



ПОДАРОК ПОД ЕЛКУ

Модели завода УзДЭУавто пользуются спросом за счет своей утилитарности, и как следствие — низкой цены. В основе — когда-то популярные, но давно ушедшие на рынки третьих стран модели. Родословная Matiz идет от Suzuki Alto, южнокорейская версия которого — Daewoo Tico появилась 22 года назад. С 1996 года модель стали собирать в Узбекистане. В 1998 году Matiz дебютировал на автосалоне в Женеве, причем под маркой Fiat (над дизайном работали Italdesign и знаменитый Джорджетто Джуджаро), но почти сразу его производство было передано в Корею (где сейчас выпускается аналог — более дорогой Chevrolet Spark), а затем и в Узбекистан. С 2005 года автомобильчик поставляется в Россию, причем сначала — с автоматической КПП (ее, к сожалению, не удалось адаптировать к нашим нормам токсичности). Конечно, отсутствие «автомата» очень серьезно бьет по перспективам авто в России — ведь целевая аудитория этого авто — женщины и начинающие водители, но ожидается, что скоро версии с гидроавтоматом на рынке появятся вновь.

Стартовая цена Matiz — 192 тыс. руб. за автомобиль с двигателем 0,8 л (51 л. с.). В базе — обогрев заднего стекла, складывающееся заднее сиденье, дополнительный стоп-сигнал, подстаканники на консоли, электрический корректор фар и шины 145/70R13. Следующие комплектации имеют шины размерностью 155/65R13 (плюс — полноразмерная запаска и набор инструмента). Всего комплектаций девять, возможен гидроусилитель руля, кондиционер, литые диски и релинги на крыше. Максимальная цена — 306 тыс. руб. Правда, ни в одной комплектации не доступны подушки безопасности и ABS в тормозах. Предоставленный нам на тест автомобиль был в топовой версии и оценивался в 297 тыс. руб.

МАЛЬЧИК-С-ПАЛЬЧИК

Я просто в восторге! Честное слово! Не ожидал, что этот малыш окажется таким на редкость дружелюбным, адекватным в манерах и просто красавцем внешне. А то, что в нем еще и с комфортом разместиться — вообще сказка. Только давайте сразу отбросим все эти шовинистические штучки. Matiz — машина для всех возрастов и полов.

Это очень выгодный для города вариант — компактный, маневренный — со всеми вытекающими из этого удобствами. Конечно, если рассматривать автомобиль не как средство доказывания чего-либо другим, а просто как средство передвижения. Из одного пункта в другой доставит с минимальным расходом топлива. Поместить что-нибудь в багажник — запросто. Раньше бы похвастали — мол, телевизор спокойно входит. В Matiz тоже войдет телевизор с приличной диагональю, благо современная техника занимает совсем немного места.

Но главное достоинство — удобство в управлении, несмотря на то что «механика». Кстати, ошибки в передачах Matiz легко прощает. У него еще и в меру резвый характер, а по звукам мотор работает почти как взрослый и крутит неплохо. Понравилась подвеска — не даст уснуть, но и не слишком жесткая. И в целом выходит, что автомобиль по совокупности качеств, а особенно с учетом цены — один из самых выгодных вариантов в своем классе.

Кирилл ЮРЧЕНКО





Приборный щиток прост, но при этом оригинально скомпонован и неплохо читается. Но тахометра не хватает...



Блок управления климатом выглядит устаревшим, однако пользоваться им просто и удобно, да и с эргономикой все в порядке



Передние сиденья не просто веселенькие, они достаточно удобные. И вообще эргономика вполне приличная, водитель ростом выше среднего устроится неплохо



Педальный узел на вид маловат, но при езде дискомфорта не вызывает



Рычаг механической КПП достаточно длинный и при этом информативный. А «автомат» сегодня для Matiz не предусмотрен в принципе



Несмотря на некоторую незатейливость передняя панель не выглядит откровенно бюджетной

ВРЕМЯ ДИНОЗАВРОВ ПРОШЛО?

Matiz жив! И очевидно, никакие кризисы и «динозавры» на дорогах ему не страшны, ведь за долгую (12 лет!) жизнь на конвейере он заслужил признание миллионов покупателей по всему миру. Но «Матиз» в наших краях пока такая же экзотика, как заморский спорткар.

Этот автомобиль не растерял за годы производства ауры привлекательности. Да, у него устаревший дизайн, небольшие размеры, да и в багажник немного войдет. Но в нем есть то, что заслуживает признания. Для своего двигателя автомобиль весьма проворен. Легкость на рычаге «механики» и педалях, послушный руль — все это делает процесс управления не по классу приятным, особенно для начинающего водителя. Ездить быстро и закладывать виражи на нем не хочется (и не получается), зато в городе передвигаться легко. Конечно, подвеска иногда заставляет вспоминать о колдобинах, но не так рьяно, как ожидаешь.

В свое время я серьезно присматривался к Chevrolet Spark — он и современнее, и «автомат» имеет, но стоит заметно дороже (что же будет в последнем поколении с чертовски стильным кузовом?). Выходит, новые модели А-класса, изначально призванные быть очень доступными, уже стали весьма дорогими «штучками». В этой ситуации рассчитывать на рыночный успех таким моделям у нас не приходится. А что же старичок Matiz? В ценовом диапазоне 200–250 тыс. руб. скорее покупатели выберут «Лады», а из иномарок — седаны и хэтчбеки В- и С-класса (тот же ZAZ Chance). Ничего не поделаешь: не привыкли мы к «малышам». Вот и я, пожалуй, посмотрю в сторону Daewoo Nexia.

Андрей ЯЩЕРИЦЫН

СУБ-УТИЛИТИ

Вот автомобиль, который заменит «Оку»!

Мне приходилось ездить на «Оке» у друзей в деревне — подвозил цемент, песок и прочий стройинвентарь, волоком на ней таскал бревна и брусья. Машинка запомнилась выносливой, как ослик. Бывало, кузовок уже сидел на полностью сжатых пружинах, но под хрип 2-цилиндрового моторчика это существо работало и не разваливалось.

Теперь же появилась справедливая возможность вспомнить особенности управляемости и комфорта. Да, по сравнению с «Окой», Matiz не только лучше выглядит, но и куда как цивилизованней настроен по органам управления. Эргономика тоже приемлемая, да и комфорт определенный обеспечен — автомобиль чутко, как сейсмический самописец, повторяет «коле-

УЗКАЯ СПЕЦИФИКА

Если вспоминать бюджетные автомобили, то Matiz на их фоне держится молодцом. Адекватный привод рычага коробки, прозрачные педали, особенно сцепления, проблемы по которой бываю даже у более серьезных производителей. Живая подвесочка, не докучающая ударами и значительной тряской. Наконец, приемлемая управляемость и неплохая для «литрушки» тяговитость на низах. Видно, что долгая конвейерная жизнь автомобиля изжила какие-то недостатки, даже если они и были. Но как такой примерить на себя?

По-моему, целесообразность приобретения Matiz начинается там, где транспортный поток наглухо стоит в пробках, а кризис отсутствия парковочных мест сравним с глобальным экономическим. Например, в какой-нибудь Москве и других мегаполисах. Подышит моторчик бензином, займешь два квадратных метра на паркинге, и рад. Если еще пробег ежедневный — до соседней улицы, то чем не автомобиль. В других же условиях Matiz не представляю. Межгород противопоказан из-за негуманного воздействия на человека. На грунтовках такой быстро «сотрется» до днища. Недалекий отдых? Только в одиночку и с пакетиком сухариков в качестве поклажи. Вдвоем-то уже тесно. Однако, если экономия бензина на первом месте, а комфорт передвижения в его любых проявлениях не принимается во внимание, то почему Matiz не выбор? Суперэконом обычно находят массового покупателя. Не зря с 2006 по 2009 годы он с большим, в несколько раз, отрывом лидировал в своем классе по продажам. Та же ситуация и за первое полугодие 2010-го.

Максим МАРКИН

бания» дорожного профиля, и все же подвеска, если не просевшая от загрузки, энергоемко оберегает от многих колдобин. К тому же такой двигатель позволяет не быть «затоптанным» в потоке, в иных случаях он даже разрешает расслабиться, лишний раз не дергать ручку на нижнюю передачу. Скажу больше — разгон здесь может быть азартным! Жаль только, тахометр не предусмотрен даже в максимальной комплектации. Но мне кажется, Matiz как раз интересен в своих базовых вариантах, когда разница в цене с «Окой» наиболее оправдана. Ведь как ни «наворачивай» подобную скорлупу, по сути Matiz остается городским автомобилем утилитарного назначения. Ему бы еще, что называется, «морду попроще», а то этот наивный взгляд мягкой игрушки не совсем уместен.

Василий ЛАРИН



Подушка заднего сиденья сдвигается вперед и вверх, спинка откидывается, в результате получаем ровный пол. Объем багажника существенно увеличивается. Пользоваться этим удобно, да и довольно габаритные грузы можно перевозить



Для задних пассажиров в Matiz почти никаких удобств не предусмотрено — только карман в спинке кресла переднего пассажира



Полноразмерная запаска Matiz похожа на докатку у более крупных машин. Но важнее то, что здесь она не испачкается и ее проще доставать



Приводы и рычаги выглядят игрушечными

Боковые зеркала просят покрупнее, зато прозрачные треугольники не декоративный элемент — улучшают и без того неплохую обзорность



Полунезависимая задняя подвеска не любит слишком крупных колдобин: проезжать дворовых лежачих полицейских лучше аккуратнее

АЛЬТЕРНАТИВА

У меня уже был опыт общения с Matiz — в другой стране, так что было любопытно примерить его в сибирских условиях.

«Matiz произвел неоднозначное впечатление. С одной стороны, машинка почти новая, в ней ничего не гремело и не дребезжало (хотя в подвеске уже появилось едва слышимое паразитное постукивание). Благодаря неплохой приемистости в городе Matiz с легкостью движется со скоростью потока и даже может выигрывать старт у более крупных и мощных автомобилей...» — так я писал про Daewoo Matiz два года назад, когда брал этот автомобильчик в прокат в Беларуси, и за три дня проехал на нем несколько сотен километров. Причем та машина была с менее мощным 0,8-литровым моторчиком, без кондиционера и электростеклоподъемников, с упрощенной отделкой дверей изнутри и черными некрашеными бамперами... И именно такой «Матиз» мне видится оптимальным вариантом для тех, кто хочет приобрести новое... Жигули! Да-да, я вполне серьезно — ведь при сопоставимой стоимости вы получаете пусть и небольшую, но более современную и адекватную по всем параметрам (начиная с качества сборки и заканчивая ездовыми данными) машинку, в минусах которой только маленький багажник да полное отсутствие современных систем безопасности. Но ведь в Жигулях также нет ни подушек, ни ABS, ни чего-либо другого — там даже если захочешь, ничего не получишь, тогда как «Матиз» можно выбрать с кондиционером, электроручкой, центральным замком, литьем и рядом иных приятностей. А то, что «Матиз» маленький — так внутри это, как ни странно, не сильно и заметно. Главное — не строить иллюзий на счет гоночных и грузовых амбиций этого малыша...

Алексей СТЕПАНОВ

АВТОМОБИЛЬ НА ВЫРОСТ

Ожидалось, что Matiz — нечто типа ино-«Оки», но на поверку оказался не упрощенным средством передвижения, некой осовремененной мотоциклеткой, а достаточно интересным автомобильчиком, в котором разумно сочетается соотношение цена/качество.

Несмотря на сборку в откровенно неавтомобильной державе, каких-то проблем с качеством не обнаружилось. Материалы простенькие, комплектация откровенно бюджетная, однако детали хорошо подогнаны друг к другу, пластмасса без облоя, и в салоне — тишина. Естественно, с учетом класса автомобиля. Ведь поневоле ожидаешь, что двигатель будет завывать до надрыва, а здесь — всего лишь грозное урчанье, не выходящее за пределы разумного даже на высоких оборотах. Да и тянет он на большинстве режимов более чем достойно. Работа органов управления практически не вызывает нареканий, а то как действуют трансмиссия, сцепление и тормоза сопоставимо с настройками автомобиля двумя классами выше.

Интересно, что на передних сиденьях может устроиться вполне габаритный человек. В моем же случае никакой потребности регулировать жестко фиксированную рулевую колонку не появилось. Заднее сиденье для взрослых лучше использовать только в случае острой необходимости. Багажник скромноват, но потребности семьи из трех-четырех человек, особенно при сложенном заднем сиденье, удовлетворит. Обзорность почти аквариумная, вот еще бы зеркала увеличить.

А в итоге получаем, как ни странно, достаточно много автомобиля за свои деньги. Этакий стартовый капитал на вырост.

Николай РУДЫХ



Дорожный просвет, конечно, хотелось бы побольше, но он ограничен небольшими колесиками

ОТТЕНКИ ВЕЛИКОЙ ВСЕЛЕННОЙ

Matiz с испанского есть оттенок или нюанс, а Daewoo — великая вселенная. И пусть первые чувства к этому автомобилю начинаются с умиления — внешний вид и имя упорно ассоциируются с очаровательным толстоцилиндром хомяком, пусть! На самом деле этот малый — тот еще волк в хомячьей шкуре...

У меня такие вот глазастые очаровашки вызывают в мозгу одну устойчивую ассоциацию — «Ку-ку». А, между тем, Matiz в морозный свежий день встретил меня уютным, таким характерным для недорогих машин домашним четконом, вполне приятным запахом новой пластмассы (что редкость в нынешнее время среди автомобилей, едва сошедших с конвейера). Достаточная площадь остекления — светло, обзорность неплоха. Об эргономике распространяться не буду, мне показалось, что все вполне традиционно и на своих местах. На качество отделочных материалов, думаю, тоже не стоит расплываться — помним, в авто какого класса мы сидим. Лучше — о движении, о просторе, о неожиданном. Места действительно предостаточно для четверых. Багажник, конечно, скорее числится, и в бардачок войдет разве что пара перчаток да сервисная книжка. Из неожиданностей — все четыре электрические стеклоподъемника и противотуманки.

Да и в движении Matiz оказался неожиданным молодцом: педаль сцепления с адекватным ходом, «малыш» мягко трогается, не дребезжит всем салонным нутром при движении. Ходы 5-ступенчатой механики, правда, оказались велики и не так четки, ну да спишем это на привычку — в конце тест-драйва никак не «дававшаяся» третья находилась без труда. Машинка вопреки ожиданиям не рыскает по дороге при скоростях за 60, а достаточно крепко держится за асфальт своими широко расставленными колесами. И что интересно — шустро разгоняется. Совершенно неожиданно разгон до сотни у этого литрового «зверюги» равен 12 секундам (например, Volkswagen Jetta со 105-сильным мотором на механике разгоняется до этой же скорости за большее время — 12,2 сек!) — разработчикам удалось добиться прекрасного соотношения между мощностью и массой авто.

И не надо презрительно фыркать на пышную круглоглазую внешность — достаточно в любом поисковике ввести фразу «Daewoo Matiz тюнинг», и сразу понятно, на что можно с пользой потратить сдачу от машины.

Наталья НОВИКОВА



Отделка дверей в топ-версии имеет даже дверные карманы, в которых можно хранить не поместившиеся в основной бардачок бумаги



Дверной пульт выглядит серьезно, только вот рукоятка регулировки левого зеркала не привычна. Правое зеркало имеет электропривод



Вся оптика у Matiz — головные и противотуманные фары, задние фонари и даже передние поворотники — круглые, что придает машине добродушный и даже немного изуродованный вид



Удобство на парковке: не всякий автомобиль может похвастать такими короткими свесами



Подкапотное пространство Matiz скомпоновано очень плотно, однако сервисные операции не должны вызвать сложностей в обслуживании

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

КУЗОВ	
Тип	Хэтчбек
Конструкция	Несущий, стальной цельносварной
Количество мест/дверей	4/5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый с распределённым впрыском
Количество и расположение цилиндров	4 в ряд
Рабочий объем, куб. см	995
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	68,5x67,5
Степень сжатия	9,3
Количество клапанов на цилиндр	2
Мощность, кВт (л. с.), при об./мин.	47 (64) при 5400
Крутящий момент, Нм при об./мин.	87 при 4200
ТРАНСМИССИЯ	
Расположение двигателя	Спереди поперечное
Привод	Передний
Коробка передач	5М
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ	
Тип	Реечное с усилителем
ТОРМОЗА	
Тип	Гидравлические с усилителем
Механизмы передние/задние	Дисковые/барабанные
ПОДВЕСКА	
Передняя	Независимая
Задняя	Полунезависимая
КОЛЕСА	
Диски	Штампованно-сварные
Шины	155/70R13
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	3495/1495/1485
База, мм	2340
Клиренс, мм	150
Колея спереди/сзади, мм	1315/1280
Снаряженная масса, кг	851
Полная масса, кг	1255
Объем топливного бака, л	38
Объем багажника, л	155/480
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	145
Время разгона до 100 км/ч, сек.	12
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Город/трасса	8,0/5,4

