

БЕЗ АЛЬТЕРНАТИВЫ



Снаружи обновленную Niva образца 2009 года в «одежде» от Bertone легко узнать по развитому пластиковому обвесу. Да и стайлинг слегка подкорректирован

Как к Chevrolet Niva ни относиться, на нашем рынке это исключительный автомобиль. Почти полтора десятка лет на конвейере и второе место в сегменте по российским продажам тому доказательство. Ну у какого, скажите, одноклассника найдешь цельный задний мост и постоянный полный привод с понижающим рядом? Да за такую цену! А то, что предыдущая «старушка» еще в деле, «новой» «Нивы» не помеха. Те 140-200 тыс. руб., разделяющие оба внедорожника в прайсах, для многих покупателей — огромная пропасть. Но можно ли, покупая «совместный» джип, сэкономить хотя бы на ремонте?

Если бы Chevrolet Niva, или по вазовской классификации ВАЗ-2123, попала на конвейер сразу после начала разработки, это был бы второй прорыв после внедорожника с индексом 2121. В середине 80-х еще не выпускался Suzuki Escudo, а до появления Toyota RAV4 оставалось десятилетие. Но перестройка и последовавший за ней экономический «подъем» 90-х не дали этим планам осуществиться. Поэтому первый прототип нового джипа вазовцы показали только в 1998-м. Производство велось на ОПП, мелкосерийно, а в 2002-м 2123 выпускалась уже под брендом Chevrolet и проданым американцам именем Niva.

Жаль, что версия, называвшаяся GLX либо FAM1, из-за своей цены так и не стала популярной. За 2006–2008 годы выпустили около тысячи Niva с 1,8-литровым опелевским мотором, коробкой Aisin и оригинальной «раздаткой» без промежуточного вала, с которыми джип был способен на многое. Во всяком случае, по сравнению с единственным отечественным

двигателем — ВАЗ-21230 — чья основная негативная черта — низкая энерговооруженность. Зато, может быть, он надежный?

Тут все не столь однозначно. За время эволюции мотора, как и всей машины, инженеры прошли сложный путь проб и ошибок с логичным накоплением опыта. С некоторой уверенностью можно говорить о том, что чем позже выпущена Niva, тем она качественнее.

Скажем, в 2005 году наверх был перенесен генератор, ставший, кроме того, импортным, который ранее можно было залить в броне или глубокой луже. Тогда же гидрокомпенсаторы сменили гражданство — на германское — исчез риск прогорания клапанов. Появились немецкие же сальники — теперь двигатель способен удержать в себе даже «жидкую» синтетику. Нет проблем с электроникой, в частности с лямбда-зондом и процессором (Bosch). Перестали «дубеть» маслясьемные колпачки.

По трансмиссии выполнялась та же работа, в том числе с уклоном на комфорт. Вместе с отсутствием подклинивающего рычага «раздатки» сама РК, обретя двухрядные подшипники валов, стала тише и менее вибронегруженной. Часть вибраций исключили и ШРУСы, сменившие крестовины на карданных валах. Зуд рычага коробки победила дополнительная демпфирующая втулка. А опять же немецкие сальники восстановили герметичность корпусов «механики», «раздатки» и колесных редукторов.

Конструктивно к подвеске не было претензий изначально.

Однако шаровые опоры скрипели. Сейчас иная технология запрессовки исключает эту особенность. Но запас-то прочности подвески вполне отвечает ее энергоемкости. Когда-то от металлического основания задних колодок отваливались фрикционные накладные, из строя выходил вакуумный усилитель. «Едкую» жидкость «Пентасин» в гидроусилителе, от которой текли магистрали, сменили на общепринятый Dexron, а сам ГУР покупается у ZF. Все изжито.

И продолжает изживаться! Увы, работа над ошибками — не прекращающийся процесс. Но это и хорошо! Тем более что требования и контроль качества у американской стороны СП GM-АвтоВАЗ жестче, чем на исконно отечественном предприятии. Есть информация, что это заметно даже по тем запчастям, которые устанавливаются на обе «Нивы» — точность исполнения деталей для внедорожника Chevrolet выше. В конце-концов, быстрее реакции на различные звонки от потребителей и отказ от сомнительных поставщиков.

И все-таки Niva — где-то между понятиями «отечественный» и «импортный» автомобиль. Проблемы с поставщиками и качеством сборки встречаются. Например, около года назад попала партия машин, у которых расклепывались и рвались цепи ГРМ. До 2010 года случались отказы электрических стеклоподъемников, лопались рассеиватели головной светотехники и отклеивались пластиковые молдин-

ги на «Нивах» со стайлингом от Bertone. Есть риск нарваться, хотя зачастую отзывные кампании, начинающиеся на конвейере, догоняют подобные экземпляры у дилеров еще до передачи клиентам.

Не очень укладываются в современные представления и советы по покупке б/у автомобилей. Лучший вариант — с пробегом чуть более 15 тыс. км, на котором притираются все детали и «просыпается» мотор. К сожалению, от последнего не стоит ждать продолжительной жизни — завод отмирает «четверке» 150 тысяч. Не густо! Потом — «капиталка». Правда, в сравнении с зарубежными аналогами недорогая.

С другой стороны, именно отсутствие крепких ассоциаций с «современным автомобилем» — один из весомых аргументов «Нивы». **С постоянным полным приводом и «понижайкой» отлично выжета доступность всех узлов под капотом.** Как следствие, возможность ремонта практически в полевых условиях. А экстремальный пуск при температурах хорошо за минус 30 для многих иномарок вообще за гранью разумного. Так что во многом, если не во всем, Chevrolet Niva не имеет альтернатив. С двигателем, не обладающим большим ресурсом, но ремонтнопригодным, этот внедорожник в век развитых моторных и трансмиссионных технологий становится фактически единственным выбором для жителей глубинки.

Максим МАРКИН
Фото автора

ЭКСПРЕСС-ТЕСТ

ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ

Аналогии и сравнения тут, думаю, неуместны. А с чем сравнивать-то, с какими такими одноклассниками? Chevrolet Niva самобытна как молодец. Заочный дуэль-тест напрашивается только с 213-й «Нивой».



На фоне других ВАЗов — современный интерьер, удобная, правда, не без незначительных изъянов посадка, не откровенно дешевые материалы, приятный руль



Двигатель 2123 получен из мотора 21214 — что-то по навесному изменено, крепления. Блок и поршневая группа идентичны. К сожалению, с ним Chevrolet Niva по динамике — автомобиль из середины прошлого века. Зато расход топлива в пределах разумного — 10-11 л/100 км на трассе и в городе

Фактически разница в стоимости, если не брать в расчет крест на решетке радиатора, объяснима только «оберткой» и интерьером, тем более после рестайлинга с участием Vegtone. И, разумеется, Chevy Niva намного удобнее в дальних поездках. Конечно, больший на 55 литров объем багажника не богатая прибавка в «грузовых» возможностях. Но спинка сиденья здесь складывается по частям, причем вместе с подушкой — демонтировать диван нет необходимости.

Задним пассажирам, само собой, гораздо просторнее — практически на уровне схожих по габаритам паркетников. Если смириться с неидеальным профилем сиденья, можно путешествовать и втроем.



«Верхнее» оснащение — это еще и бокс с подстаканниками между сиденьями

И уж, естественно, Niva приятней «Нивы» с водительского места. Пластик получше, посадка удобней (жаль, не хватает регулировки кресла по длине). В конце-концов, передняя панель не раздражает глаз, хотя до современных представлений о дизайне ей далеко. Как далеко, видимо, ВАЗу до того, чтобы сделать нормальные усилия на барашках-кнопках. Благо, расположены они под рукой.

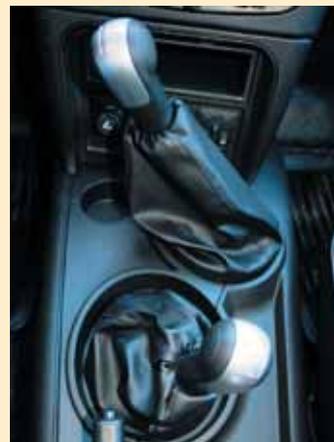
С рычагом КП тоже борьба — ходы большие, четкости никакой! Вдобавок оба рычага вибрируют в движении, а коробка и «раздатка» стали лишь немногим тише. Хорошо, что агрегаты не «выплывают» передачи. И отношения подобраны так, что неплохо «цепляются» друг за друга. Без этого качества было бы тяжело, поскольку при той же мощности в «снаряженке» Chevy Niva тяжелее на 200 кг, а в полной массе на четверть тонны. Оттого разгон уныл, обгоны же нужно просчитывать с учетом хорошего запаса по времени. Ощущая постоянное «звуковое давление» от работы мотора.

По управляемости — совсем другие ощущения, вполне современные. Может, изредка и подпрыгивает из-за короткой базы, да руль не всегда информативен, но это не всегда мешающие мелочи. А на гравийках-грунтовках — восторг! Какие там паркетники с McPherson и рулевой рейкой? Только двухрычажка и червяк-ролик! По невосприимчивости к покрытию Niva можно сравнить со среднеразмерными внедорожниками. С такой плавностью и энергоемкостью тольяттинский джип — почти раллийный болид.

Или трофи-аппарат? В сравнении с теми же паркетниками, пожалуй, да. Отличная геометрическая проходимость, «понижайка» с отношением 2,14:1, блокировка центра и опять же значительная энергоемкость подвески с приличной артикуляцией, позволяющая брать препятствия с ходу! В общем, Chevy Niva — безальтернативный автомобиль. Еще бы двигатель другой. Но, увы, внедорожник популярен и с ним.



Воспринимать информацию с импортной комбинации приборов легко, но на этом ее положительные качества заканчиваются



Рычаг раздаточной коробки ведет себя лучше, чем, например, на UAZ Patriot. То есть легко «входит и выходит». А вот избирательность рычага «механики» ужасная



Расположение блока управления отопителем удачное, но усилия на барашках такие, что поневоле приходят ассоциации с лопатой, перемешивающей раствор в бадье



Электропривод зеркал и подогрев передних сидений — по отечественным меркам до сих пор роскошь



ЦЕНЫ НА РЫНКЕ

ОСНАЩЕНИЕ – НЕ ГЛАВНОЕ

Chevrolet Niva доступна в двух комплектациях. Правда, если приобрести бэушный внедорожник, многих мелочей можно не найти.

Например, электростеклоподъемники стали устанавливаться в 2003-м, очечник и задний плафон освещения в комплектации GLS в 2009-м, ABS и передние подушки — в минувшем году. А сколько менее заметных, но более полезных изменений было в конструкции!

Базовая комплектация L предполагает наличие иммобилайзера, зеркал с электроприводом и подогревом и центральный замок. Получается 444 тыс. руб. Плюс 29 тысяч за кондиционер (такая версия именуется LC).

В GLS уже есть литые диски с шинами другой размерности (216/65–16 вместо 205/70–15), велюровая обивка, задние подголовники, противотуманки, ABS, передние подушки безопасности, преднатяжители ремней и такое роскошество, как радиоподготовка. В общем, полноценный уровень оснащения.

Но и отдать за такой нужно 514 тыс. руб. Разве что кондиционер здесь чуть дешевле — 27 тысяч.

Покупая Niva бэушной, на комплектацию стоит обращать внимание, конечно, в последнюю очередь. И торопиться с покупкой также не нужно — слишком велик для отечественного автомобиля разброс цен. Скажем, экземпляры 2003–04 годов стоят в пределах 250–300 тыс. руб. Но, к примеру, за 310–340 тысяч уже можно приобрести машину 2006–08 годов. А, добавив еще несколько десятков тысяч, можно рассчитывать на покупку «Нивы» в возрасте от года до трех. За 470–480 тысяч предлагаются внедорожники этого года. Вот тут уже имеет смысл присмотреться к оснащению. Может быть, удастся, пренебрегая лишним пробегом, получить элементарные атрибуты комфорта.



Пусть спинка и подушка дивана не отличаются удобным профилем, в коленях места чуть меньше, чем в нынешних паркетниках, и нет ничего, кроме стеклоподъемников с ручным приводом. Все равно сзади Niva предлагает принципиально отличный от всех отечественных автомобилей уровень комфорта



Багажник небольшой, но, увеличивается складыванием подушки и спинки дивана, причем по частям

ЦЕНЫ НА НЕКОТОРЫЕ ЗАПЧАСТИ ДЛЯ CHEVROLET NIVA, РУБ.

Наименование	Стоимость
Комплект шатунов	1080
Комплект поршней	720
Вкладыши коренные	1360
Вкладыши шатунные	1040
Поршневые кольца	1100
Клапаны	780
Цепь ГРМ	350
Натяжитель	170
Успокоитель	83
Диск сцепления	1450
Корзина сцепления	2000
Амортизаторы пер./задн.	855/2800 (Monroe)
Пружины пер./задн.	530/530
Шаровая опора верх/низ	400/400
Сайлент-блок верх/низ	150/380
Тормозные колодки пер./задн.	250/450
Крышка капота	8000
Фара	4765
Фонарь	900



Передняя двухрычажная подвеска на неровных покрытиях в теории должна вести себя лучше, чем McPherson. У Niva она отличается еще и энергоемкостью

Покупая Chevrolet Niva, можно рассчитывать на ее недорогое обслуживание и ремонт. По крайней мере, в тех случаях, когда речь идет о восстановлении агрегатов и ходовой части. Иностраный бренд не проецируется на стоимость запчастей. Главное, приобретать комплектующие у проверенных продавцов, не особо гонясь за демпингом. Благо, выбор есть, в том числе среди импортных составляющих, цены на которые также не бьют рекорды. И обслуживание у дилера недорого (первые три ТО в пределах 2700–3600 руб.). Чего стоит избежать, так это кузовного ремонта — панели и оптика в большинстве своем недешевы. Во всяком случае, сравнение с «классической» «Нивой» будет не в пользу ее последовательницы.



Цельный мост сзади уже почти исчезнувший атрибут. Во всяком случае, на одинаковых по размерам да и более крупных кроссоверах он не встречается давно. Между тем, на бездорожье это элемент, повышающий «живучесть»

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ CHEVROLET NIVA

КУЗОВ	
Тип	универсал
Конструкция	несущий
Количество мест/дверей	5/5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	бензиновый, с распределенным впрыском топлива
Расположение двигателя	спереди, продольно
Количество и расположение цилиндров	4, рядное
Рабочий объем, куб. см	1690
Степень сжатия	9,3:1
Количество клапанов на цилиндр	2
Мощность, л. с. при об/мин	80/5000
Крутящий момент, Нм при об/мин	127/4000
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	постоянный полный, с понижающим рядом и принудительно блокируемым межосевым дифференциалом
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая
ТОРМОЗА	
Тип	гидравлические
Механизмы передние/задние	дисковые/барабанные
ПОДВЕСКА	
Передняя	независимая, двухрычажная
Задняя	зависимая
КОЛЕСА	
Шины	215/65R16
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	4056/1800/1652
База, мм	2450
Минимальный клиренс, мм	220
Колея спереди/сзади, мм	1466/1456
Снаряженная масса, кг	1410
Полная масса, кг	1860
Объем багажника, л	320/650
Объем топливного бака, л	58
Максимальная скорость, км/ч	140
Время разгона до 100 км/ч, с	19
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Загородный цикл	8,8
Городской цикл	14,1
Смешанный цикл	10,8

ДРУГИЕ СТАТЬИ ИЗ РУБРИКИ БЕСТСЕЛЛЕРЫ — НА САЙТЕ WWW.AUTOMARKET.SU