

Renault Duster и Chevrolet Niva: двадцатисантиметровый клиренс, цена около полутора миллиона рублей... Но Duster — новейший кроссовер, а Chevrolet Niva — внедорожник с гудящей трансмиссией родом из советского прошлого. Duster — убийца Linniev?

ИР МЕЛЬНИКОВ
ЮЛИАНА ТАРАСЕНКО
СТАНИСЛАВ
АНАКОВ,
ИРИНА
ЦЫПЕНКОВ,
АЛЕКСАНДР
МОХОВ,
АЛЕКСАНДР
КУЗНЕЦОВ

Кнопки нажимаются нормально, ручки вращаются без заеданий, фирменный вазовский запах едва уловим... За последние годы Шни-

ва стала лучше. Поэтому, пересаживаясь из нее в Duster, не ощущаешь того раз-

ницы между Припой и Лораном.

В Дастере и Шниве даже кресла похо-

жие — без внатного поспящего подпо-

ра. Разве что в Chevrolet маховат Адиана-

зон продольного перемещения сиденья

(вазовское наследие, куда деваться),

потому рослые водители вынуждены си-

дять с силой согнутыми ногами.

А в Дастере посадка — точь-в-точь как

в Лоране. Даже кресло люфтит так же, а

где в умудрившая запястьи брьюки? Увы,

передние козеса Дастера далекио высту-

пают за пределы кривые и брызговики,

поэтому широкие пороги и арки задних

козес постоянно заедаются. Хорошо, что

едакая снежно-регентная каша не попа-

дает на внутреннюю часть порогов бв-

годаря аэриным уплотнителям аверных

проемов (как и на Ниве). Но сохранять

чистоту одежки при посадке в Duster,

Сэади — прпостр: пысть и не аота-

новский, но места тут побольше, чем у

Sanderо. А Niva еще шире и прпострнее:

тут уаобоно усяаутся трое взрослых в зим-

ней одежде. Но если соберетесь ехать

внатром, то лучше наватрке — оьрем не-

ршииво отдеанного бакажника Нивы

всего 320 л против 408 л у Дастера. В по-

мощь — продольные ревинги на крыше

для крепления аопонитивного багаж-

ника. На Ниву их устанавливаают в аоро-

Privilege.

Морозы до -28°C вышам опасения: а

вапуь не заведемса? Но обе машины за-

пускались спустя две-три секунды работы

страттеров.

Скорее включить «печки». В Шниве

через полчаса температура уже хочется

убавить, но распределение воздушных

потоков никакаяшное: то ноги замерзнут,

то стекла затнеет инеем. В Дастере, на-

оборот, с управлением микроклиматом

проблем нет, но тепла меньше. Особен-

но страдает левая нога водителя — что

бы согреться, ее нужно ставить на пе-

дадь газа, куда воздуховод гонит теплыи

поток.

Холодная Нива на хоуу — заморожен-

ный полуфабрикат. Наката нет, передачи

не втыкаются, амортизаторы превра-

тятся в жесткие распорки. «Охкак-

денный» Duster приятнее — передачи

практически сразу перекачываются без

проблем, да и подвеска не так дубеет. И

разгон немалый: через 12 секунд на спидо-

метре уже 100 км/ч. Duster бодро берет

с места, причем зачастую это удобнее

давать со второй передачи, для чего до-

статочно легкого добавления таги. Обро-

ны на аэутиловосных загороаных аорогах

предельные 6500 об/мин. Кстати, с та-



ким «коротким» рядом передаточных чисел (вторая передача разгоняет Renault до 70 км/ч, третья «заканчивается» на 100 км/ч, а четвертая — на 130 км/ч) легко упереться в ограничитель. Поэтому на свободной дороге удобно переключать «лишние» ступени. Оптимизация алгоритмом для города мы выбрали «2-3-5». Снижают убожество упрямые разном санишком короткие изгибы — ные движения в поперечном направлении (вместо пятой легко включить третью) и задемпфированная в начале хода педаля газа.

Переживавшаяся в Шинэу — и... М-ав, антропофильный мотор 1.7 (80 л.с.) напорно вытесняет автомобиль из потока и заставляя подолгу плескаться за грузовиками на трассе. Выше 3500 об/мин крутить авиаторы смысла нет, разгон до сотни занимает почти 20 секунд (AP №21, 2010).

А как шумно! Хорошо, конечно, что крепостины в обоих карданных валах заменены ШРУСами, а в раздаточной коробке тугаясь авиарядные подшипники. Но рычание коробки и «раздатки» все равно трясется по-прежнему, а какофония шестеренок и приводов выматывает. Разогнавшись быстрее 90 км/ч не хочется.

Зато шасси — почти легковое. Разве что на шоссе короткобазная машина нечиняет смещаться из стороны в сторону, вынуждая показывать неинформативным в оконечной зоне рулем. Но в поворотах, даже скользких, Нива понятна и точна — как никакой другой автомобиль из Тойоты.

То есть должна быть понятна и точна, но тестовый внедорожник на шинах Cordiant Business CW-502, предназначенных для верных грузовиков вроде ГАЗели, какой выпадет порыва «смазывать» в шоке. Да и халявная проходимость исчезает — Нива даже с заборкованным межосевым дифференциалом не смогла проехать и двух метров на подъем, который авиаторы раньше утюжили Nissan Juice и компания (AP №3, 2012).



Chevrolet Niva



Renault Duster

Самобытная центральная консоль в серо-коричневой рамочке — главное отличие интерьера российских дестеров от европейских. И его единственное утешение. До полного прогрева салона что-то постукивает внутри передней панели, а на бездорожье детали интерьера поскрипывают.



Простенькое сиденье Renault Privilege и Luxe Privilege встает по высоте. Маленькая крышка на боковинах при закрытой двери



О перевернутой муфты при Renault сообщают три желтых спирали и синя

Обе приборные панели работают без задержек, а информация о температуре окружающего воздуха и напряжении холта. Нива вместо этого передает информацию о температуре окружающего воздуха и напряжении холта. Нива вместо этого передает информацию о температуре окружающего воздуха и напряжении холта.



Chevrolet Niva



Renault Duster



Renault Duster

В обивке передних дверей Renault отформованы глубокие карманы. Лунки стеклоподъемников в такните не подсовываются, как и рукоятка гидрокрепежа фар, спрятанная в нижней части передней панели



Chevrolet Niva



Renault Duster



На жестком и высоком заднем сиденье Нивы сидишь, как на стуле, причём в пустой комнате: неудобно, но просто. Особенно велик запас пространных по высоте и ширине. Сидишься назад в Duster сложнее; мановат зазор между средней стойкой и подушкой заднего сиденья, снизу выпирает порол. Посадка здесь ниже, а места меньше — рослые пассажиры упрутся коленями в мягкие спинки передних сидений. Обратите внимание на расположение кнопок задних стеклоподъемников Renault — их легко ненароком нажать, просто положив руку на подлокотник

К счастью, разброс шин с Астером одинаковый — 215/65 R16. Поменеем? С покрышками Yokohama Guard 1630 Нива стала легче на 24 кг (!) и «вкуснее» — окованная зона «уплотнилась», шоссейная плавная зона при сбросе газа, а заснеженный покат почти покорился с первого раз! И цевина выше той под 30 сантиметром перестала быть неприступной. Но и Duster вне дорог не промах! Да, у него скромнее углы въезда и съезда, но измерженный нами дорожный просвет даже больше, чем у Нивы, — 205 мм против 198 мм (правда, резубыт Chevrolet ухаживала опционная защита силового агрегата). А штурм того же подъема доказал, что отсутствие демультиватора — не проблема. Вел мотор 1.6 у Renault мощнее (102 л.с.), таровите (145 Нм против 127,5 Нм), а масса меньше (1386 кг против 1447 кг). Вдобавок первая пере-

дача у Астера очень «короткая», почти как вторая пониженная у Нивы, поэтому нет проблем и с третьей. Аккуратнее работай педалями нужно лишь при движении задним ходом — здесь передаточное отношение оставлено «агрессивным». А в ру-бок снгу Duster пасует раньше из-за меньших ходов повески — попрыжки быстро теряют контакт с дорогой. Зато ни на подъеме, ни в снгу муфта привода задних колес не подава признаков пере-грева. Чтобы добиться ее отключения, буксовать в гудком снгу при оборотах выше 4000 об/мин. При капи-туляции муфты отключается еще и АВС — да ее «перезагрузки» нужно выключить и снова включить зажигание. Выверая полный привода и Аанта-

Привод	Постоянный полный, с блокируемым межосевым дифференциалом	Независимая, на двойных пружинах, McPherson	Зависимая, пружинная, с трой планар, независимая, McPherson	Дисковые, вентилируемые	Дисковые, барабанные	Шины	Максимальная скорость, км/ч	Время разгона 0—100 км/ч, с	Расход топлива, л/100 км	Зарядный цикл, ч	Смешанный цикл, л	Емкость топливного бака, л	Топливо
Полный	—	—	—	—	—	—	140	19.0	14.1	10.8	58	50	Бензин АИ-92—95
Полный	—	—	—	—	—	—	158	13.5	11.0	7.0	8.2	50	Бензин АИ-92—95

Двигатель	Объем бака, л	Снаряженная масса, кг	Полная масса, кг	Бензиновый, с распределенным впрыском	Средний, продольно	Число и расположение цилиндров	Рабочий объем, см³	Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	Степень сжатия	Число клапанов	Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	Механическая, 5-ступенчатая	Передаточные числа	Раздаточная коробка	Полная масса, кг	
1600	1410	1410	1616	Бензиновый, с распределенным впрыском	Средний, продольно	4, в ряд	1690	82,0/80,0	9,3:1	8	80,5/5,5/5000	127,5/4000	Механическая, 5-ступенчатая	3,67	1—1,20, II—2,14	Раздаточная коробка	1616
1598	1318	1410	1616	Бензиновый, с распределенным впрыском	Средний, продольно	4, в ряд	1598	79,5/80,5	9,8:1	16	102,7/5,5/5000	145,0/3750	Механическая, 6-ступенчатая	2,59	—	Раздаточная коробка	1616

Нарядный аудиовизуальный аудиоблок с USB-входом для Dстера в базовой версии Authentique стоит 16 тысяч рублей, а в остальных установлен «по умолчанию». Он умеет читать русскоязычные теги и не-плохо звучит. У Нивы, даже самой дорогой, — только аудиоподготовка. На тестовый автомобиль дилер самостоительно установил магнитоу, что увеличило цену автомобиля до 550 тысяч рублей. Положение «бюджон» регистровки микроклимата Renault видно только при включенном наружном освещении. Крутые ручки Нивы сомнений не оставляют, тем более что здесь всего три фиксирован-ных положения заслонок



Для блокировки муфты привода задних колес Renault нужно повернуть направо удобную шайбу. Эту наворотную легкость с тоской вспоминаешь, орудуя хорошо, что заваляным влезло рычагом корочки передаточной. У Renault мановат ход выбора — вместо пятой левую воткнуть третья

как мы усаживали в се-сак» под полной ко-свенно связавшейся емкости повески у ки мчатся по безавор-Да, Duster не позво-Нивы немного поме-И некогда выдаю-двори.

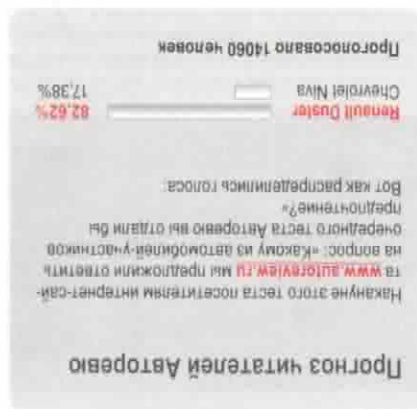
аэтом мешает на доро-трасе от ударов не-натурально, а на трех у Нивы). Жавь, между крайними по-ненна более «аинно-ант охотнее, быстрее

На шоссе Renault у-вым дифференциало-чивый, особенно с за-характер при добава-скользящая доступна-А Ниве из-за срабо-все-таки свавиваетс-его трой. Жавь, что-носом, войтею ну-На оброс газа он от-прочь «ажечь» в пе-



Средние оценки АвтоРейвю

в среднем по рейтингу, кроссоверы Renault и Chevrolet — это не просто машины, а целые платформы. Renault Duster — это не просто машина, а целая платформа. Chevrolet Niva — это не просто машина, а целая платформа. Renault Duster — это не просто машина, а целая платформа. Chevrolet Niva — это не просто машина, а целая платформа.



Достойной проходимости готовы мириться с устаревшим силовым агрегатом. Ужиться с Дастером проще — откровенных проколов у него нет. Конечно, другим современным кроссоверам он не конкурент. Но и цена более чем доступна! Почему бы за те же деньги, что и за Duster, не купить более современный кроссовер? Многие уже задали себе этот вопрос — и вот ответ: очередь на Duster у некоторых дилеров растянулась до конца года, а часть базовых вообще не принимает заказы до конца года. Renault Duster — это не просто машина, а целая платформа. Chevrolet Niva — это не просто машина, а целая платформа.



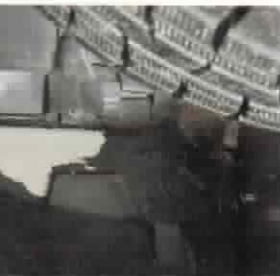
На торцах задних дверей Renault закреплены уплотнители, защищающие от грязи центральные стойки



Как и на других автомобилях Renault, крышка бензобака Дастера открывается ключом. Кроссовер с мотором 1,6 можно заправлять бензином с октановым числом не ниже 91, но чтобы заполнить бак под пробок, придется помучиться — после первого отстрела уйдет еще 12 литров



Часть антикоррозийной мастики уже отвалилась



Чтобы избавиться от петухов на лапках Дастера придется использовать более широкие брызговики

