



Без шума и пыли!

Константин СОРОКИН, фото автора и фирмы Renault

Обыграть название кроссовера Renault Duster (в переводе с английского — «пыльник», а можно «пылящий» или «поднимающий пыль») организаторам тест-драйва помешала погода. Узбекистан встретил нас двенадцатиградусным морозом, а пыльные дороги Зааминского заповедника, где проходила самая интересная часть маршрута, оказались под липкой снежно-грязевой кашей. Ладно, не в пыль, так в грязь, тем более что Дастеры российской сборки, на которых нам предстояло проехать от Ташкента до Самарканда, оказались в подходящей комплектации: с полным приводом и механическими коробками передач.

Кроссовер Renault Duster, собранный на заводе Автофрамос в Москве, я встретил как старого знакомого — на похожей машинке мы в позапрошлом году ездили в Грузию (АР №21, 2010). Российских Дастеров тогда еще не было, и для поездки мы раздобыли машину румынской сборки, которую можно было купить на Украине. А наша-то — понаряднее! Русифицированный «двухдиновый» CD/MP3-ресивер с дистанционным управлением, bluetooth-интерфейсом, USB-гнездом и аудиовходом (такая «музыка» ставится на версии Expression, Privilege и Luxe Privilege), обивка сидений с претензией и «человеческие» стеклоподъемники с

кнопками на дверях (на румынской машине они были на центральной консоли). Блок управления микроклиматом остался на прежнем месте и почему-то «ослеп»: пока не включишь габариты и не подставишь шкалы, не понимаешь, в какую сторону надо крутить рукоятки.

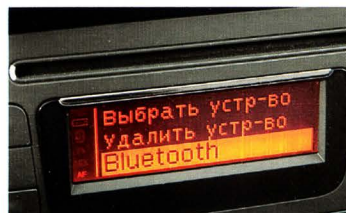
Би-и-ип! — Это я уже неслучайно нажал на кнопку включения звукового сигнала в торце левого подрулевого переключателя. Лично мне такое решение нравится, но я, похоже, в меньшинстве: французы уже «нарисовали» новую баранку с интегрированными кнопками клаксона, и скоро такой руль появится на российских Дастерах. О чудо, омыватель стекла теперь включается одновре-



Интерьер российского Дастера не является образцом изыска, но и откровенной логановской скуки в нем уже нет



Дизайн центральной консоли Дастера мне нравится, а вот компоновка — нет: блок управления микроклиматом надо бы перенести выше



Полная русификация бортового медиацентра — до сих пор редкость даже среди автомобилей более высокого класса



Кнопка звукового сигнала осталась на торце левого подрулевого переключателя. Но французы намерены переместить ее на спицы руля



Шайба переключения режимов работы трансмиссии — такая же, как на кроссовере Nissan Qashqai. Межколесная муфта тоже. Но настройки трансмиссии у Дастера особые. К примеру, режим Lock здесь активен вплоть до скорости 80 км/ч, правда, кратковременно. А до 60 км/ч с замкнутой межколесной муфтой можно ехать долго



менно с началом хода щеток! Мало того: благодаря доработанной кинематике, расширилась зона очистки лобового стекла — и стекающая по стеклу «сле-за», хорошо знакомая владельцам Логанов, стала скупер. Но с правой стороны по-прежнему остается непрочищенная «косынка», закрывающая в грязную погоду обзор переднему пассажиру. Зато запас жидкости под капотом — лей не хочу: российские Дастеры комплектуются пятилитровыми бачками омывателя.

Во время нашего кавказского вояжа полноприводный кроссовер с мотором 1.6 мощностью 92 л.с. и механической шестиступенчатой коробкой передач держался молодцом и все же за 8500



Кнопки управления стеклоподъемниками переехали с центральной консоли на обивку двери — и стали причалом для левой ноги водителя. На плохой дороге к нему можно довольно неприятно «пришвартоваться» коленом



Кнопки включения подогрева сидений расположены на каркасе сидений. Орудовать ими приходится на ощупь в тесном пространстве между каркасом сиденья и обивкой двери. Слева под подушкой сиденья видна скоба вертикальной регулировки кресла. Чтобы сесть выше, нужно подпрыгнуть на сиденье и в момент невесомости дернуть ручку «катапульти». Попаля в нужное положение — хорошо. Промазал — прыгай вновь

Паспортные данные

Автомобиль	Renault Duster				
Модификация	1.6 4x2	1.6 4x4	2.0 4x2	2.0 4x4	1.5dCi 4x4
Размеры, мм	длина	4315	4315	4315	4315
	ширина	2000	2000	2000	2000
	высота	1695	1695	1695	1695
	колесная база	2673	2673	2673	2673
	колея передняя/задняя	1560/1567	1560/1567	1560/1567	1560/1567
Объем багажника, л	475/1636*	475/1636*	475/1636*	475/1636*	475/1636*
Снаряженная масса, кг	1205	1318	1299	1377	1375
Полная масса, кг	1705	1818	1799	1877	1875
Двигатель	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый	дизель
Расположение	спереди, поперечно				
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Рабочий объем, см³	1598	1598	1998	1998	1461
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	79,5x80,5	79,5x80,5	82,7x93	82,7x93	76x80,5
Степень сжатия	9,8:1	9,8:1	11,05:1	11,05:1	15,2:1
Число клапанов	16	16	16	16	8
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	102/75/5750	102/75/5750	135/99/5500	135/99/5500	90/66/4000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	145/3750	145/3750	195/3750	195/3750	200/1750
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая	механическая, 6-ступенчатая	автоматическая, 4-ступенчатая	механическая, 6-ступенчатая	
	3,73	4,45	н.д.**	4,45	4,45
Передаточные числа	II	2,05	2,59	н.д.	2,59
	III	1,32	1,74	н.д.	1,69
	IV	0,97	1,3	н.д.	1,17
	V	0,82	1,02	н.д.	0,87
	VI	—	0,81	н.д.	0,67
	главная пара	4,92	4,86	н.д.	4,86
Привод	передний	подключаемый полный	передний	подключаемый полный	
Передняя подвеска	McPherson	McPherson	McPherson	McPherson	
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная	независимая, многорычажная, пружинная	полузависимая, пружинная	независимая, многорычажная, пружинная	
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые				
Задние тормоза	барабанные	барабанные	барабанные	барабанные	
Шины	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	
Максимальная скорость, км/ч	163	158	168	177	156
Время разгона 0—100 км/ч, с	11,8	13,5	11,2	10,4	15,6
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	9,8	11,0	10,3	5,9
	загородный цикл	6,5	7,0	6,7	6,5
	смешанный цикл	7,6	8,2	8,3	7,8
Емкость топливного бака, л	50	50	50	50	53
Топливо	АИ-92	АИ-92	АИ-92	АИ-92	дизельное

* Со сложенными задними сиденьями

** Н.д. — нет данных



Единственным внешним отличием российского Дастера от его восточноевропейского собрата является измененная облицовка радиатора. А из того, что не бросается в глаза, — более мощный аккумулятор, стальная защита силового агрегата и двигателя с российскими климатическими калибровками

км пробега начал доставать своей «тракторной» трансмиссией и шумным двигателем, который из-за сближенного передаточного ряда почти всегда работал на высоких оборотах.

Продавливаю невнятную педаль сцепления (приводу по-прежнему не хватает информативности, и момент включения сцепления можно поймать только «по факту»), разгоняюсь до скорости загородного потока — и не верю своим ушам: ездовой комфорт поднялся на новый уровень! И, похоже, дело не только в лучшей шумоизоляции. Благодаря измененному передаточному ряду бензиновый моторчик объемом 1.6 литра на крейсерских 100 км/ч держит теперь вполне приемлемые 3000 об/мин, оставаясь покладистым и отзывчивым даже на высшей передаче.

На первом же пит-стопе пересаживаюсь в двухлитровую машину — и отмечаю, что у большого мотора пульс на контрольной сотне еще спокойнее — 2500 об/мин. Похоже, что именно по этой причине в загородном цикле более мощный Duster оказывается экономичнее.

Обе машины спокойно трогаются со второй передачи, но чтобы поддерживать мотор в моментном тонусе, переключать нужно переключать почаще. К двухлитровому кроссоверу это относится в меньшей степени, но положить руку на сердце я ждал более заметной разницы в динамике.

По части подвески — паритет. Шасси обоих Дастеров — это симбиоз мягкого пружинного матраса и упругого гимнастического батута: «лупить» в нашем темпе по разбитым местным дорогам не решались даже водители белых Нексий (автомобили другого цвета в Узбекистане не признают!) — самые «козырные» узбекские наездники. Кстати, специальная адаптация ходовой части Дастера к нашим условиям французы не занимались, так что от своего евроклана российская машина отличается только шинами Amtel Cruise 4x4 «низовской» размерности 215/65 R16. А вот мероприятия по кинематической «развязке» ходовой части с рулевым управлением проводились. В теории они должны были повысить точность управления на неровном покрытии, однако реакции



Диагональное вывешивание? Если при штурме этого холма взять чуть левее, то Duster спокойно заедет вверх даже без разгона

от дороги по-прежнему создают на руле вибрационный фон — будем считать это платой за всепрощающий галоп по неровностям.

На бездорожье меня поначалу настрожила раскочка кузова. К счастью, ни на сжатии, ни на отбое жестких замыканий не было, и единственное «Хрясь!» раздалось в момент, когда, увлекшись внедорожными выкрутасами, я прыгнул с высокого уступа. Остановился, вышел... К счастью, удар пришелся аккурат в переднюю буксирную проушину, которую предусмотрительно установили в потенциально «пробойном» месте. А может, просто угадали. В любом случае — браво! И знаете, не стоит сокрушаться по поводу отсутствия блокировки заднего межколесного дифференциала: если из-

за диагонального вывешивания не получается заехать на препятствие под углом — форсируйте его в лоб, используя запасы по углам въезда и съезда, ведь благодаря своей «геометрии», Duster rotov боится с очень внушительными уступами.

Где-то возле таджикской границы я в этом убедился, провалившись под лед в русле горного ручья. Из плена выбирался враскачку, заодно проверив на выносливость межколесную муфту GKN, распределяющую момент между колесами передней и задней оси: признаков перегрева не выявлено. Кстати, эта муфта примечательна нетипичными для кроссовера настройками. По словам инженеров, при разгоне в режиме Lock она кратковременно держит оси «на замке» аж до 80 км/ч (как правило, этот порог

двое ниже), позволяя более уверенно преодолевать песчаные и заснеженные участки. Тормозит «залоченная» машина тоже по-особенному: изменяя режим работы ABS, она дает возможность колесам набегать перед собой брусстеры из грунта. Жаль, порезвиться на высокой скорости с жестко замкнутой трансмиссией в Узбекистане не удалось, а вот режим внедорожного торможения «Плуг» я опробовал — работает!

В целом же осталось впечатление, что российский Duster очень хорош на бездорожье, и если проводить аналогии, то поставить ему конкуренцию вне асфальта сможет, пожалуй, только наша Шви Нива. Сравнительный тест этих автомобилей мы обязательно проведем, но я уже сейчас знаю, чего будет не хватать Дастеру на тяжелых грунтах. Представьте себе, тяги! Нет-нет, с напором «вперед», повторю, у машины все в порядке: «короткая» первая передача действительно позволяет допозити внаг до таджикской границы, причем на любом моторе. Но пробуете выехать из гиблого места задним ходом — и дуреешь от запаха паленого сцепления, потому что задняя передача Дастера «нарезана» по легковому лекалам. Чтобы не заглухнуть, приходится все время «подкручивать» двигатель и играть левой педалью. Причем у двухлитровой машины дефицит тяги при езде «задом наперед» ничуть не меньше.

И вот чуть ли не главный вопрос: стоит ли доплачивать за два литра?

Если вы живете в мегаполисе, любите активную езду и часто совершаете длительные «прострелы» по загородным трассам, то — да! И не только из-за лучшей динамики и «загородной» экономии топлива. Дело в том, что в ближайшем будущем на Дастерах с двухлитровыми моторами за доплату в 13 тысяч рублей будет доступна система динамической стабилизации (в настоящий момент ее нет ни на одной машине). К ее наличию на автомобиле такого класса я относился скептически, но после разворота на скользком горном серпантине (все было по классическому сценарию: засмотрелся по сторонам, наехал на повороте на пятно сухого асфальта, сбросил газ и — слава богу, не стал бороться с машиной!), считаю, что ESP Дастеру нужна, особенно в контексте круглогодичной эксплуатации. Но если присматриваться к машине с прицелом на спокойную эксплуатацию в глубинке, то смысла отдавать еще 80 тысяч рублей за мотор большего объема я не вижу — потенциала 92-сильного двигателя 1.6 хватит вполне.

Не надо быть Нострадамусом, чтобы предсказать российскому Дастеру оглушительный успех — только в Москве в очередь на машину записались уже несколько тысяч страждущих (в скобочках замечу, что среди них и редакция Авторевью). Но те, кто этого еще не сделал, могут раздумывать не спеша: французы пообещали, что отдельно от семейства Logan/Sandero новая машина дорожать не будет. Самая простая версия с мотором 1.6 литра, передним приводом и механической пятиступенчатой коробкой передач стоит 449 тысяч рублей. Полный привод — от 499 тысяч рублей с «маленьким» и от 582 тысячи рублей с «большим» мотором. Дизельный Duster (1.5 л, 90 л.с., только полный привод и «механика») можно купить за 607 тысяч рублей. Самая доступная машина с «автоматом» — 566 тысяч рублей. Ну а топ-кроссовер в версии Luxe Privilege (2.0 л, полный привод, шестиступенчатая «механика») с «кожей», электропакетом, подушками безопасности для водителя и переднего пассажира стоит 681 тысячу рублей.

Сроки поставок очень расплывчаты. Дилеры-оптимисты называют май 2012 года. Более осмотрительные предлагают записать без конкретного срока поставок (читай — в течение года), ну а самые предприимчивые продавцы, еще не имея информации об объемах поставок, уже подготовили перечень своего дополнительного оборудования, которым будут обвешаны российские Дастеры в салонах, — «побрякушки» увеличат цену каждой дилерской машины на 100—150 тысяч рублей.

С надежностью, надеюсь, все будет в порядке, хотя один звоночек прозвенел: к концу узбекского пробега у двух машин загудели ступичные подшипники. Случайность? Это мы выясним в ходе ускоренного ресурсного теста по методике Авторевью — собственно, именно для него мы и покупаем за 601 тысячу рублей полноприводный Duster с мотором 1.6. Кстати, в паре с ним в изнурительный пробег отправится и его главный конкурент на российском рынке — Шви Нива. □



В разложенном состоянии багажник — вагон! Причем с ровным полом. Единственный ляп — эстетичная изнанка подушки заднего сиденья, торчащая, как нижнее белье из-под строгого костюма



Крышка заливной горловины на Дастере похожа на банковскую ячейку, а пробка на французский манер закрывается на ключ. Ужасно неудобно!



Внешние скоростные характеристики двигателей

