

Derways Cowboy TD 2004



Получив приглашение на тест-драйв автомобиля Cowboy завода Derways, я точно знал, куда мы отправимся обкатывать и тестировать российский "Гелендваген" - нас ждал ижевский пляж и парк имени Кирова.

О самом "Ковбое" я уже слышал не раз и много читал, ведь этот первенец частной автомобильной компании Derways вызвал неподдельный интерес российских любителей внедорожников. Автомобиль Cowboy 3131 собирается в городе Черкесске (Карачаево-Черкессия) на заводе частной компании Derways. Название компании происходит от фамилии ее хозяина - Вячеслава Дерева и английского слова ways - дорога. В нелегкую дорогу автомобилестроения господин Дерев прихватил с собой известного тольяттинского дизайнера Олега Шапкина, создателя минивэна "Надежда". Финансирование автозавода Derways ведется ликероводочной компанией "Меркурий".

ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Внешность автомобиля как у хорошего бойца, эдакий плечистый джигит на крепких ногах. Детали кузова подогнаны четко, зазоры ровные, окраска без огрехов. Кузов приятен для ладони, он теплый. И это не удивительно, ведь часть кузовных деталей автомобиля выполнена из пластика. "Ковбой", как и многие настоящие «проходимцы», имеет рамную конструкцию, сваренную из труб прямоугольного сечения. На ней закрепляются панели облицовки. Большая их часть стальная, а капот, арки колес, бамперы и внутренние панели дверей - пластиковые. Задняя дверь - распашная двустворчатая, что для отечественных моделей не характерно, но достаточно удобно. Оригинальный кузов установлен на рамное шасси от румынского военного внедорожника ARO-24. Изменены только отверстия под крепеж кузова. Прочное шасси отличает независимая пружинно-рычажная передняя подвеска со стабилизатором поперечной устойчивости и обычный неразрезной задний мост на рессорах. Трансмиссия с двухсторонней "раздаткой" также румынского производства типа part-time с подключаемым передним мостом и демультитпликатором. Предусмотрена принудительная блокировка дифференциала заднего моста кнопкой на консоли и отключаемые вручную муфты свободного хода в переднем мосту. Независимая передняя подвеска внедорожника Cowboy 3131 отличается большей комфортностью и лучшей стабильностью по сравнению с его отечественными собратьями. Обута машина в шины Соорег. Под капотом нашего бойца бензиновый ЗМЗ - 409.10 и его почти 150 лошадиных сил. Здесь просторно и до любой детали можно легко дотянуться. В принципе, ничего нового, разве что хомуты все винтовые (в отличие от двигателя "Шеви"). Идем в салон. Удобная и широкая ступень-подножка прилежно выполняет свою функцию. Дверь закрывается на удивление легко, одним движением кисти. В двери большой карман для разных мелочей и встроенная колонка аудиоподготовки. Сразу бросается в глаза присутствие вазовских деталей, что, впрочем, не портит общего впечатления. Руль, обшитый кожей (от 2110), приборная панель, центральная консоль торпедо, дверные ручки - все это от ВАЗа. Интерьер лаконичен, ничего лишнего. Отмечаю наличие рефлекторов на панели, их всего четыре. Они не дадут замерзнуть лобовому стеклу зимой. Между водительским и передним пассажирским сиденьем спрятан обогреватель салона, создающий комфортные условия для задних пассажиров. Кстати, их сзади может

разместиться трое, хотя в дальнейшем будут предусмотрены дополнительные откидные сиденья в багажном отделении. Вообще изготовители предлагают достойное количество опций - нужно только сделать заказ.

Регулируемая по высоте рулевая колонка, гидроусилитель, электростеклоподъемники всех дверей и электропривод наружных зеркал, центральный замок, подогрев сидений, съёмный люк в крыше, защита картера и "раздатки", противоударная балка в дверях, радиоприемник DERWAYS, радиоподготовка с четырьмя динамиками и антенной на крыше, противотуманные фары в бампере, третий стоп-сигнал, три подголовника и ремни безопасности на заднем сиденье, заводская тонировка стекол, комплект резиновых ковриков, внедорожные шины Cooper и т. д. В перечень заказного оборудования включены кожаный салон, подогрев передних сидений, кондиционер, разделительная сетка в салон, литые диски, парктроник, бамперы и зеркала в цвет кузова, окраска "металлик", релинги, фаркоп, кенгурин с платформой, лебедка, ТВ-система, предпусковой подогреватель.

Для внедорожника DERWAYS-3131 Cowboy предусмотрен достаточно солидный выбор силовых агрегатов. Основным числится бензиновый ЗМЗ-409.10 с румынской 5-ступенчатой КПП с синхронизаторами на всех передачах, кроме 1-й и задней. По заказу устанавливают турбодизель Peugeot DW10TD (EURO III) с французской КПП. Не правда ли, впечатляющий выбор?

AT THE WAY. В ДОРОГЕ

Стартуем неожиданно резво, "Ковбой" легко набирает скорость, несмотря на свои две с половиной тонны. По шоссе идем с комфортом, практически бесшумно. Неровности на дороге не ощущаются, подвеска проглатывает их незаметно. Хорошая обзорность позволяет уверенно чувствовать себя в потоке. Огромные лопухи зеркал заднего вида позволяют хорошо ориентироваться. Массивности не ощущается! Машина уверенно держит дорогу и четко слушается руля. Вибраций практически нет никаких. Создает немного шума двигатель от печки, но на него не хочется обращать внимания. В салоне тепло и комфортно, уплотнители дверей не пропускают холодный воздух с улицы, нет свистящих и сифонящих точек. По шоссе идем с задним приводом. Скорость 120 км/час. Крейсерская скорость с расходом топлива 11-12 литров АИ-92 на сотню километров. Не всякий внедорожник похвалится таким умеренным аппетитом!

В парке на крутых горках Cowboy тоже не подкачал. После того, как я умышленно закопался в песок, он вытащил себя сам, стоило только нам включить полный привод. Спокойно перелезает он через ямы и ухабы и так же легко, как и на асфальте, набирает скорость. Ни на УАЗе, ни на "Ниве", ни на "Шеви" я такой динамики не ощущал. Отсутствует надсадность, двигатель идеально подходит автомобилю. Он легко набирает обороты и держит скорость. Отличная проходимость, комфортабельная независимая передняя подвеска и отличная комплектация делают из "Ковбоя" сильного конкурента для всех отечественных внедорожников. Да и многим паркетникам он не уступит. Прогнозируемое поведение на асфальте, устойчивое и уверенное движение на мокром и сухом песке. Конечно, главным аргументом будет цена автомобиля. А минусы, спросите вы? Минусы можно найти у любой машины. В целом конструкция получилась интересной и, конечно, будет доводиться до ума. Субъективные оценки «нравится – не нравится» не повлияют на выбор покупателя. Получилась отличная машина для разных экстренных служб: МЧС, МВД. Не откажутся от такой машины селяне и охотники, лесники и рыбаки. "Ковбой" успешно прошел российскую сертификацию. Выдержал все тесты и наконец-то дошел до российского покупателя. Наш выбор стал богаче.

Обзор собран из открытых источников. Обработка - редакция www.4w4.ru



Курорты Домбая и заповедники Теберды, чистые горные реки, крокусы, овечки на склонах. Чем еще известна Карачаево-Черкесия? Уж во всяком случае, не автозаводами.

И вдруг здесь, на Северном Кавказе, родился вседорожник «Ковбой». Молоденький такой пастушок (ведь ковбой, по сути, пастух!) собственной конструкции. Не скроем, по дороге в Черкесск особых чудес не ждали. Воображение рисовало не первой свежести ангар, несколько подъемников и суетящихся вокруг работяг. Одним словом, мелкосерийное производство с налетом

провинциальности. На границе республики подлил масла в огонь инспектор ДПС. Пренебрежительно отстранив предъявленные водителем Исмаилом документы, он заглянул в салон со словами: «Покажите-ка ваш черкесский «Гелендеваген».

Как мы ошибались! Похоже, в этом городе автопром обосновался надолго. Новый, с иголочки, белоснежный корпус завода Derways (аббревиатура от фамилии учредителей - Дерев и английского «пути») на огороженной территории. Свежий асфальт, ровные газоны, столь же белоснежный склад комплектующих рядом с основным зданием, а внутри...

Три нитки напольного конвейера, цех окраски, сборочно-кузовное производство, есть даже лазерный робототехнический комплекс для обрезки деталей. Все вместе - нечто среднее между заводом легковых автомобилей и автобусным. Ничего удивительного: ведь кузов «Ковбоя» каркасно-панельный. Сначала в кондукторе сваривают каркас, потом обшивают его плоскими металлическими листами. Наиболее сложные детали (капот, бамперы, арки колес) делают из пластика, а не штампуют. Окрашенный кузов обрастает комплектующими на конвейере. В конце маршрута встреча с рамным шасси, собранным на другой нитке. Потом перегрузка на третью ветку конвейера и их соединение в единое целое. К цеху примыкает небольшая пристройка для управленцев. Там в заветной комнате - компьютеры, с помощью которых проектируют автомобиль. За клавиатурами сплошь старые знакомые - инженеры из Тольятти. Да-да, автомобиль создавали профессионалы. Техническое задание владельцев компании воплощали специалисты Волжского автомобильного, они же помогали налаживать производство.

Требовалось сделать вседорожник, причем настоящий российский, а не «паркетник». Его задумали достаточно вместительным, мощным, относительно недорогим, простым в изготовлении, не требующим сложной оснастки для производства комплектующих. Старт был дан в 2002 году. А уже весной нынешнего первые «ковбои» обрели своих владельцев.

«Кавказец» с румынским акцентом

Шасси фирмы АРО закупают в Румынии: раму, доработанную специалистами Derways, задний мост с межколесной блокировкой, рессоры, амортизаторы, бензобак и топливопроводы, тормозные трубки, переднюю независимую подвеску в сборе. А еще - коробку передач в блоке с «раздаткой», редуктор, карданные валы. Их четыре: два передают крутящий момент к переднему и заднему редукторам, еще два - к передним колесам. И, наконец, дисковые передние тормоза и барабанные задние. Гамма двигателей включает бензиновый ЗМЗ-409.10 мощностью 143 л. с. и турбодизель ЗМЗ-5143.10, 98 л. с., а также 90-сильный французский турбодизель «Пежо-DW10TD». Колеса 16-дюймовые, с покрышками

265/70R16. Рулевой механизм - типа «червяк-ролик» с усилителем. В интерьере много заимствованных деталей. Дверные ручки, тумблеры управления электрооборудованием, комбинация приборов, рулевое колесо, дефлекторы системы отопления и вентиляции, блок управления отопителем - от легковых автомобилей ВАЗ. Сиденья - нижегородского производства. Педальный узел достался в наследство от румынского АРО. Остальные элементы интерьера оригинальные. В дальнейшем количество заимствованных деталей планируют сократить. А уже упомянутые пластиковые бамперы и колесные арки будут красить в цвет кузова. В качестве дополнительного оборудования предлагаются релинги на крышу, «кенгурин», лебедка, кондиционер. А вот люк в крыше, металлические подножки, мощная защита картера двигателя и коробки передач входят в стандартное оборудование.

«Паркетникам» привет от «Ковбоя»

«Ковбой» с дизелем ЗМЗ неплохо бегаёт по асфальту. От столь внушительного джипа с плоскими кузовными деталями и трансмиссией настоящего «проходимца» ждешь заметных вибраций и громкого звукового сопровождения. Но нет - на спидометре 120 (!), а шум, дрожь и вой шестерен не беспокоят. Слышен свист ветра да шелест шин. Автомобиль довольно резво разгоняется, неплохо тормозит, адекватно реагирует на действия рулевым колесом. Конечно, крены в поворотах велики, но что вы хотите от вседорожника? Зато подвеска проглатывает большинство препятствий - лишь на самых больших колдобинах передает на кузов ощутимый толчок. Рабочее место водителя в целом удобное, но с учетом цены и назначения автомобиля - все-таки не «Гелендеваген». А последний, между тем, хоть и шикарнее, но требует притормозить перед теми ямами в асфальте, что «Ковбой» преодолевает ходом. Проверяли сами.

Пожалуй, самое существенное нарекание - педальный узел. Ноги все время на весу. Особенно быстро это утомляет при езде по городу, где надо часто переключать передачи. Обзорность для автомобиля такого размера неплохая. Посадка-высадка трудностей не доставляет - помогает подножка. Пассажирам весьма вольготно. Отсутствие дорогих материалов в обивке интерьера с лихвой компенсируется простором. Не повезло только очень высоким, оказавшимся сзади, - голова будет в опасной близости от крыши. Для каждого седока предусмотрены отдельные сиденья. Но, думаем, модификация со сплошной ровной подушкой и спинкой сзади не была бы лишней.

Ну а там, где заканчивается асфальт? Здесь «Ковбой» подтвердил, что заслуживает звание «вседорожник» без каких-либо скидок. Черкесский новичок принадлежит к почти вымершей породе автомобилей для настоящих мужчин, способных заткнуть за пояс любой именитый «паркетник». Грязь, гравий, брод в быстрой горной реке ему вполне по зубам. Единственное, к чему можно придраться, - слишком низко расположен воздухозаборник двигателя. В ходе чересчур смелых водных процедур двигатель может схлопотать гидроудар.

Когда вы будете читать этот материал, «Ковбой» уже должен появиться в свободной продаже по цене от 11 тыс. долл. В нынешнем году планируется перейти от штучных образцов к серийным. А в следующем с конвейера должно сойти пять тысяч автомобилей. Похоже, колоритная Карачаево-Черкесия получила не менее колоритного героя. Расти, пастушок! Хочется надеяться, что ты найдешь своего хозяина. Где-где, а в России есть проселки, на которых «паркетникам» делать нечего.

При подборке обзора использовалась информация с сайтов: infocar.com.ua, test-drive.kiev.ua