

Александр Прозоров

500
ОТВЕТОВ
НА 500
ВАЖНЫХ ВОПРОСОВ

АВТОМОБИЛИСТОВ



Александр Дмитриевич Прозоров 500 ответов на 500 важных вопросов автомобилистов

*Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=5816069*

*500 ответов на 500 важных вопросов автомобилистов / Александр Прозоров.: АСТ, Сова; Москва, Санкт-Петербург; 2011
ISBN 978-17-073423-8*

Аннотация

Данная книга представляет собой сборник житейских советов бывалых водителей тем, кто еще не успел набраться собственного опыта, еще не обжегся на ошибках и не наставил себе своих синяков и шишек. Может статься, именно она и поможет избежать этих самых синяков и шишек.

Содержание

Предисловие	4
Неприятности на дороге	6
Стучит и пахнет...	28
Что проверять в машине?	43
Конец ознакомительного фрагмента.	45

Александр Дмитриевич Прозоров

500 ответов на 500 важных вопросов автомобилистов

Предисловие

Девушка получила права, а ездить боится. Решила потренироваться ночью. Выехала на пустынную улицу, двигается 40 километров в час. За ней увязалась ДПС. Она думает: «Ну едут и едут, я же ничего не нарушаю». Патрульные ехали-ехали, потом включили «люстру», обогнали ее и остановили. Девушка спрашивает:

– Что случилось?

Они отвечают:

– Странно как-то вы, гражданка, едете.

– Так у меня правам десять дней.

– Это все хорошо, конечно. Только сейчас ночь, у вас в салоне горит свет, а фары выключены. Сделайте наоборот, пожалуйста.

Из жизни автомобилистов

У меня зазвонил телефон:

– Кто говорит?

– Это я. Саш, слушай, приехал на заправку, заглушил машину, залил бак, а теперь она не заводится. Что делать?

– Сними клемму с аккумулятора, подожди минут десять, потом надень обратно и поезжай на диагностику двигателя. Дзинь:

– Саш, у меня что-то странное происходит. Нажимаю на сцепление, пищит что-то, отпускаю, перестает...

– Немедленно на замену выжимного подшипника сцепления, пока всю корзину не угробил! Дзинь:

– Саш, у нас на трассе патрубков потек, весь антифриз выхлестал. Патрубок мы изолянтной замотали, но что в систему залить? Воду нельзя, замерзнет на морозе в радиаторе, пока до магазина едем.

– Тормозните грузовик какой-нибудь, раз на дороге, возьмите канистру солярки. На несколько дней хватит. Дзинь:

– Саш, на крутых поворотах стуки появляются, а при езде прямо их нет.

– Родной, у тебя, похоже, какое-то колесо не затянуто. Берись за баллонник, пока не потерял. Дзинь:

– Саш, у меня тут есть очень-очень маленький автомобильчик с очень-очень маленьким простеньким моторчиком. И он не заводится. Что делать?

– Это ты так лодку называешь? Мопед? Газонокосилку? Хотя, какая разница? Бери бумагу, записывай...

Хорошая вещь телефон. Особенно когда есть кому позвонить и спросить совета. Но куда проще иметь эти советы при себе.

Данная книга как раз и представляет собой сборник житейских советов бывалых водителей тем, кто еще не успел набраться собственного опыта, еще не обжегся на ошибках и не наставил себе своих синяков и шишек. Может статься, она поможет этих самых синяков и шишек избежать.



Неприятности на дороге

Вечер, осень. На обочине четырехполосного шоссе стоит «Запорожец». Водитель голосует, но никто не останавливается. Вдруг рядом тормозит шикарный шестисотый мерс:

– Что с тобой, бедолага?

– Бензонасос сдох, зараза! – и с надеждой: – Дотяни хоть немного до города?

– Ладно, цепляй. У меня самого первый такой был...

Ну прицепили они «запор» и едут. Вдруг их обгоняет потрепанная BMW. Хозяину мерса стало обидно, и он погнался...

На следующий день капитан ГИБДД рассказывает своим сослуживцам:

– Прикиньте, стою я с радаром у въезда. Вдруг смотрю, летит по крайней левой BMW под 220, прямо за ним мерс на хвосте. А сзади «ушастый» «Запорожец» несется да еще дальним светом моргает, чтобы дорогу уступили!

Из жизни автомобилистов

Как правило, разные напасти поджидают автолюбителя не рядом с домом, где хранятся справочники, запасы инструментов, откуда можно позвать на помощь друзей, знакомых или вызвать спасателя из автосервиса. Пакости обычно случаются на дороге, в лесу, у озера, пляжа или возле лыжной горки, то есть в тех местах, куда все мы с удовольствием ездим на наших «железных конях». Ведь именно для этого они, собственно, и предназначены. Между тем, когда вы стоите в лесу рядом с автомобилем, не подающим признаков жизни, даже самая мелкая и незначительная неприятность может показаться необратимой катастрофой. Посему в первую очередь водителю нужно знать, каким образом можно выбраться из диких мест к родной цивилизации и магазину запчастей.

Итак, какие неприятности случаются с машинами чаще всего?

Случайно захлопнул дверь машины, а ключи остались внутри. Как открыть машину?

Самая большая удача – если вы захлопнули ключи при открытом багажнике либо захлопнули ключ в багажнике при открытом автомобиле. Сплошь и рядом случается такое, когда автомобилист разгружает свой транспорт, но ключ сперва оставляет в замке, поскольку машину пока закрывать не намерен. А потом, забыв об этом, нажимает стопор и хлопает дверью. Если вы заметили промах до того, как закрыли багажник, то знайте: между багажником и салоном всегда есть доступный лаз. На абсолютном большинстве автомашин спинка заднего сидения легко снимается рывком снизу вверх, после чего салон с багажником образуют единое целое.

Ну а если багажник закрыт – это, конечно, беда. Но не трагедия. Как ни печально, но способов открыть машину без ключей довольно много. Вот самые немудреные и недорогие.

Взять длинную плоскую пластину (чаще всего используется банальная тридцатисантиметровая линейка) просунуть вдоль стекла под уплотнитель и потыкать наугад вниз, пытаясь попасть по металлической тяге, что идет от замка к фиксатору (рукояти, стопорящей замок изнутри). При попадании замок отпирается.

Иногда тягу нужно не нажать, а дернуть вверх – для этого угонщики на конце линейки выпиливают крючок. Но обычные водители этого нюанса о своей машине, как правило, не знают.

Не беда. Попробуйте прижать ладони к стеклу окна любой дверцы и со всей силы нажать на него вниз, стремясь опустить хоть на несколько миллиметров (сделать тонкую щелочку над стеклом получается практически всегда). Если получилось – возьмите длинную жесткую проволоку, согните крючок на конце.

Просуньте проволоку в получившуюся щель и крючком на конце зацепите либо ручку, если есть возможность отпирания запертой дверцы изнутри, либо стопор, когда это предусмотрено конструкцией замков, либо, если ключ торчит в замке зажигания, выдерните и вытяните наружу сам ключ.

Стопор неудобной формы для цепляния крючком? Сделайте из прочной нити петлю-удавку, накиньте ее, затяните – и дергайте. Так, например, испокон веков открывались старые добрые «Фиаты», больше известные под именем «Жигули».

Если в силу нетерпения или обидной надежности фиксаторов стекла добраться до стопоров и ручек внутри салона никак не удастся, а ехать очень хочется, то водитель вынужден пойти на финансовые жертвы: звонить в службу вскрытия автомобилей. Такие сейчас существуют, и в крупных городах найти их труда не составит.

Вдали от цивилизации примерно с теми же финансовыми потерями ломать замок приходится самому. Делается это очень просто: в личинку замка вбиваете тонкую стальную отвертку и поворачиваете, выламывая разного рода стопоры и секреты. Уголовники на такой случай носят металлический прут, к которому под прямым углом приварено узкое и тонкое лезвие хорошей закалки. Лезвие вбивается в замочную скважину, а прут позволяет приложить к нему очень большое усилие. К отвертке усилие можно приложить с помощью гаечного ключа, наложенного на рукоять.

Естественно, личинка замка после такого воздействия подлежит замене.

И наконец, довольно дорогой способ – к нему приходится прибегать, если нет возможности применить все вышеизложенные, – это разбить окно.

Самое сложное при этом – кокнуть самое дешевое стекло салона, а не самое дорогое. По какой-то странной гримасе ценообразования таковыми обычно оказываются не большие и красивые панорамные махины, а мелкие боковые или декоративные стекляшки. Те самые, что и бьют в безвыходных ситуациях в первую очередь. Посему, если есть возможность – позвоните в магазин автозапчастей и проконсультируйтесь по поводу предстоящего жертвоприношения.

Катался на лыжах, вернулся к машине. Ключ у меня в руках, но в замочную скважину почему-то влезает с трудом и не поворачивается. Что случилось и что делать?

Случилось то, что накопившаяся за лето и осень в замке влага, коварно дождавшись морозной погоды, вспомнила курс средней школы и поменяла агрегатное состояние: смерзлась с деталями замка в единое целое.

Самый простой способ попасть в машину в данной ситуации – это взять зажигалку, согреть в ее пламени ключ, после чего вставить в замок, выдержать несколько секунд и попытаться открыть. После пяти-шести «прогреваний» эта методика обычно приносит положительный результат... Если, конечно, машина достаточно простенькая и ключ не имеет встроенных изысков – иммобилайзера, магнитного кода, чипа и прочих противоугонных прелестей. Ибо, попав с таким «подогретым» ключом в салон, – завести машину вы уже никогда не сможете. Во всяком случае до посещения сервисцентра. Посему – будьте внимательны!

При отсутствии зажигалки и хорошем знании машины – лучше открыть капот, смочить ключ «незамерзайкой» из бачка омывателя, затем вставить его в замок, пытаясь растопить лед. Процедуру повторять до тех пор, пока замок не откроется. С той же целью можно

использовать тормозную жидкость из расширительного бачка тормозной системы или сцепления.

Кроме того, в продаже имеются небольшие флакончики со специальной жидкостью для размораживания и одновременного смазывания замков. Они, конечно, эффективны, но в инструкциях на них неизменно пишут, что они должны быть в «бардачке» каждого автомобиля. Не верьте! Чтобы воспользоваться этой жидкостью в нужный момент, флакончик с ней должен находиться в кармане! Иначе про него лучше и не вспоминать.

Чего нельзя делать, если у машины замерзли замки?

Категорически нельзя поливать дверцу машины горячей водой! При этом ошпаренная краска полезет лохмотьями, тонкую обшивку, нагретую только в одном месте, вспучит, а попавшая во все щели вода через несколько минут снова замерзнет, и вылезти из машины вы уже не сможете.

Злобной диверсией также будет попытка подышать в личинку замка. Выдохнув теплый и очень влажный воздух на холодный металл, вы быстро организуете такую ледяную пробку, что до весны не растопите.

Как избавиться от замерзания замков?

При первых признаках подступающих заморозков лучше всего нанести на ключ немного моторного масла и хорошенько поработать им в личинке замка, закрывая и открывая его. Некоторые водители с той же целью используют тормозную жидкость. Если у вас на бензобаке стоит пробка с замком, то не забудьте смазать и его, иначе рискуете остаться с пустым баком до первых оттепелей. Минутное дело – но всю зиму за замки можно уже не опасаться... Если, конечно, машину не мыть. А если мыть – личинки замков необходимо продувать воздухом от насоса или компрессора (не ртом!) и смазывать после каждой помывки.

Чтобы избавиться раз и навсегда от проблемы замерзания замков, достаточно установить так называемый центральный замок, который открывает двери по радиокоманде с брелка.

Моя машина слишком легко открывается без ключей. Что делать?

Поставить центральный замок: устройство, которое открывает и запирает дверцы по команде с брелока. Если при этом снять тяги, идущие от замка к фиксатору, то никакими линейками и отвертками злоумышленникам машину уже не открыть.

На моей машине стоит центральный замок и отказывается открывать дверцы. Как ее теперь вскрыть?

Прежде всего, если вдруг такое случилось, остаются в силе все методы открывания автомобиля «изнутри» с помощью петелек и крючков. Однако поломка самого центрального замка является большой редкостью. Чаще всего проблема его отказа связана со «смертью» аккумулятора. Как попасть в машину с взбунтовавшимся центральным замком? В такой ситуации, в принципе, достаточно подать напряжение в бортовую сеть.

Если аккумулятор сел из-за того, что вы забыли выключить ближний свет или габаритные огни, то нужно снять фонарь одного из осветительных устройств, извлечь лампочку и подать на клеммы напряжение от хорошего аккумулятора. Правда, такая ситуация в наше время становится все более и более редкой: машины с каждым годом «умнеют», и если водитель не выключает габариты и ближний свет сам, бортовой компьютер, выждав разумное, по его железным мозгам, время отключает лишних потребителей вместо него.

Если же аккумулятор не «сел», а «умер», то ничего не поделаешь, придется открывать капот, снимать старую батарею и ставить вместо нее другую. Вскрыть капот обычно не очень

сложно: достаточно зацепить крючком и дернуть идущий к замку тросик или дотянуться до самих запорных рычажков. Нужно только прямо сейчас, когда вы читаете эти строки, пойти и внимательно осмотреть устройство замка и путь прохождения тросика, чтобы в нужный момент знать, куда подсовывать крючок или запихивать отвертку.

Добыв аккумулятор, его нужно снять, попинать ногами за нехорошее поведение, после чего можно посмотреть емкость и самое главное – полярность!!! То есть расположение клемм. С какой стороны находится клемма плюсовая, а с какой – минусовая? В магазине вопрос о полярности вам зададут в первую очередь, и очень часто он приводит автомобилистов в ступор, вынуждая разворачиваться и ехать обратно к машине, проверять.

Старую батарею крайне желательно сдать в приемный пункт – они есть при многих магазинах, – и не ради лишней сотни из домашнего бюджета, а чтобы не загрязнять окружающую среду свинцом и кислотой. Новую батарею поставить на место старой. После этого можно смело открывать салон нажатием кнопки на брелоке: центральный замок отремонтирован!

Центральный замок исправен, дверцы даже чуть-чуть приоткрываются, но не больше. Как попасть в машину? Замерзаю!

Проблема аналогична проблеме замерзающих замков. В машине после дождливой осени, а чаще – просто проехавшей через мойку, влага оседает на резиновые уплотнители и на арках. В мороз вода застывает, намертво приклеивая уплотнители к кузову. И дверцы – не открыть.

Тут следует проявить терпение. Потянуть дверцу на себя и с помощью отвертки, палочки от эскимо или иного длинного тонкого предмета сантиметр за сантиметром по контуру отрывать уплотнитель от арки. Если вместо терпения использовать силу и хорошенько рвануть дверь на себя, то онный запросто может вылететь из точек крепления, оставшись на кузове.

Открыв дверцу, следует тщательно промазать уплотнитель по всему периметру глицерином (самым обычным, из аптеки) или силиконом (им пропитывают губки для обуви). Для обработки уплотнителя достаточно натереть его такой бесцветной губкой до блеска. На худой конец можно воспользоваться обычным детским кремом.

На обочине проехал правыми колесами по колючей проволоке. Теперь проколотых колес два, а запаска одна. Как доехать до шиномонтажа?

Если без экзотики, то самый простой путь – это снять оба проколотых колеса, на попутке доехать до ближайшей автомастерской, заклеить дырки и на попутке же вернуться обратно.

Но, как говорится, гладко было на бумаге... Не везде шиномонтаж встречается достаточно часто, не везде легко поймать попутку. Такси по шоссе катаются редко, большинство водителей едут с конкретной целью и полностью загруженные, незнакомых попутчиков брать любят далеко не все... В общем, вернемся к проколотым колесам.

Как можно «оживить» их хотя бы ненадолго?

При наличии в багажнике насоса сделать это не так уж и трудно. Например – залив в камеру от полулитра до литра воды. Сделать это можно разными способами. Если насос ручной, то надо разобрать его, предварительно накрутив шланг на ниппель, налить воду в корпус насоса, а затем, вернув поршень на место, плавно загнать ее в колесо. При наличии шприца воду можно всасывать в него, а потом впрыскивать в ниппель. При наличии рта – воду набрать в рот, а потом вдуть в колесо через соломинку. Прделав эту процедуру, следует повернуть колесо пробойной вниз, накачать и начать движение. Центробежная сила равномерным слоем будет «размазывать» воду по всей внутренней поверхности колеса. Вода

отделяет воздух от дыры, а поскольку сама она – заметно более вязкое вещество, то и просачивается наружу значительно медленнее. При постоянном и равномерном движении на скорости 20 километров в час подобного «ремонта» может хватить на весь день. При движении с остановками – на пару часов.

Без насоса справиться с напастью будет намного труднее. Но есть еще один способ спасти покрышку. Чтобы доковылять на ней до ремонта, при этом не превратив ее в лохмотья, достаточно как можно плотнее набить ее всякой ветошью. Колесо придется «разбортовать», наполнить тряпками, снова «забортовать» и медленно двигаться в сторону ближайшей шиномонтажной станции. Это не сделает колесо работоспособным, но зато по крайней мере покрышку не станет «зажевывать» диском. Ведь для того чтобы привести ее в полную негодность, достаточно и пары километров очень аккуратной езды по хорошей дороге.

При наличии подручных средств, вроде готовых заплат или качественного клея, можно попытаться подлатать проколотую камеру самому.

Однако для этого необходимо выполнить пять основных операций.

1. Снять колесо. Помните: прежде чем «поддомкратить» машину, ослабьте колесные гайки хотя бы на пол-оборота. Когда колесо вывешено, «сорвать» их с места намного труднее – колесо проворачивается.

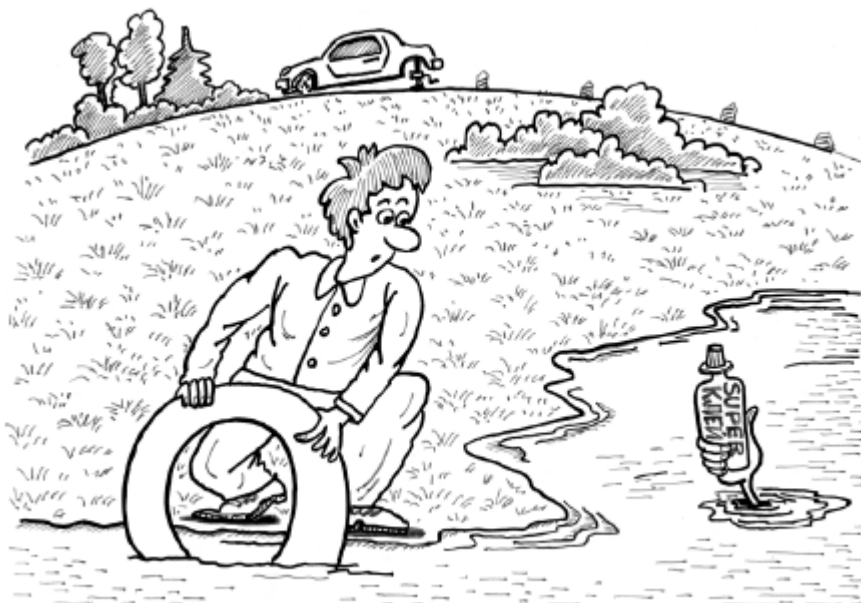
2. Разбортовать. Края покрышки насаживают на край колесного диска «внатяг», да к тому же они зачастую крепко прилипают к бортам, и оторвать их не так-то просто. Если это не удастся сделать с помощью простейших методик (попрыгать, например, на борту покрышки), то из подручных средств всегда можно изготовить временный съемник. Для этого потребуется достаточно длинная доска или толстая жердина и небольшой брусочек. Конец жерди привязать (пристегнуть ремнем, зацепить проволочным крюком) за край или середину диска, брусочек положить на покрышку, после чего прижать сверху доской. Теперь достаточно нажать на длинный конец «инструмента», и край покрышки легко срывается с посадочного места.

3. Найти пробойину. Для начала, пока покрышка еще не сорвана со своего места, на ней нужно сделать пометку напротив ниппеля – мелом, шариковой ручкой или просто царапиной от ногтя.

Сняв покрышку, внимательно осмотреть внутреннюю поверхность, провести по ней рукой. В случае обнаружения торчащего внутрь острия «пойманный» гвоздь удалить, а поверх покрышки положить камеру ниппелем поверх метки. С помощью этой нехитрой процедуры определяется место, в которое вошел гвоздь, на камере. Теперь можно проводить ремонт любым доступным вам способом. Лучше всего, само собой, – поставить полноценную заплату, завулканизировав поврежденное место. Или хотя бы использовав качественный клей.

При отсутствии клея некоторые водители советуют взять толстую шайбу, завести в отверстие поврежденное место, после чего согнуть шайбу и хорошенько расплющить, чтобы зажать резину вместе с местом пробойины.

Если дырку обнаружить не удалось, камеру надо накачать и погрузить в ближайшую лужу (океан, кастрюльку или просто полить водой). Теперь место пробойины определить довольно легко – по выходящим из нее пузырям. Определить и заделать.



4. После ремонта камеру положить поверх покрышки ниппелем к метке, напротив поврежденного места покрышку тщательно прощупать изнутри – а ну что-то острое все-таки торчит? Затем камеру заправить в покрышку, поставить на диск и накачать.

5. Вернуть покрышку на место. В том случае, если покрышка неохотно возвращается на место, ее можно «угovorить» с помощью инструмента, упомянутого во втором пункте. Полностью края покрышки распирает на штатные места чаще всего только после полной накачки колеса.

Для того чтобы край покрышки лучше скользил по диску и проще вставал на свое место, его можно хорошенько намылить. Мыло в дальнейшем высыхает и проявляет даже некоторые клеящие качества.

Ремонт бескамерных колес намного проще и легко осуществляется на месте обнаружения прокола. Однако, как и во всех других случаях, легкость решения проблемы возможно только и исключительно в ситуации, когда к ней подготовишься заранее.

В данном случае, чтобы не ломать голову над спустившим колесом, нужно заранее купить ремкомплект для латания шин и иметь в машине насос.

Итак, если у вас есть подобный комплект, радостно потираем руки и приступаем к ремонту.

Снимать колесо или даже вывешивать его совершенно не нужно! Эти хлопоты владельцам «безкамерки» ни к чему. Предрассудки все это давно позабытые!

Достаточно прямо на месте подкачать поврежденное колесо так, чтобы внутри возникло достаточное для возобновления утечки давление.

Находим визуально или на слух место прокола. Если оно не обнаруживается сразу, прыскаем на колесо водой и смотрим, где она начнет пузыриться.

Сдвигаем машину немного вперед или назад для обеспечения удобного доступа к месту повреждения.

Осматриваем поврежденное место, удаляем посторонние предметы, вытираем, чистим.

Теперь очень важно определить направление канала, через который свистит воздух: по прямой был произведен прокол, либо под каким-то углом.

Вскрываем ремкомплект, вводим в отверстие спиральное шило, крутим его и дергаем, зачищая канал и придавая ему округлую форму.

Выдергиваем шило, вдеваем в его отверстие жгутик из специальной резины, обильно смазываем клеем, после чего плавно (чтобы не порвать), но решительно (иначе вообще не влезет) вводим в отверстие...

И вот тут настает момент истины! Об этом не пишут ни в одной инструкции, об этом не предупреждают в магазинах, но вынуть шило из отверстия таким образом, чтобы жгутик остался на своем месте, внутри покрышки, – это настоящее искусство, которое дается далеко не сразу и не всем! Каждый мастер выполняет это таинство по-своему. Кто-то тянет плавно, нежно покачивая, кто-то тащит смело и резко, кто-то «выкручивает».

Это только со стороны процесс кажется легким и простым. На самом деле в шиномонтажах мастера давно набили руку и выработали свой стиль, которого нет у новичка. Поэтому не удивляйтесь, если после первых попыток ввести жгут и вытащить шило у вас ничего не получится. Это нормально. Нужно тренироваться. Не опускайте руки! Немножко терпения, несколько попыток – и очень скоро вам удастся добиться своего. А заодно – приобрести опыт на будущее.

Теперь вынимаем шило, оставляя жгут в отверстии, и...

Все, колесо можно накачивать, торчащие снаружи кончики жгута скусывать или срезать и продолжать свое путешествие.

Еще несколько слов о «жгутиках». Запомните – и не говорите, что вас не предупреждали! Данное средство для ремонта покрышек не является наилучшим. Примерно в каждом пятом случае отремонтированное колесо через уже заделанную пробойну начинает снова «травить». Однако в восьмидесяти процентах случаев данные заплатки служат до полного износа протектора.

Добросовестные производители рекомендуют использовать «жгутик» только в качестве временной меры, для путешествия к ближайшему шиномонтажу. Там, предположительно, колесо разбортуют, в отверстие изнутри вставят специальный резиновый грибок, снова соберут – и только после этого колесо станет исправным, с гарантией уже не восемьдесят, а сто процентов.

Нужны вам лишние расходы ради более высокой гарантии или нет – решать уже только вам.

Возвращаясь к ситуации на дороге, смоделируем еще один вариант неприятности: у вас есть хороший клей, но нет «жгутика». В такой ситуации в качестве временной меры можно использовать обмазанный клеем саморез (самый толстый из найденных в машине). Закрутите его в отверстие, накачайте колесо и смело, но без лихачества, отправляйтесь в сторону любимого вами шиномонтажа.

Предпочел бы просто поставить запаску, но домкрат не работает. Первый раз за два года попытался воспользоваться, и на тебе – резьба сорвана.

Как я понимаю, на десять минут попросить другой не у кого?

Тогда остается искать длинный дрын, слегу, ломик, трубу, профиль – в общем, достаточно длинный и прочный предмет, который можно использовать в качестве рычага. Приготовив две подпорки, одну ставите рядом с машиной, опираете на нее слегу, заведя коротким концом под машину, на другой нажимаете. Машина приподнимается, вторую подпорку помощник ставит под упор кузова. Если помощника нет – значит, нужно приготовить еще одну длинную палку, чтобы затолкнуть подпорку на место самому.

Тут важно помнить, что брюхо у легкового автомобиля – место нежное и мягкое, запросто способно продавиться. Причем – насквозь. Поэтому ставить подпорки надо под лонжерон, а конец рычага заводить под подпятник для домкрата или иной силовой элемент.

Надежно и безопасно можно крепить и упоры, и конец рычага под узлы подвески: мост, рычаги, места крепления реактивных тяг.

У меня сел аккумулятор, а я в лесу-у-у-у!!! Как мне завестись и уехать?

Основных способов завести машину с севшим аккумулятором пять.

1. Самый разумный: снять батарею, отнести домой, полностью зарядить, заодно убедившись в ее исправности, после чего вернуть на машину и спокойно завестись. В случае повторения напасти – искать причину. Ведь в электросистеме находится неисправность: где-то что-то замкнуло, перетерлось, не выключается и потребляет ток даже при заглушенной машине.

Данный способ позволяет гарантировать себя от ситуации, когда аккумулятор спустя короткий срок опять оказывается «пустым». И, как у них это принято, – в самый неподходящий момент. Однако в лесу заряжать батарею, увы, негде.

2. Самый распространенный: найти поблизости другую машину и попросить ее владельца «прикурить». То есть подъехать к вам, соединить с помощью специальных проводов его и ваш аккумуляторы и завести машину.

При всей привлекательности данного способа он имеет ряд недостатков. Нужны толстые провода с «крокодилами», каковые ныне имеются не у всех и не всегда, нужна физическая возможность подъехать одному автомобилю к другому. И наконец: необходим сам этот самый «другой автомобиль» какового при желании пострадавшего забраться подальше в лес и уединиться на природе – в обозримой близости вполне может просто не оказаться.

3. Менее распространенный, но весьма популярный метод – завестись «с толкача». Для заводки машины с «толкача» требуется любым доступным способом сдвинуть ее с места (толкнуть с помощью друзей, скатить под уклон, привязать к другой машине).

После начала движения нужно:

включить зажигание;

выжать сцепление;

включить вторую передачу;

плавно отпустить сцепление;

ждать, пока раскрутившийся двигатель заведется, время от времени помогая ему ожить с помощью педали газа.

После того как двигатель завелся:

выжмите сцепление, выключите передачу;

выждите немного, дабы убедиться, что мотор работает устойчиво и не заглохнет в ближайшие минуты;

подайте буксирующей вас машине или толкающим вас друзьям звуковой или световой сигнал о том, что вы уже завелись.

4. Современные малолитражки не столь уж тяжелы. По асфальту их можно разогнать до скорости, достаточной для заводки, даже вдвоем. По грунтовке сделать это уже труднее. По песчаной или глинистой неровной лесной просеке – почти невозможно.

Тут самое время вспомнить немного истории. Когда-то неизменной деталью заводской комплектации любого авто была пусковая рукоять. Сейчас про них все давно забыли, а на машинах давным-давно не ставят храповиков для ручного запуска.

Однако если уж вы попали в ситуацию, когда ваш аккумулятор не способен провернуть двигатель и помощи ждать неоткуда, то былое искусство нетрудно возродить.

Для этого необходимо:

- # вывесить правое ведущее колесо («поддомкратить» таким образом, чтобы колесо оторвалось от земли);
- # подложить под колеса с противоположной стороны противооткатные упоры (можно использовать камушки или толстые палки);
- # включить вторую передачу;
- # вытянуть подсос на карбюраторной машине (произвести иную привычную вам подготовку к пуску двигателя);
- # включить зажигание;
- # взяться за вывешенное колесо и приступить к его вращению по направлению движения.

В том случае, если вам повернуть колесо не по силам, можно использовать баллонный ключ, накинув его на колесную гайку (за ключ удобнее браться). А при нужде «баллонник» легко удлинить, надев какую-нибудь трубку.

Если вам все равно не удастся повернуть колесо – переключитесь на третью передачу или, в крайнем случае, на четвертую.

Для запуска двигателя как «вручную», так и «с наката» крайне важны три фактора:

- # двигатель должен быть отрегулирован и хорошо запускаться;
- # он должен запускаться без дополнительных ритуальных действий вроде быстрых и частых нажатий на педаль, либо удерживания ее в полунажатом состоянии на время прогрева;
- # коробка переключения передач должна быть механической, а не автоматической.

5. Если ваша машина снабжена АКПП, то при невозможности «прикурить» сразу приступайте к плану действий по методике номер пять;

- # идите пешком к ближайшей дороге;
- # останавливайте любую машину, но желательно с механической КПП;
- # на ней возвращайтесь к своей машине;
- # при наличии доброй воли водителя меняетесь с ним аккумуляторами и заводите свою машину исправной батареей, а его – «с толкача». Причем в этой ситуации вы сами вполне можете запустить своего спасителя с буксира. Выехав на дорогу – меняйтесь аккумуляторами обратно. Примерно получаса пребывания даже полностью «пустой» батареи «под зарядкой» вполне достаточно, чтобы потом надежно запустить даже холодный двигатель. Вы сможете спокойно завестись и доехать домой. При отсутствии «доброй воли» – просто выбирайтесь на то место, на котором у вас будет возможность удобно «прикурить»

А теперь – внимание! Чего делать нельзя ни в коем случае!

(Но можно при действительно безвыходной ситуации.) В том случае, если стартерная батарея разрушена полностью (внутреннее замыкание либо, наоборот, отсутствие контакта где-то внутри), самостоятельно завести машину невозможно вообще. В такой ситуации, чтобы добраться до магазина за новой батареей, можно попросить кого-нибудь «прикурить», завести машину с уже включенными всеми потребителями электричества, которые имеются на машине (свет фар, отопитель, подогрев зеркал и заднего стекла, магнитола, прикуриватель), отсоединиться от «донора» и осторожно двигаться в сторону цивилизации, старательно удерживая двигатель на оборотах ниже среднего. Опасность состоит в том, что аккумулятор, по сути, являет собой очень мощное сопротивление, включенное в бортовую сеть. При его отсутствии генератор и реле зарядки работают практически без

нагрузки, из-за чего могут быстро выйти из строя. Само собой, превышение оборотов, да еще без нагрузки, способно повысить напряжение до такой степени, что все включенные приборы также перегорят. Посему лучше не рисковать и съездить за новым аккумулятором на другой машине либо добраться до ближайшей торговой точки, реализующей АКБ, на буксире. Ездить без АКБ – это жест крайнего отчаяния, самый последний козырь, что остается у попавшего в безвыходное положение автовладельца.

У меня в сцеплении, кажется, пропала тормозная жидкость. Сцепление не работает. Как доехать до города?

Если причиной отказа сцепления послужило вытекание тормозной жидкости, то вместо нее можно налить какую-нибудь подручную замену (подсолнечное масло, спирт, моторное масло). Однако нужно иметь в виду, что после подобной вольности систему придется промывать и прокачивать. В крайнем случае можно плеснуть в бачок и воду – но только в теплое время года!

Тут важно помнить, что если в системе имеется течь, то сначала желательно локализовать ее. В поисках подтеков следует осмотреть главный и рабочий цилиндры, трубку. Это позволит определить примерный уровень потери жидкости и общую работоспособность системы. И, разумеется, во время движения выбранную жидкость необходимо регулярно подливать до полного наполнения бачка.

Ой, ошибся! Оказывается, у меня сцепление механическое, на нем тросик лопнул.

Это даже проще. Привяжите к рычагу сцепления веревку, сделайте на ней удобную петлю, чтобы не резала ладони, и тяните за оную, когда нужно переключить передачу.

Привязал. Сцепление почему-то все равно не работает. Как мне доехать до ремонта?

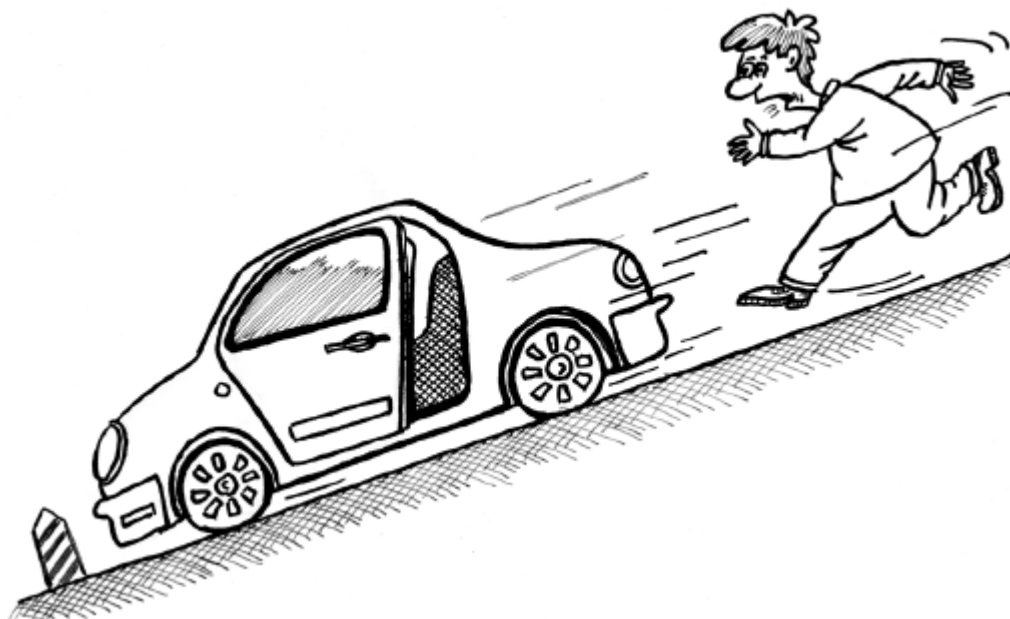
При поломке сцепления основной бедой для водителя становится то, что при заведенном двигателе невозможно включить ни одну передачу. Однако при наличии хорошего аккумулятора все не так безнадежно.

Для поездки к ближайшей автомастерской необходимо на заглушенном автомобиле включить вторую передачу, после чего завести машину. Автомобиль «запрыгает» вперед, заведется, и вы сможете худо-бедно двигаться в нужном направлении, регулируя скорость педалью газа.

Естественно, в таких условиях попытка остановиться неизбежно приведет к тому, что двигатель заглохнет и машину опять придется сталкивать с места стартером, а аккумулятор отнюдь не бездонен. Посему при движении следует внимательно вглядываться вдаль и по возможности подгадывать темп своего движения к фазам переключения светофоров или плотности движения на перекрестках. Либо просто перенести поездку на ночное время.

А если аккумулятор не потянет?

Слабый аккумулятор машину с места может и не сдвинуть. В такой ситуации придется заводить машину на месте, потом вручную разгонять ее вперед до скорости хотя бы два-три километра в час, запрыгивать в салон и пытаться включить первую передачу. Немного разогнавшись на первой передаче, пытайтесь включить вторую и двигайтесь дальше уже на ней. Разумеется, в таких условиях нужно быть еще более внимательным к дорожному движению.



У меня беда. Еду из отпуска, деньги на исходе. И тут вдруг стартер плохо крутить стал. То ли он сам капризничает, то ли АКБ «дохнет». Как заставить их продержаться еще хотя бы неделю?

Если вы начали сомневаться в надежности стартовой батареи или стартера, а на покупку новых еще не готовы, то первое, что следует делать, – это парковать машину на уклоне, капотом «вниз». В этом случае вы всегда будете иметь возможность без посторонней помощи завести машину «с толкача». Точнее – в данной ситуации – «с наката». Не забывайте, что машину можно завести и на задней передаче, когда она катится назад, – если уж вы попали в такую ситуацию.

Машина почему-то едет плохо: не разгоняется, выката совсем нет, да еще и принахивает чем-то едим. Это опасно? Можно ехать или нужно вызвать эвакуатор?

Такие признаки указывают на заклинивание суппорта. Факт неисправности и ее место при этом определяются очень просто. Необходимо послушать палец, обойти машину и по очереди прикоснуться мокрым пальцем к каждому колесу. Диск заклинившего тормозного цилиндра очень горячий (иногда даже шипит!). В самых запущенных случаях диски могут раскалиться до вишневого цвета, а резина колеса начинает обугливаться.

До устранения подобной поломки машину эксплуатировать крайне не рекомендуется. Как минимум – сотрете колодку до нерабочего состояния. Как максимум – испортите тормозной диск и вскипятите тормозную жидкость с попутной порчей манжет и цилиндров.

К счастью, устранить сию проблему очень просто.

Дальнейшие ваши действия в случае обнаружения заклинивания суппортов (они устанавливаются на дисковых тормозах) таковы:

- # вывешиваете горячее колесо;
- # снимаете его;

если суппортов два, то по очереди поддеваете обе колодки отверткой, стремясь отодвинуть их от диска. В исправный суппорт цилиндр «погружается» достаточно легко, в заклинивший – с некоторыми трудностями (в крайнем случае в качестве клина можно использовать отвертку, заколачивая ее между диском и колодкой). Суппорт чаще всего один, по нему изнутри, со стороны колесной арки, достаточно постучать молотком (разводным ключом, камнем, любым другим попавшимся под руку тяжелым предметом) через деревян-

ную прокладку (обязательно деревянную! От удара металлом по металлу силуминовый корпус суппорта может расколоться);

разведя колодки, садитесь за руль и со всей силы нажимайте на тормоз;

опять затолкните цилиндры суппортов на место;

повторите процедуру несколько раз.

В 99 процентах случаев суппорт после этой процедуры начинает работать исправно и даже не потребуется затем обращаться в ремонтную мастерскую, поскольку там с суппортом сделают абсолютно то же самое и ничего более.

Перед установкой колеса на место проверьте толщину тормозной накладки возле отремонтированного суппорта! Весьма вероятно, что ее придется менять.

Если после пяти-шести циклов утапливания-выжимания тормоза не начинают работать исправно, то суппорт придется менять. Для того чтобы доехать до ремонта, еще раз разведите колодки и заглушите тормозную трубку.

Но подобные случаи – редкость... Сейчас производители редко ставят тормозные барабаны вместо дисковых тормозов и в основном только на задний мост. Соответственно, если они перегрелись, то необходимо:

проверить, не забыли ли вы перед поездкой отпустить стояночный тормоз (80 процентов случаев возникновения неисправности);

если стояночный тормоз отпущен, то нужно вывесить и снять колесо с горячего барабана;

ударами молотком или иным тяжелым предметом со стороны кузова наружу сбить тормозной барабан (стучать нужно по краю барабана крестообразно или медленно продвигаясь по кругу);

легкими постукиваниями по поверхности колодок «утопить» поршни в цилиндры;

поставить барабан на место (можно не закручивать);

несколько раз нажать и отпустить тормоз («утопленные» до упора колодки не всегда достают до барабана с одного нажатия);

попытаться провернуть барабан;

если барабан крутится, закрепить и повесит колесо, если нет – еще раз повторить весь цикл. Если после пяти-шести циклов тормоза не начинают работать исправно, тормозной цилиндр придется менять. Чтобы доехать до ремонта, еще раз сведите колодки и заглушите тормозную трубку.

Провалилась тормозная педаль, машина не тормозит! Как мне доехать до городской окраины, чтобы вызвать эвакуатор?

«Провал» тормозной педали свидетельствует о том, что из системы вытекла жидкость. Данная ситуация всегда (!) предваряется загоранием сигнальной лампочки о нехватке тормозной жидкости! Не игнорируйте красные сигналы на приборной панели, если не хотите попасть в аварию из-за поломки, которую можно предотвратить!

Посему помните: как только у вас загорелась красная лампочка со значком тормозов – при первой же возможности нужно остановиться, взглянуть сбоку на бачок с «тормозухой» (они всегда полупрозрачны), убедиться, что жидкости действительно мало и сигнальная лампочка предупреждает именно об этом, купить в ближайшем магазине жидкость ДОТ-4 и долить ее в бачок.

Практически всегда после этого о лампочке и тормозах можно забыть на годик-другой. Ибо это ситуация житейская: износ колодок освобождает место в цилиндрах суппортов, и жидкость перетекает в них.

Если через день-два, неделю или месяц лампочка загорелась снова – то это уже повод для беспокойства. В таком случае необходимо искать место утечки (оно хорошо заметно

по следам свежих подтеков с внутренней стороны колеса, достаточно просто заглянуть под машину).

Если подтеков на колесах нет, а «тормозуха» куда-то пропадает – это первейший признак того, что неисправен гидровакуумный усилитель тормозов: жидкость вытекает в эту объемистую банку через надорванную мембрану. А посему нужно готовиться к ремонту: съездить на станцию, уточнить, какие нужны запчасти, заказать их и записаться на замену усилителя на удобный вам день.

Если же при беглом осмотре вы обнаружили подтеки с внутренней стороны одного из колес, то это значит, что на нем прохудились манжеты тормозного цилиндра.

Случается, манжеты рвутся, либо (при предельном износе дисков и колодок) суппорты вылезают из цилиндров. При этом «тормозуха» течет ручьем, стремительно опустошая бачок. Чтобы добраться до ремонта, в простейшем случае можно залить в бачок жидкость-заменитель. При этом: масло – лучше водки (тормозная жидкость не должна закипать под давлением), водка – лучше воды (не замерзнет в мороз), вода – лучше всякой грязи (когда нужно ехать любой ценой, то приходится лить все, что попадает под руку). Однако тут нередко случаются накладки: залив полный бачок мыльной воды, вы нажимаете на тормозную педаль и она начинает медленно уходить вниз. Вы нажимаете повторно – и опять та же картина. Несколько качков – бачок пустой.

Что делать?

Нужно вызывать эвакуатор. **Ездить на машинах с неисправной тормозной системой категорически запрещается!**

Ездить с неисправными тормозами нельзя! Но если очень-очень нужно (вы в лесу или на шоссе, надежды на эвакуатор никакой, буксировать машину без тормозов тоже невозможно), то следует поступить так:

- # еще раз полностью залить опустевший бачок;
- # вывесить колесо у неисправного цилиндра;
- # снять колесо;
- # с помощью ножа срезать с протектора одного из колес кусочек резины (при наличии неподалеку на дороге, на ближайшей помойке или в багажнике обрывок старой камеры лучше использовать его);
- # отвинтить тормозную трубку;
- # поместить отрезанный кусочек в отверстие, в которое вкручивается трубка;
- # прикрутить трубку на место.

Все! Кусочек резины не позволит тормозной жидкости поступать в неисправный цилиндр, и вы получите абсолютно исправную тормозную систему на всех остальных колесах. Этого более чем достаточно, чтобы доехать до сервис-центра даже в сложной дорожной обстановке.

Однако помните: при полностью отвернутой тормозной трубке из нее будет потихоньку вытекать та пакость, которую вы временно используете вместо тормозной жидкости. Если в этот момент бачок окажется пуст, в систему попадет воздух и тогда уже про исправность тормозов на остальных колесах говорить не придется. Так что не нарушайте вышеописанный порядок действий, он отнюдь не произволен.

Если по наличию подтеков вы поняли, что перебита (треснута, надломана) тормозная трубка, то ее следует заклепать немного выше места повреждения. Трубку все равно придется менять, поэтому жалеть о ней нет смысла.

Есть еще один вариант отказа тормозов: вы нажимаете на педаль, а она плавно уходит вниз, причем уровень жидкости в бачке остается неизменным. Машина при этом тормозит плохо, либо не тормозит вовсе. Это характерный признак разрыва манжеты главного цилиндра. Неисправность копеечная, но для ее устранения каким-то образом придется добираться

до мастерской. Сделать это безопаснее всего с помощью эвакуатора. Но если вызвать его к тому месту, где вы находитесь, невозможно, то:

примерьтесь к рычагу ручного тормоза. Временно вам придется пользоваться только им – он умеет затормаживать задние колеса независимо от основной тормозной системы;

не нужно разгоняться свыше двадцати километров. Помните – эффективность задних тормозов почти втрое ниже передних;

помните про возможность торможения двигателем. Собираясь снизить скорость, не выключайте передачу и не выжимайте сцепления.

И наконец, самое неприятное.

Если вы узнали о неисправности тормозов в тот момент, когда уже катитесь вниз по крутому склону, то порядок ваших действий должен быть таков:

включите пониженную передачу, плавно отпустите сцепление. При этом колеса уже начнут раскручивать двигатель, причем им потребуется примерно такое же усилие, как двигателю для разгона до соответствующей скорости;

после заметного снижения скорости перейдите на еще более низкую передачу;

дойдя до первой передачи, попытайтесь включить заднюю;

снизив скорость до минимально возможной, выключите зажигание.

Город у нас холмистый, у меня же лопнул тросик стояночного тормоза. Как ездить, если новый обещают привезти только через месяц?

Многие водители не считают нужным особо беспокоиться о стояночном тормозе, оставляя автомобиль с включенной передачей КПП. Между тем на больших уклонах это не самая лучшая практика, поскольку никакой жесткой фиксации деталей кривошипно-шатунного механизма в двигателе не предусмотрено и под нагрузкой он начинает проворачиваться, а автомобиль – двигаться под уклон. Однако в этом случае в качестве тормоза можно использовать передние колеса. Когда машина стоит носом вниз, колеса следует повернуть направо. Авто немного скатится и упрется повернутыми колесами в бордюр (или, при отсутствии тротуаров, в иное препятствие, выбранное вами специально). Если машина стоит носом вверх, руль следует повернуть налево. Авто откатится назад и опять же упрется в бордюр.

Кстати, есть прямой смысл выворачивать колеса при парковке на уклонах даже при полностью исправном ручнике – на тот случай, если он вдруг окажется слишком слабым или оборвется.

У меня в коробке передач вылетел рычаг. Можно без КПП как-то самому до ремонта доехать или придется вызывать эвакуатор?

Отказ КПП в большинстве случаев выражается в том, что в ней неожиданно перестают переключаться передачи. Вторым общим моментом является то, что КПП либо заклинивает на какой-то из включенных передач, либо удается включить одну из передач тыканьем наугад.

Что делать, если ручка вообще вывалилась?

Поднять-убрать-отвинтить декоративную фиговину, из которой торчит ручка переключения передач. После этого будет виден паз, куда входит рукоять, и пазы вилок, с помощью которых шестерни приводятся в зацепление. Используя прочную отвертку, тонкий ключ или отломанную рукоять, нужно попасть в любой из пазов и сдвинуть шестерню, включая передачу.

Таким образом, поломка КПП позволяет без особого труда доехать до ремонта своим ходом. Достаточно включить ту передачу, которую получится, выжать сцепление, завестись,

нажать газ до упора и плавно отпустить сцепление. И двигаться в нужную сторону, регулируя скорость педалью газа.

Помните об одном: тронуться с места автомобиль способен на любой передаче, но за каждое включение на повышенной скорости придется платить подгоревшим сцеплением. Учитывайте это, выбирая характер движения.

Еду с дачи, потек радиатор! Машина греется, антифриз вытекает. Что делать?

В большинстве случаев течь радиатора не может служить препятствием для движения своим ходом. Вполне достаточно запастись у ближайшего водоема максимально возможным количеством воды.

Основной проблемой при этом является то, что многие автовладельцы, заморозенные словами «антифриз выполняет смазывающие функции», боятся заливать в систему что-либо, кроме тосола. Между тем за несколько дней использования воды вместо штатного рабочего тела ничего страшного с двигателем случиться не может. До ремонта доехать хватит.

Еду домой, машина «закипела»! Как мне быть?

Для начала о том, чего делать категорически нельзя!

Если машина «закипела» (из-под капота валит белый пар), то – **крайне опасно открывать пробку радиатора!** Как только вы ее откроете, кипяток шибанет наружу, и все окружающие, включая вас, рискуют получить тяжелые ожоги. Повторяю: поддаваться первому порыву и открывать пробку радиатора, чтобы посмотреть – что там в нем происходит, крайне опасно!

Вторая ошибка, которую практически всегда совершают водители в этой ситуации, – это глушат двигатель.

Впрочем, о том, что произойдет при выключении двигателя, следует рассказать подробнее.

Все современные моторы имеют водяное (вода плюс противоморозная присадка) охлаждение. Вода, подгоняемая помпой, течет мимо цилиндров и уносит тепло к радиаторам. Если вы при перегреве заглушите двигатель, то;

первой остановится помпа;

вода перестанет течь мимо цилиндров, но продолжит нагреваться от все еще горячих стенок;

поскольку вода и так находилась на грани закипания, то тут уже вскипит окончательно;

вода в рубашке охлаждения двигателя превратится в пар и, занимая объем в полторы тысячи раз больший, чем в жидком состоянии, начнет расширяться;

пар займет весь доступный объем системы охлаждения, выбив воду наружу через все возможные щели, пробки и затычки;

вы останетесь на дороге не просто с перегретым двигателем, но еще и с пустой системой охлаждения, а если не повезет – то и с ожогами.

Учитывая вышеизложенное, самым разумным будет снизить нагрузку на двигатель и включить отопители салона на полную мощность. Тогда появится шанс хоть немного сбить температуру в системе охлаждения. Ну а дальше – вопрос удачи. Либо температура чуток спадет, и через пару минут двигатель можно будет глушить безопасно, либо он все равно закипит – но ваша совесть при этом будет чиста.

Основные неисправности, приводящие к перегреву двигателя, просты и незамысловаты, но на их устранение требуются инструмент и время. Посему в дорожной обстановке лучше обойтись кратким осмотром и ощупыванием различных узлов.

Двигатель кипит, радиатор холодный – нужно снять термостат и двигаться дальше без него.

Двигатель кипит, радиатор горячий, охлаждающая жидкость в пределах нормы – проверьте натяжение ремня водопомпы. В случае ослабления и проскальзывания внутренняя сторона ремня становится липкой на ощупь, пахнет сажей и сильно пачкается. В случае предельного износа – ремня вообще нет на шкивах.

Если ремень в хорошем состоянии – включите на полную мощность отопитель салона и снизьте скорость. Добравшись до цели путешествия, обратитесь в автосервис с просьбой проверить водопомпу – в ней, возможно, износилась крыльчатка.

В случае обрыва ремня пошарьте по машине и пассажирам и найдите прочный и эластичный материал, пригодный для изготовления временного заменителя одного. По общему мнению, наилучшим таким материалом являются женские чулки или колготки. Их можно просто связать в кольцо минимально нужного размера – и натянуть шкивы. В отсутствие колготок можно использовать брючный ремень. В отсутствие ремня – связать в кольцо жгут проводов, вырезать кольцо из старой камеры. В общем – оглядеться и проявить фантазию. Если у вас не получается отремонтировать машину – запасайтесь водой и доливайте ее в радиатор, двигайтесь, следя за температурным датчиком и включив отопление. При опасном нагреве мотора – глушите его и ждите, пока остынет.

Малолитражную машину (ВАЗ, «Гольф») с неисправной системой зажигания можно относительно безопасно буксировать на гибкой сцепке. Более тяжелые – не стоит, ибо при заглушенном двигателе усилитель тормозов не работает!

Переезжал мост Александра Невского, почувствовал запах дыма. Остановился, заглушил, поднял капот. А там жгут проводов оплавился и превратился в единый комок. Можно «оживить» автомобиль на месте?

Можно. Провода в автомобиле большей частью собраны в жгуты. По жгутам течет ток положительного заряда, а трутся жгуты о кузов, полный крайне отрицательных электронов. Поскольку трение это продолжается годами, то случается, что на плохо закрепленных проводах изоляция протирается, напряжение начинает «пробивать» на корпус, провод нагревается, изоляция начинает плавиться и гореть, от нее загорается изоляция соседних проводов, которые также оголяются, начинают «коротить» на кузов, нагреваются, изоляция полыхает ясным пламенем...

Если вы заметили эту неисправность вовремя (до того как запыхала вся машина), немедленно выключите зажигание, скиньте клемму с аккумулятора и начинайте ремонт.

Раздерите жгут выше и ниже места обугливания проводки.

Выберите первый попавшийся провод, обрежьте, зачистите конец.

Найдите с другой стороны от места замыкания провод точно такого же цвета, обрежьте, зачистите конец.

Соедините провода между собой с помощью вставки из запасного провода.

Тщательно заизолируйте.

Выберите следующий провод и повторите всю процедуру сначала.

Поскольку во всем мире принято собирать проводку автомобилей из проводов разных цветов, восстановление повреждения не потребует от вас особых знаний – только терпение и внимательность.

Дружище, ты неверишь! Когда я завожу машину, масляный щуп наружу из движка выплевывает!

Верю. Если из двигателя стало выпирать масло и выплевывать шуп – необходимо прочистить трубку вентиляции картера. Через эту трубку во впускной воздушный тракт отсасывается избыточное давление, которое образуется из-за прорыва части выхлопных газов между стенками цилиндра и поршневыми кольцами.

Во время движения то загорается, то гаснет лампочка зарядки аккумулятора. Что теперь делать?

Возможно, *слабо натянут ремень генератора*. Основные признаки неисправности – неустойчивое напряжение сети (то оно есть, то его нет), и периодический визг из-под капота. Кроме того, ремень пачкается и пахнет горелым. Такая поломка легко устраняется путем натяжения ремня.

Возможно, *вышел из строя генератор*. Основной признак – неприятный свист, возникающий при работе генератора или увеличении нагрузки на него (при включении нескольких электроприборов). Кроме того, если на заглушенном двигателе подергать вверх-вниз шкив генератора, то будет ощущаться люфт. Значит – вышел из строя подшипник.

В такой ситуации лучше всего выключить все устройства, потребляющие ток, – очень может статься, что аккумулятор отдает куда больше электричества, чем получает зарядки, – и двигаться в сторону ремонта, отменив все прочие планы.

У меня на трассе патрубков прохудился, весь антифриз вытек. Патрубок я заматал изолентой, но что в систему залить? Воду – нельзя, замерзнет на морозе в радиаторе, пока до магазина едем.

Зимой при возникновении проблем с системой охлаждения следует помнить о том, что существуют термостаты. Это такая штука, которая открывается при нагреве и закрывается при охлаждении. Она обеспечивает стабильную температуру в двигателе, то пропускает часть охлаждающей жидкости через радиатор, то отсекая его от системы. Учитывая, что радиатор остывает практически мгновенно – для того он и сконструирован, – попавшая в него вода вполне способна замерзнуть и порвать трубки даже при горячем двигателе!

Это значит, что **зимой даже на короткое время заливать воду в систему охлаждения нельзя!** Во всяком случае – пока из нее не вынут термостат.

Зато зимняя солярка на морозе ведет себя вполне прилично. А главное – ее очень много в баках дизельных машин, снующих по трассе. Тормозните какой-нибудь грузовик, попросите у водителя слить канистру солярки и смело наливаете ее в систему. На несколько дней эдакого эрзаца вполне хватит.

Однако такая замена годится именно на несколько дней! Горячая солярка – штука весьма едкая, хороший растворитель. Если ее долго держать в системе, то она разест все прокладки и патрубки!

В дождь машина временами глохнет. При проезде луж такое тоже бывает...

Раз неисправность зависит от погоды – значит, в погоде и причина. Двигатель глохнет, когда на него попадают брызги. Где-то «подкорачивает». Самое разумное – полчаса отдохнуть. На горячем двигателе вода быстро просохнет, машина заведется снова. Менее разумно – пытаться протереть мотор сухой тряпочкой – под дождем это будет весьма проблематично.

Для радикального решения вопроса следует:

- # в сумерках заглянуть под капот в поисках пробивающих на массу искорок;
- # промыть мотор от грязи (по ней, влажной, напряжение пробивает с легкостью);
- # проверить качество контактов (все провода ручками покачать и вдавить для лучшей посадки, проверить и плотнее насадить колпачки);

залить все провода осушающей жидкостью для автоэлектрики (продаются баллончики с таким аэрозолем) или вэдэшкой.

Приехал на заправку, заглушил машину, залил бак, а теперь она не заводится. Что делать?

С особо «умными» инжекторными авто такое бывает. Надо снять клемму с аккумулятора, подождать минут десять, потом снова надеть и ехать на диагностику двигателя. Скорее всего, вышел из строя какой-то из датчиков. Пока машина каталась, компьютер не отключал мотор, управлял им исходя из средних стандартных показателей. А как заглушили – больше не заводит. Хочет, чтобы датчик поменяли и ошибку из памяти убрали. Если его от питания минут на десять отключить, то память у него сотрется, и он весь цикл работы начнет заново. Заведется, проверит данные, найдет ошибку, запишет в память и будет ждать безопасной остановки. Эта остановка должна быть возле диагностического центра. Во избежание дальнейших отказов.

Машина весь отпуск простояла на даче. Приехал своим ходом, все было в порядке. И сейчас никакие тревожные лампочки не горят. Но – не заводится! Что делать?

Машинка-то поди уже в возрасте? С инжекторами пожилого возраста случается одна беда. После нескольких лет эксплуатации в зазорах сопряженных деталей, стоящих во впускном тракте, постепенно накапливаются смолы и мельчайшая пыль, просочившаяся через фильтры. Нередко из-за подобного мелкого сора всякого рода заслонки и регуляторы начинают заедать – обычно после длительного, в две-три недели, простоя. Чтобы устранить подобную непонятную неисправность, достаточно легонько постучать по узлам с движущимися деталями.

Выручай, дружище, не могу вернуться с рыбалки. Пытаюсь завестись, при повороте ключа раздается щелчок, но стартер не работает – не крутит двигатель.

Знакомая проблема. Зубцы шестерни стартера бьются в зубцы венчика маховика и не входят в зацепление.

Что делать? А вот что.

Несколько раз повторить попытки включить стартер – возможно, шестерня немного повернется и попадет в зацепление с маховиком.

Если предыдущий способ не помог, то следует включить прямую передачу, выйти из машины и попытаться толкнуть ее с места хоть на пару сантиметров; при этом маховик немного сместится, зубцы стартера должны попасть в зацепление с венчиком.

Многие водители просто стучат по стартеру чем-нибудь тяжелым, смещая зубчатку самого стартера – и это нередко помогает.

Если подобная неприятность станет случаться часто, следует заменить стартер.

А если у меня щелчок не один, а много и часто? И все равно стартер не крутит двигатель.

Вот тут все с точностью до наоборот. Это уже сел аккумулятор. Силы тока хватает, чтобы втягивающее реле толкнуло шестерню в сторону маховика, но не хватает, чтобы привести ее в зацепление. В такой ситуации, если есть возможность, нужно зарядить аккумулятор. Или попросить «прикурить» у ближайшей работающей машины. Ну а если вокруг никого – попытаться завести машину «с толкача».

Что значит «езда на стартере»? Без бензина, что ли?

Скорее, без двигателя. Используется в аварийной ситуации, когда требуется любой ценой передвинуть автомобиль на небольшое расстояние при неисправном двигателе. Допустим, переезжаешь переезд, да прямо на рельсах и застрял, мотор заглох и не «схватывает».

Чтобы ситуация не превратилась в аварийную, нужно «воткнуть» первую передачу и, **не выжимая сцепления, повернуть ключ зажигания до упора. Стартер начнет крутить двигатель, двигатель – крутить колеса**, и машина кое-как, через пень-колоду, проползет еще метров пять-десять, в зависимости от исправности аккумулятора. Этого вполне достаточно, чтобы перебраться на безопасное место и уже там заняться ремонтом.

У меня очень-очень маленький автомобильчик с очень-очень маленьким простеньким моторчиком. И он не заводится. Что делать?

Даже очень-очень маленький автомобиль не может иметь «простенький моторчик». Однако, учитывая то, что отказ мопедного мотора заводится не менее неприятен, чем отказ мотора автомобильного, а с неисправным лодочным мотором есть риск и вовсе навеки остаться на необитаемом острове, вопрос поиска неприятностей у самых простых двигателей достоин отдельного внимательного рассмотрения.

Алгоритм поиска неприятностей у любого бензинового двигателя таков.

Шаг первый.

Проверяем:

включено ли зажигание;

закрыта ли заслонка, обогащающая топливную смесь;

поступает ли бензин в карбюратор (открыт ли краник на бензопроводе, если он есть, наполняет ли бензин прозрачную пластиковую пипку карбюратора в моторах, где этой пипкой производится подсос топлива).

Если все в порядке – пытаемся завести. Завелся? Нет?

Шаг второй.

Если после полутора десятков попыток завести мотор он не подал признаков жизни, выкручиваем свечу и смотрим на нее. Согласно распространенному среди водителей суеверию влажная свеча означает, что нет искры, а сухая – что нет топлива.

Кстати, никаких других неисправностей у двигателей внутреннего сгорания не бывает. Бывают поломки, но это – когда при попытках его покрутить внутри слышатся хрусты, звяканье, наружу торчат шатуны, а корпус покрывается трещинами...

Впрочем, не будем о страшном.

Итак, раз уж свеча все равно вывернута, проверяем ее на искру. Для этого берем ее плоскогубцами и прижимаем к корпусу двигателя. Если нет плоскогубцев, попросите прижать свечу кого-нибудь из знакомых. Дергаете пускач, глядя на свечные электроды. Если между ними проскакивает свеча – приступаете к поиску топлива.

Для этого снимаете крышечки, накладки, детали корпуса, скрывающие карбюратор, и осматриваете его, проверяя, не выскочил ли тросик, управляющий основной (дроссельной) заслонкой, и на месте ли заслонка, перекрывающая канал карбюратора (обогащающая смесь для запуска холодного двигателя). Карбюраторы маломощных двигателей просты, как плотницкий гвоздь: отверстие для вытекания бензина и заслонка, запирающая или открывающая эту дыру для регулировки мощности, поэтому все детали и узлы и их исправность (или неисправность) видны невооруженным глазом.

В карбюраторах, в которые бензин поступает самотеком (бак находится над карбюратором, на бензошланге стоит краник), бывают случаи залипания иглы в верхнем положении – в отверстии, через которое поступает топливо в поплавковую камеру. Неисправность

лечится легким постукиванием по карбюратору. Обычно для этого даже разбирать ничего не нужно.

Если карбюратор выглядит исправным, то осматриваете идущий к нему бензошланг на предмет перегибов или разрыва, а также заглядываете в бак. Бывает, что в него падает какойто мусор (кусок пленки, тряпки, гончарной глины), который и заклепляет всасывающее отверстие. Бывает, из-за тряски или перекалывания с места на место всасывающий шланг изгибается и торчит над поверхностью бензина, засасывая воздух. Шланг, соответственно, чистят и заправляют на место.

Все, больше в системе подачи ломаться нечему.

Более сложные системы с подачей топлива от бензонасоса и многоконтурными карбюраторами мы опустим, поскольку еще в 2006 году в России введен экологический стандарт на выхлоп «Евро-2», после которого карбюраторы фактически оказались вне закона. А значит, в повседневной жизни с такими монструозными агрегатами вы уже не встретитесь. Посему вернемся к простым карбюраторам.

На тот случай, если вы не верите глазам своим, существует надежный тест для проверки исправности карбюратора. Нужно впрыснуть в его зев чуток бензина и попробовать завести мотор. Если завелся – проблема и вправду с подачей топлива, не завелся – во всем виновата электрика.

Правда, в электросхеме маломощных двигателей ломаться тоже нечему. В них стоит магнето, от которого в рассчитанный конструкторами момент прохождения поршня идет разряд на свечу. Посему при упрямом отсутствии искры выполняете следующее.

Осматриваете свечу. Ширина зазора должна быть около 0,5 мм или чуть больше. Чем шире зазор, тем труднее искре его пробить! А электроды иногда разгибаются. Чем уже зазор, тем меньше искра и тем труднее воспламенить смесь – а иногда контакты сгибаются. Кроме того, между контактами иногда попадают крупинцы сажи, и тогда искра не образуется вообще – ток идет по саже. У исправной свечи должен быть заметный зазор, а сами контакты иметь четкие геометрические формы. Если контакты выглядят оплавленными, изношенными – свеча старая и может быть неисправной, полностью выработавшей свой срок. Однако в идеале – желательно просто заменить свечу на запасную. Для гарантии.

Осматриваете толстый высоковольтный провод, идущий от магнето к свече. Он должен прочно удерживаться с обоих концов, не иметь переломов и разрывов. Провод можно проверить. Для этого свечу вынимают из колпачка, вместо нее засовывают гвоздь, проволоку или другой проводник, его подносят к корпусу на расстояние около 0,5 мм и делают попытку запустить двигатель. Если искра проскакивает – провод исправен, свеча – нет.

Но такая проверка – скорее жест отчаяния. Свеча и высоковольтный провод, которые выглядят как исправные, на моей памяти еще ни разу не оказывались бракованными.

И наконец, самое последнее. Поскольку ломаться в маломощных моторах просто нечему, то для исключения их «ломают» принудительно: замыкают магнето на корпус. На нем должен находиться «лишний» провод, служащий именно для этой цели. Если где-то в длинной цепи проводов, крепежа и выключателей случилось замыкание – оно будет мешать работе магнето, поэтому для дальнейшей проверки «лишний» провод желательно снять.

Теперь запустите двигатель. Он заведется – иначе и быть не может, поскольку все возможные неисправности уже проверены и устранены.

Чтобы заглушить работающий двигатель, закройте заслонку обогащения смеси и резко увеличьте обороты. Мотор пару раз чихнет и остановится.

Все было в порядке, ехал себе и ехал, и вдруг машина заглохла без видимых причин. Что делать, где искать?

Если машина внезапно заглохла – не торопитесь пытаться завести ее снова! Если машина встала резко и неожиданно, значит с ней случилось нечто основательное и радикальное, и вначале нужно попытаться выяснить причину. Попытаемся перечислить возможные поломки в порядке убывания их вероятности.

Выскочил центральный провод.

Он может выскочить как со стороны катушки зажигания, так и со стороны трамблера, или просто слегка подвылезти, из-за чего пропал контакт. Для проверки сей неисправности нужно открыть капот, поправить (вдавить на место, а не просто потрогать или посмотреть!) центральный провод, провода от прерывателя-распределителя к свечам, а заодно осмотреть все подкапотное пространство. Очень может быть, что со своего места слетел (или оборвался) некий другой проводок, особенно важный именно в автомобиле вашей марки. Кстати, слетевшие с клемм или обломившиеся из-за вибрации проводки являются причиной как минимум половины неожиданных неисправностей. Заодно взгляните, не вспучило ли катушку зажигания. Нередко после выхода из строя она выглядит именно таким образом.

Течь бензина.

Ее можно определить по запаху. Если трубка бензопровода где-то перетерлась или прожавела – топливо, естественно, будет поступать не в двигатель, а течь на дорогу. Загляните под машину – трубка идет под днищем от бензобака, который находится в задней части автомобиля. Обнаружите течь – замотайте прохудившееся место изолентой и следуйте в сторону ремонта. Изоленты в такой ситуации хватит на считанные часы!

Самый лучший и совсем несложный ремонт, который можно выполнить в такой ситуации, – это перепилить, перекусить или просто сломать трубку, слегка развальцевать ее в месте перелома (чтобы сечение трубки не было перекрыто), после чего соединить куски трубки с помощью кусочка шланга (и затянуть хомутами). На дороге или в лесу это, разумеется, неосуществимо, но если поломка случилась на даче или в дальней поездке, то почему бы и нет? Бензошланги продаются в любом магазине автозапчастей, а такой ремонт позволит вам безопасно ездить насколько хватит смелости, даже годами. Дешево и качественно. Но помните: если трубка сгнила в какой-то одной точке, значит, она уже совсем старая и вскоре прохудится в другом месте. Посему – хорошо бы поменять ее целиком;

Оборван зубчатый ремень распределительного вала.

Чтобы проверить неисправность, желательно заглянуть под кожух этого ремня. В одних марках машин его видно без всяких ухищрений, в других – необходимо отогнуть пластиковую крышку, в третьих – вообще не видно. В таком случае придется снять крышку трамблера, накинуть на гайку коленчатого вала ключ и немного его провернуть. Бегунок вращается? Тогда одна из главных опасностей миновала: зубчатый ремень цел.

Внимание! В автомобилях некоторых марок после обрыва ремня распределительного вала вращение двигателя стартером (или попытка завестись «с толкача») приводит к соударению поршней и клапанов и, как следствие, к очень дорогостоящему ремонту головки блока. Если вы не знаете технических особенностей мотора конкретно вашей марки, то лучше не рисковать.

Если ремень цел, то сломать двигатель всерьез уже трудно, можно безбоязненно разбираться дальше. Если при поверхностном осмотре все кажется исправным, приступаете к более детальному осмотру.

Пытаетесь завести машину еще раз. Не заводится?

Выкручиваете первую свечу и проверяете ее на искру. Нет искры?

Снимаете центральный провод с трамблера и перекидываете его на свечу. Искра есть?

Снимаете и внимательно осматриваете крышку трамблера на предмет трещин и целостности центрального угольного контакта.

В случае поломки угольный стержень легко заменить аналогичным, присутствующим в любой соляной батарее. Даже в старой, из ближайшей помойки. Мелкие трещины на крышке трамблера в полевых условиях можно замазать моторным маслом, расколовшуюся крышку – склеить соком чеснока. Кроме того, следует уменьшить зазор на свече до минимально возможного, чтобы слабая искра могла пробить воздушный промежуток.

Если же трещин нет...

Снимаете и осматриваете бегунок.

Проверьте, а нет ли повреждений на контактной пластинке? Если там стоит сопротивление – воткните «жучка». Возможно, перед отказом сопротивление грелось, что привело к растрескиванию пластмассы бегунка. Тогда нужно снять его и подложить снизу сложенный вдвое кусочек полиэтилена – для восстановления изоляции. Почистите скользящую по контактам крышки сторону, собирайте все назад и заводите машину.

Искры нет?

Поиск можно прекратить, поскольку выше по схеме идут катушки, коммутаторы, датчики Холла.

Даже если вы определите неисправность, где вы на дороге найдете необходимые запчасти? А если вам все равно придется искать буксир, то проще сразу попросить дотащить вас до ближайшей ремонтной мастерской.

Стучит и пахнет...

Когда я был маленьким, то в первый раз увидел «Запорожец» возле нашего дачного участка. До сих пор помню, как удивился, когда водитель открыл спереди капот, кинул туда охапку дров, закрыл, сел за руль, завелся и поехал. Еще долго потом я пытался догадаться, как же работает этот дровяной аппарат?

Из жизни автомобилистов

К счастью или к сожалению, но поломки автотранспорта не ограничиваются ситуациями, когда «тресь – и никуда не едем». Чаще всего внимательного водителя начинают беспокоить посторонние звуки, запахи, отклонения в работе различных систем. К счастью – потому что стуки, ароматы и отклонения всегда предваряют более серьезные поломки, и если вовремя обратить на них внимание, то ситуация «тресь...» автовладельцу уже не грозит. К сожалению – потому что, само собой, лучше бы поломок не происходило вообще.

Так какие же ситуации предупреждают водителя о риске будущих серьезных поломок?



Машина как-то странно повизгивает. Сперва взвизгивала, когда нажимал на педаль тормоза, а теперь и вовсе постоянно пищит. Я что, делаю ей больно?

Нет, это она от страха, в предчувствии грядущей аварии. На многих марках автомобилей на тормозные колодки ставят специальные пластины – «пищалки». Когда колодка изнашивается до опасного предела, эти пластины касаются тормозного диска и издают неприятный звук. Если не хотите попасть в аварию из-за отказа тормозов, сразу же покупайте новый комплект колодок и меняйте их. Тут важно локализовать звук – от какого именно колеса идет повизгивание. Ибо хотя колодки и меняют комплектами, но передние и задние в большинстве своем – разные и изнашиваются с разной интенсивностью.

Чтобы уточнить источник визга, достаточно попросить знакомого пройти рядом с медленно едущей машиной и послушать, с какого места доносится звук. Либо посадить друга за руль и разрешить вопрос самому.

У меня что-то странное с машиной происходит. Нажимаю на сцепление – пищит что-то, отпускаю – перестает...

Если при нажатии на педаль сцепления появляется звук, похожий на свист, а при ее отпуске – пропадает, то это однозначно указывает на заклинивший выжимной подшипник. При нажатии на педаль подшипник прижимается к лапкам корзины сцепления, и те трутся по его поверхности.

В этой ситуации нужно немедленно отправляться в ремонт!!! Промедление в пару дней приведет к тому, что подшипник протрет на лапках глубокую фаску, и тогда корзину придется менять целиком, а это дороже замены подшипника примерно на два порядка.

Странная штука происходит. При нажатии на педаль газа двигатель обороты увеличивает быстро, а машина разгоняется вяло, с ленцой.

А еще нередко эта поломка сопровождается запахом гари. Налицо классическая пробуксовка сцепления, что в абсолютном большинстве случаев означает естественный износ накладок диска сцепления. Следует как можно быстрее ехать в автомастерскую – иначе диск вообще развалится.

Возможен приятный сюрприз: это если окажется, что у сцепления просто слишком пережат шток рабочего цилиндра и при отпуске педали диски сжимаются не полностью. Правда, в таком случае водитель должен заметить неладное задолго до возникновения «пробуксовки» – ведь при этом у педали сцепления совершенно исчезает рабочий ход, а само сцепление срабатывает даже от легкого касания ее.

Когда в машине что-то слишком хорошо – это тоже весьма подозрительный признак.

У меня возник громкий, частый стук из-под капота, напоминающий пулеметную стрельбу.

Прогорела прокладка коллектора. Выхлопные газы сквозь образовавшуюся щель выбиваются наружу с частотой вращения коленчатого вала. Лечится эта неисправность заменой прокладки. Но – увы – в ремонтной мастерской.

Стоит нажать на газ – и машина начинает реветь, как реактивный самолет.

Обрыв глушителя. Выхлопные газы вырываются наружу, минуя всю хитрую систему их успокоения. Если такое случилось на трассе, то следует немедленно остановиться и заглянуть под машину. Нередко отвалившийся глушитель остается на дороге, и если его не подбирать, то придется покупать новый, а это – дорого.

Машина ездит все громче и громче. Мне это не нравится.

И правильно не нравится. Это прогорел глушитель – он сгнил от старости, в нем появились дырочки, которые постепенно становятся все больше и больше.

В автосервисе глушитель с удовольствием заварят. Но в большинстве случаев это неэффективно, поскольку истончился сам металл глушителя, и рядом с заделанной дырой очень скоро появится новая. Лучше подумайте о замене.



Когда заезжаю на парковку, выкручивая руль до упора, слышатся равномерные стуки. И при подъеме на переезд то же, когда руль выкручиваешь, и при заезде по винтовой эстакаде. А по прямой или на пологих поворотах – ничего.

Возможных причин две:

неполностью затянуто одно из передних колес – при движении с высокой боковой нагрузкой его перекашивает и слышится стук;

износ ШРУЗа (на переднеприводных машинах) – при максимальном угле под нагрузкой ощущаются люфты между сопряженными деталями.

Соответственно, нужно брать баллонник и подкручивать колесные гайки, а ШРУЗ – это не так страшно. Не один год пройдет, пока мелкие зазоры разобьются до опасных для движения люфтов.

Я слышу четкие однократные стуки в момент, когда машина трогается с места, при переключении передач, отпускании педали газа или ее нажатии, после торможения двигателем. Щ-щелк – и тишина. Потом опять: щ-щелк – и ничего больше.

Это износ крестовины кардана. В подшипнике появился крупный зазор, позволяющий деталям перемещаться относительно друг друга больше чем на миллиметр, и при их соприкосновениях слышатся стуки. Пора ехать в автосервис.

Следует помнить, что в процессе эксплуатации зазоры разбиваются все сильнее. Сначала рассыпаются подшипники крестовины, потом – посадочные места, далее – уши кардана, хвостовики коробки передач и заднего моста. С каждым этапом стоимость ремонта вырастает в три-четыре раза. В запущенных случаях кардан может вовсе отвалиться и упасть одним из концов на асфальт.

Машина издает глухие стуки при движении по неровной дороге на высоких скоростях, что нередко сопровождается ощутимыми ударами в рулевое колесо.

Причина – люфты в узлах подвески. Между сопряженными деталями появились зазоры, детали бьются друг о друга. Вам следует проверить машину в автомастерской на случай появления зазоров в особо опасных местах (рулевые тяги, шаровые опоры) и готовиться к ремонту.

Когда я разгоняюсь на трассе, ощущаются сильные удары по рулю, его трудно удерживать.

Это плохо – появились заметные люфты в шаровых опорах. На малых скоростях они неощутимы, поскольку зазоры выбираются под действием веса машины. На высокой скорости машина значительно покачивается вверх-вниз, нагрузка на шаровые опоры меняется, колеса получают возможность немного перемещаться относительно друг друга. Угол схождения начинает меняться, колеса идут по разным траекториям, утягивая за собой рулевые тяги.

Нужно срочно ехать в ремонт, пока шаровую опору вообще не вырвало с посадочного места! На дороге нередко встречаются машины с такой бедой: одно из передних колес лежит боком, подвернувшись под кузов, или, наоборот, нижней стороной наружу. Неприятно оказаться без рулевого колеса на скорости даже в 30 километров в час, а уж тем более – при 90. На своем опыте поведение машины при этой поломке лучше не изучать.

Из-под капота доносится какой-то визг. Бывает постоянным, с тональностью, меняющейся в зависимости от оборотов двигателя, а бывает, то пропадает, то вновь появляется.

Ослаб ремень генератора или водопомпы, или еще какой системы, если таковые у вас имеются. Приводной шкив проскальзывает по ослабшему ремню и издает неприятные визги.

Поломку можно устранить самостоятельно, путем натяжения ремня. Если имеются специальные натяжные ролики с болтами или гайками на штоке, то делать это легко и приятно. В отсутствии таковых придется повозиться, поэтому проще обратиться в сервис. Ну а если ремонтная мастерская далеко, а визги над ухом надоели, то надо:

найти палку длиной около метра;

ослабить затяжную гайку (гайка на направляющих полозьях) таким образом, чтобы натяжной ролик (или генератор) легко перемещался с помощью руки;

палку поместить между блоком двигателя и роликом таким образом, чтобы нижний край упирался в двигатель, а средняя часть лежала на ролике;

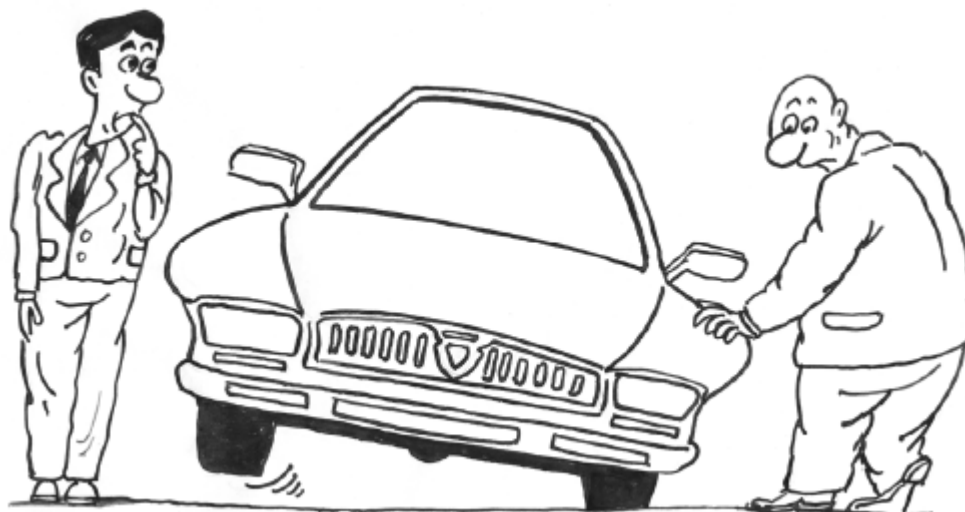
правой рукой взяться за верхний, свободный конец палки, оттягивая ролик настолько, насколько хватит сил, после чего левой рукой закрутить затяжную гайку так сильно, как только сможете;

отпустить палку и окончательно затянуть все ослабленные гайки и болты.

Если натяжные ролики уже находятся в крайнем положении – ремень следует заменить.

При проезде через ямы или при движении по неровной дороге машина издает звонкое металлическое бряканье, похожее на звуки детской погремушки.

Это означает, что вышел из строя один из амортизаторов и его внутренние элементы бьются изнутри о пустой стакан. Определить, какой именно, можно проездом колесом ямок: каким колесом «забрякало» при проезде ямки – у того, стало быть, амортизатор и «накрылся». Еще один способ – нажать на угол капота/багажника. При резком нажатии машина уходит сперва вниз, потом вверх, проседает в среднее положение и замирает. Если таких «качков» два или больше – амортизатор выработал ресурс.



Впрочем, амортизаторы все равно принято менять «комплектom», чтобы поведение всех колес было одинаковым. Так что уточнять, из-за какого именно придется заниматься заменой, в принципе, можно и не заморачиваться.

Замену амортизатора проще доверить автосервису, безопасно доехать до дома такое повреждение не помешает.

В машине появился ровный, постоянный гул, который при поворотах становится громче или тише.

Сочувствую: износ ступичного подшипника. Если поворот совершается в противоположную от него сторону, то нагрузка на подшипник возрастает, и он шумит сильнее.

Если поворачивать «к нему», то нагрузка уменьшается и гул затихает. Это не причина для паники, скорой поломки не случится, но подшипник следует заменить.

Замучил скрип в салоне! Что делать?

От старости начала корчиться пластиковая обшивка и трется о кузов или сама о себя. Нужно проверить стыки и в местах потертости засунуть маленькие кусочки резины.

Красная лампочка, сигнализирующая о неисправности двигателя, горит все время, а машина вроде как ездит. Это проблема лампочки или мотора?

Для работы инжекторного двигателя критическим является исправность датчиков положения коленчатого вала и расходомера воздуха. Без всех прочих он кое-как способен работать, хотя при этом начинает падать мощность и расти расход топлива. Поэтому – не обольщайтесь, если несмотря на горящие на панели тревожные лампочки и дым из трубы машина все равно продолжает ездить. Лучше не дожидайтесь крупной поломки и отправляйтесь на станцию техобслуживания.

Последнее время на холостых оборотах двигатель работает неровно, трясется сам и потряхивает машину. При увеличении оборотов или под нагрузкой мотор работает нормально.

Эта поломка в просторечии называется «троит двигатель». Случается из-за того, что выработала ресурс одна из свечей или один из высоковольтных проводов. На очень-очень старых машинах – возможно, окислились контакты контактной пары.

Простейший способ восстановить работоспособность свечи – это движение на высоких оборотах двигателя (две трети от максимальных) на протяжении 10–15 минут, чтобы очистить свечи от нагара.

Если не помогло, то останавливайтесь и выкручивайте свечи. Их рабочие части (вкрученная в цилиндр часть изолятора и боковой контакт) должны быть песочного цвета. Если свеча черная – она неисправна, то есть в данном цилиндре не проскакивает искра. А если свеча красная – это значит, что вы используете плохой бензин (с присадками на основе железа, применяемыми для повышения октанового числа). Посмотрите на ширину зазора между контактами (полмиллиметра или чуть больше) и поменяйте ее местами с соседней. Если после замены «черная» свеча через пару часов эксплуатации приобретет песочный цвет, а исправная – почернеет, то под подозрение попадают колпачок свечи и высоковольтный провод.

А вообще принято считать, что ресурс свечей и проводов составляет примерно 40 тысяч километров пробега, после чего их желательно поменять, не дожидаясь отказов. Это относится к обычным недорогим свечам. Особо надежные свечи, с золотым или платиновым напылением и контактами из спецсплавов, служат на порядок дольше, в рекламных целях их называют «вечными».

Еще одной причиной «подтраивания» может быть замыкание в электросети, когда искра уходит не к свече, а «пробивает» в каком-то месте на корпус.

Определяется и локализуется данная поломка просто до наивности: если в сумерках приоткрыть капот, место «пробоя» будет слегка светиться. «Лечится» неисправность тоже просто: провода, колпачки и сам прерыватель-распределитель достаточно обрызгать специализированным осушающе-изолирующим аэрозолем на электрооборудования. Такие аэрозоли продаются в магазинах автозапчастей, стоят недорого, есть любых производителей и разного объема – на выбор.

Говорят, инжекторы не ломаются. А у меня что-то мотор «троит» и чихает, хотя электрика в порядке, два раза проверял.

Между счетчиком поступающего воздуха и двигателем находится довольно длинный впускной тракт. Любая щель во впускном тракте, любая негерметичность служит причиной того, что в цилиндры поступает «неучтенный» воздух, и смесь в цилиндрах становится слишком бедной, что приводит к неустойчивой работе – в первую очередь на холостом ходу.

Поскольку системы впрыска весьма надежны, и причиной большинства неисправностей в них служат оборвавшиеся проводки и разболтавшиеся соединения, то при обнаружении подобной неприятности заведите двигатель и пощупайте гофры, хомуты, иные соединения. По очереди прысните на подозрительные места и соединения из аэрозольного баллона жидкостью для облегчения холодного пуска (WD-40) или иным легковоспламеняющимся составом. Через неплотности состав всосется в цилиндры, сгорит там – и обороты двигателя тут же возрастут.

По возрастанию оборотов легко определить место «прорехи» – оно там, куда вы прыскаете в этот момент. Остается только подтянуть хомуты или замазать трещину клеем.

После выключения зажигания двигатель продолжает работать еще несколько секунд, а то и минут, болезненно трясясь и чихая.

Это не простуда. Сия неисправность называется «калильное зажигание». Случается тогда, когда свечи раскаляются внутри цилиндров до такой степени, что горючая смесь, соприкасаясь с ними, вспыхивает, не дожидаясь искры. Неисправность возникает либо из-за плохого топлива, либо из-за неотрегулированного зажигания, либо из-за слишком «горячих» свечей.

Как поступить?

Если неисправность возникла однократно: больше никогда не заправляйтесь на этой бензоколонке.

Если неисправность стала отмечаться с какого-то момента все чаще и чаще: попытайтесь съездить на диагностику для настройки системы зажигания.

Если неисправность мучает в жаркое время года, а к зиме исчезает ночью – весной поменяйте свечи на более «холодные».

«Холодные» свечи от «горячих» можно легко отличить на глаз: чем сильнее выступает центральный электрод из изолятора, тем медленнее от него отводится тепло и он сильнее нагревается – а значит, такая свеча более «горячая». Опытные водители нередко имеют в запасе два комплекта свечей: в морозы «горячие» свечи лучше поджигают холодную топливную смесь, но летом – только вредят. Возможно, кто-то когда-то сделал вашей машине «хорошо» и вы просто не в курсе. Посему сверьте по маркировке свои свечи с рекомендованными заводом-изготовителем и никогда не ставьте на двигатель просто «крутые фирменные свечи». Используйте только те, что имеют нужное калийное число. На всякий случай – вот таблица взаимозаменяемости свечей в зависимости от маркировки.

Россия	Champion, UK	Bosch, Germany	Maretti, Italy	NGK, Japan	Motograf, USA
A13Д	N5	W8CC	CW5L	AG3	—
A17B	L92G	W8BC	CW5NP	BP4HS	AE42
A17B	L92G	CW6NP	BP6HS	AE32	—
A17Д	N4	W7CC	CW6L	B6ES	AG252
A17ДВ	N10Y	N9Y	W7DC	CW7LP	BP6ES
Ф20Д-1	N3	W6CC	CW7L	B7ES	AG4
A23	L81	W5AC	CW7N	B7HS	AE2–AE3

При переключении передач в коробке раздается громкий скрежет.

Скорее всего, при выжимании сцепления маховик не отделяется от ведомого диска полностью – сцепление «ведет». Соответственно, ведущий вал в коробке продолжает вращаться, и попасть в него зубцами ведомой шестерни очень трудно – зубцы трутся друг о друга и скрежещут.

Поломка не фатальная: достаточно отрегулировать сцепление в ближайшей автомастерской. Причина может таиться в необходимости прокачать сцепление, отрегулировать длину троса, заменить погнувшуюся выжимную вилку – нужно смотреть по месту.

Я тут машину после зимней спячки оживляю. Так у меня диск сцепления прилип к маховику двигателя. Механик говорит, что нужно снимать коробку и корзину и диск отковыривать. Неужели без большого ремонта не обойтись?

Дабы в такой ситуации не пришлось снимать коробку передач, корзину сцепления и отковыривать диск вручную, используется такой метод.

Нужно завести и прогреть двигатель, потом заглушить, включить первую передачу, завестись уже на ней и, начав движение, выжать сцепление и резко нажимать или отпускать акселератор, стараясь попасть в противофазу с прыжками автомашины. После нескольких

минут резких знакопеременных нагрузок диск сцепления обычно срывается с маховика, и машина вновь обретает способность к переключению скоростей.



У меня странная проблема: как только хорошенько разгонюсь, машина начинает вся трястись как припадоочная. Газ отпускаю – успокаивается.

Эта проблема ничуть не странная, а самая что ни на есть обыденная. Потерялся балансировочный грузик с колеса, только и всего. Проблема состоит в том, что колеса не идеальны и имеют разный вес в разных точках протектора. На высокой скорости более «тяжелые» участки колеса за счет центробежной силы начинают смещаться относительно оси, подпрыгивать, дергать машину. На малых скоростях, когда центробежная сила невелика, этот эффект неощутим, но стоит нажать на газ...

С такой поломкой в наше время водители почти не сталкиваются, поскольку балансировку колес (утяжеление более легких участков специальными грузиками) делают в шиномонтажных мастерских по умолчанию при перебортовке покрышек. Стандартная процедура.

Правда, тут есть один нюанс. Если машина на малой скорости ведет себя нормально – проблема в балансировке. А вот если она и на малой скорости слегка покачивается из стороны в сторону, то это значит, что одна из покрышек «пошла на винт», «рисует восьмерку», «ушла в штопор». Другими словами, покрышка потеряла правильную геометрическую форму, в каком-то месте ее пучит, в другом месте она просела, часть протектора ведет машину влево, другая часть – вправо. Какая уж тут ровная езда?!

Выявить источник проблем можно двумя способами. Один из них – по очереди вывесить колеса и каждое хорошенько крутануть. Колесо, покрышка на котором гуляет из стороны в сторону, – виновно!

Другой метод чуть проще: нужно внимательно осмотреть все четыре колеса, немного проехать, осмотреть еще раз, еще чуток проехать, снова осмотреть в поисках проплешины – места с сильно стертым протектором.

Такие «залысины» возникают потому, что участок покрышки, выпирающий сильнее, намного быстрее и изнашивается. Недостаток данной методики в том, что «лысина» появля-

ется не сразу, и если вы заметили неисправность вовремя, не наездив с «восьмеркой» сотен километров, – она может еще не образоваться.

У меня что-то скрежещет, а что именно и где – непонятно.

Иногда неприятный звук или стук возникает в нестандартных местах. Например, лопасти вентилятора начинают задевать за кожух, глушитель на ямах колеблется и бьется о кузов, перекашивается крыльчатка генератора и начинает тереться о корпус. Алгоритм определения причины подобных неприятностей таков.

1. Попытаться определить, при каких режимах работы появляется звук (проезд ям, плавные широкие качки, перегрев двигателя, использование некоторых органов управления).

2. По возможности локализовать место, из которого доносится звук.

3. Осмотреть подозрительное место, оценивая, какие предметы или агрегаты там находятся, каким образом смещаются относительно друг друга, могут ли соударяться или тереться.

4. Поискать свежие царапины. Если какие-то детали производят звуки, то это означает, что они соприкасаются, стирая друг с друга застарелую грязь и краску: именно такие места и следует обнаружить.

5. Найдя место соударений, проложите между деталями кусок старой камеры или отогните более мягкую деталь, если есть такая возможность. Если с чем-то соприкасается трубка: оберните ее куском старого шланга, замотайте изолентой – не дожидайтесь, пока магистраль протрется и заставит искать неисправность где-нибудь в лесу.

Древняя водительская поговорка гласит: «Хороший стук всегда наружу выйдет». Не нужно дожидаться этого момента.

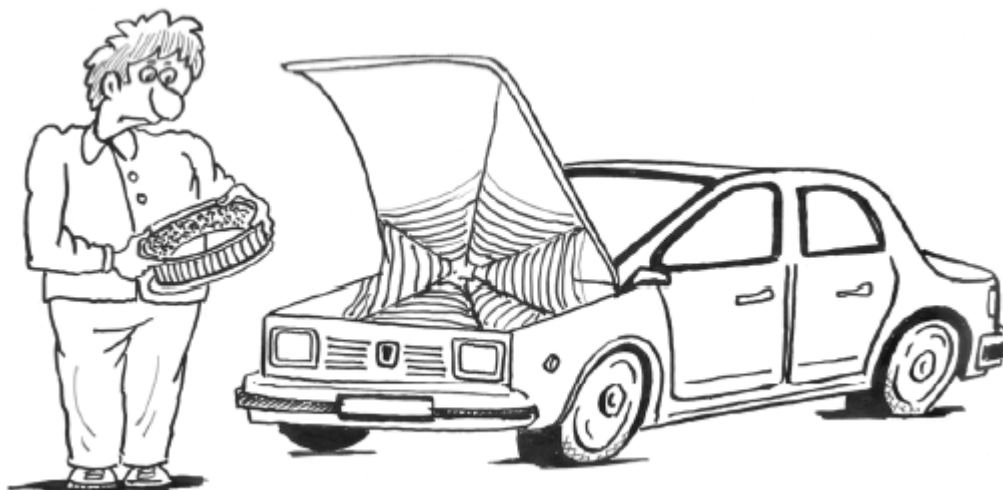
Чертовщина какая-то! Всю зиму машина заводилась как часы, а теперь, когда уже потеплело, каждое утро капризничает!

Это роса, ее почерк. Зимой утром на улице так же холодно, как и ночью. А вот весной после холодной ночи выглядывает солнышко, воздух стремительно теплеет – и на холодный (остывший за ночь) двигатель выпадает роса, замыкая контакты. Для оживления мотора обычно достаточно протереть тряпочкой катушку зажигания, провода, крышку прерывателя-распределителя (снаружи и изнутри), и машина тут же заводится с пол-оборота.

Наиболее радикальный способ борьбы с такой болзней – это опрыскивание системы зажигания спецжидкостями для обезвоживания автомобильных электросистем. Так, любители экстремального отдыха утверждают, что в случае щедрого заливания трамблера и проводов аэрозолем WD-40 и вывода трубы воздухозаборника на крышу, обычный «москвичок» не то что росы больше не боится – по дну реки ездить способен!

С машиной вроде бы все в порядке, но почему-то стала ощутимо снижаться мощность мотора. Приемистость упала, максимальную скорость перестала развивать.

Если все в порядке – значит, виноват воздушный фильтр. Если он забит грязью или что-то мешает проходу воздуха, то для набора полной мощности движку просто «не хватит кислорода».



У меня вдруг стала завывать АКПП. Что с ней?

Воющий, как у сирены, но не такой громкий звук? Если он ненадолго возникает в гидротрансформаторе при проведении stall speed теста и впоследствии исчезает – то все в порядке. Если звук постоянный на неподвижном автомобиле, причем усиливается или ослабевает в зависимости от количества оборотов двигателя, говорит о том, что АКПП может быть:

- # недостаточный уровень масла;
- # попадание воздуха в масляный насос из-за износа уплотняющих прокладок и колец;
- # повреждение или износ шестерен масляного насоса;
- # неправильно вставлены шестерни в корпус насоса при его сборке;
- # неправильное зацепление шестерен в насосе.

Жужжащий звук от АКПП, причем сила звука зависит от оборотов двигателя.

Вероятна вибрация золотника клапана регулировки линейного давления масла, либо перемещения какого-нибудь сломавшегося или изношенного уплотняющего сальника.

Постоянный дребезжащий звук на низких оборотах двигателя.

Возможна поломка лопастей насосного, турбинного колес или демпферных пружин в гидротрансформаторе.

Прерывающийся дребезжащий звук в движущемся автомобиле на низких оборотах двигателя, при переводе рычага переключения передач в положение N или P такой звук может на короткое время исчезнуть.

Беда – поврежден маховик двигателя.

АКПП то гудит, то бесшумно ездит. Вот и не знаю, что думать: сломалась, или еще нет?

Если посторонний звук присутствует на какой-то одной передаче и исчезает при включении других передач – неисправен какой-то из планетарных рядов, работающих на этой передаче. Если при включении других передач посторонний звук не исчезает, а лишь меняет свою тональность, изношены опорные подшипники или вкладыши.

Увы, в любом случае все это свидетельствует о том, что необходимо перебрать коробку передач.

Все вроде бы работает, а обогреватель не греет, в салоне холодно. Где искать причину?

При работающем вентиляторе обдува в печке ремонтировать больше нечего, и проблема, наверняка, кроется в каком-нибудь пустяке. Давайте поищем.

Шаг первый.

На прогретом двигателе потрогайте обе трубки, идущие к радиатору печки. Если одна холодная, другая горячая – нет циркуляции воды; если обе горячие – нет циркуляции воздуха.

С водой разобратся проще, поэтому начнем с нее: вначале проверьте, открыт ли краник печки. Только не дергайте его из кабины за рычажки, откройте капот и пошевелите краник из одного положения в другое рукой. Работает?

На машинах солидного возраста кран отопителя часто закидает в одном положении, отказываясь работать, или начинает подтекать. Между тем без него и вовсе можно обойтись. Мало кто пользуется этим краном даже дважды в год: закрывает весной и открывает осенью. В большинстве случаев циркуляция через радиатор печки сохраняется и летом: водитель просто закрывает заслонки, чтобы в жару теплом не тянуло, и открывает окна. Зато время от времени «тепло» все-таки нужно – если в дождь начинают запотевать окна, если вечером стало прохладно или, наоборот, в жаркий полдень двигатель начинает перегреваться. Таким образом, если краник начал вам досаждать – выбросьте его совсем и поставьте взамен небольшой отрезок трубки подходящего диаметра.

Шаг второй.

Если кран работает, то откройте пробку радиатора, проверьте, сколько у вас охлаждающей жидкости. Залейте «под горловину», после чего заведите двигатель и несколько раз хорошенько газаните, прогоняя воду по кругу – пусть помпа хорошим напором выбьет воздушную пробку. Для пущей надежности можно заехать передними колесами на какое-нибудь возвышение, чтобы радиатор отопителя оказался заметно ниже переднего радиатора и воздух стремился туда, к выходу.

Самая крайняя мера – промывка системы охлаждения (а вдруг радиатор засорился?). Для промывки особенно хорош дешевый лимонад – тот, который без сахара. В нем присутствуют слабые кислоты, которые запросто растворят всякого рода загрязнения. А вот мыльные составы, наоборот, вредны – не хватает только, чтобы они вспенились и создали где-то в системе воздушную пробку.

Самое радикальное средство борьбы с плохой циркуляцией антифриза через радиатор печки – это встраивание в ведущую к отопителю трубку небольшой электрической водопомпы, которая гарантированно обеспечит тепло путем принудительной циркуляции воды. Такие моторчики есть в продаже и они совсем недороги.

Теперь циркуляция воды в печке восстановлена – обе трубки горячие.

Все равно не греет? Бывает.

Шаг третий.

Посмотрим на сами заслонки отопителя. Многие автовладельцы почему-то забывают, что положение рычажка «Открыто» на приборной панели вовсе не означает, что заслонки отопителя перешли в нужное положение. Очень может быть, что тяги заслонок и краника разболтались и сколько за них не дергай – печка все равно работает в летнем режиме.

Откройте капот, взгляните на положение заслонок перед радиатором, а заодно и на сам радиатор: не набился ли в печку мусор. Может, там еще с весны отогревается тополиный пух или толстым слоем лежат осенние листья. Хорошо бы весь этот мусор вычистить и продуть.

Итак, обе идущие к отопителю трубки горячие, вы своими глазами убедились, что заслонки открыты, а значит, проходу воздуха ничего не мешает. То есть печка обязана работать!

Не работает?

Шаг четвертый.

При включенном отопителе проверяем трубки.

Обе теплые или одна горячая, а другая уже через пару минут сильно холоднее? И вентилятор хорошо дует в салон чуть теплым воздухом? Это значит, что циркуляция все-таки никуда не годится и пора менять водопомпу. Ну или, как уже упоминалось, ставить отдельную помпочку только для подачи горячей воды в радиатор печки.

Обе горячие?

А дверцы у вас в машине как захлопываются?

Если вы думаете, что дверцы не имеют никакого отношения к отопителю, то глубоко ошибаетесь. Мало кто вспоминает о том, что в машине должны иметься вентиляционные отверстия. А между тем, при полностью закрытых окнах и дверях и засоренных вентиляционных отверстиях уже после нескольких минут работы отопителя в салоне образуется повышенное давление. Протолкнуть новые порции теплого воздуха слабому моторчику не хватает сил, вот печка и не работает. Одним из признаков «забитой» вентиляции можно назвать плохое закрывание дверей: при «хлопке» в салоне опять же опять образуется повышенное давление, которое «отталкивает» дверцу.

Лечится неисправность очень просто – достаточно немного приоткрыть окна, чтобы «лишнему» воздуху было куда уходить.

У меня постоянно греется двигатель. Часто даже приходится останавливаться и ждать, пока остынет. Как избавиться от этой напасти?

Прежде всего, если у вас появилось желание разобраться с мотором, никогда не открывайте пробку радиатора на машине с горячим двигателем! Моторы современных машин имеют рабочую температуру порядка 100, а то и 110 градусов и замкнутую систему с повышенным давлением. Открыв пробку, вы резко сбросите давление, и находящаяся в системе охлаждения вода при этом окажется с температурой выше точки кипения... К тому же, чтобы решить проблему перегрева, начинать нужно отнюдь не с радиатора.

Износ водопомпы

Косвенные признаки: машина перегревается в «пробках», но хорошо себя ведет на высокой скорости.

Причина: крыльчатка помпы уже не обеспечивает потребной циркуляции воды. На высоких оборотах (быстрая езда) она еще способна дать цилиндрам удовлетворительное охлаждение, но на малых оборотах (машина стоит в пробке на одном месте, двигатель крутится на холостых оборотах) вода застаивается в блоке, перегревается и начинает кипеть.

Нужна замена водопомпы в автомастерской.

Неисправность термостата

Косвенные признаки: машина стала заметно дольше нагреваться до рабочей температуры после заводки, она сохраняет рабочую температуру в «пробках», но перегревается на высокой скорости. После заводки холодной машины уже через несколько минут радиатор становится ощутимо теплее, его температура примерно равна температуре двигателя.

Причина: термостат заклинило в приоткрытом положении. При этом циркуляции жидкости еще хватает для поддержания рабочей температуры при средних нагрузках, но на высокой скорости теплообмен уже не обеспечивается.

Лечится заменой термостата.

Засорение системы охлаждения

Самая редкая из всех существующих неисправностей.

Косвенные признаки: с машиной все в порядке, все проверенно и отрегулировано, а она все равно греется.

Причины: это чистая мистика, поскольку засорить систему охлаждения до такой степени, чтобы перегревался двигатель, на практике невозможно.

Рекомендуемый метод устранения:

Взять шланг с текущей под небольшим напором водой, направить струю на соты радиатора со стороны двигателя, чтобы выбить обратно набившийся в решетку сор.

При замене тосола в системе охлаждения слить старую охлаждающую жидкость и залить вместо нее дешевый лимонад. (Без сахара! Только с заменителями!) Поездить несколько дней на лимонаде. При этом слабые пищевые кислоты напитка растворят вековые отложения грязи, смоют их со всех обжитых мест. Затем промыть систему обычной водой, и после этого залить свежий антифриз.

Неисправности в системе зажигания

Косвенные признаки: неустойчивая работа холодного двигателя, (троит) невозможность увязать возникновение неисправности с другими параметрами работы. Временами двигатель начинает плохо тянуть.

Причины: плохой контакт где-то в высоковольтной системе. Во время движения контакт то замыкается, то размыкается, препятствуя нормальной работе одного из цилиндров. Либо одна из свечей выработала свой ресурс и периодически перестает выполнять свои функции.

Метод устранения уже известен: вывернуть по очереди свечи зажигания, определить среди них ту, которая черного цвета и поменять ее местами с соседней. Если свеча, поставленная на место неисправной, через пару дней начнет темнеть – внимательно осмотреть крышку прерывателя-распределителя на наличие трещин, а также высоковольтный провод на наличие видимых повреждений. При возникновении подозрений – заменить весь комплект проводов (если вышел из строя один, значит, вскоре начнут отказывать и остальные) либо бегунок и крышку трамблера.

Утечка воды

Заметив перегрев двигателя, сразу включайте отопитель салона. Если из него идет холодный воздух – в системе охлаждения нет воды! Немедленно глушите двигатель и оставайтесь! Теперь вам придется внимательно осмотреть моторный отсек на предмет повреждений или разрывов патрубков, через которые могла вытечь охлаждающая жидкость. Поврежденные патрубки или трубки можно будет замотать изолентой и налить в систему первой попавшейся воды, дабы добраться до ближайшего магазина автозапчастей или мастерской.

Заклинивание термостата

Определяется на ощупь. Если идущий к радиатору верхний патрубок не горячий (а при перегреве к нему должно быть невозможно прикоснуться), значит, термостат не пропускает по нему воду. Необходимо ждать, пока двигатель остынет и удалять термостат из системы.

Отказ вентилятора

Либо датчика вентилятора, поскольку и в том, и в другом случае, несмотря на перегрев воды, вентилятор обдува радиатора не включается. Его можно попытаться включить принудительно, сняв клемму идущего к датчику провода.

Если это не помогло, остается только дожидаться остывания двигателя и двигаться дальше со скоростью порядка 50 километров в час с включенным отопителем салона. При этом нагрузка на двигатель невелика, встречный поток обдувает радиатор, выполняя функции вентилятора, а отопитель салона уже принудительно отводит лишнее тепло к вам под ноги. В принципе, при отсутствии на дороге «пробок», так можно передвигаться довольно долго и весьма успешно.

Обрыв ремня водопомпы

Определяется визуально – по отсутствию одного. Ремень заменяется подручными материалами.

Заклинивание водопомпы

Эту поломку не заметить невозможно: она заявляет о себе громким визгом ремня, проскальзывающего по шкиву. После снятия ремня шкиф водопомпы не проворачивается.

В полевых условиях помпа ремонту не подлежит. Необходимо искать «буксир» и двигаться в сторону автомастерской.

Полная чертовщина с машиной! Заводится легко, но после нескольких минут движения начинает чихать и дергаться, потом глохнет. Не заводится. Проверяю – все вроде в порядке и на месте. После проверки – заводится легко, но через несколько минут опять глохнет.

Засорилась трубка вентиляции бензобака. А роль она выполняет очень важную – по мере высасывания бензина позволяет попадать в бак воздух. Если эта трубка засорится, в баке станет возникать пониженное давление и его может просто раздавить атмосферным давлением.

Характерные признаки неисправности:

вам кажется, что бензонасос плохо работает: машина время от времени глохнет, но после небольшой стоянки (воздух потихоньку просачивается и давление выравнивается) легко заводится снова;

в бак почему-то входит все меньше и меньше бензина.

Если у вас присутствуют оба признака: оно самое и есть. Трубка вентиляции засорилась, а из-за хронически пониженного давления внутри топливного бака атмосферное давление его раздавило. В запущенных случаях бак может сплющить так, что в него будет помещаться вчетверо меньше топлива, нежели в нормальном состоянии.

Машина троила. Попытался найти неисправную свечу, снимая провода со свечей. Теперь вообще не заводится, даже стартер не крутит. Пишет неисправность двигателя. Что это с ней такое?

Да, я помню, имелась в давние времена, когда машины состояли в основном из катушек и механических контактных пар, такая методика поиска неисправностей: на заведенном двигателе по очереди сдергивались провода со свечей. Если характер работы двигателя не менялся – значит, свеча неисправна.

Сейчас, когда работой двигателя управляют компьютеры и коммутаторы, подобная проверка в лучшем случае приведет к записи в память компьютера об обрыве. А может – и

к поломке. Похоже, при сдергивании проводов ваш компьютер решил, что случилась какая-то фатальная неисправность в электросистеме и теперь ждет, когда вы отвезете машину на диагностику. Стереть компьютеру память можно, отключив его минут на десять-пятнадцать от аккумулятора. И больше так не шутить.

То, что «слушать» машину очень важно, я понимаю. Но как ее слушать? Особенно если радио постоянно играет и звукоизоляция салона хорошая?

Звуки, свидетельствующие о поломках, и музыку, и звукоизоляцию чаще всего вполне успешно преодолевают. Но вопрос резонный, ибо чем раньше услышишь посторонний звук, тем быстрее, безопаснее, а главное – дешевле можно справиться с проблемой.

Для того чтобы убедиться в исправности машины, нужно выбрать момент, когда вы проезжаете вдоль забора, близкой стены или в тоннеле, открыть окно и выключить приемник. При этом все шумы, которые издает автомобиль, отразятся от стены обратно к вам и вы сможете услышать каждую мелочь из той симфонии, что исполняет ваша машина. В этой музыке допустимы только легкий шелест шин по асфальту, и ровный гул механизмов. Визги, пiski, хруст, постукивания, потрескивания и прочие неоднородные шумы, нарушающие чистоту мелодии, – недопустимы.

Что проверять в машине?

Купил себе «восьмерку». По дороге из МРЭО мне въезжают в зад. Сделал. Первый выезд на дорогу, история повторяется. Знакомая отправила к какой-то бабке-знахарке. Та что-то на тарабарском пробурчала и дала соль вперемешку с мукой, завернутые в платочек. Сказала, что меня сглазили, но она сглаз сняла, а соль нужно носить с собой еще месяц. Через три дня меня в своем дворе остановил отряд УВО, начали обыскивать, я стал возмущаться, но когда у меня нашли платочек, в ответ на слова «это соль... и... и мука!!!» мне заломали руки и усадили в машину. Говорят, в экспертном отделе ГНК так давно не ржали.

Из жизни автомобилистов

Ни одна неисправность не появляется в машине мгновенно, любой и каждой предшествует износ, утечки, разбалтывание элементов в посадочных местах, перерасход, начальные разрывы и порезы. Достаточно вовремя обращать внимание на эти начальные признаки и устранять их – и тогда «неожиданно» ломаться в вашей машине будет просто нечему.

Представляешь, дружище, мой сосед, когда к машине подходит, каждый раз ей кланяется. Вроде человек солидный, в возрасте, всю жизнь за рулем. Чего это он?

Потому и кланяется, что всю жизнь за рулем. И я кланяюсь. И вот почему.

Каждый опытный водитель в своей жизни неоднократно сталкивался со спустившими колесами, течью масла или отказом тормозов. И знает, что можно запросто угробить самую хорошую бескамерку, если хоть немного проехать на ней без воздуха, то запуск двигателя без масла в нем самом или в коробке передач – гарантированно убьет что одно, что другое.

Между тем у запаркованной машины за время длительной стоянки любая течь, если она имеется, оставит свой след в виде большого масляного пятна. Один взгляд под машину перед утренней поездкой сразу предупредит вас о самых частых неисправностях: вы увидите спущенное колесо или признак подтекания какой-то из систем. А проблем-то – одна секунда.

Еще пара секунд – взгляд на авто спереди и сзади: на месте ли номера, нет ли царапин или вмятин. Ибо если о пропаже номера вам сообщит инспектор ГИБДД – вы рискуете оказаться на штрафстоянке.

Глянул на парковке под машину, а там одно переднее колесо равномерно серое, а на другом – черная полоска на протекторе. Откуда она взялась?

Если на любом из передних колес появилась черная полоска (именно черная полоска по серому фону! Полностью черный протектор означает всего лишь езду по чистому асфальту) – это тревожный сигнал. Нарушена регулировка схождения. Сиречь – колеса едут под небольшим углом друг к другу, одно из них постоянно проскальзывает, трется о дорожное покрытие и быстро изнашивается (черная полоска – это и есть след того самого износа). Причиной неисправности может быть износ рулевых тяг, шаровых опор или просто разболтанность регулировочного механизма. Точнее вам скажут на автостанции, куда следует как можно быстрее ехать для регулировки схождения, иначе рискуете лишиться покрышки (злостная черная полоска сожрет половину протектора, а потом переползет на второе колесо).

Оная неисправность бывает так же ощутима, как легкий увод машины в сторону при прямом положении рулевого колеса. Однако точно таким же образом машина ведет себя, если есть разница давления в шинах, стоящих на одной оси (желательно проверить и устранить), либо из-за уклона дороги (увод случается на одних и тех же участках дороги).

Мой сосед-таксист каждое утро проверяет уровень масла. Я поначалу тоже проверял, но за год он не снизился ни на миллиметр. И зачем тогда постоянно под капот лазать?

Прежде всего не стоит сравнивать потрепанную рабочую лошадку, которую гоняют в хвост и гриву, и ухоженное семейное авто, которое в неделю проезжает меньше, чем такси за один день. Кроме того, заглядывание под капот не должно ограничиваться только проверкой уровня масла в двигателе.

Открыв капот, первый взгляд надлежит бросить на бачки со всякого рода жидкостями (тормоза, гидроусилитель, сцепление). Все они прозрачные, а потому сразу видно, нужно ли что-то доливать или нет. Второй взгляд водитель бросает на расширительный бачок системы охлаждения.

Помните, что заливать расширительный бачок под горлышко – занятие бесполезное и расточительное. Все равно после прогрева двигателя тосол, имеющий высокий коэффициент теплового расширения, поднимется в бачке и жидкость выплеснется на дорогу. Вполне достаточно, если охлаждающая жидкость поднимается немного выше нижней отметки бачка.

И уже потом, продолжая проверку, нужно проверить уровень масла в двигателе. Нормальное количество масла – примерно на четверть ниже верхней риски щупа. Следует помнить, что превышение верхней риски для двигателя так же вредно, как и опускание его уровня ниже допустимого. Занижение уровня приводит к недостаточному разбрызгиванию масла коленчатым валом, завышение – к выдавливанию масла через сальники и выгоранию его в цилиндрах (сизый дым). Не поддавайтесь панике, если залитое в двигатель масло темнеет уже на второй-третий день работы. Это свидетельствует как раз о его хороших моющих качествах. Самый опасный признак – если вы, растерев между пальцами масло со щупа, ощутили присутствие каких-то мелких крупинок. Это либо следы поломки в недрах мотора (кусочки раскрошенного металла), либо каким-то образом попавший внутрь абразив (если исправностей нет – скоро будут).

При осмотре щупа особое беспокойство должно вызывать не понижение, а повышение уровня масла. Это означает, что где-то нарушилась герметичность соприкасающихся систем (прокладки системы охлаждения или мембраны бензонасоса на карбюраторном двигателе). Пока нет повода поддаваться панике, но два-три раза в день извлекайте щуп и проверяйте цвет масла. Как только оно начало светлеть – вот тогда немедленно отправляйтесь в ремонт. Белесость масла – это «эмульсия», в систему смазки попадает вода!

Одним из признаков нарушения герметичности системы охлаждения может служить пробуккивание газов при заведенном двигателе и снятой пробке радиатора. Даже при полном расширительном бачке есть смысл открыть пробку радиатора и проверить уровень антифриза в системе. Падение уровня жидкости в радиаторе (при наличии ее в бачке) будет означать, что в систему охлаждения выбиваются газы из цилиндров (прогорание прокладки головки блока), исчезновение антифриза из системы значит, что его в цилиндры засасывает (прогорание прокладки головки блока, трещина на каком-то из цилиндров).

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.