Німецький спеціаліст порівняв Audi 3.0 V6 TDI різних поколінь: ресурс двигунів і якість запчастин (відео)

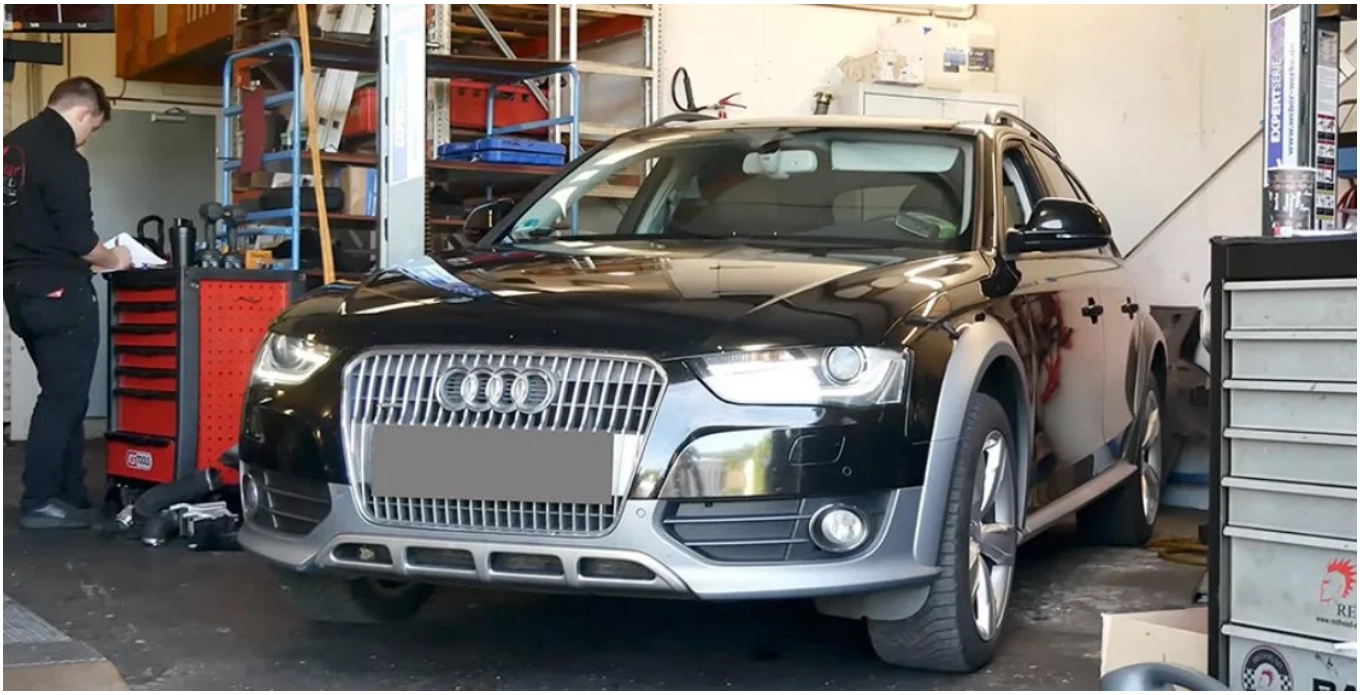
дата публікації: 2026.11.04



Про зниження ресурсу та ускладнення конструкції автомобілів останніми роками говорять багато досвідчених майстрів, зокрема й українських. Серед основних претензій — складніші конструкції, менший ресурс деяких компонентів і проблеми з якістю запчастин. Подібну оцінку цього разу озвучив німецький спеціаліст із YouTube-каналу Redhead Zylinderkopftechnik.

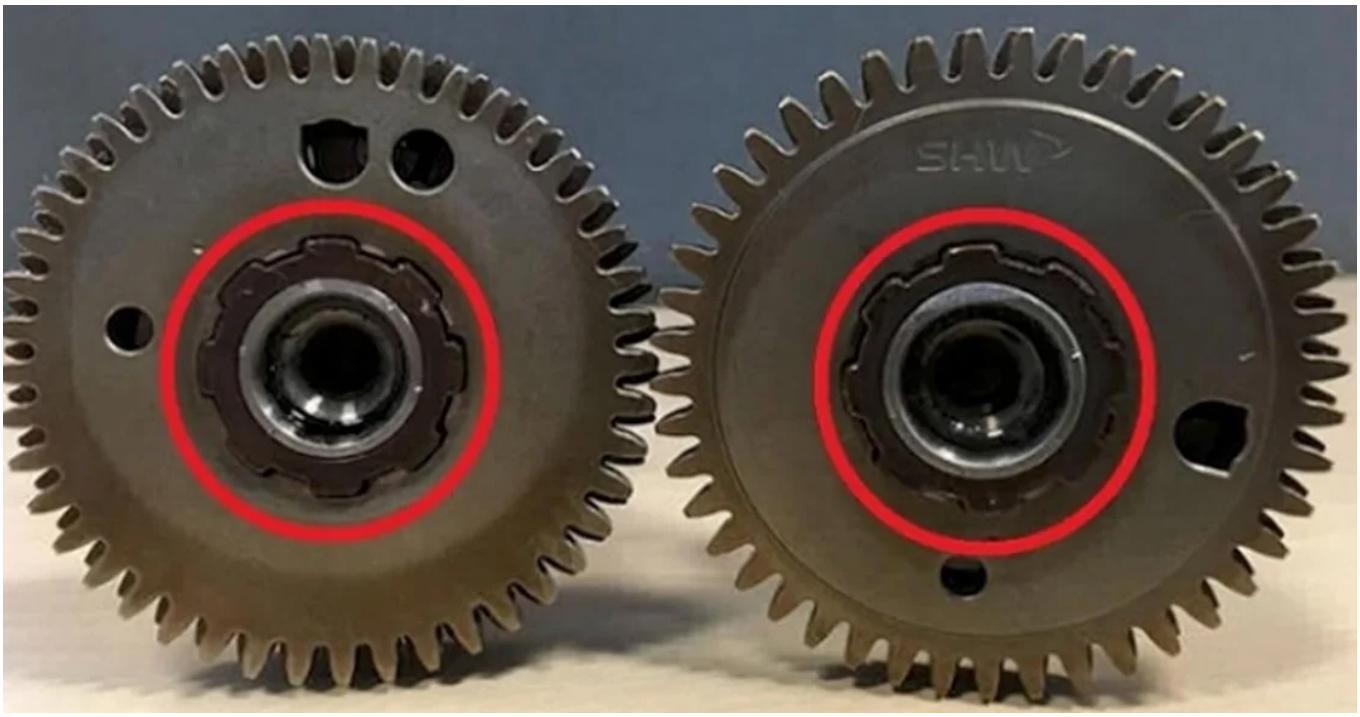


Приводом став повнопривідний **Audi A4 3.0 V6 TDI allroad 2015** року з пробігом **176 тис. км.** Автомобіль приїхав на перевірку двигуна. Автор відео відзначив ходові якості моделі та назвав цей V6 TDI (CKVK) дуже вдалим агрегатом.

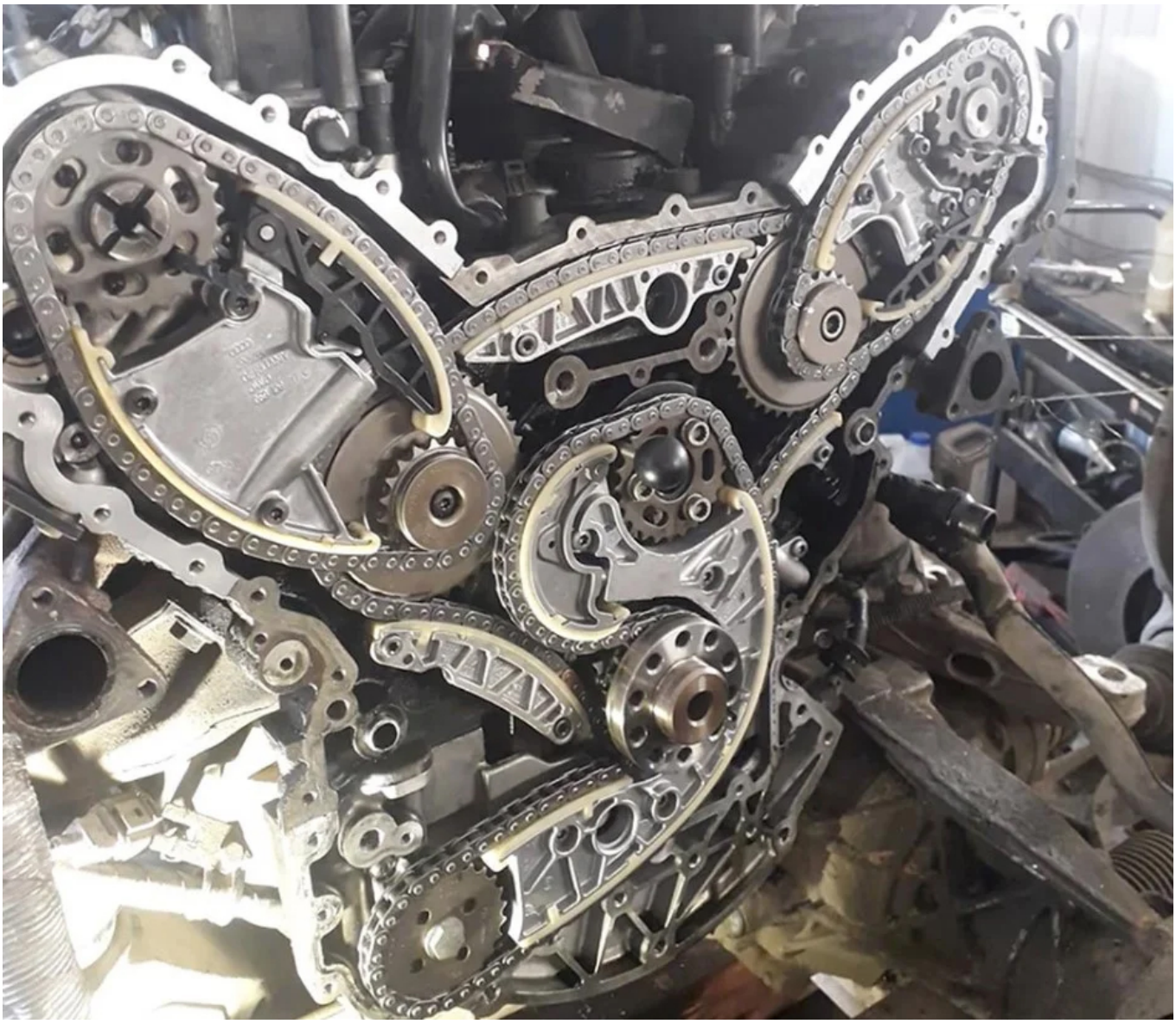


На автомобілі виявили витік оливи в районі піддона. Проблема вирішується повторною герметизацією, однак для його демонтажу необхідно зняти кілька компонентів передньої підвіски. Також у цих двигунів можуть виникати витоки з теплообмінника, розташованого між рядами циліндрів.

Порівнюючи цей двигун із наступними поколіннями 3.0 V6 TDI, спеціаліст називає його своєрідним еталоном за надійністю. У новіших двигунах з індексом **CRT** встановлені значно тонші розподільчі вали, при цьому їхні зубчасті колеса можуть зношуватися в місці контакту з ланцюгом привода ГРМ, що може призводити до серйозних несправностей. У відео також показано документацію автовиробника з описом цієї проблеми та рекомендаціями для механіків.



Відрізняється і схема привода ГРМ. У старіших V6 TDI використовували **3-4 ланцюги**, тоді як у новіших двигунах Audi перейшла на один довгий ланцюг для обох рядів циліндрів. Окремий допоміжний ланцюг приводить оливний насос.



Застосування великого ланцюга має свої очевидні мінуси. В міру його зношування навіть невелике розтягування дає значне сумарне відхилення. У результаті можуть зміщуватися фази та порушуватися синхронізація роботи клапанів. У коротших ланцюгах той самий процес має значно менший вплив.



Саме цим він пояснює різницю в ресурсі старих і новіших конструкцій: класичні V6 TDI Audi могли проходити **500–600 тис. км без серйозного втручання**, тоді як новіші двигуни вже не демонструють такого ресурсу.

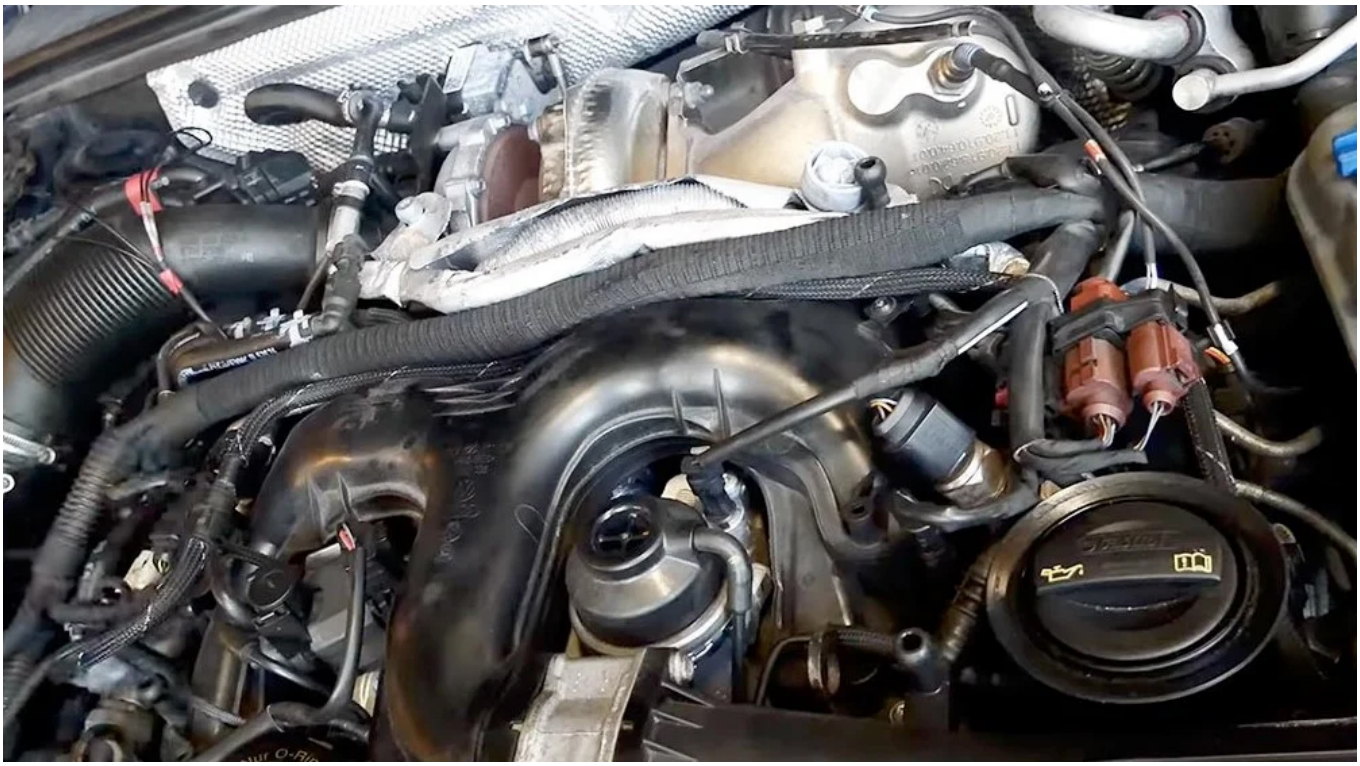


В цілому, на думку автора відео, велика кількість компонентів в нових двигунах, вочевидь, спроєктовані менш міцними та розраховані на коротший строк служби. Вони виходять із ладу швидше, а нова запчастина після заміни нерідко може виявитися ще гіршою за ту, яку вона мала замінити.



Водночас йдеться не лише про маловідомих виробників. Спеціаліст говорить про випадки, коли деталі **Bosch, Siemens** та інших постачальників мають приблизно однаковий відсоток браку. При цьому одна й та сама деталь може напрочуд ідентично виглядати незалежно від того, логотип якого виробника на ній стоїть. Для нього це виглядає підозріло — наче різні постачальники беруть ці компоненти з одного джерела. про наявність дефекту стає відомо лише після того, як деталь уже встановили та зібрали весь вузол.

Парадоксально, але навіть замовлення оригінальної запчастини у самого автовиробника не завжди гарантує якість. Нова деталь може виявитися значно гіршою за стару, зношену, мати дефект уже з моменту виробництва або вийти з ладу через короткий час після встановлення. І сервісу доволі важко пояснити це клієнту. Через це в окремих випадках автор відео навіть радить клієнтам залишати оригінальні деталі, якщо вони ще мають достатній запас ресурсу.

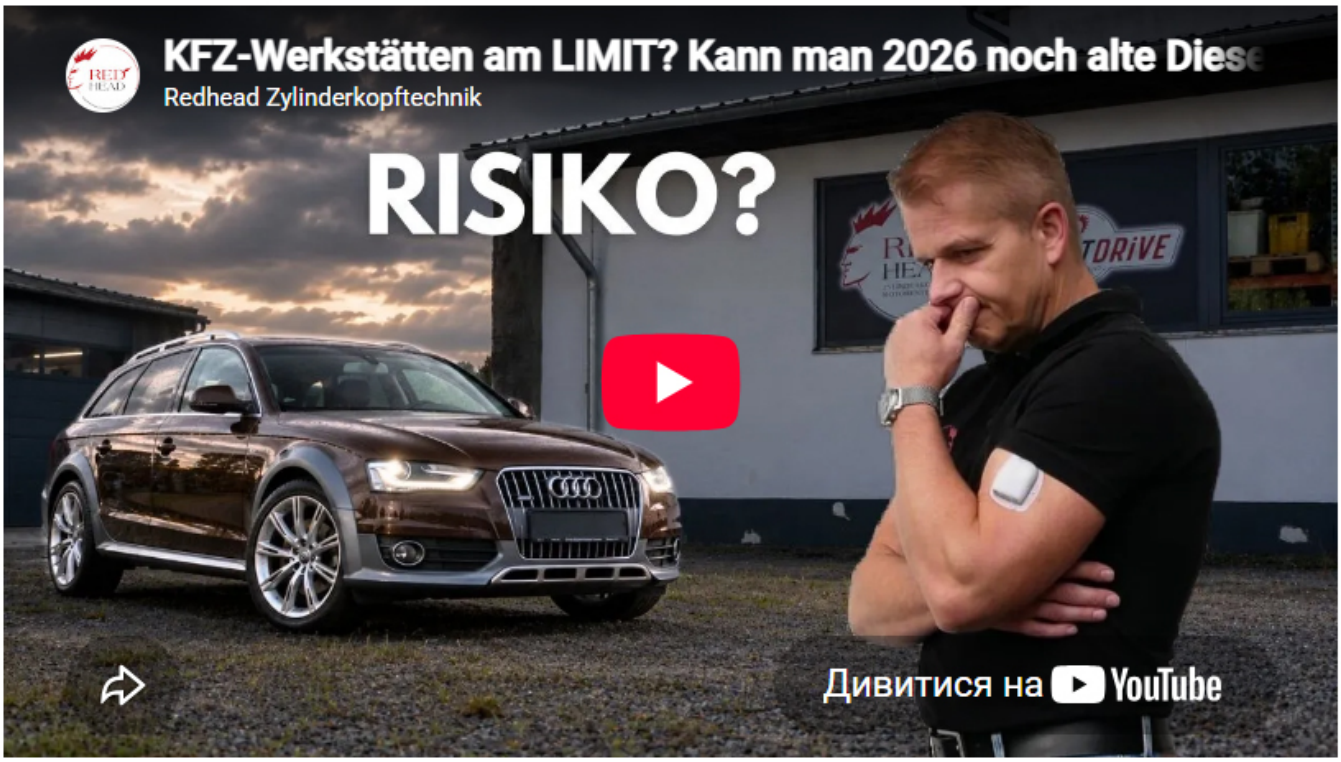


Ще одна тема, яку порушує автор відео, — підготовка кадрів. Автомобільні двигуни стали значно складнішими, і для їхньої діагностики вже недостатньо добре знати лише механічну частину. Потрібно розумітися також на електроніці, діагностичному обладнанні, програмному забезпеченні та взаємодії цих систем.

Дефіцит таких спеціалістів він пов'язує, зокрема, з особливостями сучасної системи освіти. На його думку, учнів у Німеччині досить рано розподіляють за освітніми траєкторіями, і молодь із нижчими або середніми академічними результатами спрямовують до професій, пов'язаних із практичною роботою. Раніше для роботи автомеханіком такого рівня підготовки могло бути достатньо, але вимоги до професії змінилися.

Сьогодні сервісам потрібні люди, які поєднують практичні навички з розумінням електроніки, комп'ютерної діагностики та програмного забезпечення. Саме таких спеціалістів, на думку автора відео, бракує. Через це сервісам дедалі складніше проводити глибоку діагностику силових установок, а не просто знаходити несправність методом заміни компонентів.

Це доволі жорстка оцінка від людини, яка працює безпосередньо з автомобілями та бачить наслідки конструктивних рішень і якості запчастин у майстерні. І коли про ресурс двигунів, якість комплектуючих та рівень ремонту говорять не лише власники автомобілів, а й кваліфіковані майстри в різних країнах, зокрема в Німеччині, це вже важливий сигнал про проблеми, які не варто списувати на окремі невдалі випадки.



Більше цікавих матеріалів – в [блозі на сайті АвтоНова-Д](#).

Також підписуйтеся на [Telegram-канал АвтоНова-Д](#)!

***[АвтоНова-Д](#)** – офіційний дистриб`ютор автомобільних комплектуючих, «найбільший UA-склад запчастин для німецьких авто». В наявності майже 200 000 найменувань деталей – як OE-, так і aftermarket. Під замовлення доступно 50 млн деталей та технічних рідин*

Джерело: