

## На четвертом десятке лет жизни «Нива» намерена избавиться от хронических болезней. За перерождением «Лады 4x4» наблюдал Сергей Мишин.



Несколько лет назад АВТОВАЗ уже распрощался было с легендарной «Нивой» – на смену ей пришла более современная «Шевроле-Нива». «Старушку» планировали тихо похоронить к 2006 году. Даже имя ее отдали наследнице, добавив заокеанскую приставку.

Но «Лада 4x4», урожденная «Нива», продолжает пользоваться успехом не только на российском рынке, но и за границей. Потому производство так и не свернули, более того, в мае прошлого года наметили модернизацию – избавить, наконец, машину от врожденных болячек, до которых за сорок лет руки все не доходили. А тут подоспели и новые требования по безопасности, которые хочешь не хочешь, а любить обязан!



Только на страстную любовь денег, как водится, не хватило, поэтому накал страсти решили поубавить – ограничить переделки той чертой, за которой неминуема повторная, весьма дорогая омологация автомобиля.

В итоге модернизация свелась к повышению надежности, безопасности и комфорта, в частности, к снижению шумов и вибраций.

### ВЫБРАТЬ СЛАБИНУ

Двигатель вполне современен – Евро Ш, а в экспортном исполнении и Евро IV. В водяном насосе поселился новый сальник с улучшенным уплотнением. Вместо примитивных картонных прокладок под навесными деталями двигателя – новые, с герметизирующими валиками.



Ведомый диск сцепления увеличенного диаметра (с 200 до 215 мм) и большой рабочий цилиндр с автоматом регулировки свободного хода переключали с «Шевроле-Нива». Надежность и ресурс узла стали выше, а усилие на педали и трудоемкость обслуживания заметно снизились.

«Пострадала» и раздаточная коробка. Ее будут собирать на герметике и обещают, наконец, избавить от подтекания масла. Да и в производстве обойдется дешевле. Передний и задний валы «раздатки» будут на двухрядных шариковых подшипниках и получат сальники с дополнительной кромкой. Базовые детали не тронут, изменения коснутся только крышек. Этой малой кровью планируют снизить люфты и угловые перекосы валов, что поможет уменьшить вибрации.

Изменена вентиляция «раздатки»: сапун, страдавший хроническим насморком, заменен трубкой, выведенной в моторный отсек. Свободное дыхание исключит повышение давления в картере и, как следствие, масляные сопли на сальниках. А заодно уберезет агрегат от воды при преодолении бродов.

Все знают и другое слабое место – ступицы передних колес. Между подшипниками появится деформируемая распорная втулка, как на хвостовике ведущего моста – она не допустит проворачивания колец.

## НЕ ДРОЖИ!

Взамен стародавних карданных валов будут новые, со ШРУСами. Исчезнет, наконец, трансмиссионный зуд! А поскольку ШРУСы допускают и осевое перемещение, шлицевое сочленение валов упразднено. Исчезла проблема неравномерности вращения валов – для короткобазной машины это очень важно! Примечательно, что новый вал имеет и «обратную силу» – он взаимозаменяем со старыми. Но не спешите чрезмерно радоваться вновь открывшимся обстоятельствам – подготовка производства требует времени, потому установка таких валов запланирована на вторую половину 2009 года, и то лишь на часть выпуска «Нивы» и... «Шеви-Нива».

Поворотные кулаки, рычаги и концевые тяги от «Шевроле-Нива» улучшили кинематику передней подвески – машина четче прописывает повороты. Увеличенный до 4,5 градуса кастер помогает стабилизировать автомобиль на прямой и более активно возвращать руль на выходе из поворота. Увеличенные сайлент-блоки, нижние оси рычагов (диаметр 18 мм взамен 16) и шаровые опоры от «Шеви» добавили прочности и надежности.

Амортизаторы передней подвески стали более эффективными, с усиленными верхними точками крепления. Задние тоже модернизированы: стоят ближе к колесам и наклонены меньше. Это дало лучшую плавность хода и более уверенное прохождение поворотов.

Нижние штанги задней подвески сведены в передней части и стоят теперь трапецией, поэтому задний мост будет лучше противостоять боковым усилиям, а значит, улучшится курсовая и траекторная устойчивость.

Подрос до 9 дюймов вакуумный усилитель и с ним главный тормозной цилиндр – легче и чувствительней стали тормоза.

## НОВЫЕ ПУГОВИЦЫ

В зоне моторного щита и на тоннеле уложена цельнокроеная шумоизоляция: меньше дыр – тише в салоне.

Электронная комбинация приборов от «Самары» позволила упразднить трос спидометра (достаточно датчика скорости), появились встроенные часы, вольтметр и термометр наружного воздуха. Еще одно изменение оценят те, кто вынужден часто складывать заднее сиденье. Теперь подушка откидывается вертикально, а спинка – горизонтально.



И еще одна важная мелочь для тех, кто катает малышей – система ISOFIX. Благодаря ей можно легко организовать одно или два детских места.

Внешность машины осталась неизменной, но отличить модернизированную «Ладу 4x4» все-таки можно. Первое – укрупненные передние подфарники, пришедшие на смену подслеповатым «троечным». Второе – большие, благородных форм зеркала.

## ИСПРАВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ

Напомню, что больше года назад машина получила ГУР. Руль стал легким, даже слишком легким, с размазанным «нулем». На бездорожье это не мешает, а вот на шоссе такая пустота несколько тревожит. Теперь руль «прощупывается» куда лучше, и колеса при выходе из поворота охотно возвращаются в положение «прямо».

Сцепление по-легковому мягкое, исчезла вибрация при трогании. Ватные, сложно дозируемые (особенно на гололеде) тормоза налились приятной тяжестью. Куда-то исчезли врожденные шумы и вибрации, а управление стало, как в легковушке!



Машина легко разгоняется и неплохо идет накатом. Раньше включение нейтрали приводило к плавному замедлению, порой заменявшему рабочее торможение. Испытатели говорят, что потери в трансмиссии снизились примерно на полтора киловатта! В поворотах больше не надо бороться с машиной за точное соблюдение заданной траектории – задние колеса не пытаются сорваться в занос. Мелкие дорожные неровности остаются «за бортом», в салоне их не чувствуется. Гребенка была для «Нивы» серьезным испытанием, заставляющим снижать скорость из-за сползания задней оси. Обновленная «Лада 4x4» хоть и прыгает на стиральной доске, неприятно потряхивая сиденья, но четко сохраняет заданное направление.

На бездорожье же осталась отчаянным вездеходом, причем улучшение ездового комфорта ощутимо и здесь. Уменьшились толчки от передней подвески, а сложные траектории на грунтовке выполняются уверенно и надежно.

Обновленная машина сохранит индекс 21214 и прежние технические характеристики, а нововведения начнут появляться на ней с начала следующего года. \_

**Модернизированная «Лада 4x4» стала легкой и приятной в управлении, одинаково хорошо приспособленной к асфальту и бездорожью.**