

ЖИДКИЕ ПРОБЛЕМЫ

Для мотористов Honda, как и для их коллег из других компаний, рубеж веков стал временем пересмотра всех ранее существовавших моторных предпочтений. Ушли в небытие моторные серии B, F и H. Легендарные, практически бесперебойные и позволявшие выжимать из себя высокую литровую мощность. Им на смену в среднем классе, включая однообъемники и кроссоверы, на какое-то время пришли только два агрегата — K20 и K24. Они также начинают пользоваться популярностью в тюнинг-среде. А вот в обычной эксплуатации с ними уже есть проблемы.

Алюминиевый блок, алюминиевая головка, цепной привод ГРМ и сочетание VTEC-механизма с доворотом впускного распредвала. Кого сейчас удивишь этим, тем более среди поклонников Honda! Даже мощность — от 150 до 200 л.с. — если не принимать во внимание 220-сильных версий Type R и Euro R в сравнении с другими конкурентами уже не выдающаяся. Знали мы другие показатели, вытравленные из-под капотов экологией и маркетингом. Увы, они же определили и иное отношение к ГСМ, а именно к маслам и топливу.

Не секрет, что сейчас весь автомобильный мир тянется к энергосберегающим маслам — с вязкостью по SAE при рабочих температурах не выше 30. «Жидкие» с низким коэффициентом трения, они позволяют незначительно экономить топливо, что в рамках производственных тиражей дает масштабные результаты. Та же ситуация и с топливом. Но если по нему иные компании подстраховываются (рекомендуя для немолодых моторов высокооктановый бензин), то у Honda, судя по всему, с этим строго — не ниже АИ-95. А по маслу такие ограничения — 0W-20.

В Интернете находятся обладатели двигателей серии K, заявляющие о том, что годами льют масла с высокотемпературной вязкостью 40 безо всяких последствий. У нас другая информация, касающаяся и K20, и K24.

Еще пару лет назад мы писали о том, что в Иркутске было зафиксировано несколько случаев капитального ремонта K20. На разных оборотах — от холостых до близких к максимальным — в районе четвертого цилиндра раздавался стук. Вскрытие продемонстрировало залезшие кольца, поврежденный поршень и зеркало цилиндра. Тогда причин этого не устанавливали. Владельцы меняли двигатели, в том числе, один по гарантии. Однако недавние ремонтные прецеденты, похоже, помогут в этом вопросе.

...Та леворульная CR-V вроде бы не давала никаких поводов к беспокойству. Одна заправка — и они появились. Легкая дрожь быстро переросла в конвульсии, а потом к ним прибавился знакомый стук из цилиндра.



Основные, а зачастую даже единственные для многих Honda двигатели K20 и K24 не оставляют альтернатив по бензину и маслу. Первый должен быть с октановым числом не ниже 95 и качественным. А второе — иметь класс вязкости не выше 0W-20. Причем принципиальна здесь не первая цифра, а высокотемпературная вязкость или то, как масло будет прокачиваться по каналам при рабочей температуре двигателя

Конечно, наивно было ожидать уничтоженной поршневой или оторванных тарелок клапанов. Разрушения оказались «уточеннее», но их хватило для того, чтобы двигатель потребовал капитального восстановления.

Причем заправка некачественным бензином, как представляется, всего лишь заставила владельца незамедлительно обратиться в сервис. Не будь этого, после смены масла на жидкость с вязкостью 5W-40 он все равно обязательно посетил бы СТО, просто чуть позже. Тогда же топливо вызвало сильнейшую детонацию. А растянувшаяся от нее по звеньям цепь и износ гидронатяжителя оказались не самыми серьезными последствиями. От клапана откололся кусочек нагара и, попав в цилиндр, набил поршень и зеркало цилиндра.

«Капиталка»? Какие тут могут быть вопросы, но гильз к двигателям серии K нет. Не будь сибирский сервис столь находчивым в коррекции современных конструктивных решений, вариант у владельцев Honda был бы только один — контрактный мотор. Однако же гильзыми делятся другие японские двигатели.

Потребителю, привыкшему к «всеядности» японских моторов, трудно осознать новые масляные предпочтения

В частности, для K20 — ниссановский дизель CD20. А далее — дело техники. И цены! Все восстановление обходится в более чем 60 тыс. руб.

А какие последствия от использования масла с вязкостью 5W-40? У той CR-V никаких — бензин быстрее убил двигатель. Но по другим Honda опыт имеется. И он, увы, печальный. Узкие масляные каналы в распредвалах рассчитаны на маловязкие жидкости. «Густое» же масло насос не в состоянии по ним прокачать. Как следствие, износ валов и дорогой ремонт. Если использовать новые запчасти, то речь может идти о шестизначных суммах — распредвал с фазовращателем — основной предмет вложений. А с контрактной «головкой» удастся уложиться в 40 тыс. руб.

Повальный характер проблема не приобрела, но и редкой ее не назовешь. Все-таки потребителю, привыкшему к «всеядности» японских моторов, трудно осознать новые масляные предпочтения. А как с ними уживаться, когда пробеги перешагнут за 200–300 тыс. км? При износе поршневой и расходе масла на угар уже не получится, как раньше, залить жидкость «погуше». Впрочем, на такие «огромные» пробеги современные моторы, похоже, и не рассчитаны.

Максим МАРКИН
Технические консультации:
автоцентр ARBY

ОБСУЖДЕНИЕ МАТЕРИАЛА —
НА САЙТЕ WWW.AUTOMARKET.SU