

Разочарование было полным. Дешевый пластик, неказисто исполненный узел ручного тормоза, этакая удручающая своей сермяжной простотой металлической конструкции. А отсутствие подлокотника, кнопка клаксона, вынесенная на левый подрулевой переключатель, испортили настроение окончательно...



Так невесело состоялось мое первое знакомство с потенциальным бестселлером российских продаж бюджетным кроссовером Renault Duster. Уныло поворачиваю ключ в замке зажигания, «предвкушая» тяготную езду на 1,5-литровом 90-сильном дизельном моторчике и в городской «пробке», и на загородной трассе.

Прощенья просим!..

...Первые же метры по забитому в седьмом часу вечера Звенигородскому шоссе в месте его пересечения с улицей 1905 года попали в резкий диссонанс с унылым настроением вашего корреспондента. Чрезвычайно короткая первая передача (как показала практика, стартовать лучше сразу со второй — удобно, практично, не надо делать лишних движений) и вот я уже еду на второй как будто на «автомате»! Дизельный «француз», если вам не надо в данный момент набирать скорость, не требует частых

переключений — вторая и, в зависимости от скорости потока, третья передачи позволяют, ненавязчиво играя педалями газа и тормоза, двигаться в заторе, забыв про левую ногу и сцепление, сколь угодно долго. Впрочем, чему удивляться — высокий момент на низких оборотах отлично делает свое дело. Забегая вперед скажу, что 200 Нм уже при 1750 оборотах в минуту с легкостью позволяют покорять и хляби пробитых квадрациклами в топком тверском лесу охотничье-рыболовных троп (дорогами эти направления, когда грязь подступает почти к ступице, а колея грозит посадить легковушку на брюхо, назвать язык не поворачивается).



Короче говоря, я немедленно простил автомобилю, который в этой комплектации стоит смешных по нынешним временам 650 000 рублей всю его интерьерную неказистость (даже неудобную подножку для левой ноги и шторку багажного отсека, которую нельзя сложить). А когда вырвался из города и, взглянув на бортовой компьютер, понял, что за два с половиной часа ерзанья по столичным магистралям «француз не скушает и 7 литров соляры на 100 км, я извинил его и за отсутствие климат-контроля (тут установлен простенький кондиционер), и за неудобно расположенный блок настройки боковых зеркал (он помещен на тоннель под ручник).

Мал, да удал

И вот цепкие «пробочные» объезды Первопрестольной и не менее заторного ближнего Подмосковья осилены. По свободной после пятидесятого километра Ленинградке несусь (через Конаково и паромную переправу) в глухую деревушку Перетрусово, что на Ивановском водохранилище (сиречь Московском море). До охотничьего сезона еще жить да жить, но не терпится понять, как справится Renault Duster с доставкой в угоды человека с ружьем. И, подчеркиваю, — именно несусь. Турбированный моторчик просто чудеса творит. Если в столице он, напому, не затруднял водителя излишней работой с МКП, то на трассе потребовал быстрых переключений до пятой-шестой передач.

Безусловно, самому маленькому из поставляемых в Россию дизельных силовых агрегатов мощности, что называется, не хватает. Впрочем, что понимать под «не хватает». Скажем, на скоростях до 100-110 км/ч (а больше-то, если кто забыл, в нашей стране даже на магистралях выжимать запрещено!) Duster вполне способен даже на рискованные обгоны-маневры-перестроения. Затем, конечно, динамика падает, но даже на пятой передаче, не понижаясь, на свободной трассе беспрепятственно обгоняешь большегрузы, довольно легко раскручивая движок до 4000-5000 оборотов. Ну, а для водителей, не чующих ПДД скажу, что после 140 км/ч автомобиль уже мало на что способен. Если хотите по-горячее — берите 2-литровый 135-сильный бензиновый Duster, который сейчас в полном «фарше» и без очередей торгуют за 750 000 рублей.

Впрочем, одна из главных его «фишек» не в спортивных достижениях. Перестав испытывать авто в предельных нагрузках, я подчинился его требованиям и «тошил» по Московской и Тверской областям на пятой-шестой передачах. Господа, это фантастика — мне в итоге удалось уложиться в пять с небольшим литров топлива на сто километров пробега! Понятно, что машина несла только одного седока и ни килограмма полезного груза, но, согласитесь, экономичность силового агрегата впечатляет.

Универсальный подход

А затем мы с Renault Duster поменяли асфальтированные дороги на разбитые грейдеры, ухабистые проселки и, как уже говорилось, хляби лесных направлений. Подвеска новинки оказалась непробиваемой. При этом рытвины, колдобины, жуткую гребенку он осиливал так, что автор этих строк не испытывал ни малейшего дискомфорта. Подвеска тут и не особо жесткая, и не излишне мягкая, как, скажем, у американских авто. Она, я бы сказал, плотная, собранная, позволяющая с одинаковым удовольствием путешествовать и по автобану, и по забытым богом и дорожными службами так называемым местным трассам.

Любопытно, что покоряя лесную, квадроциклами проторенную тропу (клиренс в 210 мм позволяет рассчитывать на многое), нам с «французом» даже не пришлось подключать полный привод. Ну, или почти не пришлось. Лишь выбираясь из липкой грязи на горб укатанного проселка пришлось перевести тумблер, управляющий приводом, в среднее положение — это когда машина становится полноприводной, но задний привод подключается по желанию автомобиля, по мере необходимости. До использования режима Lock (жесткое подключение заднего привода) дело так и не дошло. Но явно не ошибусь если скажу, что в жестком полноприводном режиме Renault Duster diese способен на немалые внедорожные подвиги. Хотя матерые охотники наверняка знают, что на хороших автомобилях (независимо от их «классовой» принадлежности и проходимости) обычно добираются только до егерских хозяйств, а уж углубляются в заповедные и бездорожные пуши на УАЗах, квадроциклах и снегоходах. А уж до охотхозяйства, даже самого дальнего, захолустного, Duster в любой комплектации доставит вас без проблем в любое время года и при любых погодных условиях. Достаточно сказать, что минувшей зимой мой коллега Сергей Асланян с напарником без особых напрягов осилили трехтысячекилометровый маршрут Москва-Ярославль-Вологда-Вельск-Березник-Емецк-Архангельск-Северодвинск-Онега-Валдай-Сегежа-Медвежьегорск-Пудож-Вытегра-Вологда-Ярославль-Москва, значительная часть которого проходила по заброшенным зимникам.

Без понтов

Мое же знакомств с Duster пока ограничивается 1500 километрами летних дорог. Но вот, что я вам скажу. Это универсальный автомобиль, который просто незачем сравнивать с одноклассниками, вспоминая, как выглядит и едет не менее привлекательный по цене Great Wall Hover H5, тот же KIA Sportage или, скажем, Nissan Qashqai. Философия бюджетного моно- или полноприводного кроссовера с отменными ездовыми качествами совсем иная. Он, если хотите, вне, а скорее даже — над этим сегментом авторынка. И просто удивительная сбалансированность цены/качества/характеристик (а памятуя его прорадителя Logan — и надежности) фактически обрекают машину на бессрочный успех у потребителя. Хотя, конечно, с точки зрения дел имиджевых ромб на капоте оттолкнет значительную часть потенциальных клиентов, тех, кому понты дороже денег.

Но вернемся к нашему герою. Прохватив в первый же день знакомства с авто около семисот километров, у меня не устала спина (верный индикатор хорошей эргономичности транспортного средства), не затекли конечности. Отменные, более чем адекватные тормоза, информативное и точное рулевое управление не напрягали ни при каких маневрах, делая вхождения в повороты практически любой сложности на приличных скоростях упоительной забавой. И, пожалуй, единственным серьезным минусом Duster можно назвать приличный дефицит пространства для ног задних

пассажиров. При моем весьма среднем росте в 172 сантиметра, «сам за собой» я уместился с трудом и комфортной такая поездка, особенно на дальнее расстояние, явно бы не стала. Но ведь тещу вы вряд ли возьмете с собой на кабана, а до дачного участка, узнав, что на солярку уйдет микроскопическая часть семейного бюджета, она уж как-нибудь доедет...