

Пятерка с минусом

Ровно восемь лет назад (АР №2, 2009) мы резюмировали, что Skoda Octavia A4 первого поколения с точки зрения надежности хороша. А не посрамила ли семейные традиции ее преемница на платформе A5, выпускавшаяся с 2004 по 2013 год?

Илья ХЛЕБУШКИН
Фото автора и Степана ШУМАХЕРА

Наследственность — во всей красе. Это про кузовы Октавии: с умением сопротивляться коррозии у машин концерна Volkswagen проблем давно нет, и Skoda лишнее тому подтверждение (кустарно отремонтированные машины не в счет).

И, увы, так же традиционно у лакокрасочного покрытия не всегда получается цепко держаться за добротный оцинкованный металл: если вовремя не подкрашивать сколы, могут пойти язвы, оставляя проплешины на капоте, порогах, колесных арках и низе дверей.

У дорестайлинговых автомобилей старше 2008 года краске к тому же до-

стается от неудачных дверных уплотнителей, а усталого вида часто добавляют отклеивающиеся дверные молдинги и помутневшие фары. Слабо защищенные от влаги контакты в фонарях подсветки номера (по 10 евро из расчета 63 рубля за один евро) сгнивают иной раз всего за два—три года, а из-за отказа выключателя под педалью тормоза (15 евро) перестают работать стоп-сигналы.

Через пять—шесть лет принялись глючить или вовсе ушли в отказ блок управления стеклоподъемниками, центральный замок, приводы и обогрев наружных зеркал? Эта хворь знакома и

владельцам многих Фольксвагенов — первым делом проверьте исправность проводки между водительской дверью и стойкой кузова: жгут ломается в месте изгиба (более надежной проводка стала только в 2011 году).

Не миновала Октавию и масса других корпоративных недугов. У дорестайлинговых экземпляров частенько капризничает головной блок аудиосистемы (500 евро). Вне зависимости от года выпуска хиловаты встроенные в дверные замки (по 150 евро) микровыключатели-концевики — при этом блок управления не видит открытия и закрытия двери. Слабовата трапеция дворников (200 ев-

ро), к износу которой нужно быть готовым после 100 тысяч километров, а у версий со стеклоочистителем на крышке багажника под угрозой и он тоже.

Через 60—80 тысяч километров так же фирменно по-жигулевски способен повизгивать моторчик вентилятора климатической системы (100 евро) — смазка, как правило, спасает ненадолго, благо умельцы давно приловчились менять только подшипники. Конструкцию узла доработали, увы, только под занавес производства «второй» Октавии в 2012 году.

У версий с автоматическим климат-контролем Climatronic через



три—пять лет погоду в доме способны подпортить как приводы заслонок, так и сам блок. Случается, на пятом году жизни в испарителе кондиционера появляются микротрещины, а у экземпляров первых трех лет выпуска не отличается надежностью компрессор (300 евро). А зимой непременно заведите полезную привычку стряхивать снег с обуви перед посадкой за руль — иначе при скоплении большого количества льда пластиковый шарнир напольной педали газа (100 евро) может попросту развалиться.

А силовые агрегаты?

Прибывших из Европы дизельных экземпляров у нас кот наплакал (менее 3% всех модификаций в сумме), а жаль: они неплохи, хоть и не без греха. Главным пятном на репутации двухлитрового дизеля с системой питания common rail на Октавиях не старше 2010 года выпуска (1,5% предложений) стало растрескивание топливopоводов по вине дефектных материалов на экземплярах первого года выпуска, из-за чего в конце 2011-го случилась сервисная кампания по их замене. Бывает, подтекает уплотнение клапанной крышки, от коротких поездок и ерзаний в заторах зарастает клапан ЕГР (280 евро), а при пробеге 110—130 тысяч случались замены впускного коллектора и водяного насоса (170 евро за оригинальный и от 50 за аналоги). Но обычно заботы с этим двигателем сводятся к замене уплотнений форсунок через 100—120 тысяч километров (15 евро за комплект).

А вот дизели 1.9 и 2.0 на экземплярах до 2010 года выпуска выбирать рискованнее из-за дорогих насос-форсунок в системе питания — по 700 евро за штуку! Вдобавок двухлитровый агрегат отметился гарантийными заменами головок блоков цилиндров по причине трещин и разрушением привода маслососа через 80—100 тысяч километров — из-за этого оказавшиеся на голодном масляном пайке моторы могли и «клин» схлопотать. А у любого из дизельных двигателей двухмассовый маховик (750—800 евро) живет в полтора—два раза меньше, чем с бензиновыми агрегатами: 50—80 тысяч километров.

Все лавры долгожителя у нас достались бензиновому восьмиклапаннику 1.6 с обычным распределенным впрыском, популярному (без малого треть автомобилей) не только из-за своей доступности.

Да, он слабоват и стар: семейство EA827 появилось в середине 80-х, и не то что пережило предыдущую Октавию первого поколения — а в карбюраторной версии ставилось еще на «второй» Volkswagen Golf и Audi 80. Зато без особых приключений мотор способен перешагнуть рубеж 300—350 тысяч километров. А до этого трижды придется обновить ремень ГРМ вместе с водяным насосом (140 евро фирменный и от 30 заменители), катушку зажигания (150 евро оригинальная и от 35 аналоги) и высоковольтные провода (10—20 евро).

Иные возможные неприятности по большей части старческие — из ряда тривиальных протечек сальников коленвала. Дубеющие маслосъемные колпачки и закоксовавшиеся поршневые кольца способны подкрасить выхлоп сизым после 120—140 тысяч километров, тогда же лишние звуки могут добавить износившиеся гидрокомпенсаторы клапанов (по 13 евро). Плаваю-

щий холостой ход — повод проверить форсунки (по 90 евро) и регулятор холостого хода да почистить дроссельную заслонку. Ну а самая крупная из бед — образование трещин в уставшем за семь—десять лет пластике впускного коллектора (130 евро), из-за подсоса воздуха в обход воздушного фильтра мотор начинает работать неустойчиво.

Неплох и атмосферный шестнадцатиклапанник 1.4 MPI (6% предложений), да только совсем уж немощен: его 75—80 «лошадок» увесистой Октавии не всегда хватает даже в городе.

Вот с безнаддувным мотором 2.0 дорестайлинговая Octavia старше 2008 года (5% автомобилей) вполне шустрa. Если заведется. Ведь ранние фольксвагеновские «непосредственно-



До рестайлинга 2008 года внешность была более угловатой — с иными фарами и задними фонарями, капотом, а в салоне другая приборная панель. Но главное — серьезно изменилась линейка двигателей



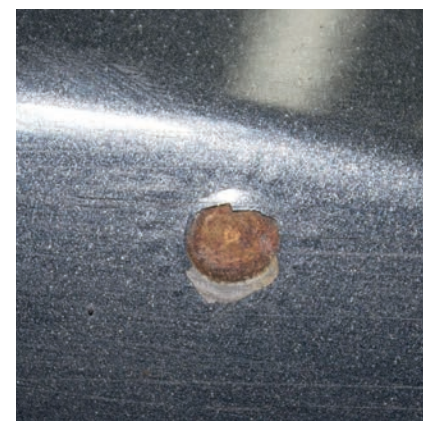
Интерьер собран качественно и поскрипывать начинает только после пробега далеко за 100 тысяч километров. А быстрее всего возраст выдают отполированные рулевое колесо с рукояткой коробки передач и потертая материя подлокотников на обивке дверей



«Хром» отделки теряет лоск через пять—шесть лет — благо декоративных элементов с ним минимум



Механизм стеклоочистителей способен подвести после 100 тысяч километров



Сколы краски лучше подкрашивать не мешкая — чтобы не разрастались



Максим Шелков
Москва, руководитель
компании АвтоКриминалист

Skoda практически не пользуется спросом у угонщиков, но это вовсе не значит, что при покупке идентификационную маркировку можно глянуть лишь краем глаза.

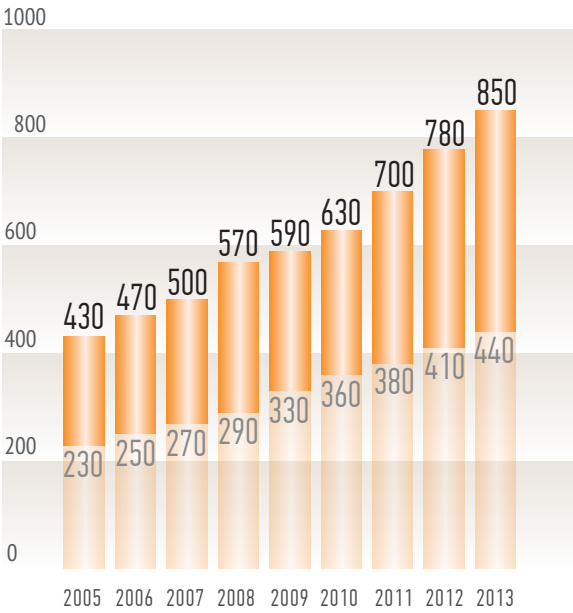
Главный VIN-номер находится под капотом, на правой чашке стойки подвески (именно его первым делом проверяют сотрудники ГИБДД). Имейте в виду — номер наносится уже после окраски кузова, поэтому сами знаки маркировки не должны быть окрашены, зато поверх символов обязана присутствовать прозрачная защитная пленка.

И не забывайте, что VIN-номер дублируется в нескольких местах: на левой центральной стойке и под лобовым стеклом на полимерных маркировочных табличках, а в багажнике — на бу-

мажной наклейке (аналогичная, тоже содержащая информацию о модели двигателя, номере цвета кузова, а также коды комплектации, приклеивается на первую страницу сервисной книжки). Отсутствие любой из наклеек не повод отказываться от покупки, но это может свидетельствовать как о криминальном прошлом автомобиля, так и о серьезных кузовных работах.

И не забудьте взглянуть на номер двигателя на блоке цилиндров, а также на дублирующую бумажную наклейку на пластиковой крышке сверху или с правого бока мотора. Ведь если данные о модели двигателя не совпадут с указанными в ПТС, попытка зарегистрировать автомобиль в ГИБДД закончится отказом.

Разброс цен на автомобили Skoda Octavia по годам, тыс. руб.



Турбомотор 1.4 с чугунным блоком цилиндров и алюминиевой головкой из появившейся в 2005 году серии EA111 пришел на смену атмосферным двухлитровым «четверкам»



Двигатель 1.6 с распределенным впрыском отличается конструктивно врожденными вибрациями на холостом ходу. Проблему можно уменьшить, чуть подняв обороты

ки» прославились проблемами с запуском в мороз. Инженеры как могли боролись с напастью, без устали выпуская новые и новые прошивки блока управления двигателем, но дело осложняет склонность моторов к быстрому «коллекционированию» нагара на клапанах и поршневых кольцах (бороться с недугом помогает регулярная очистка системы вентиляции картера).
Вдобавок, как и у других бензиновых Октавий, нужно следить за чистотой



Получивший широкое распространение турбомотор 1.8 надежнее у экземпляров не старше 2012 года

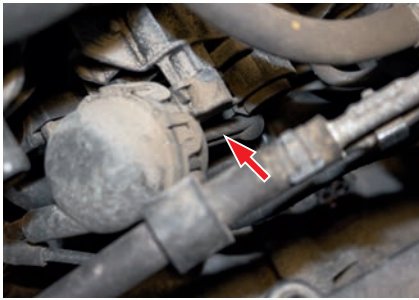


Подобное состояние свечей указывает на то, что мотор начал сверх меры подъедать масло

той фильтра-сетки в топливном насосе низкого давления в баке. Формально примитивный фильтр меняется только вместе с насосом (150 евро за оригинальный и в полтора—два раза дешевле аналоги) — благо умельцы давно научились обновлять сеточку отдельно и всего за 60 евро вместе с работой. А еще каждые 40—50 тысяч километров желательно снимать и чистить форсунки (120 евро) и не забывать про замену ремня привода ГРМ — лучше каждые



Такое состояние подводящего патрубка турбокомпрессора — повод проверить систему вентиляции картера



Если мотор потерял мощность, проверьте, не слетела ли тяга привода заслонок впускного коллектора (показана стрелкой) с изношенным пластиковым шарниром

60 тысяч километров, причем через раз вместе с водяным насосом, который редко держится дольше.
И это еще цветочки. А ягодки посыпались вместе с даунсайзинговыми турбомоторами, вал которых в полной мере накрыл Октавию после рестайлинга.
У появившихся в 2009 и 2010 годах двигателей серии EA111 объемом 1,4 литра (6%) и изредка встречающихся моторов 1.2 вместо ремня в механизме привода ГРМ использована цепь, по за-



Определить, менялась ли цепь, можно через диагностическое окно — по модернизированному натяжителю (на фото)



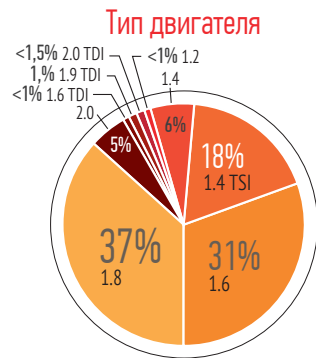
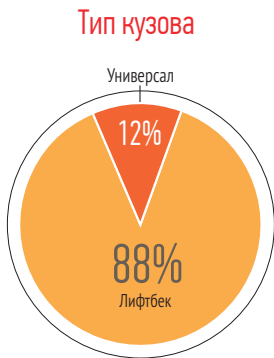
У натяжителя ремня навесных агрегатов быстрее изнашивается не подшипник, а сам пластиковый шкив

мыслу создателей рассчитанная на весь срок службы двигателя, — а до капремонта они способны вытянуть 200—300 тысяч километров. Но по факту однорядная длинная цепочка подчас этот самый срок и определяла: растянувшись и преодолев сопротивление лишнего блокировки обратного хода и не слишком настойчивого натяжителя (25 евро), перескакивала через зубья звездочек и отправляла двигатели в нокаут всего через 40—60 тысяч километров! При неу-

Таблица двигателей для автомобилей Skoda Octavia A5 (1Z3, 1Z5)

Серия двигателя	Рабочий объем, см³	Мощность, л.с./кВт/об/мин	Тип системы питания	Годы выпуска	Особенности
Бензиновые					
CBZB	1197	105/77/5000	TSI	2010–2013	R4, 8 клапанов, ОНС, турбонаддув
BCA	1390	75/55/5000	MPI	2004–2006	R4, 16 клапанов, DOHC
BUD	1390	80/59/5000	MPI	2006–2013	R4, 16 клапанов, DOHC
CGGA	1390	80/59/5000	MPI	2010–2013	R4, 16 клапанов, DOHC
CAHA	1390	122/90/5000–5500	TSI	2008–2013	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув
BGU	1595	101/75/5600	MPI	2004–2005	R4, 8 клапанов, SOHC
BSE, BSF	1595	101/75/5600	MPI	2005–2013	R4, 8 клапанов, SOHC
CCSA	1595	101/75/5600	MPI	2007–2010	R4, 8 клапанов, SOHC
CMXA	1595	101/75/5600	MPI	2010–2012	R4, 8 клапанов, SOHC
CHGA	1595	98/72/5600 (101/75/5600)	LPG (MPI)	2009–2013	R4, 8 клапанов, SOHC
BLF	1598	115/85/6000	TSI	2004–2008	R4, 16 клапанов, DOHC
CDAB	1798	152/112/4300–6200	TSI	2009–2013	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув
BYT, BYJ, BZB	1798	160/118/4500–6200	TSI	2007–2008	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув
CDAА	1798	160/118/4500–6200	TSI	2008–2013	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув
BLR, BLX, BLY, BVX, BVY, BVZ	1984	150/110/6000	TSI	2004–2009	R4, 16 клапанов, DOHC
BWA*	1984	200/147/5100–6600	TSI	2004–2008	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув
CAWB, CCZA*	1984	200/147/5100–6600	TSI	2008–2013	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув
Дизельные					
CAYC	1598	105/77/4200	common rail	2009–2013	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув, интеркулер
BJB	1896	105/77/4000	TDI	2004–2010	R4, 8 клапанов, ОНС, турбонаддув, интеркулер
BKC	1896	105/77/4000	TDI	2004–2006	R4, 8 клапанов, ОНС, турбонаддув, интеркулер
BXE	1896	105/77/4000	TDI	2006–2010	R4, 8 клапанов, ОНС, турбонаддув, интеркулер
BLS	1896	105/77/4000	TDI	2006–2009	R4, 8 клапанов, ОНС, турбонаддув, интеркулер
CHWA	1968	105/77/4000	TDI	2008–2010	R4, 8 клапанов, ОНС, турбонаддув, интеркулер
CLCA	1968	110/81/4200	common rail	2010–2013	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув, интеркулер
CFHF	1968	110/81/4200	common rail	2011–2013	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув, интеркулер
AZV	1968	136/100/4000	TDI	2004–2010	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув, интеркулер
BKD	1968	140/103/4000	TDI	2004–2010	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув, интеркулер
BMM	1968	140/103/4000	TDI	2005–2010	R4, 8 клапанов, ОНС, турбонаддув, интеркулер
CFHC, CLCB	1968	140/103/4200	common rail	2010–2013	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув, интеркулер
BMN*	1968	170/125/4200	common rail	2006–2008	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув, интеркулер
CEGA, CFGB*	1968	170/125/4200	common rail	2008–2013	R4, 16 клапанов, DOHC, турбонаддув, интеркулер

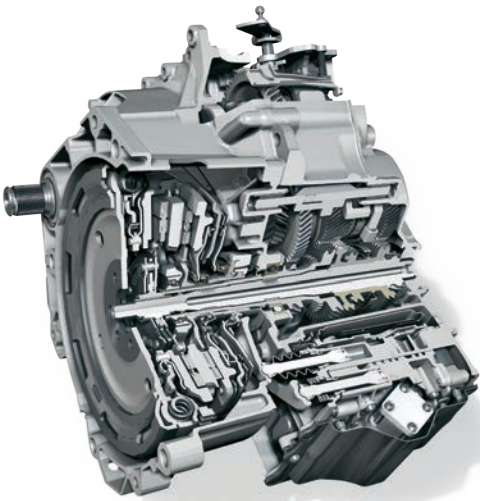
* Для версии RS
TSI — непосредственный впрыск
MPI — распределенный впрыск топлива
LPG — питание сжиженным газом
common rail — аккумуляторная система впрыска
TDI — распределенный впрыск с насос-форсунками
DOHC — два распредвала в головке блока цилиндров
ОНС — один распредвал в головке блока цилиндров



дачном стечении обстоятельств восстановление мотора обойдется не меньше чем в 2000–3000 евро, и, если нет желания любоваться последствиями встречи клапанов и поршней, поспешите обновить привод ГРМ, едва услышите характерное позвякивание цепи.

Вдобавок младшему мотору по гарантии массово меняли турбокомпрессоры (500–650 евро за ремкомплект). У двигателя 1.4 они крепче, хотя иной раз хулиганит перепускной клапан или клапан управления. Зато слабей поршни! Вдобавок к неудачной конструкции

самых поршней и их колец шалит жидкостный интеркулер: мало того что он не прочь прохудиться и упустить охлаждающую жидкость во впускной коллектор, так со временем перестает достаточно охлаждать воздух из-за загрязнения теплообменника (он забивается масля-



Чем старше семиступенчатый «робот», тем рискованней. У этого экземпляра с дорестайлингового автомобиля критически износился подшипник вторичного вала



А так выглядит разбитое посадочное место оси сателлитов дифференциала с обломанным фиксатором у шестиступенчатого «робота»

ным шламом из системы вентиляции и клапана рециркуляции). И при высокой нагрузке дело может дойти до прогара перемычек между кольцами и полного разрушения самих поршней.

В 2011 году поршни усилили. Доработали и конструкцию ГРМ, изменив цепь, шестерни и крышку двигателя, — риск перескока цепи свелся к минимуму. Но, чтобы цепь критически не растянулась раньше 100–120 тысяч километров, машину не нужно оставлять на уклоне на передаче без затянутого ручника, крайне осторожно грузить на эвакуатор и уж тем более не заводить с толкача. Учтите — это касается всех автомобилей концерна Volkswagen, оснащенных «цепными» моторами последних поколений, включая и наиболее распространенный на Октавиях двигатель 1.8 (37% машин).

У этого двигателя, к слову, из-за «заросшего» маслоотделителя или задубевшей или порванной мембраны клапана вентиляции картера (240 евро) сильно запотевают верхний патрубок турбины и соплит задний сальник коленвала — к 2012 году вентиляцию доработали. Что еще важнее, тогда же модифицировали поршневую группу — главным образом ради самих поршней, у которых раньше из-за неудачной конструкции теряли подвижность кольца, и двигатель начинал потреблять масло от замены до замены литрами. А заодно сделали надежней и привод ГРМ, доработав не слишком могучую и у этого мотора цепь и ее натяжитель (у коего срезало зубья храповика): прежде они редко держались дольше 90–100 тысяч километров.

К экономии на качестве моторного масла или сроках его замены болез-

Расшифровка VIN автомобилей Skoda Octavia A5 (1Z3, 1Z5)

Заполнение	TMB	G	S	6	1Z	2	7	2	123456
Позиция	1 – 3	4	5	6	7–8	9	10	11	12–17
1 – 3	Международный идентификационный код производителя			XW8 – Skoda Auto, Россия; TMB – Skoda Auto, все другие страны					
4	Тип кузова и комплектация (до 2010 года)			A – лифтбек Laurin & Klement C – лифтбек Ambiente E – лифтбек RS G – универсал Elegance J – универсал Classic, Basis, Tour S – лифтбек 4x4 U – универсал RS			B – лифтбек Elegance D – лифтбек Classic, Basis, Tour F – универсал Laurin & Klement H – универсал Ambiente K – универсал 4x4 T – пикап		
4	Тип кузова и рулевого управления (после 2010 года)			E – лифтбек 1 – лифтбек и универсал, версия N1 для корпоративных парков, руль слева			J – универсал 2 – лифтбек и универсал, версия N1 для корпоративных парков, руль справа		
5	Двигатель			A – бензиновый 1,6 л (75 кВт) C – бензиновый 1,4 л (63 кВт) E – дизельный 2,0 л (100/103 кВт) H – дизельный 2,0 л (125 кВт) K – бензиновый 1,8 л (112/118 кВт) N – дизельный 2,0 л (81 кВт) T – дизельный 1,6 л (77 кВт)			B – бензиновый 1,6 л (85 кВт) D – бензиновый 2,0 л (110 кВт) F – бензиновый 2,0 л (147 кВт) J – бензиновый 1,4 л (90 кВт) M – бензиновый 1,2 л (77 кВт) S – дизельный 1,9 л (77 кВт) X – бензиновый 1,4 л (59 кВт)		
6	Система безопасности или полная масса (кроме рынка Индии), месяц выпуска (для рынка Индии)			0 – без подушек безопасности 2 – четыре подушки безопасности 4 – две подушки безопасности B – полная масса от 1360 до 1814 кг			1 – одна подушка безопасности 3, 6 – шесть подушек безопасности 5 – восемь подушек безопасности C – полная масса от 1814 до 2268 кг		
7–8	Тип автомобиля			1Z – Octavia NN – Octavia для рынка стран Персидского залива до 2013 года					
9	Внутренний код								
10	Модельный год (год выпуска для Индии)			4 – 2004 6 – 2006 8 – 2008 A – 2010 C – 2012 E – 2014			5 – 2005 7 – 2007 9 – 2009 B – 2011 D – 2013		
11	Завод-изготовитель или N – кузов в качестве запасной части до 2007 года			2 – Млада Болеслав A – Аурангабад C – Братислава E, K – Калуга S – Сараево			8 – Врхлаби B – Соломоново D – Усть-Каменогорск F – Дамаск* U – автомобили, изготовленные в Чехии для Индии		
12–17	Серийный номер кузова								
* Производство налажено не было									

Андрей Никишин
Люберцы, мастер-консультант автосервиса VAG-STO

Реже всего нам приходится иметь дело с надежным и простым мотором 1.6 MPI. Только помните, что, если этому агрегату не сократить периодичность замены масла с 15 до 10 тысяч километров, поршневые кольца почти гарантированно закокуются уже через 100 тысяч километров.

Если же двигатель 1.6 не устраивает мощностью, я советую 1.4 TSI. Хлопот с ним, конечно, хватает — с возможными заменами цепи, регулятора фаз газораспределения, турбокомпрессора или форсунок. Но моторы 1.8 TSI и 2.0 TSI вдобавок ко всему тому же еще более привередливы к топливу и едят больше масла: зачастую приходится потратить около 100 тысяч рублей на поршневую группу уже через 100 тысяч километров. А если поменять и помпу, и заслонки впускного коллектора, ремонт будет удовольствием не из дешевых.

У автомобилей с традиционным «автоматом» приглядывайте за пыльниками внутренних ШРУСов: через них выдавливает смазку, что приводит к выходу из строя внутреннего шарнира. При замене вместо резиновых лучше использовать пыльники нового образца — пластиковые, более долговечные. А при обновлении изношенного задне-

го сайлент-блока переднего рычага посоветую применять деталь от Audi S3: «сустав» будет пожестче, зато в разы долговечней.

У механической пятиступки OAF не затягивайте с заменой изношенного подшипника: при его разрушении шарики неизменно попадают между шестернями, и коробку заклинивает. А у семиступчатого «робота» из первых серий нередко изнашивается вилка переключения шестой и задней передач. Также в группе риска задний подшипник вторичного вала, которому конструктивно не всегда хватает смазки, а другую головную боль может вызвать опорный подшипник первичного вала: при его разрушении на валу появляются задиры.

Шестиступчатая DSG тоже отменилась — проблемами с дифференциалом: от больших нагрузок сателлиты прикипают к оси, срывает стопорный штифт и разбивает посадочное место в корпусе дифференциала. Взамен лучше поставить «самоблок» (их выпускает не одна фирма): и сердито, и сравнительно дешево (35–40 тысяч рублей).

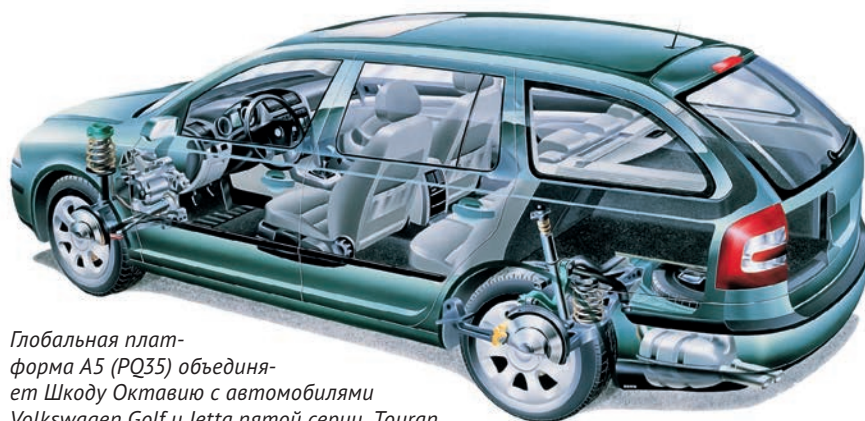


Михаил Ерцев Москва, операционный директор автомобильного аукциона Автомама

На вторичном рынке Skoda Octavia — одна из самых ликвидных моделей, особенно рестайлинговая второго поколения: половина всех предложений приходится именно на нее. В ходовых модификациях с мотором 1.6 или с двигателем 1.8 в паре с классическим «автоматом» Octavia теряет в цене значительно меньше конкурентов — иногда это

позволяет вообще ничего не потерять при перепродаже.

При покупке я предпочитаю иметь дело с частниками: отыскать у профессиональных продавцов (даже официалов) автомобиль в хорошем состоянии, соответствующем сроку эксплуатации и среднегодовому пробегу, практически невозможно. Наиболее часто встречающиеся несоответствия — недостоверный год выпуска, скрученный пробег, восстановленный после серьезного ДТП кузов, темная история эксплуатации. Например, ту Октавию 2011 года выпуска, которую вы видите на этих фотографиях, мы по просьбе Авторевю приобрели непосредственно у собственника: за весь срок эксплуатации автомобиль имел двух владельцев, реальный пробег — 121 тысяча километров и всего две окрашенные детали. Продать ее будет не так просто, поскольку версия не самая ходовая — с мотором 1.8 и DSG (худшей слабой по части надежности пользуется только «роботизированная» Octavia с двигателем 1.2). Но в своем состоянии, по моему опыту, она уйдет по рыночной цене — примерно полмиллиона — максимум за месяц.



Глобальная платформа A5 (PQ35) объединяет Шкоду Октавию с автомобилями Volkswagen Golf и Jetta пятой серии, Touran, Tiguan, Eos и Golf Plus, Seat Leon, Altea и Toledo и даже с Audi A3 и Audi TT второго поколения



Самая быстрая Octavia RS может быть как хэтчбеком, так и универсалом.

Заниженная спортподвеска сдается на 30–40 тысяч километров раньше обычной — не в последнюю очередь из-за более низкопрофильных шин. Двухлитровый турбомотор серии BWA с ремнем в приводе ГРМ (он вращает только выпускной распределитель, от которого впускной приводится цепью) после рестайлинга сменился цепным агрегатом CCZA с такой же мощностью 200 л.с. — оба любят съедать за тысячу километров от 0,7 до одного литра масла, а в остальном по надежности мало чем отличаются от своих менее мощных собратьев.

С 2006 года в гамму добавился менее мощный, но более тяговитый 170-сильный двухлитровый дизель с очень капризной системой впрыска и турбиной с регулируемым сопловым аппаратом.



Передняя подвеска у рестайлинговых экземпляров внимания требует реже



Задняя многорычажная подвеска способна продержаться в полтора раза дольше передней



Втулки стабилизаторов несъемные: оригинальный узел поставляется в сборе



Сзади первыми из строя выходят сайлент-блоки коротких, «подруливающих» поперечных рычагов, а следом — и длинных основных (на фото)



Версии с пакетом для плохих дорог слабы задними пружинами: обычно ломается нижний виток



Сильно изношенный задний сайлент-блок разбивает палец переднего рычага. Для замены часто заимствуют более жесткий сайлент-блок от Audi S3: его резиновая часть цельная, без прорезей, и служит дольше



ненно относятся не только поршневые кольца, но и редукционный клапан масляного насоса: через 100–120 тысяч километров об этом может подсказать лампочка аварийного давления масла. И, как у всех турбоагрегатов, в группе риска крайне чувствительные к качеству топлива нежные форсунки (по 120–150 евро), топливный насос высокого давления (200–250 евро), ролик его толкателя и соответствующий кулачок распределителя, а через 80–100 тысяч километров может потечь помпа (280–330 евро за оригинальную и 120–150 за аналоги).

И помните, что систему зажигания у «непосредственных» агрегатов способны быстро доканать короткие зимние поездки: при недогреве мотор может подтраивать, свечи зажигания (от 15 евро за комплект) и сами долго не протянут, и катушки зажигания (40 евро) пригорят.

С механическими коробками передач драматизма меньше, хотя и не все безоблачно (особенно на дорестайлинговых Октавиях). У пятиступенчатого агрегата 0AF с младшими бензиновыми моторами всего через 30–40 тысяч километров может разбить обоймы братски объединенных в одном корпусе задних подшипников первичного и вторичного валов (после доработки они стали выдерживать не менее 80–120 тысяч километров). А у шестиступки 02S на более мощных версиях и пятиступки 0A4 с дизелями случилась неприятность с дифференциалом: подшипник проворачивало на корпусе, а при интенсивных пробуксовках из-за недостатка смазки сателлит мог прикипеть к оси. Не стоит «рвать» и шестиступчатую коробку 02Q на модификациях RS: рядный шарикоподшипник первичного вала разбивает свою посадку в магнитокартере (с 2008 года у его обоймы появился дополнительный упор).

Неплохо прижился на Октавии традиционный шестиступенчатый «автомат» Aisin Warner TF-61SN (или 09G по немецкой классификации), в 2003 году разработанный японцами совместно с концерном VAG, — такой полагается мотору 1.6, двухлитровым бензиновым двигателям на экземплярах старше 2008 года и части моторов 1.8. Серьез-

но подвести с более мощными двигателями может разве что не слишком эффективный теплообменник: от перегрева первым делом страдают подшипники и гидроблок управления, и, если через 60–80 тысяч километров переключение передач станет ударным, придется искать 1000 евро на замену гидроблока или попытаться реанимировать его у умельцев за 400 евро. И не забывайте, что японская коробка крайне чувствительна к качеству и чистоте масла, — лучше не скупиться и обновлять «пожизненно» залитую трансмиссионку не реже чем через 60 тысяч километров.

С той же периодичностью нужно менять масло и в шестиступенчатых преселективных DQ250, с 2010 года появившихся на дизельных Октавиях и на «заряженных» версиях RS: эти коробки имеют не менее нежный мехатронный гидроблок управления (1700 евро), чем у агрегата Aisin Warner, но по надежности в остальном не хуже.

А вот семиступенчатый «робот» DQ200 (или OAM по внутренней классификации) — наглядный пример того, что испортить репутацию гораздо быстрее и проще, нежели затем восстановить. Появившийся в 2008 году агрегат с сухими сцеплениями LuK оказался совершенно сырым. Проблемы с мехатроником (2000 евро) дополнились вылезавшими по мере прибавки пробега дерганым характером и износом сцеплений всего через 40–50 тысяч километров, капризами датчиков и масляного насоса в блоке управления с клапанным механизмом Continental. Дилеры массово перепрошивали «мозги» блока управления в попытках скорректировать момент смыкания и размыкания дисков, «уплывавший» по мере их естественного износа, меняли — и часто не по одному разу — пакеты сцеплений (1200 евро), а то и коробки целиком (7000 евро).

Инженеры бросились спасать положение с таким энтузиазмом, что ежегодно, а то и дважды в год стали выдавать новые версии не то что прошивок (их вышло бесчисленно), а самих коробок. Методом проб и ошибок DSG пытались научить беречь сцепления, а наиболее существенно преселектив был модернизирован в 2012 году (AP №3, 2015) — при грамотной эксплуатации агрегаты последних лет выпуска вполне способны выдержать без замены сцеплений и ремонта блока мехатроники не менее 100–130 тысяч километров, а ресурс редукторной части — на уровне 250–300 тысяч километров.

В подвеске на фоне столь бурных событий — относительная тишь да гладь. Правда, как и у родственника Volkswagen Passat B6 (AP №2, 2013), поначалу вызывал недоумение стремительный — иной раз всего через 30–50 тысяч километров — износ задних сайлент-блоков (по 30–35 евро) рычагов в передней подвеске McPherson. Но у рестайлинговых машин узел модернизирован и выдерживает не менее 100–120 тысяч километров. На этот пробег приходится основные хлопоты: могут понадобиться рулевые наконечники (по 40 евро фирменные и от 10 заменители), ступичные подшипники (и передние, и задние меняются вместе со ступицей и стоят одинаково — по 130 евро оригинальные и по 40 аналоги) и амортизаторы — сперва задние (по 70 и 20 евро

фирменные и именитые аналоги соответственно), а чуть позже и передние (по 100 и 45 евро). Покряхтыванием при повороте руля (чаще — у дорестайлинговых экземпляров) на судьбу жалуются уставшие опорные подшипники передних стоек (по 40 евро фирменные и от 10 неоригинальные), а при износе втулок придется раскошелиться... на стабилизатор в сборе за 140 евро. И удивительным образом отличилась «усиленная» подвеска у чуть приподнятых автомобилей с пакетом для плохих дорог: проседают, а то и лопаются задние пружины (по 85 евро)!

Сперва преждевременно, иногда через 70–90 тысяч километров, расслаивались и сайлент-блоки задних поперечных рычагов, но на модернизированных автомобилях вся задняя многорычажка вполне долговечна: ревизия редко требуется раньше 120–160 тысяч километров, а стоят сайлент-блоки всего по 8–10 евро. Тогда же могут понадобиться меняемые отдельно передние шаровые опоры (45 евро фирменные и от 10 неоригинальные). Ну а первыми через 30–40 тысяч километров у Октавий старше 2008 года, как правило, в отставку просятся стойки обоих стабилизаторов (по 40 евро оригинальные и от 10 аналоги) — после модернизации они стали выдерживать 50–80 тысяч километров.

В общем, Шкоду Октавию брать можно — рестайлинговую с мотором-ветераном 1.6. Вот только цены на вторичном рынке больше порадуют продавцов, нежели покупателей: выпускавшаяся параллельно до 2010 года более простая и оттого еще менее хлопотная Skoda Octavia Tour первого поколения с тем же двигателем дешевле на 50–80 тысяч рублей. А дополнив всего 20–50 тысяч, можно купить Volkswagen Passat B6. □

Константин Корабельников Бронницы, инженер-механик

Двухлетнюю Октавию 2010 года выпуска с пробегом 41 тысяча километров, турбомотором 1.4 и DSG я купил взамен прежней, поколения А4.

На 65-й тысяче заменил задние амортизаторы, а через год, при пробеге 85 тысяч километров, — и передние. Вскоре загромыхла одна из стоек стабилизатора — обновил обе. А вместо родных износившихся сайлент-блоков передних рычагов поставил более жесткие от Audi — чтобы сделать руль «построже».

Тормозные колодки спереди поменял после 95 тысяч километров (плюс прежний хозяин обновлял на 40 тысячах), задние — на 117-й тысяче, причем они были еще заводскими.

Мотор в особом масложоре пока не замечен: максимум 300 миллилитров за 10–12 тысяч километров. Но фирменные болезни стороной не обошли. Закисание заслонки турбины лечил промыванием оси вездешкой, а на пробеге 89 тысяч километров заменил выпускной коллектор.

Цепь с натяжителем пришлось обновлять на пробеге 97 тысяч километров. Однако от тархтения это помогло избавиться лишь частично: неприятные звуки при запуске мотора иногда издает фазорегулятор. Чуть позже, через 104 тысячи кило-

метров, пришлось заниматься потекшей помпой.

В «роботе» замена сцеплений случилась при пробеге 92 тысячи километров — по гарантии, бесплатно. Одновременно с этим по акции поменяли масло в мехатронике. Небольшие вибрации на второй передаче пропали совсем, а недавно, на пробеге 129 тысяч километров, обновил программы коробки и мотора — подлечились мелкие подергивания при медленном движении в пробке. Тогда же прошли электроусилитель руля (теперь он с прогрессивной характеристикой) и обучили штатную «музыку» русскому языку.

В электрике однажды заглохла система диагностики освещения (виноват был плохой контакт предохранителя), и этой осенью обнаружил, что перестали работать подогревы сидений, — к счастью, нити вполне легко паяются и теперь опять работают.

Сейчас пробег перевалил за 130 тысяч километров, но автомобиль полностью устраивает и менять его пока не планирую.



Полноприводная Octavia Scout с системой подключения задней оси дороже обычного универсала на 100–150 тысяч рублей. Клиренс больше на 4 см, а задние пружины со временем проседают меньше, чем у остальных версий.

Трансмиссия с исключительно механической шестиступкой практически безотказна — при условии обновления масла в муфте Haldex каждые 60 тысяч километров. Лучше — вместе с фильтром, иначе не поздоровится и самой муфте, и ее насосу. От перегрева муфту спасают грамотно настроенные датчики, а служит она не менее 150–200 тысяч километров.



Эксперты Авторевю об автомобиле Skoda Octavia (AP №12, 2012)

А что Skoda? Бес в ребро! До тех пор пока ты не начитался интернет-форумов октавияводов и не испугался скорой кончины сцеплений коробки DSG, газ хочется давить везде и всюду.

Пожилая Octavia с турбомотором 1.4 везет всем новичкам по две секунды в разгоне до «сотни»! А управляемость, а плавность хода? Песня — и

все неровности ничем! Но сбрасываешь газ и... Нет в мире совершенства! Вслушайтесь: «дэ-эс-гэ» — вот точно так же Skoda набирает ход в вялотекущих пробках, с жесткими переключениями и рывками. Газ — в ногах клацает. Первая — дерг, вторая — дерг, третья... «Автоматы» Хонды и Kia куда комфортнее. А приотпустишь педаль на разгоне — и

получи седьмую передачу на 50 км/ч! Благо спортивный режим тут работает так, что ручной без надобности. Поэтому — газу, газу!

Отличный автомобиль с лучшей динамикой, плавностью хода и багажником, но неидеальный. Octavia шумновата, некомфортна в городской толчее из-за дерготни DSG.