен. Но чужеродная обивка «гуляет» по ободу

Если не обращать внимания на «кишки» проводов, то решение с блоком предохранителей довольно практичное

Нормально открывающийся бардачок? И нормально закрывающийся? Фантастика!

Дополнительный отопитель обслуживает задних пассажиров

Как вам обивочка? Нам тоже нравится!

Сзади сидеть удобно. Но места по высоте маловато

Педальный узел Дервейса удобнее уазовского, но педаль сцепления сильно смещена влево

Профиль кресел не эталонный, но в целом сиденья удобны

Когда на подъеме «выбивает» замки передних ступиц, приходится работать лопатами. Слева — лед, справа — брус ограждения

Муфты передних ступиц выглядят так, будто взяты с подержанного автомобиля. Болтаются. Дефект конкретной машины или конструктивный прокол? В любом случае, неприятно...

Заволжский мотор уместился под капотом Дервейса прекрасно. Хорошо видны элементы пространственного каркаса

Ледяные надолбы? Колея? Простите, не заметил...

Сиденья на Хантере складываются легко и просто. При желании здесь можно организовать два удобных спальных места

Несмотря на ярко выраженную «шкафообразность», чувствуется, что над обликом Ковбоя дизайнеры все же поработали

Текст: Константин Сорокин, Александр