



от 607 000 руб.



КАР

от 5,33
руб./км

РОЖДЕННЫЙ СТАТИСТОМ

Любовь европейских покупателей к дизелям – секрет Полишинеля. Неспроста ведь почти две трети румынских "Дастеров" ездят на "солярке". В России же версии с мотором 1,5dCi уготована куда более скромная роль.

Рывок – клевок, рывок – клевок... Вот уже битый час я толкаюсь в горячих бакинских пробках. Свалившаяся на Азербайджан лавина нефтедолларов позволяет его гражданам стремительно впадать во всеобщую автомобилизацию. За "Бентли" к местному дилеру выстроилась очередь; а "икс-пятых", "гелендевагенов" и прочих "ку-семь" здесь не меньше, чем на Кутузовском проспекте в Москве. Но культура езды на местных дорогах даже от московской бесконечно далека: друг другу никто не уступает, "поворотники" позабыты, рядности движения нет и

в помине, и при этом каждый второй сигналист попусту.

И я хочешь не хочешь принимаю правила дикой игры. Вооруженный дизельным двигателем и механической коробкой, "Дастер" мгновенно обнаруживает неудобство управления крутящим моментом. На холостых двигатель не тянет, потом резко прыгает с 2000 до 4000 об/мин, а после скидает напрочь. Дальше уже можно не крутить – шуму от мотора будет куда больше, чем динамики. Первые две передачи здесь столь же короткие, как и на полноприводной вер-

сии с 1,6-литровым мотором; но уже начиная с третьей они "удлиняются". Проверенный временем 1,5-литровый дизель серии K9K ("Рено" выпускает его уже больше десяти лет) радует расходом: 7–7,5 литра по городу – это весьма хороший показатель.

Еще больше скромный аппетит дизеля подкупает на бездорожье. Причудливые дороги прикаспийских степей и холмов в заповеднике Гобустан оказались залиты дождем. Крутые подъемы, постоянные скольжения и пробуксовки, езда на высоких оборотах – и так на протяжении без малого сотни километров. А что показывает бортовой компьютер? Неужто всего 9 литров? Точно такой же "Дастер" с 2-литровым бензиновым мотором вылакал аж 14,5 литра!



▲ ТАХОМЕТР ЛУКАВИТ: 6500 об/мин – это сказка, ибо дальше пятерки стрелка и не подумает двигаться





▲ **ДЕТСКИЕ КРЕСЛА** с логотипом "Рено" стоят недешево – от 5 до 12,5 тысяч

Что ж, экономия на топливе очевидна. Но французы похваляются и высокой надежностью мотора. Минувшей зимой инженеры "Рено" не поленились провести его ресурсные испытания с поправкой на наши условия. Машину проверяли морозом до -28°C, кормили сомнительной "соляркой" на подозрительных заправках. В результате "Дастер" получил новый радиатор, а в контуре его системы отопления поселился 1,5-киловаттный электронагреватель.

У нас будут продавать исключительно 90-сильный дизель: он менее капризен. Но скажу откровенно, мне такой мотор не приглянулся: после 80 км/ч обгоны становятся чрезмерно растянутыми во времени, а это не просто грустно, но и небезопасно. К тому же дизель не только удовольствие сомнительное, но и отнюдь не дешевое: он на 25 000 рублей дороже самой популярной версии "Дастера" с 2-литровой бензиновой "четверкой" и полным приводом. Кроме того он дороже и в эксплуатации: ездить на ТО на бензиновой версии придется в полтора раза реже. Да, с учетом меньших затрат на "горючку" примерно через 60 000 километров дизель вы все-таки окупите. Но захочется ли вам на весь этот срок лишать себя удовольствия от езды?

Европейцев еще можно понять: там дизель выгоден не только по причине меньшего расхода топлива, но и в силу специфического налогообложения, которое зависит от выбросов CO₂. Однако для России, к счастью, экология пока не аргумент.

Конечно, в идеале "Дастеру" отлично бы подошел более резвый современный 150-сильный турбодизель, который есть в арсенале "Колеоса". Но с таким мотором машина бы не смогла

ДИЗЕЛЬ НЕ ТОЛЬКО УДОВОЛЬСТВИЕ СОМНИТЕЛЬНОЕ, НО И ОТНЮДЬ НЕ ДЕШЕВОЕ

удержать свой главный козырь – вызывающе низкую цену. Хотя, если допустить гипотетическое существование подобного варианта, который бы стоил, скажем, тысяч на сто дороже, то и он мог бы наверняка занять свою нишу: ближайший по цене компактный кроссовер с дизелем – "Сан-Йонг-Акцион" – стоит от 879 000 руб.

Но нам негоже говорить в сопоставительном наклонении: дизельный "Дастер" получился таким, каким получился. Его роль не будет яркой – особенно на фоне успеха куда более понятных народу бензиновых модификаций. Впрочем, и такого статиста кто-то сможет разглядеть в массовке. ■



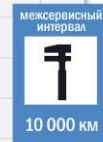
▲ С таким указателем следить за чистой **ВОЗДУШНОГО ФИЛЬТРА** проще простого



RENAULT DUSTER 1,5 DCI 4WD

БАЗОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ "ЭКСПРЕСЬОН"

Подушка безопасности водителя, ABS, MP3/USB-магнитола, электропривод передних стеклоподъемников, регулируемый по углу наклона руль с усилителем, центральный замок, штампованные колеса с декоративными колпаками и шинами 215/65 R16



ОПЦИИ ДО ОПТИМАЛЬНОГО НАБОРА РУБ.

• Версия "Привилеж": ручки дверей и зеркала в цвет кузова, хромированная насадка на выхлопную трубу, бортовой компьютер, противотуманные фары, подсветка перчаточного ящика, кондиционер, обогрев передних сидений и зеркал с электроприводом, 3-й подголовник дивана	39 000
• Металлик	6000
• Кожаная отделка руля	3000
• Система динамической стабилизации	13 000

ЧТО ЕЩЕ МОЖНО ЗАКАЗАТЬ РУБ.

• Диски из легкого сплава	12 500
• Задние электростеклоподъемники	5000
• Задний парктроник	6000



ХАРАКТЕРИСТИКИ

Двигатель, см ³	P4D, 1461
Мощность, л. с. при об/мин	90/4000
Крутящий момент, кгс-м при об/мин	20,4/1750
Скорость, км/ч	156
Длина х ширина х высота, мм	4315 x 1822 x 1695
Снаряженная масса, кг	1375

РАЗГОН

0–100 км/ч, с

1,5dCi MT 4x4 (90 л. с.)	15,6
1,6 MT 4x4 (102 л. с.)	13,5
2,0 MT 4x4 (135 л. с.)	10,4

РАСХОД ТОПЛИВА

л/100 км (шоссе/город)

1,5dCi MT	5,0	5,9
1,6 MT 4x4	7,0	11,0
2,0 MT 4x4	6,5	10,3

ЦЕНА

тыс. руб.

1,5dCi MT 4x4 (90 л. с.)	607
1,6 MT 4x4 (102 л. с.)	542
2,0 MT 4x4 (135 л. с.)	582



МЫ РЕШИЛИ:

"Дастер-1,5dCi" будет выгоден, если вы собираетесь много и всерьез ездить на машине не один год. Учтите только, что ради перспективы сэкономить вам придется мириться с весьма дерганым характером мотора и вялой динамикой.