

Гл@с народа

Chevrolet Niva

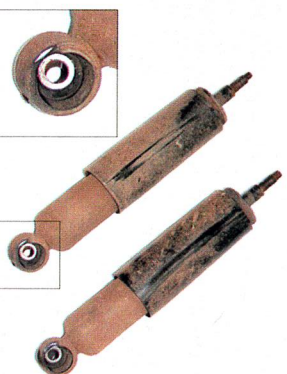
Сообщения с интернет-форумов
niva-club.net и chevroletniva.com

У меня проблема с правой передней ступицей. За полтора месяца уже три поменя в сборе! Подшипник сыпется за неделю эксплуатации, смазка выходит из-под гайки, и сама ступица греется. Началось все с поломки самой ступицы: со светфора тронулся — и хруст-скрежет. До сервиса доковылял, там сказали, что ступица треснула! Поставили новую — через месяц колесо заклиннило, снова замена ступицы. И вот теперь третий раз одно и тоже. В сервисах руками разводят — мол, качество запчастей такое.

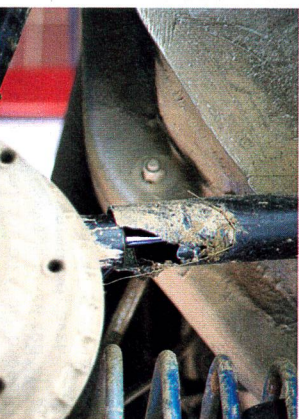
При езде на первой или второй передаче с левой стороны идут непонятные вибрации, как будто едешь по стальной доске. А с напругой — все нормально. Машина пробежала всего 3500 км.

Залезли в подвеску — ужас. За год все резинки потрескались, две шаровые надо менять, задние амортизаторы текут. Видимо, серые верные холода под минус 30 деакт свое дело.

Перестала вклиняться пятая передача. Ручка КПП будто упирается. Пробовала регулировать кулису — не помогает. При этом остальные передачи вклиняются нормально.



Болезнь передних амортизаторов Нивы — быстрый износ и прорывающиеся втулки нижних креплений



Следите за пластиковыми пыльниками задних амортизаторов Нивы: их легко сломать и на шток будет попадать грязь



Сайлент-блоки рычагов задней подвески не держались и 15 тысяч километров — брак!

Второй передачу, подшипник вторичного вала и вилки вклучения первой, второй и пятой передач), но восстановление стоило нам больше восьми тысяч рублей (почти половина цены новой коробки), а самой Ниве — недорогого простоя.

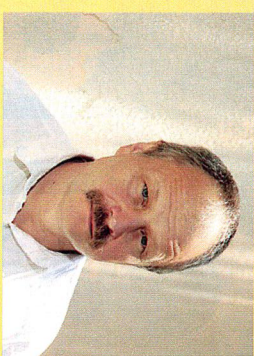
Duster за это время укатил далеко вперед. Все детали ходовой части у него пока «родные», разве что сайлент-блоки задних рычагов поизносились. Похоже, слабость задней подвески по сравнению с передней — родовой признак Renault: в прошлом году Renault Sandero закончил наши ресурсные испытания с «живой» передней подвеской, но надорванными сайлент-блоками задней бабки (AP №1, 2012). Интересно, как показала бы себя зависимая задняя подвеска у переднеприводных Астеров?

Зато Duster оказался редким мастаком на затылковые проблемы. Мы глазом не поверили, когда обнаружили на обоих водостоках в задней части крыши длинные, в 7 и 10 см, трещины! Неужем от повышенных нагрузок на бездорожье треснул металл кузова? Но все оказалось не так страшно. Боковина кузова соединена с панелью крыши точечной сваркой, широкий стык деталей залит толстым слоем герметика, а весь этот «бутерброд» спрятан под лакокрасочным покрытием — оно-то и лопнуло. В Автофрамосе такому событию удивились, пообещали разобрать и предложили перекрасить детали по гарантии. Но на форумах украинских дестероводов (там Duster румынской сборки продавался еще под маркой Дасла с 2010 года) эта проблема обсуждается уже не первый

год, да и в России мы, как оказалось, далеко не единственные, кто столкнулся с такими же трещинами. Получается, что дефект — технологический!

После 20 тысяч километров пробега у Renault вадут разрывая масляный аппетит. По ходу скоростных упражнений масло приходится подливать все чаще и больше, и наконец Duster ста потогашать по два литра нештешовой «синтетики» ELF Evolution SXR 5W-30 (на полсекундачки, 2400 рублей за пятилитровую канистру) на тысячу километров! При этом ни на холостых оборотах двигателя, ни при перегазках характерного сизого дыма из выхлопной трубы подмечено не было. Чудеса... Но тут настал черед второго техобслуживания (мы проводили ТО через 12 и 24 тысячи километров, сокращая межсервисный интервал на 20%). Вскрываем корпус воздушного фильтра, а там — пропитанный маслом фильтрующий элемент и полным-полна на корбушка ресивера, из которой мы и сиили те самые два литра «моторки»! Подумали было, что дело в забившемся фильтре, так ведь и с новым фильтром масло стало вновь собираться в ресивере! Разбираемся.

Финал испытаний уже совсем близок. Астеру осталось преодолеть на полигоне всего-то полторы тысячи километров, а приотставшей из-за ремонта трансмиссии Ниве — около пяти тысяч. А затем — врагу не пожелаешь такой напруги за изнурительные испытания! — обе машины жадт краш-тест по методике Деннера на скорости 15 км/ч и посчет итоговых затрат на эксплуатацию. Кто кого? □



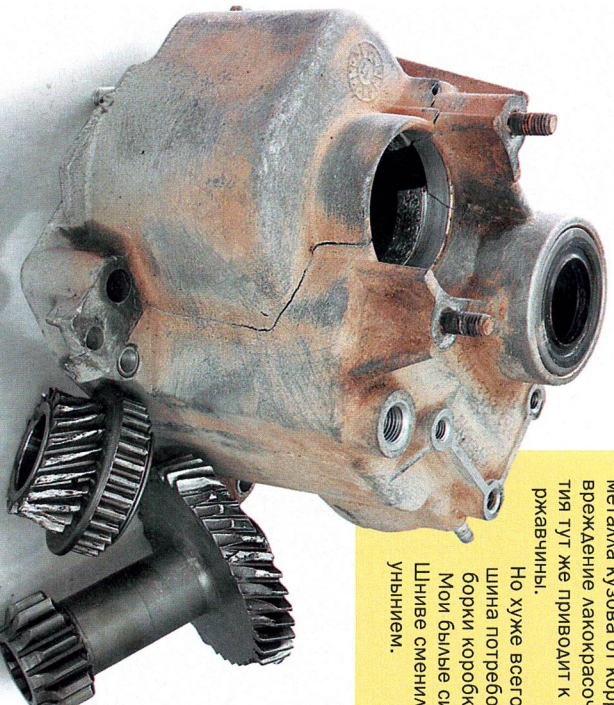
Андрей Селиванов
Водитель-испытатель Автовею

В списке возможного оснащения Шевроле Нивы не хватает самой малости — нормального двигателя. Как же тяжело немошному «старичку» вращать широкие колеса, а тут еще добавились насос гидроусилителя, компрессор кондиционера... Остается мириться с тем, что не едешь, как хочеться, а кататься, как можеться Ниве. А ей, судя по гулу двигателя при нажатии на педаль акселератора и вою раздатки во всем диапазоне скорости, совсем не можеться.

Свою лепту вносит и подвеска. Ход сжатия как на заднем мосту, так и спереди сильно ограничен резиновыми упорами, а при полной разгрузке подвеска повисает на амортизаторах. Резубаты не заставляют себя ждать: потечки задних амортизаторов и деформация сайлент-блоков передних.

Оторачает отсутствие защиты металла кузова от коррозии: повреждение лакокрасочного покрытия тут же приводит к появлению ржавчины.

Но хуже всего то, что машина потребовала переборки коробки передач. Мои былые симпатии к Шиве сменились легким унынием.



Треснувшая крышка, изношенные шестерни и синхронизаторы — коробка передач Шивы Нивы не дотянула до конца испытаний, потребоав ремонта через 22 тысячи километров

Действительно ли масло может способствовать улучшению свойств двигателя?

Специалисты Total отвечают:

Моторное масло является конструктивным элементом автомобиля. Поэтому очень важно учитывать требования производителя к вязкости и эксплуатационным характеристикам масла, поскольку только производитель знает температуры и нагрузки в узлах трения, — это позволит обеспечить правильный режим работы двигателя. Уровень свойств масла можно определить по международным классификациям,

такими, как API, ACEA, JASO, и одобрениям производителей (обычно они указываются в сервисной книжке).

Для того чтобы получить классификацию или одобрение, масло должно успешно выполнить требования определенных лабораторных и моторных тестов. Масло с более высоким уровнем эксплуатационных свойств будет лучше защищать двигатель от износа и коррозии, откладывать на дедатях и т.д., и тем самым способствовать увеличению срока его службы. Более того, ряд современных масел способны обеспечивать экономии топлива, то есть в прямом смысле влиять на свойства двигателя. В линейке Total QUARTZ к таким маслам относятся QUARTZ FULLURE NFC 5W-30, QUARTZ ISEO First 5W-30, QUARTZ 9000 0W-30.

С выбором моторного масла может помочь инструмент подбора на сайте www.total-club.ru. Он основывается на рекомендациях автопроизводителей к каждой конкретной модели.

