

Илья ХЛЕБУШКИН
 Фото автора и Степана ШУМАХЕРА
 Испытатели: Иван ШАДРИЧЕВ,
 Андрей СЕЛИВАНОВ, Петр ГРИБАЧЕВ,
 Александр ВИНОГРАДОВ
 и Александр КРУТОВ



Ты агрегат, Duster!

Из полноприводников, прошедших ресурсные испытания Авторевю, Chevrolet Niva выделилась самым недорогим техобслуживанием, Лада 4x4 — смешной стоимостью восстановления после «страхового» краш-теста, а УАЗ Патриот — нескромным топливным аппетитом и дорогим «послеударным» ремонтом с заменой рамы. А отличился ли чем-нибудь Renault Duster? Еще как!

Нынешний сезон ускоренных ресурсных испытаний Renault Duster провел в компании Шеви Нивы, о достижениях которой мы рассказали совсем недавно (АР №21, 2012). Автомобили парой накатывали тысячи километров, парой засаливались в коррозионной камере и вместе мерзли в климатической. Кстати, напомним: как и Chevrolet Niva, Duster с шестнадцатиклапанником 1.6 взял достойный «пусковой» рубеж в 33 градуса мороза, при этом лучше прогревая салон, и также сдался при минус 36°C.

Но главное, что и Duster, и Niva своим ходом добрались до финиша того же маршрута, что два года назад первыми обкатали Лада 4x4 и УАЗ Патриот. Пробег в 28100 км моделирует 100 тысяч километров обычной эксплуатации среднестатистического автомобиля. Но обычной — для внедорожников!

По сравнению с программой ускоренных ресурсных испытаний легковых машин (протяженность 32000 км) общий пробег снижен — стало меньше скоростных упражнений. Но это вовсе не значит,

что мы балуем внедорожники — напротив, нагрузка стала больше! Во-первых, усложнен горный маршрут, дополненный преодолением подъемов большой крутизны, да еще и с остановками посреди склона. А во-вторых, более чем в шесть раз увеличен пробег по различным грунтам, включая так называемые тяжелые грунты — временами на них чувствуешь себя участником трофи-рейда.

И вот — первые сюрпризы. После обычной полевой грунтовок Duster было впору переименовать из «пылящего» в «пылесос» — он мгновенно, причем по уши, покрывается пылью и грязью из луж, при этом особо щедрые слои ложатся на широкие бедра задних арок, здоровенные пороги и оседают в моторном отсеке, лишенном уплотнителя в сопряжении с крышкой капота, а дворники оставляют на стекле эпических размеров неочищаемые зоны. Не автомобиль, а мечта хозяев автомоеток!

Дверные уплотнители, слава богу, не давали задохнуться от пыли в салоне, но их долговечность вызвала у нас сомнения: резина интенсивно прилипает к

прилегающим частям дверей, отчего на самих уплотнителях растут язвы. Странно: подобные проблемы когда-то были на ранних Логанах, после чего поменяли материал уплотнителей, и вот — те же грабли.

Есть вопросы и к сиденьям. Высаживая из салона три 70-килограммовых водоналивных манекена (с ними и еще с 50 кг балласта в багажнике проходит половина испытаний), мы заметили на обивке спинки заднего сиденья две симметричные прорехи, а под ними оказались острые углы металлического каркаса механизма складывания спинки, прорвавшие тоненькую обивку!

Мы попробовали сами вместо манекенов проехать по бездорожью пассажирами на заднем сиденье — и неприятно удивились тому, что на кочках каркас иной раз чувствуется спиной! Как оказалось, мы далеко не единственные, кто столкнулся с прорехами, причем внедорожная раскочка для их появления вовсе не обязательна: такие же подмечены и в обивке у тех же унифицированных кресел на Renault Sandero, который по-

сле завершения прошлогодних испытаний остался у одного из сотрудников редакции. В компании Renault проблему признали и сейчас ищут варианты усовершенствования конструкции — в логановском семействе нового поколения она точно будет иной, а пока обивку можно помянуть по гарантии.

А еще сотрудники Renault пообещали решить другой, на этот раз курьезный вопрос. Дело в том, что измененные блоки управления электрическими стеклоподъемниками (на Дастерах для России они переехали с центральной консоли в привычные места на дверях) в темноте можно найти только на ощупь: они не подсвечиваются. Но при этом внутри блоков лампочки есть! Уже не важно, кто именно забыл поставить галочку в техническом задании при разработке новых дверных панелей, главное — да будет свет! То есть в ближайшее время электропроводка Дастера будет доработана.

В колеи «тяжелых грунтов» мы, признаться, поначалу съезжали с опаской — под присмотром Шеви Нивы и с тросом наготове. Все-таки Duster скорее крос-



Вместо концевиков в проеме задних дверей стоят заглушки, поэтому при открытии дверей не включается свет в салоне, а система блокировки замков не понимает, что дверь открыта



Острые выпирающие углы механизма складывания спинки проделали дырки в обивке заднего сиденья



Удивительно, но уязвимо проложенная проводка кислородного датчика с небрежной изоляцией ничуть не пострадала



Отвалившийся по обоим местам точечной сварки кронштейн запаски мы на скорую руку закрепили болтами

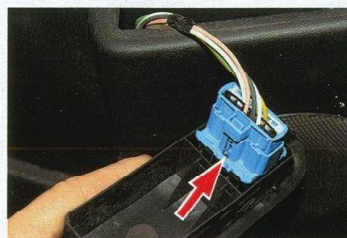
совер, а не полноценный внедорожник с понижающими передачами и блокировками дифференциалов. Зря боялись: трос не пришлось разматывать ни разу!

Пусть не так браво, как Нива, но Duster проехал везде. Правда, из-за более широкой колеи и длинной колесной базы он заработал шрамы на днище и на защите моторного отсека, потерявшей

от натуги несколько крепежных болтов, а попутно расстался с экранами защиты сайлент-блоков передних рычагов. Выяснилось, что в таких условиях даже «сверхкороткая» первая передача не в силах без понижающего ряда трансмиссии сберечь сцепление: на бездорожье и при трогании с загрузкой на крутых подъемах оно «подпалилось» и при за-



Внутренние пластиковые ручки дверей окрашены — покрытие нетрудно повредить



Нонсенс — в блоках электростеклоподъемников не хватало одного провода для подключения уже установленной в них лампочки (показана стрелкой). Скоро завод должен это исправить

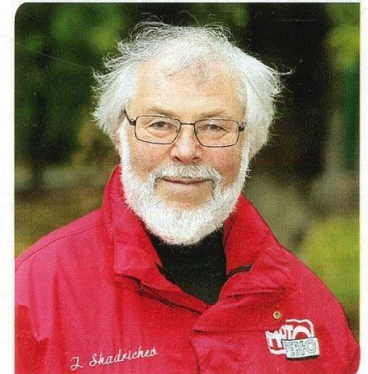
мыкании стало работать с заметными подергиваниями.

Но самым слабым местом оказался кузов — точнее, его недостаточная жесткость. От перекосов на лобовом стекле под уплотнителем наметилась маленькая трещинка, а вдоль задней части обочин водостоков крыши краска треснула аж на 10 сантиметров в длину!

Мы в недоумении обратились в компанию Renault — и вновь были услышаны. Для повышения жесткости кузова завод решился на изменения в технологии его изготовления — и в июле было усилено соединение боковины и крыши: внешний сварной шов в проеме двери багажника удлиннен вдвое! Кстати, теперь это одна из верных примет, по которым Дастеры, сходящие сейчас с конвейера Автофрамоса, можно отличить от румынских собратьев.

Отдохнуть бы и нам, и машинам от бездорожья, но эти испытания неспроста зовутся ускоренными: в перерывах между «тяжелыми грунтами» нас ждали мощные бульжники дороги. Это не менее, если не более жесткая часть испытаний — прежде всего для водителей. Сказать, что езда по «бульге» была едва ли не в радость, прежде мы могли только об УАЗе Патриоте. А теперь еще и о Дастере! Не зря мы нахваливали Duster еще два года назад, карабкаясь на нем по горам во время экспедиции в Грузию (АР №21, 2010)! В отличие от Шви Нивы и Лады 4x4, в Дастере почти не тряско и не шумно, насколько это вообще возможно, когда под колесами камни.

Но, напомним, УАЗ полпалится за комфорт на бульжнике износом креплений задних амортизаторов, шарниров тяги Панара в передней подвеске и наконечников рулевых тяг, у Лады 4x4 мы обновили все четыре амортизатора, а у Шви Нивы полностью перебрали заднюю



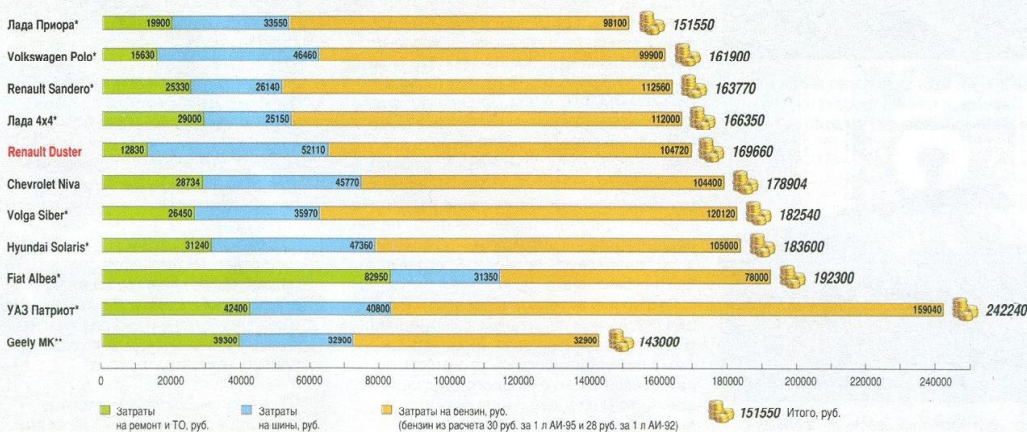
Иван Шадричев
Эксперт Авторевю

Спасибо, Duster не докучал откатами, как ни старались его угробить (в рамках методики, само собою). Даже подвески пришли в упадок ровно к окончанию «ресурса» — точный расчет, однако! Площадь воздушного фильтра также тонко рассчитали: ни одной лишней гофры. А запаса, похоже, необходимо. Пока штора девственно чиста, разрежение на впуске в норме. Но даже при незначительном ее загрязнении хрупкий баланс нарушается. Согласно, режим длительного движения на «максималке» не характерен для обычной эксплуатации, да все же позволяет выявлять слабые места конструкции, в частности — системы вентиляции. Кроме лабиринта, не в пору ли и сеточку в ней учинить, дабы расход масла ограничить? К сожалению, на нашей машине случилось наложение упомянутых неблагоприятных факторов, что и повлекло из ряда вон выходящее наполнение ресивера системы впуска маслом. Буду очень рад, коли этот случай останется уникальным. Кстати, допустимый расход масла — пол-литра на тысячу километров пробега — неприлично велик для нефорсированного мотора: с таким и масло без нужды менять!

А еще на Дастере лучше не попадать даже в легкие аварии. Помимо обычного в таких случаях букета разрушений страдает подрамник, что очень нехорошо. Но еще хуже, что деформировалась площадка под левой петлей капота, потянув за собой рамку лобового стекла, отчего оно и порушилось. Такого при «страховых» ударах больше ни с одной машиной не случилось!

Честно говоря, особо не удивлен: вижу это следствием характерной для фирмы предельной экономии при разработке конструкции. И оттого желание владеть Дастером как-то сошло на нет.

В какие суммы нам обошлись...



* Суммы расходов скорректированы с учетом текущего уровня цен

** Суммы расходов скорректированы с учетом текущего уровня цен. Испытания были прекращены при пробеге 25650 км из-за разрушения коробки передач



Петр Грибачев
Водитель-механик Авторевю

Не скрою, с самого начала ресурсного теста у меня был к Дастеру не только профессиональный, но и личный интерес — я подумывал о его покупке. Кроссовер за такие деньги — это ли не мечта изредка выезжающего на грунтовку горожанина?

Но шло время, автомобиль наматывал ресурсные километры, а я все больше сомневался.

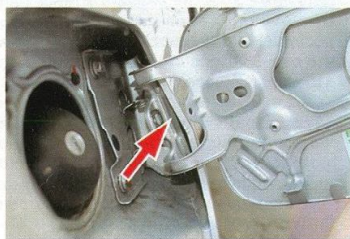
Первый звоночек — трещины краски в водосточках крыши. Это не мелочь, чуть портящая внешний вид: если у свежей машины трескается краска, не «пойдут» ли через несколько лет и сварные швы?

Еще сильнее насторожило «поедание» двигателем масла. Скорее всего, езда мы только по асфальту, проблем бы не было. Но Duster — кроссовер, и должен терпеть грунтовые дороги. А он, хоть и зовется «пыльником», на деле пыль переносит плохо.

Но что окончательно разбило мои былые мечты, так это стоимость восстановления после «маленького» краш-теста — считайте, треть цены новой машины!



Концы уплотнителей дверных проемов не скреплены и едва держатся за порог — их легко сбить ногой при высадке



Потеряв резиновый упор-ограничитель (место, где он был приклеен, показано стрелкой), лючок бензобака стал бить по крылу

подвески и, то и дело меняя и передние, и задние амортизаторы, собрали их коллекцию аж из десяти штук.

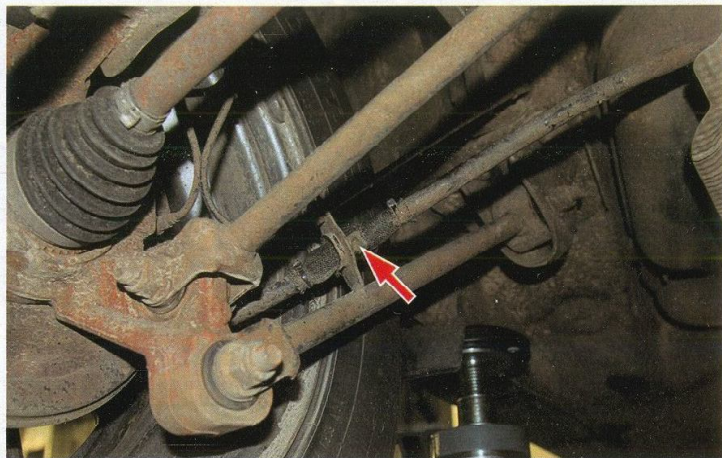
А Duster? Впервые за всю историю наших ресурсных испытаний подвеска не потребовала замены ни одного элемента!

Но назвать подвеску Дастера безупречной мы, увы, не можем. То, что всего через 4000 км она напугала нас сильным грохотом, еще не беда — навыки привитой «нашемарками» послепродажной протяжки ходовой части дядя Ваня еще не забыл, быстро вычислил и подтянул незатянутую на заводе гайку крепления сайлент-блока переднего рычага. Потом нам показалось, что загрохотала уже задняя подвеска. Но тревога оказалась ложной — в нише багажника на кочках скакала обретшая свободу запаска: у кронштейна ее крепления разрушились обе точки сварки с кузовом. Наверное, этой же тряски не выдержал и отвалился приклеенный к петле лючка бензобака резиновый упор-ограничитель, отчего открытый лючок стал бить по крылу, скалывая краску.

Но самое печальное, что продлились наши испытания чуть дольше — и подвеска загрохотала бы на самом деле. Амортизаторы к концу пробега сохранили 65—70% своего ресурса, но меняемые большей частью вместе с недорогими рычагами все сайлент-блоки и передней, и задней подвесок стали «уставать» на глазах, а при максимальных ходах подвески проушины рычагов все чаще доставали до скоб своего крепления. Напомним, что с износом задних сайлент-блоков ресурсные испытания год назад закончил и Renault Sandero (AP №1, 2012). Не лучшая родовая черта.

Кстати, для замены задних продольных рычагов Дастера есть еще один повод: в самом начале испытаний, в мае, мы заметили, что оболочка тросов ручного тормоза протирается о собственные кронштейны, приваренные к рычагам. Сообщили об этом на завод — и уже в июле на конвейер пошли новые рычаги с доработанным и иначе закрепленным кронштейном. Похвальная оперативность!

А как чувствует себя шестнадцатиклапанный мотор K4M объемом 1,6 литра? Напомним, его восьмиклапанный родственник на Renault Sandero поразил завидным здоровьем, с чем согласились и эксперты французской лаборатории ANAC (AP №23, 2011), куда через московский офис фирмы Total мы отправляем пробы моторного масла, которые через каждые



Тросы ручного тормоза перетерлись о кронштейн (показано стрелкой), но с июля изменилась и форма отверстия в кронштейне, и его положение на рычаге (на нижнем фото)

три тысячи километров берем у «ресурсных» машин. В масле Sandero содержание продуктов износа не превышало нормы, а коэффициент износа, показывающий, насколько интенсивнее «старел» мотор по сравнению с обычной эксплуатацией, составил 1,44.

У шестнадцатиклапанника Дастера картина не столь радужная. Помните про грязь в моторном отсеке? В пробах изрядно поработавшего масла (тех, что мы брали накануне техобслуживания) зашкаливало содержание кремния, а если проще — дорожной грязи и пыли. Воздушный фильтр переставал справляться со своими обязанностями, и грязный воздух находил дорогу в мотор окольными путями. Как результат — большое содержание в масле железа и алюминия, а это означает абразивный износ цилиндров и поверхности поршней и колец.

Компрессия к концу испытаний из нормы еще не вышла, но расход масла поднялся до 0,3—0,4 литра на 1000 км, а после упрямых, предусматривающих движение с максимальной скоростью, масло плескалось в корпусе воздушного фильтра, что является признаком прорыва газов в картер мимо поршневых колец.

В итоге максимальный коэффициент износа составил 1,74 — столь высокой цифры за все время наших испытаний мы еще не видели. Мотору нужна лучшая защита от грязи, а тем владельцам Дастеров, кто часто и быстро ездит по пыльным дорогам, советуем менять воздушный фильтр почаще, не дожидаясь очередного ТО.

Мы, к слову, межсервисные пробеги, как всегда, сократили на 20% (в случае с Дастером — до 12000 км), а купленных у дилера расходников набралось на 7660 рублей — помимо обязательной смены воздушного фильтра при каждом ТО положено менять и салонный фильтр, а через раз — свечи. До рекордсмена, которым стал седанчик Hyundai Solaris с его скромными 4320 рублями за ТО, Дастеру далеко, но по расходам на плановое обслуживание он сопоставим с тольяттинскими внедорожниками — оно обошлось дешевле, чем для Лады 4x4 (8300 рублей), и лишь чуть дороже, чем для Швы Нивы (6760 рублей). А к расходам на ремонт мы можем причислить разве что траты на передние тормозные колодки и обильный к концу пробега долив масла. Всего вышло 5170 рублей, а это...

Это новый абсолютный рекорд наших ресурсных испытаний, сместивший на вторую позицию Volkswagen Polo! Даже если приплюсовать стоимость не самого дешевого планового обслуживания, то Duster все равно остается в лидерах: каждый из 28100 км ресурсных испытаний обошелся нам всего в 46 копеек (у теперь уже «серебряного» Polo — 49 коп./км) — это в 2,5 раза



Гл@с народа

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

Сегодня дважды самопроизвольно отключился режим 4WD LOCK на первой и второй передачах: во время маневрирования при постановке на стоянку и при езде на скорости 20 км по заснеженной колее. Для повторных включений полноприводного режима приходилось глушить машину, заводить и включать данный режим по новой.

Недавно появилась трещина на лобовом стекле в районе зеркала, длина уже сантиметров 40 и растет. Я в шоке.

Сегодня снимал кардан, чтобы подступиться к сливному отверстию кондиционера, и болты подвесного подшипника удалось открутить рукой.

У моего Дастера после покупки подтянулись болты кардана, подвесного подшипника и гайки наконечников рулевых тяг.

На кочках при раскатке автомобиля очень сильно скрипит пружина в сплюснutosиденья.

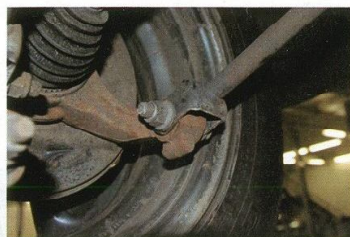
В одном месте на пассажирской двери отходит резиновый уплотнитель (толстый, который идет по кузову), он же, кстати, немного провисает и сверху. Я его затапливаю обратно, но при открывании двери он снова постепенно вылезает из паза и на одном участке уже начал протираться.

Через пару дней после покупки вылез уплотнитель передней двери в месте стыка, его зацепляешь ногами при посадке и высадке.

меньше, чем у Лады 4х4 и Шеви Нивы. Необременительно!

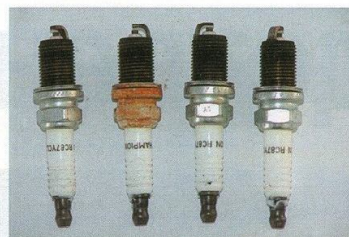
Но если добавить цену недешевых шин (одни только «злые» покрышки Dunlop Grandtrek для бездорожья обошлись нам в 21940 рублей) и 3740 литров 92-го бензина (расход в 13,3 л/100 км не скромнен — точь-в-точь как у Лады 4х4 и Волги Сайбер), то по итоговым результатам за весь пробег Duster опускается на седьмое место в «абсолюте». Хотя среди «проходимцев» продолжает занимать призовое, второе место, уступив всего 12 копеек с километра Ладе 4х4, сохранившей лидерство только благодаря дешевым шинам.

Да, чуть не забыл рассказать о результатах 60-часовых испытаний с открытым капотом в теплой, влажной и соленой коррозионной камере — это потому, что этих результатов, то есть коррозии, у Дастера почти нигде нет! Как было и с Sandero, ржавчину можно наблюдать только на некоторых деталях под капотом (среди которых, увы, оказался и блок цилиндров) и



Сайлент-блоки в обеих подвесках еще не развалились, но износились практически полностью

ответных частях дверных замков, а главное отличие — рано «подкрашенные» коррозией и снаружи, и внутри индийские стальные колеса Steel Strips Wheels. Зато гальванические насечки на всех кузовных панелях Дастера лишь подернулись легким белым налетом окисленного цинка. А после нескольких недель под открытым



Корпус единственной свечи (второго цилиндра) из установленного на заводе комплекта оказался нестойким к коррозии — «плавает» качество изготовления

небом следов коррозии не оказалось даже на большом деформированном участке капота, лишившемся краски.

Почему помояли капот? Потому что так и задумано! Точку в наших ресурсных испытаниях, как всегда, поставил удар по методике RCAR, о результатах которого можно прочитать на следующей странице. □



Все наружные панели сделаны из качественного оцинкованного проката (серое защитное покрытие видно на участке без краски), оттого в тарированных надрезах нет и следа коррозии

Renault Duster

Результаты измерений Авторевю

Измерения		Начало испытаний	Середина испытаний	Завершение испытаний
Максимальная скорость, км/ч		153,3	158,8	153,3
Разгонная динамика	0—50 км/ч	4,6	4,5	4,3
	0—100 км/ч	15,3	15,3	15,1
	на дистанции 400 м	19,5	19,6	19,3
	на дистанции 1000 м	36,6	36,5	36,2
Эластичность	60—100 км/ч, (4)	9,2	10,3	10,7
	60—100 км/ч, (5)	14,1	13,5	14,3
	80—120 км/ч (6)	22,0	23,1	25,5
Выбег	50—0 км/ч, м	547	765	667
	130—80 км/ч, м	801	952	841
Торможение	тормозной путь, м	45,9	46,2	46,9
	замедление, м/с ²	8,75	8,82	8,95

Расходы

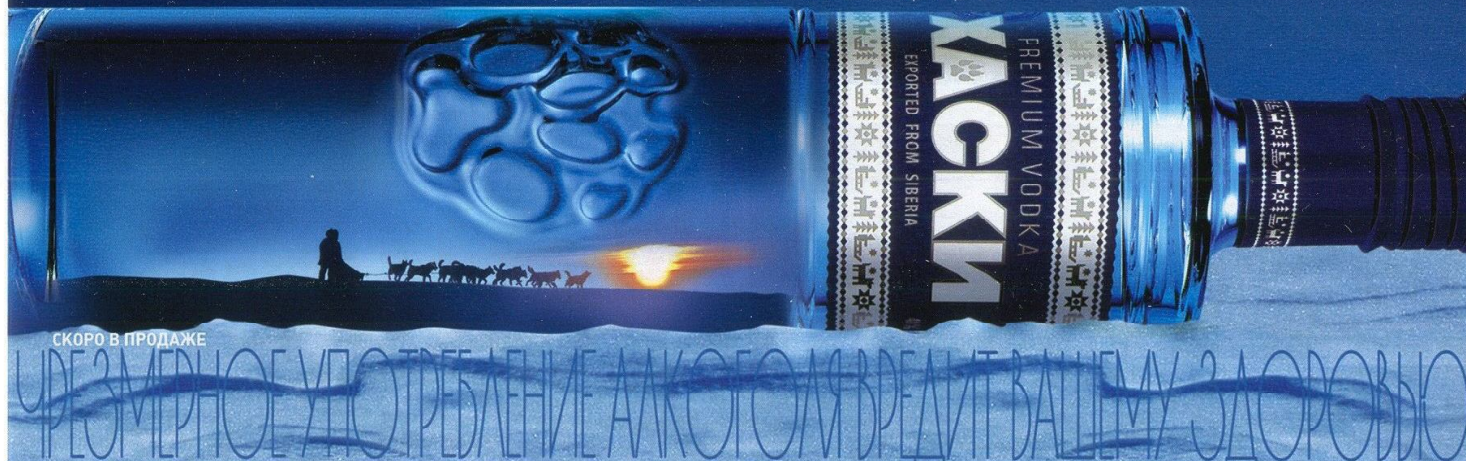
Пробег	На что потрачено	Сумма, руб.
11920 км	ТО-1: замена масла в двигателе, масляного, воздушного и салонного фильтров (масло ELF Evolution SXR 5W-30)	3310
17000 км	передние тормозные колодки	2770
23960 км	долив масла ELF Evolution SXR 5W-30	2400
24600 км	ТО-2: замена масла в двигателе, масляного, воздушного и салонного фильтров, свечей зажигания (масло ELF Evolution SXR 5W-30)	4350
Итого на ТО и ремонт		12830 (0,46 руб./км)
Прочие расходы		52110
бензин АИ-92 (3740 л, средний расход 13,3 л/100 км)		104720
Итого расходов		169660 (6,04 руб./км)
Потеря товарной стоимости		80000
Всего		249660 (8,88 руб./км)

РЕКЛАМА

ВОДКА ХАСКИ ЛЕГЕНДА СЕВЕРА

Водка Хаски* очищается при пониженной температуре. Чем ниже температура при очистке, тем выше количество поглощенных примесей. Холод рождает чистейший совершенный продукт.

*произведена в Сибири по технологии холодной фильтрации



СКОРО В ПРОДАЖЕ

УМЕРЕННОЕ УПОТРЕБЛЕНИЕ АЛКОГОЛЯ ВРЕДИТ ВАШЕМУ ЗДОРОВЬЮ

Наследственность

По части затрат на текущий ремонт Renault Duster оказался лучшим среди всех автомобилей, прошедших ресурсные испытания Авторевю. Но не разорит ли владельца кузовной ремонт, например, после аварии, которую моделирует краш-тест по методике RCAR?

Илья ХЛЕБУШКИН
Фото автора

Удар передком с 40-процентным перекрытием о жесткий барьер, расположенный под углом 80 градусов к продольной оси автомобиля, проводится на скорости 15 км/ч. Это имитация «попутной» аварии, то есть наезда на машину впереди. И если автомобиль не застрахован по КАСКО, его владельцу предстоит ремонт за свой счет. Причем этот счет может составлять всего два-три десятка тысяч рублей, как в случае с почти не пострадавшей Ладой 4x4, а может измеряться и сотнями тысяч — это уже про УАЗ Патриот с его официально неремонтируемой рамой.

На очереди Renault Duster. Недолгий разбег прерван барьером — и из-под порядком вздыбленного капота вылетает ворох сухих листьев. Вид порванного бампера, разлетевшейся решетки радиатора и сломанной фары после такого удара нам не в новинку, а вот лобовое стекло за всю историю наших испытаний страдает только второй раз. Но если у Фиата Albea в стекло «улетел» манекен, который по недосмотру проводивших эксперимент операторов не был пристегнут ремнем безопасности (AP №21, 2009), то стекло Дастера добил «сыгравший» в момент удара проем — вновь проявилась недостаточная жесткость кузова!

Водительская дверь стала задевать о сместившееся назад левое переднее крыло. Погнув петли своего крепления, покоробленный капот наехал на правое крыло, а то, в свою очередь, сместилось наружу по отношению к плоскости боковины. Такой сдвиг с правой стороны, которая непосредственно удару не подвергалась, насторожил, а позже, уже на подъеме в техцентре Авторевю, опасения подтвердились: деформировался подрамник, а передняя часть левого лонжерона стала напоминать букву «S». Соединяющая лонжероны поперечина погнулась настоль-



Цены на запчасти, руб.

Наименование	Цена
Фара	3400—5600
Капот	10500—14500
Бампер	7800—12200
Лобовое стекло	8500—9800
Радиатор	8500—10000
Конденсатор кондиционера	18000—19100
Крыло	4500—5200
Панель передка	10000—10500
Передняя часть лонжерона	2600—3200



От удара кузов «сыграл», окончательно разрушив лобовое стекло



«Стекло» фары уцелело, но корпус из хрупкого пластика разлетелся на куски



Наиболее неприятные последствия удара — деформация лонжерона (самая крупная складка показана стрелкой) и подрамника силового агрегата



Зажатые передней поперечиной радиаторы, покоробленные верхняя панель, левые брызговики моторного отсека и крыло... Все то же самое, только с меньшей степенью деформации после аналогичного удара мы наблюдали и у Renault Sandero



Хук слева! От удара вылетел правый повторитель указателя поворота, съехавший капот повредил не только левое, но и правое крыло, а само оно сместилось наружу

Цена восстановления автомобилей после краш-теста по методике RCAR, руб.

У официальных дилеров

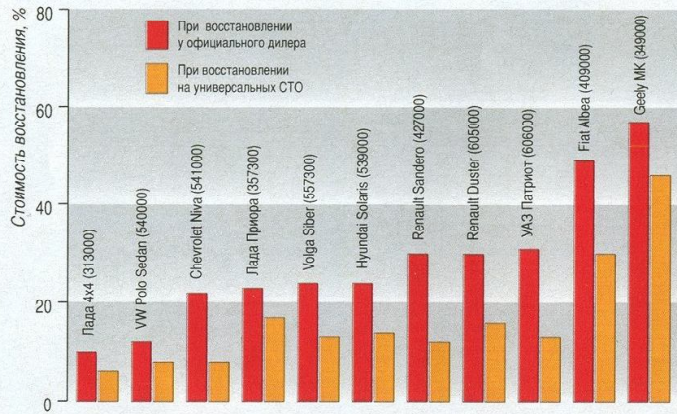
Лада 4x4*	27000	5500	32500
Volkswagen Polo	26000	40000	66000
Лада Приора*	56000	35000	91000
Chevrolet Niva	57000	62000	119000
Renault Sandero	45000	85000	130000
Hyundai Solaris	40000	90000	130000
Volga Siber*	70000	74000	144000
Renault Duster	60000	120000	180000
УАЗ Патриот*	126000	73000	199000
Geely МК*	92000	135000	227000
Fiat Albea*	76000	200000	276000

В универсальных автосервисах

Лада 4x4*	20000	3200	23200
Volkswagen Polo	27000	18000	45000
Chevrolet Niva	35000	10000	45000
Renault Sandero	35000	15000	50000
Лада Приора*	45000	23000	68000
Hyundai Solaris	35000	40000	75000
Volga Siber*	45000	34000	79000
УАЗ Патриот*	68000	16000	84000
Renault Duster	45000	60000	105000
Fiat Albea*	45000	87000	132000
Geely МК*	45000	135000	180000

0 50000 100000 150000 200000 250000 300000
□ Цена работ, руб. ■ Цена деталей и материалов, руб. 🏠 130000 Итого, руб.

Стоимость восстановления в процентах от первоначальной цены автомобиля



ко, что, смяв «по дороге» направляющий воздушный кожух, напододала обоим радиаторам — они пошли винтом, причем у радиатора системы охлаждения треснуло не только нижнее крепление, но и растяжка крепления вентилятора. Помыты верхняя поперечина и левый брызговик моторного отсека, буксирная петля загнута в обратную сторону, а завершили безрадостную картину пережатые трубки гидроусилителя руля.

Как тут не вспомнить схожую картину разрушений у хэтчбека Renault Sandero (AP №1, 2012) — после удара мы его окрестили «пластиковым»! Родственные связи в конструкции налицо, только масштаб бедствия разный — Duster ведь более массивный! Ясно, что дешевым ремонт не будет.

Сначала мы отправились в дилерский центр Мосрентсервис, что на Краснобогатирской улице. Редкий случай, но за подробный осмотр на подъемнике денег не взяли, хотя смотреть пришлось долго. Одних только новых деталей насчитали три десятка, почти на 120 тысяч рублей! Из поврежденных элементов сохранить удалось бы только заднее крыло, а все остальное — под замену, включая дорожный конденсатор кондиционера (19100 рублей) и треснувший кронштейн вентилятора охлаждения, причем вместе с самим вентилятором (9650 рублей). Работы оценили в 65 тысяч рублей: кроме снятия двигателя и коробки передач перед установкой на станину понадобились бы «болгарка» и сварка, ведь соединения силовых элементов в Renault по старинке сделаны неразъемными (в отличие, например, от более современной и технологичной конструкции у седана Volkswagen Polo). Итого за ремонт — внушительные 185 тысяч рублей!

Отдай мы отремонтировать Duster мастерам официального дилера Авантайм ИТ на Волгоградском проспекте, сэкономили бы на стоимости работ, заплатив 55 тысяч рублей, но только за счет более дешевого нормо-часа (1200 рублей против 1450 рублей в Мосрентсервисе). Тут, правда, уже пришлось заплатить за осмотр, но по-божески — всего пятьсот рублей. По сравнению с рекордной суммой в 4640 рублей, что год назад мы оставили за осмотр Renault Sandero в дилерском центре Овод (цену калькуляции

там увязали со стоимостью ремонта) — цифра вообще символическая. Но и список самих работ, и перечень деталей (на 123 тысячи рублей) мастера Авантайма будто под копирку списали у своих коллег, в результате выставив нам счет на 178 тысяч рублей. Заоблачная цифра для попавшего в небольшую аварию бюджетного автомобиля! Значит, прямая дорога к «неофициалам»?

Мастер-жестянщик автосервиса Нимс Моторс в Сокольниках тоже не взялся выправлять капот и верхнюю поперечину, зато пообещал не только вернуть первоначальное состояние лонжерону и крыльям, но и подлатать «мелочовку» типа вентилятора системы охлаждения, петлю капота или креплений радиатора. За труды попросил 40 тысяч рублей, запчасти встали бы в 60 тысяч — и в итоге вышла круглая, но вновь шестизначная сумма — 100 тысяч рублей.

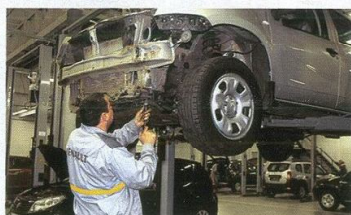
Спецы из мастерских на улице Бухвостова предложили ровно те же услуги, но свои старания оценили дороже — аж в 70 тысяч рублей. При том же списке запчастей на 60 тысяч рублей «на круг» вышло 130 тысяч.

В сервисе на Наримановской улице лонжерон предложили поменять (хотя готовы были взяться и за его ремонт), оценив все работы в 45 тысяч рублей, то есть все вместе обошлось бы в 110 тысяч рублей.

Выходит, даже если использовать любой шанс не заменять детали, а восстанавливать их, приведение Дастера в божеский вид обойдется очень дорого — больших сумм на ремонт в универсальных сервисах после такой же «аварии» потребовали лишь Fiat Albea и Geely MK с запредельными расходами на запчасти, а вот Renault Sandero за те же деньги можно починить дважды!

Если же пойти «официальным» путем, то ремонт Sandero обойдется дешевле почти в полтора раза. Рекордно высокие цены восстановления Фиата Albea и Geely MK и тут недосыгаемы, но, добавив всего 19 тысяч рублей к сумме за ремонт Дастера, у дилеров можно починить УАЗ Патриот с заменой рамы!

Печальный результат. И это повод всерьез подумать о страховке КАСКО, которая в зависимости от страховой компании и условий стоит от 40 до 80 тысяч рублей. Всяко дешевле починки Дастера даже после легкой городской аварии! □



Ремонт в официальных сервисах дорог из-за большого количества поврежденных крупных и мелких деталей



Восстановление в универсальных мастерских обойдется в два раза дороже починки Renault Sandero

Для сравнения...



Лада Приора (AP №5, 2009). Пострадали капот, крыло, фара, бампер, погнулись лонжерон и усилитель бампера. Получили повреждения опоры двигателя, кронштейн рычага подвески, а привод колеса вырвало из коробки передач

Geely MK (AP №9, 2009). Сильно деформировался капот, помяты крыло, верхняя панель радиатора, сам радиатор, бампер с усилителем, лонжерон, сломана фара

Fiat Albea (AP №21, 2009). Повреждены капот, бампер, обе фары, опоры силового агрегата, радиатор и конденсатор кондиционера, лонжерон, усилитель бампера, полка радиатора со стойками

Волга Сайбер (AP №23, 2009). Повреждены фара, капот и его петли, панель радиатора и радиатор, бампер, решетка радиатора, деформировались передний брус, лонжерон и «чашка» подвески

Лада 4x4 (AP №18, 2010). Пострадал бампер и сминаемый кронштейн его крепления. Чуть погнулись рамка радиатора, передняя панель, передняя часть брызговика моторного отсека, левое крыло и нефункциональные торцы лонжеронов

УАЗ Патриот (AP №22, 2010). Повреждены лонжерон рамы и места крепления кузова к раме, опора силового агрегата, бампер, крыло, фара, передняя панель, кронштейны вентиляторов системы охлаждения, брызговик моторного отсека

Volkswagen Polo (AP №23, 2011). Повреждены капот, обе фары, бампер, поперечный брус со сминаемыми элементами, пластиковые короб крепления радиатора и воздуховод

Renault Sandero (AP №1, 2012). Деформировались передний брус, подрамник двигателя, передняя часть лонжерона, верхняя панель, переднее левое крыло и брызговик моторного отсека. Разбита левая фара, помята кромка капота, надорван передний бампер, сломалось крепление радиатора

Hyundai Solaris (AP №4, 2012). Треснул бампер, немного помяты капот и крыло, разрушилась фара и корпус «противотуманки», пострадали передний брус и торец лонжерона

Chevrolet Niva (AP №21, 2012). Деформировались лонжерон, передняя панель, брус под бампером, поперечина, брызговик моторного отсека. Треснул бампер, помяты капот и левое крыло, сломана фара, погнулся конденсатор кондиционера, у радиатора системы охлаждения сломался крепежный штырь