

Портал **Kolesa.ru** отправился на берега Волги, чтобы своими глазами увидеть, как создается самая безопасная Шевроле Нива за всю историю ее существования. За ее рулем мы оценили проходимость тольяттинских лесов, а пообщавшись с руководством СП GM-Avtovaz, узнали подробности создания нового поколения популярного российского вездехода.



Тольятти и «АвтоВАЗ» — это как Петербург и Медный всадник (а еще Эрмитаж, «Зенит» и Путин) — понятия, неотделимые друг от друга. В городе все живет и крутится вокруг всероссийского автогиганта: по улицам с регулярностью городского транспорта двигаются в разные стороны автобусы с «Жигулями». Местный телеканал на первой кнопке гостиничного телевизора — «ВАЗ TV». А в трансляции федеральных каналов то и дело врезаются интервью с топ-менеджментом предприятия. Но если добавить к «АвтоВАЗу» всего две латинские буквы, получится совсем другая история...

Совместное американо-российское предприятие «GM-АвтоВАЗ» было образовано летом 2001 года с одной целью: выпуск новой Шевроле Нивы — не той, что бороздила просторы России на протяжении двадцати с лишним лет, а совершенно нового ВАЗ-2123, получившего заграничное имя Chevrolet и золотой крест на фальшрадиаторную решетку!

В 2011 году, подводя десятилетний итог работы, довольны все: и американские инвесторы, и российские руководители GM-АвтоВАЗ. Доведенная до ума и переделанная американцами из полуфабрикатного состояния, Chevrolet Niva остается хитом продаж, пережив «первый блин» СП — Chevrolet Viva, а заодно и мировой финансовый кризис. В чем секрет такой популярности автомобиля, который конструктивно устарел еще на стадии запуска?

Первое серьезное обновление российский внедорожник претерпел в 2004 году: в машине появился кондиционер. Пять лет понадобилось инженерам и специалистам итальянского ателье Bertone, чтобы Нива прошла процедуру рестайлинга. И, наконец, 1 августа 2011 начался выпуск новой Chevrolet Niva с пакетом «Безопасность», включающим систему ABS и пару фронтальных подушек безопасности.

Однако, назвать новыми улучшения активной и пассивной безопасности не получится, даже с натяжкой. Дело в том, что ABS, подушки безопасности, преднатяжители ремней и усиленный кузов появились в Chevrolet Niva еще в далеком 2003 году на экспортной версии, которую подтянули под требования EuroNCAP. И надо сказать, крайне успешно подтянули: после краш-теста европейского стандарта (64 км/ч с 40% перекрытием о сминаемый барьер), Нива смогла заработать 12,5 баллов из 16 возможных (4 звезды из 5). Напомним, что ВАЗ-2123 для отечественного рынка, на тот момент, полностью провалил тест, заработав в общей сложности 1,6 балла. А классическая Нива (ВАЗ-2121), переименованная в Ладу 4x4, после краш-теста и вовсе стала очередной тольяттинской «капсулой смерти».



Отечественные покупатели безопасную Ниву так и не увидели. Причина банальна – цена. В начале 2000-х годов стоимость Chevrolet Niva без всяких доработок превышала цену классического ВАЗ-2121 вдвое (!), напрямую конкурируя по этому показателю, с выпускающимся в Калининграде Kia Sportage первого поколения. Внесение конструктивных улучшений и вовсе бы похоронило американо-российский проект.

Но он выжил, и достаточно успешно развивается, хоть и очень медленно. Для того, чтобы на своей шкуре испытать все обновления внедорожника, и, более того, поинтересоваться планами на будущее лично у генерального директора GM-АвтоВАЗ Джеффри Гловера, мы отправились в самое сердце совместного предприятия – на сборочный конвейер.

Так собирают Шевроле Нивы

Режимное предприятие оборонного комплекса — первая мысль, которая приходит в голову на заводе GM-АвтоВАЗ: два поста контроля с обязательной регистрацией людей и электронной аппаратуры, защитная спец.обувь и движение только по заранее проложенному маршруту – ни шага в сторону — могут зацепить снующие погрузчики с тележками запасных частей. Везде чистота и порядок.

Собирают Chevrolet Niva люди. Единственный робот, занимается сверхточным выдавливанием клея на лобовые стекла. А чтобы и заводчане не превратились в киборгов, механики каждые два часа меняются обязанностями. После каждого этапа сборки – обязательный контроль качества, которому подвергаются 100% автомобилей. Даже покидают сборочный конвейер «Шнивы», только после испытательной линии, включающей проверку всех узлов и агрегатов. Вообще, слово «качество» за время экскурсии прозвучало столько раз, что на выходе создается полное ощущение, что новая Chevrolet Niva 2011 не сломается никогда.

В лесах Самарской области

Тест-драйв был организован в лесу, там, где новая Шевроле Нива чувствует себя как рыба в воде. Однако до леса еще нужно было добраться, причем, по асфальту. И именно на асфальте всплывают все недостатки отечественного «джипа». Слабый 80-сильный

двигатель, превращает трассовые обгоны, в настоящее испытание для нервной системы, не говоря уже о том, что после 3000 оборотов своим звуком он заглушает все и вся.



Вибрации, передаваемые на рычаг КПП, хоть и не такие явные, все же очень ощутимы. А заднюю передачу по-прежнему нужно включать двумя руками. Нет четкости и в управлении полноприводной трансмиссией, пользоваться которой, правда, приходилось нечасто. Единственное заметное улучшение, появившееся еще в мае 2010 года – измененная плавность хода, позволившая Шеви Ниве с равнодушием относиться к разнокалиберным колдобинам. Помогают подвеске сглаживать неровности и шины «Continental», штатно устанавливаемые на версии GLS и GLC (комплектации L и LC укомплектованы покрышками «Баргузин»).

Работу ABS фирмы Bosch можно смело оценить на 4 с плюсом. Лишь слишком раннее срабатывание на мокром песке (который отчасти имитировал снег), не позволило поставить антиблокировочной системе «отлично»! Посмотрим, что будет зимой. Ведь работе ABS помогают и программа распределения тормозных усилий по колесам, и система помощи при торможении в повороте. Но уже понятно, что современные тормоза Нивы определенно снизят аварийность и позволят сохранить жизни, как водителей, так и пешеходов.

Проверять подушки безопасности фирмы TRW, слава Богу, не пришлось, так же, как преднатяжители ремней безопасности. Трехспицевый руль остался таким же скользким, а вот над декоративной крышкой, закрывающей пассажирскую подушку, специалисты потрудились: зазоры между пластиковыми панелями – минимальные.

То, что Chevrolet Niva — серьезный внедорожник, я убедился еще зимой 2009 года, когда выдергивал на этом автомобиле, застрявших в метровой снежной целине, соседей по парковке.

Как и предполагалось, со всеми лесными рвами, песочными подъемами и глубокими колеями, Нива справилась играючи, подтверждая взятие очередного препятствия, запахом подпаленного сцепления. Главное не терять пиковый момент тяги. Задействовать пониженную передачу пришлось лишь однажды. Блокировка дифференциала и вовсе осталась без работы, так же, как и сопровождающая 15 тестовых автомобилей, техничка Шевроле Нива Trophy, обутая в зубастые шины. Такая версия, кстати, тоже должна появиться в шоу-румах.

Бездорожье – стихия российского «джипа». Вне асфальта не обращаешь внимания, ни на вибрации, ни на отсутствие шумоизоляции, ни на «ватную» управляемость, ни на нехватку «лошадей» под капотом.



Нива, терзаемая журналистами

А что же асфальтовые характеристики? Или новая Chevrolet Niva 2011 как и раньше — автомобиль не для города? С этими и множеством других вопросов мы и отправились на пресс-конференцию, организованную на берегу Волги, где присутствовали: генеральный директор GM-АвтоВАЗ Джефффри Гловер, директор по продажам и маркетингу Константин Байшев, менеджер по развитию продукта Михаил Багров, заместитель директора по инжинирингу Валерий Чупшев и директор по связям с общественностью Сергей Лепнухов.

Уже в актовом зале, после въевшегося в память слова «качество», на огромном рекламном плакате Шевроле Нивы, позади директорского стола, как издевательство висела надпись: «Гарантия 35 000 км!». Всего. Даже растянувшись на два года, гарантия с таким пробегом слишком мала. Мой годовой пробег вплотную приближается к этой отметке. А менять автомобиль каждый год это, простите, непозволительная роскошь, особенно для потенциальных покупателей Шевроле Нивы 2011.

Больше половины вопросов журналистов о букете недостатков новой Нивы Шевроле можно сформулировать в один: «Когда же отечественный автопром, тем более в сотрудничестве с мировым автомобильным гигантом, выпустит по-настоящему качественный и доработанный автомобиль, который на равных сможет конкурировать с западными аналогами?».

Опустив длинные речи Джефффри Гловера о том, что GM-АвтоВАЗ непрерывно работает над модернизацией Нивы, а девизом компании является программа «Непрерывное улучшение», ответ можно уложить в одно короткое предложение: «Chevrolet Niva — это лучшее, что можно построить за эти деньги».

И ведь мистер Гловер абсолютно прав. Как бы ни ругали журналисты и потребители шевролетовскую Ниву, купить за 439 000 рублей более-менее современный, полноценный пятиместный внедорожник с постоянным полным приводом, понижающей передачей и блокировкой дифференциала просто не возможно.

