

ПО СНЕГУ

Константин СОРОКИН
Фото автора и компании Renault



Снежный заряд, накрывший аэропорт Апатитов, наш самолет переждал более получаса, а затем встревоженным пассажирам объявили, что садиться придется в Мурманске. Программу заполярной экспедиции на кроссоверах Renault Duster это сдвигало как минимум на полдня, а мою персональную миссию в Хибинах наделяло особой мистикой: в истории времен холодной войны, о которой я хотел напомнить читателям, запасной аэродром сыграл зловещую роль...

Аэродром расположен недалеко от Кировска и в семидесятые годы прошлого века служил запасным для ракетносцев Ту-16 авиации Северного флота. Собираясь в Хибины на заполярный пробег Duster Arctic Challenge, я планировал отклониться от маршрута, чтобы отыскать в северной лесотундре бывшее полевое «гнездо» флотских стратегов. А потом догнать конвой и проехать до Мурманска вдоль восточного берега Умбозера — тропами, которые в среде любителей внедорожных путешествий называются «1000 ручьев».

Главной же автомобильной интригой заполярного мероприятия Duster Arctic Challenge был полноприводный кроссовер Renault Duster с бензиновым мотором семейства H4M (рабочий объем 1,6 литра, мощность 114 л.с.), известный нам, например, по кроссоверам Nissan Qashqai, а теперь им же оснащается и Лада XRAY. Duster с таким двигателем в полноприводной версии стоит от 710 тысяч рублей, и мне показалось, что по совокупности потребительских качеств этот автомобиль самый сбалансированный в линейке.

Скромный по объему силовой агрегат удивил хорошей тягой на низких оборотах и толковым подбором передаточного ряда: троих пассажиров по снежной колее бензиновый Duster 1.6 без особого надрыва вез на третьей передаче! Больше не скажу ничего, потому что все оценки будут в сравнительном тесте с конкурентами, который появится в следующем номере Авторевю. Только пара слов о сугреве! То есть о системе Renault Start, которая позволяет удаленно запускать двигатель, причем на автомобилях как с автоматическими, так и с механичес-

кими коробками передач. Чтобы не мудрить с алгоритмами «программируемой нейтрали» (это когда при постановке на охрану сначала включается поддержка зажигания, затем вынимается ключ, закрываются двери — и только после этого глушится двигатель), на Дастерах с механическими коробками передач установлен заводской датчик положения рычага, который разрешает или, наоборот, запрещает работу стартера. Осталось лишь приучить себя оставлять машину на нейтрали и с затянутым стояночным тормозом. Ну а завести двигатель с по-



На «холодных» дизельных Дастерах были установлены автономные отопители Eberspächer Hydronic D4W SC — автоматические котлы, работающие на дизельном топливе из бака. Они греют охлаждающую жидкость и с помощью собственного электрического насоса обеспечивают ее циркуляцию, в том числе и при неработающем двигателе. По эффективности — бомба! И если ваша жизнь связана с короткими поездками на дизельном автомобиле в холодном регионе, особенно с маленькими детьми, то ставьте не задумываясь. Правда, автономное тепло недешево: около 38 тысяч рублей за установочный комплект

2015 года системой Renault Start оснащаются все бензиновые кроссоверы Duster.

А вот дизельные Дастеры в условиях Заполярья обдали холодом: прогреву на холостом ходу мешала мизерная теплоотдача «самовоспламеняющихся» моторов. Но зато каков характер! Я хорошо помню свои впечатления от езды на дизельном Дастере первого поколения, когда «тракторный» мотор сельским трудягой пыхтел в условиях бездорожья. А на асфальте выглядел мямлей. Но с лета 2015 года на российские Дастеры ставится модифицированная версия дизеля K9K с модернизированной системой питания и турбокомпрессором изменяемой «геометрии» (AP №13, 2015), которая развивает 109 л.с. (прежний дизель был 90-сильным). Дорабатывался этот мотор с прицелом на рынок Европы, а российская версия двигателя получила еще и «локальную» программу управления — с топливной коррекцией, учитывающей нестабильное качество нашей солянки.

Лишняя «двадцаточка» в потенциале оказалась ох как кстати! Мотор обрел гибкость на средних и высоких оборотах, стал резвее откликаться на изменение подачи топлива, и теперь при движении по скоростной трассе дизельному Дастеру куда легче даются обгоны. Вместо того чтобы тянуть на «за-

мощью системы Renault Start можно двумя способами. Например, нажатием комбинации кнопок на ключе. Заявленная дальность «выстрела» составляет 200 метров, но разбудить стартер радиокомандой с такого расстояния у меня получилось только в прямой видимости и с пригорка (думаю, что в условиях застройки и городских помех «радиорука» окажется вдвое короче). Через десять минут после «удаленного» запуска двигатель глохнет, но нажатием кнопки на ключе его работу можно продлить еще на такое же время. У владельцев машин, оснащенных навигационным модулем Media Nav, есть дополнительная возможность запрограммировать таймер пуска — как разовый, к определенному времени, так и многократный (максимум на пять циклов «старт-стоп»). Угонщики могут не беспокоиться: и в том, и в другом, да и в третьем случаях при попытке открыть любую из дверей даже «родным» ключом мотор моментально глохнет. Хорошая штукавина! И вдвойне приятно, что бесплатная: с августа



С конструктивной точки зрения в комплекте Protection нет ничего особенного. Просто защита стоит именно там, где надо, и защищает действительно важные узлы и агрегаты

Паспортные данные

Автомобиль		Renault Duster 4x4		
Модификация		1.6	2.0	1.5D
Тип кузова		пятидверный универсал	пятидверный универсал	пятидверный универсал
Число мест		5	5	5
Размеры, мм				
	длина	4315	4315	4315
	ширина	1822	1822	1822
	высота	1625	1625	1625
	колесная база	2673	2673	2673
	колея передняя/задняя	1560/1567	1560/1567	1560/1567
Объем багажника, л		408–1570*	408–1570	408–1570
Снаряженная масса, кг		1285	1295	1315
Полная масса, кг		1800	1870	1890
Двигатель		бензиновый, с распределенным впрыском		дизельный, с аккумуляторным впрыском и турбонаддувом
Расположение		спереди, поперечно	спереди, поперечно	спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров		4, в ряд	4, в ряд	4, в ряд
Рабочий объем, см ³		1598	1998	1461
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм		78,0/83,6	82,7/93,0	76,0/80,5
Степень сжатия		10,7:1	11,1:1	15,2:1
Число клапанов		16	16	8
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин		114/84/5500	143/105/5750	109/80/4000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин		156/4000	195/4000	240/1750
Коробка передач		механическая, 6-ступенчатая		
Привод		полный, с многодисковой муфтой в приводе задних колес		
Передняя подвеска		независимая, пружинная, McPherson		
Задняя подвеска		независимая, пружинная, McPherson		
Передние тормоза		дисковые, вентилируемые		
Задние тормоза		барабанные	барабанные	барабанные
Размерность шин		215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16
Максимальная скорость, км/ч		166	180	167
Время разгона 0–100 км/ч, с		12,5	10,3	13,2
Расход топлива, л/100 км				
	городской цикл	9,1	10,1	5,9
	загородный цикл	6,8	6,5	5,0
	смешанный цикл	7,6	7,8	5,3
Выбросы CO ₂ , г/км		177	181	140
Емкость топливного бака, л		50	50	50
Топливо		бензин АИ-95	бензин АИ-95	дизельное

* Со сложенными задними сиденьями



На наших машинах стояли зимние шины Dunlop Grandtrek Ice 02, оставившие очень хорошее впечатление. Они не сильно шумят на асфальте, а в снегу — гребут, но не закапываются. Характерная особенность — шипы с агрессивной прямоугольной вставкой, которые очень здорово работают на укатанном покрытии. Могу сказать, что я ни разу не перетормозил на льду и не зарылся в снежной целине. Кстати, штатных шин Amtel Cruise 4x4 на Дастерах больше не будет: с 2016 года на конвейере станут устанавливать покрышки Continental CrossContact LX



На таких дорогах Renault Duster легко объедет всех одноклассников. И многие внедорожники. Залог победы — в отличной «геометрии», энергоёмкой подвеске и завидных тяговых возможностях

нудной» шестой передаче, заранее переключаемся на пятую, выкручиваем мотор до 4000 об/мин — и обгоняем с хорошим запасом по динамике. Приятно, что модернизация системы питания не придушила моментный потенциал двигателя и на низких оборотах. И если поставить переключатель трансмиссии в положение «4x4 Lock», включить первую передачу, отпустить сцепление и направить машину в сугроб, то Duster поперет бульдозером.

Теперь о грустном: дизельной версии Дастера с автоматической коробкой передач не будет. По крайней мере, пока не появится Duster нового поколения. Инженеры объясняют такое решение нежеланием увеличивать снаряженную массу машины (дескать, тяжелый кроссовер может утратить свои внедорожные качества), а маркетологи говорят, что покупные агрегаты («автомата» с подходящими параметрами в линейке Renault сейчас

нет) сделают автомобиль слишком дорогим.

В отличие от грязно-слякотной столицы, на Кольском полуострове в середине декабря хозяйничала снежно-холодная зима — и колея, ведущая в сторону заброшенного военного аэродрома, была похожа на раздолбанные американские горки. Чтобы гасить вертикальную раскачку кузова, приходилось постоянно пользоваться тормозами, а участки со вскрывшимся льдом проезжать на первой передаче «в диагональ». Неприятная дорога! Но вскоре я подстроился под рельеф, нащупал нужный темп и поехал быстрее. Потом еще быстрее — и в конце концов обнагел, перестав сбрасывать ход и осаживать машину на гребнях. Как говорится, учите геометрию! Внедорожную. Потому что для безопасной и уверенной езды вдали от асфальта (а зимние грунтовок на Кольском полуострове — собирательный образ дорог-направлений

в глубинке) нужен не мотор, не шины и даже не клиренс, а запас по углам проходимости — чтобы не биться носом и не цепляться хвостом. У Дастера с этим все в порядке. Казалось, что при очередном нырке в проталину непременно шаркнешь об лед бампером, но 30 градусов под нижней «челюстью» обеспечивали надежную страховку. В общем, по волнистому рельефу мерзлой грунтовки я дубасил довольно смело.

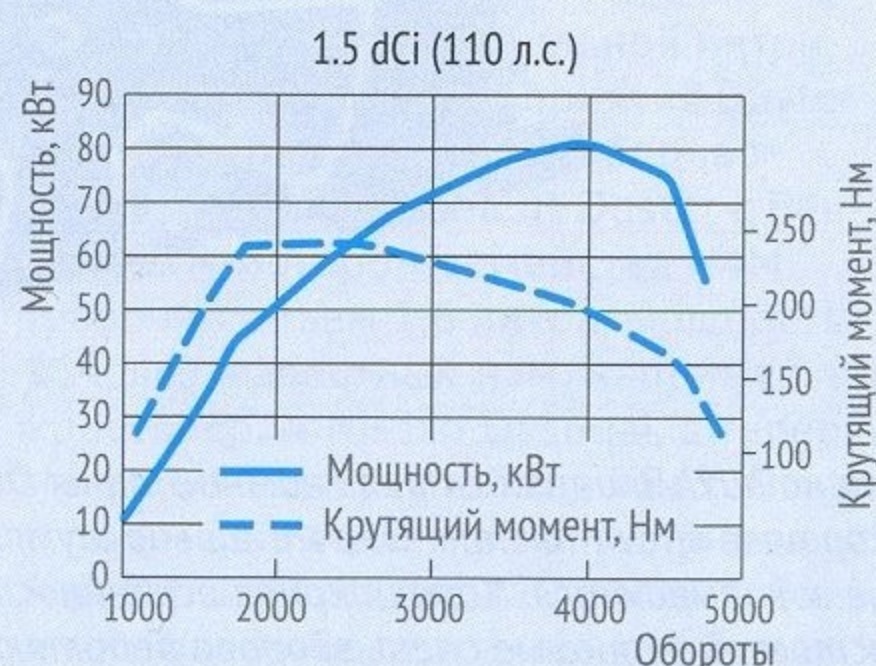
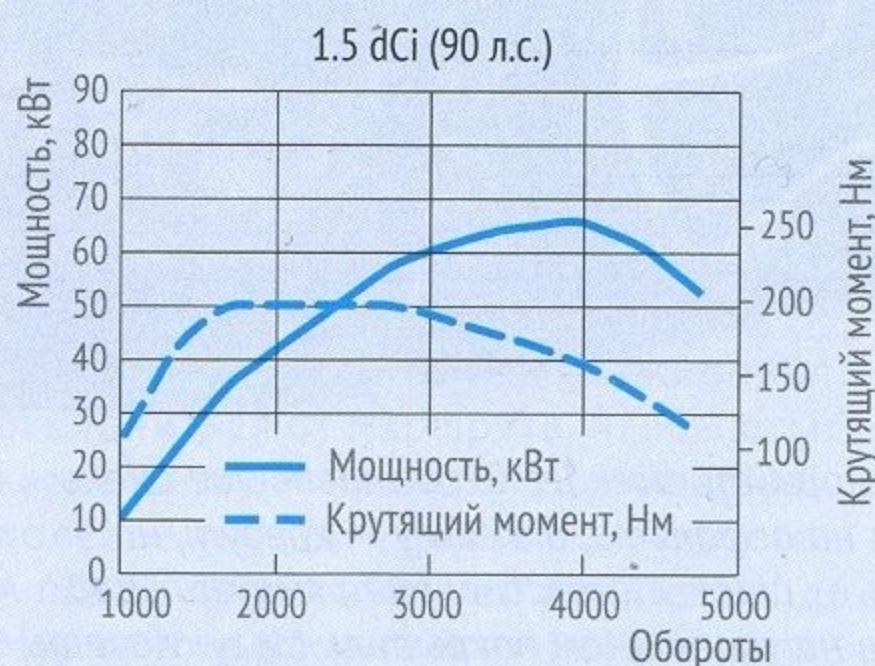
По нетронутому пухляку взлетно-посадочной полосы военного аэродрома и вовсе рассекал глассером. А когда вернулся на маршрут и принялся пересчитывать ручьи, то быстро понял, зачем организаторы мероприятия установили на машины защитное оборудование. Его, кстати, не видно. Потому что комплект Protection представляет собой функциональный набор из сетчатой защиты радиатора, антигравийной обработки задних колесных арок и силовых щитов для бензобака и заднего редуктора, сделанных из трехмиллиметрового стального профиля.

Так вот, продираясь по снежно-ледяному пирогу вдоль восточного берега Умбозера, я несколько раз проламывал лед и садился днищем на камни, а на замерзших гатях наезжал передними колесами на пружинящие бревна-хлысты. От грохота под днищем сжималось сердце, но «броня» выдержала! За пакет Protection дилеры Renault просят 11 тысяч рублей — и любителям «поднимать пыль» вне асфальта я рекомендую его поставить. По крайней мере, в моем случае этот «панцирь» окупил с лихвой.

Увы, эргономика второго плана у кроссоверов Renault Duster по-прежнему оставляет желать лучшего. Левая коленка упирается в кнопочную станцию стеклоподъемников, на клавишах подогрева сидений нет подсветки и индикации, а руль не регулируется по вылету — на машине с «конфликтной» посадкой по педальному узлу такая регулировка обязательна! Увеличенная зона очистки стекла со стороны пассажира по-прежнему недопустимо мала, задние стеклоподъемники включаются случайным нажатием локтя, а компоновка центральной консоли, где расположены дисплей и блок управления микроклиматом, просто ужасна. Еще на холоде у Дастера скрипит передняя подвеска, но инженеры Renault утверждают, что решение этой проблемы уже найдено.

Добравшись до финиша, я заглянул в свои записи и пролистал маршрутный компьютер. Расход топлива у машины со 109-сильным турбодизелем при движении по трассе составил 8,1 л/100 км, в условиях тяжелого бездорожья — 16 л/100 км.

А потом я взял в руки фонарик и провел визуальную дефектовку автомобиля. Шрамов на кузове и бамперах не нашел — только царапины от веток. И подумал, что если любители строгих нормативов введут дополнительную классификацию кроссоверов, то подкатегорию heavy duty возглавит именно Renault Duster. Надеюсь, что не оплошает и Duster следующего поколения: работы над ним идут полным ходом — и инженеры Renault заверяют, что вытащат из машины все эргономические занозы. □



Новый дизель? Формально — да. Но по сути это глубокая модернизация, сместившая характер прежнего мотора в сторону «легковых» повадок