

Руководителю
АО "ЧЕРИ АВТОМОБИЛИ РУС"

Шмакову Владимиру Анатольевичу
cheryauto@chery.ru

Анализ

проблем, возникающих в ходе эксплуатации автомобилей Exeed TXL&VX,
пути и методы их устранения

Являясь владельцем автомобиля Chery Exeed TXL (он же Exeed TXL) с пробегом более 40000 км, могу с уверенностью разъяснить имеющиеся проблемы в технической части автомобиля (затрагивать работу головного устройства не буду, т.к. его работа, к предъявляемым мной требованиям, устраивает на 90%).

Проблема № 1 – некорректная работа тормозной системы.

(Решение вопроса мне обошлось: тормозные колодки Nakaута HP8606NY за 2111 рублей, смазка медная (высокотемпературная, аэрозоль) G-Power за 260 руб., смазка МС-1630 от ВМПАВТО за 424 руб. (именно эта смазка подходит для наших пальцев суппорта), монтажные пластины (комплект 1200 руб.) плюс мои руки и того 3995 руб.)

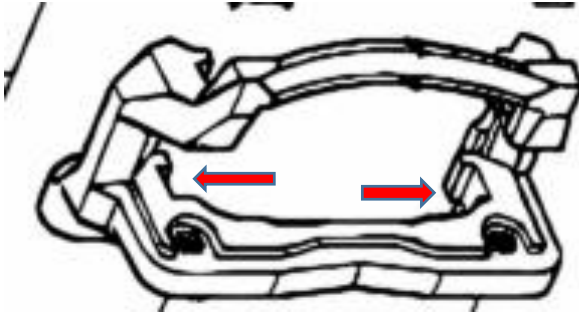
У многих владельцев автомобиля возникают претензии к некорректной работе тормозной системы автомобиля, а именно связанной с заклиниванием тормозных колодок в передних тормозных суппортах. Длительное время я изучал причины возникновения указанной проблемы в автомобиле. По настоящее время имеющаяся конструкционная особенность тормозной системы в автомобилях Chery Exeed TXL& Exeed TXL продолжает беспокоить владельцев автомобилей.

Выявленные технические недостатки тормозной системы автомобилей Chery Exeed TXL& Exeed TXL в ходе эксплуатации владельцами:

- *биение рулевого колеса на торможении, не стабильное поведение автомобиля на торможении со скоростей свыше 70 км/ч;*
- *заклинивание передних тормозных колодок в передних тормозных суппортах;*
- *закусывание задних тормозных колодок в момент начала движения (при включенной функции «Автохолд», длительной стоянке).*

Изучив конструкцию переднего суппорта, крепление и установку тормозных колодок, а также причины и следствия возникновения указанных проблем с тормозной системой установлено:

Причиной заклинивания колодок является загрязнение в посадочных местах суппортов (колодочная пыль, грязь), которая в следствие своей мелкодисперсной структуры каменеет и приводит к заклиниванию тормозных колодок в суппорте.

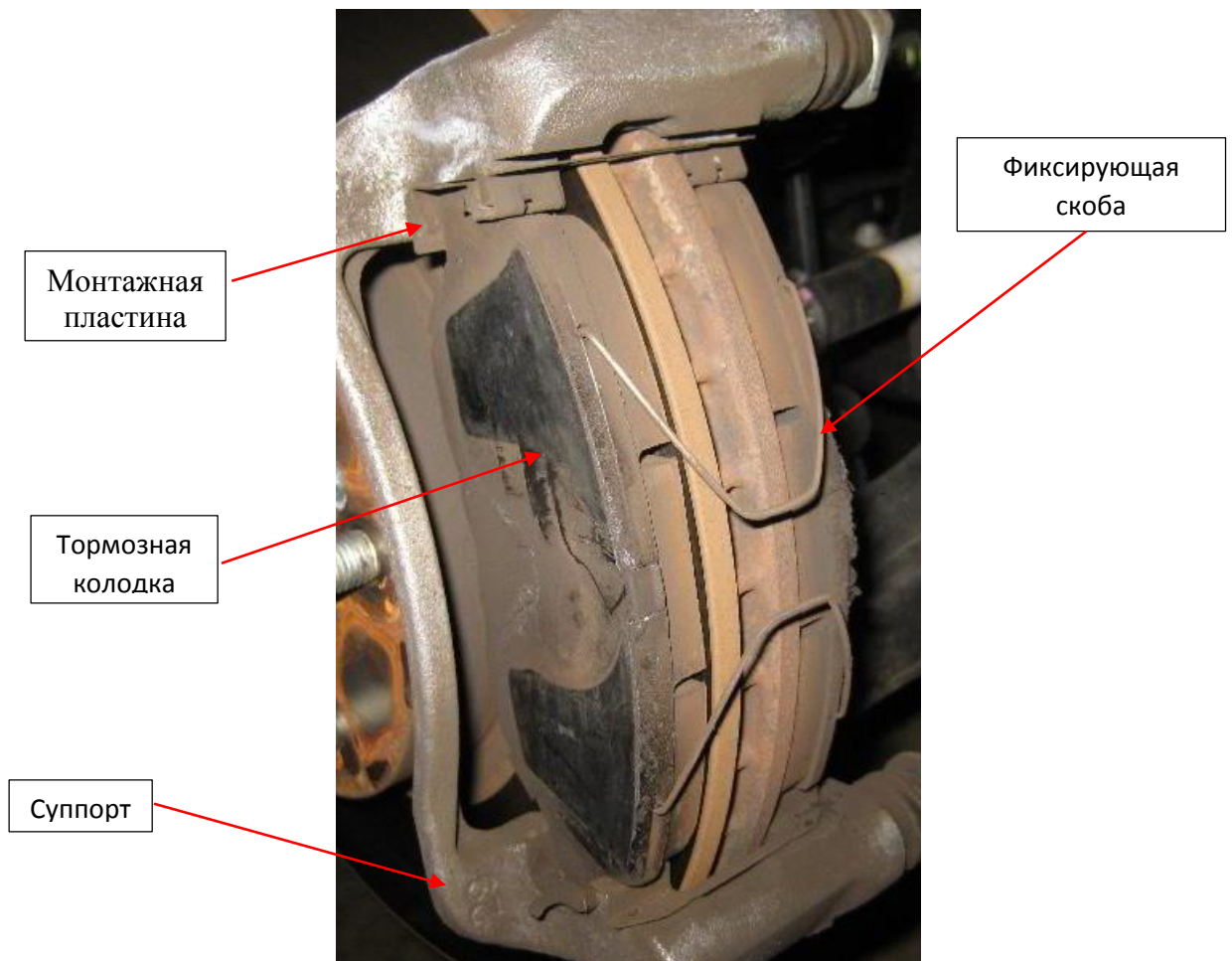


Места заклинивания колодок в суппорте
(указанно красными стрелками)

Необходимо отметить, что тормозные суппорта устанавливаемые в автомобилях Cheryexeed TXL& Exeed TXL являются аналогичными Honda CRV (3 поколение), в которых наблюдалась аналогичная проблема.

Проведенный комплексный анализ тормозной системы новых автомобилей (не находящихся в эксплуатации владельцев) и эксплуатируемых автомобилей указывает на наличие конструкционной ошибки в передней тормозной системе автомобиля. Выявленный недостаток значительно влияет на эффективность работы тормозной системы и препятствует самоочистке от тормозной пыли и грязевых накоплений в указанных местах на рисунке приведенном выше.

Устройство фиксации тормозных колодок в суппорте:



Фиксация передних тормозных колодок в тормозном суппорте осуществляется путем фиксации в монтажных пластинах суппорта (рис. 2) фиксирующими скобами (рис. 3). Основной функцией фиксирующих скоб является исключение соприкосновения подвижных частей суппорта.



Рис. 1. Монтажная пластина.



Рис. 2. Фиксирующие пружины.

Проблемной частью указанной конструкции являются фиксирующие скобы, имеющие избыточную жесткость, которые не позволяют тормозным колодками в момент торможения, либо в момент начала движения, осуществлять осевые микросмещения в суппорте (рис. 3), позволяя тем самым производить самоочистку от грязевых и пылевых отложений в местах их контакта с монтажными пластинами.

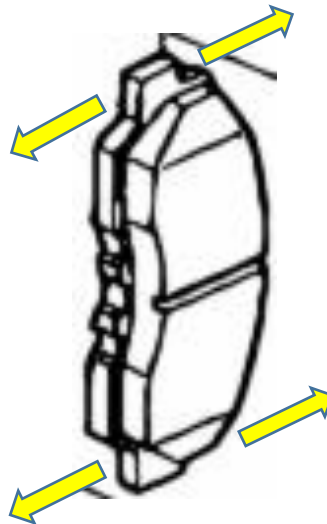


Рис. 3.

Устранение конструкционной ошибки тормозной системы, официальными представителями долгое время не осуществлялся. После неоднократных обращений (в т.ч. коллективных) представительство стало принимать меры к устранению указанного недостатка. Стали производить замену поворотного

кулака, тормозных дисков (из аналога чугуна марки СЧ-30), тормозных колодок (производитель Textar) и видоизмененных пружин.



Фото: устанавливаемые колодки и монтажные пружины.

Проведенные работы официальным дилером меня не в полной мере устроили. Основная претензия у меня была к качеству торможения автомобиля, а именно автомобиль вел себя при торможении не совсем прогнозируемо: при нажатии на педаль тормоза начало торможения было «ватным» (слабое начало

торможения), а в определенный момент (как только колодки прогрелись) автомобиль начинал очень резко замедляться (на малых скоростях резко останавливался). На малых скоростях тормозные колодки постоянно скрипели.

В связи с чем мной были приобретен новый комплект тормозных колодок.

Сравнение тормозных колодок (в центре Textar, после пробега 450км.)



(из фото видно, что Textar имеет более крупную дисперсную структуру накладок, и меньшую рабочую поверхность)

Произведен демонтаж старых колодок, пружинных элементов и направляющих пальцев суппортов (для справки: верхний палец идет без резинового кольца). Осуществлена их полная очистка. Пальцы обработаны MS-1630 (т.к. данная смазка не разъедает резиновое уплотнение). Монтажная пластина обработана смазками согласно приведенному ниже фото:

В дальнейшем, после нанесения смазок, ожидаем около 5 мин. и начинаем сборку в следующем порядке: устанавливаем направляющие пальцы, монтажные пластины. После установки монтажных пластин в посадочные места скобы суппорта обязательно проверяем их надежность фиксации и точность установки (внутренняя поверхность должна плотно прилегать к скобе суппорта).

Обязательное условие: установку тормозных колодок производим начиная с **ВНУТРЕННЕЙ КОЛОДКИ** (на ней имеется усик-сигнализатор), придерживая монтажную скобу в посадочном месте, только после этого устанавливается внешняя тормозная колодка. Иначе в могут возникнуть проблемы со случайно выскочившим ограничителем монтажной скобы!

Далее (по желанию, лично я не устанавливал) устанавливаем в колодки фиксирующие пружины, устанавливаем суппорт и ставим колесо.

Но работа тормозных колодок в монтажных пластинах меня не устроила, скрипы в передней тормозной системе остались.

В результате мной были приобретены новые монтажные пластины (артикул 3501104XKZ16A), на фото ниже приведено сравнение монтажных пластин. Главное и основное преимущество приобретенных мной монтажных пластин в наличии пружинного элемента (на фото указано стрелкой голубого цвета). Данная пружина позволяет эффективно распределять нагрузку в суппорте в момент начала и окончания торможения. Как следствие скрипы в передних тормозах остались в прошлом.



Разборка и сборка занимает примерно 30 минут на 1 сторону.

Проблема № 2 – стуки передней подвески.

*(Решение вопроса мне обошлось бесплатно, но ожидаю ее возвращения)
(по случайно попавшей в мои руки информации установлены в авто задние сайлентблоки передних рычагов Tenacity AAMVW1015)*

Помимо выше озвученного конструкционного недостатка, имеется значительное количество нареканий к работе передней подвески автомобиля. В результате работы передней подвески на отбой, у многих владельцев автомобилей на пробегах свыше 5000 км. возникают стуки передней подвески в сухую погоду.

Часть сервисных центров Exeed на территории Российской Федерации относятся к данной проблеме с уважением (производят замену рычагов либо сайлентблоков, но указанной схеме производителем), другие просто проливают сайлентблоки различными смазками на силиконовой основе.

Данная проблема вызвана в основном глупым копированием с автомобилей концерна VAG, которую уже последние давно победили. Проблема проста, и производителю просто можно взять и скопировать решение у VAG, а также выставить поставщику рычагов претензию по запрессовке сайлентблоков в рычаг.

Разберем суть проблемы, на приведенных фото приведена схема установки сайлентблока в рычаге нашего автомобиля:



- Линия соосности переднего сайлентблока с неподвижной частью заднего сайлентблока (линия А).
- Ось подвижности заднего сайлентблока (линия В)

Из приведенного фото следует, что в ходе резкого движения рычага (в своей основе на отбое) задний сайлентблок имеет одну степень движения (линия В осуществляет свое движение вокруг линии А), что вызывает определенные паразитные резонансные вертикальные колебания, которые приводят к стукам в передней подвеске.

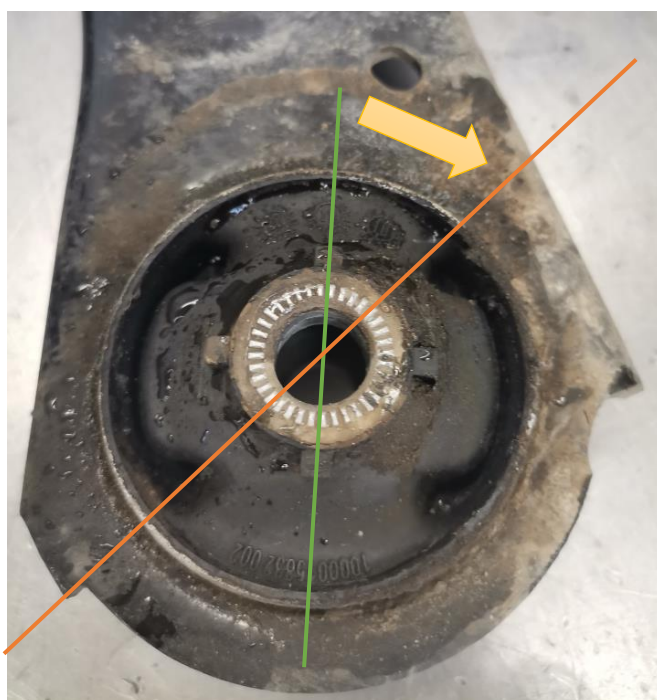
Из приведенного ниже фото видно, что при установке сайлентблока производителем допущено нарушение его установки, а именно $S1 > S2$. В связи с чем в установленный в подрамник передний рычаг в своей нижней части имеет меньшее расстояние до подрамника чем в верхней.



- ← Расстояние в верхней части рычага (S1)
- Расстояние в нижней части рычага (S2)

Однако исходя из положения и структуры рычага размеры S1 и S2 должны быть равны!

С целью исключения паразитных резонансных колебаний возникающих в сайлентблоке, целесообразно производить установку сайлентблока в рычаге по линии рекомендуемой установки (фото ниже), путем поворота линии действующей установки по часовой стрелке на угол от 30 до 90 градусов (рекомендуемый угол 30-45 градусов, ориентиры установки приведены на фото выше).



- Линия действующей установки
- Линия рекомендуемой установки

Цена, с учетом покупки и проводимых работ (в Московском регионе) в районе 5000руб. за оба рычага, в основном зависит от цены сайлентблока.

В моем случае (фото представлены с моего автомобиля) рычаги были заменены по гарантии в Exeed-Измайлово (установленные рычаги правда с теми же косяками, с правой стороны с измененным сайлентблоком, а с левой один в один, как и стоявший).

Проблема № 3 – в зимний период на снегу (ледяном покрытии) при старте сброс КПП в нейтральное положение.

С данной проблемой я, так и многие владельцы часто сталкивались в ходе эксплуатации автомобиля зимой. В основном это связано с резким стартом на мягком снежном покрытии. При начале пробуксовки передних колес, муфта

полного привода не успевает сработать и подключить «мягко» полный привод. Происходит резкое, даже жесткое подключение полного привода, а тут в дело вступает электронная защита КПП, точнее сцепления, которая производит сброс КПП в нейтральное положение. К сожалению ни производитель, ни представительство данную проблему не видят, как следствие решать ее не хотят.

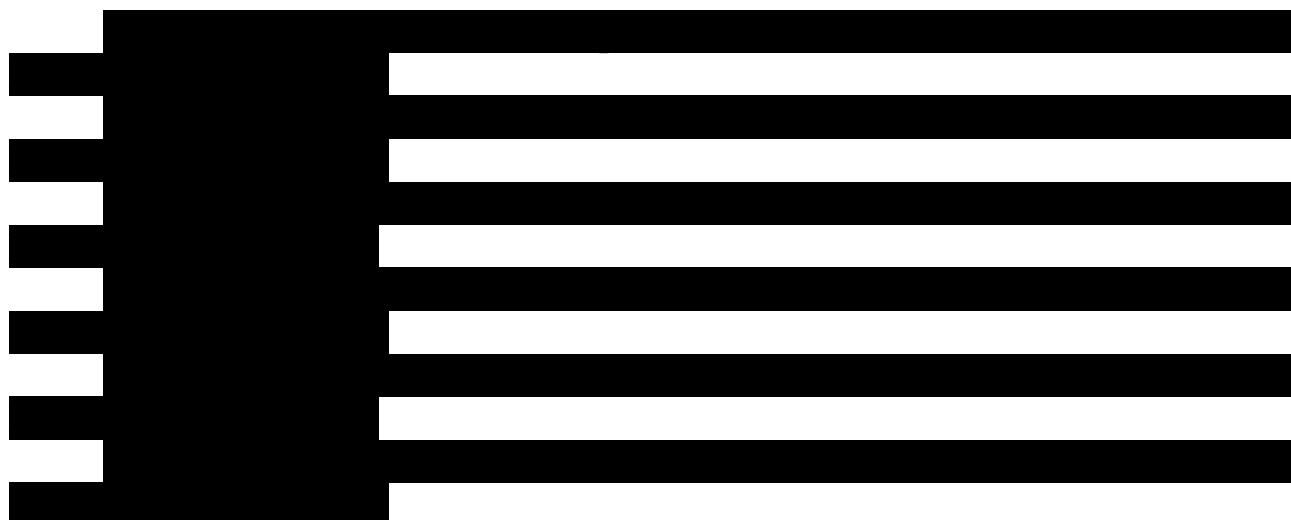
Выход один, адаптировать свой стиль вождение под нашу КПП, при старте (после отпускания педали тормоза) нажимать на педаль газа спустя 2-3 секунды, что бы нагрузка на сцепление происходила плавно, а не ударно.

Имеющаяся проблема в основном связана с программным обеспечением работы связки ДВС с КПП, так если автомобиль находится левыми колесами на заснеженном покрытии (снежной каше), а правой на скользкой поверхности. При нажатии на педаль газа происходит срыв в пробуксовку передних колес, в этот момент подключается (в основном очень жестко) задний привод, возрастает нагрузка на узел сцепления КПП, и вместо понижения оборотов двигателя (как это происходит на автомобилях с аналогичной трансмиссией других производителей) КПП переходит в нейтральное положение, а ДВС продолжает повышать обороты.

Проблемным вопросом остается эксплуатация автомобиля на заснеженных трассах, т.к. при сбросе КПП в нейтральное положение при перестроении, изменении траектории движения автомобиля (особенно при повороте налево) может привести к ДТП, в т.ч. с причинением телесных повреждений людям.

Список водителей и автомобилей имеющих указанную проблему известных мне:

[Redacted list of drivers and vehicles]



P.S. В список подписавшихся вошли не все лица столкнувшиеся с указанной проблемой, сведения о указанной проблеме продолжают поступать в мой адрес, концентрироваться в Телеграмм-Канале EXEED RUSSIA.

Проблема № 4 – глюки датчиков (парковочных радаров и иных)

Это реальная проблема к которой производитель, а также представительство относится спустя рукава. В основном это связано с низкой герметизацией контактных групп датчиков.

За год эксплуатации меня достали задние парковочные датчики и радары, которые постоянно ловили глюки при езде во влажных условиях (дождь, весенняя оттепель). Внутренняя часть заднего бампера просто является местом засасывающим в себя всю влагу с дороги, что только не думал, как только не обдумывал решение этой проблемы...

В итоге помог обычный спрей «Защита клемм и контактов» Lavr Service (цена от 400 руб.), просто пролил контактные соединения датчиков (с весны 2022 по осень 2022 проблем не было).

Аналогичные проблемы возникают с датчиками турбины, но там целесообразно еще обрабатывать посадочное место датчика смазкой на тефлоновой основе.

Проблема № 5 – течь люков панорамной крыши.

Проблема имеется у многих. Определить просто: после дождя откройте люк и потрогайте защитную сеточку люка.



Если она влажная, значит проверяйте уплотнитель люка (могут быть разрывы):

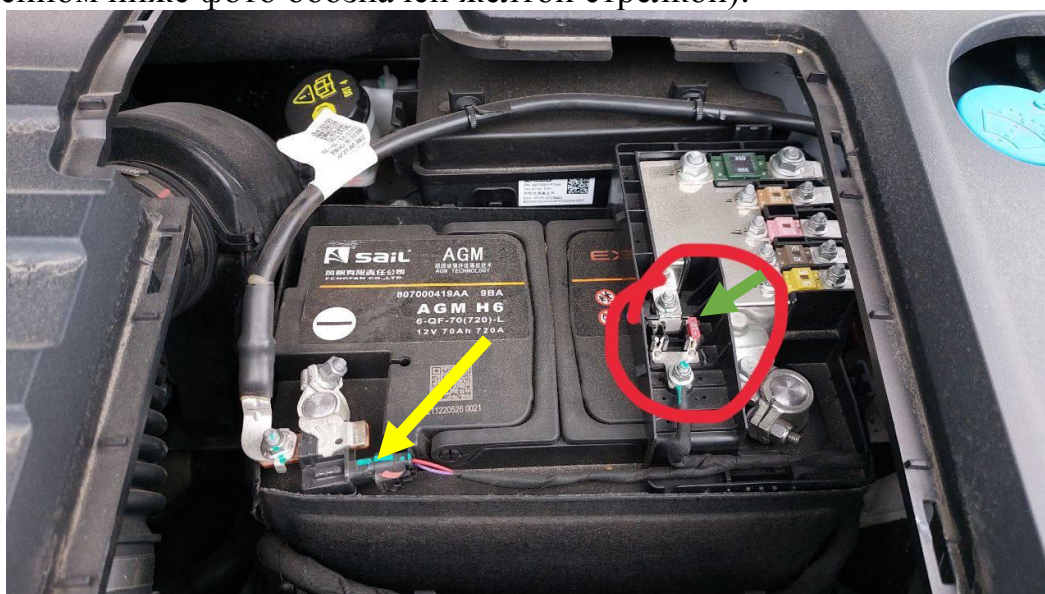


Если уплотнитель цел, то берем смазку на силиконовой основе и обрабатываем наш уплотнитель (обильно).

В моем случае (фото представлены с моего автомобиля) уплотнитель был заменен по гарантии в Exeed-Измайлово.

Проблема № 6 – проблемы, возникающие с блоком климата.

В своей основе проблема связана с некорректной работой датчика (на приведенном ниже фото обозначен желтой стрелкой).



В зимний период при температурах ниже 10⁰ по Цельсию, он переводит заряд АКБ в защищенный режим. АКБ постоянно недозаряжается и выходит из строя раньше положенного времени. Помогал только сброс клеммы с АКБ, либо снятие-установка предохранителя (указан на фото зеленой стрелкой).

PS. В 2021 году была отзывная, в ходе которой осуществлялась замена блока климата, но проблема была не блоке, а в некорректной работе указанного датчика.

Решение оказалось самым простым, а именно установкой не одного предохранителя на 10А, а двух по 5А. Благо место для их установки имеется (на фото обведено красным кругом). После данной модернизации, проблемы с недозарядом АКБ исчезли, проблем с блоком климата больше нет.

Указанные неисправности создают угрозу обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации¹.

На основании изложенного в соответствии с требованиями Закона Российской Федерации от 07.02.1992 № 2300-1 (ред. от 11.06.2021) «О защите прав потребителей»² просим Вас рассмотреть коллективное обращение владельцев автомобилей Cheryexeed TXL& Exeed TXL, принять соответствующие меры (статья 6 (Обязанность изготовителя обеспечить возможность ремонта и технического обслуживания товара) ФЗ «О правах потребителей») по устранению имеющихся недостатков автомобилей создающих угрозу обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации.

О принятых мерах прошу сообщить в кратчайшие сроки, но не превышающие 30 дней с момента поступления обращения. Отсутствие ответа в наш адрес в указанные разумные сроки, означает с Вашей стороны признание указанных недостатков и возмещение причиненного ущерба, убытков в соответствии со статьей 14 ФЗ «О правах потребителей».

С уважением!

Рыжиков Алексей Александрович

+7 (906) 262-7777

raasv@mail.ru

¹ Часть 1 Статьи 19 (Основания и порядок запрещения эксплуатации транспортных средств) Федерального закона от 10.12.1995 № 196-ФЗ (ред. от 29.11.2021) «О безопасности дорожного движения». Пункт 4.1.12 части 4 (Требования к безопасности КТС в эксплуатации) «ГОСТ 33997-2016. Межгосударственный стандарт. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки» (введен в действие Приказом Росстандарта от 18.07.2017 N 708-ст).

² Далее – «ФЗ «О правах потребителей»».