#language ru

Покупка Шевроле-Нивы

1. Вас все еще терзают сомнения покупать или нет?

Вопрос:

Хочу купить Шевроле-Ниву, но не могу принять окончательное решение из-за сомнений. К тому же, в Форуме много сообщений о проблемах, да и за такие деньги можно купить приличную подержанную иномарку. Что же даелать?

Ответ.

Конечно, решение только за Вами, однако, по мнению большинства участников форума, Шевроле Нива - это лучший российский автомобиль на текущий момент. Форум пестрит сообщениями о проблемах как раз потому, что его основное назначение - обмен опытом и взаимопомощь, чтобы другим было проще решать те же самые проблемы. А о хорошем то зачем писать? Хотя и восторженные положительные отклики Вы тоже можете найти на Форуме! Что же касается покупки иномарки, то за эти деньги можно купить либо не новую легковую (авто типа Daewoo мы не рассматриваем по многим причинам), либо еще более старенький джип. Во первых, легковая машина - это другой класс авто, а во вторых, с подержанными иномарками проблем зачастую не меньше, и носят они не такой характер, а гораздо более серьезный. В этом Вы можете убедиться посетив соответствующие форумы по иномаркам. Кроме того, по мнению многих авторитетных изданий, иномарки имеют критический возраст около 8-11 лет, когда они начинают активно «сыпаться». К тому же, Вы вовсе не уверенны, что прежние владельцы «холили и лелеяли свою лошадку». Если же Вам все же нужен недорогой внедорожник, то выбор очевиден!

---

2. Памятка покупателю.

Вопрос:

Хочу купить ШНиву, подскажите на что надо обратить внимание при покупке нового автомобиля?

Ответ.

1) Подходишь к машине, открываешь ключом двери, проверяешь работу центрального замка.
2) Заводишь машину, если контрольная лампа иммобилайзера через некоторое время(15 сек) погаснет - иммобилайзер не активирован, при активированном иммо на момент запуска двигателя его лампочка не должна гореть. Если иммо не активирован заставляешь дилера

активировать иммобилайзер!(т.к. этого требует предпродажная подготовка). Затем слушаешь как работает двигатель: ровно, держит примерно 1500 об. Обратить внимание на температуру - стрелка чуть ниже 50 градусов. 3) Пока машина прогревается, внимательно осмотреть кузов на предмет царапин, сколов и т. д. Претензии по кузову потом не принимаются. 4) По возможности заглянуть под машину и проверить отсутствие течи всяких жидкостей. 5) Проверить открывание и закрывание дверей, хотя бы при продаже они должны все открываться и закрываться без проблем. 6) Проверить работу всех электроприборов, дворников, обогрев заднего стекла и т. д. 7) Когда двигатель прогреется (температура в районе 90 градусов, обороты - 800-900), плавно поднять обороты до 2500, если появится звон (звенит тепловой экран) - пусть устраняют сразу, а если звона нет, то поднять обороты до 3500 и убедиться в том, что звона нет. Далее, поднять обороты до 3500-4000 и резко сбросить - двигатель глохнуть не должен. 9) Проверить тормоза и гидроусилитель. При проверке гидроусилителя при крайних положениях руля появляется характерное шипение - это нормально (стравливается излишнее давление). 10) Проверить массу: открыть капот справа и слева ближе к краю три провода должны быть хорошо прикручены без ржавчины и т. д. Лучше их и места стыка с корпусом самому зачистить. 11) Неплохо проверить наличие салонного фильтра, но это может быть проблематично, так как он находится под крышкой, которая заклеена герметиком. 12) Проверить все кнопки, переключатели и сигнал. 13) Попросите продавца в салоне показать положения рукоятки раздаточной коробки и кратко охарактеризовать выбор режимов движения и их особенности.

---

3. Что вам нравится в Шеви-ниве?

Ответ от Igor_V.

Хочется отметить гидроусилитель руля - кайф нет сомнения. Салон тоже хорош. Затем тоже весомый плюс - мякгость подвески и хода. Ну и кнопочки там разные чего раньше на наших авто в диковенку. Вот если бы движок по проворнее и не удары в трансмиссии(хотя вроде приноровился и к тому и другому) то вообщем - то авто почти на пять.

Ответ от Серега из Тольятти.

Самый большой плюс для меня это в ней просторно дышится. ОНА ПРОСТО БОЛЬШАЯ ВНУТРИ. Ну и обзор высоко сижу далеко гляжу. Я думаю этот фактор немалую роль играет в безопасности вождения. Вообщем мне все в кайф.

Ответ от Vovas.

Мне в ней очень нравиться ее универсальность в самом широком смысле этого слова: - На ней не стыдно подъехать к офису солидной фирмы (на Ниве это не солидно, а на УАЗе просто неприлично) и в тоже время на ней можно съездить на шашлычки с владельцами вышеупомянутых авто (куда на всяких там мерсах и бумерах не сунишся); - На ней можно «погоняться» (по крайней мере в городе) с владельцами большинства легковых авто (включая иномарки) и в тоже время без проблем можно тягать прицеп в тонну весом по грунтовке. Как

говорится: И в пир и в мир. И все это за умеренные деньги.

Ответ от ЗингельШухер.

ВСЕ!

Рассказик от Legenda.

Юзая данный девайс полтора года решил попытаться обобщить то, что часто подымается на форуме и свой опыт владения в данном топике. Не факт, что у всех так же, поэтому прошу больно не кусаться.

Двигатель.

Что касается движка, то сменил гидронатяжитель на механический «Родос», как и половина форума. Убивается сразу несколько потенциальных проблем (читай, поломок): обрыв подводящей масляной магистрали, преждевременный износ цепи и звездочек (будет обязательно), и просто слуху приятно, как работает непрогретый движок утром. Еще до покупки хотелось сменить и гидрокомпенсаторы, но решил сначала повременить, а потом и вовсе отказался от этой затеи, т.к. с ними проблем не было. Думаю, здесь заслуга масла Hell Helix 5W40 (полусинтетика) и дополнительная смена масляного фильтра между сменами масла (раз в 5000 км пробега примерно). Профилактическая затяжка гидрокомпенсаторов динамометрическим ключом с усилием 3 кгс почти убила расколбас на холостых. Воздухозаборник конечно же развернул - от греха подальше. Свечи… Здесь хотелось бы поподробней… Никогда не думал, что свечи НАСТОЛЬКО могут менять поведение машины! Стояли NGK, сменил на них же (плановая замена). А вот недавно в руки попали платиновые DENSO. Поставил. И раньше на динамику не жаловался, но теперь машина гребет из-под себя прямо-таки. Зазоры стандартные всегда использовал 1,1 мм. Других свечей мне не надо теперь. МЗ оставил на месте, только между ним и блоком теперь термоизолирующая многослойная прокладка.

Ходовая и трансмиссия.

Протяжка конечно обязательна. Полностью заменил сальники в трансмиссии на итальянские Corteco (старые не текли). Кроме заднего на раздатке (не удалось найти аналог по направлению вращения). Кроме того, на первичный вал поставил SKF - не сказать, что что-то почувствовал (старый, правда исправный был). Хотел заменить все подшипники на SKF, но от этой затеи отказался. Думаю, лишняя трата денег и времени. Аммортизаторы сменил на Kayab Exel-G. Штатные были вполне исправными, не устраивало поведение машины. Теперь кренов в поворотах нет, на дороге машина ведет себя очень слитно, пружины не проседают. Но надо отметить, что успел попользовать и Плазу Стандарт - понравилось больше: на стиральной доске машина плывет, как по ровной дороге, в кузов даже не отдается ничего. Комфорта больше, но без ущерба управляемости. Но каябы надежнее. При вибрации ничего сказать не могу - их у меня нет. Проявлялась, было, с самого начала еле заметная дрожь на 130 км/ч. При

смене сальников в ходовке обнаружил, что в ШРУСЕ промвала почти сухо. Когда ставил на место, забил ШРУС смазкой. Дрожь пропала. Вообще, легко определить промвал или карданы виновники вибраций: надо заметить, на каких скоростях проявляются вибрации (и заметить, с какими оборотами двигателя это совпадает). После повторить все, но уже на пониженной (в раздатке). Если проявление вибраций сместилось в другой скоростной диапазон (а по оборотам двигателя будет также совпадать) - надо промвал смотреть или муфту эластичную или еще что-то, что связано с промвалом. Если же все проявляется на тех же скоростях, что и раньше - тгда карданы. Карданы и фланцы на хвостовиках сразу метить надо керном - потом проблем не будет, если после посещения СТО вибрации появятся. Повторный заезд на подъемник сразу покажет, подменили ли карданы на сервисе или просто поставили кое-как. По крайней мере, неправильно поставленный кардан, можно будет быстренько переставить «как было», а не крутить его на флянцах, пока не угадаешь. Каждый можно крутить в таком случае по восемь раз, умножить на два кардана, умножить на количество болтов-гаек… В общем, этого можно избежать малой кровью. Стальная крышка РПМ: если ездить по городу, наверное не нужна. Если предполагается экстрим - лучше поставить. Я поставил. Масло в ходовке везде Castrol TAF-X синтетика. После перехода на нее сразу коробка подвывать начинает на низших передачах (у меня 2-ая и 3-ая). Лечится добавлением присадок. Попробовал ХАДО, но Римет понравился больше. Присадки эти вызывают много споров, но в данном случае Римет дал очень хороший эффект по снижению шума. Хотя думаю, что неисправный агрегат им не вылечишь. Штатные баргузины и шаровые - гавно (или гамно - любители русского языка подскажут, как правильно). И этим все сказано.

Салон.

Даже противники шнивы против салона ничего сказать не могут - и я не буду . Поставил подлокотники от Brazo широкие. Мне очень нравится - а кому-то может и нет. БК нужен обязательно, у меня Шматрикс и другого не надо. Доп. бардачок вместо аэрбега тоже рулит. Музыка - это личное , тут кто во что горазд, радар-детектор тоже на любителя. Мне кажется - нужная вешь, если по трассам часто. Окупается быстро. Багажник маловат конечно - на дальняк имеется бокс на 320 литров (кажется). Впрочем, и прицеп имеется тоже - шнивка его не чует. Только прицеп мне нравится меньше, что по ПДД Ваша скорость ограничится 70 км/ч, хотя реально оснований для этого не имеется. В дальней дороге тяжело - будешь ехать, как все, а правила уже нарушаешь. 70 км/ч конечно по трассе нормальный человек не поедет. Даже на жопике. Про печку тут уже говорили на форуме. Заслонку «в ноги» отвязывать надо от тросика и стопорить в открытом положении - помогает хорошо, для Севера вообще актуально. Если бы не это - зашибись печка!

Кузов.

Здесь сказать нечего, кроме того, что темную брать больше не буду. Очень красиво смотрится , когда помытая. Но грязнится быстро и мелкие царапины намного заметнее, чем на светлой. Кенгурин реально делает шнивку красивше, но я его снял - ухудшает геометрическую проходимость. На бездорожье, в глубоком снегу, вспоминаешь его недобрым словом. Пороги-трубы стоят - без них свою машину не мыслю. Очень удобно. Даже когда моешь - крышу достать можно. В чехле запаски снизу надо просверлить несколько дырочек 3-5 мм - не будет собираться вода внутри. Когда поставил спойлер на заднюю дверь - почти забыл, как включается задний дворник, а до этого незамерзайку в заднийй бачок наливал раза в два

чаще, чем впереди. Шнивка в-общем. Нормальная машина. Ломается часто? Я бы не сказал… Не скоростная? Ну не болид канешно, но медленной ее никак не назовешь. Есть денюжка чего и покруче взять, но неохота - шнивка мне раньше нравилась и щас нравится. Особенно приятно видеть, что форум из технических тем постепенно переселяется во флуд. Значит, все ок. Ничего нового я не написал по-моему, просто обобщил немного+свой опыт пользования. Кто хочет - может чего и добавит. Летом будет дальняя поездка на шевике - за два месяца накручу тыщ 25 - отпишусь обязательно. Ездил и раньше, но на шевике - в первый раз.

---

4. Сравнение качества 2110 и Шевроле Нивы

Ответ от ~ДмитрийН.

У меня была 102 с июля 98 года. Не машина - сказка! Не ломалась, заводилась, не застревала. Недавно случайно встретил мужика, который её купил (я его уж и не узнал, он сам подбежал) - он в восторге, несколько раз спасибо говорил, руку тряс, отличная говорит машина! Я аж чуть не прослезился (5 лет вместе все-таки прожили). С другой стороны куча знакомых и друзей, которые купили в последние год-три авто из «десятого» семейства - практически единицы не жалуются. Какие-то мелкие проблемы, не заводятся зимой, поломки и т.п. Как будет ШНива пока не знаю. Но по личным ощущениям это гибрид 10 (по комфорту) и Нивы (по проходимости). Получился очень хороший автомобиль за свои деньги. Мелкие бяки (замки) - это фигня. Не обращай внимания - они и ломаться не будут Меняй вовремя масло и фильтры и машинка не подведет.

Ответ от Vanin.

У меня до этого была 21110 2 года отъездил и из проблем мучала электрика тока(ну да это мелочи). Сарайчик свой я продал и купил Шеви-Ниву. Да это не гоночный автомобиль, но удовольствие от вождения намного больше получаю. Я даже удивился тому что наконец то полу-наши автопроизводители стали думать о самом водителе и его пасажирах, очень понравился салон, машина не очень шумная, во всяком случае тише Чирокки, вообщем езжу ненарадуюсь никак. А что касательно проблем - этож не зажигалка все-таки, зайди на форум ~Auto.ru в раздел 10-го семейства, волосы дыбом встанут! И ездюют и ничего. Вообщем, я сделал свой выбор в пользу ШН. А прав ли я был или нет покажет время.

---

5. Комплектации: L или GLS что выбрать?

Вопрос:

Здравствуйте Уважаемые, собираюсь брать Шеви-Ниву. Основной вопрос (экономический) стоит ли брать GLS или взять L а доп. оборудование потом доставить? Но обязательно нужно (в GLS включено, а если L, то придется доустанавливать): - Литые (кованные) диски - Тонировать стекла. - и т.п. Кто что скажет?

Ответ от Niko971.

Как и у многих стоит дилемма - нужно передвигаться по городу и хочется выезжать на природу. И не только на окультуренные пикники, но и на «дальнюю» природу, например рыбалка. И не только просто туда добраться, но и уехать оттуда в случае природных катаклизмов (шел ливень несколько часов) и техногенных катастроф (проехал трактор и там, где можно было на цыпочках пробраться, теперь....). на две машины денег нет. На дорогой джип тоже. подержанные иномарки покупать опасно: ходившие по России - только(!) у знакомых, про которых знаешь, как они обслуживали и эксплуатировали авто - таковых нет; из-за рубежа тоже опасно из-за природных катаклизмов последнего времени много утопленников, да и битых - восстановленных море. выбора нет - Шнива! И как бонус - постоянный полный привод, придающий уверенность и безопасность в движении по нашим российским дорогам, неухоженным до неприличия даже в городах; возможность парковки в недоступных для других местах. И как минус - наш автопром и повышенный расход топлива.

Сравнение двух комплектаций ШН. Делалось для комплектаций LC и GLC, но актуально и для сравнения L и GLS. Делал для себя, задача стояла определить разумность цены, установленной на «люксовую» комплектацию, поэтому определялся порядок затрат на самостоятельное приобретение и установку оборудования, отсутствующего в более простой комплектации, соответственно финансовым анализом себя не утруждал - попалась стоимость девайса - вписал. А при выгрузке на сайт конкретные цены вообще не актуальны - все зависит от запросов конкретного чела, от желания и/или умения делать что-то своими руками, от региона проживания, наконец.

<style=«TEXT-ALIGN: center»>	**Стоимость**	**Стоимость**	
Комплектация			

|368200 |

GLC

|403200 |

Штампованные диски стальные	есть	0	на зиму	2000
литые диски из лекгого сплава	нет и не надо	0	есть	0
кованые диски	на лето	12000	???	
<style=«TEXT-ALIGN: center»>**Для себя решил, что на стальных дисках буду ездить зимой, а для лета куплю ковку под увеличенную резину. Литые не нужны. Вариант перебрасывания резины два раза в год не привлекает**				
тонировка	нет, установка в сервисе	4000	есть	0
<style=«TEXT-ALIGN: center»>**Тонировка по массе хороша,но и пленкой можно затонировать так, что ГАИ не будет иметь претензий. При этом задние стекла можно затемнить сильней. Кому то тонировка не нужна вообще**				

|||<style=«TEXT-ALIGN: center»>15500 |

Вот и решайте сами. При этом каждый сам для себя определяет стоимость времени и усилий, которые надо будет затратить на приобретение и установку этого оборудования. ИМХО: даже покупая и устанавливая все это в сервисе можно и экономить и устанавливать то, что тебе надо и того качества, что тебе надо. собираюсь установку всего этого совместить с установкой сигнализации и БК, что позволит сэкономить и время и денег. Еще раз повторюсь, что не претендую на 100 процентную точность в цифрах (хотя старался быть объективным и, в случае разброса в цифрах, выбирал среднее значение) и уж точно не претендую на единственно правильный взгляд на ситуацию.

Противотуманки	нет, самостоятельная покупка и установка в сервисе	2000	есть	0
<style=«TEXT-ALIGN: center»>**Вещь необходимая, на собственной безопасности экономить глупо**				
подогрев пер. сидений	нет, самостоятельная установка в сервисе	3500	есть	0
<style=«TEXT-ALIGN: center»>**Вещь нужная хотя я и задумываюсь о дистанционном заводе**				
2 передних динамика, антенна	нет, нужно приобретать		есть	
<style=«TEXT-ALIGN: center»>**Не оценивал, т.к. считаю, что установленные на заводе колонки все равно бы поменял**				
колпак запасного колеса	есть		нет	
полноразмерный запираемый чехол	нет		есть	
<style=«TEXT-ALIGN: center»>**Не оценивал, т.к. не вижу принципиальной разницы. По моему запираемый чехол наврядли серьезное препятствие для воров и защищать запаску стоит другими способами**				
подголовники задних сидений	нет		есть	
<style=«TEXT-ALIGN: center»>**Нет и не надо**				
салон-ткань	есть		нет	
салон-велюр	нет		есть	
<style=«TEXT-ALIGN: center»>**Не вижу принципиальной разницы, считаю ткань более практичной**				

Ответ от Alex:

1300 у.е за то оборудование что установлено на GLS это многовато, тонировать машину все равно придется. Электрические зеркала - в обоих версиях, литые диски - на любителя? - кованые на много лучше, велюровый салон конечно хорошо, но сегодняшняя расцветка не очень. Деньги на ветер!

Ответ от Sasha.

Заводская тонировка это гуд, не будет проблем с прохождением ТО (правда оно пока еще далеко. Диски кованые от ВСМПО лучше смотрятся, меньше весят и прочней. Электрозеркала - это хорошо (но они и есть в комплектации L). Подогрев, велюровый салон тоже хорошо. Подголовники - не нужны, только мешают сложить сидение и портят обзор. Радиоподготовка - не знаю что за динамики стоят в GLS, опять же ИМХО лучше купить самому то что нравится и подходит по цене. В общем, для меня в GLS ценных две вещи, которые трудно поставить на GL: заводская тонировка и велюровый салон.

Ответ от Чакс.

| |389700 | |405200 |

А я за GLS (если финансирование позволяет)! Вначале тоже думал об L, но потом не выдержала душа... 1. Диски НИ ОДНИ так классно не смотрятся как родные (чего не скажешь например о родных литых дисках на ВАЗ 2112) 2. Электрозеркала это ОЧЕНЬ удобно, хотя он присутствует и в L. О преимуществах обогрева думаю тоже нет нужды говорить. 3. Подогрев сидений зимой - это круто (только надо незабывать выключать чтобы че-нить не поджарить. 4. Атермальные стекла сохраняя нормальный обзор и не вызывая проблем с гайцами, тем не менее здорово защищают салон от нагрева: проверено в сравнении с 2114 стоящей рядом на стоянке. 5. Мелочи типа подголовников и чехла запаски (кстати последнее не мелочь, а полезность, особенно если машина хранится на стоянке, где солнце за пару лет потрескает покрышку на раз) это конечно не ключевые позиции. 6. Радиоподготовка: воткнул евроразъем и все заиграло. Минус - день возни с разборой дверей, протаскиванием проводки по салону, установки антенны и т.д. 7. Как пишут коллеги, поставить конечно можно все, но у У ТЕБЯ ЕСТЬ НА ЭТО ВРЕМЯ? Деньги деньгами, но каждое лишнее общение с нашими совковыми ТЮНИНГИСТАМИ вызывает приступ тошноты, а так берешь машину (GLS) и начинаешь ездить.

6. Про то, как делают Шевроле Ниву.

На только что завершившемся автосалоне в Петербурге была представлена новая «Шевроле Нива». Зрители смотрели на этот автомобиль с большим интересом, однако, многие высказывали сомнения по поводу качества нового российско-американского внедорожника. Представители СП «~GM-АвтоВАЗ» в целом и лично генеральный директор нового предприятия Джон Милонас, в частности, утверждают, что «Шевроле Нива» будет намного качественнее всего того, что делалось до этого в России.



Производители нового внедорожника утверждают, что автомобиль будет надежным даже несмотря на то, что 99% всех комплектующих российские. Импортными будут лишь главный тормозной цилиндр, усилитель тормозов (оба из Великобритании), диски сцепления и фары. Конечно, россиянам только бы и радоваться от этого факта – как никак идет поддержка отечественного производителя - однако, радости на лицах простых людей по этому поводу как-то нет. И, думается, понятно почему.



Именно поэтому при строительстве завода столько внимания было уделено качеству. На данный момент из примерно 400 работников СП в отделе качества работают 50 человек. То есть каждый восьмой! Следует сразу сказать, что все детали, перед тем как попасть на СП, проходят довольно строгий контроль на качество, однако, даже если на конвейер попала плохая деталь, то у мастера, который будет заниматься ее установкой, есть возможность увидеть пропущенный недостаток. В этом случае он просто берет бракованную деталь и кладет в специальный ящик, помеченный красным цветом. А по всему конвейеру расставлены люди из отдела контроля, которые проверяют только что сделанную мастерами работу.



Ну а вдоль конвейера протянут желтый шнур. Если у работников появляется хоть какая-нибудь проблема или возникают хоть какие-нибудь сомнения по поводу качества той или иной детали (даже сомнения достаточно), то он дергает за эту ленту и весь конвейер останавливается. При этом руководитель, отвечающий за этот участок, видит на табло в каком отделе возникла проблема. «Если не устранить дефект в самом начале, то он станет причиной еще шести дефектов. Так что выгоднее устранить проблему сразу же и на месте, чем обнаружить ее уже в конце конвейерной линии», - говорит Джон Милонас. Однако даже он понимает, что полностью устранить все возможные дефекты невозможно. По его словам, вполне возможно, что на автомобиль при сборке будут поставлены элементы, брак которых невозможно обнаружить визуально. Например, к таким проблемным деталям относится коробка передач и двигатель. В этом случае автомобиль уже после сборки и окончательной проверку будет направлен в специальную ремонтную зону.



Однако обо всем по порядку. По своему принципу новый завод ничем не отличается от прочих других предприятий General Motors в мире. Итак, с конвейера ~АвтоВАЗа на территорию СП «~GM-АвтоВАЗ» поступает сваренный и окрашенный кузов (это пока, позднее красить кузова будут на самом СП). Далее он попадает на первую сборочную линию. Там на него устанавливают изоляцию, проводку, часть панели приборов и некоторые детали моторного



отсека.

Затем на автомобиль устанавливают ветровое стекло. По идее этой операцией может заниматься и человек, но для повышения качества решено было уменьшить до максимума так называемый «человеческий фактор» при этой операции, ведь достаточно хоть на каком-нибудь участке по периметру лобового стекла не нанести мастику, как автомобиль тут же станет

негерметичным. Правда, полностью роботизировать этот участок не удалось, поэтому работник пока еще сам готовит стекло к нанесению мастики. Но зато все остальное, включая приклеивание стекла, выполняет робот.



Потом идет участок по проверке кузова автомобиля. Если с ним все в порядке, то тогда автомобиль поднимается на подвесной конвейер и перемещается дальше.

Затем следует установка на «Шевроле Нива» элементов, которые находятся внизу автомобиля и параллельно с этим по ходу движения готовятся к установке двигатель и трансмиссия. В нужный момент эти агрегаты будут подняты и установлены на автомобиль.

Далее в салон монтируют кресла, заливают в машину антифриз, тормозную жидкость и пр. Потом прикручиваются колеса и одновременно с этим с помощью специального оборудования осуществляется контроль их затяжки. После этого «Шевроле Нива» опускается на землю и наступает завершающая стадия сборки – установка различных деталей в моторный отсек, собранных дверей и пр. Ну а потом мастер заводит двигатель и идет проверка качества и подготовка автомобиля к эксплуатации. То есть, регулировка установки колес, регулировка фар, проверка работы тормозов и пр.



После выполнения всех этих операций уже готовый автомобиль заезжает в дождевую камеру, где его со всех сторон поливают мощными струями воды. Если этот тест внедорожник прошел успешно, то он заезжает в светлое помещение, где можно найти какие-то недостатки при сборке, и дальше на кузов наносится воск. И все – «Шевроле Нива» выезжает из здания завода, движется по специальной трассе с искусственными неровностями (проверка на шумы и скрипы) и… попадает к дилеру. Это если нет проблем. Если же они есть, то автомобиль возвращают на специальную ремонтную площадку.

Официальные лица СП «~GM-АвтоВАЗ» утверждают, что качество «Шевроле-Нива» будет намного лучше, чем обычных «Жигулей». В связи с этим, руководство СП рассматривает вопрос о введении двухлетней гарантии на автомобили...



---

7. Шевроле Нива и бездорожье.

рассказ от ~GreenBob

Шевролетовская реклама в ~«ЗаРулеМ» обещает: «...На этом автомобиле вы уверенно преодолеете серьёзное бездорожье...» («За Рулём» №6 (864) июнь 2003, стр.67). Мягко говоря, это не так. По-моему, на стандартной Шевроле-Ниве лучше не съезжать с укатанной грунтовки. Если же Вам очень хочется ездить на ней по «серьёзному» бездорожью, то мой скромный опыт может оказаться интересным.

ПОЧЕМУ ШНИВА? Судя по авторушным конференциям, многие убеждены, что человек, находясь в здравом уме, не должен покупать Шниву. Ведь есть 214-я, которая «точно такая же и почти в 2 раза дешевле»! Однако у каждого свои резоны. Мои рассуждения представляются рациональными: 1. В семью нужен был второй автомобиль (жена научилась водить); 2. Он не должен был быть дороже 12т (больше не было); 3. Он должен был иметь крепкую подвеску и приличный клиренс, потому что ему надо было ездить по проспекту Энгельса (кто знает это место в Питере - пусть молча смахнёт слезу). Плюс три эмоциональных дополнения: 1. Я опасаюсь покупать б/у автомобили, т.е. желательно – новый; 2. Старая Нива мне не нравилась шумом, тряской, маленьким задним сиденьем и отсутствием усилителя в рулевом; 3. Kia Sportage просто не нравится, как и всё корейское.

Ясно, что в такие граничные условия попадает только один претендент.

ПЕРВЫЕ ОЩУЩЕНИЯ Тест-драйв Шнивы не разочаровал. Тихо, комфортно, очень ёмкая подвеска. Из плохого - слабоватый двигатель, нечёткий и тяжёлый рычаг КПП (как потом выяснилось, чёрный список этим не заканчивается). Короче, решение принято: запись, аванс, ожидание почти два месяца, долгое «непопадание» в цвет (я хотел обязательно зелёную). В конце концов - доплата за комплектацию GLS, иначе ожидание грозило затянуться на неопределённо долгий срок.

Далее положительные эмоции чередовались с отрицательными. С одной стороны - новый автомобиль (что всегда приятно), значительно расширившиеся возможности (легко по рельсам и бордюрам в объезд пробок), интересные ощущения по разгону и прохождению поворотов на скользком покрытии (я ещё застал снег и лёд). С другой стороны - генератор, заменённый на второй неделе, свистящий ремень, откручивающиеся поводки дворников, постоянно ломающиеся замки дверей, дрожащие зеркала и ещё куча досадных мелочей.

ШЕВРОЛЕ ИЛИ НИВА? Я убеждён, что рано или поздно (скорее - рано) каждый обладатель новой Шнивы подходит к необходимости ответить самому себе на вопрос, что же он купил: иномарку или изделие совавтопрома? Его отношение к вечно ломающемуся сабжу в дальнейшем во многом зависит от того, как он себе на этот вопрос ответит.

Первые продолжают скандалить с дилерами, записываются к ним на гарантийный ремонт в многонедельную очередь, ждут детали на замену по 24 дня (так записано в дилерском договоре!), в результате - плохо спят по ночам и теряют в весе).

У меня всё было проще. Сравнивая с настоящей иномаркой, обслуживаемой у хорошего дилера (не хочу рекламировать Пежо, но у меня к его дилеру нет ни одной претензии), я сделал для себя простой вывод: Шнива - однозначно «совок», дилер искренне стремится хоть что-то исправить, но с ВАЗом бодаться не в силах. Поскольку число проданных Шнив стремительно растёт, а число дилеров остаётся постоянным, то далее будет только хуже. Поэтому я поступил так же, как в своё время с зубилой: наплевал на гарантию, чинюсь там, где мне удобно и тогда, когда мне удобно. А так же делаю с машиной то, что считаю нужным и не боюсь экспериментировать

ПЕРВЫЙ ВЫЕЗД В ГРЯЗЬ Наша Шнива, став членом семьи, получила имя Шурик. Так вот. Покатавшись на Шурике по льду, снегу и городской грязи, я с удивлением осознал, что полный привод - это нечто бОльшее, чем мне казалось раньше. Немедленно проснулась тяга к неизведанному. Знакомство с нивоводами повлекло за собой выезд на первые покатушки. Переобувшись во влипятые, Шурик с двумя Нивами часов шесть барахтался в ручье и лесовозной колее недалеко от города.

Выезд показал, что стандартная Шнива к грязи не готова. Резину следует заменить на грязевую. ВлИ-5 можно рассматривать как неплохую бюджетную замену штатному Баргузину. Она имеет размерность 27” (против стандартных 26”) и спокойно встаёт на Шниву, правда, неимоверно воет на асфальте. Далее: красивые пластиковые бамперы и изящные округлые бока исключают использование хай-джека. Грязные санд-траки в велюровый салон не положишь, а багажников к Шниве ещё не выпускают. В результате из всего арсенала внедорожных средств остаётся только рывковый трос. Зацепить этот трос - проблема: буксировочные петли утоплены в бампер и прикрутить шакл - работа не для белого человека. Зато штатные проушины, несмотря на свою субтильность, всё-таки держат хороший рывок. Проверено!

Очень интересно организован забор воздуха. Приёмная труба выведена под левую фару на высоте 0,7 метра от земли! Но корпус воздушного фильтра сделан так, что при быстром преодолении брода небольшая порция воды просто вытечет обратно. Если же долго стоять в речке с работающим двигателем, то вода заполнит корпус воздушного фильтра и (уверен, хотя сам не проверял) движок заглохнет прежде, чем вода дойдёт до цилиндров. Двигатель может «нахлебаться» воды только в одном случае – если Вы, заглохнув в глубоком броду, будете настойчиво крутить его стартером.

Согласно техническим характеристикам, Шнива должна быть чуть худшим проходимцем, чем

21X: она тяжелее на 150 кг, база длиннее на 20 см, а просвет меньше на 2 см. Но первый выезд в грязь на штатной машине показал, что она идёт не хуже своего старшего брата. По крайней мере, в пределах «погрешности измерений» мы не заметили отставания. Главный недостаток: меньшая автономность; Шнива хороша только до тех пор, пока не зароется. После этого нужен трос плюс вторая машина, либо руки товарищей. Средств «самовытаскивания» у неё нет, увы!

СТРОИТЕЛЬСТВО МИНИ-МОНСТРА Желание построить из Шурика что-то более серьёзное совпало с приближением Ладоги’03. Великолепная возможность проверить и машину, и задуманные изменения! А задумано (и сделано) было вот что: 1. Поставлена резина BFGoodrich Mud-Terrain 235/75R15 диаметром 29”. Это максимальный размер колёс, влезающих в Шниву без резки арок. 2. Оба бампера сняты. Спереди сварен кенгурин, сзади простая труба. Обе конструкции позволяли хайджечиться и цеплять рывковый трос. 3. На кенгурин установлена электрическая лебёдка Ramsey-5000. 4. Задняя подвеска почти не изменилась, за исключением проставок под штатные пружины и амортизаторы. 5. Передняя подвеска получила новые, более длинные (волговские) пружины и газовые (Плаза) амортизаторы. Под шаровые опоры встали 20-мм проставки. В результате лифтовки и замены колёс клиренс увеличился с 200 до 260 мм. 6. Некие рейки польского происхождения приспособлены к Шнивовской крыше. На них установлен рейдовый багажник с люстрой (4 вперёд и 1 назад). Туда же закидывались запаска, лопата и хай-джек. 7. Воздухозаборник выведен из-под левой фары вверх с помощью обычной сантехнической трубы. 8. Убран катализатор. Это самая низкая точка под брюхом Шнивы, к тому же находящаяся посреди базы и ничем не защищённая. Кроме того, мы боялись нарваться в Карелии на этилированный бензин. 9. Защита оставлена та, что была установлена дилером при покупке как дополнительное оборудование. Этот набор из четырёх листов трёхмиллиметрового железа закрывает картер, передний мост и раздатку.

Строилось это всё у Николая Васильева, при его непосредственном участии. Его «Норд» (то ли сервис, то ли клуб) подготовил добрый десяток Нив к трофи- и ралли-рейдам. Какие-то решения подошли от 21-й Нивы, многие пришлось придумывать на ходу.

Задача осложнялась моим требованием обратимости изменений. Это удалось и теперь за час можно вернуть Шурика обратно в «гражданское» состояние (за исключением лифтовки).

И вот «это всё» поехало на Ладогу!

ЛАДОГА ГЛАЗАМИ ШНИВЫ Шурик был заявлен в категории «туризм». Это значит, что ему предстояло просто пройти (без секундомера) несложные туристические трассы, рассчитанные, согласно уверениям организаторов, на машины в стандартном заводском исполнении. Туристические спецучастки (СУ) действительно оказались не очень сложными. Но их хватило, чтобы понять слабые места Шнивы и ощутить, что предел прочности такого автомобиля где-то очень недалеко…

Шла машина неплохо. Придётся согласиться с теми, кто говорит, что 50% проходимости обеспечивает голова водителя, 25% - правильная резина, и 25% - всё остальное. Пока я не набрался хоть немного опыта - сажал Шурика очень часто. Но ни разу, вылезая из засад, Шурик не воспользовался чужой помощью, рывковый трос мы так и не расчехлили. Выручала всегда лебёдка. Великая вещь, хотя частое лебежение не красит джипера) !

Туристические трассы иногда вызывали скуку. Организаторы не предложили нам ни хороших болот, ни колеи, ни камней, ни горок, ни лесных завалов. Зато были интересными почти все броды. Первый стоил Шурику опоры переднего моста (об этом ниже).

Запомнился брод перед последним лагерем, к которому мы подошли под проливным дождём. Одновременно с нами к нему подкатили выбывшие из зачёта спортсмены на TLC-80 (на 36-х свамперах, бортовой номер 250). Первый турист уже намертво засел в зыбком песчаном дне посреди реки и задерживал спешащих куда-то спортсменов. Бравая восьмидесятка немедленно предложила свою помощь, размотала лебёдку и бодро выдернула Дефендера назад из речки (похоже, даже не нажав на педаль тормоза). Затем эти милые ребята предложили нам перетащить нас всех на ту сторону. Мы вежливо отказались и посоветовали им разведать брод, прежде чем лезть в реку. Их штурман ответил что-то типа «нам это ни к чему», после чего этот монстр, взревев мотором, плюхнулся в брод и быстро зарылся там на полметра вниз. Ещё минут пятнадцать мы молча наблюдали как они лебедились, пытаясъ забраться на довольно крутой берег. Надо ли говорить, что после этой титанической борьбы свамперов с песком и глиной, проехать по их колее не было никакой возможности. Пришлось искать новые траектории и провести следующий час под дождём, работая лебёдкой, лопатой и санд-траками.

Кстати, что в Шниве действительно хорошо сделано – так это печка. Требовалось не более двадцати минут, чтобы высушить на себе насквозь мокрую одежду.

На пятый день нивоводы, расстроенные очередным «асфальтовым» СУ, нашли на карте интересную дорожку и ломанулись туда на трёх машинах. Этот ~СпецСУ запомнится нам надолго! Именно там я вмял три двери и погнул лонжерон, но испытал огромное удовольствие от дороги (точнее, от её отсутствия). Обозначенная на карте дорога не использовалась, наверное, с войны (судя по толщине сосен, растущих посреди колеи). Постоянно приходилось искать объезды через лес, и здесь проявился недостаток длинной базы. Там, где 21-я вписывалась в траекторию между деревьями – мне не удавалось, несмотря на усилитель руля. Пару раз переставлялся хай-джеком, пару раз, не рассчитав, ложился дверью на дерево. Двери оказались очень мягкими (. До конца задуманного маршрута мы так и не дошли. Но несмотря ни на что, это было лучшее приключение Ладоги!

Сильно не хватало крутящего момента и бОльшего передаточного отношения. Первая пониженная при 29-х колёсах не обеспечивала прохождение засад «ползком внатяг». Приходилось играть педалями газа и сцепления, поэтому колёса быстро срывались в букс. Наверное, это можно решить заменой главных пар на 4,44. Жду, когда кто-нибудь предложит чип-тюнинг для Шнивы с повышением момента на низких оборотах.

Необходимо ставить камеры в колёса. На бескамерной резине мы стравливались не ниже 0,8 и уже при этом давлении на вывешенном колесе покрышка болталась на диске (но ни разу не разбортировалась, что удивительно).

ЧТО ЛОМАЛОСЬ? Первая (и последняя) серьёзная поломка произошла на второй день при преодолении каменистого брода. Попытка враскачку рывками проскочить неслабые валуны - привела к поломке опоры переднего моста. В Шниве, в отличие от старой Нивы, передний мост не подвешен к двигателю, а опирается через сайлент-блоки на переднюю балку (2 точки спереди) и на стабилизатор поперечной устойчивости. Вот эта последняя опора, выполненная из силумина, и ломается при превышении нагрузок на трансмиссию.

Выглядит это так: резкий металлический удар снизу, после чего - грохот переднего кардана, молотящего при движении по стабилизатору. Кардан мы сняли и на заднем приводе поехали обратно в Питер, благо ещё были недалеко. После мозгового штурма в Норде было решено новую деталь не искать, а заменить на швеллер, что и было сделано. Решение оказалось правильным - самодельная опора дошла до финиша Ладоги и до сих пор прекрасно себя чувствует.

Остальные поломки были несущественными. Пришлось подваривать домик переднего амортизатора, менять ремень генератора. Кстати, ремень рвётся абсолютно бесшумно, лампочка зарядки НЕ загорается и проблему выдаёт только стремительно уходящая вправо стрелка температуры ОЖ (ремень генератора приводит так же и помпу). Очень важно этот момент не пропустить)

Уже по возвращении выправляли вмятины на дверях, чинили замок задней двери и покупали новые боковые зеркала (не шнивовские!). Родные предпочитают не складываться при контакте с веткой, а ломаться, причём эта особенность заложена в их конструкцию.

СУХОЙ ОСТАТОК Что в итоге? Шнива - не сильно хуже 21-й старушки ведёт себя в грязи. По крайней мере в колонне старых Нив держится бодрячком. Если же вбить в неё дополнительные 2-3т $, то можно довольно уверенно чувствовать себя на не слишком тяжёлых дорогах. Вот только - надо ли это? Ведь за итоговые 12-14 т можно взять дизельную TLC, которая кроет Ниву как бык овцу по всем параметрам (

В общем, Шнива показалась не очень надёжной и прочной машиной. Ей противопоказаны трассы сложнее «туризма» (впрочем, 21я недалеко ушла). Наблюдая, какие препятствия штурмовали спортсмены на рамных дизельных монстрах, я отдавал себе отчёт, что Шурик там умер бы на первых метрах. Нивы - это машины для несложных покатушек с последующим поеданием шашлыков.

Если же кто-то решится ездить на Шниве по тяжёлым дорогам, то рекомендую следующий минимальный пакет: одеть ~ВлИ-5, расстаться с пластиковыми бамперами, поднять воздухозаборник и возить с собой запасную опору переднего моста. Остальное - по вкусу и кошельку…

8. "Развод" в автосалонах.

рассказ от Юрий303

Сталкивался с таким. Правда в контору с ценой в 257 тыс. р. не ездил (хотя в подобную звонил), так как хватило трех фирм с ценами в 270 т.р., в 290 т.р. и 295 штук. Это так называемая базовая модель, которую фирмы не продают просто так. В обязательном порядке дополнительно включаются затраты на: сигнализацию, автомогнитолу с колонками, аудиоподготовку (!! - штатно) защиту картера (!? - штатную!!!!), антикор Тектил, подогрев зеркал (!!! - штатное). Это минимум - все ставят самое простое, но по цене офигенной (на все так тысяч 25-35). При такой цене в обязательном порядке не включен НДС (как бы по телефону не разводили, но это так и есть). В заказ-наряде в обязательном порядке будет стоять приписка мелким почерком, что в случае отказа от покупки покупатель должен уплатить неустойку в размере Н% от суммы. В фирме с ценой в 290 штук за базовую модель столкнулся с мошенничеством. При приобретении авто дополнительно навешивают на авто в обязательном порядке перечисленное выше оборудование. Цена возросла до 320 тысяч. Счастливый покупатель приглашается для оформления документов ОДИН к горячему кавказскому парню. Тот дает покупателю заказ-наряд на сумму в 320 штук с мелкой припиской из трех строк про пени за отказ от покупки. В этот момент в КАССУ заходит с шумом второй горец. Инстинктивно покупатель отвлекается от бумажки и оборачивается. Все - покупатель ПОПАЛ. В этот момент продавец меняет одну бумажку на другую, но в ней уже четыре строчки мелким почерком и включают в себя указание на то, что цена без НДС. Счастливый покупатель

не подозревает подвоха (он же бумажку читал уже, а на лишнюю строчку не обращает внимание) и подписывает заказ-наряд. Отсчитывает деньги, отдает их продавцу, который тут же садится на них. Продавец, получив деньги, просит доплатить 58 тыс. рублей. И на вопрос «За что?» тыкает пальцем в четвертую строку наряда про НДС. Покупатель возмущается, вызывает милицию (если упертый), приходит сотрудник милиции и говорит, что облом, подпись стоит, а в случает отказа ты должен выплатить с денег с НДС Н%-тов. Деньги то из под зада тебе не отдают. Если денег нет, то оформляют КРЕДИТ на три месяца, а авто подождет покупателя до появления денег.

Сию схему узнал, сходив дважды в контору, сговорился нормально с менеджером по показу авто и уронил «нечаянно» определенную сумму денег, которую из-за ценности полученной информации поднимать не стал.

В фирме за 270 штук дополнительно к указанному оборудованию включена регистрация в ГАИ за 8 тыс. рублей и ПО ЖЕЛАНИЮ техосмотр за 4 тыс. рублей. Выплачиваешь небольшой аванс 20 процентов за серьезность намерений. НО!!! Выставленные образцы авто не продаются, ты выбираешь цвет автомобиля, а через два-три дня ты получаешь ЗАРЕГИСТИРОВАННОГО на твое имя «кота в мешке». Про НДС узнавать не стал, так как После получения «кота в мешке» накрутить могут все что угодно.

В фирме за 295 штук - дополнительное оборудование обязательно (но сигналка - АПС-6 - ничего не напоминает?), далее на вопрос «Сколько итоговая цена на выходе» следует ответ «Ну Вы договор почитаете при ОФОРМЛЕНИИ».

Проверить все можно очень просто: 1. Цены дешевле дилерской не бывает! 2. При цене, дешевле дилерской на 7-8 штук, авто 2006 года. 3. нормальная фирма сразу показывает заказ-наряд (!! не прайс-лист) и договор. 4. Навязывание дополнительного оборудования недопустимо. 5. Никакий мелких приписок и примечаний к документам о выплате неустоек быть не должно. 6. Автомобиль разрешают забрать в базовой комплектации за указанную цену с выдачей транзитных номеров.

Вот такие страсти. Поэтому поехал к дилеру и нормально купил авто.

From:
http://xn----7sbbagpx1an.xn--p1ai/wiki/ - **ChevyNivaFAQ**

Permanent link:
http://xn----7sbbagpx1an.xn--p1ai/wiki/doku.php?id=%D0%BF%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BF%D0%BA%D0%B0_%D1%88%D0%B5%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BB%D0%B5-%D0%BD%D0%B8%D0%B2%D1%8B:index&rev=1633291893

Last update: **2021/10/03 20:11**