



ХОД В НАРОД

от 449 000 руб.



Кто нерусский?!

Несмотря на иностранные эмблемы, и французская машина, и корейская имеют российское происхождение: "Дастер" выпускают в Москве, а "Акцион" – во Владивостоке. Пикантность ситуации в том, что дилеры "Рено" берут мзду за доставку автомобиля с Волгоградского проспекта Москвы в шоу-рум, а продавцы "Сан-Йонга" как-то обходятся без этого, хотя машину везут через всю Россию. Ну да ладно.

Можно до пены у рта спорить о том, кто же лучше выглядит – "Дастер" или "Акцион". Но мы за внешность не судим: на вкус и цвет оба хороши по своему. "Рено", безусловно, получился куда более оригинальным – его точно не спутаешь ни с какой другой машиной. Мощные пороги, соединяющие огромные раздутые колесные арки, "подшитые" снизу практичным черным пластиком короткие бамперы, обещающие хорошую проходимость, – "Дастер"

В представлении большинства автолюбителей кроссовер – почти что джип. Правда, и по цене такой автомобиль уже не совсем легковушка, а нечто большее. Однако, слава богу, не все свято верят в то, что железный конь должен стоять, как чугунный мост. “Дастер” – ярчайшее тому доказательство: более доступные кроссоверы предлагают только китайцы. Ближе всех к французской машине подобрался корейский “Акцион”, который недавно к тому же обзавелся недорогим бензиновым мотором. Чем не повод сравнить дешевый автомобиль с доступным?

от 745 000 руб.



выглядит нарочито брутально, в нем чувствуется стиль, основательно замешанный на утилитарности. Хороша и своеобразная решетка радиатора, протянутая между угловатыми фарами, которая кому-то напомнит всенародный “Москвич-412”, а кому-то редкую “Лянчу-Фульвия-Спорт-Загато” конца шестидесятых годов.

Внешность “Акциона” более интеллигентна и сдержанна, в нем нет провокации, зато есть гармо-

“ДАСТЕР” выглядит подчеркнуто утилитарно, в то время как во внешности “АКЦИОНА” лоска намного больше

ния. Над дизайном машины корпели стилисты из ателье “Италдизайн” под руководством Джорджетто Джуджаро и в конце концов выкорпели вполне ладный автомобиль, которому разве что малость не достаёт индивидуальности. Да, корейскую машину не спутаешь с каким-либо другим кроссовером, однако на фоне многочисленных одноклассников он ничем особенным не выделяется. Может, так оно и должно быть на самом деле?



"ДАСТЕР"

Бедненько, но чистенько

Прямолинейная внешность "Дастера" предвосхищает незамысловатый интерьер: машина словно предупреждает о том, что ждать шикарного убранства в ее салоне не стоит. Единственная примета роскоши – это кожаная "мебель" в самой дорогой комплектации. Все остальное – откровенно жесткая пластмасса, из которой отлита центральная и дверные панели – в общем, все то, что окружает водителя и пассажиров. Однако выглядит это все настолько честно, что обе-

По сравнению с бедным родственником "Рено-Логан" **ИНТЕРЬЕР "Дастера" ВЫГЛЯДИТ очень НЕПЛОХО, и даже напускная дешевизна его не портит**

зоруживает совершенно: критиковать "Рено" за его напускную простоту совсем не хочется.

А вот к эргономике придаться можно. Передние сиденья удобны, а боковая поддержка ненавязчива, но адекватна. Однако крайне неудобно реализована регулировка водительского кресла по высоте – приходится подпрыгивать на подушке. Есть и другие печальки. Скажем, рулевая колонка не регулируется по длине, а зеркала настраиваются "выкрутасом", который по какой-то нелепой случайности приту-



"ДАСТЕР"

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПОДЛОКОТНИК ▶ числится только в списке аксессуаров за несусветные 7000 руб.



▲ Приборы **ВСЕГДА ИНФОРМАТИВНЫ**, однако на солнце могут бликовать

ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ ниша ▶ для всяких подорожных предметов органично вписалась в **ЦЕНТРАЛЬНУЮ ПАНЕЛЬ**





"АКТИОН"

лился под рычагом стояночного тормоза. Да и обзор в наружные зеркала весьма посредственный. Наконец, кнопка клаксона по дебильной французской традиции упрятана в торце левого подрулевого переключателя, о чем вспоминаешь лишь в тех случаях, когда в ответ на похлопывание ступицы руля машина невозмутимо молчит.

Внутренности "Акциона" продуманы на порядок лучше. С точки зрения стиля, быть может, он и проигрывает "Рено", однако если говорить об эрго-

ИНТЕРЬЕР

"ДАСТЕР"

★★★★

"АКТИОН"

★★★★★

номике, то "кореец" выглядит почти безупречным. Правда, в наиболее бюджетных комплектациях рулевая колонка тоже не умеет "вытягивать шею", однако это легко поправить, выбрав версию побогаче. Зато регулируемое по высоте кресло водителя положено даже самым дешевым "Акционам". Материалы отделки, конечно, тоже далеки от премиума, но в целом интерьер кажется богаче. К тому же после рестайлинга кроссовер разжился новой приборной панелью, весьма и весьма симпатичной.



"АКТИОН"

▲ **ДВЕРНЫЕ КАРМАНЫ** у корейской машины гораздо вместительнее, нежели у французской



▲ Такая **ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ** появилась у "Акциона" одновременно с бензиновым мотором

ОТСЕК на плато центральной консоли весьма **УДОБЕН** ▶





"ДАСТЕР"



"АКТИОН"

**С заботой о домашних**

Оба кроссовера оказались весьма гостеприимными, однако есть несколько нюансов, осложняющих жизнь пассажиров "Дастера". В первую очередь это связано с удобством посадки. Нужно обладать хорошей координацией движений, чтобы проникнуть на диван, не запачкав брюки. Сделать это непросто: дверь словно находится в провале, образованном выпяченным порогом и надутым задним крылом, которые бывают чистыми только тогда, когда машина покидает ворота мойки. В остальное же время

ВМЕСТИТЕЛЬНОСТЬ

"ДАСТЕР"



"АКТИОН"



эти важные элементы кузова окутаны грязью: при проезде даже самой незначительной лужи они норовят испачкаться. Но стоит попасть внутрь – и жизнь тутчас же налаживается: даже высокие пассажиры не почувствуют себя стесненными.

Но "Акцион" с точки зрения пассажирских перевозок все же выглядит предпочтительнее. В него и уместиться проще, и находиться внутри комфортно: места хватит даже на троих. Но двоим будет лучше: можно и центральный подлокотник организовать, и спинку отрегулировать.

"ДАСТЕР"



■ В дальней дороге удобство **ЦЕНТРАЛЬНОГО ПОДЛОКОТНИКА** на заднем диване трудно переоценить. Жаль, что "Дастер" его лишен

"АКТИОН"





Везут же некоторые!

В базовой комплектации «Дастер» лишен разрезной задней спинки – в отличие от «Акциона». Впрочем, «французу» это вполне можно простить: все равно эту машину практически никто не заказывает «голой». Форма трюма близка к идеалу, а в разложенном состоянии погрузочная площадка растягивается почти на два метра. В недостатки разве что можно записать немалую погрузочную высоту и дурацкую

ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ
«ДАСТЕР»



«АКТИОН»



шторку багажника, которая не сворачивается, а складывается провисанием, при этом еще и поровит рухнуть вниз при каждом удобном случае.

Грузовая площадка «Акциона» с разложенным салоном короче, чем у «Рено» (отсюда такая разница в максимальном объеме), зато она заметно ровнее. Правда, у «Сан-Йонга» пространство трюма попирают колесные арки, но это не сильно ограничивает его грузовые возможности. В общем, паритет.



«ДАСТЕР»



«АКТИОН»

У обеих машин ДВЕРЬ БАГАЖНИКА поднимается на достаточную высоту: если ваш рост 185 см, шишек не набьете!



**К общему знаменателю**

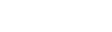
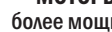
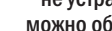
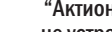
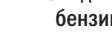
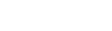
Оба кроссовера могут оснащаться как бензиновыми, так и дизельными двигателями. Мы приведем наших дуэлянтов к общему знаменателю и будем ориентироваться на версии с бензиновыми двигателями объемом 2 литра на "руке", поскольку "Дастер" с "автоматом" может быть только переднеприводным, а у "Акциона" АКП полагается исключительно дизелям.

Даже будучи 1,6-литровым, "Рено" ездит весьма неплохо. Однако два литра делают машину универсальнее: с мощным мотором "Дастер" уверенно чувствует себя на трассе, поскольку на скоростях за сотню разгон происходит куда более ощутимо. Отсутствие понижающего ряда французы компенсировали корот-

ОТСУТСТВИЕ Понижающего ряда французы компенсировали короткой первой передачей

кой первой передачей, которая выкручивается очень быстро. Так что владельцам "Рено" придется приучать себя трогаться со второй – по ощущениям она здесь как первая.

Если верить этим самым ощущениям, то "Сан-Йонг" разгоняется чуть более активно. Впрочем, в цифрах он вряд ли одолеет "Рено": преимущество в 14 сил скорее сглаживает разницу в весе, нежели укорачивает секунды до сотни. Но у "Акциона" коробка более ровно "нарезана" на передачи (в обоих автомобилях по 6 ступеней), а четкость переключений чуть выше.

ДИНАМИКА**"ДАСТЕР"****"АКТИОН"**

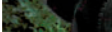
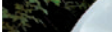
Если динамика бензинового "Акциона" вас не устраивает, можно обратить внимание на **ДИЗЕЛЬНЫЕ МОТОРЫ**, наиболее мощный из которых развивает внушительные **175 СИЛ**

**Безопасность – превыше всего**

Никто не требует от кроссовера повадок спорткара – вождение семейной машины должно успокаивать, а не будоражить, и это вполне вписывается в канву "Дастера". Он не блещет остротой реакций, но в то же время не напрягает отсутствием обратной связи. Он не стесняется крениться в поворотах, но делает это довольно осторожно. В общем, старается лишний раз не раздражать. Зато на высокой скорости "Рено" отлично держит прямую, с которой его не могут сбить даже серьезные неровности. Однако задний привод в режиме "Авто" подключается с большой задержкой, меняя характер управляемости в самый неподходящий момент. Эту проблему может сгладить ESP, занесенная в список опций, но оснащенные системой стабилизации машины пока что заказать, увы, нельзя.

Философия "Акциона" близка той, что проповедует "Дастер": это безопасность, подчеркнутая спокойным характером управляемости. Взаимопонимания с машиной достичь несложно: "Сан-Йонг" едет так, как от него и ждешь. Обратная связь на руле кажется достаточной, а крены в поворотах можно назвать умеренными. ESP отсутствует лишь в базовых комплектациях, а полный привод работает более адекватно.

Пассажиры заднего дивана вынуждены делить между собой один **ПОДСТАКАННИК**

**УПРАВЛЯЕМОСТЬ****"ДАСТЕР"**

◀ Французы совершенно официально позволяют заливать в "Дастер" **92-Й БЕНЗИН**



▲ Кнопки **ОБОГРЕВА ПЕРЕДНИХ СИДЕНИЙ** расположены в основании самих кресел



▲ "Рено" можно принудить к переднему приводу, поставив **СЕЛЕКТОР** на 2WD

"ДАСТЕР"



ПРОХОДИМОСТЬ

"ДАСТЕР"



"АКТИОН"



Далеко ли до трактора?

Обе машины по умолчанию переднеприводные: задний мост подключается лишь в момент пробуксовки передних колес. Муфту, которая руководит процессом, можно принудительно заблокировать, однако панацеей это не будет: при активных действиях на бездорожье велик шанс ее перегреть, оставшись без полного привода.

Несмотря на то что "Дастер" и "Акцион", по большому счету, не рассчитаны на активные поползновения за пределами асфальта, кое на что они все же способны. Особенно хорош "Рено": у него и клиренс выше, и свесы меньше, и углы въезда значительнее. Пожалуй, мало кто из кроссоверов по части оффроуда сможет составить конкуренцию "французу".

Водителю "Акциона" идти за трактором придется не слишком далеко: он значительно уступает "Дастеру" по части внедорожной геометрии, да и почти три лишнего центнера не лучшим образом сказываются на проходимости.



◀ **БЛОКИРОВКА МЕЖОСЕВОВОГО ДИФФЕРЕНЦИАЛА** – не панацея: во внедорожник "Акцион" все равно не превратится



▲ **Макияжное ЗЕРКАЛЬЦЕ** в водительском козырьке и **ОТСЕК ДЛЯ ОЧКОВ** выгодно отличают корейский кроссовер от французского

КОМФОРТ

"ДАСТЕР"



"АКТИОН"



Нам любые дороги дороги

Весьма вероятно, что через несколько лет о всепрошающей подвеске "Дастера" будут слагать легенды: "Рено" позволяет не снижая скорости мчаться по любым ухабам: энергоемкость просто потрясающая! При этом и плавность хода кажется весьма достойной – если, конечно, все неровности проходить ходом. Но если держать себя в руках и ездить аккуратно, "Дастер" может показаться жестковатым: он старательно отмечает мелкие неровности.

Даже если не топтать остервенело педаль газа, принуждая машину разгоняться активнее, двигатель все равно поспешит заявить о себе, обнаруживая не столько пробелы в шумоизоляции, сколько собственную склонность к караоке. А на засотенных скоростях "Дастер" начинает громко чесаться о воздух угловатым кузовом, возмущая законы аэродинамики.

"Акцион" ведет себя заметно скромнее. У него и обтекаемость кузова получше, и двигатель потише – правда, последнее утверждение верно исключительно для бензиновых версий: турбодизели акустической скромностью не отличаются. А что касается настроек подвески, то "кореец" не сильно уступает "французу": нашими дорогами его не испугаешь.



◀ В "Акционе" предусмотрены не только **"АВОСЬКИ"** в спинках сидений, но и небольшой сетчатый **"ЗАГОНЧИК"** для мелочей на обшивке центрального тоннеля



"АКТИОН"



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ



	Renault Duster 2,0 MT 4x4 Luxe Privilege	Ssang Yong Actyon 2,0 4WD MT Original
Общие данные		
Кузов, число мест/дверей	универсал, 5/5	
Снаряженная масса, кг	1452	1344
Длина х ширина х высота, мм	4315 х 1822 х 1625	4410 х 1830 х 1675
База, мм	2673	2650
Дорожный просвет, мм	210	180
Объем багажника (5/2 места), л	408/1570	486/1310
Диаметр разворота, м	10,4	11,0
Скорость, км/ч	177	н. д.
Разгон 0–100 км/ч, с	10,4	н. д.
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	6,5/10,3	6,9/10,6
Запас топлива, л	50/Аи-92	57/Аи-95
Двигатель		
Расположение	спереди поперечно	
Конструкция	бензиновый, 4-цилиндровый, рядный	
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	82,7 х 93	86 х 86
Рабочий объем, см ³	1998	1998
Мощность, л. с. при об/мин	135/5500	149/6000
Крутящий момент, кгс-м при об/мин	19,9/3750	20,1/3500–4000
Шасси		
Привод	на передние колеса с автоматически подключаемыми задними	
Коробка передач	6-ступенчатая механическая	
Передачные числа: I; II; III; IV; V; VI; з. х.	4,45; 2,59; 1,69; 1,17; 0,87; 0,67; 3,09	3,616; 1,957; 1,207; 0,905; 0,842; 0,714; 3,747
Главная передача	4,86	4,214
Подвеска	независимая, пружинная	
спереди/сзади	типа "Мак-Ферсон"/ многорычажная	
Рулевое управление	реечного типа с усилителем	
Тормоза	дисковые вентилируемые	
сзади	барабанные	дисковые
Размер шин	215/65 R16	215/65 R16
КАР руб./км		
	5,48	8,40
Цена, руб.	681 000	829 000

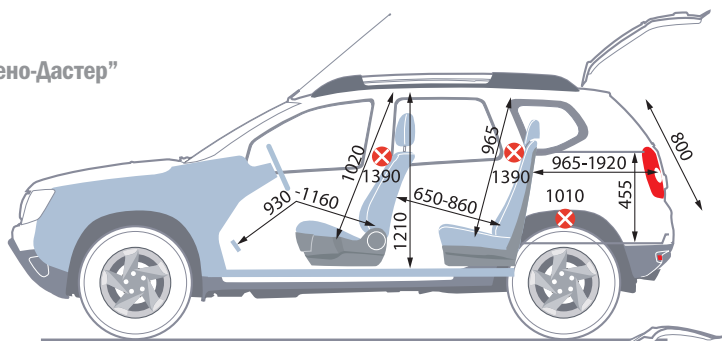


Нет предела совершенству

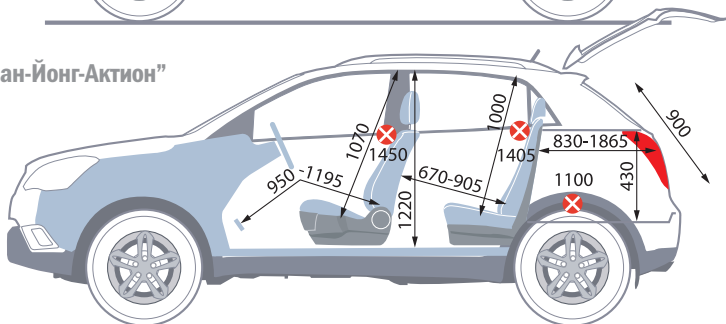
С точки зрения пассивной безопасности "Дастер", к сожалению, не может считаться отличником: тест "ЕвроNCAP" он прошел на троечку. При фронтальном ударе кроссовер сохранил силовую структуру салона, однако был оштрафован за открывшуюся крышку багажника. Европейцы разбили экземпляр, оснащенный двумя подушками, меж тем у машин московского розлива базовой комплектации соответствует только водительский эйр-бэг, а подушку для пассажира можно обрести в комплектациях "Экспрессон" и "Привилеж", доплатив 4000 рублей, – либо же получить ее в самой дорогой версии "Люкс-Привилеж". А вот система стабилизации хоть и значится в прайс-листе (13 000 руб.), однако заказать ее можно будет не ранее осени.

Новый "Акцион" (он же на некоторых рынках проходит как "Корандо") до сих пор не проходил испытаний на безопасность. Однако можно ожидать, что с ней будет все в порядке: в базе есть ABS и фронтальные подушки безопасности, а в более богатые комплектации записана система стабилизации, боковые и оконные эйр-бэги – для "Дастера" последние недоступны в принципе.

"Рено-Дастер"



"Сан-Йонг-Акцион"



Размеры даны в миллиметрах.

✗ - поперечный размер

БЕЗОПАСНОСТЬ
"ДАСТЕР"
★ ★ ★
"АКЦИОН"
★ ★ ★ ★



▲ В "Рено" помещается до четырех ПОДУШЕК, а в "Акционе" – до шести



Удар рублем

Цена – самый главный аргумент в пользу “Рено”: входные 449 000 рублей – сущий демпинг. И хотя за эти деньги предлагается скудно оснащенная версия с 1,6-литровым мотором “на руке” и передним приводом, это все равно полноценный универсальный автомобиль с не самым тухлым мотором и сноской

ДАЖЕ С ПОЛНЫМ ПРИВОДОМ “ДАСТЕР” НАЧИНАЕТСЯ С ОТМЕТКИ НИЖЕ ПОЛУМИЛЛИОНА РУБЛЕЙ

городской проходимостью. Так ведь и с полным приводом “Дастер” ненамного дороже: он начинается с отметки ниже полумиллиона.

С двухлитровым мотором “француз” стоит 582 тысячи – сразу с трансмиссией 4x4. А если пожертвовать приводом на заднюю ось, можно получить версию с “автоматом” – и при этом даже немного сэкономить. Досадно, что полный привод не сочетается с АКП. А самый дорогой “Дастер” в комплектации “Люкс-Привилеж” оценивается в 681 тысячу рублей.



◀ В салоне САМОГО ПРОСТОГО “ДАСТЕРА” сиденья обиты тканью, а водительское кресло не регулируется по высоте

БЮДЖЕТ “ДАСТЕР”
★★★★★
“АКТИОН”
★★★★★

Приятной неожиданностью оказался **ГАЗОВЫЙ УПОР КАПОТА** на бюджетном “Дастере”



“Акцион” же только начинается с 745 тысяч за базовую комплектацию с мотором 2 литра и передним приводом, а полноприводная машина стоит минимум 829 000 руб. Дизельные версии на 50 тысяч дороже. Да, по меркам класса цена кажется более чем умеренной, однако на фоне французских щедрот “Сан-Йонг” меркнет. Впрочем, он может предложить то, чего “Рено” лишен в принципе: скажем, обогрев руля и дивана, а также сочетание полного привода и АКП. ■

✍ МЫ РЕШИЛИ:

Поскольку мы уже не в первый раз общаемся с “Дастером”, нам известно, что его обворожительно низкая цена не позволила французам опустить планку: это разносторонне одаренный и действительно универсальный автомобиль, который все равно был бы чрезвычайно популярен, даже если бы стоил значительно дороже. Да, в нем обнажена бюджетная сущность, но она ничуть не портит впечатление от машины. Отсюда и достойная оценка (3,7★★★★★).

“Акцион” всего на одну десятую балла (3,8★★★★★) опередил “Рено”, уступив при этом по части проходимости и ценообразования. Но если вы готовы доплатить за салон с неплохой отделкой и на порядок более человеческой эргономикой и если для вас имеет значение комфорт пассажиров, то “Сан-Йонг” выглядит более привлекательно. Кроме того, в отличие от необычайно востребованного “Дастера”, который растянул очередь к себе на год с лишним, овладеть “Акционом” можно без утомительного ожидания.