



Впервые машины этой серии были представлены публике в двухтысячном году. А по прошествии ещё одного года они начали одна за одной сходиться с конвейера, направляясь к потребителю. Несмотря на то, что речь идёт об Audi, данные автомобили во многом являются изменёнными Volkswagen. С момента начала их тиражирования оных создано реально много, если говорить более-менее точно, то больше одного миллиона штук. А это очень весомый повод разобраться в свойственных им неисправностях, которые можно отнести к разряду часто встречающихся, а значит, так или иначе, систематических, ну или хронических.

Проблемные моторы, датчики и т.д.

Начать рассмотрение данного вопроса стоит с часто фиксируемых неполадок мотора. Тем более, что у одной из версий очень распространённой силовой установки, которая имеет марку ALT, есть один весьма заметный такой, довольно неприятный грешок. Он состоит в том, что, как только практически каждая машина из модельного ряда A4, пробегает свой сотысячный километр, у неё где-то в районе этой отметки начинает резко усиливаться масляный аппетит, который на практике выражается в том, что с начала данного, нового эксплуатационного периода, стоит автомобилю накрутить очередной десяток тысяч километров и его владельцу можно быть уверенным в том, что в двигателе его колёсной, металлической лошади по любому не достаёт литра, а то и даже двух смазывающей, обязательной к наличию жидкости. Такова, можно сказать, стандартизированная неисправность

Audi

А 4, оснащённых вышеупомянутым агрегатом ALT. Что касается иных моторов, которые ставились в машины этого типа, то у них никаких хронических заболеваний не обнаружено. Хотя, следует отметить, что тем, у кого стоят турбированные дизельные движки объёмом одна целая девять десятых литра, стоит проверить форсунки, как только их автомобили намотают двести тысяч километров.

Кроме того, неисправности Audi A4 могут быть и другими. Например, у них частенько случаются неполадки с работой катушек, установленных в системе зажигания. Поскольку

стоимость этих запчастей относительно невысокая, не превышающая двух тысяч рублей, то такую поломку страшно не назовёшь, за то вот неприятной можно и вполне обосновано, ибо речь ведь идёт о возникновении перебоев в работе силовой установки. Часто встречающиеся сложности с запуском которой с вероятностью ноль целых девять десятых оказываются порождены отказом датчиков, вмонтированных для измерения температурного состояния вещества, выполняющего роль антифриза. Плюс ко всему, как только протяжённость общего километража, пройденного Audi A4, начинает приближаться к двухсоттысячной отметке, то это знак того, что практически наверняка любое такое транспортное средство нуждается в замене так называемых подушек, на которых лежит, а на самом деле крепится мотор. Они являются гидравлическими конструкциями, и к этому моменту, как правило, находятся, образно говоря, на последнем издыхании. Как, впрочем, и ещё один проблемный датчик этих машин, только на этот раз тот, который отвечает за выявление состояния коленчатого вала.