

С декабря прошлого года в редакции появилась вторая "Шевроле-Нива". Работает на хозяйстве – обслуживает испытания шин: обкатывает новые покрышки, перевозит тяжелый прицеп с оборудованием и колесами. За два последних месяца машина пробежала 9 тыс. км, а всего – 11 000. Немного, однако кое-какие впечатления уже есть. Несколько лет назад у нас появился термин "русская иномарка". Можно ли к этой категории причислить "Шевроле-Ниву"? Внешность и интерьер, хорошая аэродинамика, технический уровень (впрыск топлива, нейтрализатор, гидронатяжитель цепи ГРМ, усилитель руля и т. д.) будто бы соответствуют мировому, "иномарочному" уровню. Комплектуемые по большей части сделаны в России. Однако современный автомобиль – не только модная внешность и передовые конструкторские решения. Это и качество сборки, и надежность, и уровень сервиса. Вот здесь-то и выявилось, насколько обоснован у нашей марки титул "ино". Модель 2004 года – позиционированный таким образом "автомобиль будущего" осенью 2003 года появился в продаже, а вскоре и в редакции. Чем обновленная модель отличается от предыдущей, мы подробно рассказывали в ЗР, 2004, № 2. В официальном документе, полученном от СП, среди прочих нововведений значилась и система выпуска немецкой фирмы "Теннеко". Однако на глушителях нашей машины – вазовская маркировка! Импортная же система, как выяснилось, появилась только в феврале 2004 года. А между прочим, этим и другими изменениями мотивировалось повышение цены на автомобиль, когда под у. е. вместо доллара стали подразумевать евро. Неужели поликлиновой ремень, простенький радиатор ГУРа, противотуманные фары, зеркала с электроприводом и даже замена российской системы выпуска на немецкую стоят полторы тысячи долларов? СТАРАЯ ПЕСНЯ О ГЛАВНОМ Много красивых слов сказано о неустанной борьбе за качество. А что на деле? В продажу попал автомобиль с гудящим редуктором переднего моста! Слава богу, в Тольятти, где автомобиль несет службу, редуктор поменяли по гарантии весьма оперативно. Но в Москве для подобной процедуры надо выстоять в очереди два месяца. Значит, дефект серийный? "Поющий" редуктор – не единственный повод, который заставил обращаться на гарантийку. На второй тысяче пробега в задней подвеске появились печальные стуки – после непродолжительной болезни скончался правый амортизатор. Поиски неисправности помогли обнаружить еще одну составляющую "качества" – пластиковая коробка клапана вытяжной вентиляции попросту валялась за аркой заднего колеса. Уплотнители задних дверей подпирают их так, что кромки дверей топорщатся над проемами, а при движении плафон салона помаргивает, сигнализируя, что двери закрыты неплотно. Впрочем, это не страшно – уплотнители обомнуты и все придет в норму. А почему стекла задних дверей по-прежнему сползают вниз, как у машин из первой партии? Почему для управления отопителем рычаг воздушной заслонки все так же приходится "забрасывать" в положение, следующее за желаемым, и возвращать назад – только так можно противостоять люфтам в приводе? При скорости 60 км/ч и выше в салон попадает морозный воздух, заметно взбадривая переднего пассажира. Холодок бежит через заборник системы отопления и вентиляции, минуя радиатор отопителя. Похоже, нарушилась регулировка в приводе заслонки рециркуляции. Но чтобы добраться до нее, нужно снять панель приборов. Да и сама система отопления далека от идеала: двигатель прогревается довольно быстро, но правая нога водителя будто в духовке, а левая мерзнет. Об этом мы говорили еще в далеком 2002 году, после поездки на экспериментальной машине на русский север. Решетка дефлектора на верхней части панели приборов уже покособилась так, что колесико управления заслонками погрузилось в ее недра. Теперь, чтобы изменить направление воздушных потоков, его нужно крутить гвоздиком или энергично продавливать решетку ладонью. Замок левой части спинки заднего сиденья после нескольких щелчков перестал работать. Смазали, "потренировали" – наладилось. Вскоре заморгали габаритные огни и подсветка приборов. Представьте себе автомобиль, движущийся в плотном потоке, который, как шпион, периодически гасит "габариты", а через две-три минуты вновь их зажигает. Так ведь и до беды недалеко! Позже нашли источник "тайных сигналов" – клавиша наружного освещения. Потом она и вовсе отказалась работать. Бывает, не выключаются противотуманные фары. Контрприем – энергичная езда по кочкам – минут через десять срабатывает безотказно. К восьмой тысяче издох и "долгожитель" – задний левый амортизатор и, что называется, до кучи, задний сальник "раздатки". Уж если ехать в сервис, то с богатыми "гостинцами"! Почти в это же время засвистел ремень генератора. Тот самый, "надежный и долговечный" поликлиновой. С тех пор в каждой мелкой луже ремень, словно кабанчик, хрюкает и радостно повизгивает. А что будет, если попадет лужа поглубже? Или американский вседорожник к ним не расположен? За эти же восемь тысяч из радиатора бесследно исчез литр "Тосола" (как это

знакомо), сточились щетки стеклоочистителя и... справа сзади вновь появился знакомый стук. Что ж, лозунг советских пятилеток "Догоним и перегоним Америку!" в первой части подтвержден. Похоже, "Шевроле-Нива" не превосходит наши машины качеством, хоть и гордо несет американскую эмблему... РАСХОДЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ "ШЕВРОЛЕ-НИВЫ" (0-11тыс. км) Детали и материалы Цена, руб. Щетки стеклоочистителя 300 Тягово-сцепное устройство 850 ТО 2500 км (с расх. материалами) 5200 Бензин 15 500 Антикоррозионная обработка 6000 Подкрылки 2000 Сигнализация 7000 "Тосол" 30 Всего 36 880