

Компания Renault начала-таки продажи самой экономичной версии совсем не «паркетного» кроссовера – с дизельным двигателем объемом всего 1.5 л. Причем производят автомобиль в Москве, на «Автофрамосе».



Первое знакомство российских журналистов с бюджетным кроссовером от Renault состоялось в Узбекистане, а дизельная версия была представлена по другую сторону Каспийского моря — в Азербайджане. Формально это тоже Азия, но очень стремящаяся к тому, чтобы считаться Европой. Пусть хотя бы политически. Однако замысел организаторов этих презентационных тестов прочитывается однозначно: Duster — машина не для богатых. А выбор между Узбекистаном и Азербайджаном тоже был сделан со скрытым смыслом: в Средней Азии, где уровень жизни населения низок, была показана самая доступная, бензиновая версия Duster, а в Закавказье, где народ живет в большем достатке, — более дорогая, дизельная.

ПОЛНЫЙ УНИВЕРСАЛ

Покатавшись два дня на дизельном Duster, могу смело резюмировать: французы сделали на редкость универсальную машину. Понятно, что многофункциональная вещь

не может быть хороша во всем, однако дизельный французский кроссовер лучше других подходит на роль автомобиля на все случаи жизни. В первый день Renault Duster удалось попробовать в пригородах и в самой азербайджанской столице, причем как на хорошем асфальте недавно отреставрированных проспектов, так и на кое-как (еще пару веков назад) уложенной брусчатке узких улочек старого города. Дремлющие в солярке 90 «лошадей» резко просыпаются уже с 1750 об/мин и шустро втягивают машину в поток хоть и не очень свежего, но весьма резвого автопарка Баку. Местные джигиты с неподдельным интересом рассматривают это французское чудо с российскими номерами и пытаются, во сколько манатов оно им обойдется. Но при этом не торопятся уступить, даже если у тебя по правилам преимущество, норовя подрезать, резко перестраиваясь с первого ряда в третий без включения поворотника. Но — хвала Всевышнему и отличному обзору Duster — такая «джигитовка» не привела ни к одному ДТП. В правильно настроенных зеркалах все прекрасно видно, а тяга дизеля такова, что позволяет достаточно резко ускориться даже на загруженной машине.



В вялотекущей пробке можно ехать просто на третьей передаче, не утруждая правую руку ненужными манипуляциями. Да и езда по бакинской брусчатке на Duster совсем не действует на нервы и вестибулярный аппарат. Тесты на неровных поверхностях мы усугубили на следующий день, когда из столицы уехали в степи и предгорья, где порой дорог не было совсем, даже грунтовых. Зато были змеи (например, двухметровая гюрза!), зайцы, отары овец и охранявшие их грозные собаки-алабаи с колючими ошейниками из гвоздей. По сдобренной камнями грунтовке Duster весьма комфортно бежит и 60, и 80 км/ч, так что даже пассажиры с заднего сиденья не просят сбросить скорость — а это, между прочим, показатель. Очень комфортную и энергоемкую

подвеску лишь раз удалось пробить – когда незамеченная яма оказалась слишком глубокой. Но при этом ни бампер, ни днище с землей не контактировали!

Даже на крутых подъемах первую передачу приходилось включать крайне редко, а большую часть маршрута вообще прошли на переднем приводе. Блокировкой дифференциала воспользовался пару раз, и то для подстраховки — за трактором пришлось бы бежать очень далеко, а делать это в подозрительно шуршащей и злобно шипящей траве очень не хотелось.

На обратном пути, уже на автобанах (есть, оказывается, в Азербайджане и такие — с разрешенной скоростью 120 км/ч), я заметил легкую вибрацию, начавшуюся как раз возле границы разрешенного порога скорости. Примерно тогда же проявилось небольшое рысканье машины, которую приходится отлавливать и удерживать на нужном курсе. Возможно, сказались неравномерно забившиеся грязью и мелкими камнями колеса — или просто бюджетная резина.



Любимая передача Duster за городом, когда «урхи» (дорожная полиция там называется тремя буквами, сокращение которых дает УРХ) не проводят никаких облав, естественно, шестая. На ней же можно легко идти и по городу уже с 60 км/ч. И вот вам результат: средний расход дизтоплива после всех покатушек по степям, горам и грязевым вулканам

составил всего семь литров на сто километров! И пусть по паспорту 5.3, но разве другой кроссовер позволит о таком хотя бы мечтать?!

Восьмиклапанный 1.5-литровый турбодизель dCi уже несколько лет ставится на европейские машины Renault, Dacia, Nissan и Suzuki, и вполне успешно. Им оснащают даже популярный кроссовер Nissan Qashqai, правда, только в моноприводном исполнении. Инженеры Renault и не скрывают, что установка его на Duster — своего рода пробный ход. Но в успехе не сомневаются, поскольку ему предшествовала серьезная подготовка.

ФИНАНСЫ БЕЗ РОМАНСОВ

Ну а что же с ценовой политикой компании в отношении Renault Duster, насколько он будет дорог? Надо сказать, что понятия «дорого» и «дешево» применительно к этой модели весьма размыты. Посудите сами: минимальная комплектация, Authentique, с бензиновым мотором 1.6 л стоит всего 449 тыс. руб., но это — «недопривод», 2x4. То же, но уже в виде 4x4 обойдется на 50 тысяч дороже. Однако самая доступная комплектация дизельного Duster – Expression, и стоит она 607 тысяч руб. Такой же уровень оснащенности вкпе с бензиновым двигателем оценивается в 542 тысячи – разница всего 65 тыс. руб.



Та же ценовая дистанция выдержана и между бензиновой версией 1.6 и дизельной в высшем (для последней — 646 тыс. руб.) исполнении, Privilege. А вот 2-литровый бензиновый Duster с «механикой» в той же комплектации отстает от дизельного всего на 25 тысяч, опережая при этом на 16 тыс. руб. такой же автомобиль с «автоматом» (его пока выпускают только с колесной формулой 2x4). Высшая же комплектация, Luxe Privilege, которую предлагают только с 2-литровым бензиновым мотором, ценой значительно превзошла самую дорогую дизельную. Но нужны ли все те «люксовые привилегии» дизельному скряге? Думаю, он и без них спокойно обойдется.

Если уж быть до конца откровенным, надо полностью раскрыть глаза потенциальному покупателю дизельного Duster: есть как минимум две позиции, по которым платить за кормление тяжелым топливом придется больше: в полтора раза чаще (через 10 тыс. км вместо 15) надо проходить регулярное техобслуживание, да и выкладывать за него придется поболее — в среднем на 1500 руб. Но случается это не намного чаще, чем Новый год.

ОСТОРОЖНО! ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОДРОБНОСТИ

Четырехцилиндровый рядный дизельный двигатель рабочим объемом 1.5 литра dCi – бестселлер в линейке моторов Renault. Его устанавливают на 13 моделях Renault и Dacia и на 7 моделях Nissan. Он отличается низким расходом топлива (5 л на 100 км по городу) и в силу своих динамических характеристик оптимален для неэкстремального бездорожья. Агрегатируется механической шестиступенчатой коробкой передач, имеющей очень «короткую» первую передачу, позволяющую обходиться без понижающей. Это, наряду с полным приводом, дает возможность залезть относительно далеко от дороги. Воздушный фильтр оснащен датчиком загрязненности, а датчик топливного фильтра показывает наличие воды в солярке.