

Йетиный кошелек

Кроссовер Volkswagen Tiguan первого поколения уже был героем этой рубрики (АР №2, 2016). А как с возрастом чувствует себя соплатформенная Skoda Yeti 2009–2018 годов выпуска?

Илья ХЛЕБУШКИН

Фото автора и Дмитрия ПИТЕРСКОГО

Уж сколько раз мы твердили миру, что автомобили концерна VAG издавна гордо несут знамя одних из лучших борцов с коррозией (АР №№2 и 20, 2017, №13, 2018). Но вот поди ж ты — Yeti в этом сплоченном строю что-то прихрамывает.

И фамильные родимые пятна отошедшей краски на месте вовремя не подкрашенных сколов лишь цветочки. Ягодками созревают вспучивания по низу дверей, а окислы гальванизации остова среднего междверного уплотнителя вьедает

ются белесыми потеками в рельефный пластик порогов — по этим причинам начиная с 2011 года Yeti частенько бывали гарантийными гостями у дилеров. А для экземпляров первых лет выпуска уже настала пора цветения задних крыльев по стыку с бампером и двери багажника.

Краске тоже достается от неудачных уплотнителей — протирается до основания в верхней части дверных проемов. Отклеивающиеся антигравийные наклейки на задней арке дилеры регулярно и безвозмездно водворяли

на место. И хорошо, что «хромированные» детали внешнего декора почти отсутствуют: пузырятся и мутнеют от дорожной химии они охотно. На ранних экземплярах что-то пошло не так и с блестящими элементами внутреннего убранства: дилеры, случалось, меняли осыпавшиеся.

А для автомобилей нижегородской сборки в 2017 году пришлось затевать невиданную отзывную кампанию: их кузова зачем-то решили сварить без усилителя на левой стойке!

С энтузиазмом затирающееся и царапающееся ветровое стекло спорит по части нежности с фарами — те быстро мутнеют. И не радуйтесь, если приглянувшийся экземпляр щеголяет панорамной крышей: конструкция хронически неудачна — во время «игры» кузова на неровностях направляющие со скрипом трутся о проем.

В задней светотехнике отличились слабовато защищенные от влаги контакты в фонарях подсветки номерного знака (по десять евро) — окисляются



Рестайлинг 2013 года заметно трансформировал внешность. Муфта Haldex сменила генерацию, а в моторную линейку вскоре добавился атмосферник 1.6





Подобная коррозия на пожилых экземплярах отнюдь не редкость. Белесость на некрашеном пластике порога — следы преступления междверного уплотнителя



Протертая до грунта краска в дверном проеме — результат трудов уплотнителя



Немногочисленный внешний «хром» теряет лоск через три—пять лет



Установка сетки на нижнюю решетку бампера — полезная доработка, оставляющая изыщному конденсатору кондиционера (на фото справа — последствия его «обстрела») больше шансов выжить



через пять—семь лет. Из-за отказа педального выключателя (15 евро) перестают работать стоп-сигналы, а если зимой перед посадкой за руль водитель не стряхивает снег с обуви, напольная педаль газа (100 евро) в один прекрасный момент может попросту отвалиться

ся: лед скапливается — и ломается «ось», пластиковое сочленение с основанием.

Еще одна всефольксвагеновская хворь — глючащие или вовсе ушедшие в отказ через пять—шесть лет блок управления стеклоподъемниками, центральный замок, а также приводы и обогрев наружных зеркал. Обитель зла — проводка между водительской дверью и стойкой кузова, переламывающаяся в местах изгиба (более надежный жгут с измененной конструкцией фиксатора оболочки соорудили только в 2013-м).

А вот рестайлинговые экземпляры 2017 года выпуска зачем-то снабдили бракованными преднатяжителями ремней безопасности: из-за неисправности соединения компоненты пиротехнической системы при срабатывании в момент аварии могут отделиться и попасть в салон автомобиля, создавая риск травмирования пассажиров. Не забудьте поинтересоваться у предыдущего владельца, участвовал ли он в отзывной

кампании по замене компонентов ремней безопасности.

Перечень «корпоративных» недугов продолжают встроенные в дверные замки (по 150 евро) хиловатые микровыключатели-концевики (при их отказе ЭБУ «не видит» открывания и закрывания двери). Несилен и электропривод замка на лючке бензобака: на заправке он может попросту не сработать. Так что актуаторы (25 евро) лучше поменять при первых признаках заедания: вывести в багажник трос аварийной разблокировки инженеры поскромничали — и к заклинившему фиксатору придется пробираться за подкрылок колесной арки.

Электромоторчик заднего стеклоочистителя норовит отправиться в мир иной через 80—100 тысяч километров, а слабоватая трапеция (200 евро) дворников ветрового стекла через 100—120 тысяч километров способна заклинить вплоть до внезапного паралича.

У большинства дорестайлинговых экземпляров через три—четыре года мо-

жет по-жигулевски заверещать моторчик вентилятора климатической системы (100 евро) — смазка, как правило, противоядие временное, благо умельцы давно приловчились менять только подшипники. Конструкцию узла доработали лишь в 2012 году.

При наличии автоматического климат-контроля через три—пять лет погоду в доме способен подпортить как сам блок, так и сервоприводы заслонок. И вне зависимости от комплектации в жару можно остаться без прохлады: микротрещины в хлипком конденсаторе кондиционера появляются на пятом—шестом году жизни — если тот, конечно, доживет до этого срока, избежав даже не сильной бомбардировки камнями через крупные соты решетки внизу бампера.

И не пугайтесь загадочных голосов из-под днища: потусторонние дребезжащие звуки издают гуляющие топливные трубки (дилеры по гарантии уплотняли места их прокладки) и разговорчивый топливный фильтр.



Андрей Никишин

Мастер-консультант автосервиса VAG-STO, Люберцы

Дабы сохранить здоровье топливной системы, для всех моторов с непосредственным впрыском настоятельно рекомендуем каждые 15 тысяч километров использовать специальный очиститель в фирменном фольксвагеновском флакончике, который заливается в бензобак (лучше делать это перед дальней дорогой, чтобы за один присест выработалось все «моющее» топливо).

Что до муфты Haldex четвертого поколения, то масляного фильтра даже нет в номенклатуре оригинальных расходников. Мы берем аналогичный фильтр от такой же муфты с Volvo. И заменой масла не ограничиваемся: прежде снимаем и промываем масляный насос (попутно устанавливая два новых колечка-уплотнения). А в случае с Халдексом пятого поколения нужно не только чистить насос, но и максимально удалять грязь, которая в приличном количестве скапливается в муфте.

Шаровые опоры рекомендую использовать фирменные: ни один из аналогов не является столь же долгоиграющим. Удачные эксперименты с неоригинальными втулками неразборного переднего стабилизатора также не встречались.

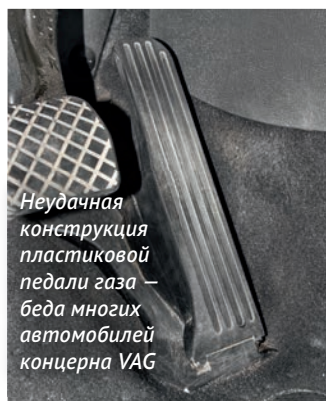
И имейте в виду: тормозная система у Yeti бывает Bosch или Lucas, причем элементы от разных производителей не являются взаимозаменяемыми.



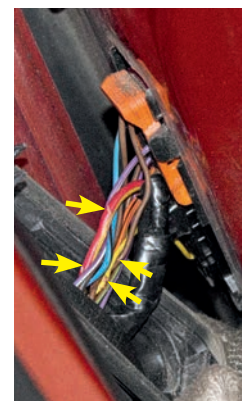
Многие элементы в салоне, включая переднюю панель, поскрипывают смолоду. «Стекла» приборов очень легко царапаются



Подобное состояние оплетки руля свидетельствует о пробеге не менее 150 тысяч километров



Неудачная конструкция пластиковой педали газа — беда многих автомобилей концерна VAG

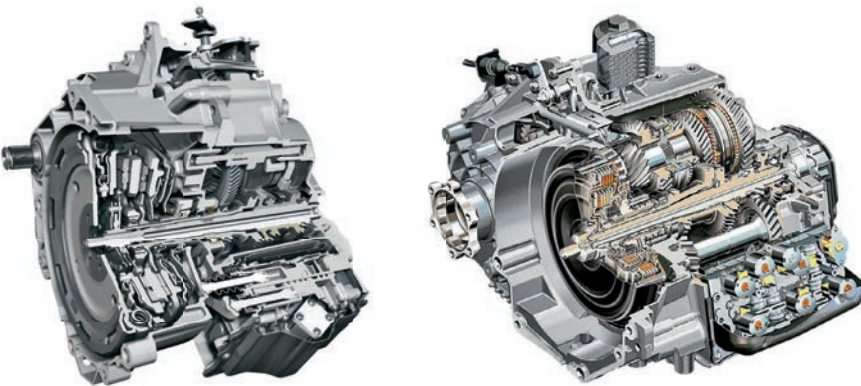


В коротком дверном жгуте переламываются провода (показано стрелками). А так (вверху) выглядит удачно модернизированный в 2013 году жгут

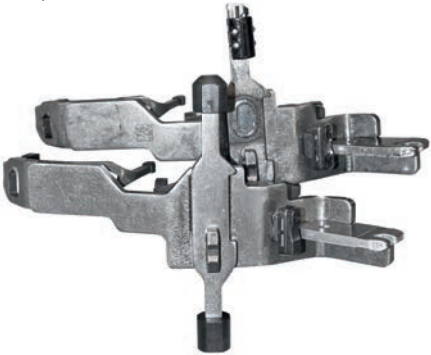
Таблица двигателей для автомобилей Skoda Yeti (5J, 5L)

Серия	Рабочий объем, см³	Мощность, л.с./кВт/об/мин	Тип системы питания	Годы выпуска	Особенности
Бензиновые					
CBZB	1197	105/77/5000	TSI	2009–2015	R4, 8 клапанов, ОНС, турбонаддув
CYVB	1197	110/81/4600–5600	TSI	2014–2018	R4, 16 клапанов, ДОНС, турбонаддув
CAXA	1390	122/90/5000	TSI	2010–2015	R4, 16 клапанов, ДОНС, турбонаддув
CZCA	1390	125/92/5000–6000	TSI	2015–2018	R4, 16 клапанов, ДОНС, турбонаддув
CZDA	1390	150/110/5000–6000	TSI	2014–2018	R4, 16 клапанов, ДОНС, турбонаддув, нагнетатель
CWVA	1598	110/81/5800	MPI	2014–2017	R4, ДОНС, 16 клапанов
CDAА	1798	160/118/5000	TSI	2009–2015	R4, 16 клапанов, ДОНС, турбонаддув
CDAB	1798	152/112/6000	TSI	2009–2018	R4, 16 клапанов, ДОНС, турбонаддув
Дизельные					
CAYC	1598	105/77/4200	common rail	2010–2018	R4, 16 клапанов, ДОНС, турбонаддув, интеркулер
CFHA, CFHF, CLCA, CUUA, DFSA	1968	110/81/4200	common rail	2009–2018	R4, 16 клапанов, ДОНС, турбонаддув, интеркулер
CBDB, CFHC	1968	140/103/4200	common rail	2009–2015	R4, 16 клапанов, ДОНС, турбонаддув, интеркулер
CLCB	1968	140/103/4200	common rail	2010–2014	R4, 16 клапанов, ДОНС, турбонаддув, интеркулер
CUUB, DFSB	1968	150/110/4200	common rail	2015–2018	R4, 16 клапанов, ДОНС, турбонаддув, интеркулер
CEGA, CFJA	1968	170/125/4200	common rail	2009–2018	R4, 16 клапанов, ДОНС, турбонаддув, интеркулер

TSI – непосредственный впрыск, MPI – распределенный впрыск топлива, common rail – аккумуляторная система впрыска, R4 – рядный четырехцилиндровый двигатель, ОНС – один распредвал в головке блока цилиндров, ДОНС – два распредвала в головке блока цилиндров



Чем свежее версия семиступенчатого «робота» DQ200, тем меньше с ней проблем



Святая простота: проблему с износом вилки включения заднего хода и шестой передачи в «роботе» DQ200 в 2015 году Volkswagen решил, предельно упростив конструкцию (новая деталь на переднем плане)



Восьмиклапанник 1.2 серии EA111, в отличие от старшего брата 1.4, имеет не чугунный, а легкосплавный блок цилиндров

Шестиступенчатый преселектив DQ250 не уступает в надежности удачным представителям классических гидроавтоматов

Кольца и браслеты

Безобразничают и двигатели серии EA111 образца 2010 года объемом 1,4 литра и 1,2 литра (младший вне конкуренции по популярности – с ним без малого половина автомобилей): они вдруг принимаются по-дизельному рокотать через 30–50 тысяч километров! И виновата в этом цепь ГРМ. По замыслу инженеров она рассчитана на весь срок службы моторов (а до капремонта они в состоянии выходить 200–300 тысяч километров). На деле же тонкое и длинное изделие из-за растяжения и попустительства неудачного натяжителя (25 евро) перескакивает через зубья шестерен –



Одна из главных особенностей двигателей серии EA211 (на иллюстрации агрегат 1.4), отличающих их от предшественников, – использование в ГРМ ремня, а не цепи



Кирилл Чернов
Специалист по подбору автомобилей, Москва

У автомобилей что чешской, что российской сборки наклейки с VIN-номером расположены одинаково – под лобовым стеклом и на центральной стойке с пассажирской стороны. Наклеены они идеально ровно и аккуратно, поэтому любой малейший дефект (песчинки под поверхность, замазанные края либо краска поверх) – это вероятный признак кузовного ремонта.

Основной же номер обитает на правой опоре передней амортизаторной стойки. Он нанесен на ее верхнюю часть полукругом, аккуратным тонким шрифтом – внешне маркировка выглядит так, словно по пластилину водили шариковой ручкой с

при неблагоприятном стечении обстоятельств реанимация двигателя с погнутыми клапанами выливается в 2000–3000 евро. Так что характерное позвякивание цепи лучше не игнорировать. Агрегат 1.2 вдобавок способен подхватить насморк через 100–120 тысяч километров: сопливают прокладки общего кронштейна генератора и масляного фильтра. Хворь усугубляется из-за маслоотделителя с пластиковым корпусом: с закоксовавшимся перестает держать герметик. Вдобавок младший мотор преследовали механические и электрические неприятности с регулятором наддува: иной раз всего через 30–40 тысяч километров двигатель ни в какую не соглашался раскручиваться более 1500 об/мин (при этом на экране борткомпьютера высвечивался призыв check engine). Дилеры сперва пытались привести регулятор в чувство установкой дополнительных шайб и перепрограммированием ЭБУ, за-



Появившееся в 2008-м второе поколение моторов 1.8 семейства EA888 от многих проблем избавилось после модернизации 2011 года

минимальным нажимом: выхлопов металла нет, а символы имеют характерные перечеркивания предыдущих линий последующими. В начале и в конце VIN-номер помечен звездочками, а снаружи укрыт прозрачной защитной пленкой – ее отсутствие не станет причиной отказа в регистрации, но это повод с пристрастием исследовать кузов.

Благо единственный элемент под капотом, который трудно разглядеть, – это левый лонжерон. Все остальное легкодоступно, включая крепеж и все маркировки (в том числе на фарах). Не будет лишним проверить целостность прозрачных наклеек под упоры на центральной стойке, и не забывайте про главный подарок VAG – возможность лицезреть крепеж панели приборов (боковую накладку можно открыть, поддев ключом в специальном углублении), дабы убедиться, что подушки не срабатывали.

А вот пробег традиционно для VAG вычищается из всех электронных блоков. Правда, с Yeti часто экономят, корректируя показания только в щитке, – диагностическая программа проверки других блоков вам в помощь. На внешние признаки полагаться не стоит: исцарапанная личинка замка зажигания, потертый селектор коробки, разломаченный ремень безопасности и едва заметные складки на боковине водительского кресла – все, что различает пробеги 50 и 250 тысяч километров.

тем меняли целиком турбокомпрессоры (500–650 евро за ремкомплект), а у доработанного в 2011 году узла – регулятор отдельно.

У старшего брата 1.4 турбокомпрессор изначально крепче будет, хотя порой хулиганит клапанами перепуска или управления. А вот поршнями мотор 1.4 слабее: при высокой нагрузке доходит до прогара перемычек между кольцами и их разрушения! Вдобавок к неудачной конструкции самих поршней и их колец пакостит жидкостный интеркулер – со временем теряет эффективность из-за загрязнения теплообменника, собирающего отходы из системы вентиляции и клапана рециркуляции.

В 2011 году поршни усилили, так что Yeti с моторами 1.4 добрались до нас уже в модернизированном виде. Не забыли немцы подправить и ГРМ, изменив цепь, шестерни и крышку двигателя, – риск перескока цепи ранее 100–120 тысяч километров существенно снизился. И все же, дабы не рисковать цепью, Yeti не стоит оставлять на уклоне на передаче без затянутого ручника – и уж тем более заводить с толкача.

Впрочем, сие актуально для любых фольксвагеновских «цепных» моторов – включая также весьма популярный (28% автомобилей) топовый для Yeti агрегат 1.8 из второго поколения серии EA888. В нем ГРМ тоже слабоват – особенно у экзemplаров до знаковой модернизации 2011 года, у которых цепь и ее натяжитель (у одного срезало зубья храповика) редко держались дольше 90–100 тысяч километров.

Тогда же доработали и незадачливую вентиляцию картера: у нее по вине заросшего маслоотделителя или задубевшей либо порванной мембраны клапана (240 евро) сильно запотевал верхний па-



Водяной насос у двигателей 1.2 способен потечь всего через 30–50 тысяч километров



Первопричина подобной неоправданности мотора 1.2 — забившийся маслоотделитель

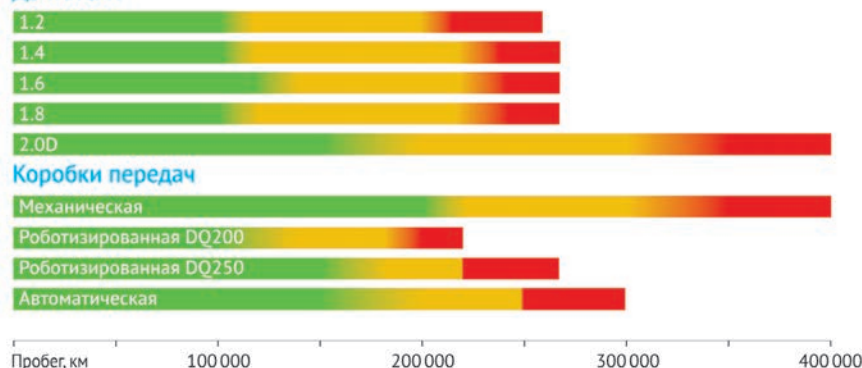


У кронштейна генератора и масляного фильтра двигателя 1.2 — целая коллекция ненадежных прокладок



Механические коробки передач слабы подшипником дифференциала

Двигатели



На этой диаграмме мы отметили вероятностные рубежи появления серьезных проблем у основных агрегатов: зеленый цвет означает низкую вероятность, оранжевый — повышенную, красный — высокую. Обрыв линии — максимальный ресурс до капремонта

трубок турбины и сопливил задний сальник коленвала. А главное, одновременно модифицировали и поршневую группу — в основном ради самих поршней, кольца которых быстро теряли подвижность, приводя к неумному масляному аппетиту и, соответственно, массе отложений на клапанах.

Кстати, к смазке чувствительно относятся не только поршневые кольца, но и алюминиевые вкладыши балансирующих валов. Предупреждение о снижении давления масла в двигателе через 100–120 тысяч километров игнорировать не стоит: заклинивший балансирующий вал через цепь заблокирует мотор. Как у прочих «непосредственных» турбоагрегатов, в



Муфты Haldex четвертого (на верхнем фото) и пятого поколений легко отличить внешне

группе риска — крайне чувствительные к качеству топлива форсунки (по 120–150 евро), топливный насос высокого давления (200–250 евро), а самым частым виновником излишнего обеднения топливно-воздушной смеси выступает клапан EGR.

Видимо устав бороться с цепной напастью, для моторов 1.2 и 1.4 новой серии EA211 у рестайлинговых кроссоверов (10% автомобилей) инженеры использовали беспроблемный ремень. Но и этот агрегат принялся поглощать смазку из-за неудачных поршневых колец. Вдобавок двигатель 1.4 затребовал гарантийной замены ГБЦ с дефектами в направляющих клапанах, к тому же он может внезапно скиснуть из-за клина оси внутреннего перепускного клапана или актуатора турбонагнетателя.

И единственный атмосферник с обычным распределенным впрыском туда же! Агрегат 1.6 серии CWVA (7% автомобилей, все российской сборки) избежал стука поршней при перекладке, как у тоже известного нам по Polo предшественника CFNA (AP №7, 2014), — лишние звуки через 120–150 тысяч километров в основном добавляют подызносившиеся гидрокомпенсаторы клапанов (по 15 евро). Плавающий холостой ход — повод проверить форсунки (по 90 евро) и его регулятор да почистить дроссельную заслонку, а после 80–120 тысяч километров нужно поглядывать, не отлынивают ли от работы уплотнения распредвалов. Ремень в приводе ГРМ хлопот не доставляет, а в целом без особых приключений мотор способен перешагнуть рубеж 300–350 тысяч километров. Вот только в потреблении масла он может себе и не отказывать: появившийся в 2014 году агрегат уже успел пережить две ревизии поршней. А в довесок — запущенная

в 2015-м сервисная кампания по замене фазовращателя у моторов первого года выпуска: шестерня трескается в местах крепления. Не пропустите первые тревожные звоночки-побрякивания: последствия — от потерянного ремня ГРМ до приговора двигателю.

Как и у всех остальных бензиновых моторов, здесь нужно следить за чистотой фильтра-сетки в топливном насосе в баке. Формально примитивный фильтр меняется только вместе с насосом (150 евро оригинальный и в полтора–два раза дешевле аналоги), но умельцы давно научились обновлять сеточку отдельно и всего за 60 евро вместе с работой. А еще каждые 40–50 тысяч километров желательно промывать форсунки (120 евро).

Вот двухлитровый турбодизель с системой впрыска common rail огорчает

только тем, что редок (всего 2% автомобилей). Помимо нашумевшего дизельгейта (из-за которого в 2016-м дилеры по акции меняли программу управления), главное пятно на репутации этого мотора — растрескивание топливopоводов по вине дефектных материалов на экземплярах старше 2010 года. А у моделей первого года выпуска через 150–180 тысяч километров может подклинивать заслонка во впускном тракте из-за износа пластиковой шестеренки механизма ее привода (150 евро). Бывает, подтекает уплотнение клапанной крышки, а через 100 тысяч километров может понадобиться замена уплотнений форсунок (15 евро за комплект). Сами недорогие форсунки (по 350 евро каждая), равно как и топливный насос высокого давления (1000 евро), скоростно, ранее 100–140 тысяч километров, отходят в

#SECURITYINSIDE

ВЕДУЩИЙ ПОСТАВЩИК ПОДШИПНИКОВ НА КОНВЕЙЕР

Лучшее для Вас

www.ntn-snr.com

NTN SNR

With You

реклама © NTN-SNR 11/2016 - Credits: Valeurs



Михаил Гончаров

Оценщик в розничной сети автомобилей с пробегом Autotama, Москва

Покупателей в подержанных Yeti первым делом привлекают две вещи: необычный дизайн и приятная цена — «чех» доступнее по сравнению с теми же кроссоверами Volkswagen Tiguan или Ford Kuga.

Чаще всего (особенно в регионах) предлагаются переднеприводные версии с турбомотором 1.2 и семиступенчатым «роботом», но вот у покупателей такие особой популярностью не пользуются. В Москве и области, например, предпочитают бодрые турбированные версии 1.8 и классические атмосферники 1.6 — из-за меньшей цены, проверенного двигателя и обычного «автомата».

В корпоративных парках Yeti встречается часто. Вот и наш экземпляр раньше тоже принадлежал фирме: полноприводник с мотором 1.8 и шестиступенчатой DSG нашелся в Краснодаре. С 2016 года он успел набегать 43 тысячи километров. По кузову окрашено левое переднее крыло и есть пара небольших вмятин на капоте — но наши требования для двухлетнего автомобиля допускают наличие двух деталей с незначительным окрасом (без использования шпатлевки), поэтому машина с успехом прошла проверку. Продать ее мы рассчитываем месяца за два, выручив около миллиона рублей.

ранее 200 тысяч километров напоминает о себе редко. А при замене ремня ГРМ не обделяйте вниманием ролики и водяной насос (170 евро оригинальный и от 50 аналоги).

Коробление

В бесппроблемном, по сути, полном приводе (с таковым почти треть кроссоверов) самое хлопотное звено — муфта Haldex. Если агрегат четвертого поколения (3000 евро) через 80–120 тысяч километров то на работу опаздывает, а то и вовсе тихой сапой прогулять норовит, оставив задние колеса без тяги, значит, это отлынивает забившийся продуктами износа фрикционных масляный насос.

Появившаяся в 2013 году муфта Haldex нового, пятого поколения (2500 евро) стала проще, технологичнее и... капризнее! Ибо инженеры (а скорее, экономисты) обделили узел полноценным масляным фильтром — и вся надежда осталась на обычную сеточку. Результат был замечен уже через 40–60 тысяч километров: гарантийных замен, по сравнению с прежней муфтой, стало в разы больше. Благо хоть умирающий насос (200 евро) исполнен отдельным модулем. При очистке сетки и замене масла вдвое чаще, чем у четвертого Халдекса, — каждые 20–30 тысяч километров — шансов на долгожительство побольше. Во время модернизации в 2015 году насос сделали более живучим, однако вернуть в муфту фильтр так и не решились.

Удивительное дело, но не все безоблачно и с механическими коробками передач. Плохое переключение в мороз до прогрева масла будем считать нюансом характера. Хуже, что шестиступка 02S и пятиступка 0A4 с дизелями и атмосферным мотором 1.6 с рождения слабоваты дифференциалом: подшипник может провернуться в корпусе, а от большой нагрузки из-за недостатка смазки сателлит способен прикипеть к оси.

И жаль, что шестиступенчатый гидроавтомат Aisin Warner TF-61SN (или 09G по классификации VAG), разработанный японцами совместно с немцами в 2003 году, ставят только с двигателем

Расшифровка VIN автомобилей Skoda Yeti (5J, 5L)										
Заполнение	XW8	L	B	6	5L	9	G	7	123456	
Позиция	1–3	4	5	6	7–8	9	10	11	12–17	
1–3	Международный идентификационный код производителя				TMB – Skoda Auto, Чехия XW8 – Skoda Auto, Россия XWW – Skoda Auto, Казахстан					
4	Тип привода				J, N, 1 – передний; L, R, 3 – полный					
5	Двигатель				F – бензиновый, 1,2 л; A, J – бензиновый, 1,4 л; G – бензиновый, 1,6 л; B – бензиновый, 1,8 л; T – дизельный, 1,6 л; C, D, E – дизельный, 2,0 л					
6	Система безопасности или полная масса				2 – две подушки безопасности 4 – четыре подушки безопасности и т.д. C – полная масса от 1814 до 2268 кг					
7–8	Модель				5J, 5L – Yeti; ND – Yeti для стран Персидского залива					
9	Внутренний код									
10	Модельный год (для Индии – год выпуска)				9 – 2009; A – 2010; B – 2011; C – 2012; D – 2013; E – 2014; F – 2015; G – 2016; H – 2017; J – 2018					
11	Завод-изготовитель				6 – Квасины; H, N, 7 – Нижний Новгород; A – Аурангабад; B – Соломоново; D – Усть-Каменогорск; K – Калуга; U – автомобили, изготовленные в Чехии для Индии					
12–17	Серийный номер кузова									

1.6. Подкинуть свинью может разве что неудачный теплообменник: от перегрева первым делом страдают подшипники и гидроблок управления. 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 смазки, — лучше не скупиться и обновлять «пожизненно» залитое масло хотя бы раз в 60 тысяч километров.

С той же периодичностью нужно менять смазку и в шестиступенчатых преселективных DQ250, в 2010 году появившихся на полноприводных версиях в паре с дизелями и бензиновым 1.8. Разработанная совместно с компанией BorgWarner коробка имеет не менее нежный, чем у Aisin Warner, мехатронный гидроблок управления (1700 евро), но по надежности она на столь же неплохом счету. Не подводил бы еще сосед — двухмассовый маховик (600 евро). Его постукивания можно спутать с моторными иной раз всего через 60 тысяч километров. И не усердствуйте особо с педалью газа: от больших нагрузок сателлиты прикипают к оси дифференциала, стопорный штифт срывает — и разбивается

посадочное место в корпусе. Особо опасны пробуксовки — лучше вытаскивать застрявший Yeti тросом, нежели пытаться выбраться самостоятельно.

У версий с младшим мотором и семиступенчатым «роботом» DQ200 (или 0AM по внутренней классификации) маховик держится минимум вдвое дольше. Но это не спасло коробку образца 2008 года с сухими сцеплениями LuK от молниеносной потери репутации: немцев угораздило запустить агрегат в серию в сыром виде. Проблемы с мехатроником (2000 евро), дерганный характер, износ сцеплений всего через 40–50 тысяч километров, капризы датчиков и масляного насоса в блоке управления с клапанным механизмом Continental — все это носило массовый характер.

Дилеры в пожарном порядке перепроставляли «мозги» ЭБУ в попытках скорректировать момент смыкания и размыкания дисков по мере их естественного износа, меняли — и часто не по одному разу — пакеты сцеплений (1200 евро), а иногда и коробки целиком (7000 евро). А инженеры тем временем пытались спасти положение с таким энтузиазмом, что ежегодно, а то и дважды в год, стали выдавать новые версии не то что прошивок (их вышло бесчисленное количество), а самих версий DQ200. Со временем характер

мир иной разве что из-за некачественной солянки.

Из-за коротких поездок в заторах через 50–60 тысяч километров начинает страдать непроеходимостью клапан ЕГР (270 евро) — двигатель теряет мощность, система управления переходит в аварийный режим, а прочистка клапана помогает лишь от случая к случаю. Сажевый фильтр (1500 евро) терпеливее — и



Выносливые шаровые опоры стальных передних рычагов меняются отдельно



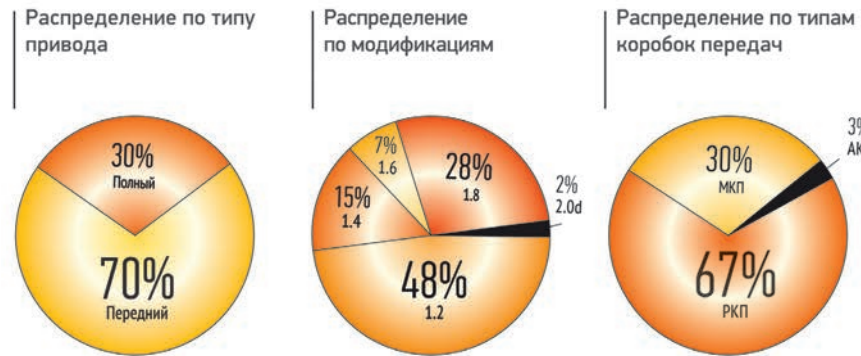
Вот такой передний алюминиевый подрамник на некоторых автомобилях до 2013 года — предпосылка ускоренного выхода из строя сайлент-блоков рычагов



В отличие от задней подвески, при износе втулок передний стабилизатор подлелжит замене в сборе



Задние подвески у переднеприводной (на фото) и полноприводной версий — одной конструкции. Из основных «суставов» сади первыми устат соединения продольных тяг



DSG становился не таким скорострельным в обмен на сохранность сцеплений, а наиболее существенно (но тоже не в последний раз!) преселектив был модернизирован в 2012 году (AP №3, 2015). При бережной эксплуатации мехатроник и сцепления могут протянуть не менее 100–120 тысяч километров, а ресурс редукторной части — на уровне 250–300 тысяч.

Но затем репутацию коробки подмочило... масло! Со временем трансмиссионная «синтетика» может просочиться сквозь уплотнения внутрь блока мехатроники, где применяется совсем другая рабочая жидкость (примерно как в «автоматах»), — и отложения сульфида меди из-за реакции агрессивных серосодержащих присадок с токопроводящими дорожками могут вызвать короткое замыкание! При этом, понятное дело, коробка переходит в аварийный режим, распуская хватку обоих сцеплений, — и лишает ведущие колеса связи с двигателем. В итоге в 2014 году дело вылилось в масштабнейшую сервисную кампанию по замене синтетического масла минеральной трансмиссионкой Castrol (с фирменным именем VW G 052 512) с менее агрессивным пакетом присадок, рассчитанной на 80–90 тысяч километров. Впрочем, жизнь заднего подшипника вторичного вала от этого легче не стала: ему по-прежнему не всегда хватает смазки. В группе риска остался и первичный вал, на хвосте которого появляются задиры при разрушении опорного подшипника.

А в прошлом году автомобили с модернизированными DQ200 вновь позвали к дилерам! Из-за слишком высокого давления в гидросистеме на корпусе аккумулятора возникают трещины — и раз-

вивается течь. Лечение традиционное: обновляется программное обеспечение блока управления коробкой передач.

Звуки Му

В подвеске на фоне вышеизложенных перипетий, считай, скуотища. Разве что стойки переднего стабилизатора (по 20 евро оригинальные и от десяти заменители) иной раз не выдерживают и 20–40 тысяч километров (при износе втулок, кстати, придется раскошелиться на... весь фирменный стабилизатор в сборе за 140 евро!). Правда, поначалу у дорестайлинговых кроссоверов с алюминиевым подрамником стремительно изнашивались задние сайлент-блоки (по 30–35 евро) в рычагах передней подвески McPherson. Затем с 2013 года на службу заступил подрамник стальной — и обновленные сочленения стали выдерживать не менее 100–120 тысяч километров. На этот пробег приходится основные хлопоты: могут понадобиться рулевые наконечники (по 40 евро фирменные и от десяти заменители) и амортизаторы — сперва задние (по 70–80 евро фирменные и от 25 имитирующие аналоги), а чуть позже и передние (по 100 евро и 45 соответственно).

Передние и задние ступичные подшипники меняются вместе со ступицами и стоят одинаково (по 140 евро оригинальные и от 45 аналоги). Причем задние быстрее всего сдаются у полноприводных версий — как правило, через 70–90 тысяч километров. А вдобавок на их самочувствие пытаются повлиять... капризный механизм стояночного тормоза: с вечно поджатыми колодками подшипник перегревается вплоть до разрушения пласти-

Платформу A5 (PQ35) чешский автомобиль делит не только с кроссовером Volkswagen Tiguan. В дальних родственниках — модели Touran, Touareg, Golf 5, Caddy, а также Audi A3 и Q3



кового сепаратора. Посему внимательно следите за регулировкой обоих тросиков (а через 100–120 тысяч километров оные и закиснуть пытаются) и не обделяйте заботой и смазкой сам рычажный механизм хотя бы при замене колодок.

Покряхтыванием при повороте руля (чаще у дорестайлинговых экземпляров) на судьбу жалуются опорные подшипники передних стоек (по 40 евро фирменные и от десяти неоригинальные): в них легко проникает грязь. При появлении стуков в рулевом механизме реечного типа (1100 евро) не паникуйте раньше времени: обычно помогает подтяжка соединений корпуса со стороны ЭУРа — со временем гайки ослабевают от вибраций и возникает люфт между зубьями рейки и мотора. А вот взбрыкивания электрики могут оказаться куда неприятнее: у экземпляров первых лет выпуска усилитель, случалось, отключался прямо на

ходу! Систему сразу же доработали, но рулевой механизм в сборе иногда по гарантии меняли при пробеге всего 20–30 тысяч километров.

Итого

Словом, в плане надежности Yeti одного поля ягода со своим чистопородным немецким сводным братом Volkswagen Tiguan. Зато подешевле: разница в цене одногодок запросто может превышать 100 тысяч рублей. Труднее всего встретиться, но легче всего подружиться с дизельным рестайлинговым Yeti — стоит таковой не менее 800 тысяч рублей. Лучший же из более доступных вариантов — с атмосферным мотором 1.6 в паре с обычным «автоматом»: в этом случае есть шанс обойтись суммой 650 тысяч рублей. □

Новый офис Automama в VEGAS Кунцево

aut@mama.ru

100 автомобилей на площадке

10000 м² общая площадь офиса

г. Москва, м. Кунцевская, 56 км МКАД, ТРК VEGAS Кунцево