

ПРОБНЫЙ ЗАЛП AURORA

Автомобильная компания Derways из Черкесска расширяет свою модельную программу: начата сборка сразу нескольких моделей внедорожников. Автомобиль 313150 Aurora может стать лидером продаж компании.

Китайский внедорожник, внешне похожий на известную модель авторитетного мирового производителя. Подобная обтекаемая формулировка, между тем, весьма точно передает общее впечатление от дизайна многих представленных у нас китайских автомобилей. Причем, если рассматривать именно сегмент внедорожников, то о примитивном копировании внешних кузовных элементов говорить не приходится. Китайские инженеры адаптируют стайлинг широко известных внедорожников под габариты своей платформы. Поэтому эта Aurora действительно с некоторых ракурсов напоминала SsangYong Rexton. Но стоит только окинуть взглядом автомобиль, как разница в пропорциях Aurora и Rexton станет очевидна. Как и можно было предсказать заранее, Rexton шире и ниже Aurora. Анализировать разнообразные кузовные детали Aurora мы не будем. Отметим лишь ряд самых любопытных элементов. Так Aurora может похвастать крупными корпусами зеркал заднего вида со встроенными модными оранжевыми “поворотниками”. Внимание, безусловно, будут привлекать и сверкающие почти шикарным хромовым покрытием дверные ручки. Радует и эффектная дуга спойлера на верхней кромки задней двери. Он, кстати, может похвастать и ярко-красной полоской дополнительного тормозного фонаря.

Найти 5 отличий

Больше всего интригует развитие модельной программы внедорожников Derways. Сейчас у компании четыре новых модели: уже знакомый нам Shuttle, напоминающий Toyota Land Cruiser Prado нынешнего поколения, Aurora – похожий на Rexton, а также Land Crown смахивающий уже на Prado предыдущего поколения, и Saladin, вызывающий ассоциации с малоизвестным у нас Nissan Xterra. Так вот самой интересной в этом многообразии оказывается ценовая политика. Самыми доступными являются Shuttle и Aurora, а вот Land Crown и Saladin дороже их уже примерно на 30 и 50 процентов. Это объясняется в первую очередь установкой на них солидных 6-цилиндровых моторов. Но ситуация остается немного парадоксальной: внедорожник с чертами предыдущего Prado стоит ощутимо дороже модели с более современным дизайном. Но, думается, что скоро модельная программа будет приведена в соответствие с нашим менталитетом и законами рынка.

Самобытный интерьер

А вот над созданием интерьеров внедорожников в Китае работают с большим энтузиазмом. Причем трудно не признать очевидный прогресс и достижения китайских специалистов в этой области. Aurora по своей отделке и стилю салона ощутимо превосходит китайские внедорожники, дебютировавшие, например, год назад. Конечно, сильное впечатление производит цветовая гамма. На контрасте с авторитетными европейскими и японскими модели передняя панель Aurora удивляет панелями сразу трех цветов – привычного черного, модного серебристого и неожиданного коричневого. Однако даже появление этих коричневых элементов можно объяснить логически. Так создатели автомобиля пытались добиться большей гармонии с сиденьями, которые как раз обтянуты кожей аналогичного цвета. Конечно, можно было бы и сиденья, и эти панели сделать одинаково черными, но такое решение, скорее всего, показалось слишком простым и даже мрачным.

Показательно, что абсолютно все системы и кнопки в салоне Aurora расположены на своих местах. Такой здоровый консерватизм в наше время должен вызывать скорее положительные эмоции. Блок приборов подан и вовсе в классическом стиле: с парой крупных циферблатов спидометра и тахометра, окруженными несколькими вполне привычными дополнительными шкалами и индикаторами. На центральной же консоли главным героем стал CD-ресивер с огромным цветным дисплеем. А под ним расположился аккуратный блок кондиционера, получившем уже характерное европейское оформление. К компоновке салона придется немного привыкнуть. Похоже, что сказывается высокий уровень пола. Так сиденья приподняты относительно пола несильно, хотя на самом деле подушка расположена высоко от асфальта. При этом рулевая колонка регулируется по высоте, что, несомненно, помогает водителю. Подобная посадка вызывает воспоминания о также рамном Toyota 4Runner начала 1990-х годов: с низко посаженным сиденьем, и вытянутыми далеко вперед к педалям ногами. Однако, следует отметить, что эргономика места водителя Aurora проработана в целом совсем неплохо. И усталости,

или откровенной неприязни не вызывает. На заднем сиденье пассажирам также вполне хватает свободного пространства. В Ауога явно больше места по всем ключевым направлениям, чем в обычных японских “паркетниках”. Да и багажник по своим размерам у Ауога совсем немаленький. Предусмотрена и убирающаяся шторка, которую, правда, можно было бы установить и чуть выше.

Особый драйв

Именно в движении Ауога демонстрирует свою принадлежность к китайскому автопрому. Рамная архитектура кузова, 4-цилиндровый бензиновый двигатель и механическая коробка передач – уже по одной этой информации можно сформировать предварительное представление, о том, как же ведет себя Ауога в пределах города. Самое главное – надо просто привыкнуть к Ауога, к органам управления автомобиля и их реакциям на команды водителя. Так руль и рычаг коробки передач отличаются неожиданной легкостью. Переключать передачи на Ауога проще и легче, чем на иных современных европейских моделях – алгоритм работы сцепления понятен, да и работа самим рычагом переключения не вызывает трудностей. В свою очередь, рулевой механизм настроен скорее в духе американских традиций. Усилия можно прикладывать минимальные, но и на сильную чувствительность и информативность рассчитывать не приходится. Почему-то на Ауога больше всего удивлял процесс разворота в стесненных условиях – кажется, что легкий руль приходится крутить на огромное количество оборотов. А вот с заданием траектории в поворотах, в том числе и на высоких скоростях явных проблем не возникает.

Правильнее всего будет с первых же минут воспринимать Ауога не как близкий к легковому автомобилю кроссовер, а как настоящий внедорожник с проверенным временем шасси. Не стоит ожидать от Ауога особо отточенных реакций, выдающейся устойчивости в поворотах и при перестроениях. Следует откровенно признать, что естественной средой обитания для такой архитектуры шасси издавна были дороги с не слишком хорошим дорожным покрытием – явно за чертой мегаполисов. Действительно, по разбитым грунтовым дорогам на Ауога можно передвигаться быстрее, чем на новомодных кроссоверах. У Ауога впечатляющий дорожный просвет и простые узлы подвески, которые позволяют не беспокоиться за сохранность агрегатов на наших сельских дорогах. Теоретически на Ауога можно в таких условиях можно поддерживать высокий темп движения – насколько позволяет инстинкт самосохранения. В общем-то, это напоминает тот же Chevrolet Tahoe предыдущего поколения – задняя рессорная подвеска отличается завидной стойкостью к дорожным неприятностям, но не столь хороша для курсовой устойчивости, как современная многорычажная. Двигатель соответствует возможностям шасси. Этот лицензионный 4-цилиндровый мотор Mitsubishi помогает энергично выходить на крейсерские скорости движения – 100-120 км/ч. При этом он надежно страхует и от совершения различных глупостей – езда на Ауога с педалью акселератора “в пол” вряд ли заставит кого-либо “потерять голову”. По крайней мере, на дороге с хорошим асфальтовым покрытием.

И вновь хочется особо отметить динамику развития, характерную для китайского автопрома. У Ауога полный привод подключается уже нажатием кнопки на центральном туннеле, а не ручной блокировкой муфт, как на опробованном нами совсем недавно Shuttle. На Ауога уже ставится подушка безопасности, правда, пока еще одна. В скором времени на этих автомобилях должна появиться и ABS.

Надо пробовать

Общее впечатление после теста Ауога осталось вполне положительное. От себя дадим простую рекомендацию: следует обязательно проводить пробную поездку на китайском внедорожнике перед принятием решения о его покупке. Безусловно, любителей несерьезных “паркетников” эти модели поначалу здорово удивят своим поведением в черте города. Однако можно легко представить себе эксплуатацию внедорожников Derways и вне этих тепличных условий. И в этом случае наличие рамного кузова и длинноходной подвески будет явным преимуществом. Равно как и отсутствие сложных технических решений, и продвинутых, но нежных блоков электроники. Можно придти к неожиданному выводу: броская, узнаваемая и солидная внешность автомобилей Derways не является их ключевым достоинством. Дизайн – “почти как у Rexton” – безусловно, привлекателен. Но у этих автомобилей есть и другие сильные стороны. Крупный полноприводный внедорожник с вместительным салоном, неприхотливый и стойкий к дорожным неприятностям, будет востребован всегда.