



Geely Vision, Geely MK, Lifan Breez, Derways Plutus

НОВЫЕ КИТАЙЦЫ



Автомобили китайского производства появились у нас лет пять назад. Во всяком случае, именно тогда мы провели тест-драйв пикапа Admiral — свой пер-

вый дорожный тест китайской машины. За эти годы мнения специалистов о перспективах автомобилей из Поднебесной много раз менялось, от «через пару-тройку

лет они нас заполонят» и до «да кому они нужны». Еще год назад, казалось, что второе мнение гораздо ближе к истине, чем первое. Что только тогда не говорили про китайские машины, дескать, они ненадежны, небезопасны, да к тому же еще и воняют, А когда наступил кризис, то многие горе-эксперты поторопились заявить, что первых он «накроет» именно «китайцев».

Но пришло немного времени и вдруг выяснилось, что кризис оказался очень благоприятным для китайских автомобилей. В этом легко убедиться: достаточно взглянуть на уличный поток и сразу понимаешь, что их стало намного больше, чем раньше. Почему? Чтобы ответить на этом вопрос, мы объехали несколько автосалонов, занимающихся реализацией китайских

	Lifan Breez	Geely MK	Geely Vision	Derways Plutus
Двигатель	4-цилиндровый, рядный с распределенным впрыском			
Расположение	спереди, поперечно			
Рабочий объем	1342 см ³	1498 см ³	1792 см ³	2351 см ³
Макс. мощность	89 л.с. при 6000 об/мин	94 л.с. при 6000 об/мин	133 л.с. при 6200 об/мин	126 л.с. при 5200 об/мин
Макс. крутящий момент	115 Нм при 4800 об/мин	128 Нм при 3400 об/мин	165 Нм при 4200 об/мин	190 Нм при 4200 об/мин
Трансмиссия	механическая 5-ступенчатая			
Привод	на передние колеса			
Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson	независимая типа McPherson		независимая, торсионная со стабилизатором
Задняя подвеска	независимая, торсионная	полузависимая пружинная		зависимая, рессорная со стабилизатором
Тормоза передние / задние	дисковые вентилируемые / барабанные		дисковые / дисковые	дисковые / барабанные
Длина x ширина x высота	4370 x 1700 x 1473 мм	4342 x 1692 x 1435 мм	4602 x 1725 x 1485 мм	5405 x 1725 x 1690 мм
Колесная база	2540 мм	2502 мм	2602 мм	3380 мм
Колея передних / задних колес	1423/1424 мм	1450/1431	1582/1462 мм	1510/1490 мм
Максимальная скорость	155 км/ч	165 км/ч	185 км/ч	150 км/ч
Разгон от 0 до 100 км/ч	14,5 с	н/д	н/д	н/д
Расход топлива:	— 5,7 л на 100 км пути			
— загородный цикл	— н/д	— 6,3 л на 100 км пути	7,5 л	— н/д
— городской цикл	— н/д	— 7,8 л на 100 км пути	— н/д	— н/д
— смешанный цикл	— н/д	— 6,8 л на 100 км пути	— н/д	— н/д
Емкость топливного бака	51 л	45 л	50 л	60 л
Снаряженная масса	1135 кг	1138 кг	1305 кг	1730 кг

машин, и провели тест-драйв некоторых из них. Мы хотели составить собственное представление о современных китайских автомобилях.

Не хуже других

Самым солидным из «китайцев», с которыми мы познакомились в ходе расширенного тест-драйва легковых автомобилей был, безусловно, **Geely Vision**. Внешне — абсолютно современный автомобиль, с массивной, выполненной на мерседесовский манер, ниспадающей крышкой капота «аллигаторного» типа, подгнутыми боковинами кузова и большими блоками передней оптики. У машины благородные кузовные обводы с правильными пропорциями (в профиль она очень смахивает на старую версию Toyota Corolla), и, что очень важно, в ее внешнем виде нет ничего стилистически лишнего и неоправданного. Хорошо смотрятся дверные ручки, выполненные под естественный хват, и наружные зеркала заднего вида с повторителями поворотов. Хрома в отделке ровно столько, сколько нужно, чтобы показать статус машины: по китайским меркам Vision — это уже серьезный автомобиль, а не простая бюджетная машина.

Специально довольно тщательно обследовали кузов машины — на взгляд все зазоры примерно одной толщины, да и к качеству окраски придраться сложно. Звук закрывающихся дверей и усилия, требуемые для этого, также добавляют оптимизма — хлопать с размаху уж точно не придется.

Geely MK в автомобильном «табели о рангах» занимает место ниже Vision. Но, несмотря на это, небольшой по размерам седан смотрится очень неплохо. Машину отличает задорный, динамичный дизайн. Ее спортивность чувствуется и в экспрессивных кузовных обводах, и в агрессивной передней панели, доминирующую роль в которой играют сходящиеся хромированные поперечины с закрепленной на них фирменной эмблемой. Хорошо смотрятся массивные блоки передней «оптики» и легкие подштамповки боковин кузова в «поясничной» зоне. Как и в Vision, в MK абсолютно к месту дверные ручки под естественный хват и наружные зеркала с указателями поворотов (на взгляд, они точно такие же, как в Vision). Каких-то нареканий к качеству сборки и окраске машины внешний осмотр не выявил — зазоры ровные, особых усилий для закрывания дверей не требуется.



Внешне Geely Vision — современный автомобиль с пропорциями классического седана (1, 4, 5). Его отличает чистота кузовных линий, очень умеренное использование хрома в отделке и визуально довольно высокое качество сборки и окраски. Архитектура передней панели (2), центральной консоли (6) и приборной комбинации (7) заимствована у предыдущего поколения Toyota Corolla. Заднее сиденье (3) спроектировано под двух пассажиров, но места на нем вполне хватит и для троих

А вот **Lifan Breez**, видимо, даже по китайским понятием является бюджетным автомобилем. Внешность у компактного седана самая простая. Вытянутые передние фары как бы обрамляют сильно наклоненную крышку капота «аллигаторного» типа (китайские инженеры почему-то особенно любят именно этот тип крышек капота), с незатейливой решеткой радиатора и заводской эмблемой. Внешний вид машины можно было бы назвать скучным, если бы не ее задняя часть, которая смотрится даже интересней передней. Ее стилистику определяют массивный задний бампер, большие, немного затекающие на боковины, задние фонари и поперечная хромированная накладка над выштамповкой под номерной знак. Дверные ручки у Lifan выполнены на старый

манер, зато наружные зеркала с указателями поворотов.

Нужно сказать, что Lifan, если смотреть сбоку, немного напоминает нашу Priora: в задней части боковины кузова выполнена узкая форточка, очень похожая на ту, что есть у нашей машины. Высказывать какие-то замечания по качеству покраски или сборки кузова не будем: при внешнем осмотре машины мы их просто не заметили.

Отдельно отметим общее достоинство всех трех машин — большие багажники. Их объем, что у компактного «бюджетного» Lifan, что у более солидного Vision примерно одинаков и находится на уровне 500 (где чуть более, где чуть меньше) литров. Поэтому все машины не только комплектуются полноразмерными «запасками», но и вполне

могут быть задействованы для выполнения такой важной семейной хозяйственной работы, как вывоз урожая из сада.

За салон не стыдно

Интерьер **Vision** производит вполне достойное впечатление. Архитектура передней панели, центральной консоли и приборной комбинации заимствована у прежней версии Toyota Corolla. Уже одно это говорит о том, что с эргономикой, в данном случае, все в порядке. Действительно, регулировок обтянутого кожей рулевого колеса и кресла хватает, чтобы водитель любого телосложения настроил их под себя.

В наше распоряжение был предоставлен автомобиль с салоном, отделанным кожей, что придавало интерьеру еще большую



Geely MK внешне выглядит задорно-спортивным (1, 6, 7). То же самое можно сказать и об интерьере салона (2). Его главная особенность — размещенная по центру «торпеда» и подвешенная к водителю приборная комбинация (4). Правда, размещенная под ней ниша выполнена излишне большого размера. Водителю придется привыкать к тому, что за рулевым колесом не панель приборов, а пластик отделки (5). Места на задних сиденьях достаточно, смущают лишь белые ремни безопасности, резко выделяющиеся на темном фоне отделки

солидность. Отметим очень неплохое водительское сиденье — в меру жесткое и с явно ощущаемой боковой поддержкой. А вот пластик отделки жесткий на ощупь и дешевый на вид. Но, как выяснилось позднее, каких-либо неприятных звуков в дороге он не издавал и, пожалуй, что даже важнее, не являлся ис-

точником химических запахов. Чего не было, того не было. Качество сборки вполне приемлемое — зазоры ровные, перекосов или заусениц не обнаружили. С пространством для пассажиров, также как и с их посадкой-высадкой никаких проблем нет. Хватает и всевозможных боксов и емкостей для перевозки мел-

ких вещей.

Салон МК выполнен в спортивно-молодежном стиле. Одна комбинация приборов чего стоит: она расположена по центру торпеды и подвешена к водителю. Неплохо, но оцифровку приборов можно было бы выполнить более крупной. А вот дальше одна любопытная деталь. В верхней части центральной консоли, непосредственно под блоком приборов выполнена излишне большая ниша. Излишне, потому что если в нее поставить стандартную автомагнитолу, то останется широкий зазор. В данном случае нужна специальная широкая аудиосистема (кстати, именно такая изображена на рекламных снимках автомобиля) и с ней центральная консоль смотрится очень хорошо). А в целом, если говорить о построении центральной консоли, то особо придираться не к чему. Напротив, чувствуется дизайнерская рука, например, крупные круглые дефлекторы

системы вентиляции гармонично сочетаются с большими ручками системы управления кондиционером. Поэтому на архаичность самой системы уже как-то и внимания не обращаешь.

Как и у Vision, пластик, используемый в отделке МК, жесткий и довольно простоватый на вид. Но, каких-то «бренчаный» или явных запахов мы у автомобиля не отметили. Но, обратили внимание на два момента. Во-первых — наличие ремней безопасности белого цвета в «черном» салоне. Понятно, что в «линейке» комплектаций машины есть светлый салон и это ремни от него. Ясно, что есть желание сэкономить, отсюда и использование одних и тех же ремней в разных комплектациях автомобиля. Но, во всякой экономии издержек нужна мера, а то получается, как в случае черного пиджака с белыми пуговицами — криливо и безвкусно. Во-вторых — очень не понравилось водительское кресло. Он излишне мягкое, и поэтому какое-то аморфное. Ощущение — будто сел на перину.

В салоне Lifan все просто и традиционно. Это относится и к «усеченной» комбинации приборов: полным выполнено только спидометр, остальные циферблаты — фрагментарно. Показателен «перчаточный ящик» — когда его открываешь, то возникает полная уверенность, что если дернуть сильнее, то его легко можно выдрать из петель. Но под простотой салона ни в коем случае не нужно понимать убогость. Как раз наоборот: показания приборов считываются без проблем, оформление передней панели и центральной консоли вставками из белого пластика смотрятся нарядно и к месту, а сама центральная консоль, после установки магнитолы, становится стилистически завершенной. Немного неудобно выполнено управление кондиционером — его верньеры частично перекрывает рычаг коробки передач, но к самому кондиционеру каких-то претензий предъявить нельзя — он работает очень эффективно.

В качестве общего достоинства всех трех автомобилей отметим хорошую обзорность с места водителя. Это касается и задней плоскости, которая полностью контролируется через зеркала заднего вида, как наружные, так и внутренние.

Не дурно и на ходу

Анализ ходовых качеств машин начнем с Lifan Breez. Все дело в том, что на тест-драйв нам достался автомобиль в самой, что ни есть «бюджетной версии» —

Компетентное мнение

Максим Шпак,
управляющий автоцентром компании «ABC-Моторс»:

«Мы занимаемся только китайскими автомобилями. В последнее время существенно поднялся их технический и качественный уровень. По степени оснащения они и вовсе вне конкуренции: при таких ценах других автомобилей с такой комплектацией не найти.

Могу с полной ответственностью сказать, что каких-то серьезных нареканий по качеству машин мы не получаем. Во всяком случае, клиентов, полностью удовлетворенных приобретенными у нас машинами гораздо больше. Каких-то проблем с запасными частями ил обслуживанием и ремонтом машин также не возникает. Необходимый запас у нас есть всегда, если же на складе нужной детали не окажется, то мы ее привезем максимум в течение двух недель». ■

с двигателем 1,3 литра. «Движок» для динамичной, скоростной езды слабоват. Особенно, если включить кондиционер. Но, для обычной городской поездки, его вполне хватает. Главное, резко не давить на педаль акселератора: в этом случае двигатель «захлебывается», и на пару секунд становится просто «ватным».

Чтобы чувствовать себя уверенным, лучше держать высокие обороты (около 5000 об/мин), чтобы двигатель работал в зоне максимального момента, в этом случае у автомобиля обнаруживается какая-никакая динамика. Определенная острота ощущений при поездке на Lifan возникает от того, что машина маневренная и очень легко управляется. Единственное, к чему нужно привыкнуть — рулевое управление чересчур мягкое и малоинформативное, поэтому, при выходе из поворотов, руль приходится доворачивать до нейтрального положения. К тормозам никаких претензий: педаль легкая, а эффективность замедления такова, что при резком торможении ты буквально «клюешь» носом.

Про подвеску ничего плохого сказать не можем. Дорогу автомобиль держит очень уверенно, в поворотах крены особо не досаждают, а удары при преодолении дорожных колдобин хоть и передаются на корпус, но особых неприятностей не доставляют.

Задором и маневренностью Geely МК похож на Lifan, но мощности и крутящего момента в 1,5-литровом двигателе, конечно же, побольше. Разгон у машины довольно уверенный, причем набирать скорость она может с гораздо меньших оборотов. Во всяком случае, ничего похожего на «провалы», мы в дороге не отмечали.

Руль у МК пожестче, но дополнительная информативность ему также бы не помешала. На дороге машина довольно устойчива, повороты проходит вполне уверенно, но, если со скоростью переборщить, то автомобиль начинает соскальзывать внутрь.

Подвеска в меру энергоемкая, поэтому и крены терпимы, и дорожные препятствия автомобиль проходит на редкость уверенно. Сказать что-то плохое о тормозах нельзя: по дозированию усилий и эффективности замедления они на высоте.

Geely Vision с мотором рабочим объемом 1,8 литра демонстрирует оптимальные ходовые качества. Удивляться этому не приходится, поскольку мощность двигателя в данном слу-

чае на 44 л.с. выше, чем у Lifan и на 39 л.с. — чем у МК. Для автомобилей такого класса — это целая пропасть. А раз так, то нет ничего удивительного в том, что разгоняется Vision уверенно и напористо. Во-первых, машина набирает скорость практически с любой скорости, а, во-вторых, нет нужды в поддержании высоких оборотов, поэтому можно спокойно ехать под 30–40 км/ч на 4-й передаче и не бояться — в случае необходимости машина может ускориться.

Что касается управляемости, то впечатления остались неоднозначные. С одной стороны, автомобиль уверенно держит дорогу и неплохо проходит повороты, с другой — у него также заметна недостаточная информативность рулевого управления. Кроме того, при неплохой маневренности, у Vision наблюдается люфт рулевого колеса и к этому нужно привыкнуть.

Хотя подвеску мягкой не назовешь, но неровности она обрабатывает вполне уверенно. Порадовало то, что автомобиль практически не замечает дорожных стыков. Крены в поворотах, конечно, есть, но не такого уровня, чтобы они особенно беспокоили.

А теперь общие плюсы и минусы. В качестве первого отметим, что все три машины имеют неплохую виброзащитенность. Во всяком случае, какой-то «дроби» на руле или рычаге коробки передач мы ни разу не ощутили. А что касается минусов, то все три машины вряд ли относятся к самым тихим. Причем шум в салоне каждой из них комплексный — в нем можно уловить и звук двигателя, и гул шин, и «акустику» подвески. Второй общий недостаток — жесткий, типично «тросовый» рычаг коробки с длинными ходами переключения. В целом же, нужно признать,

что машины не разочаровали.

Рабочая лошадка

Тест полноприводного пикапа **Derways Plutus** мы решили представить отдельно, поскольку это принципиально иная машина.

Plutus — классический образец так называемого «пикапа дабл-кэб», то есть пикапа с двойной кабиной. Сразу же бросается в глаза передняя часть машины, с расщепленной «оптикой», благодаря чему возникает сходство с Chevrolet Tahoe. Выглядит автомобиль очень солидно, поэтому его внешний осмотр оставил самое благоприятное впечатление. Лаконично-строгие кузовные обводы, стильная решетка радиатора и мощный бампер довольно гармонично сочетаются с геометрически простой двойной кабиной и грузовой платформой, выполненной без всяких художественных излишеств. Приятно



Внешность у Lifan Breez простая, но нескудная (1, 6, 7). Особенно выделяется задняя часть машины с крупными блоками задних фонарей и хромированной планкой над выштамповкой под номер (7). Неплохо смотрится отделанная вставками из белого пластика передняя панель салона (2). Правда, рычаг КПП частично перекрывает рукоятки управления кондиционера (3). Компактная по размерам панель приборов очень неплохо читается (4). Хотя по размерам автомобиль невелик, но салон довольно просторен, в том числе и в зоне задних сидений (5)

Derways Plutus — это типичный пикап с двойной кабиной. У машины очень выразительная передняя часть (1) и строгий профиль (7) с большим грузовым кузовом (8). Интерьер салона (2) просто хорош. Выделяется большая приборная панель (5). Удобно расположена ручка включения блокировки и понижающей передачи (a) — на центральном тоннеле, сразу за рычагом КПП (4). Кожаные сиденья (6) с теснением не потерялись бы и в более дорогом автомобиле. В штатную комплектацию автомобиля входят пороги (3)



удивило качество окраски машины. Мы специально несколько раз обошли пикап, чтобы удостовериться в этом — все очень достойно.

Интерьер салона Plutus порадовал без всяких скидок на рабочее предназначение пикапа. Основательная передняя панель и центральная консоль оформлены белыми пластиковыми вставками, сочетающимися с аналогичными вставками на рулевом колесе и дверях машины. И все очень приличного качества, как по использованным материалам, так и по уровню сборки. Одни кожаные сиденья, с тисненным словом Derways на спинках чего стоят.

Теперь о салоне. Места на передних сиденьях — хоть отбавляй. А вот у посадки на задние сиденья свои особенности есть: из-за использования двойной кабины, пассажиры на задних креслах располагаются чересчур вертикально. Дополнительная

Что и по какой цене

Lifan Breez. Базовая версия машины (1,3 л, 89 л.с.) включает: кондиционер, ГУР, регулируемую рулевую колонку, электропривод зеркал и всех стеклоподъемников, аудиоподготовку, противотуманные фары, брызговики, сигнализацию, хромированную решетку радиатора и корректор фар. Стоимость такой версии машины (1,3 DX) составляет 253 тысячи рублей. Всего предлагается 4 комплектации Lifan Breez: 2 — с мотором 1,3 литра и 2 — с мотором 1,6 литра (106 л.с.). Комплектация самой дорогой версии (1,6 CX) кроме вышеперечисленного включает: кожаный салон, литые диски колес, 2 подушки безопасности, ABS и EBD, магнитолу CD/MP3 и центральный замок. В такой комплектации стоимость машины поднимается до 305 тысяч рублей.

Geely MK предлагается с одним двигателем (1,6 литра, 94 л.с.), но в трех вариантах комплектации (Base, Comfort, Elegance). Базовая версия (Base) включает: кожаный руль, кондиционер, ГУР, центральный замок, сигнализацию, «противотуманки», электропривод и обогрев наружных зеркал, обогрев передних сидений. В такой комплектации автомобиль можно приобрести за 315 тысяч рублей. В самой полной версии (Elegance) добавляются кожаный салон, литые диски, антиблокировочная система, электронная система распределения тормозных усилий, люк с электроприводом, электрические стеклоподъемники. Цена топ-версии МК — 345 тысяч рублей.

Geely Vision также имеет один двигатель (1,8 литра, 133 л.с.) и три версии комплектации (Base, Comfort, Elegance). Базовая версия включает в себя: противотуманные фары, атермальное остекление, кожаный руль, отделку передней панели «под карбон», светодиодную комбинацию приборов, сигнализацию, обогрев передних сидений, кондиционер, электрические стеклоподъемники на всех дверях, центральный замок, ABS, EBD, ГУР, две подушки безопасности, обогрев заднего стекла. Стоимость машины в такой комплектации составляет 345 тысяч рублей. В комплектации Elegance добавляются кожаный салон, климат-контроль, парктроник, бортовой компьютер, литые диски. Полная версия Vision обойдется в 375 тысяч рублей.

Derways Plutus комплектуется кожаным салоном, ГУР, кондиционером с электронной системой управления, электростеклоподъемниками 4-х дверей, механической антиблокировочной системой, наружными зеркалами с электроприводом, защитой картера, порогами, многофункциональным дисплеем, CD-магнитолой, легкосплавными дисками колес, центральным замком с дистанционным управлением. В такой версии стоимость автомобиля достигает 590 тысяч рублей.

трудность связана с тем, спинки заднего ряда сидений не регулируются.

У водителя неплохая обзорность, однако, парковаться на длинном Plutus в городских условиях будет сложно (впрочем, как и на любом другом пикапе). К неплохо спрофилированным сиденьям никаких нареканий нет: они удобны, с ощутимой боковой поддержкой, да и параметры регулировок вполне достаточны. Приборная панель предоставляет водителю всю необходимую информацию, кроме циферблатов основных приборов, здесь есть множество сигнальных ламп, предупреждающих о всевозможных неисправностях. Под рычагом коробки передач на центральном тоннеле расположен маховичок включения блокировки и понижающей передачи

В завершении два слова о грузовом кузове. Он довольно просторен, легко открывается и без труда позволит перевести большинство «бытовых» негабаритных грузов, которые мы возедем на дачу или в коттедж. А перевезти можно много чего, поскольку грузоподъемность машины превышает полтонны.

Теперь о том, как едет Plutus. По мне — отлично, но уверен, что так скажут далеко не все. Педаль сцепления — жесткая, передачу включаешь с ощутимым усилием, на акселератор давишь. Управление Plutus мне очень понравилось легендарный советский грузовик ГАЗ-51, на котором я три десятка лет тому назад осваивал азы управления автомобилем. Кто-то скажет, а что, дескать, в этом хорошего? Но я считаю, что управление подобной «рабочей лошадкой» должно быть именно таким, благодаря этому ты идеально чувствуешь машину. В качестве недостатка отметим и то, что у рулевого колеса мал стабилизирующий момент, поэтому при выходе из поворотов

его все время приходится доворачивать в «нейтраль».

Теперь собственно о ходовых возможностях машины. Конечно, чтобы их оценить в полной мере, нужно полностью загрузить кузов и проехаться как по асфальту, так и, как минимум, по размытой «грунтовке». Но, к сожалению, у нас не было возможностей выполнить такой тест, поэтому говорим о том, что заметили на «пустой» машине.

Несмотря на свои немалые размеры и жестковатый задний мост, на асфальтовой дороге китайский пикап, выглядит достойно. Автомобиль неплохо разгоняется, причем сразу же понимаешь, что 100 км/ч — для машины не предел. Еще одна приятная неожиданность — на высоких скоростях большая по габаритам машина цепко держит траекторию и на дороге больших проблем не создаст. Подвеска конечно жестковата, а на ухабах заднюю ось, как и у любого другого негруженного пикапа, заметно подбрасывает, что, учитывая рессорную подвеску, неудивительно. К этому будущим владельцам машины придется привыкнуть. Выход только один — максимально загружать кузов. Радует отсутствие излишне глубоких кренов при скоростных поворотах.

Двойное чувство вызвали тормоза. По эффективности работы к ним претензии предъявить сложно, но педаль жестковата.

Китайцы идут

Итак, какие же выводы? Сразу отметим, что мы не собираемся говорить о надежности, безопасности и ремонтопригодности машин, поскольку эти параметры невозможно оценить в ходе короткого тест-драйва. Нас интересовали дизайн автомобилей и их салонов, внешние признаки качества и ходовые свойства машин, и проведенный тест-драйв позволил сформировать

Компетентное мнение

Павел Макаров, директор фирмы «Интервал»:

В последнее время интерес к автомобилям Lifan намного возрос. Мы видим, что изменились покупатели этих машин. Раньше, это были те, кто не мог себе позволить приобрести более дорогие автомобили. Сейчас становится больше потребителей, которые выбирают машину для работы. И это справедливо, поскольку, на мой взгляд, Lifan имеет оптимальное соотношение цены и качества. Приведу один пример: у нас ни разу не было случая, чтобы автомобиль не завелся зимой, даже в самый сильный мороз, чего не всегда можно добиться от наших «Лад».

Особых проблем с запчастями нет. По двум причинам. Во-первых, у нас есть необходимый запас родных деталей, а во-вторых, автомобиль спроектирован на столько удачно, что к нему подходит очень много узлов и деталей от других машин, как отечественного, так и импортного производства. ■

ровать на их счет определенное мнение.

Оценивая китайские машины очень трудно правильно выбрать базу для сравнения. В прессе можно прочитать массу критических замечаний про «китайцев». Но при этом авторы этих статей, сравнивая китайские машины с другими иномарками аналогичного класса, почему-то забывают об их стоимости. В самом деле, тот же Lifan Breez, который мы тестировали, стоит почти на 100 тысяч (!) дешевле, чем Renault Logan, который считается «бюджетной» иномаркой. Гораздо дешевле он и нашей Priora. Поэтому проводить какие-то аналогии между этими машинами просто неуместно. Geely МК, близкий по размерам Renault Logan, Chevrolet Lanos и, опять-таки, нашей Priora, предлагается по ценам более низким, чем все эти автомобили. А Geely Vision, который по габаритам даже немного превосходит Ford Focus, дешевле его почти на две сотни тысяч рублей. То же самое можно сказать и о Derways Plutus: он будет дешевле, даже если будем сравнивать его не с импортными одноклассниками типа Mitsubishi L200 и Ford Ranger, а с нашим Pickup, на базе UAZ Patriot.

Поэтому «китайцев» нужно

составлять не с «классовыми», а с «ценовыми» аналогами. А вот в этом случае у «китайцев» всегда будет преимущество. Либо в размерах кузова, либо в уровне комплектации, либо в качестве используемых материалов в отделке.

Еще одно наблюдение — китайцы очень быстро учатся, и умело извлекают уроки. Последний раз я тестировал «китайцев» года три назад. Так вот, между теми машинами и нынешними огромная разница — улучшилось качество сборки, совершенно другого уровня стали материалы. Если раньше весь салон не просто скрежетал и вибрировал, но еще и противно вонял, то сейчас ничего подобного мы не заметили.

И, наконец, главное. Поездив на новых «китайцах» я понял, почему в последнее время их количество на наших дорогах заметно увеличилось — по соотношению «цена-качество» их просто не с чем сравнивать. И, по всей видимости, этот разрыв, с выходом на рынок машин 2009 модельного года, еще больше возрастет. А значит, количество «китайцев» в дорожном потоке возрастет. Хотим мы или нет, но китайцы идут!

Где купить

Особенностью китайских производителей является то, что они создают в России довольно разветвленные дилерские сети. Так, в Челябинске и области работает довольно много компаний, предлагающих именно китайские машины. Назовем некоторые из них.

«АВС-Моторс». Официальный дилер автомобилей Geely, Lifan, Derways.

Адреса представительств компании в Челябинской области: Челябинск, Копейское шоссе, 52. Тел.: (351) 245-00-45. Касли, ул. Советская, 68/2. Тел.: (35149) 2-77-77.

«Интервал». Официальный дилер автомобилей Lifan, ВАЗ.

Челябинск, ул. Татьянической, 13. Тел.: (351) 260-82-37; 270-74-74. Челябинск, ул. Партизанская, 72. Тел.: (351) 798-93-08; 796-28-43. www.intervalchel.ru, E-mail: interval@chel.surnet.ru

Автокомплекс «Регинас». Официальный дилер автомобилей Nissan, Infiniti, Hyundai, Mitsubishi, Kia, Geely.

Автоцентр Geely расположен по адресу: Челябинск, ул. Братьев Кашириных, 141,А. Тел.: (351) _____

«Автоальянс». Официальный дилер автомобилей Kia, TAGAZ, Geely, SsangYong, Fiat.

Автомобили Geely продаются в автосалонах компании: _____