

МАРШРУТОМ УСПЕХА

«А я узбеков люблю, они в мороз хорошо заводятся» – помните фразу из рекламного ролика «Дэу-Нексии»? Насколько хорош этот автомобиль в подержанном состоянии, выяснял **Максим Приходько**. Фото **Евгения Бобрикова**.



Предмет нашего исследования – перелицованный трудяга «Опель-Кадет» образца середины восьмидесятых, который в 1986 году переехал в Корею доживать свой век под именем «Дэу-Леманс». По дороге на новое место жительства потерялся кузов универсал, зато сохранился автомат. В 1994 году машину подновили, изменив оптику и кое-что по кузову. Через два года «Нексия» обрела пристанище на совместном предприятии «Уз-Дэу Авто». Машины собирали также в Ростове из корейских комплектов, однако вскоре производство там свернули и на нашем рынке остались только «узбечки».

Из всего корейского богатства естественный отбор оставил нам только седан с механикой, зато какой! Для большинства россиян «Нексия» стала самой первой новой иномаркой, на которую можно было честно накопить. Два варианта приемистого мотора (75 и 85 сил до 2008 года, позднее 80 и 109 сил), кондиционер в люксовых версиях и огромный багажник на 530 л – подобное сочетание в ту пору встречалось и у других производителей, но совсем за другую цену. Вот почему «Нексия» сразу «нашла себя» не только среди любителей, но и среди

профессионалов. Машину полюбили в таксопарках, милиции и в качестве «учебной пары» в автошколах.

ОЧЕВИДНОЕ – НЕВЕРОЯТНОЕ

Да, именно невероятное, ибо поначалу среднеазиатские корни почти корейской машины особо не афишировали, зато потом на этом построили всю рекламную компанию. По части качества сборки, кстати, этот седан не вызывает больших нареканий. (Стоит напомнить, что в Узбекистане не только выращивают хлопок, но и делают самолеты.) Разброс цен за новую дорестайлинговую «Нексию» составляет от 50 000 до 240 000 рублей. Оттолкнуть от покупки машины в возрасте может лишь внешний вид, но не техническое состояние. Известны случаи, когда восьмиклапанные моторы выхаживали 200 тыс. км без капитального ремонта. Кстати, у экземпляров первых годов выпуска был оригинальный октан-корректор, который позволял переводить машину с А95 на А92 одним движением руки. Его коробка была в салоне, в ногах правого переднего пассажира.

Что касается другой коробки – передач, то она практически вечная.

Правда, со временем скорости будут включаться не ахти как, особенно первая и третья. Лечится это заменой втулки и тяги привода переключения в сборе. Этот узел зовется в народе «вертолетом», однако цена у него вовсе не авиационная, всего-то 1450 рублей.

Кузов не цинковался, оттого мажорная ржа начинала живописно бархатиться по кромке капота, низу дверей и в других местах уже после трех лет московского бытия. С другой стороны, кузовное железо, равно как и другие запчасти для «Нексии», встречается повсеместно и стоит недорого. Скажем, капот обойдется в 8400 рублей, любая дверь не дороже 9000. А ведь есть и разборки, где еще дешевле.

Впрочем, для рабочей лошади красота – дело десятое. Кстати, экземпляры с нестоличной пропиской в меньшей степени подвержены коррозии, так как агрессивной зимней химией за пределами МКАД не особо злоупотребляют.

Для натуральных летних испытаний мы подобрали серебристую «Нексию» 2008 года с пробегом 51 624 км, приехавшую в Москву из Саратова; ее стоимость 240 000 рублей. Она и будет отдуваться за все племя «узбечек».



❖ И сегодня пропорции кузова «Нексии» весьма гармоничны. Антенна на крыше – итог борьбы с автоматически выдвигаемой штатной, которая часто закидала и теряла подвижность.

✔ При осмотре большинства подержанных авто надо проверять состояние тормозной жидкости. У этой «Нексии» ее необходимо менять безотлагательно.



АХ, КАКАЯ «ДЭУШКА»!

Внешне товарный вид машины казался идеальным, но магнитный толщиномер показал, что переднее левое крыло и кромка капота битые. Новое крыло стоит 3950 рублей, вот отчего менять его не стали, а зашпаклевали и подкрасили с переходом. Аналогично поступили и с замятой частью капота. В остальном родной металл надежно и красиво укрывал машину. На наш

взгляд, именно такой цвет наиболее успешно скрадывает солидный возраст модели. С одной стороны, древняя конструкция, с другой – проверено временем и сервисом. Единственный изъян, он же фамильная болячка, – треснутые стекла противотуманных фар. Достаточно пару раз энергично проехать по лужам с зажженными противотуманками – и всё. Покупать новые накладно: пара светильников стоит

3000 рублей ровно! Еще из видимых минусов – глухая тонировка, включая ветровое стекло. Забегая вперед, скажу, что ее мы содрали. Не верьте тем, кто говорит, что она предохраняет салон от жары! У нашей «Нексии» нет кондиционера, и за время пробной поездки я ощутил себя трюмным машинистом броненосца «Евстафий».

Эту машину сдали в трейд-ин, поэтому моторный отсек сиял

На правах рекламы

ВСЁ ЧЕСТНО

Впервые в истории марки МАКСИМ проводится общенациональная акция «Всё честно!»

Акция МАКСИМ «Всё честно!» – это простые и понятные правила и почти полмиллиона ценных призов!*

ВЫИГРАЙ 1 ИЗ 32 АВТОМОБИЛЕЙ

Первые обладатели автомобилей Volkswagen Polo седан – главного приза акции МАКСИМ «Всё честно!»

На центральной фотографии слева направо: Марчук Фёдор (г. Нижний Новгород), Ильяшенин Алексей (г. Алатырь, Республика Чувашия).

Макридин Алексей (г. Барнаул), Подойников Александр (г. Новосибирск), Кузнецов Николай (г. Кимель, Самарская область).

*Все подробности акции на сайте WWW.MAXIM-PROMO.RU

Акция МАКСИМ «Всё честно!» стартовала 26 марта 2012 г. и в первые семь недель в ней приняло участие более **220 000** потребителей, активировавших около **3 000 000** кодов. Участники получили **238 648** гарантированных и лотерейных призов, в числе которых 50 рублей на счет мобильного телефона, портсигары, командирские часы, электробритвы, портативные телевизоры, противоударные телефоны и **автомобили Volkswagen Polo седан.**

18 мая 2012 г. в Москве были подведены промежуточные итоги акции МАКСИМ «Всё честно!» и первые участники уже получили документы на **6 автомобилей Volkswagen Polo седан**, которые ожидают победителей в дилерских центрах по месту их проживания.

ВПЕРЕДИ 13 недель акции и более 250 000 призов, которые ждут своих обладателей!

БОЛЬШЕ КОДОВ – БОЛЬШЕ ШАНСОВ ВЫИГРАТЬ!

ИЩИТЕ КОДЫ ВНУТРИ ПАЧЕК 5 КОДОВ = 50 РУБ НА ТЕЛЕФОН!

Реклама. Товар произведен в соответствии с Техническим Регламентом на табачную продукцию.

МИНЗДРАВСОЦРАЗВИТИЯ РОССИИ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ:
КУРЕНИЕ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ



Компоновка водительского места повторяет «Опель-Кадет» 1984 года. Рослым людям здесь неудобно.

СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ КУЗОВНЫХ ДЕТАЛЕЙ DAEWOO NEXIA (в Московском регионе, руб.)

Капот	8400
Задний фонарь	960
Сцепление в сборе	2045
Глушитель («бочка»)	14 100
Радиатор двигателя	5700

невиданной чистотой – явно после предпродажной подготовки. Особых претензий не было, а профилактическая замена ремня ГРМ, масла и фильтра не в счет – это обычный удел новых авто. Кстати, большинство работ по смене расходников вполне по силам любителям покопаться самостоятельно, а литературы по «Нексии» хватает.

Осмотрели снизу: днище выглядит на отлично – видно, в Саратовской области химреагентами не злоупотребляют. Единственный недочет – соплится сальник коленвала. Благо, цена копейчаная – 320 рублей.

Переходим в салон. Сочетание чехлов а-ля белый медведь с темной отделкой даже понравилось. Еще один апгрейд – шильдик «Шевроле» на баранке, взятой с «Лачетти». Посадка водителя специфическая



Наиболее рукастые владельцы, чтобы перевозить длинномеры, заменяли намертво закрепленную спинку заднего дивана аналогичной, от 41-го «Москвича».



Чтобы заполнить такой багажник под завязку, надо постараться. Для пущей грузоподъемности хозяева ставили задние пружины от «Дэу-Эсперо».



Панель приборов с механическим одометром. Базовые версии были без тахометра.

(руль практически лежит на коленях), однако привык быстро.

Пробная поездка не вызвала особых эмоций: 109 сил в серебристом фюзеляже исправно передвигали меня по дорогам Москвы. Учитывая, что продавец торг не отменял, начальные 240 000 рублей объективно можно было понизить. Постановка на учет, замена противотуманок, тормозухи, текущего сальника и смена масла с фильтрами – все это стоит более 5000 рублей. Опять же «Нексия» пережила хоть и мелкую, но аварию. Предложений по такой модели хоть отбавляй, а значит, соберись мы приобрести машину, ее итоговая стоимость могла быть в районе 230 тысяч. При такой цене авто не застоит и «дэушка» еще повоюет за симпатии небогатых потребителей в качестве первой иномарки.

НАША СПРАВКА

«Дэу-Нексия». Автомобиль производится в Узбекистане с 1996 года по полному циклу, в двух комплектациях – базовой GL и расширенной GLE. В 2002 году появилась 16-клапанная версия мотора объемом 1,5 л. Позднее приспособили мотор от «Шевроле-Лачетти» мощностью 109 л.с. Коробка передач – пятиступенчатая механика. Изредка встречаются 3- и 5-дверные хэтчбеки, привезенные из Европы; такие версии могут быть и с автоматом. В 2008 году «Уз-Дэу» подвергла модель незначительному внешнему и внутреннему рестайлингу. Кстати, сейчас в Узбекистане новые «нексии» официально носят имя «Шевроле», но на экспорт все равно идут как «Дэу».

