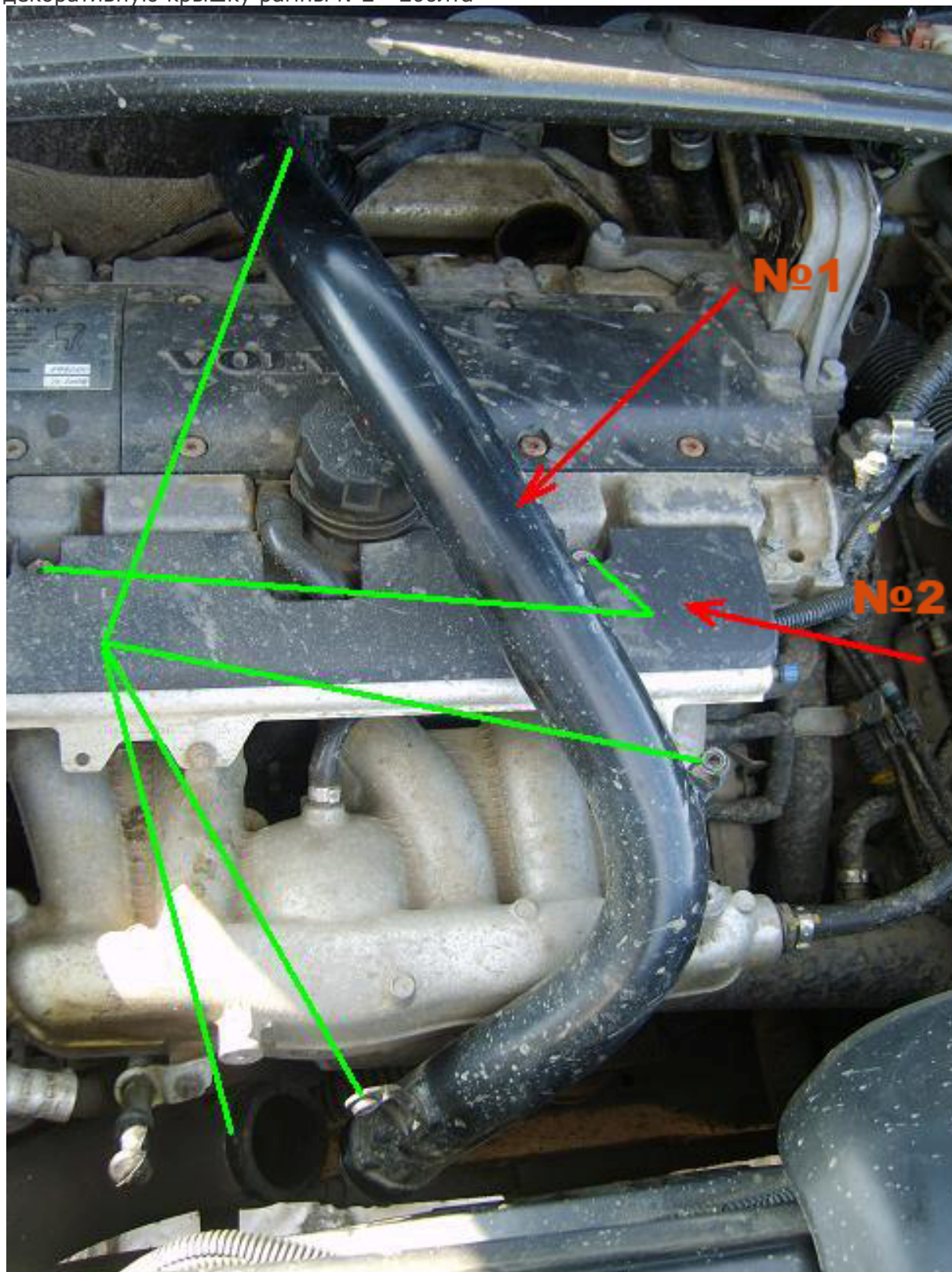


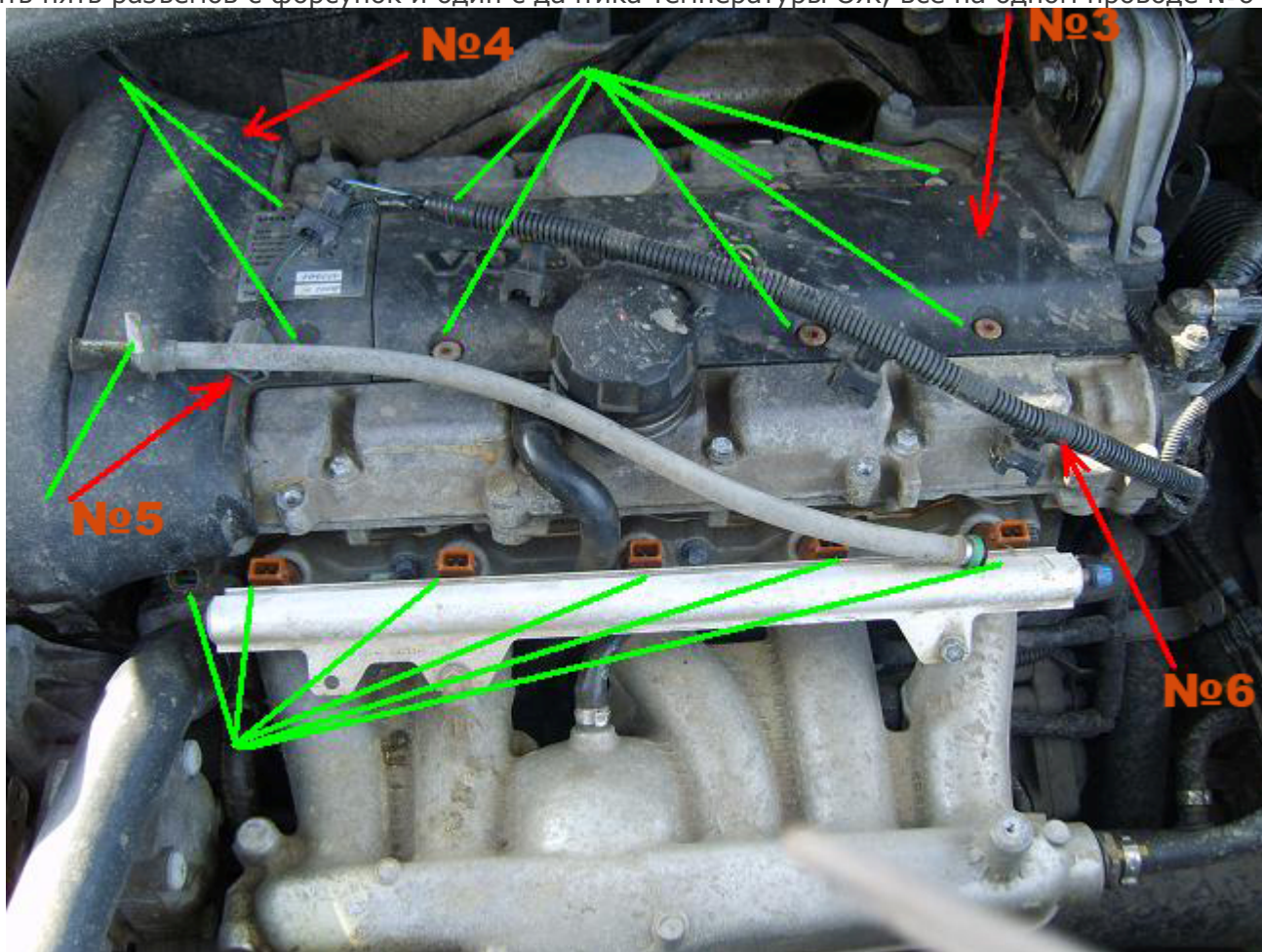
Чистка вентиляции картера 2,5T

Наслушавшись разговоров про чистку вентиляции картера решил сегодня с утра почистить. Опишу процедуру в том виде как проделал её я на своём XC90 2.5T, как по инструкции не знаю.

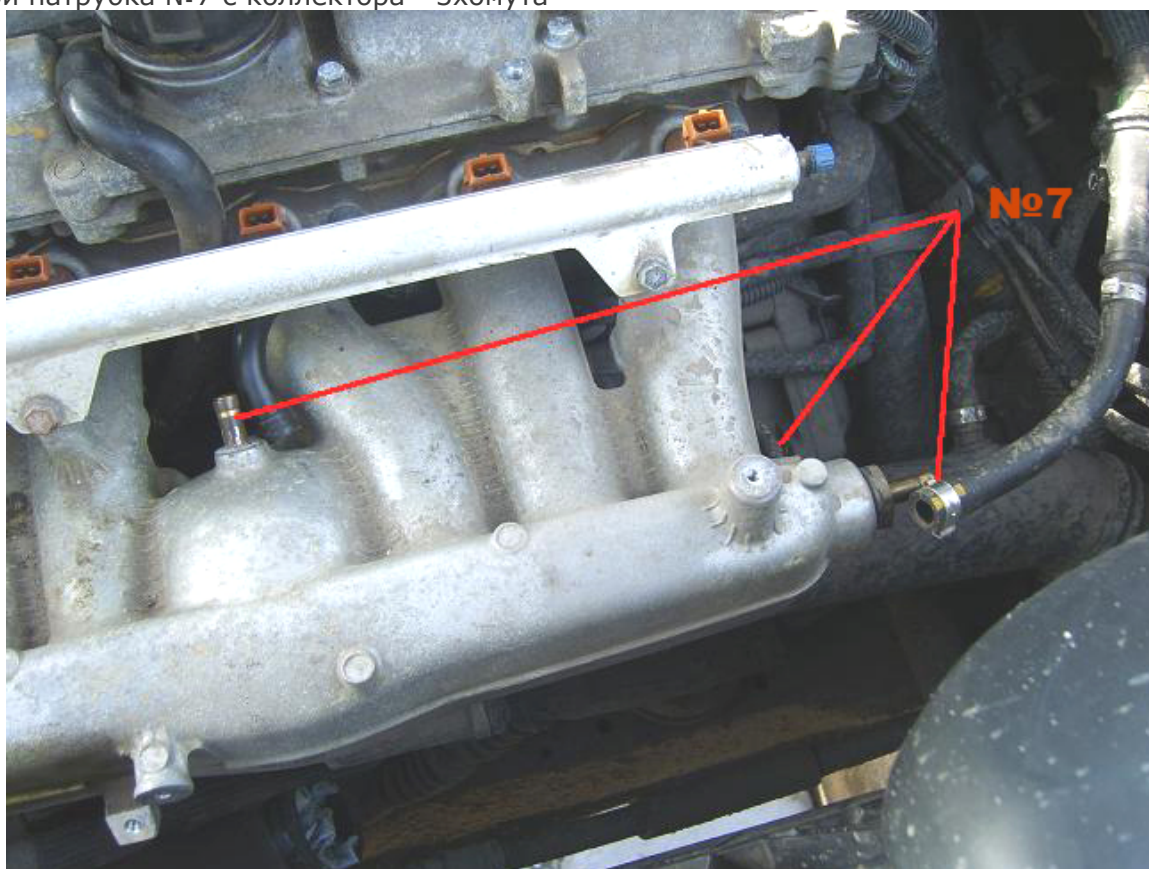
- снять воздушный патрубок №1 - 2хомута, 2болта
(для страховки заткнул открывшиеся отверстия тряпками)
- снять декоративную крышку рампы №2 - 2болта



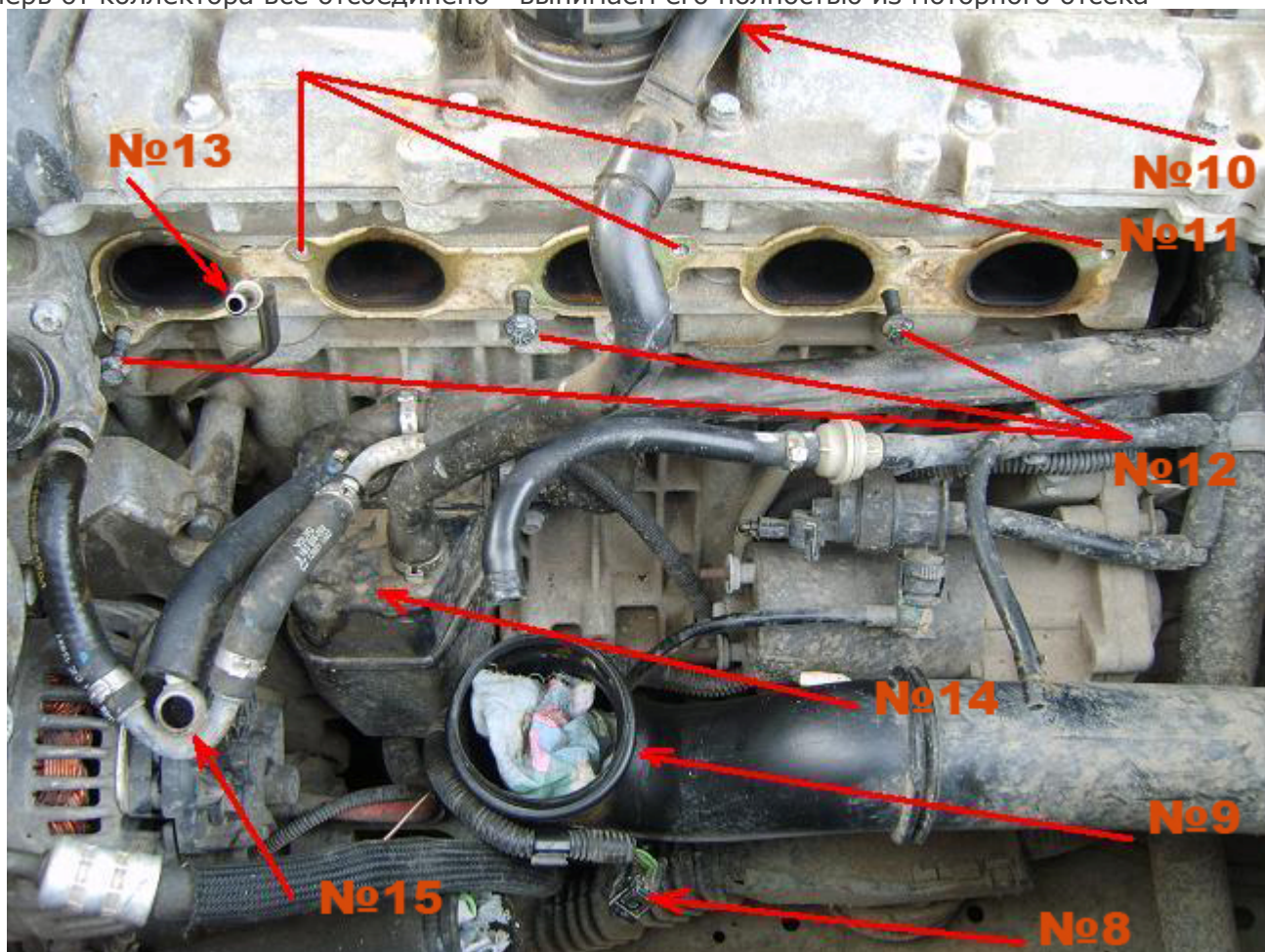
- снять декоративную крышку катушек зажигания №3 6болтов, предварительно ослабив 2болта на крышке ремня ГРМ №4
- снять 1 болт выдернуть из блока просто потянув вверх трубку щупа №5 (отверстие куда вставляется щуп заткнул тряпкой)
- снять пять разъёмов с форсунок и один с датчика температуры ОЖ, все на одном проводе №6



- снять три патрубка №7 с коллектора - Зхомута



- под коллектором снять разъём №8 с дросс.заслонки
- открутить хомут с воздушного патрубка №9 и сдёрнуть патрубок с коллектора
- снять хомут и выдернуть патрубок №10 из крышки головки
- открутить 3 верхних болта №11крепления коллектора
- ослабить 3 нижних болта №12 крепления коллектора
- на коллекторе выжать фиксаторы крепления трубки подачи топлива №13, приподнять коллектор вверх (до снятия его с трубки и болтов его крепления)
- держа коллектор в руках, выкрутить трубчатый болт крепления трубок №15 (можно конечно его было выкрутить и раньше, но он очень неудобно расположен и когда коллектор установлен на месте мешает генератор. вообще я делал так, а вы делайте на ваше усмотрение)
- на болте имеются два уплотнительных кольца - не потеряйте их при снятии
- теперь от коллектора всё отсоединено - вынимаем его полностью из моторного отсека

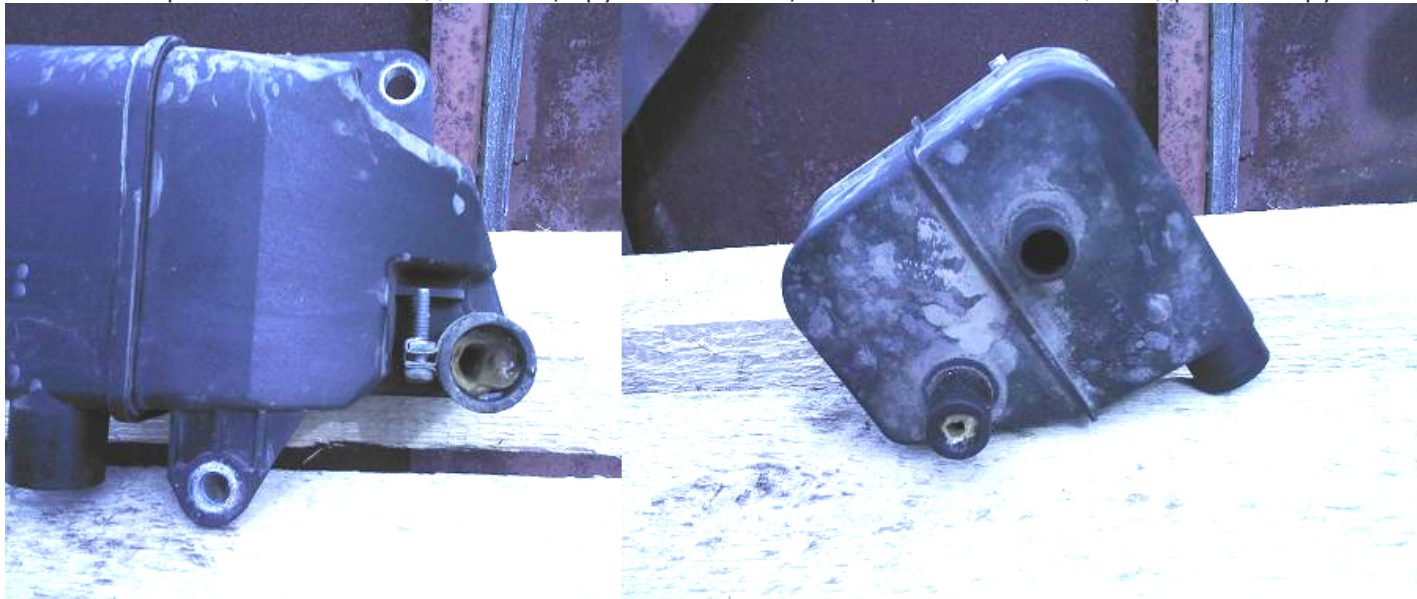


и получаем доступ к виновнику торжества маслоотделителю №14, который крепится к блоку на 2 болтах и шланге с хомутами.

- снимаем маслоотделитель предварительно сняв с него хомуты и патрубки , смотрим и ужасаемся...



-чистим и промываем маслоотделитель, трубчатый болт, отверстия в блоке цилиндров и патрубки.



Собираем всё в обратной последовательности и забываем об этой процедуре на несколько десятков тысяч км.

Кажись ничего не забыл, если что поправляйте....

Делал один и т.к. в первый раз, то вместе с разборкой, промывкой и сборкой ушло 5 часов времени. з.ы. после всей этой процедуры сразу хотел поменять масло, т.к. кой-какая утекла в поддон, но решил поехать и сменить завтра, чтоб сегодняшнюю грязь масл. фильтр на себя взял.

дополнительно для тех, кто будет делать эту операцию добавлю:

1) Все патрубки на этой машине закреплены хомутами под щипцы. Выравнивать их и потом ставить на место - трудная и неблагодарная работа. Есть смысл запастись заранее достаточным количеством хомутиков разного диаметра с винтом под отвертку или ключик. Благо у меня случайно оказалось в гараже два больших набора таких хомутов.

2) Нижний левый болт крепления коллектора расположен очень неудобно. Подлезть к нему мешает корпус термостата. Нужна тонкостенная торцевая головка на 10 с поводком длиной 40-50 см.

3) Средняя трубка на тройнике (в Вашем фотоотчете он обозначен под №15) пластиковая. От температуры и паров масла она "деревенеет". У меня сломалась сразу, причем "перелом" был открытый и множественный. Я заменил ее на фторопластовую подходящего диаметра (сын сгонял в автомаг и купил топливную подводящую трубку к бензонасосу ТАЗика).

4) Прокладка под коллектором замены не требует, если снимать аккуратно и без фанатизма. А в остальном и по порядку работ, и по необходимости этой процедуры, все верно. У меня уже от избыточного давления начала прокладка под клапанной крышкой мокреть. Того и гляди, скоро через сальники масло пошло бы.

Взято с форума - <http://forum.clubvolvo.ru/showthread.php?t=34629>