

ФРАНЦУЗУ ОТДАНА?



ЧТО Ж, ПРЕЗИДЕНТА МЫ ИЗБРАЛИ. НЕ ВАЖНО, КТО, КАК И ЗА КОГО, НО СЛЕДУЮЩИЕ ШЕСТЬ ЛЕТ ПРИДЕТСЯ ПРОВЕСТИ С НИМ В «ОДНОЙ ЛОДКЕ», КОТОРУЮ, КАК ИЗВЕСТНО, ЛУЧШЕ «НЕ РАСКАЧИВАТЬ». ХОРОШО, ЧТО НЕ В ОДНОЙ МАШИНЕ. ВЫБИРАЯ АВТОМОБИЛЬ, ПОКА ЕЩЕ МОЖНО БЕЗНАКАЗАННО ПОЙТИ ПОПЕРЕК МНЕНИЯ БОЛЬШИНСТВА, А ПРОЦЕДУРА ГОЛОСОВАНИЯ СОБСТВЕННЫМ КОШЕЛЬКОМ, ПОЖАЛУЙ, ОДНА ИЗ САМЫХ ПРОЗРАЧНЫХ И ДЕМОКРАТИЧНЫХ В МИРЕ, КАК И НАШИ СЕГОДНЯШНИЕ КАНДИДАТЫ — CHEVROLET NIVA И RENAULT DUSTER.

ТЕКСТ: ГРИГОРИЙ АЛЕШИН И АНДРЕЙ ФАРОБИН ФОТО: АНДРЕЙ КУЗИН И МАКСИМ КУЗНЕЦОВ

ПАРКЕТНЫЙ ХИТ

«Самопродвиженец» Renault Duster набирает популярность бешеными темпами, ажиотаж вокруг него уже давно затмил приснопамятную покупательскую истерию вокруг Nissan Qashqai — в прошлом месяце моего товарища записали в очередь на «через два года». Бюджетный кроссовер на базе знаменитого Logan специально «приодели» к выходу на российский рынок, он смотрится богаче европейских версий, современная легковая основа, платформа В0, предлагает полностью независимую подвеску, поперечное расположение силового агрегата и передний привод с автоматически подключаемой через электронно управляемую муфту задней осью — «паркетный» стандарт.



ции постсоветскому автопрому известно только понаслышке, пока что даже кондиционер устанавливается в максимальной комплектации опционно, а стекла задних дверей опускаются «веслами». Однако древность конструкции, восходящей к истинной, классической «Ниве», впервые сошедшей с тольяттинского конвейера в 1977 году, на самом деле главный «шниковский» козырь. Агрегатной базой «Нивы», да, в общем-то, и «Шнивы» тоже, была легковушка. Этот удешевляющий производство прием используют ныне все производители кроссо-

веров, но хитрость в том, что тридцать с лишним лет назад наши легковушки были такими кондовыми, что бездорожьем их не убить. Впрочем, почему «были», представители классического семейства ВАЗ производятся по сей день и до сих пор популярны на южных окраинах бывшей «Империи зла».



О надежности Duster говорить пока рано, но, судя по живучести «Логана», каких-то ужасных проблем не предвидится, даже учитывая место фактического производства – французы собирают Duster вместе с Logan и Sandero в Москве, на заводе «Автофрамос», руками граждан РФ, правда под неусыпным контролем.

КАК ДАСТ «ДАСТЕР»!

На улице морозно, термометр показывает -15°C , но Duster прогревается быстро, стекла не потеют, неплохо поддерживается температурный баланс, опустив сиденье (здесь оно хоть немного, но регулируется по высоте), выезжаю из дилерского центра в омут московских пробок. В Узбекистане распробовать кроссовер в плотном трафике не удалось, тем больше было удивление от способностей 1,6-литрового мотора на улицах столицы. Хотя что тут странного – 102-сильный движок, на сто кубиков меньше «шнивовского», но мощнее его на 22 лошадиных силы и лучше по крутящему моменту (145 Нм против 127,5 Нм). В шестисторонней МКПП первая передача очень короткая, она призвана заменить отсутствующую «понижайку», так что весь ряд

как бы сдвинут, и трогаться со второй на асфальте удастся в любом случае, да и с третьей получится. Если же «Дастер» не понукать, то включить шестую не дергаясь можно примерно с 50–60 км/ч. Благодаря хорошей тяге и точности переключений я быстро привык к алгоритму 2–4–6... При необходимости «Дастер» может сделать скоростной рывок в открывшуюся «дырку», двигатель быстро отзывается на «пинок» педали акселератора, хотя вообще-то больших оборотов мотор не любит. Подвеска, так понравившаяся своей энергоемкостью в горах, без пробоев «переваривает» все «лежачки», люки и выбоины, не пасует перед трамвайными путями, увы, при переезде рельс на большой скорости «Дастер» немного переставляет, а на трамвайном «плитняке» руль дрожит в руках в такт стыкам. Других проблем с курсовой устойчивостью на асфальте нет, даже в колеях, да и раскачка на волнах невелика, но поперечные крены совсем не «спортивные».

Больше неприятностей доставляют маленькие зеркала – правое наполовину перекрыто передней стойкой – и короткие дворники, очищающие лобовое стекло лишь чуть выше уровня



Удивительно, но Duster успешно таскал «Шниву» на «галстук» даже без понижайки



Под снегом оказался бугор, результат – диагоналка

глаз, — это все «логановское» наследство, издержки межвидовой гибридизации. К ним же относятся и мелкие просчеты в эргономике салона — настройка зеркал спрятана под ручником, центральным кругляшом магнитолы так и хочется добавить громкости, а пользоваться подрулевым многофункциональным отроостком, дублирующим управление мультимедиа, категорически неудобно. Его не видно за спицами, вслепую можно лишь регулировать звук, управлять с него встроенным Bluetooth почти невозможно. Зато шумоизоляции достаточно и в городе, и на трассе, в салоне тихо до 110–115 км/ч и «сверчков» не слышно.

Не очень быстро, но уверенно «француз» набирает 120 км/ч. Это его комфортная скорость, когда еще чувствуется запас под педалью, а вот быстрее 140 км/ч он бежит с трудом, подвывая от натуги, но и на скоростном пределе Renault Duster сохраняет неплохую управляемость, курсовую устойчивость — отлавливать его по всей трассе не приходится и на разбитом асфальте.

НЕТ, ПРОСТО «УЖАС»

«Да вы, батенька, зажрались и мелкобуржуазно разложились», — ответил бы на мое брюзжание про «дастеровские» косяки любой владелец «Шнивы». Какие там «блютусы», когда верх совершенства для старушки — обычный кондиционер и аудиоподготовка под покупную магнитолу. Нехитрый набор премиальной комплектации можно перечесать по пальцам одной руки — электропривод зеркал и передних стеклоподъемников, «кондей», подогрев передних сидений, очечник в потолке. Ах да, к багажной двери приделана эксклюзивная саперная лопатка, да только вытащить ее, не сломав чехол, нельзя — прорезь в нем меньше ширины штыка. Капот новой, недавно с завода, машины уже открывается только вдвоем — тросик привода замка растянулся. Что поделаешь — «совкопром», после сборки подтянуть, подпилить, доработать напильником.



Салон Duster очень похож на «логановский»...



...а внутренности «Шеви-Нивы» напоминают пикап конца прошлого века



О качестве пластика рассуждать глупо, так же, как и о свойствах «чебурашкиной кожи» на сиденьях. Один мой коллега сказал, что салон «Шнивы» так похож на тракторный, что хочется завалиться внутрь в перемазанной солидом робе и кинуть для запаха в багажник просоленную ветошь. Счастье, что сидеть удобно, не хуже чем в Duster, и для задних пассажиров много места, в обеих машинах на галерке «страдать коленками» не приходится. Правда багажник в «Дастере» ощутимо больше – 408 литров против 320 «шниковских», хоть у той и запаска висит на двери. Сложенный задний ряд в «Шниве» крадет объем грузового отсека и перегораживает кузов по высоте, а в «Дастере» образует почти ровный пол, максимальный объем – 1570 литров, в «Шниве» всего 650, к тому же, сложив правое переднее кресло, в «Дастере» удобно возить длинномеры вроде дачной вагонки. Что-то не влезло? Не беда, прижмем дверью, у Renault Duster она открывается вверх, а не вбок. На «Шниве» до дачи еще доехать надо, под громкий шум моторчика печки, подвывание раздатки и гул вентилятора системы охлаждения. Справедливости ради отмечу, что «ташкент» в Chevrolet Niva образуется за считанные минуты, Жигули всегда славились отличным отоплением салона, но распределять потоки теплого воздуха в Тольят-

ти еще не научились: если не мерзнут ноги водителя, то запотевают лобовое стекло.

Восьмидесятилетний движок, почти не изменившийся со времен Fiat, разве что расточенный до 1,7 литра да оснащенный впрыском и соответствующий Евро-4, – боль и слезы «нивовода». «Не тянет» – слишком мягкая для него характеристика, лакировка действительности. Бедняга, вконец задушенный экологическими нормами, часто глохнет при старте, если как следует не подгазуешь, а о динамичном перемещении в потоке нечего и думать, лишь бы не отстать. К 90 км/ч понимаешь – еще немного и все, дальше некуда. Самое правильное на шоссе – не выпендриваться, а тошнить свою «соточку» в среднем ряду, внимательней поглядывая в зеркала, в Chevrolet Niva они большие, почти информативные. Почти – потому что в левое от чего-то видно меньше, чем в маленькое «дастеровское».

«Ужас-ужас-ужас»? Нет, просто «ужас», до конца света довольно далеко – частые переключения пятискоростной КПП компенсируются неплохим «попаданием» в передачи, на удивление мало проблем с курсовой устойчивостью, поперечные крены небольшие, а уж управляемость на достижимых скоростях просто отличная. Жаль, новомодная ABS включается рановато и из-за всех сил «лупит» по ноге при экстренном торможении.



нии. К тому же за подвеску Chevrolet Niva оптом можно отпустить все грехи, включая отсутствие двигателя. Даже по сравнению с отличной подвеской Duster она имеет потрясающую, невиданную энергоемкость. Пробыть «Шниву» нереально, легче сразу выломать амортизаторы вместе с пружинами и рычагами об метровый бордюр. Гребенка, «лежачки», люки, выбоины – их как бы не существует. Проглотив очередную бездонную колдобину, «Шнива» лениво поделится с вами впечатлениями – «слышь, командир, кажись мы что-то переехали». Асфальт для Chevrolet Niva большая проблема – его все больше и он слишком ровный.

ПОДХОД СНИЗУ

В ночь перед выездом на «полигон» снега в наших любимых оврагах насыпало по уши, посмотрим, кто кого потащит. Может быть «Шеви-Нива» отыграется за провал на асфальте? Шансы есть, у нее настоящий постоянный полный привод с механически блокируемым межосевым дифференциалом и «пони-



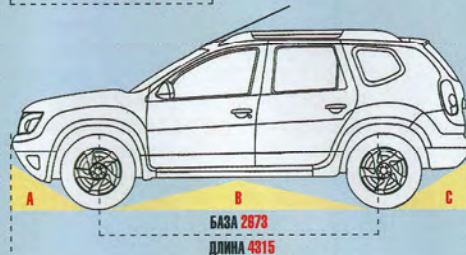
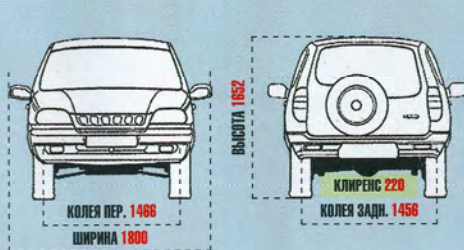
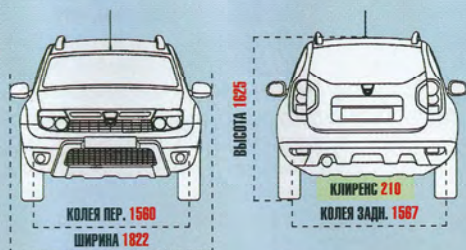
Duster снизу слишком «легковой» для серьезного бездорожья



«Шеви-Нива» сдюжит любую колею без серьезных потерь

RENAULT DUSTER 1.6 MT	
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	бензиновый, рядный 4 цилиндра
Рабочий объем, см³	1598
Макс. мощность, л. с. при об/мин	102/5750
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	145/3750
ТРАНСМИССИЯ	
Тип привода	2WD/4WD
КПП	МКПП 6
ПОДВЕСКА	
Передняя/задняя	независимая/независимая
ТОРМОЗА	
Передние/задние	дисковые/барabanные
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Разгон 0–100 км/ч, с	13,0
Максимальная скорость, км/ч	158
ПРОЧЕЕ	
Масса снаряженная/полная, кг	1250/1800
Топливный бак, л	50
Расход топлива, л/100 км	
Городской/загородный цикл	10,3/6,8
Размер шин	215/65 R16

CHEVROLET NIVA 1.7 MT	
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	бензиновый, рядный 4 цилиндра
Рабочий объем, см³	1690
Макс. мощность, л. с. при об/мин	80/5000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	127,5/4000
ТРАНСМИССИЯ	
Тип привода	4WD
КПП	МКПП 5
ПОДВЕСКА	
Передняя/задняя	зависимая/зависимая
ТОРМОЗА	
Передние/задние	дисковые/барabanные
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Разгон 0–100 км/ч, с	19,0
Максимальная скорость, км/ч	140
ПРОЧЕЕ	
Масса снаряженная/полная, кг	1410/1860
Топливный бак, л	58
Расход топлива, л/100 км	
Городской/загородный цикл	14,1/8,8
Размер шин	215/65 R16



А - УГОЛ ВЪЕЗДА 30° В - УГОЛ РАМПЫ Н.Д. С - УГОЛ СЪЕЗДА 36°

А - УГОЛ ВЪЕЗДА 37° В - УГОЛ РАМПЫ Н.Д. С - УГОЛ СЪЕЗДА 35°



CRUNCH
8X16, 8X17, 8X18



MODULAR
7X16

www.alcar.ru
(495) 792 58 28

DOTZ 4 X 4 WHEELS FOR EVERY SITUATION

жайка», клиренс 220 мм, короче база, выше бамперы, меньше свесы. «Дастер» тоже не промах — дорожный просвет 210 мм, неплохая геометрия, электронная имитация межосевой блокировки — поединком будет интересным. Но сначала загоним противников на эстакаду.

И сразу поставим «Дастеру» минус за низко висящий выпускной тракт, он заканчивается поперечной «банкой» глушителя, всегда готовой оторваться в жесткой колее. Потом, набрав грязи как в совок, треснет задний бампер, а на детали задней многорычажки наматается борода из травы пополам с глиной. Но это все потом, если повезет, а в худшем случае в крупную ячею «гриля» попадет здоровенный острый сук и пробьет низко расположенный радиатор, его лучше сразу дополнительно защитить мелкой металлической сеткой. Картер уже с хорошей защитой, но в целом «француз» слишком «легковой» — стойки McPherson и хлипкие детали подвески не способствуют выживаемости.

То ли дело Chevrolet Niva — бамперы подтянуты так, что и без ямы видны мощные рычаги и защита картера, сзади неразрезной мост, ничего не висит в опасной близости от грунта, одна беда — из-за модного пластика Bertone к буксирным проушинам не подберешься с шаклом, а значит, хорошим тросом «Шниву» не зацепить, пролезет лишь стандартный крюк, а вот проушины «Дастера» легко доступны. Теперь откроем



Дастер может передвигаться в режиме 4x2, межосевая блокировка — электронная имитация



Буксирная проушина Duster легко доступна для шакла



К «Шниве» даже небольшой шакл не подходит



В «Шниве» настоящий полный привод с механическим подключением «понижайки»

капоты — воздухозаборники и генераторы обеих машин расположены высоко, теоретически и та, и другая готовы залезть в воду по нижнюю кромку фар, а то и глубже, не боясь гидроудара. Но это летом, а сейчас сравниваем давление в зимних шинах до 0,8 атмосфер и вперед, в снега.

СНЕЖНЫЙ СПАРРИНГ

Если бы французы придумали Renault Duster к 1812 году, вряд ли их так бы-

стро погнали домой по Старой Калужской дороге, во всяком случае, у них был бы очень хороший шанс не завязнуть в снегу. Пользуясь первой передачей как пониженной и включив режим 4WD Lock, я успешно пробил тропу в целине в несколько приемов, внатяг приминал снег, отъезжал, снова «утапывал» его днищем. На

Chevrolet Niva подобная тактика работает плохо, тяги не хватает, несмотря на включенный демультипликатор. «Шнива» пытается пробить параллельный трек ходом и с налета садится брюхом на промерзший бугор: 1:0 в пользу Франции, разматываем трос. Сдернуть российский внедорожник удастся легко, «Шнива» снова уносится в поля, а я медленно крадусь дальше — боюсь за бамперы, мало ли что под снегом. Но что такое, «Шнива» опять встала — теперь диагоналка, без межколесных блокировок или вспомогательной электроники с ней не справится. Правда туда, куда допрыгала «Шнива», ее французскому визави просто не добраться, ход подвески кончится раньше, да и проблемы те же — имитации межколесной блокировки в «Дастере» нет, только межосевая электроника.

Опять сдергиваем «Шниву», но очко Франции не засчитываем, потому что «Дастер» сам раскочерился на очередном незаметном бугорке — 1:1. После часового спарринга засчитываем ничью — несмотря на заметную нехватку тяги «Шнива» всегда берет свое ходом. Оба кроссовера отлично справляются со снегом, с рельефными препятствиями и легко берут крутые подъемы, в которые едва въезжают подготовленные внедорожники. Не удивляйтесь, но мы почти «объехали» пару



«Шеви-Нива» чуть выше, у нее короче база и свесы, но и Duster может очень многое на дачном бездорожье



Дастер с 1,6-литровым двигателем мощностью 102 л. с. в любом диапазоне тянет гораздо лучше чем...



...1,7-литровый мотор «Шеви-Нивы» со скромным «стадом» из восьмидесяти «лошадек»

лифтованных пикапов на тридцать третьих колесах. Все просто — зимняя резина в снегу работает лучше грязевой, пусть и приспущенной, а снежный покров все же не был настолько глубок, чтобы бесповоротно закопаться.

VIVE LA FRANCE?

В принципе — да. По сумме потребительских качеств Renault Duster вроде бы одержал безоговорочную победу. Он комфортнее Chevrolet Niva, под завязку набит опциями в максимальной комплектации, мощнее, тяговитее, экономичней, в конце концов. В него влезет больше картошки и рассады, да и проходимость (для кроссовера) потрясающая. Chevrolet Niva GLC в «полном фарше» с кондиционером стоит 541 000 рублей и оснащена беднее «топового» «Дастера» 1.6. За 542 000 рублей Renault Duster продается в версии Expression... Но стоп, за кондиционер (не климат-контроль) надо доплатить 25 000 руб. + 6500 руб. за подогрев передних сидений + 13 000 руб. за ESP + 4000 руб. за подушку безопасности пассажира + 3000 руб. за подголовники и 6000 руб. за задний парктроник, а задних электростеклоподъемников и регулировки зеркал в этой версии вообще не предлагается. Сколько же тогда стоит Duster 1.6 4x4 Privilege? 581 000 рублей и за задние стеклоподъемники + парктроник + дополнительные подушки безопасности все равно придется доплатить в сумме 15 000 руб. Итого 596 000 рублей без ESP, литых дисков и окраски металлик. Разница минимум в 55 000 руб. не очень велика, но заметна. И если от вашей дачи до асфальта километров пять среднего бездорожья, убить «Дастер» в колее все же будет намного быстрее и накладней, чем Chevrolet Niva, запчасти к которой валяются в каждой лавке, а отремонтировать за бутылку поможет сосед. Так что, пока «русские дороги полностью за нас», старушку «Шниву» рано окончательно списывать со счетов. **4x4**

Редакция выражает признательность военному историко-патриотическому клубу «Вохонский ратник» и лично Андрею Викторовичу Ковшутину за помощь в подготовке данной статьи.

РЕМАРКА ПАТРИОТА

Андрей ФАРОБИН, владелец автомобиля UAZ Patriot, автор множества статей о «Нивах»:

При всей моей любви к отечественному автопрому, сродни, наверное, сумасшествию, вынужден признать: с появлением на нашем автомобильном рынке Renault Duster человек, отдающий предпочтение Chevrolet Niva, должен обследоваться у психиатра. Тольяттинцам из GM-AVTOVAZ остается только посылать голову пеллом и признать свое поражение. Однако это еще не означает, что врач обязательно констатирует заболевание. Если вам нужна машина с крепкой ходовой частью, безболезненно переносящей почти все скорпины бездорожья, то выбор Chevrolet Niva все же оправдан. Но большинству важен комфорт, адекватное поведение на дороге и полный привод, позволяющий более-менее уверенно добраться до дачного домика или места пикника. По всем этим параметрам новый французский кроссовер представляет собой отлично сбалансированный образец. Желаете иметь доказательство? Извольте.

КОМФОРТ. Полностью независимая подвеска «француза», это вам не жесткая балка заднего моста на Chevy. «Иностранец» позволяет гораздо быстрее и увереннее ехать по мелким неровностям. Многие недовольны способностями Chevy перевозить грузы: размеры багажника у него более чем скромные. У Renault Duster его объем намного больше. Отделка интерьера, на мой взгляд, не сильно отличается от той, что присутствует у «русского», продавшегося американцам. Но все же на подсознательном уровне чувствуешь себя в салоне настоящей, а не гибридной иномарки, а это дорогого стоит. А еще в салоне «Дастера» на порядок тише.

ПОВЕДЕНИЕ НА ДОРОГЕ. Что будет, если резко нажать на педаль акселератора идущей в потоке Chevrolet Niva? Практически ничего! Renault Duster же немедленно откликнется на поданную команду. Двигатель у него имеет почти тот же, что у Chevy, рабочий объем, а мощность заметно выше. И это ой как чувствуется! Более длинная колесная база обуславливает

лучшую курсовую устойчивость. Рулевое управление легче. Передачи в КПП переключаются заметно четче.

ПОЛНЫЙ ПРИВОД. Да, у Chevrolet Niva он честнее: настоящая двухступенчатая раздатка с механически блокируемым межосевым дифференциалом, полное отсутствие в этом важном вопросе всякой электроники. У «Дастера» же в трансмиссии установлена электромагнитная муфта, которую можно заблокировать для равного распределения крутящего момента между передними и задними колесами. Процессом заведует электроника. Но ответственно заявляю, что при всей вроде бы выигрышности ситуации для Chevy найдется немало людей, не купивших этот автомобиль по той причине, что они хотят иметь возможность ездить в режиме 2WD. Действительно, на сухом асфальте незачем включать в работу все шестеренки в трансмиссии — это лишь приведет к увеличению расхода топлива, а овес нынче дорог. «Француз» позволяет ездить на одном переднем приводе. В режиме 4WD Lock машина лезет по снежной целине практически так же, как Chevrolet Niva, а по тяговой проходимости превосходит ее. Передаточные числа «короткой» 6-ступенчатой КПП грамотно подобраны: не приходится особо расстраиваться из-за отсутствия пониженного ряда в трансмиссии.

ПОДВЕДЕМ ИТОГИ. Я не утверждаю, что на Chevy нельзя ездить — можно, и очень многие ездят. Эта марка — лидер продаж в своем сегменте. Renault Duster проигрывает по геометрической проходимости (длинная колесная база, не все гладко под днищем), но по остальным параметрам выигрывает (скорость, приемистость, тяга, плавность хода). И все это на фоне пребывания в одном ценовом сегменте с Chevrolet Niva. Поверьте, есть над чем задуматься, отправляясь за бюджетным полноприводным автомобильчиком.

