



На прочном основании

Опыт эксплуатации «КИА-Соренто» обобщил Игорь Козлов. Фото Константина Якубова.

ЕСТЬ ЛИ VIN НА РАМЕ?

Читатели часто спрашивают: как в сжатые сроки удастся добыть сведения о слабых местах в конструкции тех или иных машин? У дилеров. Но кому охота выносить сор из избы? Только с развитием Интернета лукавить им не резон — шила в мешке не утаишь!

Сегодня речь пойдет о «Соренто» первого поколения и его рестайлинговой модификации (см. Историю модели). Эти машины собирали в Корее, а позже и в России — на предприятии «ИжАвто». Их нетрудно распознать по VIN — соответственно KNE и XWK. Своей популярностью автомобили обязаны разумной цене, в том числе на вторичном рынке. Торг на шестилетки с дизелем и АКП начинается с 530 тыс. ру-

блей, а на трехлетки — с 640 тыс. Интересная деталь: свежие бензиновые экземпляры стоят дороже дизельных, а пожилые — наоборот. Учтите это при выборе силового агрегата — когда-нибудь машину придется продавать.

Как и должно быть у классического внедорожника, кузов сидит на мощной раме. И пусть такая конструкция тяжелее несущего кузова, зато, как показывает практика, более живуча. К кузову, если автомобиль не бывал в авариях, обычно претензий нет. Разве что на кромке капота могут появиться сколы краски, а позднее и ржавчина. Она же нередко поедает VIN, выбитый на лонжероне рамы, около правого заднего колеса. Если номер не читается, то при регистрации авто возникнут осложнения.

На дорестайлинговых машинах первых партий нередко капризничал климат-контроль. Причина — в небрежно надетом электрическом разъеме, который нужно лишь плотно надвинуть. Случалось, отказывал силовой транзистор, отвечающий за изменение скорости вентилятора. Деталь недорогая, да и поменять ее не сложно.

ТРИ ПЛЮС ДВА

На машины первого поколения ставили бензиновые моторы 2,4 и 3,5 л серии «Сириус II» и «Сигма», а также дизель A-Engine объемом 2,5 л. После рестайлинга модель получила новый 3,3-литровый бензиновый двигатель серии «Лямбда», а дизель, оставшись, по сути, прежним, стал заметно мощнее — 170

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

• **2002** Дебют «КИА-Соренто». Код модели: JC. Кузов: 5-дверный универсал. Двигатели: бензиновые – P4, 2,4 л, 102 кВт/139 л.с. и V6, 3,5 л, 144 кВт/195 л.с.; дизельный с системой впрыска «коммон рейл» и турбонаддувом, P4, 2,5 л, 103 кВт/140 л.с. Привод полный, M5 или A4.

• **2003** Краш-тест EuroNCAP: 9 баллов за фронтальный удар и 16 – за боковой. Отмечена повышенная вероятность повреждения коленей водителя и переднего пассажира. Итог: четыре звезды.

Краш-тест IIHS: итоговая оценка «А» – достаточный уровень безопасности.

Краш-тест NHTSA: оценка «хорошо» за лобовой удар и «отлично» – за боковой.

• **2006** Рестайлинг: изменились бамперы, оптика, решетка радиатора, накладки на боковинах, центральная консоль и материалы отделки. Новый бензиновый двигатель с изменяемыми фазами газораспределения: V6, 3,3 л, 182 кВт/248 л.с. Мощность дизельного мотора повышена до 170 л.с. Новая A5.

• **2008** Начало серийного производства модели в Ижевске.

• **2009** Представлен новый «КИА-Соренто».



✶ Так выглядел салон до рестайлинга – монументально и вполне эргономично.

✶ В обновленном интерьере изменилась только центральная консоль.

✶ В потолочной консоли удобные карманы для очков.



вместо 140 л.с. Этого достигли применением других форсунок и турбокомпрессора с изменяемой геометрией направляющего аппарата. Только лучше бы не достигали: надежность турбины стала ниже. И прежде-то с трудом дотягивали до 120–130 тыс. км, а новые... Долгожителями считаются прослужившие хотя бы сотню тысяч, но, как правило, к 50 тыс. км будьте готовы увидеть в улитке лужу масла – верный признак кончины. При замене турбины обязательно снимите интеркулер, слейте просочившееся в него масло и промойте его радиатор бензином. Если этого не сделать, то клапан EGR, и без того быстро засоряющийся, придется чистить чуть ли не после каждой поездки. Заметим, что расположен клапан неудобно – под выпускным коллектором, куда запросто не доберешься.

На 170-сильных моторах также прибавилось хлопот с форсунками, точнее, с болтами их крепления. Нередко крепеж обрывается и форсунка вы-

стреливает из двигателя, чаще почему-то из третьего или четвертого цилиндра. Если болт оборвался по шпильке – повезло. Хуже, если заподлицо с головкой: повозитесь, выкручивая обломки. Обязательно поменяйте и остальные болты, пусть даже они кажутся вам целыми. В среднем раз в 100 тыс. км каждую форсунку нужно извлекать для профилактики. Сделать это бывает не просто из-за сажи, сковавшей ее в колоде. Используйте простой прием: вывернув свечу накалывания, залейте в цилиндр грамм семьдесят – сто моторного масла, после чего закрутите свечу на место и проверните коленвал за болт шкива. Порой достаточно небольшого усилия, чтобы форсунка вышла, оставшись невредимой. Не забудьте потом удалить масло из цилиндра и обязательно замените уплотнительные колечки!

Топливная аппаратура «Бош» в целом весьма надежна. Но и ее можно прикончить, если заправлять машину сомнительной соляркой или игнори-

ровать сигнал на щитке приборов, оповещающий о скоплении воды в отстойнике фильтра. Кстати, будьте аккуратны с соответствующим датчиком – легко отламывается по резьбе!

На бензиновом моторе «Сириус II» может отказать термостат, что чаще случается после замены охлаждающей жидкости. Если заметили, что вентилятор системы охлаждения стал чаще обычного работать на большой скорости, значит, пора в магазин. Но не покупайте родной термостат! Дело в том, что момент его открытия плохо сочетается с теплоотдачей системы охлаждения. Это признал и завод, выпустив соответствующий TSB (технический сервисный бюллетень), где предписано менять термостат на деталь 25500-2B000 от двигателя «Гамма» или 25510-42010 от дизеля.

«Сириус II» снабжен сравнительно сложным приводом вала: один ремень приводит ГРМ, а второй – балансирные противовесы. И если к первому от-

❗ Шесть выпуклостей на клапанной крышке дизеля – буферами мотор четырехцилиндровый.



❗ Бензиновый мотор 3.3 л серии «Лямбда». Дополнительный VIN находится в месте, отмеченном овалом.

❗ Если после дорожной встряски двигатель заглох, верните клапан отсечки топлива в рабочее положение, надавив на резинку.



❗ Пустынный болтин, оборвавшись, может доставить немало хлопот – форсунка выстрелит из мотора.



❗ Дроссельный узел мотора 3.3 л частично меняют по гарантии. Или за счет клиента, лишившегося такого блага.

❗ Штуцер радиатора нередко обламывают, обломачиваясь на него при замене ремня ГРМ. Будьте аккуратны!



носятся с должным трепетом, то ко второму... Некоторые умудряются выставить метки балансирных валов в противофазе, то есть сместить их от истинного положения ровно на один оборот (балансир вращается в два раза быстрее коленвала), и тогда «неглавный» ремень быстро рвется. То, что мотор трясется, – не самое страшное. Хуже, когда под хлыст «оборванца» попадает датчик положения коленвала.

Моторы серии «Лямбда» сравнительно молоды, но уже успели отличиться плавающей неисправностью, когда без видимой причины повышаются обороты холостого хода и загорается лампа Check Engine. Погасить ее удается, только заменив узел электронной дроссельной заслонки. Из других особенностей отметим цепной привод ГРМ, не нуж-

дающийся в уходе, и затрудненный доступ к свечам в правой головке – чтобы их поменять, надо снять впускной коллектор. Некоторым мастерам лень возиться, поэтому три свечи из шести они попросту не меняют. Хотите в этом убедиться – привяжите коллектор к мотору сдвигая заметной нитью и после работ проверьте: если нить цела, значит, свечи точно не меняли.

Самыми неприхотливыми проявили себя моторы серии «Сигма», которые устанавливали также на «Хендай-Терракан». Типичных поломок агрегатов не отмечено, однако есть эксплуатационные неудобства: столь же плохой, как на «Лямбдах», доступ к свечам и необходимость через каждые 60 тыс. км менять ремень ГРМ и ролики. Кроме того, эти моторы довольно прожорливы.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ ЗАПЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ

Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее/заднее	8000/22 800
Накладка бампера переднего/заднего	12 500/12 700
Блок-фара/фонарь	16 000/7100
Калит	21 600
Фильтры масляный/топливный (бензин)	300/1300
Фильтры масляный/топливный (дизель)	1000/5300
Фильтр воздушный двигателя/салона	700/2100
Термостат (мотор «Самма»)	900
Турбокомпрессор (дизель)	53 000
Радиатор охлаждающей жидкости (бензин)	15 500
Тормозные диски передние/задние	10 600/8400

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ

Работа	Стоимость, руб.*
Компьютерная диагностика электронных систем	600
Диагностика ходовой части и тормозов	2400
Замена масла и фильтра двигателя (с демонтажом задатки)	900
Замена ремня ГРМ Р4/V6	4250/6700
Замена подшипника передней ступицы	1900
Замена стоек и втулок стабилизаторов	1600
Замена болтов форсунок (дизель)	1000
Чистка контактов разъемов климат-контроля/раздатки	1200/700
Замена тормозных колодок передних/задних	1000/1000
Регулировка углов установки колес	1800
Нормо-чк	1600

*Валютная «АТОМ» и «Автоматик» – стоимость указана в 20%.

В ЗАКЛЮЧЕНИИ

Машины с МКП на вторичном рынке немного, но почти у всех один недостаток: при сбросе газа на нейтраль коробка погромыхивает. Не пугайтесь, это промежуточный вал гуляет в опорах – его шум безобиден. Специалисты неохотно берутся за устранение дефекта, поскольку подбор регулировочных шайб подшипников весьма трудоемок: агрегат надо разобрать и собрать по меньшей мере дважды. А пыл владельцев, недовольных посторонними звуками, охлаждает стоимость ремонта. Ресурс сцепления – 100–120 тыс. км. Как правило, первым сдается выжимной подшипник, под свист которого не только успеете добраться до сервиса, но и, если повезет, проедете с десятком тысяч километров.



❗ Расходники в ходовой: втулки и стойки стабилизаторов, подшипники передних ступиц.



Автоматы Jatco RXC, как и трехрежимные раздатки EST, весьма надежны, не забывайте только регулярно менять масло. А вот у двухрежимной TOD частенько подгорает пакет фрикционных, отчего машина в движении начинает подергиваться. Одна из причин банально проста: завод экономит на масле. Порой в картер после заливки на конвейере входит еще до 0,7 л! Вывод: при покупке машины первым делом проверим уровень масла. Если карданные валы с пресс-масленками, не забываем их шприцевать. Масленок нет – не повезло: такие узлы более 60 тыс. км не живут.

С подвесками хлопот немного. Каждые 30–90 тыс. км (в зависимости от условий эксплуатации) потребуют замены втулки и стойки стабилизато-

❗ Эти масленки не видели смазки. Результат – недорогой карданный вал предстоит менять.



ров, а к 50 тыс. км – хотя бы один подшипник передней ступицы. Шаровые опоры, сайлент-блоки, рулевые наконечники служат 150 тыс. км и более.

Тормозные колодки ходят в среднем 30–40 тыс. км (АКПП/МКПП), причем передние и задние – одинаково. Тормозных дисков чаще хватает на два комплекта колодок, реже – на три. Если сзади стоят барабанные механизмы (это большая редкость), то до 80 тыс. км о замене колодок можете не беспокоиться, а тормозные барабаны заменит, скорее всего, уже следующий владелец машины.

ЗР

Благодарим компанию «АВТОМИР на Маломосковской» за помощь в подготовке материала.

ПРИМЕРНЫЕ ЗАТРАТЫ НА СОДЕРЖАНИЕ НЕКОТОРЫХ ВЕРСИЙ

Затраты* (ремонт и ТО у дилера)	Стоимость, руб.	
	2,5 АПТ	3,5 АПТ
Средняя цена приобретенного экземпляра с пробегом 75 тыс. км	732 600	753 000
Стоимость ТО у дилера за пробег 75–150 тыс. км (исключительно (с расходом масла))	103 940	105 800
Вероятные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Стойки и втулки стабилизаторов (три замены)	9100	
Подшипники передних ступиц	11 600	
Ремонт раздатки TOD	12 000	
Силовой трансистор отопителя	2700	
Чистка клапана EGR (дважды)	6000	–
Турбокомпрессор	57 500	–
Тормозные диски и колодки	27 400	
Тормозные колодки (две замены)	15 600	
ИТОГО	978 440	937 200
Средняя цена приобретенного экземпляра с пробегом 150 тыс. км	628 000	574 200
Потери за три года эксплуатации (сумма затрат на авто с вычетом его продажи)**	350 440	363 000
Средний расход топлива в городе (данные производителя), л/100 км	11,5	17
Расходы на топливо (ДТ/ИЗ = 22 руб./л)	189 750	280 500
Стоимость 1 км пробега***	7,2	8,38
Возможные дополнительные затраты за пробег 75–150 тыс. км (деталь с заменой)		
Радиатор охлаждения двигателя	17 100	
Передний карданный вал	25 000	
Датчик уровня топлива	–	9800

*Цены на сентябрь 2009 года. **Всего учтены налог, инфляция и ДТТ.

***Учтен расход топлива в городе.