

ВВЕРХ И ВШИРЬ



Малобюджетный сектор сегодня предполагает выбор в ряду субкомпактных моделей, а Daewoo Matiz среди них самый доступный по цене



Chery M11 по сравнению с предыдущей продукцией явный прорыв марки, на то указывают и цены, а вскоре должны появиться и варианты с АКП

Очередной цикл обзоров дилерского авторыннка как обычно начинаем с самого доступного сегмента иномарок – стоимостью до 300 тысяч рублей и выше. Верхнюю границу «отодвинем» до 500 тысяч и даже чуть больше – это связано с недостатком наличного предложения и в целом с расширением ценового диапазона в малобюджетном секторе. Здесь сейчас наблюдается две тенденции: рост стоимости автомобилей в наступившем году и обновление модельного ряда.

Цены с нового года выросли у многих производителей, причем очень по-разному. Так, если автомобили Uz-Daewoo подорожали на 5-10 тысяч рублей, отдельные комплектации у Skoda на 10 тысяч, то наиболее доступные модели Suzuki сразу на 40 тысяч рублей! Хотя в данном сегменте по-прежнему волнуют не столько вопросы ценообразования, сколько сама возможность **купить** автомобиль. А вот с этим как раз большое напряжение. Если говорить о таких востребованных моделях как Renault Logan/Sandero или VW Polo Sedan, то многомесячные очереди никуда не исчезли. В первом случае ожидание до августа, а во втором – уже до самой следующей зимы. Приведенные в таблице экземпляры по Renault – это лишь единичные случаи свободного предложения, по ряду причин «выпадающие» из общего оборота. Если устраивает комплектация и цена, надо спешить с покупкой.

Кстати, малобюджетное предложение, причем в полноценном С-сегменте, сегодня еще имеется и у Ford – модель Focus в спецверсии Limited Edition. Двигатель 1,4 литра, но оснащение вовсе не самое бедное – есть

подушки, электропакет и даже ABS. Модель предлагается в трех исполнениях по кузову по ценам от 450 тысяч рублей. Но с точки зрения возможности приобрести эта версия еще менее доступна прочего дефицита – квоты очень ограничены и, например, в новом году иркутскому дилеру удалось реализовать пока только одну машину из этой серии.

К 2011 году из малобюджетного сегмента по разным причинам выбыл целый отряд моделей: Chevrolet Lanos, Mitsubishi Colt и Lancer IX, Peugeot 206, Hyundai Getz и даже Skoda Octavia Tour.



Fiat Albea не является дефицитом, но от него, видимо, отпугивают регулярно повышающиеся цены, которые уже достигли 400 тысяч в базе

Но с учетом того, что в Иркутске продолжает расширяться дилерская инфраструктура, в данном секторе объявились новые игроки. Начаты продажи автомобилей китайской марки Haima, открылся автосалон Uz-Daewoo, и все машины у них исключительно малобюджетного класса, хотя при этом по размерам и оснащению предоставлен выбор.

Опять же с ценами в начале года произошла корректировка и у Haima: вместо базовой стоимости в 409 тысяч рублей, заявленной ранее в рамках конкурентно-преимущественного снижения, в реальности установлена в 425 тысяч, хэтчбек на 10 тысяч дороже. Вместо Chevrolet Lanos на российский рынок заявлен его «последователь» ZAZ Chance по ценам от 250 тысяч рублей, но с перспективой его появления в Иркутске полная неясность – пока никто не взял

на себя «ответственность» за его продвижение.

Зато уже в самом начале марта у дилера Hyundai состоится официальная презентация новой российской модели Solaris, базовая стоимость которой менее 400 тысяч рублей, примерно в эти же дни откроется первый из двух дилеров Kia, а это еще две модели малобюджетного класса – Picanto и Rio. У дилера Suzuki модель SX4 в кузове седан после резкого повышения цен стала стоить от 584 тысяч и не может рассматриваться в данной категории. Компактный Swift по ценам от 601 тысяча тем более, но еще есть обновленный и более компактный хэтчбек Splash, который с учетом 1,2-литрового двигателя сегодня предлагается по ценам от 440 тысяч рублей. Кстати, по габаритам он несколько крупнее субкомпакта Kia Picanto (но дороже его на 100 тысяч), а срок ожидания стандартный для Suzuki – около 2 месяцев.

У Peugeot модель 308 с началом производства в России не стала слишком доступной – цены сейчас от 600 тысяч, поэтому здесь из демократичных остается все тот же субкомпакт, хэтчбек 107 серии стоимостью от 350 тысяч рублей. Снятая с производства Octavia Tour оставила это семейство без альтернативы – новая Octavia предлагается от 550 тысяч. Так что у Skoda наиболее доступной остается Fabia, базовая цена которой пока тоже на прошлогоднем уровне – 399 тысяч рублей (подорожа-



Отличительная черта китайских автомобилей – хороший опцион уже в базе, а модель Haima3 еще отличается сравнительно мощным базовым двигателем и наличием версий с вариатором

ли только опционные пакеты). Собственно, и очереди на модель остаются на прежнем уровне — до 3–3,5 месяцев.

Если в целом оценивать возможность свободной покупки машин у дилеров в данном сегменте, то картина с реальным наличием складывается даже нетипично для нынешних времен — в нижних и средних ценовых диапазонах автомобили как раз купить можно, хотя и со своими **оговорками**. Это продукция тех марок, которые еще не относятся к высоковостребованным, и объемы продаж которых пока не впечатляют: Chery, Lifan, Haima, Fiat, Uz-Daewoo. К тому же требуют комментарии данные из таблицы: если автомобили первых четырех из названных марок действительно есть на выбор в указанном ценовом диапазоне, в том числе по базовой стоимости, то данные автомобили Uz-Daewoo в своем демократичном диапазоне цен еще только на подходе и будут поступать к дилеру до 15 марта.

Теперь несколько слов по **оснащению** автомобилей, что обычно является предметом если не принципиального спора, то в сравнении все-

ма важного. Например, возникает естественный вопрос, чем может порадовать тот же **Daewoo Matiz** или **Nexia** в предбазовых комплектациях Low Cost за 197 и 252 тысячи рублей соответственно? Правильно, ничем, поскольку за эти деньги в машинах нет ничего свыше, что мы привыкли видеть в тех же «Жигулях». То есть, в них даже нет усилителя руля.

Привычные для комфорта **опции**: электропакет, кондиционер, магнитола и какие-то более интересные элементы отделки сразу возводят машины на другую ценовую ступень, в случае с демократичными Daewoo это уже до 300 и 350 тысяч рублей. Правда, в седанах **Nexia**, **Albea** или в том же **Logan** определенную ценность представляют багажники, чьи размеры даже больше, чем у многих представителей старшего сегмента — до 500 литров и выше! В то же время к уровню ездового **комфорта** и **управляемости** в данном сегменте никогда не предъявляли высоких требований, чаще сравнивают клиренс и энергоемкость подвески.

Традиционно **богатыми** базовыми комплектация-

ПРИМЕРЫ СВОБОДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ МАЛОБЮДЖЕТНОГО КЛАССА У ДИЛЕРОВ ИРКУТСКА

МОДЕЛЬ	КОЛ-ВО ДВЕРЕЙ/ МЕСТ	ОБЪЕМ И МОЩНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ (л./л.с.)	ТИП КП	ЦЕНА, тыс. руб.
CHERY				
QQ6	5/5	1,3/83	мех.	299
M11	4/5	1,6/119	мех.	460-525
M11	5/5	1,6/119	мех.	475
CHEVROLET				
Aveo	4/5	1,2/85	мех.	431,7
Lacetty	5/5	1,6/109	мех.	541
NISSAN				
AlmeraClassic	4/5	1,6/107	мех.	526
AlmeraClassic	4/5	1,6/107	авт.	556
RENAULT				
Logan	4/5	1,6/90	мех.	420
Logan	4/5	1,6/102	авт.	527
HAIMA				
3	4/5	1,8/122	мех.	от 425
3	4/5	1,8/122	вариатор	530
3	5/5	1,8/122	мех.	от 435
3	5/5	1,8/122	вариатор	530
FIAT				
Albea	4/5	1,4/77	мех.	398-461
LIFAN				
Solano	4/5	1,6/106	мех.	420
Breez	4/5	1,3/89	мех.	358
Breez	5/5	1,3/89	мех.	351
UZDAEWOO				
Matiz	5/5	0,8/52	мех.	197-281
Matiz	5/5	1,0/64	мех.	286
Nexia	4/5	1,5/80	мех.	252-344
Nexia	4/5	1,6/109	мех.	295-355

ми завлекают китайские автомобили, где уже в стандарте есть не только усилитель руля, но и две подушки, ABS, электропакет с подогревом зеркал, кондиционер и CD-проигрыватель с MP3. Правда, и самыми дешевыми китайские модели теперь не назовешь — новинки в С-сегменте (такие как **Chery M11**, **Lifan Solano** или **Haima3**) стоят больше 400 тысяч рублей.

А ведь какой-никакой, но японский седан **Nissan Almera Classic** сейчас тоже предлагается примерно в том же диапазоне цен, хотя в базе его оснащение победнее. У него нормальный по мощности двигатель и предусмотрена АКП? Так «новые китайцы» теперь тоже щеголяют и моторами с еще

большой удельной мощностью, и автоматическими коробками. Да и сам дизайн автомобилей, разработанный с привлечением европейских специалистов, стал привлекательней. Более того, разработчики того же **Haima3** с полностью независимой подвеской (то есть сзади многорычажка) уверяют, что и шасси их автомобиля доводилось при участии спортивных спецов из Европы.

И все же в нынешней ситуации особую роль сыграет способность автопроизводителей действовать на опережение. Можно сказать, чем острее дефицит у брендов переднего эшелона, тем больше шансов закрепить позиции у других.

Василий ЛАРИН



Nissan Almera Classic сегодня единственный автомобиль из С-сегмента и с японскими корнями, который позиционируется по ценам от 430 тысяч рублей



Chevrolet Aveo и до того не блистал в Иркутске объемами продаж, а с появлением Hyundai и Kia ему станет еще тяжелей