

Грязные танцы

До окончания ресурсных испытаний им осталось всего ничего, но главное — грязные водоналивными манекенами и багастом Chevrolet Niva и Renault Duster преодолели сотни километров настоящего бездорожья. Пару лет назад его же месили УАЗ Патриот и Лада 4x4 — и начали буквально рассыпаться на глазах (AP №18 и 22, 2010). Не надорвались ли наши нынешние подопечные?

Нас терзали сомнения. Ведь Renault Duster — не внедорожник, а кроссовер. В отличие от Шви Нивы с ее понижающей передачей и блокировкой межосевого дифференциала, и соваться на Дастере на тяжелое бездорожье просто страшно — устанешь бегать за буксиром.

Мы даже прикидывали, как бы модифицировать программу испытаний для кроссоверов, заменив часть пробега по суровому бездорожью на увеличенную с учетом «натрученных коэффициентов» дистанцию по обычной «дачной» грунтолке. Сомнения развеял главарь: «Главное достоинство наших испытаний — практически полная воспроизводимость, повторяемость всех их условий». Значит — в грязь, без скидок на «кроссоверность».

Вперед по курсу — колен разбитой грузовиками лесной дороги. Первой, в разведку, пускаем Ниву, следом идет Duster... А не такой уж он и неженка! По «геометрии», конечно, Duster проигрывает Ниве — из-за более длинной

базы и широкой колеи, отчего прикладавается Аницкер там, где Нива не чиркает. Но штатная стальная защита натиск, пусть и ценой потери нескольких крепежных болтов. Отсутствующий демультипликатор Дастеру с успехом заменяют короткие передачи и более тяговитый мотор, позволяющий надолго задерживать о переключении передач: включи «автоматическую» вторую и походи хоть по жидкой глинке, хоть через канавы, вспоминая о первой передаче разве что в совсем гибких местах. И при этом ехать на Дастере оказалось гораздо комфортнее — он тише и мягче.

Зато в Шви Ниве ты на острие атаки — препятствия можно, да и нужно штурмовать смелее, ходом. Но разве бывает комфортно в танке? Правда, в отличие от танка, здесь то и дело прощались с шлемом чувств винты перемашины. Подвеска трансммирует происходящее в ее суставах так, что прыгаюшин на ухабах задний мост будто стоит

перед глазами, мотор истошно ревет, пониженный ряд трансмиссии скрежещет и воет. Рычагом коробки передач приходится работать без устали: на бездорожье «моментный» диапазон работы дивитателя кажется особенно узким, и это, видимо, очень не понравилось главному цилиндру сцепления — через 19000 км, когда педадь стала чуточку тяжелой и в салоне запахло рабочей жидкостью, его пришлось заменить.

Но еще раньше, после 15000 км, авижение начало сопровождаться прогрессирующим грохотом, будто расшаталась сразу вся подвеска. Не поверите, но именно это и произошло! Во-первых, пришлось заменить все четыре амортизатора: мало того что они перестали соотвествовать своему назначению, так у передних — уже в третий раз по ходу испытаний! — развалились сайментаблоки нижних креплений. Кстати, итересная деталь: «официально» втулки отдалено не продаются и вместо коленчатых резинков предлагается покупать



Расход топлива:
Chevrolet Niva: — 11,98 л/100 км
Renault Duster — 12,6 л/100 км

Илья ХАБЕУШКИН, Петр ГРИБАЧЕВ
Фото Степана ШУМАХЕРА, Илья ХАБЕУШКИНА,
Александра ВИНЮГРАДОВА и Романа ТАРАСЕНКО
Экспертная группа: Иван ШАДРИЧЕВ,
Андрей СЕЛИВАНОВ, Петр ГРИБАЧЕВ,
Александр ВИНЮГРАДОВ и Александр КРУТОВ