



СУПЕРЛОГАН

Появления такого автомобиля, как Renault Duster, у нас ждали давно. Неудивительно, что сразу после начала продаж за Дастером выстроились длинные очереди (на некоторые версии запись идет чуть ли не на год вперед!). Что интересно: машину готовы брать даже особо не знакомясь с ней, заранее веря в ее способности и возможности. Но нам все-равно интересно, что же представляет из себя Renault Duster, а потому мы взяли этот хит на Трибуну: действительно ли это народный автомобиль, и можно ли называть Дастер внедорожником?

В защиту первого эпитета говорят цены: в Иркутске самый простой Duster — в комплектации Authentique, с 1,6-литровым мотором (102 л. с.), 5-ступенчатой МКП и приводом только на передние колеса — стоит от 498 300 руб., а стоимость полноприводной версии (с «силовой» первой передачей вместо демультипликатора) начинается от 548 300 руб. Начиная со следующей версии — Expression — становятся доступны еще два двигателя: 2,0-литровый бензиновый (135 л. с.) и 1,5-литровый турбодизель (90 л. с.), стоимостью от 631 300 и 656 300 руб. соответственно, а также версия с АКПП (только с 2,0-литровым мотором и передним приводом), за которую просят 615 300 руб. Для любителей комфорта предлагается комплектация Privilege (от 630 300 руб. за полноприводный кроссовер с 1,6-литровым мотором), в которой есть, пожалуй, весь набор необходимых опций и оснащения — включая кондиционер, подогревы передних кресел и наружных зеркал, и т. п. В топ-версии Luxe Privilege помимо прочего есть боковые подушки безопасности, задний парктроник, а также отделка руля и сидений кожей: за такой Duster с 2,0-литровым бензиновым мотором просят от 714 300 руб. за переднеприводную машину с АКПП, и от 730 300 руб. за полноприводный вариант с «механикой» — такой, какой и оказался на наших испытаниях.

БОЛЬШЕ МАШИНЫ ЗА МЕНЬШИЕ ДЕНЬГИ

Пожалуй, самая ожидаемая новинка 2012 года попала ко мне в руки. Терзаясь сомнениями, и опасаясь взаимного плохого впечатления, я прислушивалась к «бюджетному паркетнику», словно выздоравливающий прислушивается к своему организму. Наступило ли выздоровление? Вероятнее всего, да.

Пройдет ещё не один год, пока в понимании обывателя Renault о перестанет быть синонимом незатейливого, некачественного автомобиля для таксистов. Но это время обязательно наступит, ведь концерт идёт к успеху семимильными шагами. Кто из нас не смотрел скептически на этот несуразный, на первый взгляд, кузовок со слишком оригинальной головной оптикой? Встреченный в рекламе, бумажных изданиях и на дороге, Duster неизменно «поднимает брови» моим собеседникам, большая часть из которых ограничивается коротким многозначительным «Мда...». Отбой, господа! Это не самое плохое, что могло случиться.

Нельзя сказать, что Duster оптимально сбалансирован по части эргономики. Например, вам нужно поднять/опустить подушку сиденья? Прыжок! Одновременно тянем ручку регулировки и фиксируем, а иначе механизм не осилит даже 50 кг. Или вот карманы в дверях. Если потребуются, туда можно на веки вечные сложить мелкий хлам. И никогда больше не достать, ведь в углы с трудом пролезет даже среднего размера рука. Суровое, откровенно дешёвое исполнение кнопочек и рычажков — дань ценовой категории — на самом деле способно оскорбить не многих эстетов. Странно, но на этом заканчиваются бросающиеся в глаза на первом тесте минусы. Зато не счесть, честное слово, не счесть его плюсов! Оригинальная настройка трансмиссии, которую мне довелось испытать непосредственно на спуске с горы. «Гладкие» переключения (пару раз ошибочно включенная «четвертая» вместо «шестой» не в счёт) рычага коробки. Duster, конечно, не образец динамичного кроссовера, и силы при перестроении переоценивать опасно, но в гражданском режиме не «тупит» и при правильном подходе дарит уверенность на дороге (актуально для тестового экземпляра с МКПП).

Да, тысячи километров чужого скепсиса будут сопровождать вас при выборе Дастера, однако это никак не скажется на безусловном факте — вы обладаете хорошим компромиссом, в очереди за которым отстояли положенные месяцы.

Юлия БАБАК

Водительский стаж 8 лет, ездит на Subaru Impreza WRX

ОКНО В ЕВРОПУ

А почему бы и нет? Автомобиль идеален для тех, кто давно мечтает попробовать себя в классе паркетников, но не располагает достаточным бюджетом. В данном случае все двери открыты — на любой кошелек.

Разумеется, бюджет сказывается на качестве и стоимости материалов отделки, некоторых решениях в эргономике, на оснащении. Хотя в топовых версиях и последнее очень неплохо — на автомобиле такой стоимостью парктроников, например, просто не ожидаешь увидеть, а они между тем присутствуют. Равно как и аудиосистема, и электропривод зеркал и стекол, и полноразмерная запаска...

Тем более приятно удивил тандем трансмиссии и мотора: машина резвая, коробка вполне предсказуемая и «читаемая» — времени на привыкание потребуется минимум, разве что логику использования первой передачи получить понять не сразу. Зато передач полных шесть — движение что по городу, что по трассе комфортно. Полный привод классический плюс еще и принудительная блокировка... Опять же — неплохой дорожной просвет, сбалансированная работа подвески и вместительный багажник. Чего еще требовать начинающему юзеру паркетника от машины? Разве что иной обзорности в боковых зеркалах заднего вида — «панорама» в них весьма скромная и потребует некоторой адаптации. Более удобной посадки в машину — в сырую погоду пороги залиты грязью, и сесть в машину, не испачкавшись, уже не так просто. И из этой же оперы — система открывания багажника: чтобы отворить «пятую» дверь, нужно нажать на кнопку замка на крышке, а она покрыта слоем грязной водяной пыли и жидкости для омывания стекол, стекающей вниз из форсунок над задним стеклом.

Ну и профилактическую шумоизоляцию я бы сделала сразу — еще по выезде из автосалона, потому что жесткость пластика особых надежд на полное отсутствие «сверчков» и бряко-стукнов в салоне не обещает — по крайней мере, визуально.

Но Duster удивил. Причем, приятно. Судя по аншлаговым очередям на машину, удивил не только меня. Пожалуй, Renault удалось невозможное — создать самый настоящий автомобиль в себе, популярность которого еще долго будет только расти.

Наталья НОВИКОВА
Водительский стаж 10 лет,
ездит на Toyota Mark II



Во всем мире Duster предлагается с логановским интерьером. Однако специально для российского рынка дизайн передней панели был изменен, что самым положительным образом сказалось на его визуальном восприятии



Измененная передняя панель с консолью стали не только приятнее на вид, но и немного эргономичнее: в частности, хоть блок управления климатом и остался внизу, пользоваться им стало удобнее



Приборная панель немного отличается от логановской, но по функциональности они идентичны. Впрочем, информация на Дастере считывается все же лучше



Бардачок в Duster — поистине бездонный: бумаги формата А4 в нем просто теряются



Обзор во внутрисалонное зеркало неплохой. А вот наружные зеркала могли бы быть и покрупнее. К тому же часть обзора в них скрывается за опциональными ветровиками



Управление полноприводной трансмиссией заимствовано у кроссовера Nissan X-Trail первого поколения, и осуществляется с помощью вращающейся шайбы. При этом работа режимов 2WD и 4WD Lock подтверждается соответствующими пиктограммами на приборной панели



Дизайн и графика на фирменной магнитоле Duster простенькие. Зато пользоваться удобно: кнопки крупные, текст разборчивый, и даже порт USB есть. Удивление вызвало только управление громкостью: не круглой рукояткой в центре магнитолы, а двумя клавишами слева-вверху



Подрулевой пульт управления магнитолой — для бюджетного автомобиля решение заманчивое



Задний диван Duster не имеет излишней профилированности, зато достаточно свободно может принять трех пассажиров: здесь даже подголовников три. Однако каких-то дополнительных удобств не предусмотрено



Ради экономии обозначение полноприводной версии сделано из пленки. Однако в обозначении двигателя, а также и другая символика Renault — вполне приличные шильды



В сылотную погоду проявился один из немногочисленных недостатков Duster: широкие пороги быстро и сильно покрываются грязью, угрожая чистоте броек всех входящих и выходящих из машины

НА ЛИЦО УЖАСНЫЙ...

Снаружи он страшный, если не сказать уродливый. Но как же это ему идет! Может быть, у меня проблема со вкусом, но мне нравится эта «уродливость». Более того, нравится, когда на Duster висят куски грязи, чистым он не смотрится так brutally..

При попадании в салон посещает мысль, что инженеры, разработавшие интерьер, сделали все, чтобы вы поняли — вы в бюджетном автомобиле. Мол, хотите удобства — покупайте более дорогой авто. Нет, я не буду придирается к качеству пластика и зазорам — не того ценового уровня машина, да и на машине нужно ездить, а не панели гладить. Я буду придирается к эргономике. Да, я избалованный японским «хламом» человек, мне хочется много машины за мало денег, но зачем же делать настолько неудобное пространство водителя в бюджетном авто, впрочем, стоимостью более полумиллиона рублей?! Неудобное управление климатом, которое расположено где-то внизу консоли, кнопка сигнала вынесена на рычажок поворотников, сигнализацию которых еще и не видно даже в пасмурную погоду, не говоря уже о солнечном дне... Далеко на двери расположен и блок управления стеклоподъемниками, к ним тоже приходится тянуться. Настройка частоты радиоприемника производится крутилкой в центре магнитолы — где у всех регулируется громкость. Но к этому надо просто привыкнуть... А к чему я никогда не смогу привыкнуть, так это к ужасному по форме рулю! Дело в том, что ступичная часть руля очень выпуклой формы, и просто невозможно держать его правильно. А если менять руль, то все подушки безопасности не будут работать... на фоне этого даже кожаные сиденья не в радость, хотя на машине такого класса это очень практично — легче смыть пыль или грязь после вылазки на природу.

Но в движении.. все меняется! Достойный мотор, старая добрая механика, энергоемкая подвеска, ну и пусть, что немного раскачивается на неровностях. Внятные тормоза с ABS. Да и то, что полный привод не совсем честный, тоже не минус — в городе это даже удобнее, машина не старается мести кормой, как это любит делать честный 4WD. Будем надеяться, что на бездорожье муфта не будет быстро перегреваться, оставляя переднюю ось один на один с грязью, снегом или прочей труднопроходимой субстанцией.

Renault попала в тот сектор, в котором у Дастера просто нет конкурентов среди новых авто. Есть еще более бюджетная Шнива, но... если хочется надежной, удобной в управлении машины, с нормальным мотором, то выбор очевиден. С одной поправкой, что если рассматривается только новое авто... что для многих является принципиальным условием.

Артём АГЕЕНКО
Водительский стаж 6 лет, ездит на Honda Civic Type R

ТРОЯНСКИЙ КОНЬ ПО-ФРАНЦУЗСКИ

Бесславная для французов военная кампания 1812 года в России все же не прошла даром хотя бы для их потомков. Потому что ни немцы, ни японцы, ни другие корейцы, а именно французы разгадали ребус, на каком транспорте можно завоевать наш народ.

Среди этого наивного народа и я. Несмотря на странное название, мне нравится ехать на «Пылесосе» по весеннему Иркутску. Город в дорожных руинах, как Сталинград в 1943 году, а за рулем Duster все нипочем — разруха за окнами просто плывет картинками трехмерного кино. На памяти нет ни одного подобного SUV, чья подвеска отличалась бы таким выраженным русофильством. Рычаг КП и педали тоже податливы как в кино. При этом руль старается сохранять остроту и живое реактивное действие, опять же, обруливать препятствия надобности нет. А что за диво прошлепать по загородным гравийкам — ни тебе тряски, ни стуков, ни пробоев даже в глубоких ямах при откровенных скачках. Да и «стайлинг» у Duster как у закованного в латы коня: непробиваемый, устрашающий — на нашем поле брани такой вид логичен.

Лишь бы этот «конь» не оказался троянским. На распутье дорог между «плохая» и «хорошая» в седле Duster все же задумываешься. Будешь много гонять налево (а Duster это провоцирует подобно рамному джипу) — коня потеряешь, то есть быстро убьешь легковое, по сути, шасси. А направо пойдешь, сам держись. Валкость не порок, но по нашим «хорошим» дорогам Duster кренится и качается, на скорости выше сотни пропадает ощущение четкой курсовой устойчивости, да и тормоза слабоваты. Вот когда всплывают все эти «Кашкай», «Тигуаны» и прочие «асфальтовые» кроссоверы. Да что там, вспоминается RAV4 первого поколения, у которого шасси образцово сочетало энергоемкость, «проходимость» и управляемость, при этом схема полного привода была через честный межосевой дифференциал. А Forester? А Vitara?

Но Duster совсем другой, и свою меньшую почти в два раза стоимость он оправдывает сполна. Вряд ли двигатель 1,6 подарит чувство надежности во многих условиях, как 2,0-литровый, но «вытянет» коробка — она хотя бы рассчитана на сложное движение как раз с маломощным мотором. Так что это не «он» должен равняться на «них», а они на него. Кроме одного: в доступности «на прилавке» — Duster народу выкатили, подарили, а свободно купить нельзя. Так и ценам недолго отвязаться. Вот в этом пока и есть Троянский конь по-французски.

Василий ЛЯРИН
Водительский стаж 14 лет, ездит на Ford Focus 2



2,0-литровый бензиновый мотор Duster под капотом расположился достаточно плотно. Однако обслуживанию это практически не мешает, а вопрос ремонта владельца, скорее всего, не затронет: на других моделях Renault к этим двигателям серьезных претензий нет



Спинки заднего дивана складываются по частям и без ступенек



Домкрат и баллонный ключ находятся в правой нише багажника и практически всегда легкодоступны



На полноприводных машинах полноразмерная запаска лежит под полом в багажнике и не пачкается. Завышенный уровень пола в багажнике отчасти компенсируется наличием пластикового органайзера для аксессуаров и принадлежностей



Главный плюс багажника Duster – ровный пол и отсутствие выпирающих внутрь колесных арок. Есть и мягкая шторка – но, увы, не сворачивающаяся

БРУТАЛЬНОСТЬ И ГЛАМУР

Вот уж чего не ожидал, так это то, что от утилитарной (по современным меркам) машины получу удовольствие.

Нет, я, конечно, знал, что купить Duster сложнее, чем «Волгу» во времена СССР. Но относил это ко всемирному разгильдяйству автомобильных маркетологов, так и не удосужившихся в редких перерывах между party создать для России простой, надежный и нестрашный джип.

Но Duster не просто занял пустующую нишу и выполняет функцию утилитарного средства передвижения на все случаи жизни для небогатого жителя российской глубинки. Он доставляет удовольствие от вождения. Честный брутальный образ, простой, но вполне функциональный салон. Когда устраиваешься в Duster — как будто сам наливаешься силой. Это как с хоккейной формой, которая тщедушность превращает в атлетизм. Салон без единого дизайнерского изыска (и это его главное достоинство во времена тотального гламура), даже какой-то мужланский, но зато с эргономикой все в порядке. Удивительно, но тяжелый с виду кроссовер с 1,6-литровым мотором в городе позволяет пошустрить, а на трассе даже прохватить с ветерком (пусть этот ветерок иногда слишком навязчив). Подвеска легко сглаживает городские колдобины, быстро отучая от привычки тормозить перед каждой кочкой.

Не удержался я и все же залез на Duster в раскисшее весеннее поле. Тот отрезок, проходимость которого я оценивал как 50/50, Renault прошел ходом, хоть и поплавав из стороны в сторону по раскисшей до состояния жижи колее.

Жаль только, что тираж Duster ограничен — многие русские семьи автомобиль бы осчастливил, да и ажиотаж на гламурные модели (каковых уже подавляющее большинство) сбил. А с ним и цены. Настоящие ценности возвращаются!

Ефим НЕЗВАННЫЙ, водительский стаж 19 лет, ездит на Mazda CX-7

ШРЕК-ЛОГАН

Теперь я знаю, кто такой Duster: это Шрек-Логан.

Он такой же крупный и неказистый, как тот сказочный великан-огр, так же любит грязь (увы, не только месить ее колесами), чертовски выносливый, крепкий, и на удивление добродушный к своим друзьям, к которым я теперь готов отнести и себя. Категорически в Duster мне не понравилась только его склонность к самозагрязнению (то, что мои брюки будут постоянно пачкаться, я не сомневаюсь). Но ко всем остальным недостаткам (начиная с внешности и заканчивая расположением некоторых клавиш управления теми или иными функциями) можно либо привыкнуть, либо понять и простить за одну только стоимость: ведь даже с полным «фаршем» Duster стоит максимум 749 300 руб. — на уровне цены самых простых базовых моноприводных версий других кроссоверов-конкурентов! При этом Duster вполне себе комфортен на ходу: не досаждают шумностью, не изматывает тряскостью... И в еще меньшей степени, нежели донорский Логан, требует обращать внимание на дорожные условия: главное — задать направление движения, а там...

Алексей СТЕПАНОВ, водительский стаж 15 лет, ездит на Skoda Roomster и Toyota Corona Premio

ОСНАЩЕНИЕ RENAULT DUSTER LUXE PRIVILEGE 2.0 4X4

- **Дизайн:** бамперы, частично окрашенные в цвет кузова, продольные рейлинги окрашены под хром, защита бамперов спереди и сзади, ручки дверей, окрашены в цвет кузова, наружные зеркала окрашены под хром, передние и задние брызговики, легкосплавные колесные диски 16"
- **Интерьер:** кожаная (комбинированная: искусственная и натуральная) обивка сидений, кожаная оплетка руля
- **Управление:** гидроусилитель руля, иммобилайзер, бортовой компьютер
- **Освещение:** противотуманные фары, подсветка перчаточного ящика и багажника
- **Комфорт:** кондиционер, регулировка водительского кресла по высоте, передние и задние электростеклоподъемники, наружные зеркала с электроприводом и обогревом, подогрев передних кресел, регулировка руля по высоте, центральный замок с д/у, задний парктроник, складывающаяся по частям спинка заднего дивана, аудиосистема CD/MP3/USB/AUX/Bluetooth с подрулевым джойстиком
- **Безопасность:** ABS+AFU, 4 подушки безопасности, 3 задних подголовника, автоматическое запирание дверей, Isofix, трехточечные ремни безопасности (спереди с ограничителями усилия и регулировкой по высоте)
- **Адаптация к российским условиям:** защита картера двигателя, адаптация к холодному запуску



Вместе с логановскими внутренними ручками дверей Duster получил и нормальный блок управления электростеклоподъемниками, расположенный на двери. Там же нашлось место для динамиков аудиосистемы и для вещевых карманов



Задняя буксировочная проушина в бампере ничем не прикрыта. Однако использовать трос с крупными крюками будет проблематично или даже вовсе невозможно

УЗКАЯ НИША — ШИРОКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Дачный участок с картофельным полем, редкие поездки за грибами-ягодами и УАЗ. Большой багажник, большой аппетит и вечная пыль в салоне. При всех достоинствах кормить этого обжору и мириться с конструкцией середины прошлого века моему родственнику надоело. Но что выбрать?

Забегая вперед, скажу — Duster для него идеальный автомобиль. Даже с 1,6-литровым двигателем он наверняка динамичнее Chevy Niva, рассматривавшейся в качестве замены УАЗу. Разбитая гравийка до дачи, заметаемая зимой снегом, поставила под вопрос покупку различных седанов-универсалов. А ограниченный бюджет автоматически отсекает различные пикапы-паркетники. Что же до «непостоянного» полного привода, то возможностей муфты вполне хватит, чтобы пробраться до грибных и ягодных мест.

Наверняка он откажется от кондиционера, хромированной бижутерии снаружи, да и от литых дисков, пожалуй, тоже. Достаточно передних электростеклоподъемников, центрального замка, ABS, складывающейся по частям спинки заднего сиденья и кое-чего по мелочи. Это в базовой комплектации при двухлитровом двигателе. Хотя после УАЗа и при неспешном ангарском трафике, не исключено, хватит и 1,6-литрового мотора. Был бы лишь экономичным и не менее ресурсным.

Вероятно, после УАЗа покажется небольшим багажник. Но с этим можно мириться. За такую-то подвеску! В конце-концов, не 4WD и не недостаточная во многих случаях геометрическая проходимость, а именно невосприимчивость к разбитым дорогам — основное достоинство Duster. По сумме же качеств и при огромном выборе автомобилей на местном рынке — фактически безальтернативное предложение. Нишевое, но перекрывающее соседние классы и сегменты. При всей своей любви к бизнес-седанам и я бы, кстати, тоже присмотрелся.

Максим МАРКИН, водительский стаж 15 лет, ездит на Toyota Mark II

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ RENAULT DUSTER 2.0 4X4

КУЗОВ	
Тип	SUV (универсал)
Конструкция	Несущий
Количество мест/дверей	5/5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый, с распределенным впрыском топлива
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Кол-во и расположение цилиндров	4, в ряд
Рабочий объем, куб.см	1998
Кол-во клапанов на цилиндр	4
Мощность, л.с./об.мин	135/5500
Крутящий момент, Nm/об.мин	195/3750
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Подключаемый полный
Коробка передач	Механическая, 6-ступенчатая
ТОРМОЗА	
Тип	Гидравлические
Механизмы передние/задние	Дисковые вентилируемые/барабанные
ПОДВЕСКА	
Передняя	Независимая, пружинная, McPherson
Задняя	Независимая, пружинная, многорычажная
КОЛЕСА	
Диски	легкосплавные
Шины	215/65 R16
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4315/2000/1695
База, мм	2673
Клиренс, мм	210
Колея спереди/сзади, мм	1560/1567
Снаряженная масса, кг	1377
Полная масса, кг	1877
Объем топливного бака, л	50
Объем багажника, л	475-1636
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	177
Разгон до 100 км/ч, сек	10,4
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Городской режим	10,3
Загородный режим	6,5
Смешанный режим	7,8

