

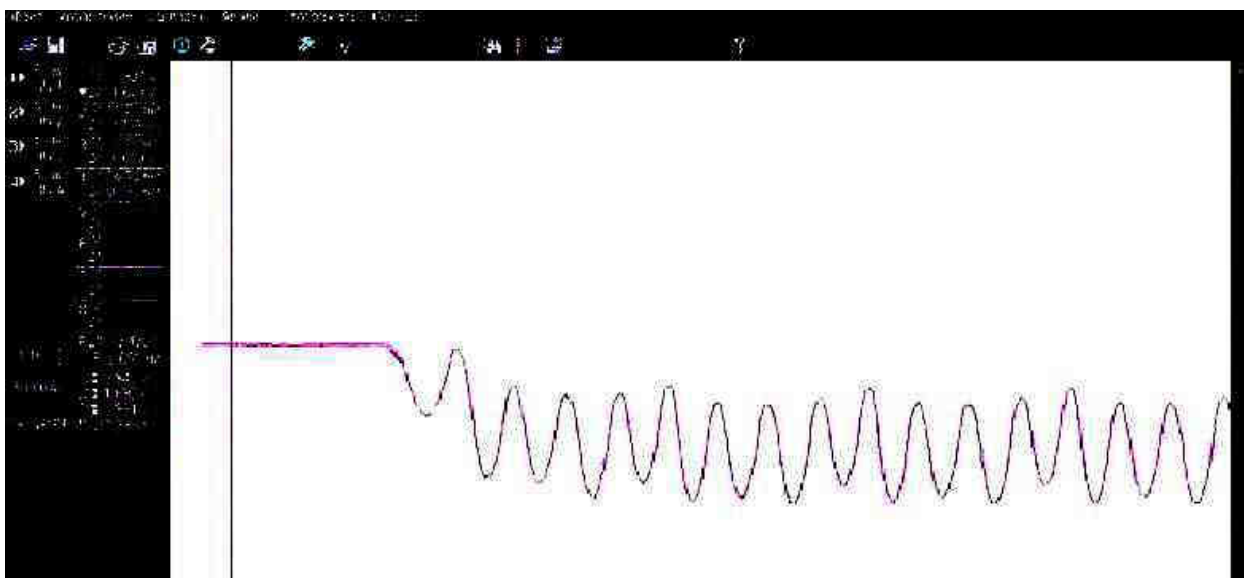
Часть 2

Честно говоря, не был уверен, думал, все придется менять... как новый почти. Но сын где-то вычитал, что на этом моторе применено что-то из технологий применяемых в малой авиации...

Не знаю...

Знаю, что SUZUKI это не только машины, а и моторы катеров, мотоциклы, и моторы малой авиации и т.д. А вот насчет технологий утверждать не берусь. Скажу только, что и кольца и вкладыши, и клапана, все в очень даже приличном состоянии. Несмотря на такое....

Теперь по осциллограмме на впуске.



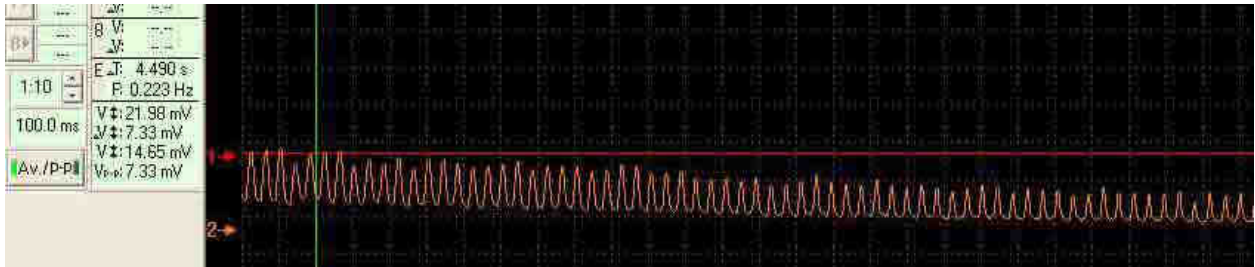
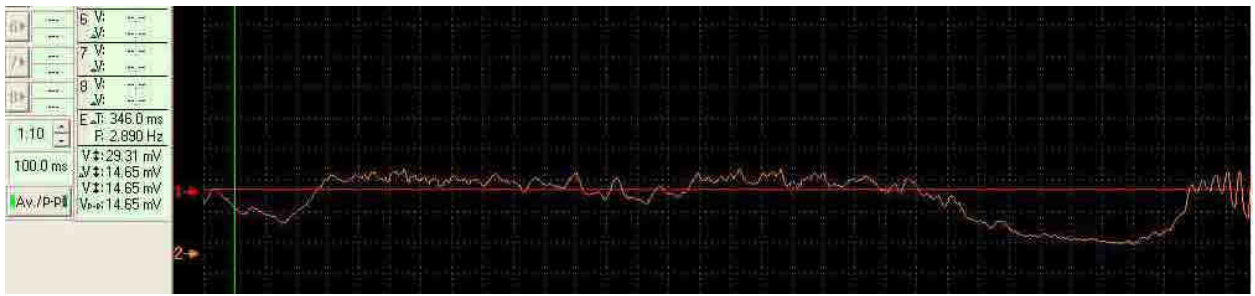
Вот так она сейчас выглядит (фото инвертировано для улучшения просмотра).

Запуск – «с полпинка»...и разряжение любо –дорого посмотреть.

Есть неравномерности, но это уже я исправить не смог. Люфт образовавшийся в механизме VVT,немного портит картинку

Распредвал на этом двигателе снять невозможно, не сняв барабан с крыльчаткой механизма VVT... А умельцы двигатель разбирали полностью и, судя по разбитому пазу, следам от съемника или может быть от какого другого тупого тяжелого предмета, до них дошло не сразу как снять барабан. **В барабане есть не приметное отверстие, в которое нужно вставить тонкую отвертку и завернуть винт в подпружиненную шпонку, тем самым выведя ее из паза.... Дальше просто снять его и только после этого, можно вынуть распредвал.**

Попробую проанализировать предыдущую осциллограмму со впуска: картинка вся с экрана не влезла, поэтому сделано две (нижняя продолжение).



На верхней: двигатель запускается, «колбасит» - дальше обороты возрастают, и осциллограмма заваливается вниз.

Здесь думается вот что: присадка, осевшая толстым слоем на клапанах, сильно исказила картину.

Ход клапанов, время их открытия и закрытия уменьшилось, причем у всех по-разному, в зависимости от «толщины слоя». Плюс прогоревший клапан, плюс до предела растянутая цепь, натяжитель еле-еле дотягивал ее за счет давления масла, а при остановке двигателя или падении оборотов натяжение не держал. Действительно, присадки ХАДО уменьшают шумность механизмов двигателя, меняется вязкость масла при их применении. Поэтому «весь механизм ведет себя заторможено, как наркоман».

Сейчас на нормальном масле, при замененной цепи и натяжителе, после длительной стоянки, во время запуска слышен короткий металлический звук.

Вот где он «вылез» еще - разбитый шпонпаз, кроме осциллограммы.

Ну, а как же решили вопрос с катушками. Да просто. Такие - «полуживые», начинают «шевелиться» на оборотах. Вот их и приподняли Натяжением троса. Другого варианта просто не было



«Страшный» длинный болт, регулирующий положение заслонки - это мы уже «изгоилились», а штатный был отломлен вместе с ушком от корпуса дросселя. Плюс вариации с TPS.

Сейчас на фото (слева) видно, что тросик имеет слабинку, а натянут был как струна, ну вообще делалось все, чтобы машина не глохла и как-то ехала....Разобрав и собрав этот автомобиль мы многое поняли.

Есть те, кто очень хочет продать откровенный хлам...хорошо продать, с

выгодой. И есть те, кто им в этом помогает. Эта машина была продана как «пробежная», в хорошем состоянии.

И у нее был только один хозяин... не считая того, кто ее привез из Владивостока.

Чего не знала новая хозяйка? А не знала она того, что эту машину в Белгород привезли мы. Что первым её владельцем записан мой сын. Хотели использовать у

себя, но потом решили, что для разъездной машины она не пойдет. Жалко. Ведь приходится ездить и возить всякие железяки, масла.

Купили с рук старенькую «Карину», а эту выпросил директор одной строительной фирмочки. Машинка оригинальная, таких еще в городе он не видел, а если на ней еще и рекламу сделать, все будут внимание обращать!

Продали мы ее тогда за 6,5 у.е. Машину оформили - и это как раз тот единственный хозяин, который почти на ней не ездил. То, что машина ездил из почти 4 лет - год в общей сложности - это правда. Остальное время она стояла в различных местах и у разных специалистов. Первый «наездник» у нее был прораб вышеозначенной фирмы. Машину отдали полностью в его распоряжение. До этого у него была страшно ржавая «шестерка». Через несколько дней он приехал к нам и попросил сделать ТО....?????????

Пришлось объяснить, что делать ничего не нужно - эту машину брали для себя, и все что было нужно - уже на ней сделали. Далее я наблюдал, как он отъехал. Медленно, с каким-то чувством превосходства над окружающими, подошел к двери, «пикнул» брелком, открыл дверь, достал щеточку...и протер носки туфель...(блин, а задники остались в грязи) Сел за руль, завел... С торпеды взял пачку «Парламента» -!!!(до этого курил что-то вроде «Примы» с фильтром), и тронулся... аж резина задымилась... Я понял, что эта Сузука долго не протянет.

При встрече с директором сказал, что не мешало бы водителя сменить... Недели через две, этот же прораб появился, но уже без машины. Вид у него был уже другой...Курил - что дадут, «Парламент» видимо закончился. А через некоторое время пожаловал и «Сузуки» - на эвакуаторе. Оказывается, «автомобиль не справился» с проездом перекрестка с круговым движением и на пути его правого колеса оказался высокий бордюр... скорость была небольшая, что-то около 50. Водитель ничего ему подсказать не мог, так как даже уже приехав к нам, у него наблюдалось сильное нарушение артикуляции при разговоре (разборчивости речи). Задача - с минимальными затратами восстановить.

Амортизатор вывернут и согнут, верхняя опора разворочена, рычаг согнут, рулевая тяга, бампер, крыло... Ну, объяснил я ему... поехал он искать где сделают дешево и быстро. Сделали. И, что характерно, ничего не меняя. Кто на ней еще ездил - уже неважно. Сначала из рычага, который нагрели и выровняли, вырвало шаровую опору, потом от «обилия» смазки заклинил и лопнул вал турбины. Турбину заглушили, забыв при этом заглушить масляный теплообменник турбины... режим масляного голодания для мотора стал привычным. Его разбирали, пытаюсь выяснить причину. Потом «накрылась» АКПП. В ответ на просьбу «подделать» машину на продажу, я послал просящего в «пешее эксклюзивное эротическое путешествие». Дальше... Дальше я ее не ожидал увидеть. Собственно, мы уже панихиду справили. И вдруг эта девушка...

Купившая машину за 200тыс. И машина ей нравилась, и не очень дорого. И хозяин один.

Масло подъедает? , - так ведь ТУРБИНА стоит!

Антифриз уходит?- ну это ерунда,- ТИПА ХОМУТИК плохо держит!

Булькает что-то в системе охлаждения?,- ВОЗДУХ!

Потом до нее все же стало доходить, что что-то не так.... Ну, не может нормальная машина (с турбиной или без) - есть масло быстрее, чем поросенок помой.

Ну, ненормально это, когда каждое утро нужно доливать антифриз.

Неправильно, когда двигатель трясет, и стекла в машине не должны потеть, и температура воздуха из воздухопроводов должна соответствовать той, что высвечивается на дисплее. Вот и каталась она по СТО. На некоторых знали эту машину, и ручки свои к ней прикладывали...и брали деньги.

Возможно, это и не нужно было писать. Но я решил – напишу, и вот почему...
Машина-то не старая. Теперь представим, что всего того, что написал - я не знал.
Все, что мог посмотреть сразу, на фото есть.. Взял бы эту машину – и попал бы «по самые уши». Тем более, как не раз уже отмечалось, подавляющее большинство клиентов не говорит правду. *(Данного случая не касается, хозяйка, даже не пыталась что-то скрыть).*

И последняя причина - машина будет ездить....

Мы так решили. Город у нас не такой уж большой. Наверняка ее увидят и те, кто её «ремонтировал», и кто её продавал - «по ушам шелестел»...

Слово, как их назвать, подобрать трудно, если не матерное.



Ну, вот и он - «уличный гонщик».

В Россию проданный, бывшим хозяином битый - мученный, «умельцами» крученный, гадостью всякой травленный. Живучий. Хозяйку дожидается...

Маркин Александр Васильевич

г.Белгород, Таврово мкр 2, пер.Парковый 29Б
(4722)300-709



СОЮЗ
АВТОМОБИЛЬНЫХ
ДИАГНОСТОВ

Информация для читателей

Новую литературу по вопросам Диагностики и ремонта автомобилей Вы можете заказать в Интернет-магазине издательства «Легион-Автодата» по адресу: <http://www.autodata.ru/>

Новые Авторские статьи участников Союза автомобильных Diagnostов, регулярно обновляемые, Вы можете прочитать по адресу: <http://www.autodata.ru/item.osg>

Форум Союза автомобильных Diagnostов, где регулярно идет обсуждение «автомобильных» вопросов располагается по адресу: <http://forum.autodata.ru/index.php>

Приходите, регистрируйтесь, участвуйте. У Нас доброжелательная обстановка.

ВАЖНО – прочтите Внимательно!

Материал (статья) носит общепознавательный характер, не является инструкцией по ремонту или эксплуатации автомобиля. Не подлежит копированию, редактированию и компилированию. Автор и редакционная коллегия не несут ответственность за неверную трактовку материала и другие последствия, вызванные прочтением данного материала. С предложениями, замечаниями и пожеланиями обращайтесь по адресу: efidata@yandex.ru

СОЮЗ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДИАГНОСТОВ, - Создан по инициативе Diagnostов и Издательства "Легион-Автодата", зарегистрирован в Едином государственном реестре юридических лиц Российской Федерации «23» октября 2007 г.