

ВНИМАНИЕ К МЕЛОЧАМ

Современные КАМАЗы требуют от ремонтников отличных знаний особенностей конструкции автомобиля. Продолжаем совместно с техническим центром «Автобау» серию материалов, посвященных коммерческой технике лидера отечественного автопрома из Набережных Челнов.

Сергей СТАРЧИКОВ/Фото автора

Грузовики семейства КАМАЗ-5490 весьма требовательны к техническому состоянию электрической части и всех входящих в нее приборов/компонентов/элементов без исключения. Как показывает практика и статистика сервисного центра «Автобау», даже незначительная на первый взгляд поломка электрооборудования, которую не устранили вовремя (!), может стать причиной серьезных отказов техники и существенных финансовых затрат на ремонт автомобиля. Приведем наглядный тому пример. Казалось бы, ну что может случиться из-за такой небольшой неприятности, как разбитый фонарь на тягаче? Повредить его можно где угод-

но. Например, при неумелых маневрах без прицепа на складе или в ремонтной зоне АТП. Светотехника может пострадать в результате неаккуратных действий ремонтного персонала СТО. Словом, расколоть фонарь дело нехитрое. Но самое неприятное, это то, что ремонтировать расколотый (читай, разгерметизированный) прибор владельцы транспортных средств особо не торопятся. Их аргументы просты и на первый взгляд более чем понятны и логичны: зачем тратить деньги на ремонт «ненужного» фонаря, когда более важно состояние светотехники прицепа, который тянет тягач! Ведь именно ее работа важна для того, кто следует в кильватере за фурой. И спорить с этим

утверждением сложно, правда, если... не знать, к каким последствиям может привести данная халатность. А они, последствия, весьма неприятные. Так, если допустить попадание в разбитый светотехнический прибор воды и грязи (на наших дорогах это дело одного-двух дней), то есть банально не обернуть разбитый фонарь хотя бы пищевой пленкой, то спустя короткое время произойдет окисление электропроводки и последует внутреннее замыкание. Далее неминуемо происходит перегрузка и отключение светотехники прицепа и задней части тягача. Также не исключен выход из строя мультиплексного узла. Для справки: стоимость указанного выше модуля со-





↑ Поврежденный фонарь с попавшей в него влагой и грязью может стать причиной выхода из строя дорогостоящих электронных блоков

→ Габаритный фонарь, который пострадал в незначительном ДТП, может стать причиной ремонта электрооборудования на десятки тысяч рублей



ставляет около 30 000 рублей. Согласитесь, весьма недешево! А что вы хотели? Компонентная база электрической системы КАМАЗ-5490 состоит из большого количества импортных компонентов, стоимость которых привязана к валюте. Откроем секрет: дабы избежать описанных выше неприятностей, необходимо просто снять «фишку» с разъема фонаря и заизолировать ее любыми подручными средствами от попадания в нее влаги и грязи.

↑ Мультиплексный блок, отвечающий за заднее освещение, расположен на раме и закрыт от повреждений стальным щитком

↓ Номиналы предохранителей, реле и их расположение указаны на информационной табличке, наклеенной на обратной стороне панели



**МОЩЬ.
ИНТЕЛЛЕКТ.
КОМФОРТ**

- Задняя подъемная ось с автоматическим управлением
- Высокая комфортная кабина со спальным местом
- Мощный и экономичный двигатель Daimler 401 л.с.



КАМАЗ-65209

**АКЦИЯ «ЛОВИ УДАЧУ!»
ТОННА* ТОПЛИВА В ПОДАРОК**

Акция действует до 31.12.2019 г.
Подробности об организаторе акции, правилах ее проведения, количестве топливных карт, сроках, месте и порядке получения карт уточняйте на сайте www.kamaz.ru и по телефону специалистов (8552) 45-27-32, 45-27-33.
* Количество топлива указано из расчета 49 руб. за литр.
Лизинг-автотехника осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».

50 KAMAZ

**8-800-555-00-99
callcentre@kamaz.org
www.kamaz.ru**

А если проигнорировать рекомендацию и, несмотря ни на что, продолжить эксплуатацию транспортного средства? Последствия будут еще более печальными для кошелька владельца машины. Вторым после упомянутого выше мультиплексного узла выгорает электронный блок, который управляет всей наружной светотехникой и рядом компонентов «внутренней» электроники грузовика. Самое неприятное, это то, что установленный в электрической цепи предохранитель может выдержать нагрузку, а вот проводка при этом – нет, она начнет плавиться. И такие случаи, увы, на практике

на 35 000 рублей. И так, делаем важный вывод: любые неисправности электрического оборудования должны устраняться своевременно!

Теперь поговорим о самом важном агрегате грузовика – его моторе. На КАМАЗ-5490 устанавливаются достаточно надежные, выносливые, конструктивно несложные и экономичные моторы OM 457. Они хорошо зарекомендовали себя в сложных условиях эксплуатации и заслужили положительную репутацию у российских перевозчиков. Однако этот силовой агрегат имеет одну важную особенность, которую,

Дизель OM 457 очень требователен к точности регулировки тепловых зазоров клапанов, а главное – периодичности проведения данной процедуры



Блок управления коробкой передач ZF надежен и хорошо защищен от воздействия окружающей среды. К нему у ремонтников нет претензий



Блок управления системой нейтрализации выхлопных газов (SCR) расположен внутри правого лонжерона рамы и сверху защищен его полкой. Выход из строя блока – событие достаточно редкое

нередки. Скажем больше, были прецеденты, когда после незначительной аварии водитель поленился заизолировать электропроводку от поврежденного габаритного (!) фонаря, и это стало причиной сгорания мультиплексного узла! Только подумайте: крохотный фонарик стоимостью несколько десятков рублей стал причиной выхода из строя дорогостоящего блока и повлек серьезные убытки от простоя техники. Для справки: стоимость ремонта тянет более чем

к великому сожалению, не знают многие мотористы мультибрендовых сервисных центров. Дизель OM 457 очень требователен к точности регулировки тепловых зазоров клапанов, а главное – периодичности проведения данной процедуры. Причем, как показывает практика СТО «Автобау», первую проверку тепловых зазоров необходимо выполнять на новых машинах, которые передаются покупателю. То есть речь идет о так называемой предпродажной подготовке.

Повышенное внимание к механизму привода ГРМ необходимо из-за того, что в процессе эксплуатации заводские регулировки «уплывают», нередко выходя далеко за предельные значения. Неслучайно завод из Набережных Челнов предписывает регулярно следить за тепловыми зазорами и качественно, строго в соответствии с заводской инструкцией, производить их регулировку. При этом на многих мультибрендовых СТО эту операцию часто проводят формально – мол, это же Mercedes-Benz, зачем мешать мотору работать! Увы, соответствующий подход к обслуживанию машин несет серьезную опасность для ДВС. Объясним на пальцах, чем опасны увеличенные тепловые зазоры. При работе мотора с разрегулированными клапанами происходит разрушение шпонок роликовых толкателей. Они начинают вращаться в своих гнездах (чего не должны делать!). В результате серьезные повреждения получает распределительный вал и блок цилиндров (в местах установки толкателей) – самая дорогостоящая часть дизеля. Ремонт мотора в данном случае оценивается примерно в... полтора миллиона рублей! К сожалению, без замены блока цилиндров не обойтись. Согласитесь, что эта сумма не идет ни в какое сравнение с той, в которую оценивается процедура регулировки тепловых зазоров клапанов.

Но даже если мастера мультибрендовых СТО произвели регулировку тепловых зазоров, то никакой гарантии того, что она была выполнена согласно заводской методике, нет. Это еще один весомый аргумент в пользу обращения к официальному дилеру. Также отметим, что регулировку тепловых зазоров дизеля OM 457 необходимо производить при проведении каждого (!) технического обслуживания, а не «симптоматически» (по наличию шума в приводе ГРМ), как это часто практикуют некоторые мастера мультибрендовых СТО. Напомним, что в зависимости от условий эксплуатации КАМАЗ-5490 техническое обслуживание машин проводится на пробегах от 40 до 60 тысяч километров. Чем тяжелее условия эксплуатации грузовика, тем чаще требуется проведение ТО и, соответственно, регулировка тепловых зазоров в клапанном механизме. Также отметим, что периодичность в 60 тысяч километров – это норматив для магистрального тягача, мотор которого работает большую часть времени на устоявшихся оборотах, то есть в условиях, благоприятных для ресурса дизеля. Если говорить о грузовиках, которые задействованы на вывозе сыпучих грузов или перевозке строительных материалов, то интервал ТО лучше сократить до 40 000 км. ■