

Derways Cowboy 313104. Частная школа

О нем пишут, его показывают на выставках и по телевизору, но до сих пор про него мало кто знает. Восполняем пробел: новый отечественный внедорожник **Cowboy** автомобильной компании **Derways** у нас на тесте.

Прежде всего, немного истории. Некоторое время назад фирма «Меркурий», занимавшаяся продажей ликероводочной продукции в Черкесске, замахнулась на проект, абсолютно не связанный с ее основной деятельностью, — производство автомобилей. Легких путей не искали. Решено было не производить машину по лицензии, как сейчас принято, а создать собственную модель, непохожую на другие.



[Увеличить](#)

Отлично понимая, что без богатых знаний в этой области вряд ли что получится, фирма привлекла к проекту профессионалов. А дабы не создавать автомобиль совсем уж с чистого листа, за основу взяли шасси внедорожника — автомобиля востребованного, модного. После долгих поисков удачный носитель был найден в Румынии: армейский АРО-244. Дальше все было делом техники.

Так и появился на свет новый отечественный внедорожник с кузовом каркасной конструкции и непривычным для нашего уха именем **Cowboy**.

При своеобразном «коробчатом» дизайне машина в первую очередь подкупает качеством подгонки деталей. Признаться, до начала теста мы ожидали увидеть что-нибудь этакое, с громадными щелями и амурскими волнами на огромных плоских панелях. Ничего подобного. Автомобиль смотрится, как хорошо выглаженный костюм. И пусть мода на такой крой давно прошла, да и выглядит он аляповато, все равно видна хорошая работа «портного». Как утверждает дилер, образ автомобиля прорабатывался достаточно долго и был принят лишь после рассмотрения не одной сотни вариантов. Плоский же дизайн кузова обусловлен особенностью его конструкции — каркасом из труб квадратного сечения (как у автобусов) с приваренными наружными панелями.

То, что к созданию автомобиля были привлечены специалисты из Тольятти, видно невооруженным глазом. Обилие вазовских комплектующих как снаружи, так и в отделке интерьера выдает это так же, как выдает разведчика волочащийся за ним парашют. «Десятая» оптика, повторители поворотов и ручки дверей того же происхождения, сзади — фонари от ВИС. Некоторые финансовые неудобства в случае утраты могут вызвать лишь наружные зеркала от Рајеро второго поколения. В салоне нашего конкретного автомобиля также все либо оригинальное, либо вазовское. Производство автомобиля частным предприятием подразумевает определенную гибкость. То есть каждый автомобиль может быть оборудован по желанию заказчика; плюс к этому в данный момент на заводе экспериментируют с комплектующими, в связи с чем машины могут сильно отличаться друг от друга по внутреннему содержанию. К примеру, у нашего экземпляра передние и задние сиденья стояли от «Шеви-Нивы».



[Увеличить](#)

Салон — очень просторный, места с лихвой хватает и спереди и сзади. У задних пассажиров пол идеально ровный, без центрального тоннеля. Все сделано достаточно аккуратно.

Недоумение вызвали только две вещи. Первое, что очень сильно портит общее впечатление, — щиток приборов «псевдо-Sparco». Хуже подделки нам встречать не доводилось. Вид щитка совершенно не сочетается с общей цветовой гаммой интерьера, но это ерунда. Главное, считывать информацию крайне трудно.

Второе, что удивило, — приемник. Последний раз такое чудо техники доводилось видеть лет десять назад — на авторынке, на столике под вывеской: «Запчасти для ЗАЗ». Самое интересное, что соседствует он с суперсовременным бортовым компьютером, который не только высчитывает время в пути или средний расход топлива, но и позволяет влезать в настройки двигателя, выходить в Интернет, смотреть телевизионные программы или же дублирует зеркала заднего вида, выводя на дисплей картинку с цветной видеокамеры, установленной за стеклом задней двери. Помимо того, вы сможете узнать, какое административное наказание ждет вас за то или иное нарушение правил, выяснить, через какой срок из вас выветрится, скажем, пятьдесят граммов водки, или же просто поиграть в компьютерные игры. Этот же компьютер приятным женским голосом предупредит о том, что вы забыли снять автомобиль с ручника, или о том, что пора заехать на заправку. Данный информационно-развлекательный комплекс также является российской разработкой и устанавливается по заказу. Он управляет и системой вентиляции (в его отсутствие за климат отвечает стандартный «десятый» блок управления, который располагается на том же месте).



[Увеличить](#)

Как оказалось, румынское шасси способно обеспечить автомобилю вполне сносные ходовые характеристики. В отличие от уазовского шасси, которое многие наши частные производители брали за основу при проектировании, шасси АРО лишь сзади имеет зависимую подвеску. Передняя у него независимая, что, естественно, благоприятно сказывается на комфорте при езде по дорогам общего пользования. Задний мост Cowboy имеет блокировку дифференциала — большое подспорье на бездорожье. Коробка передач на автомобиле тоже от АРО.

Роднит этот автомобиль с ульяновским внедорожником только силовой агрегат — ЗМЗ-409.10 (а может стоять и дизель от Peugeot), что, впрочем, не портит картину. 143 «лошадок» вполне хватает, чтобы наделить автомобиль нормальной динамикой и достаточной максимальной скоростью. Хорошая шумоизоляция салона дает возможность разговаривать в машине, не повышая голоса, даже при максимальных оборотах двигателя.

Педаальный узел, похоже, рассчитан на армейские сапоги. Педали разнесены как-то не по уму: газ находится намного глубже тормоза, что вызывает массу неудобств, особенно в первое время. Коробка передач грубовата: любое переключение требует определенного усилия. Но избирательность коробки очень неплоха — найти ту или иную передачу не составляет труда. Такое поведение КП обусловлено армейским шасси: передачи не должны выбиваться в тяжелых дорожных условиях.

Полностью оценить внедорожные качества автомобиля в этот раз не удалось — не нашли серьезной грязи. Однако езда по раскисшему грунту и штурм некоторых «подвернувшихся под руль» препятствий убедили нас в том, что **Cowboy** располагает серьезным внедорожным потенциалом. Как показалось, этот потенциал даже несколько выше, чем у «уазика». Кстати, не так давно партия «Ковбоев» встала под ружье в одной из южных стран дальнего зарубежья, а это уже о многом говорит.

Но не будем раньше времени ставить точки над и. В ближайшее время мы хотим устроить сравнение между Cowboy и «Симбиром», благо эти автомобили находятся в одной классовой и ценовой нише. Тогда и посмотрим, частный капитал возьмет верх над автопромом или наоборот.

Технические характеристики **Cowboy 313104**

Кузов — каркасной конструкции, на раме

Число мест — 5

Снаряженная масса, кг — 1869

Полная масса, кг — 2430

Габариты, мм:

- длина — 4440

- ширина — 1823

- высота — 1880

База, мм — 2600

Объем багажника, л — 600

Максимальная скорость, км/ч — 150

Время разгона до 100 км/ч, с — 16,0

Контрольный расход топлива, л/100 км:

- городской цикл — 16,2

- загородный — 12,5

Объем топливного бака, л — 95

Двигатель:

- тип — R4

- рабочий объем, см³ — 2690

- мощность, л. с. при мин-1 — 143/4400

- крутящий момент, Нм при мин-1 — 230/3900

Трансмиссия — мех., 5-ступ., с пониж. передачей и отключаемым передним мостом

Подвеска колес (передних/задних) — независимая/зависимая

Тормоза (передние/задние) — дисковые/барабанные

Рулевое управление — «червяк-ролик», с ГУР

Цена, руб. — 395 600