



Двигатели ФНД, которыми помимо каужских Polo оснащаются Skoda Fabia и Skoda Roomster, производятся исключительно на немецком заводе Volkswagen в Хемнице. С таким мотором наш Polo-седан непадох прошел 32 тысячи километров — в среднем 100 тысяч (AP №23, 2011), равных 100-тысячному пробегу в обычных условиях, а даже скромно трудясь в редакции «по хозяйству», накатав еще 72 тысячи километров.

Надо сказать, что на втором отрезке жизненного пути управляя Polo-седаном водители с совершенно разными манерами вождения и температуром. От того и претензии к машине предъявляли порой совершенно полярные. Один, к примеру, жаловался, что «на трассе скорость медленно прибавляет», а другой сетовал на вялую динамику на первой передаче, ежели при 900 об/мин подавать газу. Словом, единообразного да бережного обращения с вверенной техникой и близко не было. А вот масло моторное менялось точно в срок — и заливалось не абы какое, а только с заводаскими допусками.

То, что мы не подметили «милнето» по стучиванию сами, связано, скорее всего, с тем, что наш мотор некоторое время назад начал порывкаться вылуком — где-то протар случился. Но прислушались тщательнее — и даже с этой «гушилкой» уловили после холодного пуска «дикие» ухарения, тархтение, ровно такое же, как и на выкабываемых в сеть аудиозаписях. Минут через пять прогрева стук плавно сохдил на нет, отчего опасным я бы его никак не назвал. И все же неприятно: чего стучать-то?

Перед разборкой, само собой, измерили компрессию и давание масла. Оба параметра оказались на высоте, будто и не было сомнительного пробега.

Начинаю «раздавать» мотор, дохожу до тепловозащитного экрана вылуцкого коллектора, и тут заминка: болты крепления «закисли» намертво — пришлось «богардиль». Когда же экран отпал, взору открылась пятисантиметровая трещина в стальном коллекторе, через которую и прорывалась отработавшая газы. Коллектор я тут же и заварил, потому как из-за трещины отдавать более 47 тысяч рублей за новый узел, единый с нейтралазатором, показалоь неразумным.

А вот будь наш Polo на гарантии, новый катколлектор нам бы достался даром: случаи прогаров не единичны, и дилеры безропотно меняют коллекторы, причем взамен ставят модернизированные.

Сняв головку да поддон, извлекаю поршни с шатунами. Детали определенно поношены, но примет близкой катастрофы нет и в помине. А причина стуков на-

Гл@с народа
Собщения с интернет-форумов
autoreview.ru и polosedan.ru

На автомобилях Volkswagen Polo при пробеге от 20 до 40 тысяч километров появляются стук и работа двигателя. При обращении к дилеру с данной проблемой без особых разговоров производится замена поршневой группы! Случаев очень много.

Мотор застучал, через восемь тысяч километров. Вечером оставил машину у официального дилера, а утром мы вместе с мастером заводили «на холодную». Сделали аудиозапись и отправили в Москву. Вердикт — поршневая группа под замену! Я был поражен: перборка двигателя при таком маленьком пробеге...

У меня Polo 2011 года вылука. Через месяц после окончания гарантии, при пробеге 75 тысяч километров, появился стук двигателя, после прогрева не пропадал. Обратился к официальному дилеру — и тот произвел ремонт двигателя бесплатно! После замены проехал 1000 км — мотор как новый!

После прохождения 70 тысяч километров появились стук в двигателе. Позвонил дилеру. Кратко разговор:

- Стучит?
- Да.
- Замените поршневую!
- Машину показать?
- Нет, мы и так все знаем.
- Записали на ремонт. Ждать запчасти пришлось неделю. Сам ремонт не занял много времени.

У меня целый список гарантийных ремонтов! Сначала в катколлекторе появилась трещина в 5 см. Потом отказал блок управления двигателем. Затем заменили бракованные лем. рулевые наконечники и стартер. Ну а при пробеге 53000 км случилась перборка двигателя!

Лиди! У «наших» поршней обнаружались следы контакта выше колец, у самого днища, в плоскости качания, и изрядные потери юбок, а на зеркале стенок цилиндров — соответствующие ответные отметины. Жестко перекладывается поршни! А способствуют этому высо-

Овалитет

Все началось с писем наших читателей — мол, у Polo-седана выявилась проблема: двигатель стучит, а мы, владельцы, не можем достучаться по этому поводу до производителя.

Между тем в Авторевю есть Volkswagen Polo, причем осенью 2010 года — считай, из первых «калужских» партий. Прислушались — и точно, есть «тишние» постукивания. Разобрали двигатель — и во всем разобрались.

Иван ШАРРИЧЕВ, фото Степана ШУМАХЕРА



Компрессия во всех цилиндрах в норме — значит, здоровье мотора пока в порядке