

Промывка форсунок на Sportage

22.07.2011 13:27 ODESSIT

Взято с <http://kia-sportage.in.ua/faq/kia-sportage-1994-2003/152--sportage>

Снимаем клапан холостого хода. Отключаем разъем и сдвигаем хомуты, обведенные синим.

Снимаем впускной тракт. Для этого откручиваем болты, обведенные красным:

1. болт хомута (справа, возле ДМРВ),
2. болты крепления кронштейна тросика газа
3. три болта, которыми крепится фланец (на фото видно и отмечено только два).



Снимаем кронштейн, на котором крепятся клапаны ХХ и вентиляции (2 гайки и 2 болта). Кронштейны установлены на шпильках в следующем порядке (если смотреть от слева по фото, от стенки моторного отсека): сначала **кронштейн** клапана вентиляции, потом кронштейн клапана ХХ, последний – черный кронштейн (обведен **СИНИМ**).

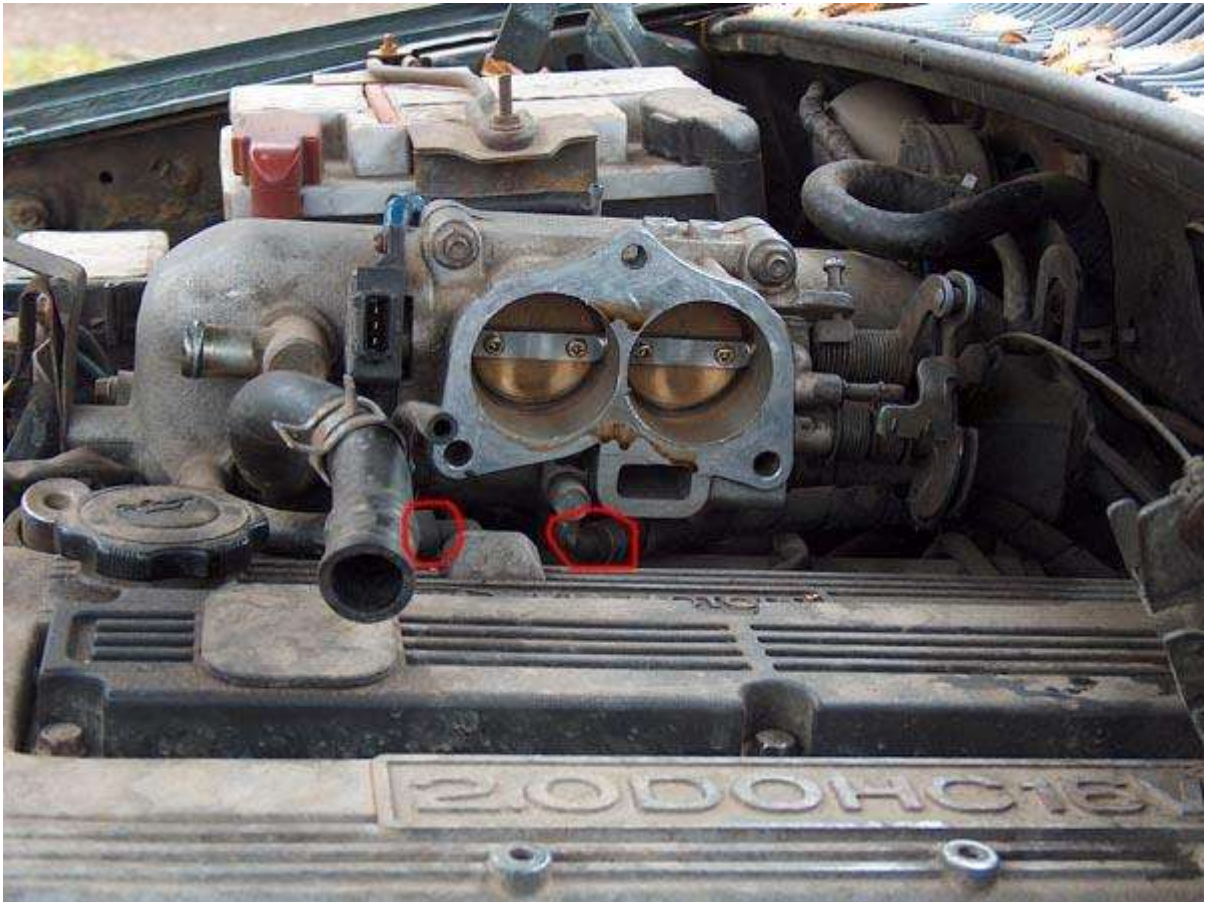


Снимаем впускной коллектор: 2 гайки и 3 болта обведены красным, плюс 2 болта со стороны стенки моторного отсека (на фото не видно). Там стоит кронштейн, аналогичный только что снятому. Подлезть можно только ключом (на 12), трещотка не помещается. Желательно, конечно, брызнуть ВДшкой и взять накидной ключ.

Кстати, при сборке не забудьте накинуть обратно 2 контакта с массой на крайнюю левую шпильку.



Осторожно поднимаем коллектор и снимаем шланги (их на фото видно только два, на самом деле 4 или 5). Тросик газа не снимаем.



Топливная рампа крепится тремя болтами (обведены красным).

Сначала надо снять разъемы с форсунок. Они фиксируются скобками (вытаскиваются тонкой отверткой и пинцетом). Одну скобку я обвел **синим** и нарисовал стрелку, куда ее тянуть.

Потом нужно снять шланги, которые идут от коллектора к форсункам (один шланг обвел **зеленым**). Снимать удобнее ту часть, которая присоединена к коллектору (но это моё ИМНО – может, кому-то будет проще сдёрнуть эти шланги с форсунок). С хомутами придется повозиться – подлезть сложно, нужны круглогубцы с длинными губами.



Желтым я обвел уголок скобки, которой форсунка фиксируется в рампе. Эту скобку, разумеется, тоже надо вытащить – нужно тянуть влево и вниз.

Желательно перед снятием насосом сдуть грязь вокруг форсунок.

После этого откручиваем три болта крепления рампы и снимаем ее. Форсунки могут сняться с рампой или остаться в коллекторе.

Кстати, аналогичным образом проверяется герметичность уплотнительных колец форсунки: берем шприц с бензом и на работающем движке поливаем коллектор вокруг форсунки. Если характер работы движка меняется (начинает дёргаться или наоборот – работать увереннее) - значит, движок сосёт воздух через уплотнение.

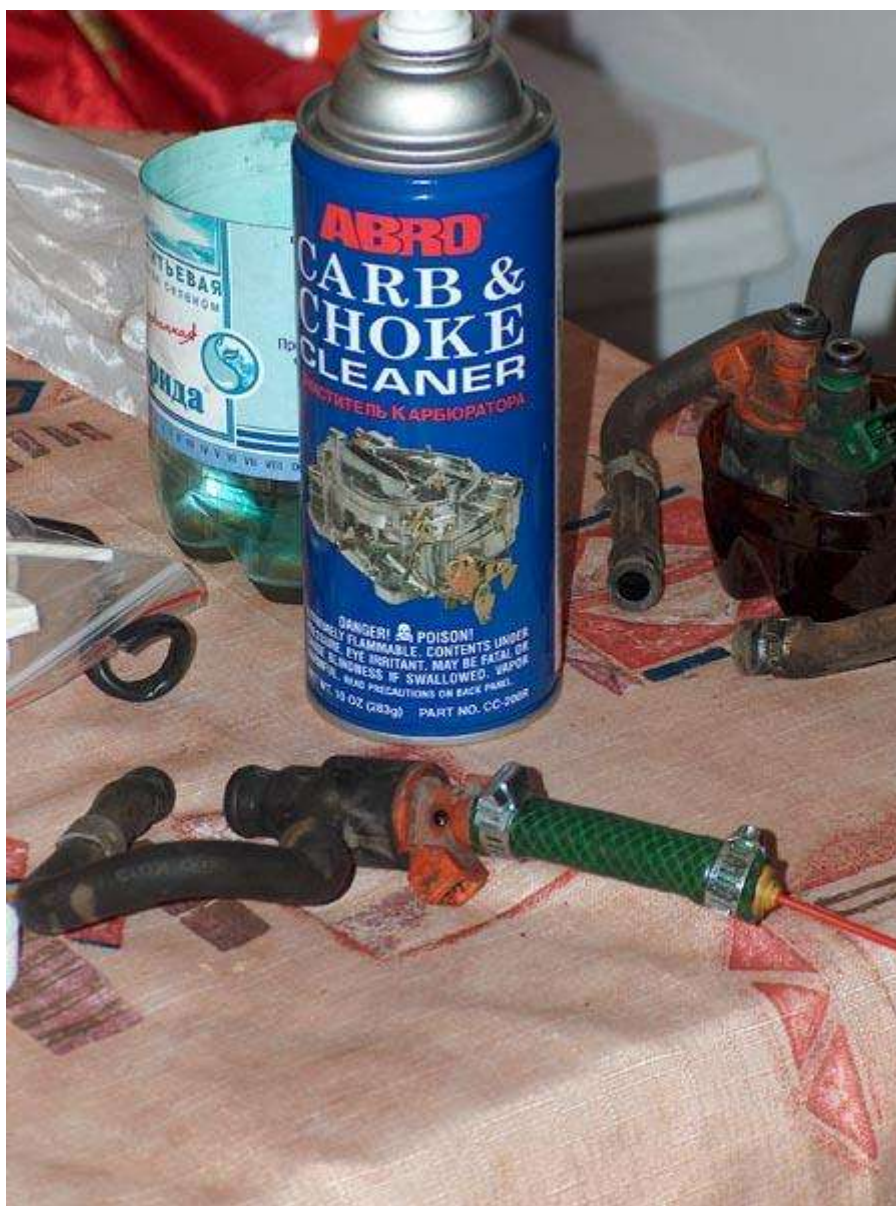


Не забудьте заткнуть тряпками отверстия под форсунки – чтобы в горшки не сыпалась грязь и не падали болты. Желательно, конечно, заткнуть еще и отверстия входного коллектора (на фото на них лежит рампа) – просто сразу я забыл это сделать.

Замачиваем нижнюю часть форсунок в промывочной жидкости и бежим за второй баклажкой пива :) пока форсунки полчаса отмокают.



Собираем переходник – кусок шланга диаметром 1 см, изолента (на фото – желтая, ей я обматывал красную трубочку от баллона промывки) и 2 хомута.



Еще нужен источник тока с выходным напряжением **6-8 вольт**. Можно обойтись автомобильным аккумулятором, только тогда последовательно с форсункой нужно включить лампочку. На форуме писали, что напряжение, подаваемое на форсунку, меньше 12 вольт. Я подавал 7 вольт и она отлично работала.

Вдвоем: Один держит форсунку и пшикает баллончиком, а второй тыкает проводами в контакты форсунки, открывая-закрывая ее. На промывку каждой уходит минуты 2-3, не больше.

Заодно проверяется герметичность закрытой форсунки – пшикая баллончиком, создаем давление на входе и смотрим, моросит закрытая форсунка или нет.

Чистая форсунка выглядит примерно так:



Собираем всё в обратном порядке. На резинки форсунок желательно брызнуть ВДшкой или смазать их моторным маслом – тогда при установке их не перекосит. Вообще можно смазывать любым маслом, хоть подсолнечным – просто моторное добыть проще всего: снять каплю со щупа.

Говорят, что резиновые уплотнительные кольца подходят от ВАЗ 2110 - не проверял, не знаю.

После сборки заводим и прогреваем машину. С первого раза может не завестись (как у меня и случилось – слишком много налил промывки в горшки и свечи залило).

Потом опять снимаем впускную трубу, чтобы были видны воздушные заслонки (как на фотке №4).

Запускаем прогретую машину и остатки промывки из баллончика льем на заслонки. При этом помощник периодически газует (для открытия заслонок, чтобы туда пшикнуть промывкой) и заводит заглохшую машину.

Заодно можно выкрутить и этой же промывкой промыть контакты свечей.

Источник: <http://forum.kia-club.ru/kb.php?a=225>

ОБНОВЛЕНО 27.09.2011 14:36

Комментарии

0 #3 SERG 2013-10-19 20:04 А как на счет продувки воздушного канала? Он очень сильно играет роль в распылении и образовании топливовоздушной смеси. Его тоже нужно проверять и чистить.

0 #2 valiok 2012-01-04 20:42 Спасибо за полезную информацию.

0 #1 gusar 2011-12-29 12:54 Данный метод не дает 100%-ой гарантии полной промывки форсунок. Согласен, что каждую надо мыть отдельно, но на установке с генератором импульсов, меняя режимы: постоянно открыта, кавитация, полная нагрузка.