

Derways 313150 Aurora: по следам историй китайского автопрома.

Помните китайские фильмы с почти ежеминутными сценами драк?! Особенно забавляла всегда при этом озвучка таких эпизодов. Впрочем, не о них речь. Почти в каждом китайском фильме самым популярным средством передвижения был велосипед. Прошло время, и сейчас в современном Китае велосипед уже не главный транспорт, автомобили стремительно вытесняют его на обочины дорог.

Сегодня для среднего китайца покупка авто — не роскошь, да и выбрать есть из чего. На местном авторынке предлагают свыше 500 моделей 80 марок. Для страны, в которой еще в середине прошлого века автомобиль считался чуть ли не волшебной телегой, произошедшее — настоящая революция.

По волнам развития

Историю китайского автопрома можно разделить на два периода: коммунистический и капиталистический. Первый тесно связан с временами братской дружбы СССР и Китая. В то время китайский автопром строился почти исключительно с помощью Советского Союза, и модели, производившиеся в Китае тогда, были копиями советских машин.

Второй период развития китайского автопрома начался 20 лет назад с открытия первого совместного предприятия с немецким Volkswagen. Китайское правительство распахнуло двери перед иностранными производителями автомобилей: бесплатная аренда земли, освобождение от налогов и дешевая рабочая сила — три основные составляющие успешного привлечения иностранных инвестиций. Один за другим стали открываться совместные автозаводы. За первые 5 лет в автомобильную промышленность Китая было вложено 20 миллиардов долларов. Рентабельность производства в несколько раз превышала показатели Европы и США.

Параллельно с открытием совместных предприятий китайское правительство стало активно вкладывать деньги в развитие отечественных заводов. Кроме того, давая зеленый свет совместному производству и развитию собственного автомобилестроения, китайское правительство ввело жесткие квоты на импорт автомобилей и высокие таможенные пошлины. За ввезенную иномарку платили 200-процентный таможенный сбор. Параллельно были организованы государственные закупки лицензий и технологии для своих заводов. Toyota, GM, Audi и другие гиганты мировой автоиндустрии охотно продавали права на изготовление своих устаревших моделей китайцам. На их базе начались разработки собственных автомобилей.

Сейчас в Китае существуют 7 крупных автомобильных концернов, в состав которых входят десятки предприятий. Одно рабочее место на главном конвейере дает 11 смежных.

Для развития собственного автопрома китайцы не брезгают даже откровенным плагиатом, копируют дизайн, используют похожие названия для моделей. Сейчас с китайскими концернами судятся GM и Honda, но пока... китайские автозаводы продолжают выпускать машины, ставшие предметом судебных разбирательств. Это покрывает судебные издержки, приносит прибыль и даже позволяет безболезненно заплатить штраф в случае проигрыша. За прошлый год в стране было выпущено свыше пяти миллионов автомобилей, что вывело Китай на четвертое место в мире по производству автомашин. Полтора процента в общей сумме прирост ВВП Поднебесной обеспечили именно автозаводы. Прибыль исчисляется десятками миллиардов долларов. До нынешнего года правительство КНР обеспечивало почти тепличные условия своему автопрому, но со вступлением в ВТО высокие ввозные пошлины и квоты на импорт приходится отменять. Китай уже готов к конкуренции с зарубежными автопроизводителями.

У местных компаний есть неоспоримое преимущество — низкие цены при довольно неплохом качестве. Совместные предприятия тоже готовы пойти на снижение цен, чтобы сохранить свои позиции на внутреннем рынке.

Первоначальное насыщение внутреннего рынка уже произошло. Теперь Китай ищет новые рынки сбыта для своих автомобилей. Азиатский уже освоен. С прошлого года начались первые экспортные поставки в США и Европу, в этом году начали осваивать российский рынок. Причем последний называется наиболее перспективным.

Операция «Кооперация»

Поход на Россию — своего рода кооперация: помня о первой волне в истории китайского автопрома, когда СССР помогал Китаю строить заводы, сегодня идет обратный процесс — китайские машины собираются у нас. Яркий пример тому — Derways. (Название Derways произошло от двух составляющих: Der- от фамилии учредителя (Вячеслав Дерев является президентом компании) и ways — от англ. «дороги».) Первое частное предприятие, автомобильный завод «Derways», было открыто 27 января 2004 года. Но история компании «Derways» начиналась несколько раньше — в 2002 году. Маркетинговая идея — сделать внедорожник собственной разработки, отвечающий всем требованиям комфорта, а также имеющий высокую проходимость, принадлежит Вице-президенту компании «Меркурий-2» Хаджи-Мурату Дереву. При деятельной поддержке Президента фирмы «Меркурий-2» Вячеслава Дерева и технического руководителя проекта Александра Романова зимой 2003 года был собран первый ходовой макет автомобиля. И именно тогда была поставлена сверхзадача — реализация проекта в течение года, что и было успешно сделано (речь идет о «Ковбое»).

Для сравнения: в обычной практике отечественного автомобилестроения на это требуется около 10 лет. Видимо, за основу работы производства был взят китайский опыт. Впрочем, не только опыт. Последующие автомобильные образцы, собирающиеся в Черкесске, — китайские.

В мае этого года с конвейера «Derways» сошел первый «паркетный» внедорожник Derways 313150 (Auroga), собранный из произведенных в Китае комплектующих.

Под копірку

То, что китайцы не чураются копирования известных автомобильных брендов, мы уже упоминали. Auroga не исключение. Внешность — от SsangYong Rexton. Рама и центральная часть кузова — от Opel Frontera. Ходовая часть и трансмиссия — Toyota 4Runner. Из «своего» — база Derways Shuttle и сделанный в Китае по лицензии Mitsubishi двигатель.

Технические характеристики автомобиля стандартны для внедорожника. Передняя подвеска торсионная, задняя рессорная с цельным мостом. Трансмиссия полноприводная, но передний мост можно включать, только попав на бездорожье. Несколько смущает отсутствие рычага раздатки. Вместо него здесь небольшой «кругляш». Если вдруг вы завязните в грязи, то переведите его из положения 2WD в 4WD. Затем вручную, выбравшись из машины, заблокируйте ступицы передних колес. Когда выедете на асфальт, все повторите в обратном порядке. То, что в машине отсутствует пониженная передача, говорит о большей принадлежности Auroga все же к городской стихии, нежели к бездорожью.

Если говорить о стайлинге автомобиля, то он приятен, но уже знаком. Зато внутри, по заверениям производителей, все исключительно свое, не заимствованное. Не авангард, конечно, но достаточно приятно. Центральная консоль выглядит стильно и не перегружена кнопками. Руль регулируется по

высоте, но рослым людям удобным покажется лишь верхнее положение. Много кармашков и вместительных емкостей. Но самый большой сюрприз для китайского автомобиля — светлая, цвета слоновой кости, кожа. Еще из приятностей — довольно вместительный багажник, особенно радует в нем наличие шторки, закрывающей все содержимое, и возможность открыть стекло в задней двери, не открывая всю дверь.

Auroga уже в базовой комплектации имеет неплохой набор опций: подушки безопасности, электростеклоподъемники, центральный замок, аудиосистема с CD-проигрывателем, климат-контроль. О нужности последнего можно и поспорить, например, в пользу того же кондиционера, но, видимо, производитель считает по-другому. Стоимость автомобиля — 24 700 у.е. — предполагает наличие в комплектации еще хотя бы АБС, но ее здесь нет, нет и системы стабилизации и системы помощи при спуске с холмов. Поэтому опять же повторимся, видимо, производитель позиционирует машину только для езды в городе, по крайней мере, 80% процентов своей эксплуатации. Российско-китайская совместимость.

Единственная нижегородская Auroga пришла к нам в город в середине июля, что явно на руку всем любителям пляжного отдыха после трудного рабочего дня. На такой машине осуществить задуманное — улизнуть из города туда, где есть водоем и нет доступа к сети телефона, — не составит большого труда.

Нам при проведении теста повезло меньше. В качестве площадки для проверки ходовых качеств автомобиля была предложена только ярмарочная площадь.

Нарезая круги на приличной скорости, Auroga не дала усомниться в своей маневренности. Правда, казалось, что все же машина немного тяжеловата. Наше вождение нельзя было назвать аккуратным или спокойным, но даже такой ритм с троганием с пробуксовкой, резкими кренами и торможениями был нипочем тяговитому 2,3-литровому мотору. Разгадка его мощности оказалась в лицензии. Эти двигатели ставились на участвовавшие в гонках 90-х годов автомобили Mitsubishi.

Для города мощности 130-сильного мотора более чем достаточно, и Auroga запросто выдерживает заданный ей темп.

Управляется Auroga легко. Маленький руль и ГУР позволяют вести машину чуть ли не одним пальцем. Хорошо это или плохо — вопрос спорный, все-таки машина немаленькая и должна требовать небольшого усилия. Зато тормоза выше всяких похвал.

Включение скоростей простое, интуитивно понятное. Не вызвал проблем и задний ход. Благодаря удобно расположенным зеркалам, нам не понадобился даже парктроник. Для кого эта машина? Наверное, в первую очередь, для тех, кого не успели развратить изыски Запада, но уже притомила принципиальная не комфортность отечественной техники. А во вторую, для тех, кому нужна универсальность — все-таки внедорожник.