

HAVAL JOLION: ДЕТСКИЕ БОЛЕЗНИ. ПОЛНЫЙ РАЗБОР



Дмитрий Кожун

**Naval Jolion. Детские
болезни. Полный разбор**

«Автор»

2026

Кожун Д.

Naval Jolion. Детские болезни. Полный разбор / Д. Кожун — «Автор», 2026

Naval Jolion — самый продаваемый китайский автомобиль в России. К 2026 году в стране насчитывается около 690 тысяч этих машин, и каждая вторая новая иномарка, выезжающая из автосалона, — это Naval, Chery или Geely. Jolion стал народным: доступная цена, богатая комплектация, тульская сборка и агрессивный маркетинг сделали своё дело. Но вместе с популярностью пришла и обратная сторона: сотни тысяч владельцев столкнулись с одними и теми же проблемами. Робот дёргается, тормозные диски стираются за 30 тысяч километров, камеры слепнут, кузов покрывается сколами, а дилер то признаёт гарантию, то отказывает. Информация разбросана по форумам Drive2, Drom, Telegram-каналам и видеообзорам — единого источника, который собрал бы всё воедино, до сих пор не существовало. Эта книга — попытка закрыть этот пробел.

© Кожун Д., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Глава	5
Конец ознакомительного фрагмента.	11

Дмитрий Кожун

Naval Jolion. Детские болезни. Полный разбор

Глава

HAVAL JOLION

Детские болезни

Полный разбор

Практический справочник для владельцев

и потенциальных покупателей

© 2026

Содержание

Введение. Самый популярный «китаец» в России

Глава 1. Два разных мотора — две разные судьбы

Глава 2. Робот 7DCT: главная головная боль

Глава 3. Подвеска: что стучит и когда

Глава 4. Тормоза: расходник, который удивляет

Глава 5. Электрика и электроника: «контактная болезнь»

Глава 6. Кузов и ЛКП: что ржавеет, а что нет

Глава 7. Салон: комфорт и его недостатки

Глава 8. Зимняя эксплуатация

Глава 9. Гарантия: что, когда и как

Глава 10. Покупка б/у Jolion: чек-лист

Приложения

Заключение

Введение. Самый популярный «китаец» в России

Naval Jolion — самый продаваемый китайский автомобиль в России. К 2026 году в стране насчитывается около 690 тысяч этих машин, и каждая вторая новая иномарка, выезжающая из автосалона, — это Naval, Chery или Geely. Jolion стал народным: доступная цена, богатая комплектация, тульская сборка и агрессивный маркетинг сделали своё дело.

Но вместе с популярностью пришла и обратная сторона: сотни тысяч владельцев столкнулись с одними и теми же проблемами. Робот дёргается, тормозные диски стираются за 30 тысяч километров, камеры слепнут, кузов покрывается сколами, а дилер то признаёт гарантию, то отказывает. Информация разбросана по форумам Drive2, Drom, Telegram-каналам и видеобзорам — единого источника, который собрал бы всё воедино, до сих пор не существовало.

Эта книга — попытка закрыть этот пробел.

Почему эту книгу стоит читать до покупки, а не после

Если вы только выбираете автомобиль — книга поможет понять, какой Jolion брать (передний или полный, механика или робот, дорест или рестайлинг), на что смотреть при осмотре, и какие затраты ждут вас в первые 100 тысяч километров. Если вы уже владелец — книга станет справочником: что стучит, почему, сколько стоит починить и можно ли предотвратить.

Методология

Информация собрана из следующих источников:

Отзывы владельцев на Drive2.ru — более 200 детальных бортжурналов с пробегами от 20 до 150 тыс. км

Обзоры и краш-тесты журнала «За рулём» и портала Auto.ru

Статистика независимых СТО, специализирующихся на китайских авто (данные по отказам узлов и агрегатов)

Форумы Drom.ru, ChinaAutoForum, клубные сообщества Naval

Гарантийные обращения и отзывные кампании, зафиксированные владельцами

Опыт эксплуатации в различных климатических зонах — от Крыма до Якутии

Главное правило

Jolion — не японец и не европеец. К нему нужен другой подход к обслуживанию. То, что для Toyota или Volkswagen было нормой (интервал ТО 15 тысяч, «не трогай — не сломается»), для Naval — прямой путь к дорогостоящему ремонту. Эта книга построена вокруг простого принципа: предупреждён — значит вооружён.

Глава 1. Два разных мотора — две разные судьбы

Naval Jolion оснащается двумя вариантами двигателя 1.5 литра. Они существенно отличаются по конструкции, характеристикам и набору типичных проблем. Выбор мотора — это выбор между надёжностью и тягой, между простотой обслуживания и технологичностью. Понимание различий между ними — первый шаг к осознанной эксплуатации.

1.1. GW4G15K (143 л.с., передний привод)

Базовый двигатель Jolion — это мотор GW4G15K, конструктивно восходящий к легендарному Toyota 1NZ-FE. Китайские инженеры добавили турбину и систему изменения фаз газораспределения. Результат: 143 лошадиные силы и 210 Нм крутящего момента. Мотор ставится только на переднеприводные версии.

Ресурс двигателя при правильной эксплуатации составляет 230–260 тысяч километров. Это хороший показатель для турбомотора небольшого объёма, но достигается он только при соблюдении двух условий: качественное масло и сокращённые интервалы замены. Несоблюдение этих правил сокращает ресурс в полтора-два раза.

Проблема №1: повышенный расход масла

Поршневые кольца GW4G15K склонны к залеганию — особенно при использовании низкосортного масла или при увеличенных интервалах замены. Масляный аппетит может проявиться уже к 100 тысячам километров: двигатель начинает «есть» от 500 мл до 1 литра на каждую тысячу километров.

Симптомы: синеватый дым из выхлопной трубы при резком разгоне, падение уровня масла между заменами, масляный налёт на внутренней стороне крышки маслозаливной горловины.

Причины: закоксовка поршневых колец из-за низкого качества масла, долгая работа на холостом ходу, агрессивный стиль вождения на непрогретом двигателе.

Решение: замена маслосъёмных колпачков и раскоксовка поршневых колец (5–15 тыс. #). В запущенных случаях — замена поршневых колец (40–60 тыс. #). Профилактика: масло 5W-30 или 0W-30, интервал замены каждые 7–8 тысяч километров, а не 10–15 тысяч, как предписывает дилерский регламент.

Проблема №2: растяжение цепи ГРМ

К 100–120 тысячам километров цепь газораспределительного механизма может растянуться. Особенно быстро это происходит при использовании неоригинального масла или при пропусках замены.

Симптомы: металлический стрёкот или лёгкий свист при холодном пуске, который исчезает после прогрева. По мере прогрессирования — неустойчивый холостой ход, ошибки по фазам газораспределения (P0011, P0014).

Решение: замена цепи ГРМ с натяжителем и успокоителями (15–25 тыс. # с работой). При раннем обнаружении — только натяжитель (3–5 тыс. #). Профилактика: качественное масло, сокращённые интервалы, отсутствие резких ускорений на непрогретом моторе.

Проблема №3: ручная регулировка клапанов

У мотора GW4G15K нет гидрокомпенсаторов. Это значит, что тепловые зазоры клапанов нужно регулировать вручную — подбором толкателей. Регламент предписывает проверку и регулировку каждые 90 тысяч километров, но на практике это нужно делать раньше — начиная с 60 тысяч, особенно если автомобиль эксплуатируется в городе с частыми простоями в пробках.

Проблема в том, что многие владельцы об этом не знают. Дилер не всегда включает проверку зазоров в стандартное ТО, а услуга эта недешёвая и трудоёмкая: нужно снимать распредвалы и подбирать толкатели нужной толщины.

Симптомы: прогрессирующий стук клапанов на холодную, который не исчезает после прогрева, потеря мощности, неровный холостой ход, повышенный расход топлива.

Решение: регулировка зазоров подбором толкателей (8–15 тыс. # с работой). Требуется снятие распределительных валов — операция не из простых. Профилактика: проверка зазоров при каждом ТО начиная с 60 тысяч километров.

Проблема №4: пропуски зажигания зимой

Катушки зажигания на GW4G15K — узел с ограниченным ресурсом. После 50 тысяч километров они начинают давать сбои, особенно в морозную и сырую погоду. Проявляется это пропусками зажигания: двигатель «троит», дёргается, на приборной панели загорается ошибка Check Engine.

Симптомы: неустойчивая работа на холостом ходу, рывки при разгоне, ошибка P0300 (множественные пропуски зажигания), затруднённый пуск в мороз.

Решение: замена катушек зажигания (2–4 тыс. # за штуку, обычно меняют ближайшую к проблемному цилиндру). Профилактика: обработка высоковольтных колпачков диэлектрической смазкой, контроль состояния свечей (замена каждые 30 тыс. км, а не 60, как по регламенту).

1.2. GW4B15D (150 л.с., полный привод)

Топовый двигатель Jolion — GW4B15D — принципиально иной. У него есть гидрокомпенсаторы (зазоры клапанов регулировать не нужно), но при этом — непосредственный впрыск

топлива. Больше мощности (150 л.с.), больше крутящего момента (220 Нм), полный привод и, к сожалению, больше технологических проблем.

Проблема №1: нагар на впускных клапанах

Это типичная болезнь любого двигателя с непосредственным впрыском. Топливо подаётся прямо в камеру сгорания, а не во впускной коллектор, поэтому впускные клапаны не омываются бензином. Картерные газы, проходящие через систему вентиляции, оставляют на клапанах маслянистые отложения, которые со временем превращаются в плотный нагар.

Симптомы: потеря мощности, неровная работа двигателя, снижение приёмистости, повышенный расход топлива. На впускных клапанах нарастает чёрная корка, которая мешает нормальному наполнению цилиндров воздухом.

Решение: очистка клапанов методом walnut blasting — обработка скорлупой грецкого ореха под давлением. Процедура стоит 12–20 тысяч рублей, рекомендуется каждые 60–80 тысяч километров. Альтернатива — химическая очистка (менее эффективна, но дешевле — 3–5 тыс. #).

Профилактика: использование качественного масла с низким угаром, своевременная замена маслоотделителя (при его износе количество картерных газов возрастает), периодическая очистка впуска химическими средствами (мягкая очистка каждые 30 тыс. км).

Проблема №2: ошибки топливной коррекции

Система непосредственного впрыска чувствительна к качеству топлива. Уже к 15–30 тысячам километров могут появиться ошибки топливной коррекции: потеря тяги, сбой давления в топливной рампе, неровный холостой ход.

Причины: выход из строя лямбда-зонда (кислородного датчика) — по этой причине была объявлена отзывная кампания. Также может отказать топливный насос высокого давления (ТНВД), что приводит к падению давления в рампе.

Симптомы: загорание Check Engine, ошибки P0171/P0172 (бедная/богатая смесь), P0087 (низкое давление в топливной рампе), потеря мощности при разгоне.

Решение: замена лямбда-зонда (4–8 тыс. #), замена ТНВД (15–25 тыс. #). При отзывной кампании — бесплатно у дилера. Профилактика: заправка только на проверенных АЗС с топливом АИ-95 и выше, периодическая чистка форсунок (каждые 30 тыс. км).

Проблема №3: чувствительность к топливу

Форсунки непосредственного впрыска имеют тонкие распылители, которые легко забиваются отложениями от некачественного бензина. Забитая форсунка даёт неравномерный распыл, что приводит к пропускам вспышек, повышенному расходу и вибрациям.

Симптомы: вибрация на холостом ходу, неровный разгон, повышенный расход (до 15–20% выше нормы), ошибки по пропускам зажигания.

Решение: чистка форсунок на стенде (3–6 тыс. #), при сильном загрязнении — замена (8–15 тыс. # за форсунку). Профилактика: присадки в топливо каждые 5–10 тысяч километров, заправка только 95-м бензином на брендовых АЗС.

1.3. Общие проблемы обоих моторов

Независимо от того, какой мотор стоит на вашем Jolion, есть ряд проблем, которые затрагивают оба варианта. Они связаны с турбонаддувом, системой охлаждения и навесным оборудованием.

Трещины патрубка турбины и интеркулера

Резиновый патрубок, соединяющий турбину и интеркулер, склонен к растрескиванию — особенно в местах изгиба и возле хомутов. Трещина приводит к потере наддува: двигатель перестаёт «тянуть», появляется свист из-под капота, автомобиль уходит в «аварийный режим».

Симптомы: потеря мощности, свист под капотом при разгоне, ошибка по наддуву (P0299), повышенный расход топлива.

Решение: замена патрубка (3–7 тыс. #). Проблема в том, что оригинальный патрубок — дефицитный товар, ждать его можно неделями. Альтернатива — усиленный силиконовый патрубок от сторонних производителей (5–10 тыс. #, но долговечнее).

Профилактика: регулярный осмотр патрубков при каждом ТО, замена хомутов на более надёжные (турбогибки).

Проседание пружины перепускного клапана турбины

Пружина перепускного (байпасного) клапана турбины со временем проседает. Клапан начинает приоткрываться раньше, чем нужно, и часть выхлопных газов уходит мимо турбины. Давление наддува падает, двигатель теряет тягу.

Симптомы: вялая реакция на педаль газа, отсутствие «подхвата» после 2500 об/мин, снижение максимальной скорости.

Решение: замена пружины на более жёсткую (2–4 тыс. # с работой). Процедура несложная, выполняется на снятой турбине или даже без её демонтажа на некоторых СТО.

Свист приводного ремня в сырую погоду

Приводной ремень генератора и навесного оборудования — массовая жалоба владельцев. В сырую погоду, после мойки или при сильной влажности ремень начинает свистеть. Свист обычно исчезает после прогрева и высыхания, но может повторяться при каждом запуске в мокрую погоду.

Причины: слабое натяжение ремня, износ шкивов, попадание влаги на рабочую поверхность. Также свист может быть связан с износом обгонной муфты генератора.

Решение: подтяжка или замена ремня (1–3 тыс. #), проверка и замена обгонной муфты генератора (4–7 тыс. #). Профилактика: обработка шкивов специальным составом, регулярная проверка натяжения.

Течь антифриза в районе тройника

Пластиковый тройник системы охлаждения в районе патрубков — слабое место. Со временем пластиковый корпус даёт усадку, прокладки теряют герметичность, и антифриз начинает подтекать. Это гарантийный случай, но проявляется он часто уже после истечения гарантии.

Симптомы: запах антифриза в салоне, лужица под машиной после стоянки, падение уровня охлаждающей жидкости в расширительном бачке.

Решение: замена тройника и уплотнительных колец (3–6 тыс. # с работой). Профилактика: контроль уровня антифриза при каждом ТО, осмотр соединений на предмет подтёков.

Ресурс турбокомпрессора

Турбина на обоих моторах — узел достаточно надёжный при правильной эксплуатации, но может выйти из строя раньше срока при бракованном патрубке (крыльчатка деформируется из-за нерасчётных нагрузок) или при плохом масле. Ресурс турбины составляет 150–200 тысяч километров при качественном обслуживании.

Профилактика: обязательная турбопауза — не глушить двигатель сразу после активной езды, дать поработать 1–2 минуты на холостых. Не «гонять» непрогретый мотор. Использовать только качественное масло с допуском для турбомоторов.

Кислородные датчики и бензонасос в группе риска

Лямбда-зонды и топливный насос — узлы, которые отказывают чаще других. Кислородные датчики чувствительны к качеству топлива и к попаданию на них антифриза или масла. Бензонасос страдает от низкого качества бензина и от езды с пустым баком (охлаждается топливом, которого нет).

Решение: замена лямбда-зонда (4–8 тыс. #), замена бензонасоса (6–12 тыс. #). Профилактика: не ездить с уровнем топлива ниже четверти бака, заправляться на проверенных АЗС.

1.4. Как продлить жизнь двигателю

Сводка правил, выработанных сообществом владельцев и подтверждённых статистикой СТО:

Масло: 5W-30 или 0W-30, интервал замены каждые 7–8 тысяч километров, а не 10–15 по дилерскому регламенту. Масло — только проверенных брендов с допусками.

Бензин: только АИ-95 и выше, на проверенных АЗС. Заправка 92-м — риск забитых форсунок и поломки лямбда-зондов.

Турбина: после активной езды — турбопауза 1–2 минуты на холостых перед остановкой двигателя.

Прогрев: зимой — минимум до 40–50 градусов охлаждающей жидкости перед началом движения. Не «гонять» на непрогретом моторе.

Воздушный фильтр: замена каждые 15 тысяч километров, а не 30. Турбомотору нужен чистый воздух.

Свечи: замена каждые 30 тысяч километров. Не ждать 60 тысяч по регламенту — изношенные свечи убивают катушки.

Проверка зазоров клапанов (для GW4G15K): начиная с 60 тысяч, при каждом ТО.

Глава 2. Робот 7DCT: главная головная боль

Семиступенчатая коробка передач с двойным мокрым сцеплением НУСЕТ — самый обсуждаемый и самый критикуемый узел Naval Jolion. Именно она вызывает больше всего жалоб, именно из-за неё владельцы продают машины, и именно она — главный аргумент против покупки б/у Jolion с пробегом.

Справедливости ради: коробка не настолько плоха, как её описывают. Она не «рассыпается» и не требует капитального ремонта каждые 50 тысяч. Но она требует внимания, правильной эксплуатации и своевременного обслуживания — гораздо больше, чем обычный автомат или вариатор.

2.1. Что это за коробка и почему она дёргается

7DCT — это роботизированная коробка с двойным мокрым сцеплением. Принцип работы такой же, как у фольксвагеновского DSG: два сцепления, одно для чётных передач, другое для нечётных. Пока одна передача включена, следующая уже подготовлена. Переключение происходит за миллисекунды — теоретически плавно и быстро.

На практике НУСЕТ-робот на Jolion работает... не идеально. Главная причина — заводская прошивка, которая неоптимально рассчитывает точки схватывания сцепления. Робот «не понимает», когда именно нужно замыкать диски, и в результате переключения происходят рывками. Особенно это заметно при переходе с первой на вторую передачу и в движении в пробке, когда коробка постоянно переключается между 1 и 2.

2.2. Проблемы и решения

Проблема №1: пинки и рывки на малых скоростях

Самая массовая жалоба. Рывки при переключении 1→2, «пинки» в пробках, задержка отклика на газ. Проявляется на пробеге от 20–30 тысяч, усугубляется к 50–60 тысячам.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.