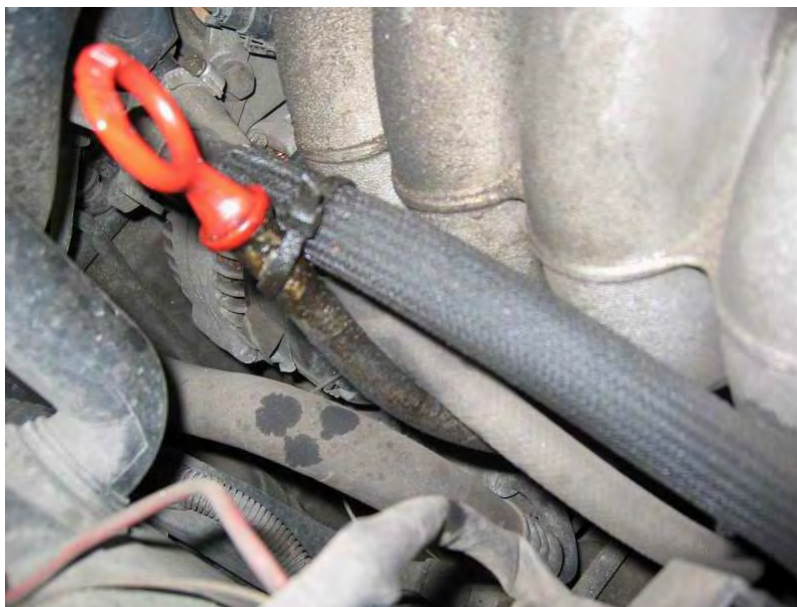


ЧИСТКА ВЕНТИЛЯЦИИ КАРТЕРА

Фотографии размещенные в этой статье принадлежат Стасову Олегу (GROSS 777) и Андрею Петрову (Петрович Volvo) Статья написана Кошиковым Сергеем Михайловичем Serg Volvo

Многие владельцы автомобилей столкнулись этой зимой 2005-2006 года с одной проблемой. При запуске двигателя на холодную наблюдалось выдавливание сальников двигателя, или вытекание масла из под уплотнителей, шлангов, трубки масломерного щупа, маслозаливной горловины, и т.д. Причиной всему этому стала не своевременная очистка вентиляции картера от смолистых отложений, и просто грязь. Хотя данная операция входит в регламентные работы по тех обслуживанию автомобиля, многие владельцы пренебрегают требованием чистки вентиляции картера и маслоотделителя. А причина всех бед именно нарушенная вентиляция, и при больших минусовых значениях скапливающийся конденсат в патрубках этой системы. Всё это приводит к вышперечисленным проблемам. Как самостоятельно провести процедуру очистки вентиляции картера рассказывается в этой статье.





Порядок операций

Демонтаж

- Отсоединяем клеммы АКБ (для безопасности проведения работ)
- Снимаем патрубок воздухозаборника.
- Отворачиваем саморез и снимаем кожух привода дроссельной заслонки.



- Отсоединяем разъемы от форсунок и отводим кабель с разъемами в сторону.
- Откручиваем болты, крепления масломерного щупа и кронштейна поддержки впускного коллектора.
- Вытаскиваем трубку масломерного щупа из корпуса двигателя, по направлению

вверх.

- Снимаем крышку рампы, потянув её резко вверх. (закрывает разъемы форсунок)





- Откручиваем и отсоединяем топливопровод от топливной рампы . (Соединение на автомобилях разных годов выпуска отличается, на фото показано соединение

варианта 1996 года)

- Отсоединяем топливопровод обратки от клапана рампы.



- Ослабляем хомут крепления "хобота" от корпуса дроссельной заслонки и отсоединяем его.
- Ослабляем хомут крепления патрубка клапана ХХ к хоботу или к корпусу воздушного фильтра (в зависимости от модификации автомобиля крепление отличается). И отсоединяем патрубков, стягивая его с пластмассового штуцера.
- Отсоединяем разъем клапана ХХ.
- Снимаем трос привода дроссельной заслонки .





- Отсоединяем байонетное соединение пламягасителя от "хобота". (пламягасителя на турбомоторах нет)





- Откручиваем крышку свечных колодцев.*



- Ослабляем хомут шланга вентиляции картера.*
- Снимаем шланг со штуцера клапанной крышки.*
- Откручиваем и вынимаем верхние 4 болта крепления впускного коллектора.



- Ослабляем нижние 5 болтов крепления впускного коллектора (не выкручиваем болты)
- Снимаем впускной коллектор в сборе с рампой и форсунками по направлению вверх.



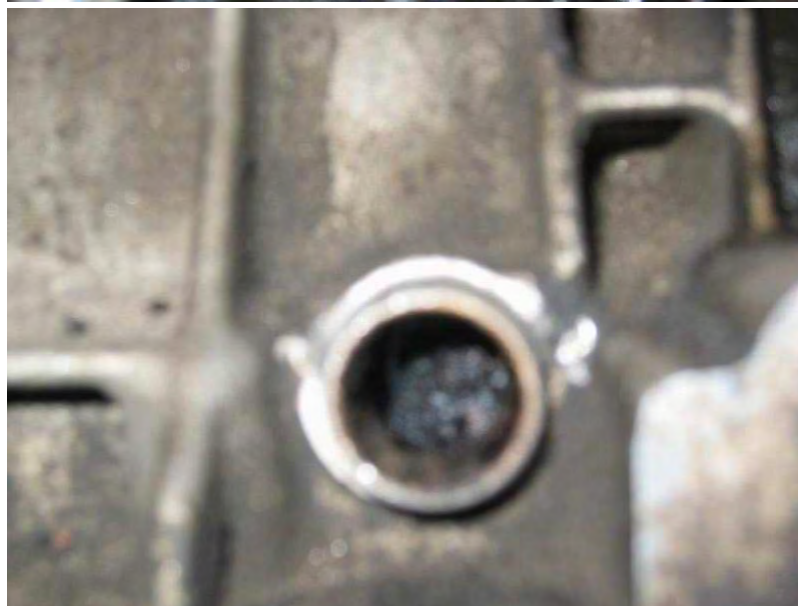
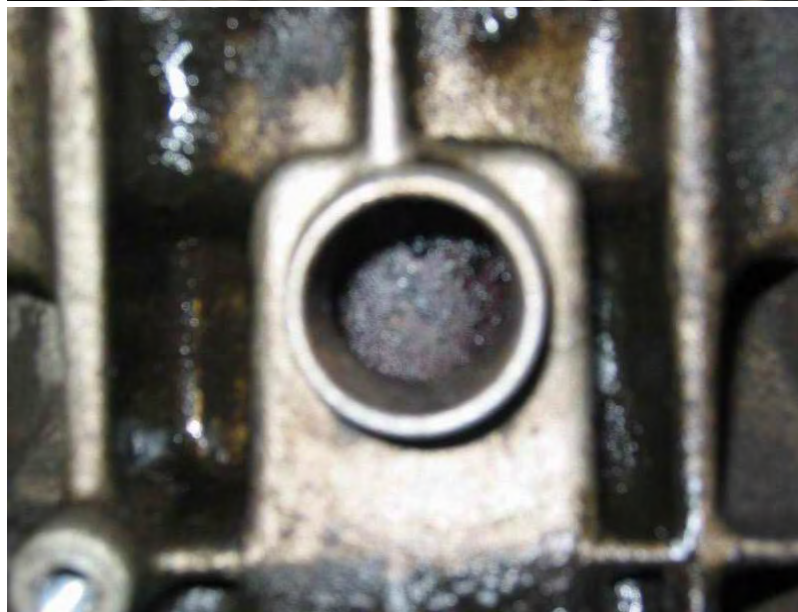
- Отсоединяем, ослабив хомуты, шланги вентиляции картера от коробки маслоотделителя.
- Откручиваем два болта и отсоединяем коробку маслоотделителя от блока двигателя.

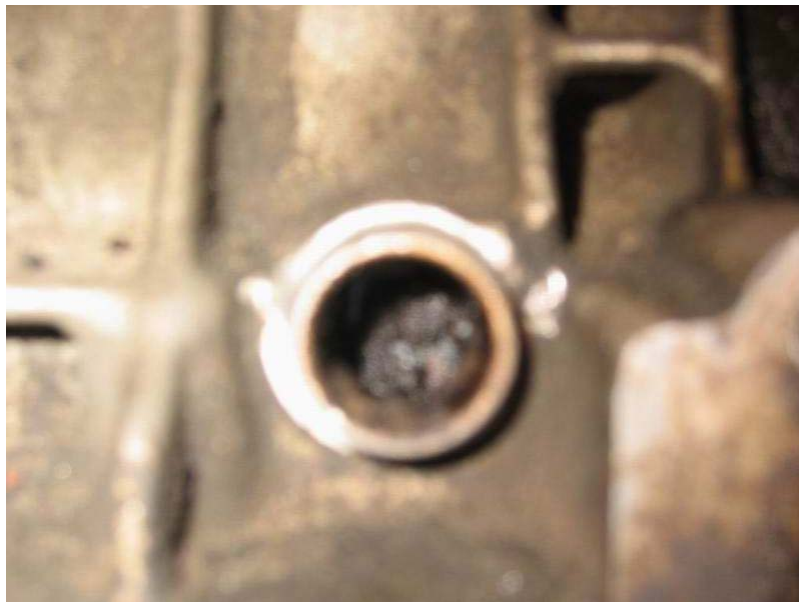


- Приступаем к осмотру всего снятого .
- Промываем, выковыриваем "замазку", опять промываем.











- При сильном загрязнении официалы рекомендуют замену маслоотделителя, так как отложения смыть сложно, и они в дальнейшем провоцируют загрязнение .
- Проверить состояние шлангов вентиляции картера и пламягасителя.(в таком состоянии пламягаситель, как на фото, заменить)



- При закоксованности дроссельной заслонки есть смысл ее демонтировать и промыть весь узел.









Примечание :

* - *Для некоторых моделей*

Сборка

- Заменить уплотнительные кольца маслоотделителя (смазать уплотнения моторным маслом).
- Установить маслоотделитель на блок двигателя и закрепить его болтами. Затянуть болты до момента 2,0кгс.м. Завернуть нижний болт вручную.



- Если при затяжке маслоотделитель смещается или перекашивается, следить за тем, чтобы уплотнения не сошли с шеек на маслоотделителе.
- Одеть шланги на штуцера маслоотделителя, не забудьте одеть новые хомуты на шланги.
- Ориентируем шланги таким образом чтобы они без надломов оделись при финишном монтаже на противоположные штуцера.





- Затягиваем хомуты на штуцерах.
- Если требуется замена прокладки впускного коллектора (лучше её поменять на оригинальную). Выкручиваем нижние 5 болтов крепления впускного коллектора .



- Меняем прокладку впускного коллектора на новую.
- Наживляем на 5-6 оборотов нижний ряд болтов крепления впускного коллектора.
- Пропускаем шланг вентиляции (если есть) между вторым и третьим воздушными каналами коллектора.





- Осторожно, не повредив прокладку, одеваем впускной коллектор на нижний ряд болтов крепления.
- Затягиваем болты крепления коллектора 2,0 кгс.м.
- Топливную магистраль собираем и затягиваем 1 я ступень 1,0 кгс.м., 2 я ступень довернуть на 75 град.



- Заворачиваем болт крепления нижнего кронштейна поддержки впускного коллектора. *(Некоторые "умельцы" выкидывают вообще этот кронштейн, как лишнюю деталь. Этого делать категорически нельзя. Так как вес коллектора достаточно большой и со временем он начнет болтаться. Появится подсос воздуха после массметра, начнут прыгать обороты на ХХ от 600-1500 об ... и т.д.)*
- Устанавливаем трубку масломерного щупа и прикручиваем кронштейн крепления масломерного щупа к коллектору.

- Соединяем все патрубки, одеваем все трубочки на "елочку", одеваем "хобот" на корпус дроссельной заслонки.
- Затягиваем все хомуты и проверяем прочность крепления всех элементов.
- Подключаем разъемы к форсункам, и клапану ХХ.
- Проверяем всё еще раз.
- Подключаем АКБ.
- Запускаем двигатель.
- Читаем ошибки. (Если вы отключали АКБ ошибок быть не должно, если нет - тогда появятся ошибки клапана ХХ). Стираем ошибки .