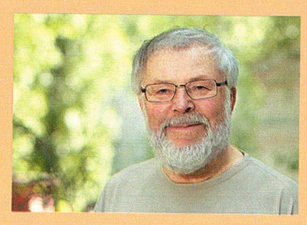


Иван Шадричев
Эксперт Авторевю

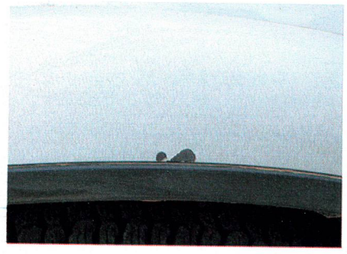
К осени Шеви Нива стала все чаще в тепло мастерской проситься. Только выпихнешь ее на дорогу, рук омыть не успеешь, а она уж опять у порога. Сайлент-блоки передних амортизаторов я, пожалуй, теперь и с закрытыми глазами поменяю. А когда полка на стеллаже стала прогибаться под тяжестью «павших» деталей, я решился на вмешательство в конструкцию: поставил вперед вазовские же втулки от задних амортизаторов. И вот уже две недели как держатся, прямо-таки рекорд!

Тяги заднего моста, хотя и не так стремительно, но тоже приходят в упадок. Меняю.

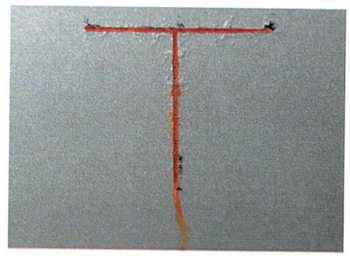
А вот разрушения коробки передач, честно говоря, я не ждал. Была надежда, что обойдется затяжкой отвернувшейся гайки вторичного вала, ведь шум после этого утих. Ан нет. Хорошо хоть, запчасти есть, да и стоят недорого.

Не иначе, глядя на Шеви Ниву, и Дастеру на ремонт захотелось. Почувствовать тепло человеческих рук, так сказать. Снял я воздушный фильтр (мало того что забитый, так еще и пропитанный маслом — впору его масляным называть), а за ним — ресивер системы впуска, в коем масло плещется под обрез. Снявши его, слил около двух литров! На всякий случай подверг ревизии систему вентиляции — все вроде как в норме, нигде новых путей для масла не открылось. Установил новый воздушный фильтр (к слову, неприлично малой площади!) — и проблема исчезла; теперь мотору способнее воздух отбирать снаружи, а не из своих недр. Но недолго музыка играла: через день — рецидив! Ночи не сплю, размышляю о причинах. Подпор газов, конечно, велик, однако и компрессия не упала.

Поразила Duster и нивовская хворь задней подвески: износились сайлент-блоки рычагов, кое-где уже случается контакт металла с металлом. А я уж было прочил машинке беспроблемный пробег. Впрочем, не дотянул Duster всего чуток, но от этого даже обиднее — не могу я теперь, не покривив душой, назвать машину очень надежной.



У Нивы с пластиковых накладок колесных арок начала облезать краска



В тарированных надрезах краски на всех кузовных панелях продолжает развиваться коррозия

Лампа Check Engine загоралась из-за сбоев в системе нейтрализации выхлопных газов

Расходы
Chevrolet Niva

Пробег, км	На что потрачено	Сумма, руб.
50 км	Послеобкаточное ТО: замена масла в трансмиссии (коробка передач, раздаточная коробка, передний и задний мосты), масло Sibi Motor Супер Т-3 SAE 85W-90	6000
2150 км	Втулки нижних креплений передних амортизаторов	56
5150 км	Сайлент-блоки задних амортизаторов	56
9588 км	Шины Kumho KH18 215-65 R16 98H	16630
12250 км	Передние амортизаторы	920
12250 км	Передние тормозные колодки	920
13324 км	ТО-1: замена масла в двигателе и масляного фильтра (масло Shell Helix HX7 10W-40)	1020
13703 км	Шины Кама Flame 205/70 R16	13160
15502 км	Две короткие и две длинные тяги задней подвески, передние и задние амортизаторы	3230
19318 км	Главный цилиндр сцепления и крышка бачка сцепления	390
20246 км	Передние амортизаторы и площадки передних пружин	1900
20400 км	Шины Cruise 4x4 215/65 R16 98H	15980
20648 км	Задние амортизаторы	1500
21753 км	Задние тормозные колодки, тормозной цилиндр заднего левого колеса	990
21817 км	Промежуточный карданный вал	3320
21856 км	Передние тормозные колодки	350
21940 км	Ремонт коробки передач: задняя крышка КПП, ведомая и ведущая шестерни пятой передачи, средний подшипник вторичного вала, кольца синхронизаторов первой и второй передач, обойма синхронизаторов первой и второй передач, ведомая шестерня второй передачи, вилки первой, второй и пятой передач	8162
Итого		**74528**

Результаты измерений Авторевю
Chevrolet Niva

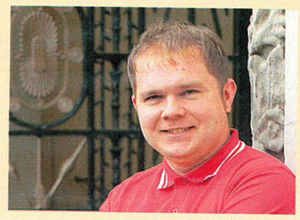
Измерения		Начало испытаний	Середина испытаний
Максимальная скорость, км/ч		143,3	142,4
Разгонная динамика	0—50 км/ч	5,1	6,0
	0—100 км/ч	17,8	21,0
	На дистанции 400 м	20,9	21,9
	На дистанции 1000 м	39,3	40,5
Эластичность	60—100 км/ч, (3)	10,1	13,9
	60—100 км/ч, (4)	19,3	19,6
	80—120 км/ч (5)	39,9	43,7
Выбег	50—0 км/ч, м	481	684
	130—80 км/ч, м	776	850
Торможение 100—0 км/ч	Тормозной путь, м	45,8	46,3
	Замедление, м/с²	8,75	7,85

чили сканер — и «вычислили» ошибку в работе кислородных датчиков. Но — о чудо! — лампа как загорелась, так сама и погасла. Потом, правда, такая «светомузыка» несколько раз включалась вновь — скорее всего, внедорожная сырость сбивает с толку недостаточно защищенную от нее электрику.

Но еще более «вредоносной» для Нивы оказалась ее загрузка тремя водоналивными манекенами (по 70 кг каждый) и двумя 25-килограммовыми мешочками с дробью в багажнике. Поначалу мы порадовались, что подвески и Нивы, и Дастера от тяжести практически не просели, а стабильность движения на высокой скорости у обеих машин заметно улучшилась. Но теперь достижение «максималки» потребовало от испытателей изрядного терпения. И если Duster удавалось хоть как-то пришпорить более низкими передачами и высокими оборотами, то старенький Вазовский мотор на «понукание» педалью газа почти не реагировал. Кстати, на середине дистанции мы провели контрольные замеры динамики обоих автомобилей, для чего «обули» их в заводские шины, которые хранятся у нас как раз для подобных случаев. И если Duster сохранил форму и даже установил личный рекорд скорости — 158,8 км/ч, то Нива будто начала выдыхаться: время разгонов до «зачетных» скоростей оказалось на 10—15% хуже того, что удавалось достичь в начале испытаний.

Но еще печальнее то, что загрузка подкосила и трансмиссию Нивы. Сначала, после 16000 км, при переключениях начал похрустывать синхронизатор второй передачи. Еще через три с половиной тысячи километров появился шум при движении на пятой передаче, а по кузову покатились волны трансмиссионной дрожи. Виновника долго искать не пришлось: это промежуточный карданный вал. В его подклинивающем шарнире не оказалось ни капли смазки, а сняв вал, мы обнаружили еще и отвернутую гайку вторичного вала коробки. Гайку затянули, а промвал тут же заменили. Шум поутих, мы успокоились... Но дальше события стали разворачиваться еще стремительнее!

Ждать пришлось ровно 66 километров. Очередное переключение с третьей передачи на вторую, треск, удар — и непрекращающийся грохот из коробки. А под машиной — лужа масла с характерным запахом!



Александр Виноградов
Водитель-механик Авторевю

Как мне нравилась Шеви Нива, пока она была новой! Но стоило появиться люфтам в трансмиссии и разболтаться подвеске, как машина превратилась в «классическую» Ниву тридцатилетней давности. При каждом переключении чувствуешь, как в трансмиссии выбираются зазоры, мешая продолжить движение. Именно что движение, а не ускорение — о нем в современном понимании с древним жигулевским мотором можно забыть, а с полной нагрузкой Нива может сравниться по динамике разве что с перегруженной Газелью. На асфальте Шеви Нива утомляет!

Слава богу, на бездорожье она — по-прежнему вездеход без скидок, частенько порождающий чувство вседозволенности и безнаказанности.

Но в мои личные планы едва ли входят частые вылазки в стиле «офф-роуд», а коли возникнет такая необходимость, то я выберу старушку Ладу 4x4 — при ее цене мне будет легче простить ей те же слабости, которыми расстроила Шеви Нива.

С трудом включив передачу и орошая дорогу последними каплями трансмиссионки, доползаем до подъемника. Вот те на: в задней крышке коробки передач зияет трещина! Как оказалось, ведущая шестерня пятой передачи лишилась части зубьев, они встали враспор — и крышка лопнула.

Благо покупка запчастей проблем не вызвала (кроме крышки и обеих шестерен пятой передачи мы поменяли износившиеся синхронизаторы первой и

Как и у Лады 4x4 (АР №18, 2010), шумоизоляция на защите моторного отсека быстро приходит в негодность при езде по бездорожью

Красивый задний бампер «от Bertone» пал жертвой ограниченного им же угла съезда

В моторном отсеке Нивы грязи больше, чем у Дастера, а замок капота покрыт ей полностью

От тряски на Ниве разрушилось соединение выхлопной трубы и корпуса глушителя