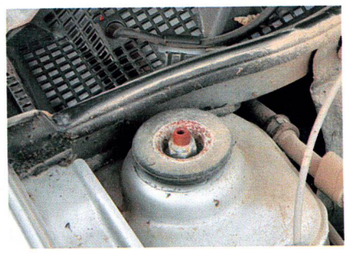
Проему капота Дастера не помешал бы уплотнитель. Бачок гидроусилителя руля залит вытекшей через крышку рабочей жидкостью, как и у Renault Sandero (АР №14, 2011)

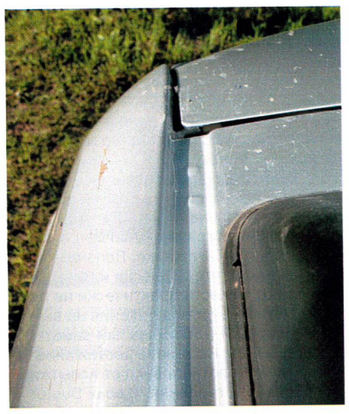


У Дастера ржавчина заметна только под капотом. Сильнее всего — на опорах и резьбе штоков амортизаторов

Передний бампер Дастера плохо держится за крылья, а нижняя решетка воздухозаборника — за бампер

Расходы
Renault Duster

Пробег, км	На что потрачено	Сумма, руб.
7070 км	Шины Kumho KH18 215/65 R16	16630
13920 км	ТО-1: замена масла в двигателе, масляного, воздушного и салонного фильтров (масло ELF Evolution SXR 5W-30)	2090
14000 км	Шины — K-393 215/65 R16 98H	13540
17000 км	Передние тормозные колодки	2770
23113 км	Шины Dunlop Grantrek 215/65 R16 98H	21940
23960 км	Долив масла (ELF Evolution SXR 5W-30)	2400
24603 км	ТО-2: замена масла в двигателе, масляного, салонного и воздушного фильтров, свечей зажигания (масло ELF Evolution SXR 5W-30)	3190
Итого		**62560**



Трещины в задней части водостоков Дастера — явление неприятное, но не опасное: вглубь они доходят не до металла кузова, а до герметика

Из ресивера впускного тракта мы слили два литра масла. Как оно там оказалось — пока загадка

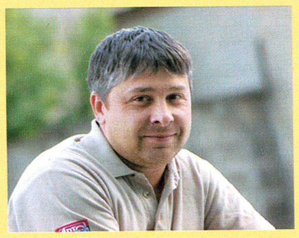
Результаты измерений Авторевю
Renault Duster

Измерения		Начало испытаний	Середина испытаний
Максимальная скорость, км/ч		153,3	158,8
Разгонная динамика	0—50 км/ч	4,6	4,5
	0—100 км/ч	15,3	15,3
	На дистанции 400 м	19,5	19,6
	На дистанции 1000 м	36,6	36,5
Эластичность	60—100 км/ч, (4)	9,2	10,3
	60—100 км/ч, (5)	14,1	13,5
	80—120 км/ч (6)	22,0	23,1
Выбег	50—0 км/ч, м	547	765
	130—80 км/ч, м	801	952
Торможение 100—0 км/ч	Тормозной путь, м	45,9	46,2
	Замедление, м/с^2	8,75	8,82

амортизатор в сборе. А во-вторых, из-за износа сайлент-блоков в негодность пришли все — и короткие, и длинные — реактивные тяги заднего моста.

Курьез в том, что в начале испытаний эти тяги, произведенные самарской фирмой МПО-ДАК, нам привезли сами сотрудники СП GM-АвтоВАЗ (АР №11, 2012), чтобы привести приобретенную нами Шеви Ниву в соответствие с выпускаемыми на конвейере (тогда произошла смена поставщика). Но представленные для одобрения образцы и те, что затем стали поступать на конвейер, по словам людей из GM-АвтоВАЗ, оказались, мягко говоря, неодинаковыми. Увы, ситуация нам знакома: на такие же фокусы со стороны наших поставщиков комплектующих жаловались и построившие в России заводы иностранные производители, например Volkswagen (АР №1, 2011). Два месяца назад на конвейере СП GM-АвтоВАЗ начали устанавливать тяги тольяттинской фирмы Вазинтерсервис, а мы купили у дилера детали под маркой Полад — пока держатся.

Не успели мы порадоваться притихшей ходовой, как Шнива подкинула новую загадку: на бездорожье загорелась тревожная лампа Check Engine. Подклю-



Александр Крутов
Водитель Авторевю

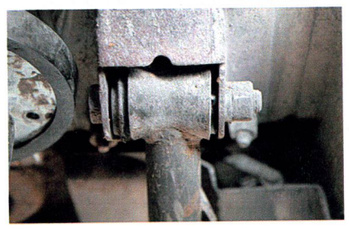
Когда шеф сказал, что на «тяжелые грунты» пойдет не только Нива, но и Duster, мне эту машину стало жалко: казалось, что Duster вчистую проиграет, не его это дело... А Duster справился — да так, что нам и буксировочный трос ни разу разматывать не пришлось! Теперь я могу смело сказать, что по проходимости Duster заткнет за пояс немало более дорогих и серьезных на вид кроссоверов.

Это, конечно, не значит, что проходимость Дастера лучше нивовской, но в моем рейтинге Duster все равно на голову выше. Уже очевидно, что кузов гораздо лучше защищен от коррозии (жаль, нельзя того же сказать о деталях под капотом). Но главное, что салон — более комфортный и менее «разговорчивый». Хотя есть и спорные решения — например, короба-приливы на дверях, в которых спрятаны динамики стереосистемы и кнопки стеклоподъемников, слишком сильно выпирают внутрь. Есть вопросы и к аудиосистеме. Она без труда читает разноформатные файлы с дисков и флешек, но система громкой телефонной связи через Bluetooth пока что «глючит» — звонки нередко «терялись».

А для меня все эти «мелочи» очень важны! Недавно с моей подачи такую же машину купил мой брат, да и я, не буду скрывать, уже не первый месяц присматриваюсь к Дастеру не только как к объекту испытаний. И мне неохота разочароваться в своей мечте. Пока держусь.

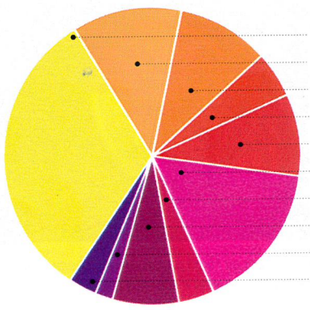
Салонный фильтр Дастера за несколько секунд легко поменяет каждый. После 12 тысяч километров пробега он оставался вполне работоспособным

Скапливающаяся на защите Дастера глина, высыхая, угрожает пыльнику внутреннего шарнира привода



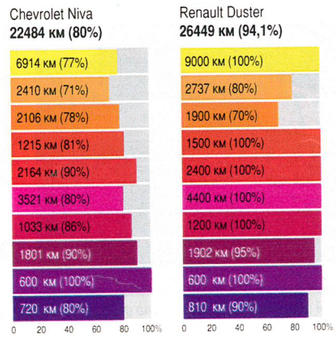
У продольных рычагов задней подвески износились сайлент-блоки — проушина рычага контактирует с кронштейном

Программа испытаний



28100 км	**(100%)**	**Общий пробег**
9000 км	**(32%)**	Максимальная скорость
3400 км	**(12%)**	80% от максимальной скорости
2700 км	**(10%)**	Максимальная скорость с торможением
1500 км	**(5%)**	Горная дорога
2400 км	**(9%)**	Разгон-торможение
4400 км	**(16%)**	Булыжник ровного замощения
1200 км	**(4%)**	Булыжник грубого замощения
2000 км	**(7%)**	Ровные грунтовые дороги
600 км	**(2%)**	«Тяжелые» грунтовые дороги
900 км	**(3%)**	Подъездные дороги

Ход выполнения программы



Гл@с народа

Renault Duster

Сообщения с интернет-форумов renault-duster.com и dusterclubs.ru

На левом водостоке сзади образовалась трещина! Видел такое и на других Дастерах.

Обратился в сервис из-за трещины на крыше. Сказали, что в том месте герметик покрашен краской и по какой-то причине лопнул. Должны перекрасить.

У моего Дастера с правой стороны тоже трехмиллиметровая трещинка в герметике. Пробег — всего 250 км.

На кочках и при спрыгивании с уступа в 5—7 см в подвеске раздается глухой стук, как будто две железки бьются друг о друга через резинку. Как на вазовской «восьмерке» когда-то было.