

Не завести машину в мороз — большая страшилка для любого водителя. Но и каждый низко-температурный пуск двигателя и прогрев его до рабочих температур уже является стрессом для всего окружающего, а сам двигатель терпит интенсивный износ. Даже если масло залито по сезону, это не гарантирует должную защиту мотора — присадки в любом масле начинают оптимально работать только в прогретом состоянии. Не случайно существует статистика, что на холодные пуски и прогревы может «уходить» до 2/3 ресурса двигателя.



СОГРЕВАЮЩИЙ МОТИВ

НЕОБХОДИМОСТЬ

От всех бед, которые влекут столь экстремальные режимы, спасет лишь один способ — предварительный нагрев двигателя перед его пуском. А когда это приходится делать регулярно, не обойтись без специальных устройств, называемых предпусковыми подогревателями. Их принцип действия простой — нагрев двигателя через штатный контур системы охлаждения, то есть нагрев антифриза. А вот «идейное» воплощение таких устройств разное. На сегодня нашли широкое применение два основных способа.

Если есть доступ к бытовой электросети, то вопрос решается не слишком дорого и даже с выбором средств. **Электрические подогреватели** просты по конструкции и не занимают много места, а в зависимости от исполнения устанавливаются непосредственно в блок цилиндров через специальные заглушки или через резиновые патрубки. В первом случае обычно применяются маломощные (400–800 Вт) нагреватели самого простого вида (в базовой комплектации только нагревательный элемент и кабель), но при этом достаточно эффективные, поскольку греют прямо в «рубашке» блока. Как правило, импортные изделия для большинства иномарок именно такого типа, а опционально предлагают электронный тай-



«Северс-М» (как и его аналог «Старт-М») представляют новое поколение предпусковых электроподогревателей с возможностью использования не только в отечественных автомобилях

мер запуска с дистанционным управлением, салонный обогреватель и даже устройство для подзарядки аккумулятора.

Во втором случае (через патрубки) теплоотдача на контур не такая интенсивная, поэтому применяются более мощные (от 1000 Вт) и более сложные по конструкции (с терморегулятором и реле аварийного отключения) электронагреватели. Такого типа подогреватели в основном и выпускают отечественные производители.

В любом случае нагрев двигателя электроподогревателями происходит за счет естественной циркуляции антифриза, и одно из первых условий безотказной работы устройств — это герметичность системы охлаждения и отсутствие воздушных пробок. Также во всех случаях альтернативно электронным можно воспользоваться механическими таймерами в блоке с розеткой, которые сейчас продаются не слишком дорого и разного вида.

Есть электроподогреватели, которые работают от бортовой сети 12 или 24 Вольт, но все

они из разряда дополнительных устройств, только для подогрева топливной магистрали: трубок,

АРС ТЕХЦЕНТР АВТО



**УСТАНОВКА
ПРЕДПУСКОВЫХ
ПОДОГРЕВАТЕЛЕЙ**

ул. Ак. Бурденко, 21
(3952) 54-76-76



«Альянс» (как и его аналог «Старт») воплощает традиционную конструкцию и все так же широко востребован на рынке, особенно с учетом возможности индивидуального подбора монтажных комплектов

фильтров или топливозаборников — в зависимости от исполнения таких устройств.

Другой тип предпусковых подогревателей относится к автономным — это топливные (или жидкостные) подогреватели, которые «питаются» из штатного бака автомобиля. По конструкции они сложней (камера сгорания, блок управления, насос и др.), требуют больше места и квалифицированной установки, но и по функциональности такие устройства не сравнить с электрическими. Это мощные (от 4000 Ватт) универсальные подогреватели, которые за короткое время способны нагреть двигатель фактически до рабочей температуры, а заодно и прогреть салон, если задействовать штатную систему отопления. Главное условие для таких устройств — это наличие топлива в баке и заряженный аккумулятор, остальное в заданное время сделает автоматика.

В базовом варианте время включения топливного подогревателя задается с простого таймера, который обычно входит в комплект. В рамках же опциональных подключений предусмотрены устройства дистанционного управления: с брелока сигнализации (на расстоянии его действия) или через GSM-модуль с мобильного телефона на расстояние действия сети. Из минусов топливных подогревателей — критичные для нынешних подкапотных пространств размеры и высокая цена, как за сами устройства, так и за установку, которая занимает не меньше дня и требует квалифицированных специалистов.

Кроме того, топливные подогреватели нуждаются в профилактическом обслуживании, а также в ремонте, причем обычно уже в постгарантийный период, что накладывает на продавцов-установщиков особую ответственность.

В Иркутске фирм (включая автодилеров), специализирующихся на продаже и установке топливных подогревателей обоих типов, вполне достаточно, чтобы без особых трудностей и с гарантией снабдить автомобиль тем или иным устройством. Какими именно и за сколько это можно сделать на текущий момент?



Электрические системы Defa для установки в блок цилиндров — базовый комплект выглядит просто, но за отдельную плату предусмотрены различные опции



Установка рабочего блока топливного подогревателя, особенно в тесных условиях, зачастую требует нестандартных решений по его размещению и высокой квалификации мастера. В данном случае с наличием места все в порядке, но сама установка, причем проведенная в дилерском сервисном центре, удивляет небрежностью — взгляните на крепежную скобу! Прежде чем довериться установщику, узнайте, какой у него опыт работы с подогревателями, как он проводит послепродажное обслуживание и проводит ли его вообще

НА ВЫБОР

Из электрических подогревателей в Иркутске широко представлены отечественные, но не всех типов. Для установки в блок цилиндров можно найти только для некоторых моделей ВАЗ — это устройства «Беспризорник» по цене в районе 1200 рублей. Другой простой подогреватель — «Лестар», рассчитан на врезку в толстые патрубки системы охлаждения, предлагается примерно за ту же цену, но также идет под размеры ВАЗовских патрубков.

Наибольшее распространение (в том числе для установки на грузовики) получили более сложные по конструкции подогреватели — так называемые «котлы», которые устанавливаются при помощи тонких шлангов. Они разные по мощности (в зависимости от объема двигателя), но главное, куда более универсальные — при помощи разных установочных комплектов нашли широкое применение и на иномарках.

Новое слово среди этого типа — подогреватели

ли «Северс-М», цены на них в зависимости от мощности (от 1000 Ватт) начинаются с 1800 рублей. Есть аналогичное изделие под названием «Старт-М», которое подороже — от 2000 рублей.

Однако ряд установщиков предпочитает работать как раз с «котлами» прежнего типа, находя их более удобными и менее капризными. Самый ходовой представитель этой группы — подогреватель «Альянс», с ценами от 1600 рублей для отечественных автомобилей и от 1800 рублей с монтажными комплектами для установок на иномарки. Есть аналогичное устройство «Старт», причем как со стандартным монтажным комплектом, так и вовсе без него с расчетом на индивидуальный подбор. Сама же установка предлагается от 1000 рублей.

7500 рублей, с таймером от 10000 рублей.

Дополнительные электроподогреватели, работающие от бортовой сети и предназначенные для подогрева различных частей топливной системы дизельных автомобилей, сейчас в ассортименте можно найти российской фирмы «Номакон», а также других производителей. Цены от 1600 рублей.

По топливным подогревателям всегда держали монополию немецкие Hydronic и Webasto. Конструктивно они схожи, но за годы их «правления» фирмы-установщики в основном переключили на работу с Webasto как с системой, оказавшейся лучше приспособленной для наших условий, особенно в 4-кВаттных версиях, которые идут для двигателей объемом до 2,5 литра. Цены есть смысл приводить только с учетом установочного (от 8000 рублей) и стандартного таймера (3,2 тысячи рублей) — это от 40000 рублей за 4-х и от 50000 рублей за 5-кВаттные (для двигателей объемом свыше 2,5 литра), что практически соответствует прошлому сезону. В сервисах автодилеров стоимость работ может выйти подороже.

Сейчас немецким топливным подогревателям есть альтернатива — это российский «Бинар», который свое появление пока оправдывает. Его отличает не только меньшая цена, но и конструктивные особенности: выпускается только в 5-кВаттной версии и в модульном виде. Последнее, в отличие от моноблочных немецких устройств, имеет свои недостатки и преимущества — «объемнее» и сложнее при установке, но зато «гибче» в плане компоновки, что помогает при монтаже в сложных подкапотных пространствах, а также при обслуживании. Цены на «Бинар» в комплекте с таймером и с установкой от 27,5 тысяч рублей.

Василий ЛАРИН
фото автора



«Бинар» — российский топливный подогреватель, принцип работы как у немецких, но отличается меньшей стоимостью и модульной конструкцией, что имеет свои компоновочные преимущества