

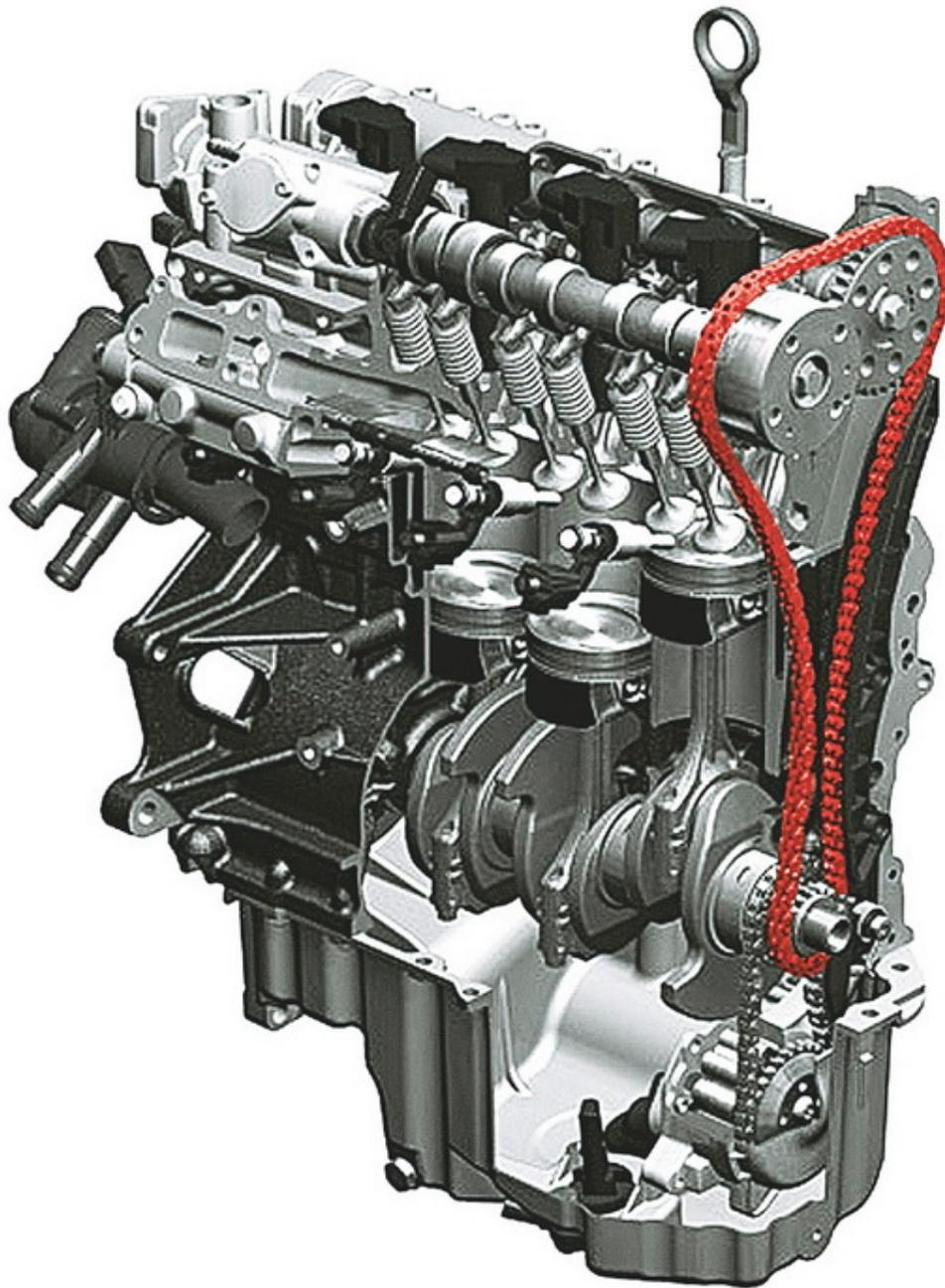
Введите ваш запрос для начала поиска.

• **Каталог**

- [Новости](#)
- [Архив номеров](#)
- [О нас](#)
- [Подписка](#)
- [Редакция](#)
- [Реклама](#)

[AUTOBILD.by](#) » [Архив номеров](#) » [11\(49\)](#) » [Репортаж](#) » РАСТЯЖЕНИЕ ЦЕПЕЙ: СЛАБОЕ МЕСТО В МОТОРАХ TSI

## РАСТЯЖЕНИЕ ЦЕПЕЙ: СЛАБОЕ МЕСТО В МОТОРАХ TSI



**ЦЕПЬ ГРМ (выделена красным)**

Связывает и синхронизирует работу коленчатого и распределительных валов

**1,4-литровый турбобензиновый мотор VW страдает растяжением цепи ГРМ. В результате она проскакивает минимум на одно звено, двигатель может быть серьезно поврежден при работе.**

При пробеге в 47.011 км наступил конец. Пятилетний VW Toucan Йоханнеса Фоссинга не смог самостоятельно выбраться из автомойки, потому что мотор больше не заводился. Диагностика на СТО показала: цепь ГРМ растянулась и проскочила. Стоимость ремонта негарантированного автомобиля в Германии составила €6200.

Единичный случай? В редакцию AUTO BILD пришли письма от 61 разгневанного обладателя автомобиля марки VW модели Toucan, Golf и Tiguan. У всех один и тот же мотор – 1.4 TSI – и одна и та же проблема с цепью ГРМ, ее натяжителем и регулятором положения распредвала.

Даже если детали мотора (включая отдельные клапаны и поршни) не разрушились, ремонт обходится дорого. Двигатель другого VW Toucan Курта Хоффмана застучал при пробеге в 49.000 км. Причина все та

же: цепь растянулась и проскочила. Серьезных повреждений не случилось, но ремонт обошелся в €1200. Фирменная СТО даже сделала скидку в 10%. У Хоффмана это уже седьмой по счету Touran и последний: он хочет сменить марку по объективным причинам.

Редакция AUTO BILD проанализировала суть обращений своих читателей: большинство из них жалуется на модели Touran, выпущенные в 2006 и 2007 годах и оснащенные мотором 1.4 TSI (140 л.с., индекс ВМУ). Пробег до поломки составляет от 40.000 до 70.000 км. Жизнь мотора прекращается вскоре после появления звенящего звука «на холодную» или после загорания check engine.

Вообще-то, цепь ГРМ рассчитана на весь срок службы автомобиля. Компания VW подтверждает это: «Цепь в периодической замене не нуждается, она рассчитана на весь срок службы двигателя». О возможных преждевременных поломках представители VW рассказывают не охотно.

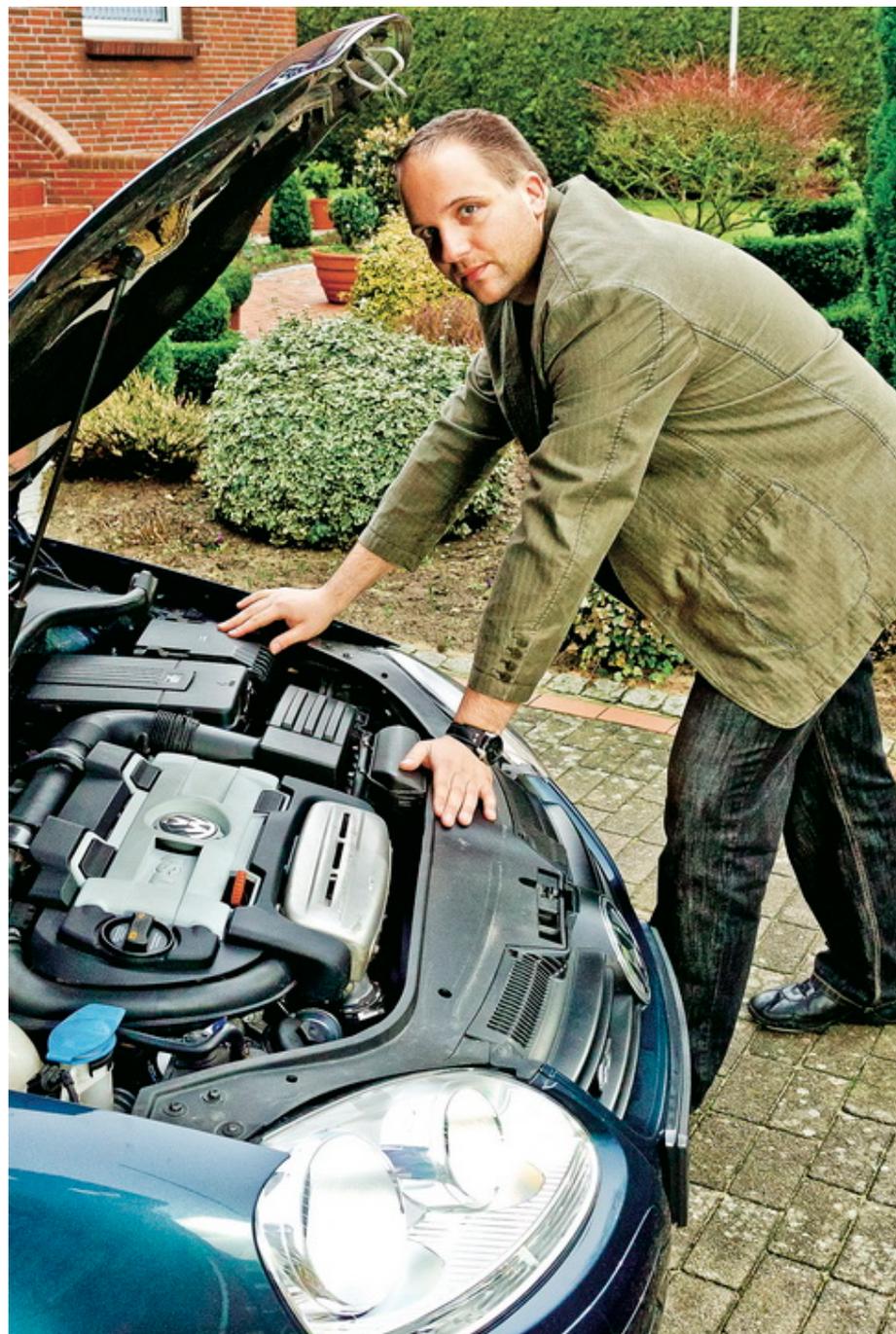
Но ходит много слухов. Эксперт в области двигателестроения Фритц Индра из Венского университета: «В первую очередь в проблеме я бы обвинил поставщика цепи. Но я бы не исключал фактор продольных вибраций на определенных скоростях работы двигателя, которые вызывают излишнее напряжение цепи ГРМ. Это может объяснить, почему поломке особо подвержена определенная модель автомобиля».

Мы вызвали на беседу представителей компании VW. Первоначально они признались в том, что существуют «индивидуальные случаи с различными версиями этого двигателя». Если двигатель выходит из строя, компания VW обещает бесплатно выполнять ремонт на автомобилях в возрасте до трех лет (на 1 год дольше штатного гарантийного срока) и с пробегом до 100.000 км.

Для автомобилей, выпущенных не более шести лет назад и с пробегом до 200.000 км ремонт может быть выполнен со значительной скидкой. Но от владельца требуется предоставить «историю полного техобслуживания с соблюдением все предписанных интервалов».

Ремонт двигателя автомобиля Йоханнеса Фоссинга был выполнен со скидкой в €2800. €3400 он заплатил из своего кармана.

## **ПОЛОМКА РЕГУЛЯТОРА ПОЛОЖЕНИЯ РАСПРЕДВАЛА ПРИ 64.500 КМ**



**Официально компания VW не признала поломку гарантийным случаем. Но СТО отремонтировала его Golf со скидкой 30%**

### **РАСТЯЖЕНИЕ ЦЕПИ ПРИ 49.000 КМ**



**Мотор Touran Курта Хоффмана серьезно не пострадал. Ему отремонтировали двигатель со скидкой 10%**

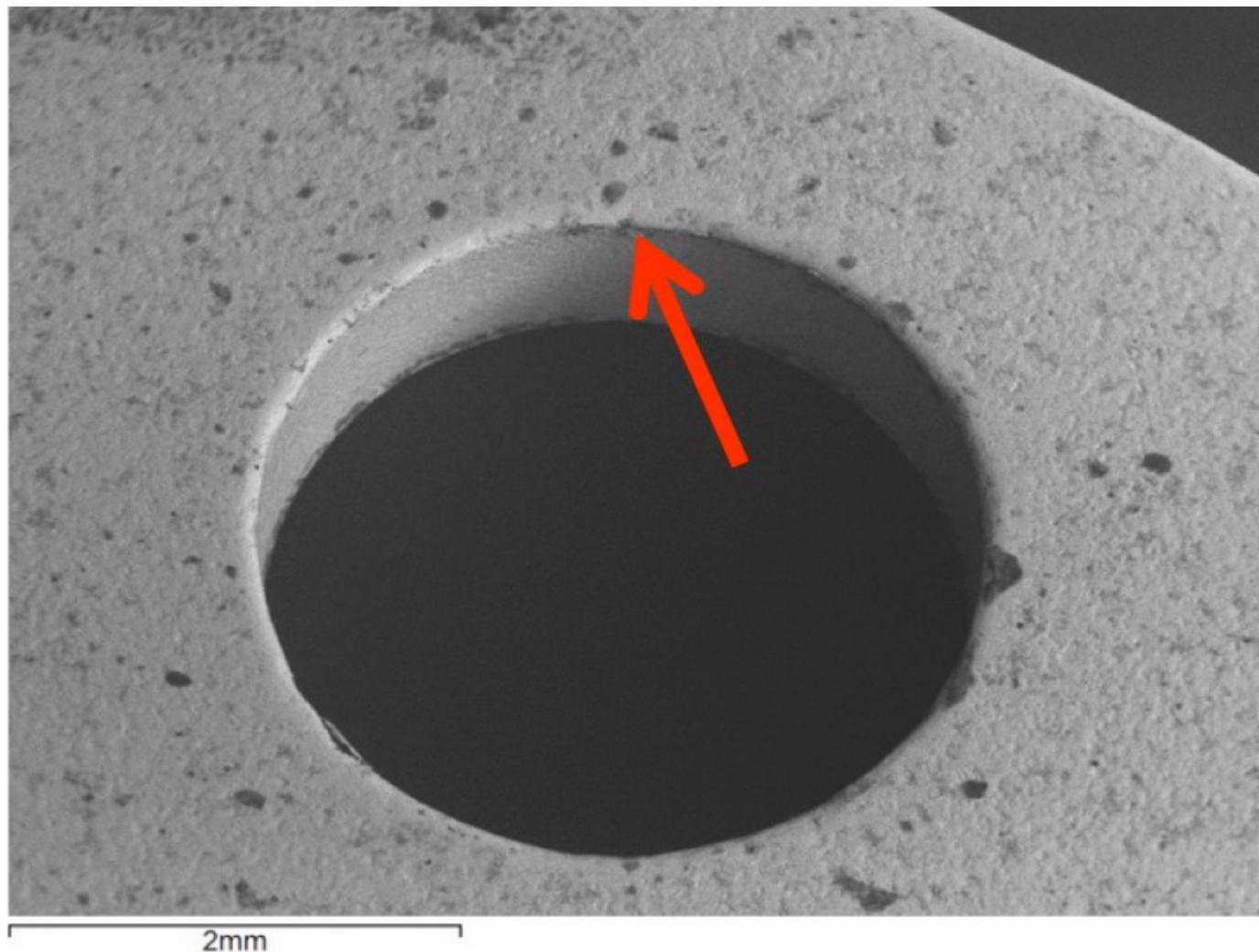
### **СЕРЬЕЗНОЕ РАЗРУШЕНИЕ МОТОРА ПРИ 47.011 КМ**



**Восстановление двигателя на VW Touran Йоханнеса Фоссинга обошлось в €3400, несмотря на уступку со стороны фирменной СТО**

### **Проблема с растяжением цепи ГРМ моторов TSI**

Из-за изношенных штамповочных форм цепи ГРМ сходили с конвейера производителя с дефектами. Ничтожно маленькие заусенцы покрывают края всех пластин, из которых состоит цепь (верхнее фото справа). Заусенцы и стружка вызывают абразивный износ трущихся внутренних деталей цепи (борозды, нижнее фото). На среднем фото: структура цепи с пластинами и штифтами



**Пробивка в пластине новой цепи (заусенец показан стрелкой)**



**Пластина цепи ГРМ мотора TSI**



**Пробивка в пластине изношенной цепи (борозды указаны стрелкой)**



**VW на допросе: AUTO BILD попросил прокомментировать проблему с растяжением цепи ГРМ. Слева направо: Франк Розин, Матиас Мётш, Ральф Фалтин и Штефан Пулс (все из редакции AUTO BILD), Даниель Шукрафт (глава отдела технического сервиса VW), Бернанд Бендфельдт (глава отдела специальной аналитики VW), Бернд Виланд (AUTO BILD) и Франк Тух (глава отдела качества компании VW). За кадром: прессшеф VW Петер Хайнц Туль**

## **КОММЕНТАРИЙ**

Дефекты цепи якобы вызваны износом штамповочных форм. Звучит так, словно поставщик хотел побольше заработать, снизив свои производственные издержки в ущерб качеству изделия. И за все должен платить клиент, сидя на бомбе с часовым механизмом. А когда она разорвется, плата будет очень большой. Мне кажется, за все должен заплатить поставщик и производитель. Поэтому лучшим решением проблемы будет добровольное устранение недостатков за счет компании VW. Тогда проблема с растяжением цепей уляжется сама собой, клиенты действительно будут довольны.



Франк Розин

## ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ДЕФЕКТ: РЕШИТ ЛИ VW ПРОБЛЕМУ С ОХЛАЖДЕНИЕМ?

**Компания VW нашла причину неполадок с цепями ГРМ: виной всему производственный дефект. Производитель устраняет проблему добровольно, но вопросы остаются.**

Итак, производственный дефект приводит к тому, что цепь в приводе газораспределительного механизма (ГРМ) моторов TSI растягиваются и перескакивают на несколько звеньев. Ведущие инженеры VW в подробностях рассказали об этой проблеме журналу AUTO BILD.

Руководитель отдела качества компании VW Франк Тук пояснил, что проблема с цепью ГРМ моторов 1.4 TSI связана с «совокупными производственными допусками». По его словам, поставщик цепи вовремя не заменил свое штамповочное оборудование и использовал его при сильном износе. «Готовые цепи были с элементами стружки и дефектными гранями, изза которых на работающем двигателе происходил

быстрый и непредвиденный абразивный износ», – докладывает Тух. На двигателе цепь быстро изнашивается и рвется. Однако о массовых поломках, по его словам, речи не идет: пострадало «не более тысячи» автомобилей с моторами 1.4 TSI из двух миллионов, которые ездят по дорогам Европы. Поставщик тем временем исправил ошибку в производстве. Однако компания VW не отвечает на вопрос о том, с какой даты с конвейера начали сходить моторы с качественными цепями. Представители VW говорят о том, что невозможно обозначить какие-то временные или производственные рамки. То есть, буквально все моторы TSI до «последнего времени», оснащались дефектными цепями ГРМ.

### **«Мы продлили сроки добровольного устранения дефектов»**

**Петер Хайнц Туль, прессеф VW**

Также остается не совсем понятным то обстоятельство, почему среди пострадавших автомобилей больше всего тех, которые ездили на короткие дистанции и совершали относительно много циклов запуска и остановки двигателей. То есть в большинстве случаев цепь растягивалась не в результате долговременных поездок, а из-за частых запусков двигателя в режиме городской эксплуатации.

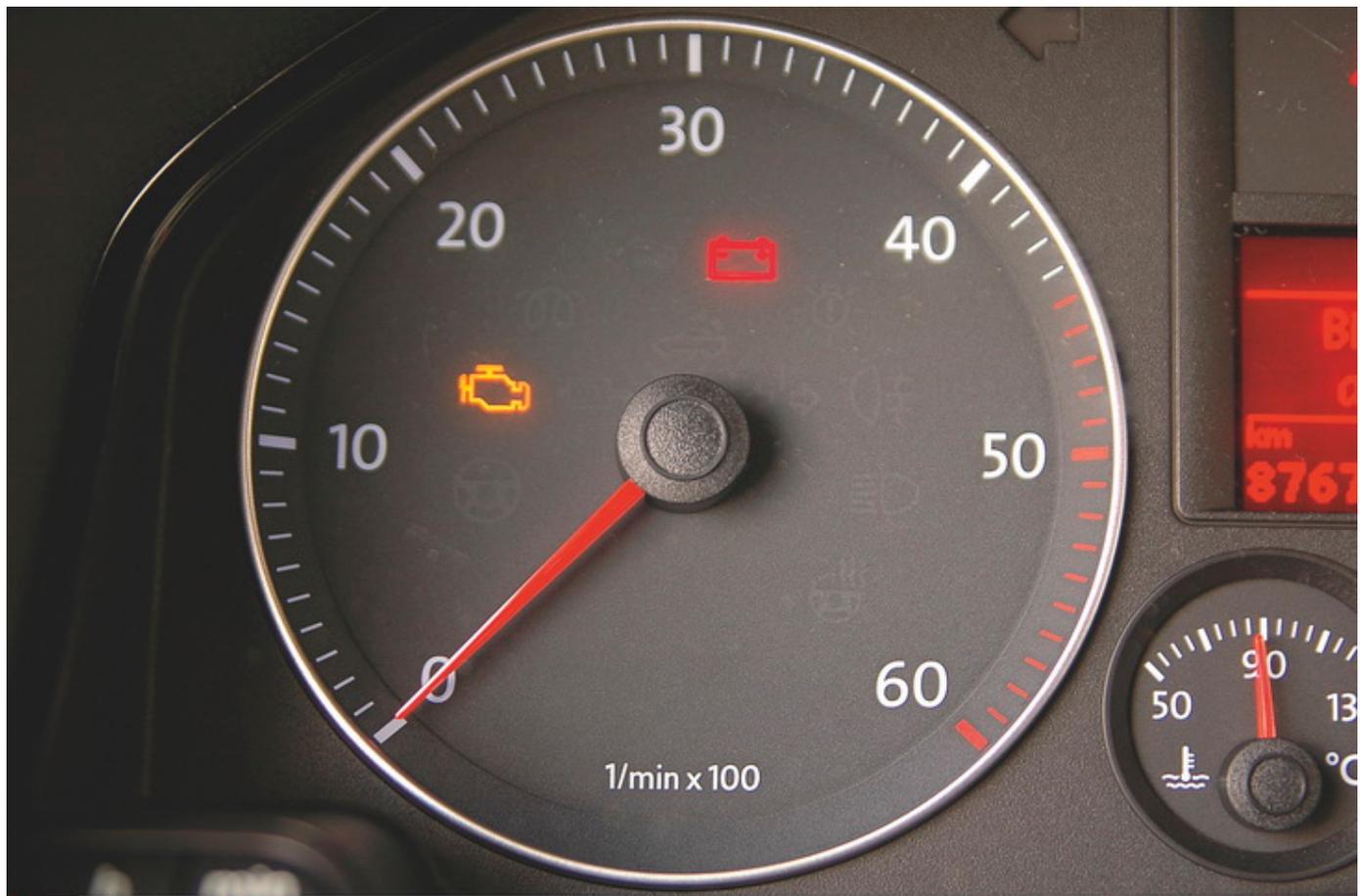


### **«Проблема не носит массового характера», – заверяет Франк Тух (справа)**

Еще одна неприятность этой проблемы заключается в том, что обнаружить ее можно лишь тогда, когда будет слишком поздно. В лучшем случае, за некоторое время до того, как мотор TSI получит серьезные повреждения, на приборной панели загорится Check engine. В этом случае необходимо сразу ехать на фирменную СТО, желательно на эвакуаторе.

Другие моторы TSI, объемами 1,2, 1,8 и 2,0 литра имеют похожие проблемы – представители VW признались в этом. Например, мотор 1.2 TSI претерпел изменение сразу после начала серийного производства. Он начал оснащаться крышкой распределительного механизма с особым внутренним выступом, который должен предотвращать проскакивание цепи. Также VW инициировал отзывную кампанию №15D8, в рамках которой на 5000 автомобилей были заменены цепи ГРМ и ролики натяжения.

Моторов 1.8 и 2.0 TSI (серии EA888, как, например, на Golf GTI) проблема с растяжением цепи не коснулась. Но у этих моторов на автомобилях Audi A3 и Skoda Octavia существует неполадка с запорным клапаном регулятора положения распределительного вала, который, однако, на Golf GTI имеет иную, более надежную конструкцию.



### **Тревожный сигнал: загоревшийся индикатор Check engine может свидетельствовать о проблеме с растяжением цепи ГРМ**

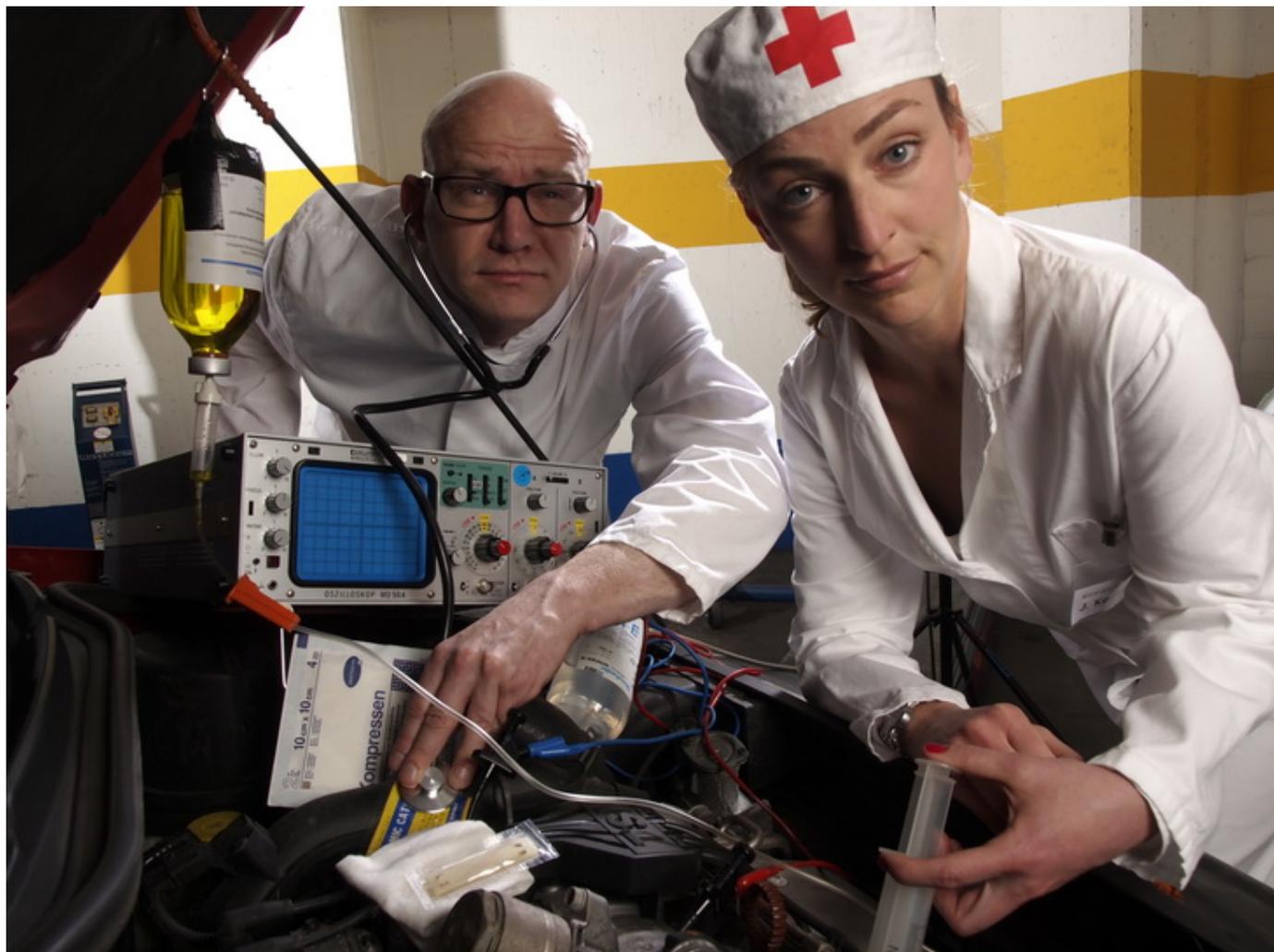
Представитель VW Петер Хайнц Туль заверил нас, что сделает все возможное, чтобы клиенты были довольны и не имели поводов для жалоб на компанию. Бесплатное устранение дефектных деталей гарантируется только владельцам автомобилей возрастом до трех лет с максимальным пробегом 100.000 км. Для автомобилей возрастом до шести лет и с пробегом до 200.000 км VW компенсирует в отдельных случаях часть расходов на ремонт, если владелец автомобиля предоставит сервисную книжку с отметками о прохождении всех видов технического обслуживания.

В ходе беседы мы не получили ответа на вопрос, влияет ли качество масла, или существует ли проблема со смазкой цепи ГРМ в моторах TSI. Смотрите врезку ниже.

### **Какую роль в проблеме играет моторное масло?**

Концерн VW рассылает фирменным СТО «Техническую информацию о продукте» (ТПИ), в которой дает рекомендации по специальным ремонтным операциям. В редакцию AUTO BILD попал ТПИ 2020427/3, касающийся проблемы растяжения цепей на моторах Tiguan (1.4 TSI, 150 л.с.). ТПИ предписывает при замене ремня и натяжителя также заменить прочие детали. К ним относятся тепловой металлический экран, прикрывающий смазочную линию турбонагнетателя, а также маслоприемник масляного насоса. Необходимость замены теплового экрана говорит о сильном нагреве масляной магистрали, в которой масло коксуется и, вероятно, забивает решетку маслоприемника (как минимум). Могут ли эти обстоятельства повлиять на растяжение цепи, инженеры VW не ответили.

## **Болезнь TSI. Расширенная гарантия для пострадавших моторов**



**Диагностика моторов TSI дело непростое, потому что причины и последствия проскакивания цепи очень разнообразны**

## **Моторам TSI, основным бензиновым агрегатам концерна VW, нужен профилактический ремонт. VW идет навстречу своим клиентам, но скрывает масштабы проблемы.**

Компания VW в целом не отрицает наличия проблемы. Да, цепь растягивается. Это происходит из-за ее недостаточного качества. Компания винит в этом поставщика цепей GPM. VW не уходит от ответственности, но отзыва автомобилей не объявляет. Разобраться с «бомбой замедленного» действия можно лишь по факту. Владельцы негарантийных автомобилей с моторами 1.2 TSI и 1.4 TSI могут рассчитывать на то, что фирменная станция пойдет им навстречу и произведет ремонт со скидкой. Скидка предлагается для ремонта автомобилей, возраст и пробег которых не превышает шесть лет и 200.000 км. При этом у клиента должна быть на руках правильно заполненная сервисная книга.

Но есть и плохие новости: в редакцию AUTO BILD попали документы «для внутреннего пользования». Из них мы узнали, что на самом деле существует еще много причин, из-за которых моторы могут издавать звуки, напоминающие «треск/цокание/дребезжание» (цитата из одного из документов). А еще есть перечень проблем, из-за которых может загораться тревожный Check engine.

Но обо всем по порядку. Первые жалобные письма о поломках моторов TSI начали приходить в редакцию AUTO BILD в 2009 году, как раз год спустя окончания гарантии на первые выпущенные моторы этого семейства (1,4 литра). Те случаи были единичны и рассматривались в индивидуальном порядке. Компания шла навстречу, замена цепи и натяжителя на трехлетнем Toucan была произведена со скидкой 70%.

В последующие годы мы приняли еще 60 жалоб на поломку моторов TSI из-за натяжения цепи. Честно говоря, никакой другой двигатель не получал подобных жалоб и в таком количестве на свой счет. По нашим данным, 42% жалоб на модели VW вызваны исключительно поломками моторов. Причем среди

«жертв» нет ни одного автомобиля с пробегом более 100.000 км. Поломка случалась на машинах с пробегом от 9150 до 65.000 км.

Компания VW винит во всем поставщика цепей GPM. Мол, на его производстве штамповочная форма использовалась чересчур долго между заменами, что вылилось в высокий процент брака. Цепи с бракованными пластинами растягиваются и перескакивают через зубья шестерен. Давайте попробуем поверить в это: микроскопический абразивный износ приводит к такой неприятности, а натяжитель цепи не способен компенсировать ее увеличившуюся длину.

Странно, весьма странно. Особенно если учесть тот факт, что цепь растягивается в основном не во время работы мотора, а при его запуске и остановке.

То есть долгая езда по шоссе не «приговаривает» двигатель. На растяжение цепи оказывают влияние многочисленные запуски и остановки мотора. Еще один фактор, укорачивающий жизнь мотора TSI и растягивающий цепь: оставление машины на парковке не на стояночном тормозе, а на включенной передаче (машин с «автоматом» это не касается). Машина удерживается на месте за счет двигателя. Если машина припаркована под уклоном, то в ряде случаев цепь сильно напрягается. Она растягивается, проседает ее натяжитель. Когда владелец запускает мотор, ослабшая цепь может легко проскочить. Действительно, ни один мотор TSI не «умер» на ходу. Он просто отказался заводиться или завелся и начал работать с характерным «звоном».

Основная масса поломок касается мотора 1.4 TSI. Двигатель 1.2 TSI прошел отзывную кампанию: около 5000 моторов получили модифицированную крышку клапанного механизма с выступом, который должен предотвращать излишнее провисание цепи. Поздние моторы 1.2 TSI от такой проблемы вроде бы не страдают.

Моторы TSI объемом 1,8 и 2,0 литра (тип EA888) проблемы с растяжением цепи не имеют, но случаи проскакивания цепи все же существуют (примерно один случай на тысячу). Они в основном связаны с проседанием натяжителя цепи. По этим двигателям проводились отзывные кампании, но по другим причинам.

Вообще, мы собрали немало данных, которые свидетельствуют о странной проблеме, приводящей к серьезным поломкам. Проблема с цепью носит конструктивный характер.

## 1.4 TSI: хлопот не оберешься

### **Мотор 1.4 TSI производится массово. поэтому проблемы с ним очень разнообразны.**

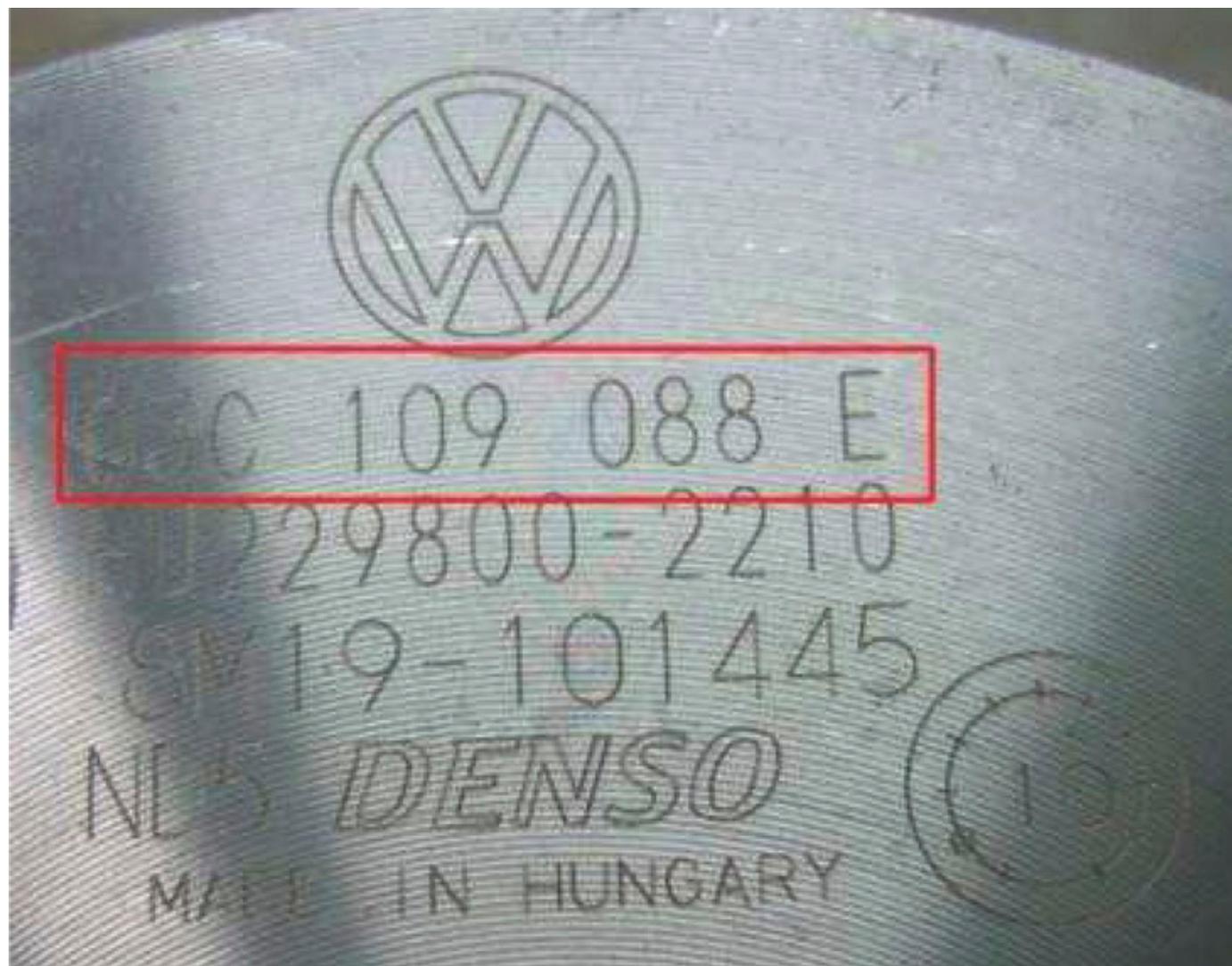
Одна характерная проблема уже подтверждена компанией VW: производственный дефект цепей GPM. Производитель халатно отнесся к изготовлению пластин цепи, в результате некая часть из них вышла из-под штампа с микрозаусенцами. Они увеличили внутреннее трение в цепи, что ускорило ее износ. Так звучит официальная версия.

Но существуют как минимум еще две проблемы, касающиеся цепи GPM и сопровождающиеся похожими симптомами (цоканье на холодную, check engine). Эти дефекты описаны в «Технической информации о продукте» (TPI).

TPI 2009810: неисправность регулятора положения впускного распредвала. Его следует заменить на новый оптимизированный вариант. TPI 2027916: натяжитель цепи заводится в одном положении, в результате цепь не приобретает нормального натяжения. От вибраций она может перескочить или растянуться.

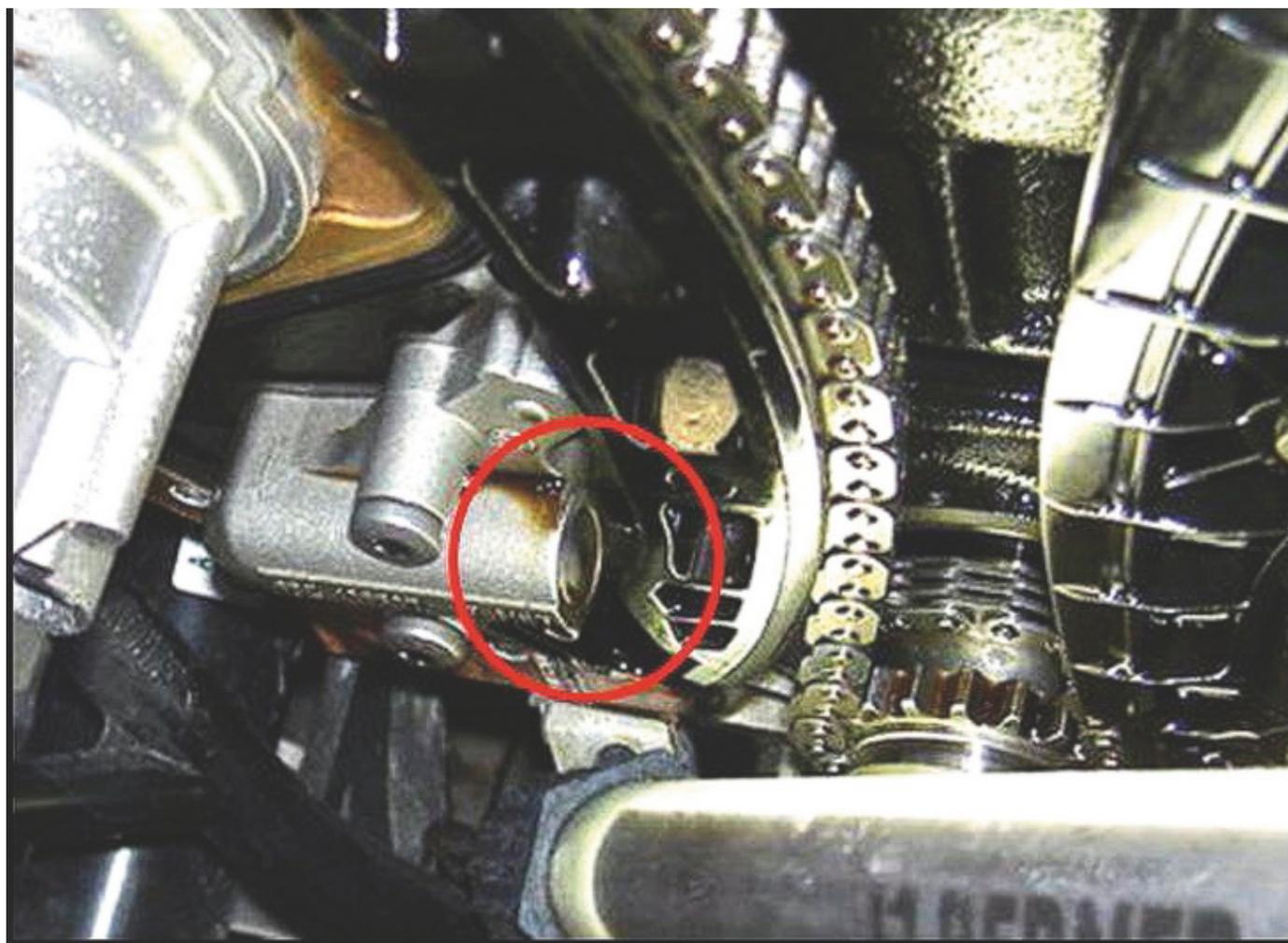
Не ясно, играет ли качество моторного масла негативную роль в появлении этих неполадок. Компания VW не подтверждает связи поломок и замены интервалов масла LongLife. Но возможно, «езда в булочную», то есть короткие поездки на машине, при которых в масле активно накапливается несгоревшее топливо и вода, имеют значение. Наталкивает на определенные мысли и необходимость замены теплового экрана вдоль маслопровода к турбине (TPI 2020427): вероятно, что при активной езде масло перегревается и закоксовывается.

### **Дефектный регулятор положения распредвала**



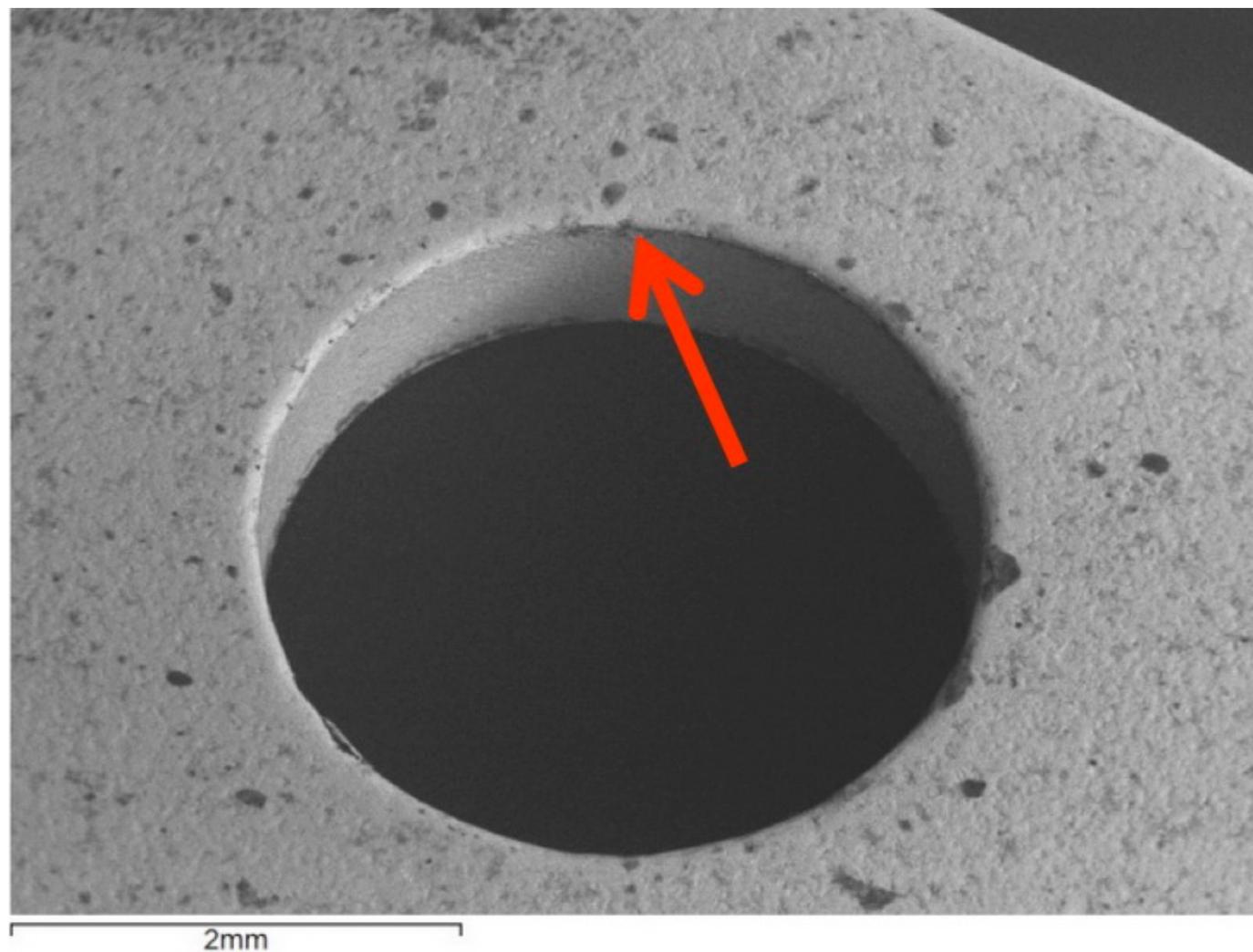
**Одна из причин «звона» при холодном пуске: неисправный фазовращатель впускного распредвала. деталь № 03c 109 088 E (TPI 2009810)**

**Заклинивший натяжитель**



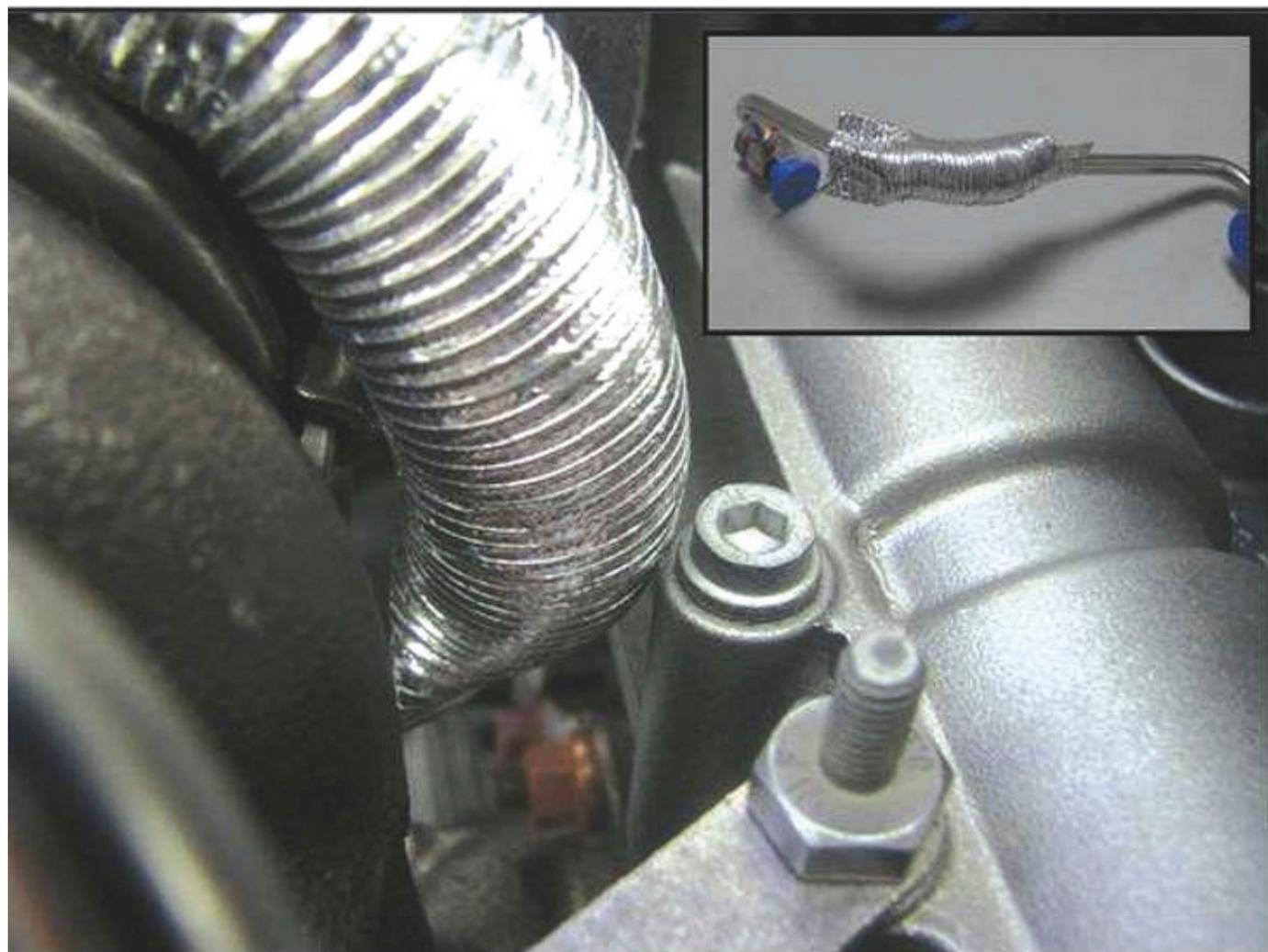
**Когда натяжитель заклинивает (обведен кружочком), цепь ГРМ не получает нормального натяжения и может перескочить. Заклинивший натяжитель должен быть заменен (TPI 2027916)**

**Дефекты при производстве цепей**



**Халатность при производстве цепи является причиной «абразивного износа» при ее эксплуатации. В итоге цепь растягивается и может перескочить (ТРП 2020427)**

**Термозащита для маслопровода**



При замене растянувшейся цепи СТО должна заменить тепловой экран, обернутый вдоль маслопровода к турбине(ТР12020427). Экран должен снижать термическую нагрузку на масло

**Случай 1: скидка 50% и итоговая стоимость в €480**



Двигатель VW Toucan Тимо Йохенса начал издавать звонкое цоканье при утренних запусках. На СТО была заменена цепь ГРМ, натяжитель и линии подачи масла. Все они стали жертвой одного дефекта.

### Случай 2: компенсирована часть стоимости



VW Touran Йоханнеса Фоссинга остановился при пробеге в 47.000 км. Мотор получил серьезные повреждения. Стоимость ремонта: €6200, из которых фирменная станция компенсировала только €2800. VW продлил условия выполнения добровольного устранения недостатков моторов TSI.

## Что такое TSI?

Сокращение TSI используется с 2006 года и означает Twincharged Stratified Injection (битурбированный послойный впрыск). Мотор оснащается компрессором с механическим приводом и газовой турбиной. Поэтому несмотря на малый рабочий объем двигатель мощный в широком диапазоне и не страдает от «турбоямы». Послойный непосредственный впрыск сделал возможным сконцентрировать пары топлива в цилиндре непосредственно у электродов свечи зажигания. Это служит одним из факторов экономичности при частичных нагрузках. С 2008 года аббревиатура TSI также расшифровывается как Turbo Stratified Injection (без уточнения, сколько компрессоров используется для нагнетания воздуха).

## Какова функция цепи ГРМ?

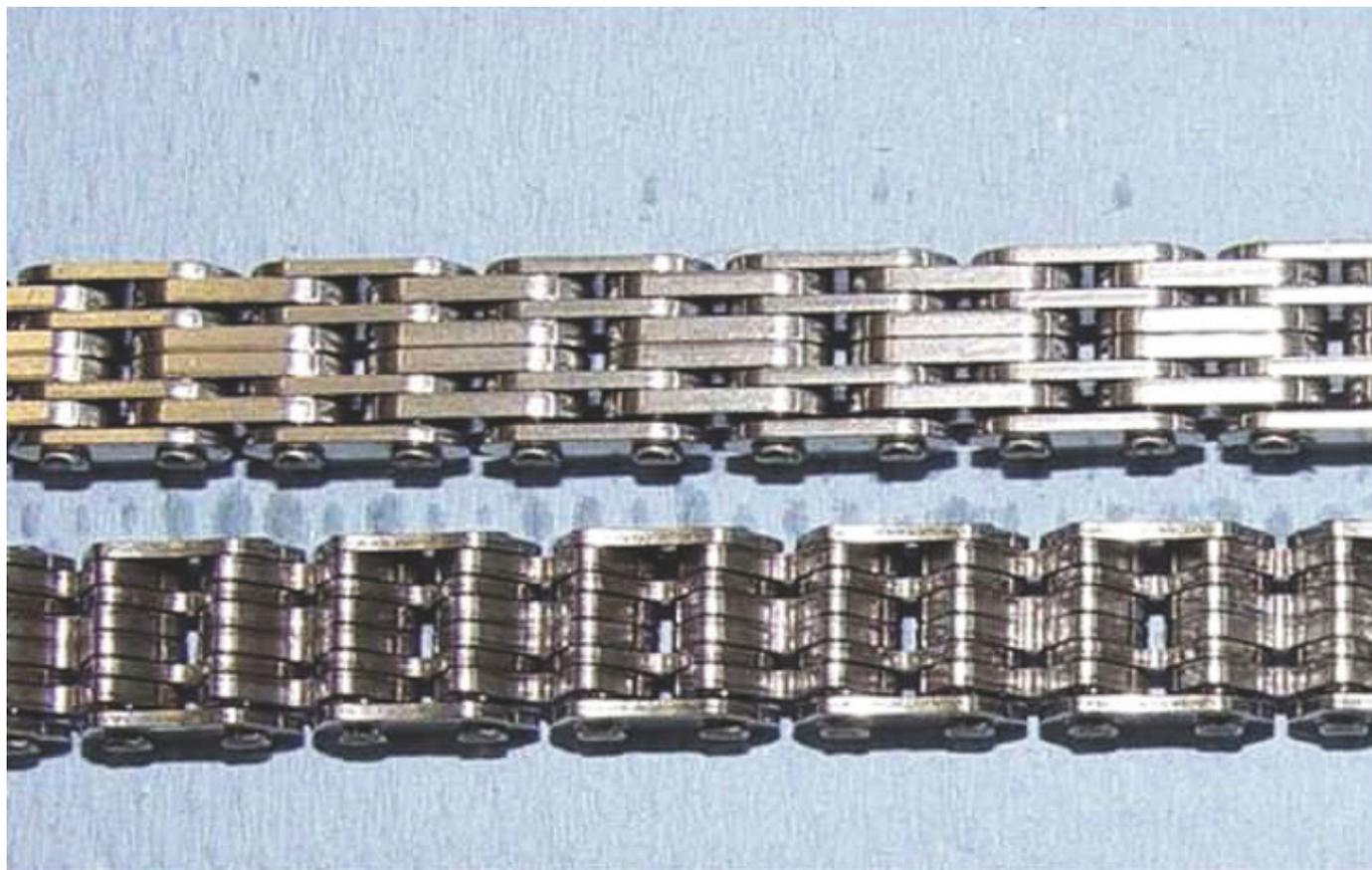
Коленвал приводит в движение распредвал при помощи цепи газораспределительного механизма. У современных моторов два распредвала, один для управления впускными клапанами, а другой для выпускных клапанов. Фазовращатель (регулятор положения) на конце впускного распредвала управляет степенью открытия клапанов, тем самым регулируя параметры вентиляции цилиндров. В итоге мотор обладает оптимальной мощностью, экономичностью и чистотой выхлопа при нагрузке различных типов.

## 1.2 TSI: отзывная кампания со старта

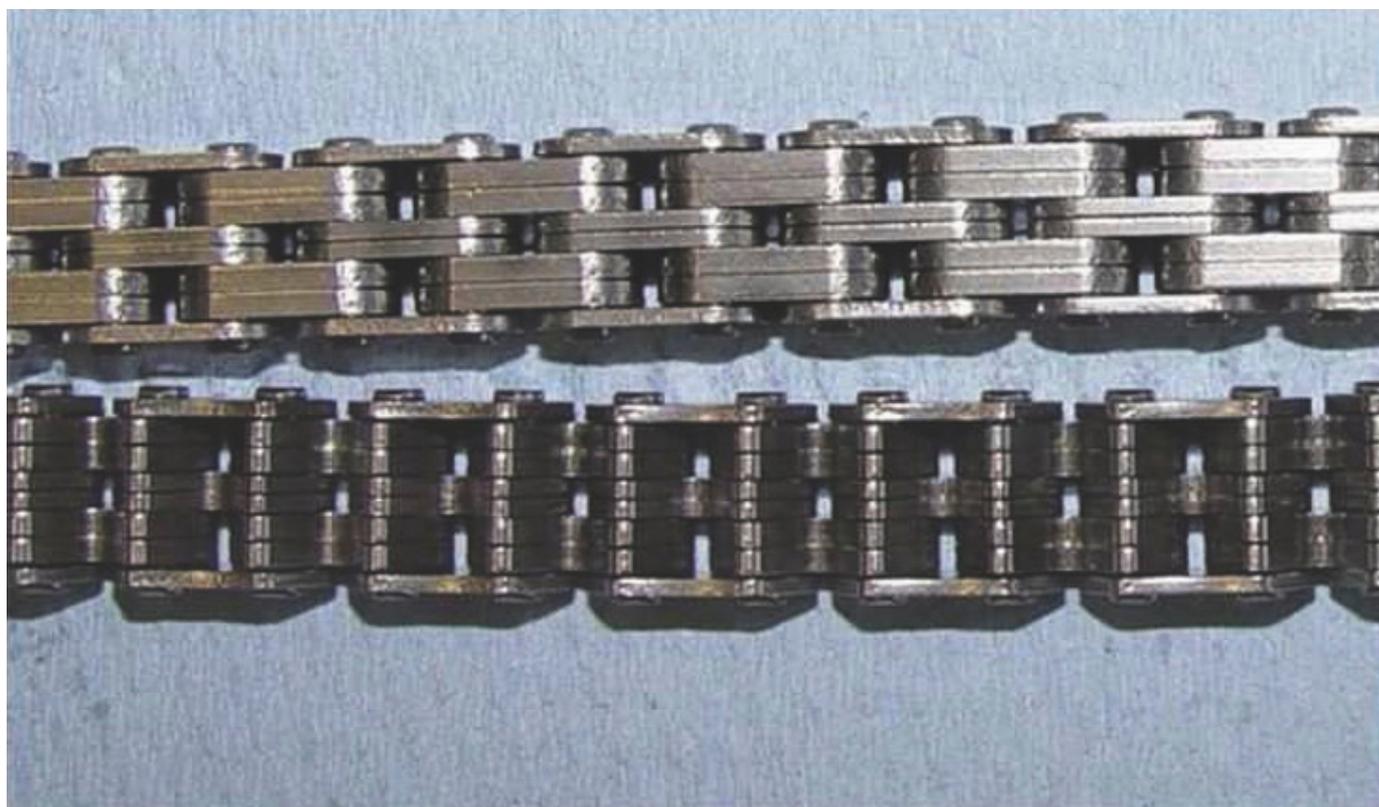
**У маленького мотора 1.2 TSI проблема с натяжением цепи была локализована. 5000 VW прошли модернизацию.**

У маленького мотора проблем поменьше. Хотя вероятность проскакивания цепи и повреждения мотора все же существует. Однако компания VW быстро локализовала проблему и запустила сервисную кампанию (за номером 15D8). Около 5000 VW (и 1100 Skoda) получили новые цепи, которые должны служить очень долго. Кроме того, на этих моторах менялись и крышки ГРМ: они имеют «приливы» благодаря которым цепь будет защищена от перескакивания. Сервисная кампания выполняется во время одного из периодических посещений СТО. Таким образом, лишь на фирменных СТО мотор получает усовершенствованные детали.

### Новый тип цепи с измененным порядком пластин



**Мотор 1.2 TSI получил новую цепь в приводе ГРМ. Порядок пластин в новой цепи (справа) совершенно другой по сравнению со старой (TPI 2026513)**



**Случай 3: новая цепь по гарантии**



Мотор VW Polo 1.2 TSI Александра Кёпке «зазвенел» при 16.000 км. После установки новой цепи мотор работает нормально и тихо.

## **1.8/2.0 TSI: много вопросов без ответов**

**VW по-прежнему отрицает существование проблемы с натяжением цепи.**

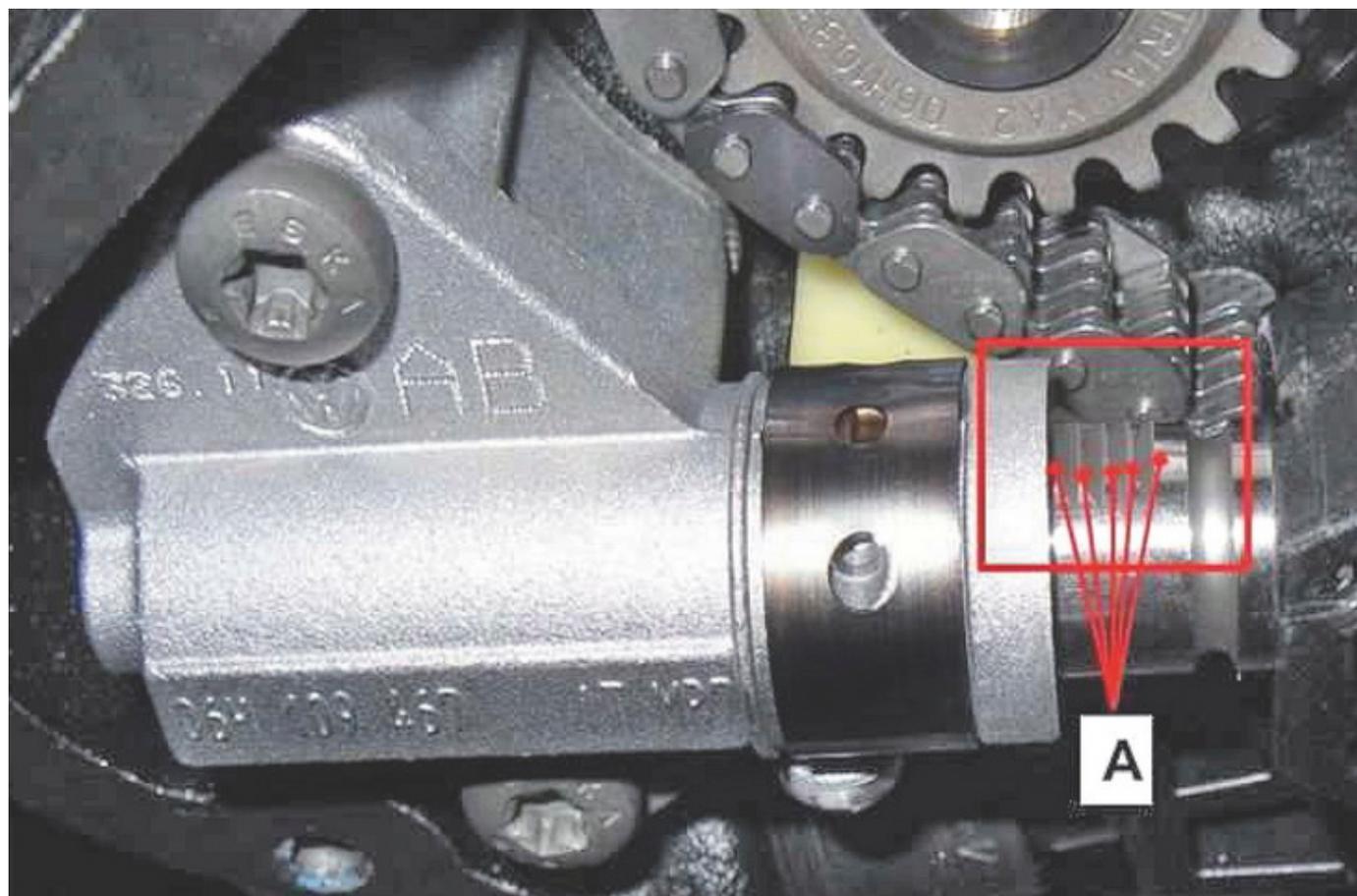
Шаг за шагом мы продвигаемся к истине. 2-литровый мотор TSI (тип EA888) также страдает от проблем с цепью ГРМ. Симптомы как у младших моторов: «треск/цоканье/дребезжание» при холодном запуске и тревожный индикатор Check engine. В худших случаях мотор не заводится. При разговоре с представителями компании VW была упомянута отзывная кампания для моторов EA888: СТО меняли запорный клапан в фазовращателе. Кампания коснулась Audi (№15D6) и Skoda (15D7). Несмотря на заверения представителей VW о том, что мотора Golf GTI это не касается, все же существует директива (TPI 2024866), предусматривающая замену клапана и в его механизме ГРМ. Кроме того, у этого двигателя также может растягиваться цепь или заклинивать механизм натяжения. TPI 2025206 предписывает осматривать поверхность натяжителя цепи. При обнаружении на нем борозд нужно менять цепь и натяжитель.

### **Поломка запорного клапана**



**Запорный клапан в регуляторе положения распредвала может сломаться. По словам представителя VW, у мотора Golf GTI он имеет усиленную конструкцию. TPI 2024866 говорит о другом**

**Растяжение цепи**



Если натяжитель выдвинулся более чем на четыре отметки, это является признаком растяжения цепи (А). Если растянувшаяся цепь еще не перескочила, ее необходимо заменить (TPI 2025206)

### Поломка натяжителя цепи



При работе двигателя натяжитель приводится гидравликой. если по какимто причинам давление масла падает, натяжитель отстает, цепь ослабевает и может перескочить (TPI 2025206)

**Случай 4: цепь перескочила, несмотря на профилактику**



При пробеге в 93.000 км в моторе Audi A3 Франка Дамена был заменен фазовращатель (компания 15D6). Но спустя 15.000 км цепь все равно перескочила на пару звеньев. Мотор был поврежден, стоимость ремонта составила €7000. Дилер Audi компенсировал 70% этой стоимости.



## **В этих автомобилях концерна VW ломаются моторы**

**Бензиновые моторы семейства TSI объемом от 1,2 до 2,0 литров устанавливаются на все машины, производимые концерном. У моделей Audi, Seat и Skoda они обозначаются аббревиатурой TFSI.**

<b>Audi A1</b> с 2010	
1.2 TFSI	1.4 TFSI

<b>Audi A3</b> с 2007		
1.2 TFSI	1.4 TFSI	1.8/2.0 TFSI

<b>Audi S3</b> с 2006	
1.8/2.0 TFSI	

<b>Audi A4</b> с 2007	
1.8/2.0 TFSI	

<b>Audi A5 Coupé</b> с 2007	
1.8/2.0 TFSI	

<b>Audi A6 Тип C6</b> 2005–2010	
1.8/2.0 TFSI	

<b>Audi Q3</b> с 2011	
1.8/2.0 TFSI	

<b>Audi Q5</b> с 2008	
1.8/2.0 TFSI	

<b>Audi TT Coupé c 2006</b>
1.8/2.0 TFSI

<b>Skoda Octavia II c 2005</b>		
1.2 TSI	1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>Seat Ibiza c 2009</b>	
1.2 TSI	1.4 TSI

<b>Skoda Superb II c 2008</b>	
1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>Seat Leon II c 2007</b>		
1.2 TFI	1.4 TFI	1.8/2.0 TFI

<b>Skoda Roomster c 2010</b>		
1.2 TSI		

<b>Seat Altea c 2006</b>		
1.2 TFI	1.4 TFI	1.8/2.0 TFI

<b>Skoda Yeti c 2009</b>		
1.2 TSI	1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>Seat Exeo c 2009</b>	
1.8/2.0 TSI	

<b>VW Polo V c 2009</b>	
1.2 TSI	1.4 TSI

<b>Seat Alhambra II c 2010</b>	
1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>VW Golf VI c 2008</b>		
1.2 TSI	1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>Skoda Fabia II c 2010</b>	
1.2 TSI	1.4 TSI

<b>VW Golf VI Cabrio c 2011</b>	
1.2 TFSI	1.4 TFSI

<b>VW Golf Plus с 2005</b>	
1.2 TSI	1.4 TSI

<b>VW Passat тип B6 2007-2010</b>	
1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>VW Tiguan с 2007</b>	
1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>VW Passat тип B7 с 2010</b>	
1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>VW Golf V 2005-2009</b>	
1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>VW CC с 2012</b>	
1.8/2.0 TSI	

<b>VW Eos с 2006</b>	
1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>VW Caddy с 2010</b>	
1.2 TSI	

<b>VW Beetle с 2011</b>		
1.2 TSI	1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>VW Touran с 2006</b>	
1.2 TSI	1.4 TSI

<b>VW Scirocco III с 2008</b>	
1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>VW Sharan II с 2010</b>	
1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>VW Jetta VI с 2010</b>		
1.2 TSI	1.4 TSI	1.8/2.0 TSI

<b>VW Multivan с 2009</b>	
1.8/2.0 TSI	

## Говоря простым языком:

Компания VW не собирается бросать клиентов, которые столкнулись с неисправностями или серьезным разрушением деталей двигателя. Обладатели машин в возрасте до шести лет (как раз шесть лет назад моторы TSI встали на конвейер) и с пробегом до 200.000 км могут рассчитывать на пропорциональное (но не полное) возмещение расходов на ремонт и запасные части. Ремонт можно произвести на любой авторизованной (фирменной) СТО. Примечательно, что какойто особой отзывной кампании (кроме как по нескольким тысячам моторов 1.2 TSI) по проблеме растяжения цепи не существует. То есть произвести профилактическую замену можно, но за свой счет. С другой стороны, если при осмотре компонентов ГРМ пока еще исправного мотора будут заметны следы износа, стоит попробовать настоять на своем и произвести их замену на новые со скидкой по программе взаимопонимания с клиентом.

Откровенного разговора с представителями VW не получилось: одну проблему они признали, другие отрицали

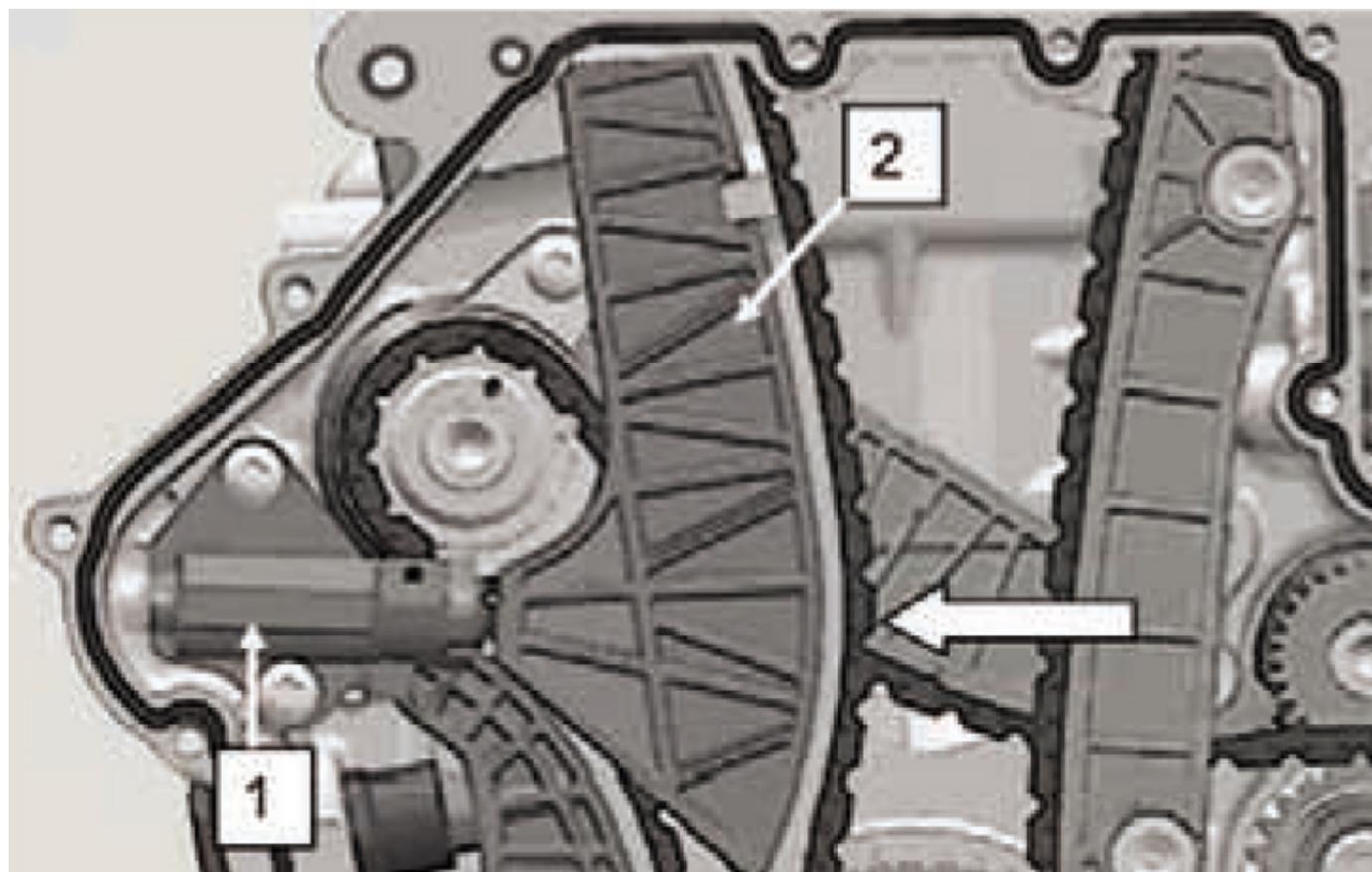
## КОММЕНТАРИЙ

Компания VW проповедует крайне избирательный подход. Существование какихто проблем подтверждает, а другие – не менее явные – отрицает. Они придумали разделять расходы с клиентом на ремонт двигателя. Но, с другой стороны, клиенты выбрали ваши машины, а вы оснастили их дефектными двигателями. Почему бы вам не залезать к ним в карман вновь: возместите ущерб! Если этого не происходит, значит, проблема носит массовый характер. Настолько массовый, что компания VW не в силах возместить убытки клиентов. Очень печально и стыдно для автопроизводителя, который хочет быть мировым лидером во всем.



Франк Розин

**Знают ли о проблеме в странах СНГ?**



**1: натяжитель цепи ГРМ**

**2: башмак натяжителя цепи ГРМ**

**Стрелка: направление нажатия на башмак натяжителя цепи ГРМ**

Знают, еще как знают. С подобными «серийными поломками» сталкиваются многие владельцы автомобилей с мотором 1,4 TSI из списка, приведенного выше. Однако дилеры вполне охотно идут на ремонт по гарантии, если ее срок для конкретного автомобиля, еще не подошел к концу. Причина перескока цепи ГРМ, вследствие которой поршни «братались» с клапанами, обрисована вполне четко. Она случается из-за неудачной конструкции натяжителя, лишенного блокировки противохода: при остановленном двигателе и, соответственно, нулевом давлении масла плунжеру ничто не мешало убраться восвояси, оставив цепь болтаться на звездочках. При последующем пуске двигателя, в течение тех нескольких секунд, пока масло не выдвинет плунжер в рабочее состояние, происходил перескок цепи. Как видите, о «производственном браке» цепи речи не идет. Это конструктивный недостаток двигателя.

На бензиновых 1,8/2,0 TSI такая неприятность происходит очень редко. Владельцам машин с мотором 1,4 TSI нужно соблюдать простое правило, дабы не провоцировать натяжитель: не оставлять машину с МКП на передаче! Порой достаточно небольшого уклона, чтобы коленвал провернулся, и натянутая цепь утопила плунжер.

Рубрика

- [Тесты и техника](#)
- [Советы и техника](#)
- [Взгляд на автомир](#)
- [Репортаж](#)
- [Очарование](#)
- [Фото номера](#)
- [Акция](#)
- [Спорт](#)



Обзоры Популярное Анонс

[Porsche 911 Carrera, Porsche 911 Carrera 4](#)

[Mercedes-Benz CLA-класс, Audi A3 Sportback , Volkswagen CC](#)

[Mazda 6 Wagon](#)

[BMW 3 серия](#)

[Opel Insignia Sports Tourer](#)

[Audi A3](#)

[Ford Kuga](#)

[Mercedes-Benz C-класс, Mercedes-Benz CLA-класс](#)

[Mercedes-Benz M-класс](#)

[BMW 5 серия](#)

Каталог

Новые **Auto Bild**.by  
автомобили  
В НОВОМ каталоге

Свежий номер



- [Каталог](#)
- [Новости](#)
- [Архив номеров](#)
- [О нас](#)
- [Подписка](#)
- [Редакция](#)
- [Реклама](#)

[AUTO-SWIAT.PL](#) | [AUTO.CZ](#) | [AUTOBILD.BY](#) | [AUTOBILD.DE](#) | [AUTOBILD.DK](#) | [AUTOBILD.EE](#) |  
[AUTOBILD.ES](#) | [AUTOBILD.UA](#) | [AUTOEXPRESS.CO.UK](#) | [AUTOPLUS.FR](#) | [AUTOWEEK.NL](#) |  
[ROADLOOK.PL](#) | [ROADLOOK.SK](#)

© 2010 г. ЗАО «Медиа союз»

