

А. Прозоров

1000

ПРАКТИЧЕСКИХ СОВЕТОВ

АВТОМОБИЛИСТУ

на все случаи жизни



Александр Дмитриевич Прозоров
1000 практических советов
автомобилисту на все случаи жизни

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=158129

*1000 практических советов автомобилисту на все случаи жизни / А. Д. Прозоров. : АСТ, Сова;
Москва, Санкт-Петербург; 2010
ISBN 978-5-17-064248-9*

Аннотация

В легкой, юмористической форме в книге рассказано о том, как управлять машиной без риска для жизни, что делать для ее долгой и безопасной эксплуатации. Приведенные здесь советы исключительно просты, понятны и легко исполняемы. Ибо за советами неисполняемыми проще обратиться к профессионалам.

Содержание

Предисловие	4
Глава 1	5
Попискивание сцепления	6
Шум колес	7
Шум подшипников	8
Постукивания	9
Визг из-под капота	10
Рычание	12
Пулеметные очереди из-под капота	13
Стучит двигатель	14
Четкий однократный стук	15
Металлическое бряканье	16
Глухие стуки при проезде ямок	17
Щелчки из-под капота	18
Скрежет, вой коробки передач	20
Скрипы	21
Тишина	22
Глава 2	28
Дизелистам	28
Турбонаддув: о страшном...	29
Инструкция по самостоятельному устранению любых неисправностей	30
Глава 3	31
Пробито колесо	32
Вытекла вся жидкость	35
Неисправны тормоза	37
Отказала коробка	39
Вытек антифриз	41
Проблемы с электрикой	43
В машину не попасть	45
Конец ознакомительного фрагмента.	46

А. Д. Прозоров

1000 практических советов автомобилисту на все случаи жизни

*Книга, которая должна лежать прочитанной в бардачке
каждого автомобиля.*

Предисловие

Перво-наперво скажу самое главное. Дорогой читатель, если вы сидите за рулем уже не один десяток лет, умеете разобрать и снова собрать двигатель трехлетней «хонды» с завязанными глазами и имеете кучу друзей среди сотрудников ГАИ – эта книжка не для вас. Вы и так знаете не меньше трети того, что здесь изложено. Она адресована тем, кто стал водителем совсем недавно и призвана хоть частично заменить им опыт, обретаемый многими годами.

Теперь вернемся к классическим традициям.

Прикладные книжки полагается начинать некой «пятиминуткой хвостовства», дабы читатель проникся мыслью о безмерной мудрости автора и необходимости оную мудрость постичь самому. Дабы не отступать от литературных канонов, задеру нос повыше и гордо сообщу, что сижу за рулем уже более четверти века. И не просто изредка держусь за баранку, иногда прокрадываясь от дома до дачи и обратно, а много-много лет отработал сперва водителем линейного автобуса, затем микроавтобуса, потом разъездной легковушки, а в завершение всего еще и механиком на автобазе. Правда, в гонках не участвовал, рекордов не бил, зато поездил и на «Икарусе», и на «льве», и на «Волге», на «тойоте», «иже» и «форде»... Проще вспомнить, на чем я не ездил. Нет, вспомнил – на асфальтовом катке!

И поскольку опыт мой чисто прикладной, повседневный, связанный с тысячьей мелочей, подстерегающих водителя каждый день, честно предупреждаю: те, кто намерен узнать великую тайну езды на лысой резине по обледенелой дороге на скорости полтора-два километра в час, ничего интересного в этой книге не обнаружат. Не уверен, что могу что-либо посоветовать таким людям. А вот тем, кого беспокоит странный скрип под левой педалькой, или невнятный гул на повороте, или тем, кто застрял в лесу не имея ни домкрата, ни лебедки, либо тем, кого обвинили в употреблении алкоголя, – эта книга пригодится наверняка.

Инспекторов водитель видит на дорогах каждый день, а скрип, кажущийся безопасным и никак не влияющий на поведение машины, способен создать вам большие неприятности и повлечь за собой изрядные расходы – если, конечно, вы вовремя не обратите на него внимания. Потому как писк, скрип, свист при нажатии педали сцепления – это первый признак выхода из строя выжимного подшипника!

Стоп! Кажется, это уже не «пятиминутка хвостовства». Это уже первые советы из обещанной тысячи.

О том, на каком языке рассказывает вам машина о своем состоянии и что означают ее механические речи, – лучше выделить это отдельной главой.

Глава 1

О чем «говорит» ваш автомобиль

Большое достоинство автомобильной техники состоит в том, что она практически никогда не ломается просто так, с бухты-барухты. Едет, едет и вдруг – хрусть, нет машины! Обычно железный конь еще задолго до поломки начинает хозяину жаловаться:

– Слышь, дружище! Вот тут у меня чего-то болит. И тут покалывает. И посмотри, сделай милость, – что-то щекотно у заднего левого колеса.



Рассказывает машина о своих бедах постоянно, иногда даже занудно. Но слушать ее нужно, нужно отвечать железной зверюшке и помогать. Ибо, как ты к технике, так и она к тебе. Доброго, заботливого хозяина не подведет. Ленивого да злого – обманет, отомстит.

Если же вы не понимаете языка своего «коняги», то вот вам краткий перевод основных автомобильных слов.

Попискивание сцепления

Свист, визг, иной протяжный звук, возникающий при нажатии на педаль и исчезающий, едва вы эту педаль отпускаете, означает, что *заклинило выжимной подшипник*.

При нажатии на педаль подшипник прижимается к лапкам корзины сцепления, и те трутся по его поверхности. Вывод: нужно немедленно выворачивать карманы, брать в долг, тратить любимую заначку, но ехать в ремонт и менять подшипник.

Если же вы станете тянуть, хоть немного (благо машина ездит и не капризничает) – подшипник протрет на лапках глубокую фаску, и корзину придется менять целиком. Об этом вы узнаете, когда сцепление начнет работать все хуже, начнет «вести», а в один прекрасный день машина просто встанет, отказываясь переключать передачи. Причем, разумеется, сделает это в тот самый день и час, когда вы будете куда-нибудь спешить по важному делу. Машины – они такие. Не хотите к ним прислушиваться – обязательно припомнят.

Ремонтируя сцепление, нужно помнить две важные вещи.

Первое: снимать и устанавливать на место коробку переключения передач (КПП) – процедура муторная и стоит примерно столько же, сколько сама корзина. Посему, раз уж она (коробка) все равно снята, есть смысл хорошенько проверить все прочие узлы и расходные материалы (лапки, пружины, диск сцепления). Если обнаружатся следы большого износа, то детали лучше заменить. Учитывая стоимость таких работ, новый диск сцепления прямо сейчас обойдется вам намного дешевле, нежели замена старого через год или два.

Второе: добраться до места стоянки или ремонта с неисправным сцеплением все-таки можно. Для этого на заглушенной машине включаете третью передачу, после чего заводите двигатель (машина на стартере сделает вперед несколько лягушачьих прыжков, заведется и покатится), и вы сможете ехать в нужном направлении с разумной скоростью. При этом останавливаться и трогаться можно только и исключительно глуша и снова заводя двигатель. Поэтому такой метод желательно применять либо за городом, либо в такое время суток, когда улицы пустынные и спокойны. Может, и неудобно, зато заметно дешевле транспортировки на эвакуаторе.

Впрочем, неисправности сцепления случаются не так часто и далеко не на всех типах машин. А вот что водитель каждой машины слышит всегда и постоянно, так это *слабый равномерный гул*. Гул бывает двух основных типов – шум колес и шум подшипников.

Шум колес

Колеса шелестят по дороге постоянно, что является неизменной головной болью автопроизводителей – они стремятся сделать колеса как можно более «тихими». Увы, справиться с данной проблемой не удалось пока еще нигде и никому.

Громче всех шумят колеса внедорожников (это стучат по асфальту зубчики грунтозацепов) и жесткая зимняя резина. Мягкие летние покрышки шумят намного меньше. Но все равно шумят, ибо комфортная езда зависит не только от их качества, но и от качества дорожного покрытия. Если шоссе состоит из выпирающих из асфальта мелких камушков – куда денешься? Тут даже чистый и нежный китайский шелк начнет реветь от возмущения!

Отличить звук покрышек по дороге от прочих шумов очень легко. Он мгновенно меняет тональность, едва машина съезжает с одного покрытия на другое. Я имею в виду не бетон и щебень, а разного качества асфальт. Это легко определить по его виду: ехали по светлому покрытию, затем оно сменилось более темным – тут же изменился и шум из-под колес. Обратите внимание, очень заметно.

Шум подшипников

Зачем водителю знать, как звучат его колеса? Затем, чтобы отличить звук «правильный» от «неправильного».

«Неправильный» гул впервые всегда возникает на повороте, на нагруженной машине и является уже гулом ступичного подшипника, свидетельствующем о его износе. Едете прямо – шума нет, поворачиваете влево – возникает гул. Значит, правый ступичный подшипник намекает на замену. Гул при повороте вправо – изношен левый подшипник.

К счастью, при данной неисправности панику поднимать необязательно. Изношенная ступица способна доживать свой век годами – в зависимости от интенсивности езды, разумеется. Можно выделить пять степеней изношенности.

Первая – гул при повороте нагруженной машины. Его можно игнорировать.

Гул при повороте пустой легкой машины – неприятно.

Гул при обычной езде груженой машины – очень неприятно.

Постоянный гул, ослабляющийся при поворотах в одну сторону и нарастающий при поворотах в другую – все, подшипнику хана, в нем выработались глубокие канавки.

Пятый этап износа наступает, когда вы слышите легкий хруст, машину вдруг начинает кидать из стороны в сторону с размахом в полметра-метр, а заунывный гул сменяется жизнерадостным похрустыванием. Это означает, что износ подшипника достиг такого уровня, что в нем рассыпался сепаратор – ролики качения сбились куда-то на один край, обломки собрались в другом, а колесо, которое подшипник должен был удерживать, пошло по синусоиде.

Срок от первого до пятого этапов, повторю, может составлять от одного года до нескольких лет, в зависимости от интенсивности эксплуатации. Однако, на мой скромный взгляд, замену следует произвести еще до наступления четвертой степени износа ступицы. Или, как минимум, с началом непрерывного гудения.

Постукивания

При правом и левом поворотах с предельным поворотом руля иногда можно услышать равномерное постукивание.

Чаще это случается при неполной затяжке какого-то колеса. Под сильной боковой нагрузкой оно перекашивается (в пределах люфта колесных гаек), при вращении перекосячивается, и слышно постукивание. В такой ситуации следует как можно скорее остановиться и «обтянуть» все колесные гайки баллонным ключом. Либо, если вы недавно снимали какое-то колесо, проверить его затяжку. И, кстати, после каждого снятия и постановки обратно любого из колес крайне полезно «дотянуть» его крепеж после проезда десятка-другого километров.

Заметно реже подобное постукивание слышится по причине износа шарниров равных угловых скоростей (ШРУСы, они же «поросята»). Не потому, что ШРУСы скрывают свою неисправность, а потому, что их износ случается куда реже, нежели нерадивость работников шиномонтажа.

Визг из-под капота

Еще один из звуков, которым машина напоминает о невнимании к себе, любимой, больше походит на вопль паникера.

Если из-под капота раздается истошный визг, который меняет тональность при нажатии на педаль газа, либо возникает и пропадает в зависимости от изменения оборотов – значит, на двигателе проскальзывают ремни. При этом в 90 процентах случаев вполне достаточно притормозить у любого, даже самого захудалого, автосервиса и попросить мастера натянуть ремни. Это обойдется вам от силы в пару сотен рублей и отнимет минут десять времени. Ну а те, кто не боится испачкаться, вполне способны сделать это самостоятельно за тот же срок.

При проверке натяжения нужно нажать пальцем на доступный участок ремня – он должен продавливаться примерно на сантиметр, а также провести пальцем снизу – рабочая поверхность ремня должна быть сухой и гладкой. Исключение составляют зубчатые ремни, но они обычно используются внутри двигателя и имеют характерный рисунок, который невозможно перепутать со случайными повреждениями.

К чему я это говорю? А к тому, что изношенный ремень обычно растрескивается на зубчики, разделенные хорошо видимыми и осязаемыми пальцем трещинками. Такой ремень следует сразу поменять, ибо он способен оборваться в самый неподходящий момент. И вам придется снимать с кого-то колготки или чулки, делать из них жгут и натягивать его на шкивы вместо ремня... В общем, морока. А хватает капроновых колготок от силы на три-четыре сотни километров, потом придется снимать другие и т. д. Иные подручные заменители типа толстых проводов, веревок, брючных ремней и тряпичных лент рвутся еще раньше.

Однако – не будем о грустном. Поговорим о том, что еще хуже. Если при проверке ремня его натяжение будет вполне приемлемым, а рабочая поверхность окажется липкой и покрытой сажей, это означает, что, скорее всего, заклинило какой-то из приводимых этим ремнем механизмов – водопомпу, генератор, насосы гидросилителя или кондиционера.

Половина подобных отказов заявляет о себе сразу, а иные можно и не заметить, если производитель решил, например, не отвлекать водителя сообщением об уровне зарядки аккумулятора. Про кондиционер и вообще никакой сигнализации не бывает. Ибо на скорость данный прибор не влияет, на безопасность тоже. А коли так – то зачем?

Разумеется, надежда умирает последней – ремень можно скинуть и попробовать покрутить генератор или водопомпу рукой. Если провернуть шкив не удастся – диагноз окончательный: ремонт или замена сломавшегося агрегата.

Как доехать до ремонта с неисправным генератором или водопомпой? При полностью заряженном аккумуляторе генератор, в принципе, не нужен. Если не злоупотреблять стартером, то бортовой батареей может хватить на весь день. Если же неисправность обнаружена поздно и аккумулятор окончательно «сдох» – его вполне можно зарядить или попросить у знакомых другой, исправный, чтобы вернуться домой.

Помнится, однажды мы ухитрились вернуться в Петербург аж из Волгограда, один раз в день меняясь батареей с друзьями, у которых отказало реле зарядки. Ничего страшного, всего лишь полезная для молодых людей физзарядка.

Если заклинило водопомпу, то нужно включить на полную мощность отопитель салона и ехать на оборотах ниже среднего. Не перегружать двигатель, дабы он сильно не грелся. Некоторая естественная циркуляция охлаждающей жидкости не позволит мотору быстро перегреться, а когда стрелка датчика температуры начнет подкрадываться к опасному сектору – глушите двигатель и идите гулять – дайте ему остыть перед новым рывком еще на

десяток километров. Разумеется, проще найти буксир или заказать эвакуатор, но, увы, далеко не всегда наши желания совпадают с нашими финансовыми возможностями.

Рычание

Помимо визга машина иногда издает рычание. Этот рык тоже зависит от степени нажатия на педаль газа, и потихоньку нарастает неделя за неделей. Такой звук возникает при прогаре глушителя. Со временем глушитель гниет дальше, дырка становится все больше, машина ревет все громче.

Образовавшуюся дырку можно заклеить эпоксидкой, замотать биндом, заварить. Но не обольщайтесь. Если дырка появилась в одном месте, значит, глушитель прогнил и разваливается, дырки начнут появляться снова и снова в самых разных местах. Поэтому нужно поставить себе галочку для памяти и в ближайшее время его заменить.

Если оглушительный рев возник внезапно, без подготовки – глушитель отвалился целиком. Немедленно останавливайтесь и смотрите под днище! Отвалившийся глушитель может остаться на дороге или волочиться под брюхом. Не подвжете вовремя, ставить потом на место будет нечего.

Впрочем, чаще всего глушитель «теряют» не на дороге, а отрывают при преодолении препятствий – цепляют им за поребрики, торчащие из земли пеньки и камни. Поэтому местоположение своего глушителя полезно знать и под удар его понапрасну не подставлять.

Как доехать до ремонта без глушителя?

Вопрос весьма важный, ибо машина, ревущая как стадо ошпаренных бизонов, должна вызывать у сотрудников Госавтоинспекции вполне понятное недоумение.

Метод проезда «опасных» участков прост: перед постами и инспекторами ГАИ нужно включать нейтральную передачу и проезжать эти места накатом. В таком варианте звук машины без глушителя мало отличим от звука машины со слегка подгнившим «глушаком». Вот только ни в коем случае не выключайте двигатель! При этом на всех машинах перестают действовать усилители тормозов, на большинстве моделей отключаются усилители руля, а на некоторых еще и руль блокируется, поскольку производитель уверен, что машину глушат исключительно на парковках и нужно побеспокоиться о защите против ее угона. Уверю – дорожно-транспортное происшествие (ДТП) на виду даже одинокого, самого мелкого инспектора не доставит вам абсолютно никакого удовольствия! Штраф получится дешевле.

Пулеметные очереди из-под капота

И, наконец, самый последний звук, связанный с системой выпуска отработанных газов, – это пулеметные очереди из-под капота, меняющие свой темп и силу в зависимости от нажатия на педаль газа. Такие звуки возникают при прогаре прокладки выпускного коллектора. Неисправность недорогая и не очень опасная. Главное – не перепутать ее со стуком двигателя, ибо при небольшом прогаре звук весьма похож. Отличить первое от второго можно путем обнюхивания подкапотного пространства. У исправного мотора все запахи выхлопа удаляются далеко назад.

Стучит двигатель

Стуки двигателя возникают при проворачивании вкладышей и появлении зазоров в поршневых пальцах, что очень неприятно, а также при неправильной регулировке зазоров клапанов. Однако с появлением гидрокомпенсаторов стуки клапанов отошли в область преданий, а изготавливать поршневую группу за минувшие почти полтора века автопроизводители научились так качественно, что случаи «проворачивания» и «разбивания» ныне встречаются куда реже, нежели самые настоящие НЛО, выдающие справку о своей реальности. Поэтому эту тему мы развивать не станем ввиду полной фантастичности и необходимости особого обдумывания каждой отдельной ситуации.

Так, двигатель «Волги» или ВАЗ 2109 перебирается до винтика за два – три дня относительно за малые деньги, и его можно и нужно ремонтировать. Мотор же иномарки возрастом более семи лет, вероятно, проще поменять целиком. Причем вместе с кузовом.

Однако вернемся к стукам дешевым и легко устранимым.

Четкий однократный стук

Четкий однократный стук, раздающийся в тот момент, когда машина трогается с места, при переключении передач, при отпускании или нажатии педали газа, означает износ крестовины кардана. В его подшипниках появился крупный зазор, позволяющий деталям перемещаться друг относительно друга, при этом слышится стук. Трогаетесь – кардан поворачивается вперед и стучит в одну сторону обоймы. Отпустили газ – в другую. Поскольку нагрузки велики, не услышать этот удар невозможно.

Самое коварное в данной поломке то, что машина продолжает вести себя «прилично», создавая иллюзию, будто все хорошо. Она предупреждает – но слушается и работает. Не поймете, о чем рассказывает автомобиль, – в процессе эксплуатации зазоры будут все более и более увеличиваться. Сначала рассыпаются подшипники крестовины, потом разбиваются их посадочные места, потом «уши» кардана, хвостовики коробки передач и заднего моста.

С каждым этапом разгрома стоимость ремонта вырастает в три – четыре раза. Когда из раскученных сальников заднего моста и КПП вытечет все масло, а кардан отвалится и укатится в кювет – вас сможет спасти только эвакуатор, а потом очень толстая пачка денег. Замена же крестовины при первых стуках – пара часов работы и цена испорченного иглычатого подшипника.