



ИЗДЕЛЬЕ ЛЕГКОЕ ЕВРОПЫ

Чем длиннее очереди на «Рено-Дастер», тем горячее споры: каков он на фоне близкого по концепции и цене «Шевроле-Нива»? Итоги сравнения подводит **Сергей Канунников**. Фото **Александра Батыру**.

Занесенные снегом деревушки и тихие провинциальные городки. Именно на этих машинах особенно захотелось отправиться в путешествие по нестолбовым дорогам Московской и прилегающих областей. Пейзажи, проплывающие за окном, кажется, мало изменились

со времен, когда питали вдохновение русских классиков. Наверное, поэтому в памяти всплывают цитаты из романа в стихах и поэмы в прозе.

Зимы порой холодной...

Автомобили, намеренно оставленные на морозе за двадцать, завелись

с первой попытки. Правда, «Дастер» легче и увереннее, но главное ведь — результат.

Впервые я встретился с «Шеве-Нивой» лет эдак десять назад, когда на машине еще стояла вазовская эмблема. В целом изделие под маркой «Шевроле» за эти годы изменилось





минимально. Оставим на суд тонких эстетов наружный обвес с надписью *Bertone Edition* и более симпатичный, но тоже уже несколько лет знакомый руль.

Всё те же нечетко работающие и теперь кажущиеся какими-то неуклюжими кнопки. Особенно сдвоенная – отвечающая за наружное освещение. Индикации его включения на панели приборов нет, а сама кнопка светится тускло, как замерзшее окошко в заваленной снегом избе. Бесформенное широкое сиденье неплохо смотрелось бы у камина в доме. Для современного автомобиля оно излишне мягкое, хотя на поясницу, тем не менее, давит.

Дотягиваться на ходу до низа консоли к кнопкам обогрева кресел

и установленной дилером магнитоле небезопасно. И это не изменить обвесами и модернизациями. Почему не сделать так, чтобы сиденье отодвигалось подальше – для комфортной посадки водителей повыше 178 см? Это сложно? Может, потому салазки коротки, что сзади тогда будет совсем тесно? Комбинация приборов из прошлого века (впрочем, читается легко).

Интерьер «Рено-Дастер» помоднее, но без пижонства и дизайнерских изысков. Чем-то похоже на бричку Чичикова. В подобных ездят «господа средней руки». Вполне приличные сиденья с огромным диапазоном регулировок и даже с лифтом (в отличие от «Нивы»). Учтя, видимо, критику родственных «Дастеру» «Логана» и «Сандеро»,

Renault Duster

Автомобиль с передним или полным приводом под маркой «Дачия» продают в Европе с 2011 года. с 2012-го модель выпускают в Москве под маркой «Рено».

ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 и 2,0 л (102 и 135 л.с.); дизельный, 1,5 л (90 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 5-ступенчатая (1,6 л, передний привод); механическая 6-ступенчатая (полный привод), автоматическая 4-ступенчатая (2,0 л, передний привод).

КОМПЛЕКТАЦИИ: Authentique, Expression, Privilege, Luxe Privilege.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 3 года или 100 000 км пробега, межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев, 150 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 449 000–681 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ: 1,6 л, 102 л.с., 6-ступенчатая механика, Privilege, опции, 624 000 руб.



Chevrolet Niva

Автомобиль, появившийся как ВАЗ-2123 «Нива», в 2003-м пошел в массовое производство под именем «Шевроле-Нива».

ДВИГАТЕЛЬ: бензиновый, 1,7 л (80 л.с.).

КОРБКА ПЕРЕДАЧ:

механическая 5-ступенчатая, понижающая передача.

КОМПЛЕКТАЦИИ:

L, LC, GLS, GLC.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года или 35 000 км пробега, межсервисный интервал – 10 000 км или 12 месяцев, более 450 дилерских центров.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:

444 000–541 000 руб.

ТЕСТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ:

1,7 л, 80 л.с., 5-ступенчатая механика, GLC, 541 000 руб.

кнопки стеклоподъемников поставили на подобающее им место – на двери. При нажатии правого подрулевого рычага срабатывает теперь не только омыватель, но и стеклоочистители.

Управление магнитолой понятно, а на этом экземпляре есть еще и опционный типично французский, очень удобный пульт под рулем. Крутилки, отвечающие за климат, стоят низко, но на них нанесены яркие желтые риски. Да и работают они четче, понятней, нежели нивовские. Еще бы кнопку звукового сигнала поставить по-человечески, а не в торец левого подрулевого рычажка. Да столбики уровня топлива и температуры двигателя сделать почетче.

Сзади просторнее, чем в «Ниве», багажник вместительней. Запасное

колесо полноприводного «Рено» – в багажнике. У «Нивы» доступ к нему проще, но в наших реалиях колесо на улице требует чего-нибудь запирающегося. Обзорность в «Дастере» не хуже, нежели в «Ниве». Это, конечно, особенно ценишь в городе, где и во времена Гоголя движение, оказывается, было довольно интенсивным...

На улицах показались крытые дрожжи, неведомые линейки, дребезжалки, колесосвистки – и заварилась каша.

Тольяттинской машине в хаотичном московском потоке не хватает прыти. Чтобы в столице не выглядеть совсем замшелым провинциалом, нельзя снижать обороты мотора и медленно втыкать передачи. Мотор надрывается



- ❖ Смотрится уж больно архаично. Менять показания борткомпьютера пимпочкой под спидометром очень неудобно.
- ❖ Дизайн салона «Нивы» в целом отторжения не вызывает. Если не обращать внимания на мелкие, но порой важные детали.
- ❖ Пользоваться на ходу кнопками подогрева сидений и тем более магнитолой крайне сложно.



из последних сил. Зато удерживаюсь в городском ритме.

«Рено», конечно, тоже не спорткар. Но прибавка в 20 л.с. при меньшей массе позволяет уверенно держаться в потоке и двигать рычаг коробки без суеты, размеренно. Есть, правда, в управлении «Дастером» нюанс: первая передача очень короткая – внедорожная. Поэтому в городе переключения между первой и второй часты.

Вот уже и мостовая кончилась, и шлабbaum, и город назади, и ничего нет, и опять в дороге. Шоссе сухое и свободное, вокруг залитые ослепительным зимним солнцем снежные просторы. Как там у Александра Сергеевича?

Езда приятна и легка.
Как стих без мысли в песне модной,
Дорога зимняя гладка.
Автомедоны наши бойки,

Неутомимы наши тройки,
И версты, теща праздный взор,
В глазах мелькают, как забор.

Мы напрасно поставили первым «Дастер». Водителю «Нивы» придется переключаться даже на третью, чтобы уверенно удерживаться за лидером, обгоняя грузовики. А ведь «Рено» идет спокойно – в среднем 100 км/ч. Кстати, уже с 80 км/ч можно почти беззаботно ехать на экономичной шестой



❖ На заднем сиденье «Нивы» тесно. Спинка раскладывается по частям.

❖ В багажнике «Шевроле» обнаружили симпатичную лопатку. Трогательно!



❖ Ходы рычага коробки передач короткие, а чтобы работать вторым рычагом, нужны сила и навыки.

❖ Багажник «Нивы» совсем невелик: по нашим замерам, всего 268 л.





Смотрите на iPad:
панорамы салонов

RENAULT DUSTER



Комбинация приборов по-своему даже нарядна, но столбики уровня бензина и температуры в солнечный день подслеповаты.

Просто, недорого, жестковато, но симпатично и, главное, удобно.

Для управления трансмиссией «Дастера» служит простой и понятный крутяш.



передаче. Для обгонов, конечно, надо переключаться на пятую, а порой и на четвертую.

Кстати, лишь в эти моменты мотор «Рено» подает голос. В остальных ситуациях автомобиль даже на зимних шинах тихий. А вот вой трансмиссии «Нивы» способна заглушить только бессмысленная модная песня из труднодоступной в «Шевроле» магнитолы. На сбросе газа трансмиссия, словно

маленькая, но гордая турбина, издает молодецкий посвист. Не исчез никуда древний, как и узлы машины, звонкий удар при резком старте. Но по четкости переключения передач «жигулевская» коробка, пожалуй, даже обыгрывает дастеровскую. С французским агрегатом пару раз ошибался каждый водитель.

Экипаж пошел опять подплясывать и покачиваться благо-

даря мостовой, которая, как известно, имела подкидывающую силу.

Не нарядимся комфортной подвеске «Рено», деликатно, но без раскочки сглаживающей неровности. Да и руля машина слушается неплохо. Поначалу баранка показалась даже излишне тяжелой, но, учитывая реакцию машины на руление, эта особенность даже стала нравиться.



Задним пассажирам в «Рено» вполне приемлемо. Опустить разрезную спинку можно и не поднимая подушки.



Под рулем «Рено» удобный пульт управления магнитолой.

Второстепенные органы управления скомпонованы рационально.

По нашим замерам, объем багажника «Рено» – 332 л. В подполье полноразмерная запаска.

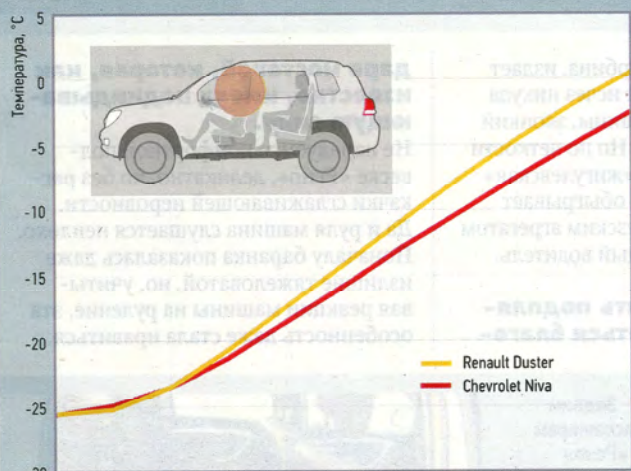


ВИЕТСЯ ПАР, И ТЕПЛОТой КАМИН ЧУТЬ ДЫШИТ. ДЫМ ИЗ ТРУБОК В ТРУБУ УХОДИТ...

Российские морозы побудили уделить особое внимание отоплению и вентиляции. Салоны после ночной стоянки прогревали полчаса при работающих на холостом ходу двигателях. Распределение потоков «голова-ноги», вторая скорость вентилятора, все дефлекторы на панели

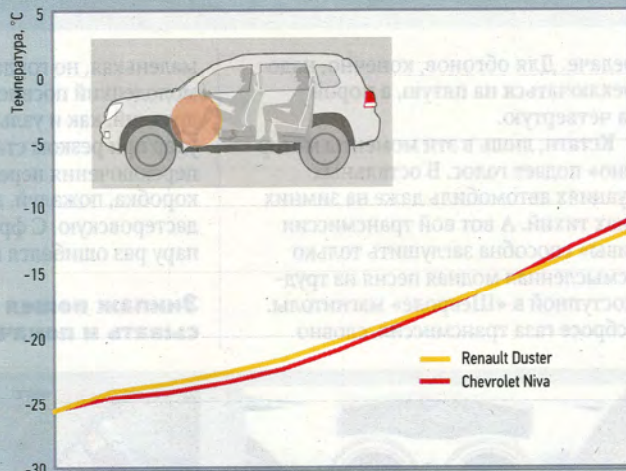
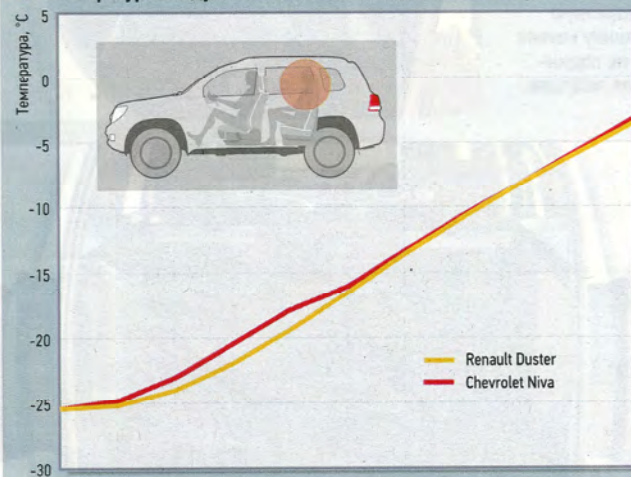
приборов закрыты. Через 30 минут в «Ниве» оказалось теплее: в ногах водителя $-9,3^{\circ}\text{C}$, в «Рено»: $-10,6^{\circ}\text{C}$, у пассажиров $-1,1$ и $-6,1^{\circ}\text{C}$ соответственно. «Дастер» выиграл лишь в зоне головы водителя, то есть быстрее отогревал ветровое стекло. Однако на ходу субъективные ощущения другие. Стекла «Нивы» отходят, сидящим спереди тепло, но ноги задних пассажиров зябнут, даже когда водитель и его сосед

готовы снять последнее. Очевидно, виновата повышенная щелястость кузова. У «Дастера» тоже есть недочеты. На ходу сидящим сзади так же тепло, как передним сиденьям. Но даже за полтора часа езды в максимально прогретом салоне задние боковые стекла не отошли до конца. Да и правое пассажирское тоже. Это проблемы вентиляции, а отчасти, видимо, и щелястости.



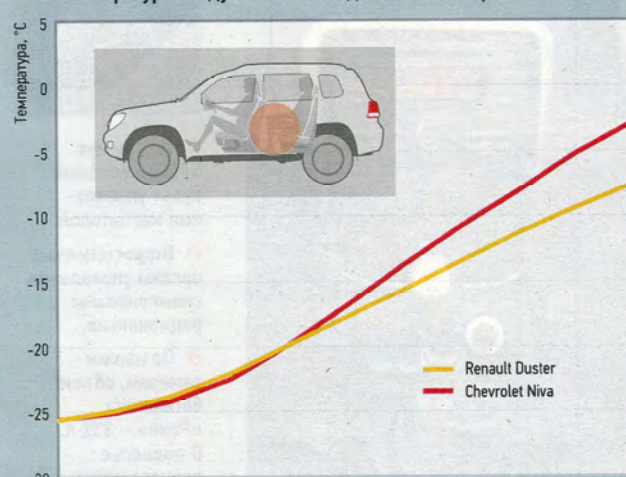
❖ Температура воздуха в зоне головы водителя.

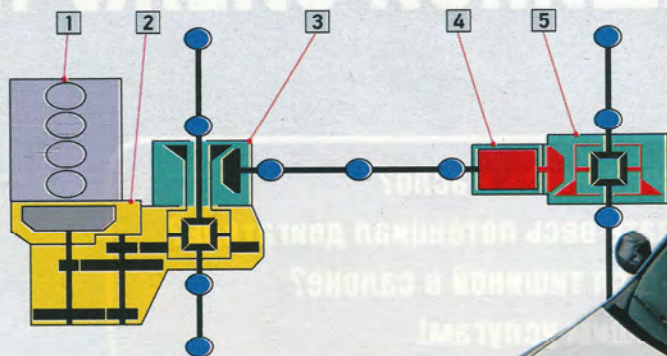
❖ Температура воздуха в зоне головы заднего пассажира.



❖ Температура воздуха в ногах водителя.

❖ Температура воздуха в ногах заднего пассажира.

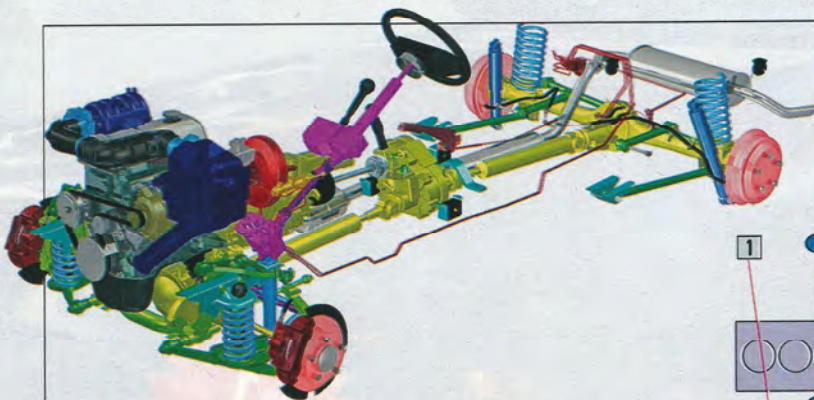
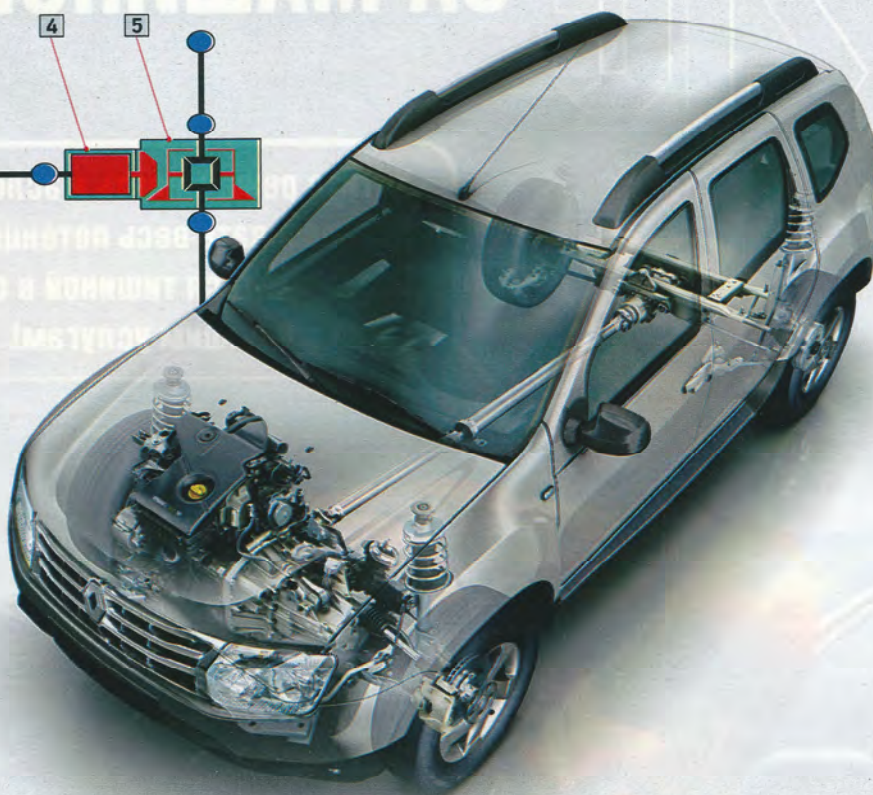




- 1 – двигатель, 2 – коробка передач,
3 – раздаточная коробка,
4 – электромагнитная муфта,
5 – задний дифференциал.

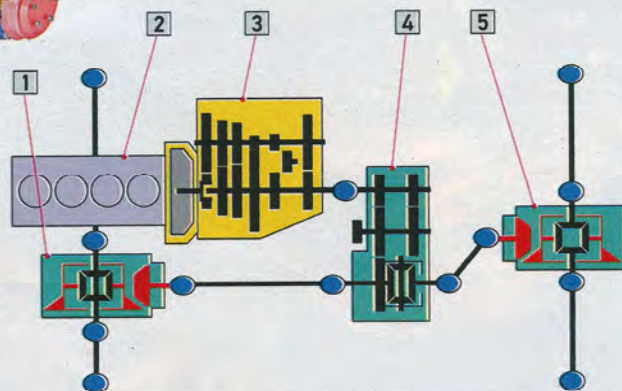
«Рено-Дастер», как и большинство современных кроссоверов, – переднеприводный автомобиль с подключаемыми задними колесами.

От переднего дифференциала момент через редуктор идет на передние колеса, а через редуктор и карданный вал – к задним. Перед задним дифференциалом расположена электромагнитная муфта – многодисковое сцепление. При пробуксовке передних колес она подключает задние и может быть заблокирована принудительно.



- 1 – передний дифференциал,
2 – двигатель, 3 – коробка передач,
4 – раздаточная коробка, 5 – задний дифференциал.

Трансмиссию «Шевроле-Нивы», с минимальными изменениями унаследованную от ВАЗ-2121, теперь по праву можно считать классической. У автомобиля постоянный полный привод, момент от коробки передач к двухступенчатой раздаточной коробке передает вал. Рычагом раздаточной коробки включают пониженный ряд передач и жестко блокируют межосевой дифференциал.



По управляемости «Дастер» с независимой задней подвеской не просто хорош, но даже и интересен. Хотя, конечно, для большинства эта добродетель в приложении к автомобилю такого класса не главное.

«Нива» совсем другая: жесткая, прыгучая, вяло слушается руля. В этой номинации вседорожник лучше сравнивать с такими же легендарными

моделями, две-три из которых еще выпускают для отчаянных любителей.

Бричка качалась на все стороны и наделяла его пресильными толчками; это дало ему почувствовать, что они своротили с дороги и, вероятно, тащились по взбороненному полю.

В отличие от Чичикова, мы свернули не в поле, а в снег, обильно покрывающий невидимый теперь проселок.

Трансмиссия «Нивы» давно известна: блокируемый вручную межосевой дифференциал и понижающая передача.

«Дастер» построен по современной схеме: понижающего ряда нет, а задние колеса при необходимости подключают

многодисковое сцепление с электронным управлением.

Чтобы задействовать возможности трансмиссии «Нивы», нужна крепкая и опытная рука. Получилось с первого раза – повод для гордости. Зато у этой машины лучше геометрическая проходимость и есть понижающая передача. «Шевроле» поначалу уверенно лезет по снежной целине. Но двигателю даже на первой не хватает тяги. Машина теряет скорость и встает.

Попробуем ходом. Автомобиль продвигается заметно дальше, но силенок мотору и тут не хватает. Более мощный «Рено» с включенным положением Lock трансмиссии доехал туда же, куда «Шевроле», но совершил забег проворней, без напряжения, рева мотора и вибраций. Шины на машинах, хоть и разные, близки по характеристикам – не «злые». Мощная защита есть у обеих тестовых машин. Но потенциально «Нива» на бездорожье все-таки сильнее.

Помимо лучшей геометрии и полноценного 4x4 в ее активе жесткие



МЕЖ ТЕМ КАК СЕЛЬСКИЕ ЦИКЛОПЫ/ ПЕРЕД МЕДЛИТЕЛЬНЫМ ОГНЕМ/ РОССИЙСКИМ ЛЕЧАТ МОЛОТКОМ/ ИЗДЕЛЬЕ ЛЕГКОЕ ЕВРОПЫ...

Такие автомобили нередко обслуживают самостоятельно, особенно в провинции. Каковы конкуренты с этой точки зрения? «Шевроле-Нива» на высоте. Аккумулятор на видном месте, для замены воздушного фильтра нужно отвернуть четыре обычных винта. Замена свечей проще некуда. Вот для демонтажа ремня генератора понадобится снять наружный – который приводит кондиционер. Но и эта операция не требует специального инструмента и великих навыков. «Рено-Дастер» обслуживать сложнее. Аккумулятор и свечи тоже на виду, а вот хитро проложенный ремень без опыта поменять нелегко. Для замены воздушного фильтра понадобится ключ «Торкс». А для замены масляного – специальный съемник.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

МОДЕЛЬ	CHEVROLET NIVA	RENAULT DUSTER
ОБЩИЕ ДАННЫЕ		
Размеры, мм:		
длина/ширина/высота/база	4056/1800/1690/2450	4315/1822/1695/2673
колея спереди/сзади	1466/1456	1560/1567
Объем багажника, л	320/650	408/1570
Радиус поворота, м	5,8	5,2
Масса снаряженная/полная, кг	1410/1860	1393/1818
Время разгона 0–100 км/ч, с	19,0	13,5
Максимальная скорость, км/ч	140	158
Топливо/запас топлива, л	A95/50	A95/50
Расход топлива: городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	14,1/8,8/10,8	11,0/7,0/8,2
Выбросы CO ₂ , г/км	245	н.д.
ДВИГАТЕЛЬ		
Тип	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди поперечно
Конфигурация/число клапанов	P4/8	P4/16
Рабочий объем, см ³	1690	1598
Степень сжатия	9,3	9,8
Мощность, кВт/л.с.	59/80 при 5000 об/мин	75/102 при 5750 об/мин
Крутящий момент, Н·м	127,5 при 3800 об/мин	145 при 3750 об/мин
ТРАНСМИССИЯ		
Тип	полноприводная	полноприводная
Коробка передач	M5	M6
Передаточные числа: I/II/III/IV/V/з.х.	3,67/2,10/1,36/1,00/0,82/3,53	н.д.
Главная передача	3,9/1,2/2,4	н.д.
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ		
Подвеска: спереди/сзади	на двойных поперечных рычагах/зависимая пружинная	«Мак-Ферсон»/«Мак-Ферсон»
Рулевое управление	винт-шариковая гайка, с гидроусилителем	реечное с гидроусилителем
Тормоза: передние/задние	дисковые/барабанные	дисковые вентилируемые/барабанные
Размер шин	215/65R16	215/65R16



подвески, сломать которые сложно. За это мы ей честно добавили балл. Но в конкретной сугробной номинации как минимум – паритет.

Наконец бричка, сделавши порядочный скачок, опустилась, как будто в яму, в ворота гостиницы.

На обратной дороге первой поставили «Ниву». Теперь она задает ритм. Но лишь в этом пробеге. Авто с родным, как пейзажи за окном, именем все труднее спорить с конкурентами, особенно такими, как «Дастер». Этот «Шевроле» – из другого времени, отчасти более романтического, может быть, даже поэтического.

В наш век такая, самая дорогая (с кондиционером) «Нива» стоит 541 000 руб. За самый дешевый полноприводный «Дастер» без кондиционера просят 542 000 руб., кондей же обходится в 25 000 руб. Сегодня это невеликие деньги. Ну вот, мы опять скатились на прозу.

ЗР

ПАРАМЕТРЫ ГЕОМЕТРИЧЕСКОЙ ПРОХОДИМОСТИ (замеры «За рулем»)

Модель	CHEVROLET NIVA	RENAULT DUSTER
Просвет, мм		
a*	200	205
b	240	235
c	210	235
Угол, град.		
α	33	31
β	37	35
γ	22	20

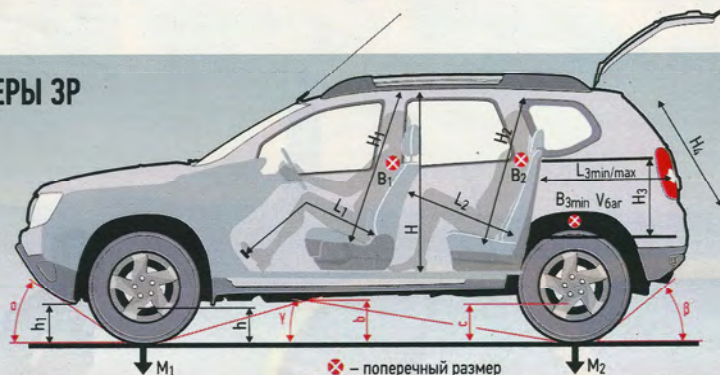
*a = h



Сергей Канунников:

«Конечно, кое-что в России со времен великих классиков изменилось мало. Но, в отличие от писателей, в наше время старые машины очень быстро сдают позиции молодым. Особенно если последние не только современней, но и близки по цене».

ЗАМЕРЫ ЗР



Модель	L ₁ мм	L ₂ мм	H ₁ мм	H ₁ мм	H ₂ мм	B ₁ мм	B ₂ мм	L _{3min} /max мм	B _{3min} мм	H ₃ мм	H ₄ мм	V _{баз.} л	M ₁ кг (%)	M ₂ кг (%)	M (M ₁ +M ₂) кг	h мм	h ₁ мм
CHEVRO- LET NIVA	955- 1100	650- 840	1230	1025	975	1475	1445	700/1345	990	515	890	268	805 (56)	636 (44)	1441	200*	330
RENAULT DUSTER	930- 1160	650- 860	1210	1020	965	1390	1390	965/1920	1010	455	800	332	805 (58)	580 (42)	1385	205*	320

*По защите двигателя.

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

Модель	Рабочее место водителя			Салон			Ходовые качества			Комфорт			Приспособленность к России			Общая оценка
	Сиденье	Органы управления	Обзор	Передняя часть	Задняя часть	Багажник	Динамика	Тормоза	Поведение на дороге	Шум	Плавность хода	Климат	Геометрическая проходимость	Сервис	Эксплуатация	
CHEVROLET NIVA	7	6	8	7	7	7	6	8	6	6	6	7	9	9	9	7,2
	+	Хорошие обзорность, геометрическая проходимость, ремонтопригодность.						+	Слабый двигатель, повышенная шумность, тесно сзади, посредственная управляемость.							
RENAULT DUSTER	8	8	8	8	8	8	8	8	8	9	8	7	8	8	8	8,0
	+	Отличная подвеска, удобный салон, приличная управляемость.						+	Огрехи системы вентиляции.							

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.