

Грязные танцы

До окончания ресурсных испытаний им осталось всего ничего, но главное — груженные водоналивными манекенами и балластом 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 (АР №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 «нагрузочных коэффициентов» дистанцию по обычной «дачной» грунтовке. Сомнения развеял главред: «Главное достоинство наших испытаний — практически полная воспроизводимость, повторяемость всех их условий! Значит — в грязь, без скидок на «кроссовость»».

Впереди по курсу — колеи 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 прикладывается днищем там, где Нива не чиркает. Но штатная стальная защита силового агрегата все же выдержала натиск, пусть и ценой потери нескольких крепежных болтов. Отсутствующий демультипликатор Дастеру с успехом заменяют короткие передачи и более тяговитый мотор, позволяющий надолго забывать о переключении передач: включил «автоматическую» вторую и ползи хоть по жидкой глине, хоть через канавы, вспоминая о первой передаче разве что в совсем гиблых 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 просыпалось щемящее чувство вины перед машиной. Подвеска транслирует происходящее в ее суставах так, что прыгающий на ухабах задний мост будто стоит

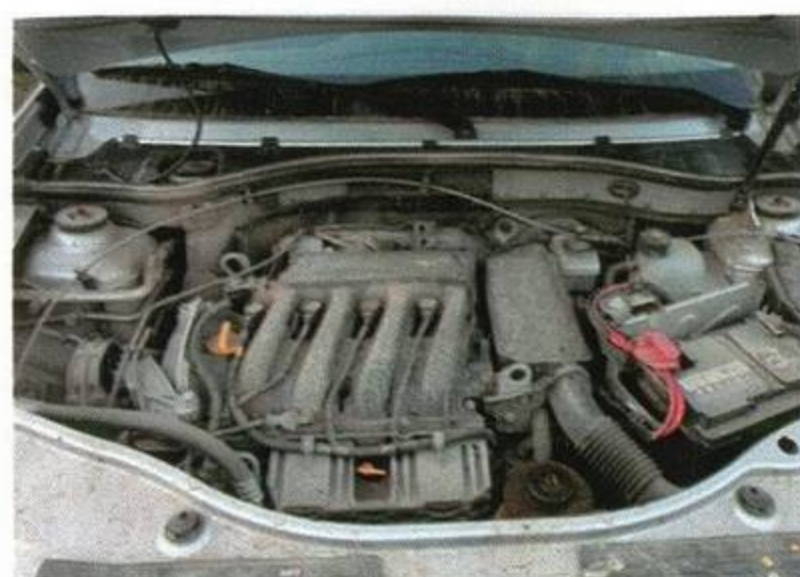
перед глазами, мотор истошно ревет, пониженный ряд трансмиссии скрежещет и воет. Рычагом коробки передач приходится работать без усталости: на бездорожье «моментный» диапазон работы двигателя кажется особенно узким, и это, видимо, очень не понравилось главному цилиндру сцепления — через 19000 км, когда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

Но еще раньше, после 15000 км, движение 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 соответствовать своему назначению, так у передних — уже в третий раз по ходу испытаний! — развалились сайлент-блоки нижних креплений. Кстати, интересная деталь: «официально» втулки отдельно не продаются и вместо копейных резинок предлагается покупать



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

Илья ХЛЕБУШКИН, Петр ГРИБАЧЕВ
Фото Степана ШУМАХЕРА, Ильи ХЛЕБУШКИНА,
Александра ВИНОГРАДОВА и Романа ТАРАСЕНКО
Экспертная группа: Иван ШАДРИЧЕВ,
Андрей СЕЛИВАНОВ, Петр ГРИБАЧЕВ,
Александр ВИНОГРАДОВ и Александр КРУТОВ



Проему капота Дастера не помешал бы уплотнитель. Бачок гидроусилителя руля залит вытекшей через крышку рабочей жидкостью, как и у Renault Sandero (AP №14, 2011)



У Дастера ржавчина заметна только под капотом. Сильнее всего — на опорах и резьбе штоков амортизаторов



Передний бампер Дастера плохо держится за крылья, а нижняя решетка воздухозаборника — за бампер

Расходы Renault Duster

Пробег, км	На что потрачено	Сумма, руб.
7070 км	Шины Kumho KH18 215/65 R16	16630
13920 км	ТО-1: замена масла в двигателе, масляного, воздушного и салонного фильтров (масло ELF Evolution SXR 5W-30)	2090
14000 км	Шины — K-393 215/65 R16 98H	13540
17000 км	Передние тормозные колодки	2770
23113 км	Шины Dunlop Grantrek 215/65 R16 98H	21940
23960 км	Долив масла (ELF Evolution SXR 5W-30)	2400
24603 км	ТО-2: замена масла в двигателе, масляного, салонного и воздушного фильтров, свечей зажигания (масло ELF Evolution SXR 5W-30)	3190
Итого		62560



Трещины в задней части водостоков Дастера — явление неприятное, но не опасное: вглубь они доходят не до металла кузова, а до герметика



Из ресивера впускного тракта мы слили два литра масла. Как оно там оказалось — пока загадка

Результаты измерений Авторевю Renault Duster

Измерения	Начало испытаний	Середина испытаний
Максимальная скорость, км/ч	153,3	158,8
Разгонная динамика		
0—50 км/ч	4,6	4,5
0—100 км/ч	15,3	15,3
На дистанции 400 м	19,5	19,6
На дистанции 1000 м	36,6	36,5
Эластичность		
60—100 км/ч (4)	9,2	10,3
60—100 км/ч (5)	14,1	13,5
80—120 км/ч (6)	22,0	23,1
Выбег		
50—0 км/ч, м	547	765
130—80 км/ч, м	801	952
Торможение		
Тормозной путь, м	45,9	46,2
100—0 км/ч	Замедление, м/с²	8,75
		8,82

амортизатор в сборе. А во-вторых, из-за износа сайлент-блоков в негодность пришли все — и короткие, и длинные, — реактивные тяги заднего моста.

Курьез в том, что в начале испытаний эти тяги, произведенные самарской фирмой МПО-ДАК, нам привезли сами сотрудники СП GM-АвтоВАЗ (AP №11, 2012), чтобы привести приобретенную нами Шви Ниву в соответствие с выпускаемыми на конвейере (тогда произошла смена поставщика). Но представленные для одобрения образцы и те, что затем стали поступать на конвейер, по словам людей из GM-АвтоВАЗ, ока-

зались, мягко говоря, неодинаковыми. Увы, ситуация нам знакома: на такие же фокусы со стороны наших поставщиков комплектующих жаловались и построившие в России заводы иностранные производители, например Volkswagen (AP №1, 2011). Два месяца назад на конвейере СП GM-АвтоВАЗ начали устанавливать тяги тольяттинской фирмы Вазинтерсервис, а мы купили у дилера детали под маркой Полад — пока держатся.

Не успели мы порадоваться притихшей ходовой, как Шнива подкинула новую загадку: на бездорожье загорелась тревожная лампа Check Engine. Подключ-



Александр Крутов
Водитель Авторевю

Когда шеф сказал, что на «тяжелые грунты» пойдет не только Нива, но и Duster, мне эту машину стало жалко: казалось, что Duster вчистую проиграет, не его это дело... А Duster справился — да так, что нам и буксировочный трос ни разу разматывать не пришлось! Теперь я могу смело сказать, что по проходимости Duster заткнет за пояс немало более дорогих и серьезных на вид кроссоверов.

Это, конечно, не значит, что проходимость Дастера лучше нивовской, но в моем рейтинге Duster все равно на голову выше. Уже очевидно, что кузов гораздо лучше защищен от коррозии (жаль, нельзя того же сказать о деталях под капотом). Но главное, что салон — более комфортный и менее «разговорчивый». Хотя есть и спорные решения — например, коробка-приливы на дверях, в которых спрятаны динамики стереосистемы и кнопки стеклоподъемников, слишком сильно выпирают внутрь. Есть вопросы и к аудиосистеме. Она без труда читает разноформатные файлы с дисков и флешек, но система громкой телефонной связи через Bluetooth пока что «глючит» — звонки нередко «терялись».

А для меня все эти «мелочи» очень важны! Недавно с моей подачи такую же машину купил мой брат, да и я, не буду скрывать, уже не первый месяц присматриваюсь к Дастеру не только как к объекту испытаний. И мне неохота разочароваться в своей мечте. Пока держусь.



Салонный фильтр Дастера за несколько секунд легко меняет каждый. После 12 тысяч километров пробега он оставался вполне работоспособным



Скапливающаяся на защите Дастера глина, высыхая, угрожает пылинку внутреннего шарнира привода



У продольных рычагов задней подвески износились сайлент-блоки — проушина рычага контактирует с кронштейном

Программа испытаний

28100 км (100%)	Общий пробег
9000 км (32%)	Максимальная скорость
3400 км (12%)	80% от максимальной скорости
2700 км (10%)	Максимальная скорость с торможением
1500 км (5%)	Горная дорога
2400 км (9%)	Разгон-торможение
4400 км (16%)	Булыжник ровного замощения
1200 км (4%)	Булыжник грубого замощения
2000 км (7%)	Ровные грунтовые дороги
600 км (2%)	«Тяжелые» грунтовые дороги
900 км (3%)	Подъездные дороги

Ход выполнения программы

Chevrolet Niva	Renault Duster
22484 км (80%)	26449 км (94,1%)
6914 км (77%)	9000 км (100%)
2410 км (71%)	2737 км (80%)
2106 км (78%)	1900 км (70%)
1215 км (81%)	1500 км (100%)
2164 км (90%)	2400 км (100%)
3521 км (80%)	4400 км (100%)
1033 км (86%)	1200 км (100%)
1801 км (90%)	1902 км (95%)
600 км (100%)	600 км (100%)
720 км (80%)	810 км (90%)

Гл@с народа

Renault Duster

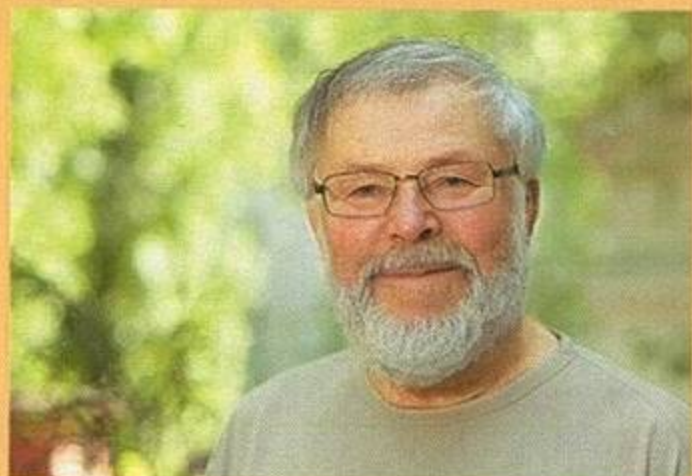
Сообщения с интернет-форумов
renault-duster.com и dusterclubs.ru

На левом водостоке сзади образовалась трещина! Видел такое и на других Дастерах.

Обратился в сервис из-за трещины на крыше. Сказали, что в том месте герметик покрашен краской и по какой-то причине лопнул. Должны перекрасить.

У моего Дастера с правой стороны тоже трехмиллиметровая трещинка в герметике. Пробег — всего 250 км.

На кочках и при прыгивании с уступа в 5—7 см в подвеске раздается глухой стук, как будто две железки бьются друг о друга через резинку. Как на вазовской «восьмерке» когда-то было.



Иван Шадричев
Эксперт Авторевю

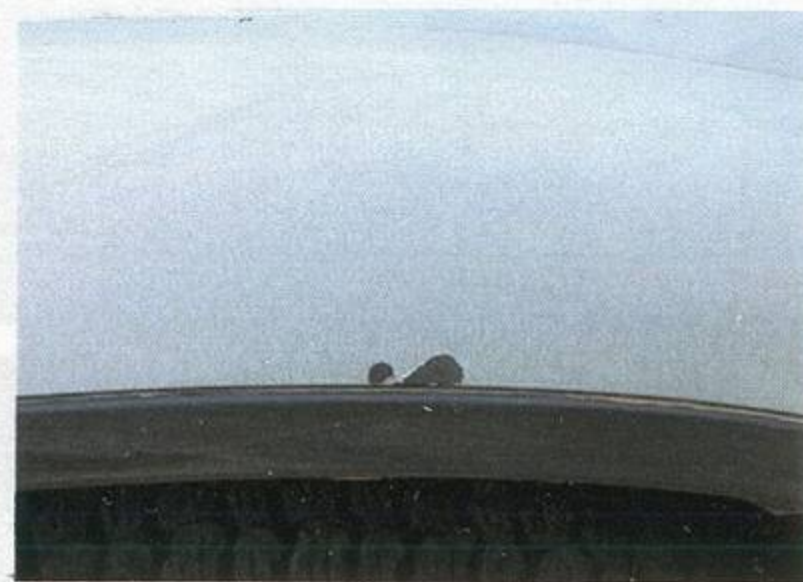
К осени Шеви Нива стала все чаще в тепло мастерской проситься. Только выпихнешь ее на дорогу, рук омыть не успеешь, а она уж опять у порога. Сайлент-блоки передних амортизаторов я, пожалуй, теперь и с закрытыми глазами поменяю. А когда полка на стеллаже стала прогибаться под тяжестью «павших» деталей, я решил 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 — в пору его масляным называть), а за ним — ресивер системы впуска, в коем масле плещется под обрызг. 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 покрывив душой, назвать машину очень надежной.



У Нивы с пластиковых накладок колесных арок начала облезать краска

Расходы Chevrolet Niva

Пробег, км	На что потрачено	Сумма, руб.
50 км	Послеобкаточное ТО: замена масла 6000 в трансмиссии (коробка передач, раздаточная коробка, передний и задний мосты), масло Sibi Motor Супер Т-3 SAE 85W-90	
2150 км	Втулки нижних креплений передних 56 амортизаторов	
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		
Тормозной путь, м	45,8	46,3
100—0 км/ч		
Замедление, м/с ²	8,75	7,85



В тарированных надрезах краски на всех кузовных панелях продолжает развиваться коррозия



Лампа Check Engine загорелась из-за сбоя в системе нейтрализации выхлопных газов

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 покатались 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 порожающий 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 (AP №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

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 поменял в сборе! Подшипник сыпется за неделю эксплуатации, смазка выходит из-под гайки, и сама ступица греется. Началось все с поломки самой ступицы: со светофора тронулся — и хруст-скрежет. До сервиса доковылял, там сказали, что ступица треснула! Поставили новую — через месяц колесо заклинило, снова замена ступицы. И вот теперь третий раз одно и тоже. В сервисах руками разводят — мол, качество запчастей такое.

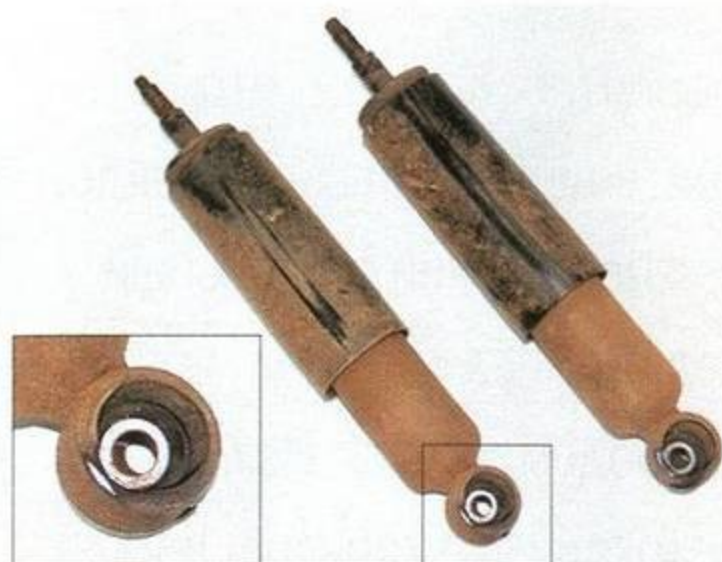
При езде на первой или второй передаче с левой стороны идут непонятные вибрации, как будто едешь по стиральной доске. А с нагрузкой — все нормально. Машина пробежала всего 3500 км.

Заглянул в подвеску — ужас. За год все резинки потрескались, две шаровые надо менять, задние амортизаторы текут. Видимо, северные холода под минус 30 делают свое дело.

Перестала включаться пятая передача. Ручка КПП будто упирается. Пробовал регулировать кулису — не помогает. При этом остальные передачи включаются нормально.

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

Duster за это время укатил далеко вперед. Все детали ходовой части у него пока «родные», разве что сайлент-блоки задних рычагов подызносились. 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 балки (AP №1, 2012). Интересно, как показала бы себя зависящая задняя подвеска у переднеприводных Дастеров?



Болезнь передних амортизаторов Нивы — быстрый износ и проворачивание втулок нижних креплений



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



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

Зато Duster оказался редким мастаком на затыливые проблемы. Мы глазам не поверили, когда обнаружили на обоих водостоках в задней части крыши длинные, в 7 и 10 см, трещины! Неужели 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 разобраться и предложили перекрасить детали по гарантии. Но на форумах украинских дастероводов (там Duster румынской сборки продавался еще под маркой Dacia 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 вдруг разыгрался масляный аппетит. По ходу скоростных упражнений масло приходилось подливать все чаще и больше, и наконец Duster стал поглощать по два литра недешевой «синтетики» ELF Evolution SXR 5W-30 (на полсекундочки, 2400 рублей за пятилитровую канистру) на тысячу километров! При этом ни на холостых оборотах двигателя, ни при перегазовках 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 коробушка ресивера, из которой мы и слили 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. Дастеру 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 награды за изнурительные испытания! — обе машины ждет краш-тест по методике Даннера на скорости 15 км/ч и подсчет итоговых затрат на эксплуатацию.

Кто кого? □



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



Андрей Селиванов
Водитель-испытатель Авторевю

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

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. Результаты не ставят себя ждать: протечки задних амортизаторов и деформация сайлент-блоков передних.

Огорчает 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 бывшие симпатии к Шниве сменились легким унынием.

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,

таким, 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, отмывать отложения на деталях и т.д., и тем самым способствовать увеличению срока его службы. Более того, ряд современных масел способны обеспечивать экономию топлива, то есть в прямом смысле влиять на свойства двигателя. В линейке Total QUARTZ к таким маслам относятся QUARTZ FUTURE NFC 5W-30, QUARTZ INEO First 5W-30, QUARTZ 9000 0W-30.

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

