

18+

Артур Байков



НЕ ЗАВОДИТСЯ НА ГОРЯЧУЮ?

Как отремонтировать машину,
у которой система охлаждения давно
требует капитального ремонта?

Артур Байков

**Не заводится на горячую?
Как отремонтировать
машину, у которой система
охлаждения давно требует
капитального ремонта?**

«Издательские решения»

Байков А.

Не заводится на горячую? Как отремонтировать машину, у которой система охлаждения давно требует капитального ремонта? /

А. Байков — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-743445-8

Данная книга рассказывает подлинную историю, которая случилась с автором и связана с приобретением на авторынке подержанного автомобиля с пробегом. Автор собрал весь свой опыт, чтобы поделиться им со своими читателями, помочь им предупредить серьезные поломки и решить трудную задачку — как отремонтировать машину, которая не заводится на горячую.

ISBN 978-5-44-743445-8

© Байков А.

© Издательские решения

Содержание

Заявление	6
Миссия	7
Моя история	11
Конец ознакомительного фрагмента.	18

Не заводится на горячую? Как отремонтировать машину, у которой система охлаждения давно требует капитального ремонта?

Артур Байков

© Артур Байков, 2018

ISBN 978-5-4474-3445-8

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Заявление

Эта книга написана по следам подлинной истории автора и не является руководством по ремонту автомобиля. Автор не несет ответственность за использование материалов данной книги. Все материалы и рекомендации, изложенные в данной книге, должны быть перепроверены квалифицированными специалистами.

Все права защищены. Никакая часть этой книги не может быть воспроизведена, скопирована, сканирована в любом виде и любым способом без предварительного получения прямого письменного разрешения правообладателя.

Автор не принимает на себя ответственность за ошибки, упущения и неправильное толкование предмета данной публикации, и не может гарантировать успех в ремонте каждого конкретного автомобиля, хотя автор приложил все усилия для более полного и всестороннего изучения данного вопроса.

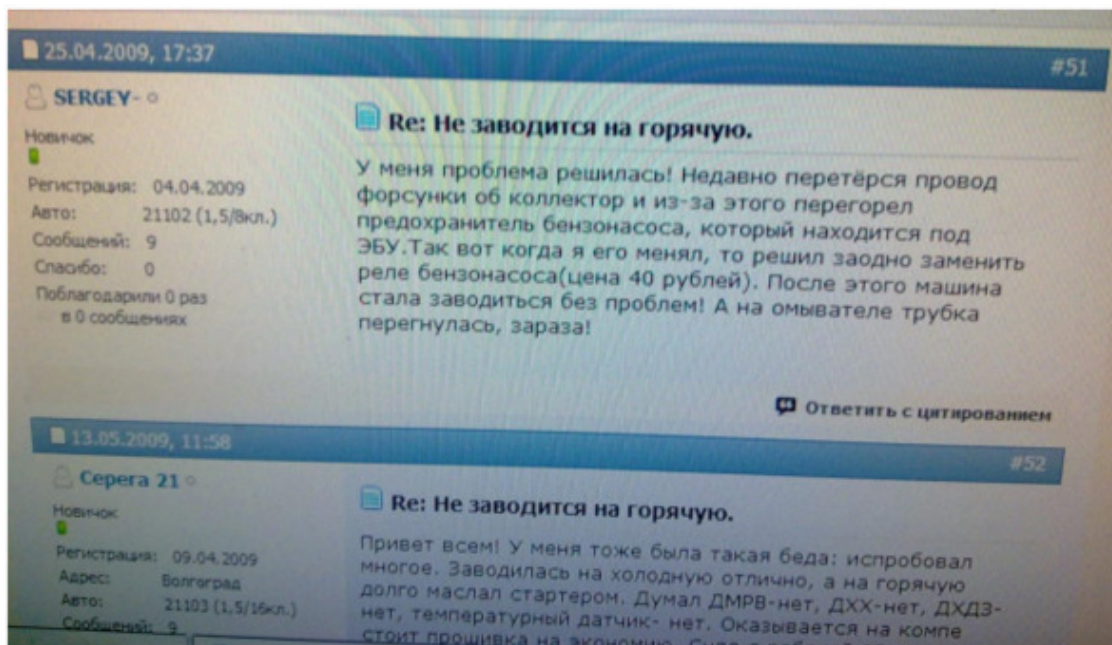
Содержание данной книги несет чисто информативную цель и не является инструкцией. Для принятия решения в каждом конкретном случае следует проводить собственную оценку состояния автомобиля и его частей, а также самостоятельно принимать решение о дальнейших действиях.

Торговые марки, представленные на фотографиях и в тексте книги, являются собственностью соответствующих владельцев. Все фотографии в книге сделаны автором самостоятельно.

Автор с уважением относится ко всем специалистам, отдельным лицам, нациям, организациям и предприятиям, упомянутым в книге. Любое кажущееся неуважительным отношением является непреднамеренным.

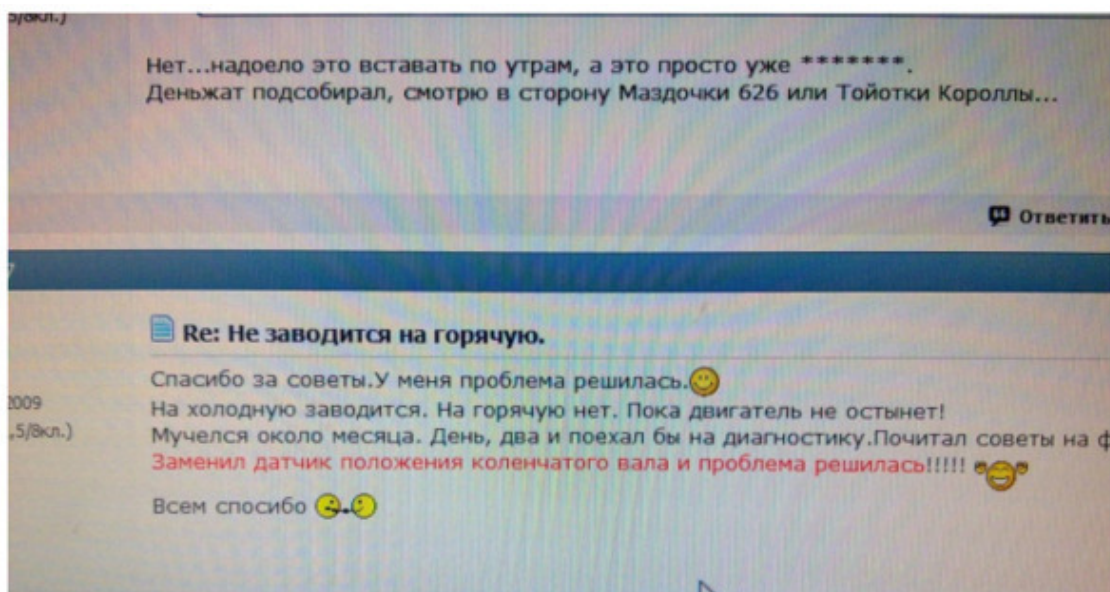
Миссия

Когда я впервые столкнулся с такой проблемой, я даже и предположить не мог, сколько автомобилистов мучается тем же вопросом.



SERGEY. «У меня проблема решилась! Недавно перетерся провод форсунки об коллектор и из-за этого перегорел предохранитель бензонасоса... решил... заменить реле бензонасоса... машина стала заводится...» Серега 21. «У меня тоже была такая проблема... Оказывается на компе стоит прошивка на экономию...»

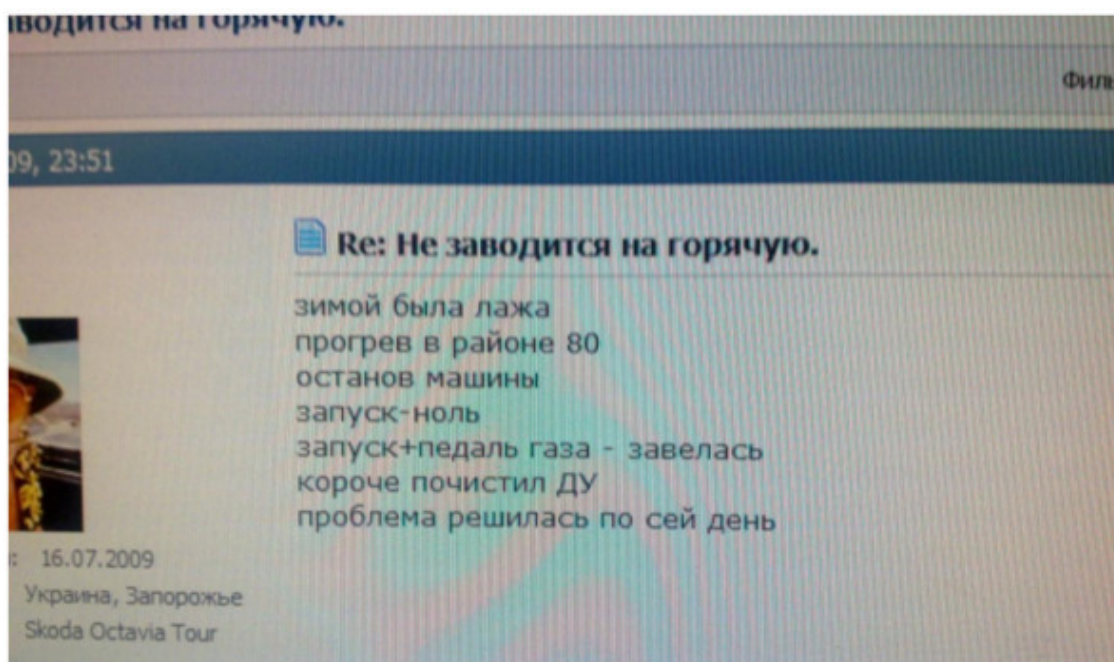
Как правило, почти все начинают решать ее с более доступного мелкого ремонта: меняют все, до чего могут дотянуться, заливают все, что можно залить в бензин или масло, чистят все электрические контакты, что можно почистить. Но, так и не получив нужного результата, снова и снова безрезультатно обращаются в сервис.



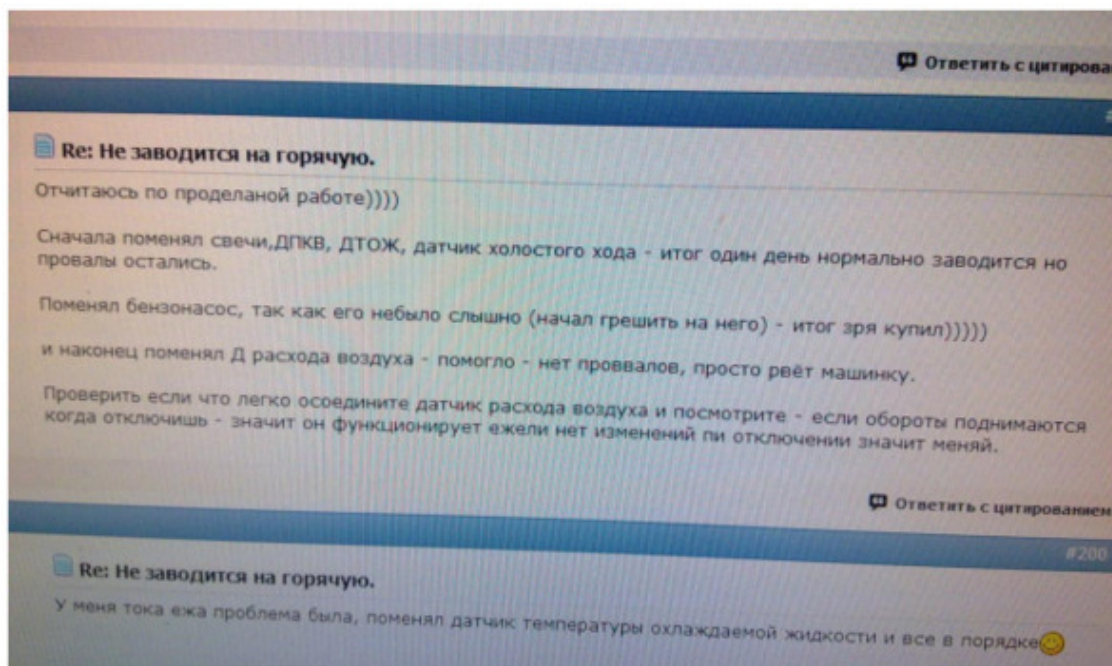
«Нет... надоело это вставать по утрам, а это просто уже... смотрю в сторону Маздочки 626...» "Спасибо за советы... Заменил датчик положения коленчатого вала и проблема решилась!"

Редкий счастливчик получает результат от замены одного датчика, ремонта втягивающего реле или зачистки контактов, но это единицы. Большинство водителей теряют время, деньги и силы, получая иногда незначительное временное улучшение, так и не решив основную проблему.

Я прошел весь этот путь за долгие 15 месяцев, заменил почти все датчики и регуляторы, потратил кучу денег и времени напрасно, хотя нехорошие симптомы были с самого начала. Радикальный ремонт, как теперь мне известно, не занял бы столь много времени и средств, и я с удовольствием пошел бы на него, если кто-то из специалистов автосервиса хоть бы заикнулся про это еще год назад.

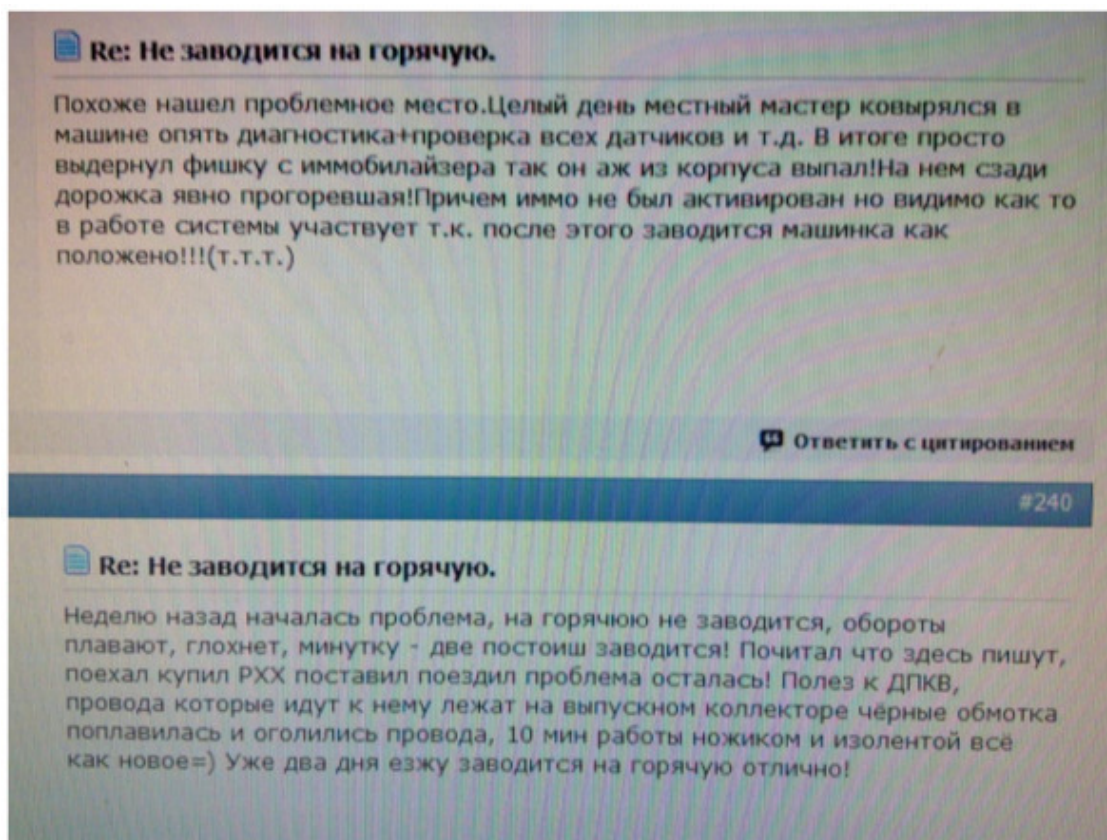


«...зимой... прогрев до 80 ...останов машины... запуск-ноль... запуск+педаль газа-завелась... почистил ДУ... проблема решилась по сей день»



«...Сначала поменял свечи, ДПКВ, ДТОЖ, датчик холостого хода – итог один день нормально заводится, но провалы остались. Поменял бензонасос... зря купил... поменял датчик расхода воздуха – помогло – нет провалов, просто рвет машинку...» "У меня тоже проблема была, поменял датчик температуры охлаждающей жидкости и все в порядке."

Легче всего тем, у кого эта проблема возникла внезапно, изолирована и не обременена другими вопросами.



«Похоже нашел проблемное место... просто выдернул фишку с иммобилайзера, так он аж из корпуса выпал! На нем сзади дорожка явно прогоревшая!.. после этого заводится машинка как положено!..» "...на горячую не заводится, обороты плавают, глохнет, минутку - две постоишь заводится! Почитал что здесь пишут, поехал купил РХХ поставил поехал проблема осталась! Полез к ДПКВ, провода которые идут к нему лежат на выпускном коллекторе чёрные обмотка поплавилась и оголились провода, 10 мин работы ножиком и изолентой всё как новое=) Уже два дня езжу заводится на горячую отлично!"

Очень хорошо, когда удастся найти прогоревший участок на проводах, и устранить замыкание электрических проводов. Это частный случай, и его легко разрешить. Но чаще всего случается по-другому, как случилось со мной.

Цель этой книги – помочь читателю разобраться в причинах и попытаться распутать сложный клубок проблем, не повторяя чужих ошибок, заплатив минимальную цену.

Но давайте все по порядку.

Моя история

В июле 2011 года я приобрел машину ВАЗ 21140, инжектор, с двигателем 1,5i 2007 года выпуска, с пробегом 57 тыс. км.

Раньше у меня были только карбюраторные модели. Дольше всего я ездил на девятке, почти 11 лет, которая меня радовала неплохими динамическими характеристиками, экономичностью. Кстати, куплена была с пробегом около 37 тыс. км на том же авторынке, а продана в хорошем состоянии с пробегом более 200 000 км.

Почти новый ВАЗ 114 был куплен у перекупщика, я пожалел уже об этом сотню раз. Надо было бы не торопиться, найти или дождаться покупателя – собственника машины, но из всех предложенных автомобилей мне не попался ни один собственник. Все были перекупщиками, у которых цель была – как можно лучше преподнести автомобиль, не открывая темных сторон. Вот и я попался, мне даже не помог свой 15-летний опыт водителя.

«Четырнашка» оказалась слегка туповатой, хотя иногда проявляла необычную прыть и резвость, которая быстро испарилась вместе с израсходованным бензином. Если по городу на малых расстояниях я ничего не заподозрил, то в первой же дальней поездке обнаружилась странная особенность: авто никак не хотело идти на обгон, как будто не хватало мощности мотора.

На больших оборотах она вся дребезжала, тряслась, но нормальной тяги не было. На холостых оборотах странно прыгала стрелка тахометра, обороты двигателя были плавающими и нестабильными.

Вообще надо сказать, что небрежным отношением можно погубить любой автомобиль. И мой новый автомобиль всем своим видом показывал, что из него предыдущий хозяин выжал уже все, что можно.

Возможности поменять авто у меня не было, поэтому надо было как-то выплывать на том, что есть. Даже если его отремонтировать по полной программе, я прикинул, что получится все равно дешевле, чем купить простенькую иномарку такого же возраста. Поэтому я решил действовать.

Попытка почистить воздушный фильтр в дороге никак не повлияло на проблему. Поэтому для начала я решил поменять все фильтры, а потом прочистить топливную систему. Попутно обнаружилась еще одна непонятка: все время приходилось подливать антифриз, и очень часто включался вентилятор, что ни в какое сравнение не шло с моими предыдущими машинами. Причем бывало так, вышел из машины, выключив мотор, сразу возвращаюсь, вставляю ключ зажигания, и включается вентилятор. Но поначалу машина заводилась очень хорошо.

Первое мое обращение в сервис было по поводу утечки антифриза и включения вентилятора. Тут же обнаружилась странная вещь: вентилятор гнал воздух в обратную сторону. Не на двигатель, а от него (!)

Протечек на патрубках не было выявлено. Что бы это значило? Неужели радиатор уже меняли? Конечно, об этом продавец мог и не знать, он ездил на этом авто не более месяца.

Итак, вопрос удалось решить сменой полярности на клеммах вентилятора. А чтобы не было потерь антифриза, моторист рекомендовал мне плотнее закрывать крышку расширительного бочка.

После сервиса включаться вентилятор стал реже, но антифриз по прежнему куда-то уходил примерно по 50—100 мл в неделю.

Если мой автомобиль уже вскрывался и ремонтировался по-серьезному, то я решил вести дневник, записывая туда все расходы, ремонты и мероприятия по техническому обслуживанию, чтобы понять причину такого поведения автомобиля.

Составил список неисправностей, расставил приоритеты, то есть обозначил наиболее важные и неотложные проблемы и начал решать их, попутно восстанавливая нормальную работу фар, дворников, дверных ручек и зеркал.

Естественно, сразу после покупки мне пришлось заменить масло, все фильтры, ремень генератора и ремень ГРМ с роликом натяжителя, тем более, что на нем красовались трещины.

Сделал тормоза, поменял рулевые наконечники, которые имели трещины на пыльниках. Укомплектовал автомобиль недостающим ремнем безопасности, электронасосом, аварийным знаком, огнетушителем, аптечкой и самостоятельно по-честному прошел техосмотр. Чуть позже заменил погнутый колесный диск. Потом заменил передние стойки.

Кстати был один факт, который мог уже тогда навести на правильный диагноз. При покупке автомобиль был укомплектован сигнализацией ТОМОНАВК с дистанционным запуском, имелся брелок, но продавец заявил, что она отключена. Правда, не смог объяснить причину. Этому факту я не придал значения, а стоило бы уже тогда задуматься.

Впоследствии выяснилось, что блок управления сигнализацией, что был размещен в салоне около печки, был залит антифризом (?) То есть система охлаждения (ОС) уже давно вела себя неправильно.

Мне пришлось купить аналогичную сигнализацию более поздней модификации TZ-9010 за 3630 рублей (все цены указаны на 2011 год), и знакомый мастер мне поменял главный процессор и восстановил работу защитной сигнализации всего за 600 рублей.

Если ретроградно, оглядываясь назад, проанализировать, то список главных неисправностей так или иначе был связан с охлаждающей системой (ОС): утечка охлаждающей жидкости (ОЖ), скрытый ремонт радиатора, неправильное подключение вентилятора, его частое неоправданное включение, утечка ОЖ на блок управления сигнализацией...

Чуть позже я заметил течь антифриза где-то в районе расширительного бочка, который тоже пришлось заменить.

На все вышеперечисленное ушло 21262 рубля, включая сигнализацию. К тому времени пробег был уже 62400 км.

Чуть погодя, заменил задние стойки. Опять обращался в сервис с вопросом об утечках антифриза. Уже тогда меня начали беспокоить плавающие обороты на холостом ходу (XX) и слабая тяга двигателя. Но делать полную диагностику двигателя меня почему-то в сервисе отговорили (?)

Я не стал настаивать и решил промыть топливную систему средством очистки инжектора еще раз. Через месяц-другой уже на пробеге 71 тыс. км антифриз потек из помпы, что заставило меня пойти на замену помпы и всего антифриза.

Набежало расходов еще 5380 рублей.

Явно барахлила ОС, но я упорно не хотел замечать связи между разрозненными фактами. Через 10 месяцев, в июне умерла аккумуляторная батарея (АКБ), но сначала я по ошибке купил новый стартер, так как старый не проявлял никаких признаков жизни. Тут же попытался подзарядить старую АКБ. А потом разобравшись, поменял на новую АКБ. Была еще замена наружной правой гранаты (ШРУС) из-за отрыва пыльника от места крепления по причине очень сильного мороза, который сопровождал меня в дальней поездке (около 500 км).

И еще одна странность. Почему-то раньше времени порвался ремень ГРМ, который мне пришлось срочно менять ночью в круглосуточном сервисе. Этот ремень прошел за полгода всего несколько тысяч километров.

В сервисе мне указали на ошибку крепления прижимного ролика, вероятно, после предыдущего ремонта помпы. Такая ошибка создает более острый угол преломления ремня ГРМ, что привело к его разрыву.

И как всегда после очередного ремонта возникает снова какой-нибудь казус, который заставляет обратиться в сервис.

Сейчас не помню, что это была за причина, но в сервисе был обнаружен подсос воздуха через трещину одного из патрубков воздухозабора. Заменяли порванный патрубок. Провели полную диагностику двигателя, выявили ряд ошибок, заменили датчик положения дроссельной заслонки (ДПДЗ), регулятор холостого хода (РХХ) и свечи. Потом была регулировка клапанов.

Под клапанной крышкой был выявлен черный масляный нагар, в третьем цилиндре был зажат выпускной клапан, компрессия третьего цилиндра была понижена до 5. В первом, втором и четвертом цилиндрах компрессия была равна 12. Причину данной находки мне мастер не объяснил, хотя предложил суперпромывку форсунок и обработку камер сгорания КЗ специальным средством, от которой я отказался.

Я был убежден, что такие вещи мне не помогут. Что-то неуловимое оставалось за пределами моего понимания.

А ведь данная находка, как я узнал позже, была результатом перегрева головки блока цилиндров (ГБЦ), и хороший мастер должен был указать мне на это, чтобы направить мои мысли в нужное русло. Вероятно, я бы смог как-то связать все предыдущие нарушения в работе ОС с потерей мощности, нестабильностью холостых оборотов, чтобы настоять на ремонте ОС.

Потрачено еще 9010 рублей.

Двигатель стал работать ровнее, но утечка антифриза сохранились. После очередного паллиативного ремонта машина стала бегать чуть лучше, но в целом динамика не изменилась, расход топлива на трассе не снижался ниже 8 литров и часто был на уровне 10 л на сотню км.

Скоро я снова заметил следы антифриза из-под крышки датчика уровня охлаждающей жидкости (ОЖ), что впоследствии пытался решить простой заменой датчика вместе с крышкой.

Нерешенной оставалась задача, связанная с мотором. Предыдущие мои ВАЗовские машины были с безукоризненными движками, которые меня радовали исключительной тягой, хорошим запуском в трудных условиях и ровным звуком. Чего я никак не мог сказать о своем новом автомобиле.

Автосервис мне никак не мог помочь повысить надежность моего авто, приходилось искать решение самому. Поэтому я купил справочник по Ладе 114, чтобы изучить новый для меня инжектор и проанализировать сложившуюся ситуацию.

Я почти никогда не прекращал пользоваться различными очистителями топливной системы и инжектора, которые мне помогали поддерживать энергичность и экономичность моей предыдущей «девятки».

Но вот с «четырнашкой» результат никак не приходил, или был кратковременным. Изучив инструкцию очередного средства, я тут же вливал его в топливный бак согласно рекомендуемым пропорциям или даже чуть меньше, чтобы не провоцировать резкой закупорки форсунок впрыска.

Были случаи, когда машина просыпалась, появлялась превосходная тяга, машина увереннее шла на обгон, не скисала на подъемах. Тут меня осенило: так вот почему, при покупке машина так хорошо показала свой движок, возможно, в топливе был какой-то очиститель. Но как только кончилось топливо, так и закончилось действие очистителя.

Но все же сохранялась какая-то непонятная детонация, особенно на больших оборотах, которая постепенно нарастала и «била в руль». Замена резины, балансировка дисков эту детонацию не устраняли.

Попутно проявилась и обратная сторона использования подобных очистителей. При сбросе оборотов мотор мог внезапно заглохнуть прямо на ходу, или могло быть временное понижение мощности мотора, что всегда неприятно.

В автосервисе мне пытались внушить, что использование присадок в топливо ухудшает работу форсунок, забивает их. Единственный выход – это промыть форсунки в сервисе спе-

циальным средством, за которую требовалось выложить кругленькую сумму за сомнительный результат.

Поскольку никаких других рекомендаций от мастера я не услышал, то решил сам идти до победного результата, мне уже было все равно, хорошего или плохого, так как все уже достало. В конечном итоге, какая разница между профессиональной промывкой и любительской, только в концентрации, токсичности и активности препарата.

Я просто стал тупо покупать и использовать разные очистители для топливной системы: то возьму очиститель нагара клапанов, то очиститель инжектора разных производителей. И вот, наконец, ко мне пришел ошеломительный результат.



Одним из последних средств я купил очиститель инжектора Феном, после которого машина моя полетела как гоночный болид, под моим креслом рычал монстр, способный на любую дерзость на дороге. Мне порой даже приходилось его сдерживать от безумной прыти. Но примерно через 5000 км эффект прошел, и машина снова начала тупить. Вот тут стало заметно дребезжание выхлопных газов где-то в коллекторе и пропуски зажигания.

Иногда я давал машину своему сыну. Он без моего ведома снова поменял ДПДЗ, РХХ. А теперь открыто предлагал мне заменить прокладку на выпускной системе коллектора, так как сильно возрос шум и выхлопные газы «секали» в негерметичных соединениях коллектора. Заодно он прочистил «грибок» (клапан, регулирующий давление паров в бензобаке) около крышки бензобака, якобы этот клапан влияет на подачу топлива. Грибок действительно был забит пылью и землей. Но я медлил, так как чувствовал, что истина снова ускользает от меня.

По старой привычке я заправлял свою машину 95-ым бензином, но однажды на заправке не было нужной марки бензина, и пришлось налить 92-ой. Честно сказать, я был удивлен, что машина увеличила динамику и мощность. Не исключено, что это могло быть и простым совпадением. Ведь я уже несколько месяцев подряд чистил топливную систему. Тут я уверовал, что в моем моторе зажигание настроено именно на 92-й бензин. Я полностью перешел на него. Радовался я несколько месяцев, лето отъездил, хотя машина вела себя нестабильно: то рвет с места, то на крутые подъемы въезжает с большим трудом.

И вот в октябре наступила развязка. Супруга моя уехала на отдых, а вместе с этим я временно пересел на ее иномарку. Десять дней на моей «четырнашке» ездил мой сын. *Однажды*

ночью были заморозки, и мой сын пожаловался на плохой утренний запуск двигателя. Даже пару раз он заглох на светофоре, – это меня насторожило. До того машина на ходу сама не глохла, только могла на время снизить приемистость.

Когда моя машинка вернулась ко мне в руки, я был просто шокирован: утром с трудом завелся, двигатель троил, сильно детонировал. Поскольку бак был почти пустой, то я поспешил на проверенную заправку и залил 20 л 95-го бензина.

После заправки я впервые долго не мог завести машину и отъехать от бензоколонки. Помучившись около 20 минут, мне с трудом удалось завести мотор. Я пробовал разные варианты запуска, играл с педалью газа, но все было тщетно до тех пор, пока двигатель просто не остыл. Холодный он как-то завелся.

С трудом доехал до дома, в пробке машина сильно детонировала и пыталась вот-вот заглохнуть. На ходу мотор работал ровнее. На следующий день я заметил, что холодный пуск двигателя почти не изменился, то есть оставался хорошим.

Заменял свечи, – но ничего не изменилось. Тут по-настоящему проявилась проблема, которая и побудила меня написать данную книгу. *Двигатель перестал заводиться на горячую, то есть после нагрузки и хорошего прогрева.*

К тому времени я уже, что называется, пошел вразнос. Стал менять все подряд, что потенциально могло повлиять на запуск двигателя.



Старый модуль зажигания

Следующим шагом после свечей я заменил высоковольтные провода, и почти сразу модуль зажигания (МЗ). Наметилось незначительное улучшение, но на горячую машина так и не заводилась.



Новые провода и новый модуль зажигания

Потом решился на замену регулятора давления топлива (РДТ). Но по-прежнему чтобы завести, приходилось ждать по 20—30 минут, пока горячий мотор остынет примерно до 70 градусов.



Старый регулятор давления топлива

РДТ пришлось установить нового типа, старые исчезли из магазинов запчастей.



Новый регулятор давления топлива

Еще через несколько дней машина перестала заводится даже утром на холодную

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.