

Клапан EGR

На работе попросили меня снять осциллограмму неподключенной к автомозгам лямбды. Сегодня с утра пораньше взял свой осциллограф + ноутбук и полез под капот. В общем подключился, снял показания сначала на подключенной лямбде. осциллограмма мне не понравилась мне она. Лямбда рабочая, при перегазовке реагирует так, как и надо. Не понравилась тем, что показания на холостом ходу склоняются к минимуму, что указывает на обеднённую топливную смесь. Я подозревал подсос воздуха. до клапана EGR я ещё не добрался, на него и грешу. Вот тут у меня руки и зачесались.

Что нужно: практически ничего, ключ рожковый на 13, лучше недлинный, советский.

Клапан держится на двух болтах на 13. Болт справа (если смотреть на двигатель спереди) — умеренно доступен, если так можно выразиться, а вот тот, что слева открутить получилось сняв мотор привода дроссельной заслонки.

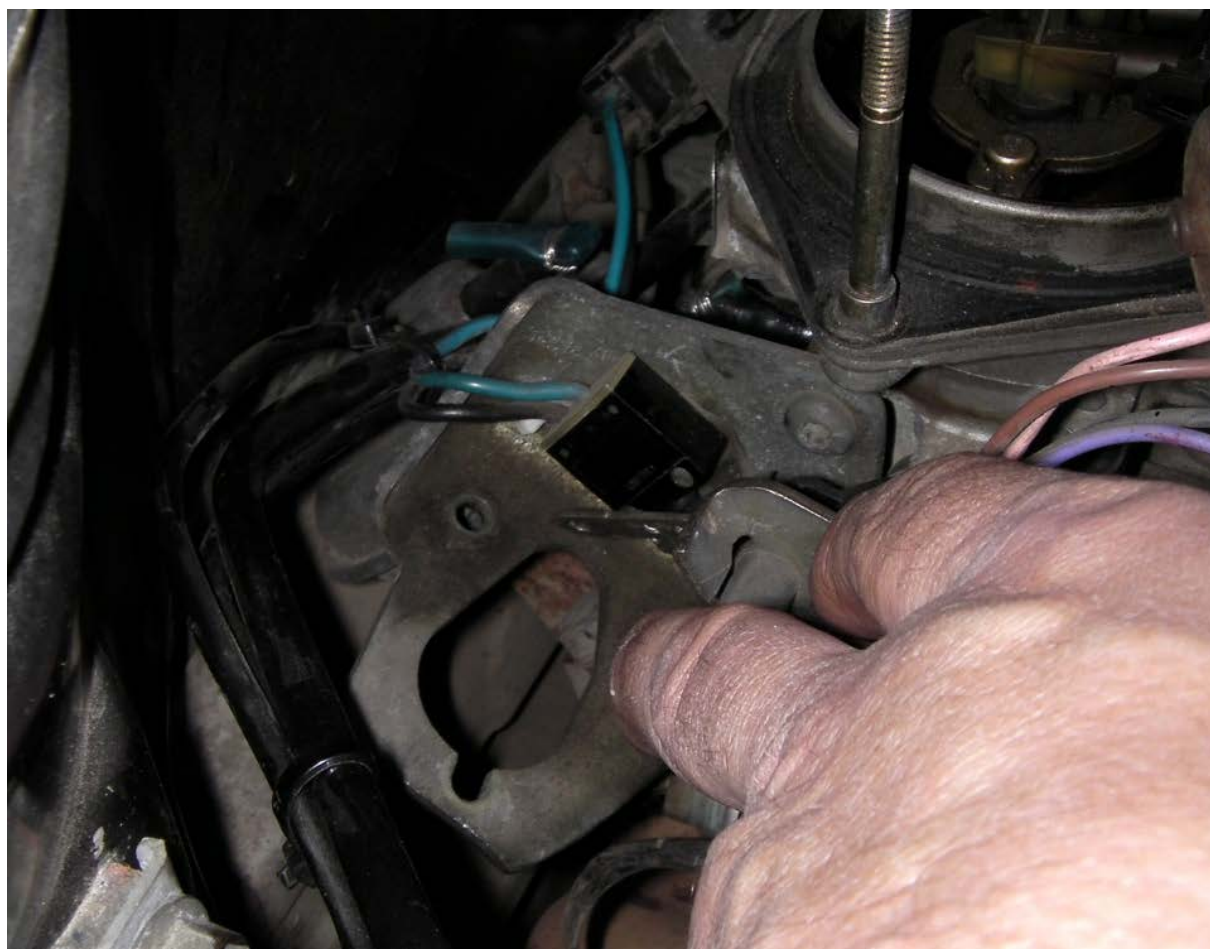
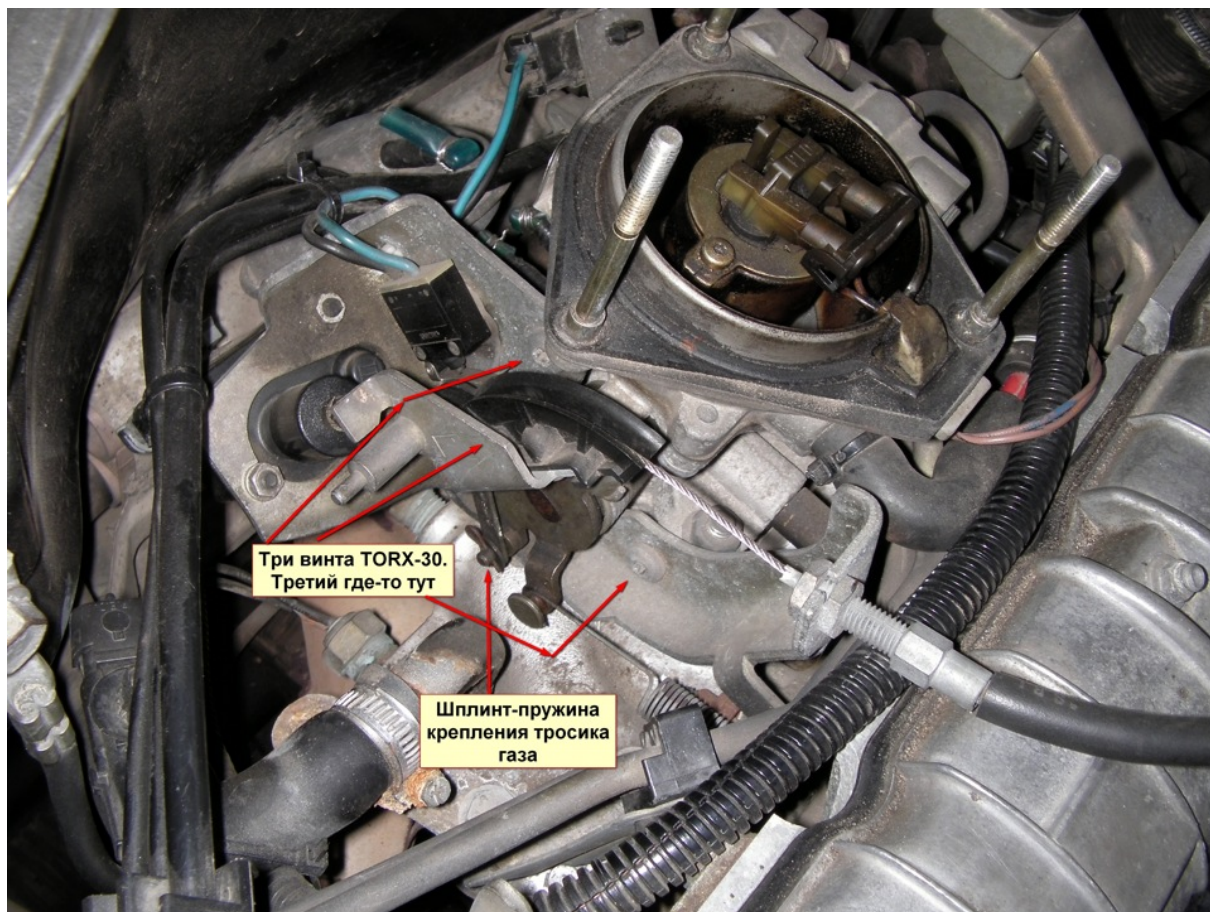
Сначала хотел открутить пластину целиком, на которой закреплён и моторчик, и тросик с механизмом привода заслонки (3 винта TORX-30), но потом передумал и открутил только моторчик (3 гайки на 8 — осторожно, легко уронить!). Разъём от моторчика не отсоединял, чтобы можно было его нечаянно уронить и потом за провода его можно было бы поднять из подкапотного пространства.

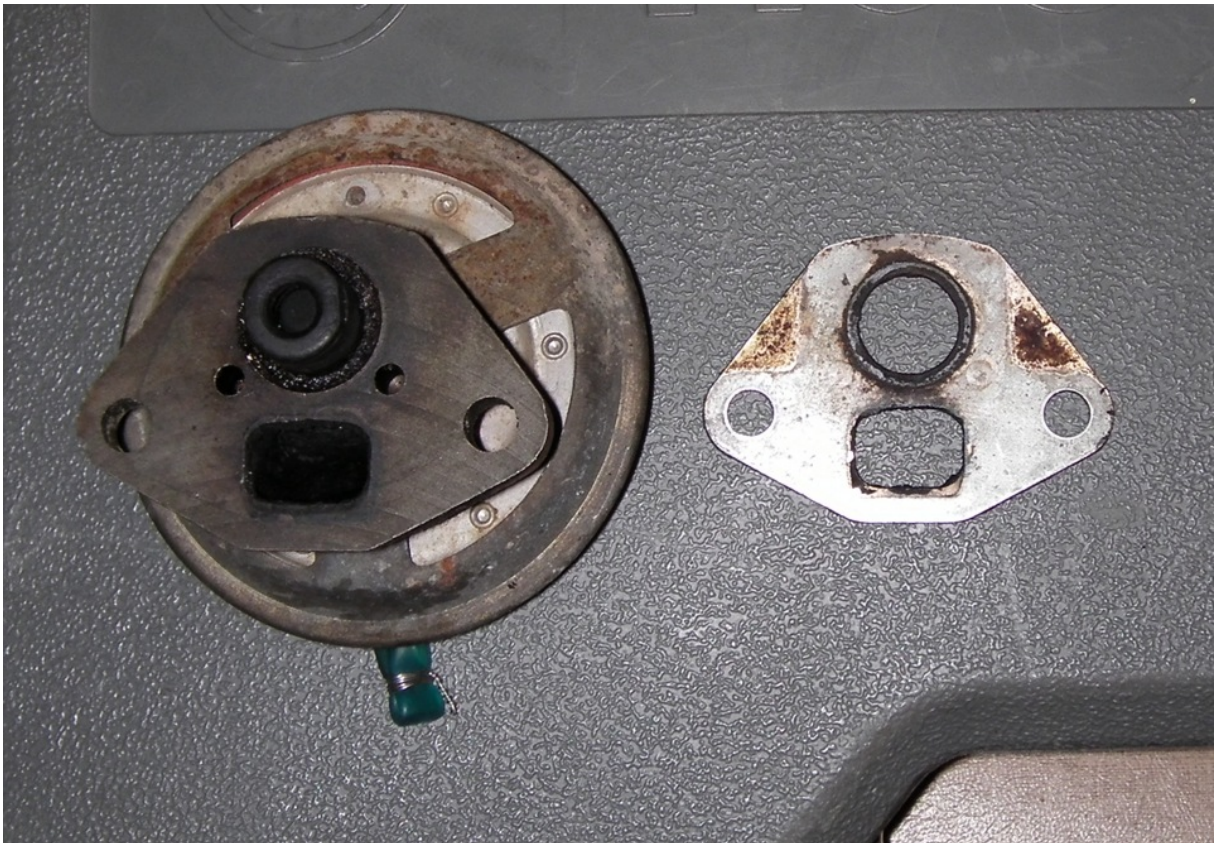
Потом просовываем одну руку — не то, потом другую — тоже не то, потом третью), то есть первую, суём туда же ключ, напрягаемся и опа — пошёл! Главное — не уронить болты и сам клапан. Да, там ещё прокладка есть — тоже не потеряйте.

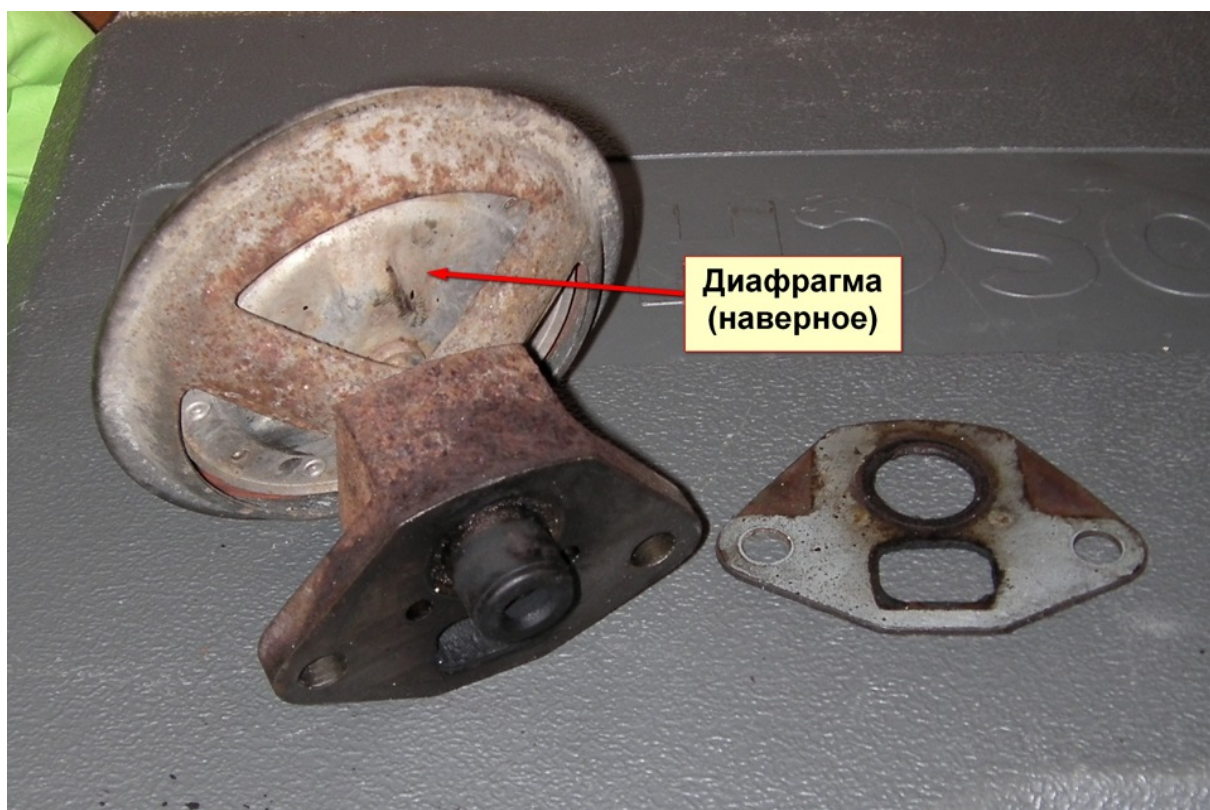
Вынимаем и любуемся (смотрим фото), что шток внутри чёрной круглой выступающей части клапана замер в неестественно открытом и косом положении. Преодолев техническую брезгливость, берём и втягиваем воздух губами за эту чёрную штуку и убеждаемся, что герметичности тут нет.

Не знаю, закончится ли на этом моя битва за герметичность системы впуска моего моновпрыска, время покажет, но на одну утечку воздуха будет уже меньше.

Что планирую — всё как у всех, вырезаю прокладку-заглушку из железа и ставлю всё на место и на герметик.









Взял клапан и прокладку на работу, рассмотрел его хорошенько. Потянул воздух через выступающую круглую часть — пропускает, правда несильно. Потом потянул воздух через штуцер на диафрагме — не пропускает, создаёт разряжение (раньше пропускала). Шток клапана при этом двигался довольно медленно, как в смоле.

Взял керосин, всё промыл, насколько мог, т.к. разобрать мне его не получилось. Что вышло. Шток (клапан) стал ходить быстро, но теперь если втянуть воздух через его выступающую часть (чёрную, круглую), то пропускать там стало намного сильнее, либо плохо промыл, либо очень хорошо). И ещё, перекрывает он не на кончике этой части, которую мы видим снаружи, а где-то в глубине, может быть своей конической частью, не видно.

После нескольких таких экспериментов снова стала пропускать диафрагма (со стороны штуцера), а потом внезапно перестала пропускать, короче полтергейст какой-то.

Далее рассмотрел хорошенько прокладку, по чёрным следам на ней я так понял, что и она сифонила немного, как раз между каналами выпуска и впуска.

Дальше решил не заморачиваться, вырезал из куска железа (1 мм где-то) прокладку, приехал домой, поставил, смазал перед этим герметиком посадочные места, закрутил и оставил сохнуть. Если не поможет — буду снимать монопрыск (карбюратор) в сборе, смотреть, что там творится.

Пользуйтесь!

