

СКОКА ЛИТРОВ?



Смотрите видео
www.zr.ru/a/394519/



Дмитрий Федоров и думать не думал, что кроссовер европейской марки может стоить 449 тысяч рублей, а в Ташкенте бывает метель и минус десять. Но ему пришлось соединить эти два наблюдения и сделать интересные выводы. Фото автора.

СЮДА НЕЛЬЗЯ, ТУДА НЕЛЬЗЯ

«Эй, сюда нельзя, брат, – граница. Дальше Таджикистан. Уезжай-ка побыстрей, а то начальство увидит – проблемы будут. А машина у тебя хороший. Скока литров кушает?». Это был, наверное, сотый вопрос о расходе топлива «Дастером». Другие характеристики узбеков вообще, похоже, не волнуют. Кроме разве одной – возможности перевода двигателя на природный газ. А чему удивляться? Бензина в стране нет и не предвидится, 90% процентов бензоколонок закрыто и заброшено; кто может, заправляет машину метаном, отстояв часовые очереди. Прочие льют в бак продаваемую на обочине в пятилитровых бутылках мутную субстанцию. А если с ней не повезло, то стоят на обочинах, открыв капот. Но все же страна как-то ездит и даже изредка создает пробки.

Ладно, нельзя так нельзя. Не желая подводить пограничника и экономя время, разворачиваюсь через заснеженную полянку, – почти сразу подключившаяся задняя ось быстро выталкивает «Дастер» на типичный для этой страны жутко разбитый асфальт. Задержавшись на первой передаче считанные доли секунды (она у полноприводных версий чисто внедорожная, чтобы ползти внатяг), моментально перехожу на вторую, затем на третью и уношу свои 16-дюймовые колеса подальше от запретной зоны. С людьми в форме в Узбекистане шутить не стоит. Все три дня пребывания в этой стране постоянно ловил заинтересованные взгляды представителей власти. Говорят, раньше было еще хуже: иностранцев тормозили на каждом шагу, требуя предъявить паспорт и временную регистрацию. С этим в Узбекистане серьезно: за нарушение режима в первый раз рискуете налететь на громадный штраф, во второй – загреметь в тюрьму, причем сразу лет этак на шесть.

Как выразился один коллега, на дорогах этой страны постоянно чувствуешь себя участником странной компьютерной игры. В Ташкенте без конца прорываешься сквозь полчища окружающих тебя белых «матизов». Только ушел вперед и остановился на красный свет, как со всех четырех сторон тебя снова обступают белые «колобки» – такого однородного автопарка я не видел ни в одной стране мира.

Чем дальше от КПП на выезде из столицы, тем «матизов» становится меньше, а «нексий» – больше, причем не только с эмблемой «Дэу», но и с крестиком «Шевроле». После вхождения «Уздэу» в сферу интересов «Дженерал моторс» вся выпускаемая здесь продукция пережила ребрендинг. Помимо «Нексии» новую марку приобрели также «Матиз» и крохотный автобусик «Дамас». Но на экспорт эти машины все равно поставляют как «Дэу» – чтобы не вредить имиджу «настоящих» корейских «Шевроле». Кроме того, в Узбекистане в приличных количествах собирают седан «Лачетти», а мелкими сериями – большую «Эпику», кроссовер «Каптива» и компактный «Такума». Но на общую однообразную картину автопарка эти исключения почти не влияют. И уж ни о каких других новых, а тем более импортных машинах в Узбекистане почти не знают. Пошлина на ввоз – 100%. «Рено» – что это? О нем слышали лишь те, кто ездил на заработки в Россию.

ГЕРОЙ РАБОЧЕГО КЛАССА

Цена... За нее «Дастеру», кажется, можно простить всё. Любой недостаток. Бог мой, 449 тысяч за кроссовер! Пускай лишь с передним приводом. Это же почти как самая дешевая «Шнива». А если накинуть еще «полтинничек», то получаешь и трансмиссию 4×4. Люди добрые, что же это делается! Дайте два!

Не спешите. Вот сейчас я еду в самом дорогом «Дастере» – комплектация Luxe Privilege. С двухлитровым мотором мощностью 135 сил и полным приводом он обойдется в 681 тысячу рублей. Французский я знаю плохо, но понимаю, что это словосочетание должно означать нечто очень дорогое и исключительное. Икру в хрустальной вазе. Приглашение на прием к королеве. В этом «Дастере» действительно присутствует несколько удивительных вещей. Например, кожаная отделка сидений. Кто, кроме китайцев, предлагает нечто подобное в бюджетном сегменте? Никто. Но мне не нужна кожа; за эти деньги я, скажем, хочу климат-контроль взамен кондиционера. Увы, его нет и, скорее всего, не будет ни на одном «Дастере», поскольку климат-контроль не предусмотрен и, видимо, даже не разрабатывался для бюджетной линейки «Рено». Если хотите доступный кроссовер с климат-контролем, посмотрите, к примеру, на «Сузуки-SX4» – он обойдется как раз в цену самого дорогого «Дастера».

Не дайте себя обмануть привлекательной ценой и хромированной облицовкой радиатора, доставшейся





Типичный автопейзаж Ташкента.

нашему «Дастеру» от бразильской версии. И в далекой южноамериканской стране, и в нашем царстве-государстве кроссовер «Рено» пытаются сделать неким символом престижа в бюджетном сегменте. Королем среди бедняков. Но с каждым отступлением от максимальной комплектации список стандартного оснащения у «Дастера» растворяется со скоростью золота, упавшего в кислоту. Стоит спуститься всего на ступень ниже от максимальной упакованной версии (разница всего 60 тысяч рублей), как уже не найдете ни легкосплавных дисков, ни заднего парктроника... Да что там, даже задние электростеклоподъемники и фронтальная подушка пассажира перемещаются в список заказного оснащения. Но докупить его обойдется не дорого (в отличие от конкурентов, «Рено» не практикует политику дорогостоящего пакетного оснащения, а предлагает опции по отдельности): подушка – четыре тысячи, стеклоподъемники – пять.

Чем ниже спускаешься по уровням спецификаций, тем нагляднее проявляется хорошо знакомый логановский

аскетизм. В итоге, добравшись до начального уровня Authentique, ты обнаруживаешь себя в машине с нерегулируемым рулем и ручными стеклоподъемниками. Приехали! Даже для бюджетного класса подобный подход устарел. Правда, усилитель руля и антиблокировочную систему ставят уже на любой «Дастер», и это все-таки явный прогресс по сравнению с «Логаном».

ГЛАВНОЕ – СЕМЬЯ

Для «Дастера» характерен еще один момент – максимальная унификация с «Логаном». Поэтому, даже несмотря на заметно переделанный интерьер российского кроссовера, который пытается отмежеваться от бедных родственников новой центральной консолью с богатым серебристым обрамлением и панелью приборов с модными рамками вокруг шкал, все же спиной и другими частями тела я без труда узнал аморфное логановское кресло с короткой подушкой и низкой спинкой. За 400 километров пробега от Ташкента до Самарканда моя спина в нем несколько раз требовала отдыха.

В большинстве версий «Дастера» руль вроде регулируется по углу наклона, но эти три сантиметра хода лишь немногим лучше, чем просто зафиксированная колонка. Еще один, уже явно заметный плюс: клавиши стеклоподъемников наконец-то вынесены на двери. Правда, приливы для их размещения на передних дверях явно выглядят добавленными в самый последний момент, но пользоваться ими удобно, не поспоришь.

Прочее логановское наследство никто и не пытался изменить: клавиши включения подогрева кресел по-прежнему втиснуты в узкий проем между дверью и креслом, джойстик регулировки зеркал расположен под ручкой стояночного тормоза, не позволяющей наладить обзор на ходу. А такой красивый блок регулировки климата по функциональности проигрывает даже логановскому. Он по-прежнему в самом низу центральной консоли, но теперь, если не включить ближний свет и внутреннюю подсветку консоли, на нем вообще ничего не разобрать – метки на ручках-крутилках зажигаются лишь при работающих фарах (это было особенно «удобно» в Узбекистане, где штрафуют не за выключенный, а, напротив, за включенный днем свет – необъяснимое отличие от остального мира), часть символов с места водителя вообще не видна. В общем, проблем с регулировкой климата стало даже больше.

Зато наверху центральной консоли обосновалась большая двухдиновая магнитола. Взавшись за ее большую

✓ Унификация с другими «рено» достигает 70%. К примеру, передние двери «Дастер» взял у «Сандеро».





☞ Комбинация приборов обрела рельефную окантовку шкал и индикацию режимов полного привода.

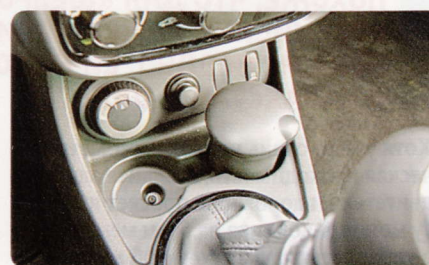
☞ Передняя панель кардинально переделана по сравнению с панелями «Логана» и «Дастера» румынской сборки. Но функциональные огрехи у нее сохранились.

☑ Ручка управления полным приводом такая же, как на других моделях альянса «Рено – Ниссан». Постоянное включение задних колес (положение *Lock*) сохраняется до 80 км/ч.



☞ На блок управления климатом с места водителя приходится коситься. А без включенных фар положение регуляторов вообще непонятно – контрольные риски загораются только одновременно с головным светом. Клавиши включения аварийки и блокировки дверей тоже хотелось бы видеть повыше.

☑ Места сзади – с запасом. А раздельная спинка дивана доступна для всех версий, кроме базовой.



ручку, чтобы прибавить громкость, я лишь сбил настройку станции: оказывается, самый крупный элемент интерфейса «музыки» отвечает за поиск волн, а громкость регулируется незаметными клавишами слева – еще один необъяснимый ход мысли. Вдобавок к «музыке» «дастерам» придается большой подрулевой блок дистанционного управления, как на «Мегане», но к нему тоже надо приспособливаться.

Ладно, хватит привередничать. Ведь «Дастер» для многих идеальный автомобиль. Большой (по колесной базе он встает как раз посередине между «Ниссаном-Кашкай» и его удлиненной версией «Кашкай+2»), доступный... Это как раз то, чего не хватало «Логану» с рождения при его великолепной способности не разбирать качества дороги, – вместительный пятидверный кузов на высоком шасси.

ИМИТАТОР

Потрясающая энергоемкость подвески у «Дастера» практически такая же, как у прародителя. Но вместе с ней



ему достались и вяловатые реакции на рулежку (даже в полноприводной версии, где сзади применена независимая схема, в отличие от балки у монопривода), и легкая заторможенность при замедлении (несмотря на увеличенный диаметр дисков и барабанов по сравнению с седаном), и шум от двигателя, трансмиссии и ветра на высоких скоростях.

Даже базовый 1,6-литровый 102-сильный мотор «Дастера» тоже точно такой же, как на самом мощном «Логане». А на моноприводной версии и пятиступенчатая коробка передач полностью аналогична логановской, вплоть до набора передаточных чисел.

Но с заказом полного привода приходят и отличия. Трансмиссия 4×4 сочетается только с шестиступенчатой механикой, где первая скорость, как я уже говорил, предусмотрена именно для легких внедорожных пробежек. В остальных случаях «Дастер» легко и непринужденно стартует со второй.

Однако не ждите от «Дастера» возможностей настоящего вседорожника.



⚡ Независимая задняя подвеска у версии 4x4 – как у «Ниссана Х-Трейл» первого поколения.

ПОХОЖЕ, ЧТО ДЛЯ «ШЕВРОЛЕ-НИВА» РОССИЙСКИЙ РЫНОК ПРОИГРАН. ПОКА НЕ ПОЗДНО, ЕЙ НАДО ВАЛИТЬ В КАЗАХСТАН И ДАЛЬШЕ.

Хотя у него очень неплохая геометрическая проходимость, стальная защита двигателя и дорожный просвет в 210 мм (у моноприводника на 5 мм меньше), а управляемая электроникой муфта подключения задних колес точно такая же, как на «Колеосо» или кроссоверах «Ниссан». Но, в отличие от этих машин, здесь нет электронных имитаций блокировок дифференциалов. Быть может, они появятся с внедрением в серию системы стабилизации (чуть позже ее предложат для большинства версий, причем за весьма скромные 13 тысяч рублей), а пока на бездорожье «Дастер» не слишком силен, ведь подтормозить

буксующее или вывешенное колесо ему попросту нечем.

А в чем разница между двигателями? Я намеренно не заострял внимание на их различиях и, знаете, наверное, не стал бы переплывать за наличие на крышке багажника шильдика 2.0. В большинстве жизненных ситуаций у обоих бензиновых моторов потенциал весьма схож. Лучшей тяге 2-литрового 135-сильного двигателя 1,6-литровый дает ответ с помощью более коротких передач трансмиссии. Но за последнее приходится платить ревом двигателя и расходом топлива: если аппетит 2-литрового мотора

при спокойной езде можно уложить в 8–9 л/100 км, то версию 1,6 ни разу не удалось ограничить и 10 литрами.

В гамме имеется еще 1,5-литровый дизель мощностью 90 сил – но об этой машине мы поговорим позже, когда она появится в парке ЗР. Как и о версиях с автоматическими коробками передач. Пока автомат (самый простой, четырехступенчатый) предлагается лишь для переднеприводной версии с 2-литровым мотором. Для полноприводника подготовят совершенно иную автоматическую трансмиссию, скорее всего, шестиступенчатую, но она станет серийной только через год. **ЗР**

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

Модель	Renault Duster				
	1.6	1.6 4WD	2.0	2.0 4WD	1.5 DCi 4WD
ОБЩИЕ ДАННЫЕ					
Размеры, мм:					
длина/ширина/высота/база	4315/1822/1695/2673				
колея спереди/сзади	1560/1567				
Объем багажника, л	475/1636	408/1570	475/1636	408/1570	
Радиус поворота, м	5,2				
Снаряженная/полная масса, кг	1205/ 1705	1318/ 1818	1299/ 1799	1377/ 1877	1375/ 1875
Время разгона 0—100 км/ч, с	А91/50				ДТ/50
ДВИГАТЕЛЬ					
Расположение	спереди поперечно				
Конфигурация/число клапанов	Р4/16				Р4/8
Рабочий объем, см ³	1598		1998		1461
Степень сжатия	9,8		11,1		15,2
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	75/102 5750		99/135 5500		66/90 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	145 3750		195 3750		200 1750
ТРАНСМИССИЯ					
Тип	передне-приводная	полно-приводная	передне-приводная	полноприводная	
Коробка передач	М5	М6	А4	М6	
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ					
Подвеска: спереди/сзади	«Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/ «Мак-Ферсон»	«Мак-Ферсон»/ упругая поперечная балка	«Мак-Ферсон»/ «Мак-Ферсон»	
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем				
Тормоза: передние/задние	дисковые вентилируемые/барабанные				
Размер шин	215/65R16				



⚡ В углу предусмотрена очень удобная ниша для канистры с омывайкой.



⚡ Шторка над багажником мягкая – прогибается даже под весом лимона.

⚡ Грузовое отделение полноприводной версии с полноразмерной запаской под полом. У моноприводного «Дастера» все скомпоновано иначе: запасное колесо подвешено к днищу снаружи, а пол багажника опущен на полных 120 мм.