

Вечного лета, по последним прогнозам ученых, нам в Сибири не выдать как своих ушей. Скорее наоборот, надо готовиться к новому ледниковому периоду. А значит, вопрос подготовки автомобиля к зимнему сезону по-прежнему остается актуальным, особенно по части «выживания» двигателей, а вместе с ним и автомобилистов, в лютые стужи.

Насущная у нас проблема с запуском холодного двигателя проще всего решается так называемым автопрогревом, который «тупо» не позволяет остыть мотору периодическим его включением во время стоянки. Но это и самый варварский способ, к тому же с «отложенным» экономическим ущербом: сжигается бензин, отравляется воздух, сам двигатель в таких режимах активно расходует ресурс, ускоренно загрязняется, масло быстро портится из-за попадания в него несгоревшего топлива, «загибаются» катализатор и датчики. Да и сам факт бесконтрольной работы может усугубить дело.

Но даже если двигатель хорошо пускается в стильном виде, тем самым мы его тоже «убиваем». По некоторым данным, на режимы низкотемпературного пуска и прогрева приходится до 80% износа двигателя. Подсчитано даже, что за зиму мотор-ресурс может дополнительно сокращаться на величину, равную 20-60 тысячам км пробега. И даже самое замечательное моторное масло не гарантирует защиты. Скажем, если даже при -30 масло остается жидким и свободно течет по системе смазки, его комплексные защитные свойства проявляются только при достижении рабочей температуры.

А ведь двигатель — это самый дорогой агрегат в автомобиле, считай половина его стоимости. И наиболее разумное решение от всех проблем, связанных с запуском двигателя зимой — его независимый предварительный прогрев. Правда, если не рассматривать варианты с открытым огнем, углями, кипятком и подобным экстремальным воздействием, это связано с определенным вмешательством в конструкцию мотора. Ведь специальные подогреватели необходимо «врезать» в штатную систему охлаждения, через которую и происходит так называемый предпусковой подогрев. При этом монтаж подразумевает слив части антифриза, который потом надо в том же виде «вернуть».

Поэтому вопросы надежности таких устройств и квалифицированной их установки тоже являются очень важными. Например, утечка антифриза не только снижает или сводит на нет эффективность нагрева, но может вывести из строя подогреватель и даже сам двигатель — такие случаи в иркутской практике бывали, в том числе с весьма дорогостоящими автомобилями. Вообще же, в использовании разных предпусковых подогревателей есть много нюансов, часть из которых мы отразим через мнение пользователей.



ТЕЛОГРЕЕЧКА

ЛИЧНЫЙ ОПЫТ ВЫБОРА

ПОИСКИ «ТЕПЛА»

В канун сезона задался целью установить популярный электрический подогреватель Defa, причем именно базовый комплект — только нагревательный элемент и кабели для подключения к розетке. Автомобиль, можно сказать, уже типичный для Иркутска — Ford Focus, 2007 года выпуска, хотя и с менее распространенным бензиновым 2,0-литровым двигателем. Но поскольку Defa — продукция европейская, то и с наличием подогревателя для этой модели проблем быть не должно. В общем-то, так и оказалось — внушающих доверие фирм-установщиков с опытом работы в Иркутске несколько, обратился по меньшей мере к четырем, где работают с этими устройствами, к тому же нужная версия есть в наличии. Однако есть и нюансы, и в основном связанные с ценами.

FORD-ЦЕНТР-ИРКУТСК

Решено было «плясать» от печки, то есть от «родного» автоцентра. Услуги по дооборудованию автомобилей здесь, само собой, оказывают, в том числе, как оказалось, и по установке подогревателей Defa. Получив мои данные, сначала была озвучена шокирующая цифра — за все про все 14 тысяч рублей, что, получалось, в два раза дороже чем «в среднем по рынку». Однако потом уже, при обращении непосредственно к мастеру-установщику, выяснилось, что это было недоразумение. Однако и реальная стоимость от мастера не сильно-то обрадовала — около 12 тысяч рублей. Нагреватель есть в наличии.

«СОВЕНОК»

В этой специализированной фирме данная модель нагревателя не только оказалась в наличии, но и мне сразу представили подробный прейскурант цен до копеечки: стоимость нагревательного элемента — 2730 рублей, стоимость проводов — 2280 рублей, работа — 2500 рублей. Каких-то других расходов не обещали. Итого 7510 рублей, да и очереди на установку в середине октября еще почти не было.

АВТОЦЕНТР «КУЗЬМИХА»

Здесь «моя» версия подогревателя тоже оказалась в наличии, однако окончательную стоимость сказать затруднились — станет ясно только в процессе установки. Однако все подсчитать предварительно тоже получилось: за сам нагреватель — 3130 рублей, за кабели — 2600 рублей, плюс монтажный комплект 240 рублей, а вот работа была оценена всего от тысячи до двух тысяч рублей. То есть, если подогреватель в комплекте обходился точно в 5970 рублей, то с учетом максимального тарифа за работу, все удо-



Базовый комплект Defa — сам нагревательный элемент, встраиваемый в систему охлаждения блока цилиндров, и кабели

вольствие будет стоить около 8000 рублей. Или около семи в случае с минимальной оценкой труда, хотя мне кажется, что это вряд ли было возможно.

«АВТОДОМ»

Эта фирма с Defa стала работать одна из первых, однако версии нагревателя именно для моего двигателя в наличии не оказалось. Были только для 1,6 и 1,8 литра, которые, как сказали, отличаются. Тем не менее, отказа в услуге не получил: можно подъехать, внести предоплату в размере 3000 рублей, и через две недели нагреватель будет. А в целом стоимость комплекта вместе с установкой обходилась в 7500 рублей.

Василий ЛАРИН

В итоге в моем конкретном случае, если не откладывать «на завтра», выбор пал на две фирмы — «Совенок» и «Кузьмиха», где при наличии необходимой версии нагревателя цены соответствовали «средневзвешенным» по Иркутску, да и большой очереди на установку на тот момент еще не было.

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ ПРЕДУСКОВЫЕ ПОДОГРЕВАТЕЛИ

Работают от напряжения 220 вольт и в этом их главный недостаток — привязка к бытовой сети. Зато они самые простые по конструкции и самые доступные по цене, как за само оборудование, так и за установку. Прогревают двигатель за счет естественной циркуляции антифриза, и бывают двух основных типов.

Первый — когда подогреватель встраивается непосредственно в рубашку охлаждения блока цилин-



Для «программирования» работы электрических подогревателей можно приобрести простой и недорогой механический таймер, включаемый в розетку

дров через предусмотренные для этого заглушки. Действие таких устройств весьма эффективное при том, что их нагревательные элементы не очень мощные, энергосберегающие — как правило, 400–600 Ватт, и пригодны для двигателей широкого диапазона объемов, вплоть до 3,0 литров. Такой тип подогревателей в основном представлен зарубежными изделиями в расчете на зарубежные же автомобили.

В этом сегменте в Иркутске в последнее время распространение получило оборудование норвежской фирмы Defa. Базовый комплект состоит всего лишь из кабеля и самого нагревательного элемента. Цены на базовый комплект Defa примерно от 4500 рублей, плюс установка в районе 2–3 тысяч рублей.

Второй тип подогревателей «выносной» (их еще называют «котлами»), то есть рассчитаны на «врезку» в систему охлаждения через гибкие шланги. В этом случае для эффективного действия требуются более мощные нагревательные элементы, как правило, 1000–1500 Ватт для двигателей объемом до 2,5 литров, и 2000 Ватт для двигателей большего объема.



Отечественный «котел» традиционной конструкции по-прежнему популярен, выпускается под разными названиями, и даже появилась эконом-версия без монтажного комплекта, с расчетом на индивидуальный подбор

Этот сегмент представлен отечественными изделиями. В первую очередь они ориентированы на автомобили традиционных российских марок, однако в последнее время благодаря универсализации установочных комплектов широко адаптируются и на иномарки.

Сейчас в ходу устройства модернизированной конструкции «Северс-М» или его аналоги «Старт-М», где кроме видоизмененной нагревательной камеры предусмотрена так называемая

двойная защита — терморегулятор и аварийный выключатель. Цены от 1800 рублей за оборудование, плюс установка от тысячи рублей.

Однако ряд установщиков по-прежнему предпочитают работать как раз с «котлами» предыдущего поколения, которые проще и дешевле. К тому же они по-прежнему выпускаются на выбор и уже под другими названиями — «Альянс», «Старт», или вот из новичков в этом ряду — «Сибирь». Цены за оборудование от 1400 рублей.

МНЕНИЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ: ЭЛЕКТРОПОДОГРЕВАТЕЛЬ DEFA И ТОПЛИВНЫЙ ПОДОГРЕВАТЕЛЬ WEBASTO

Машина хранится у загородного дома в холодном гараже, но утеплен он плохо и температура зимой там почти как на улице, а за городом еще и всегда холоднее. Приходится подолгу стоять и на работе, поэтому без подогревателя никак. На разных автомобилях ставили разные подогреватели. Сначала был отечественный электроподогреватель, он дешевый и были какие-то трудности с его установкой на мою «японку», но работал неплохо. Было с ним такое неудобство — кабель спрятан под капотом, и каждый раз, чтобы подключить и отключить подогреватель, приходилось капот открывать.

Потом уже был электроподогреватель Defa, вот он понравился больше всего. Во-первых, удобно пользоваться, не надо было открывать капот — установщики вывели кабель на бампер, и к розетке подключался без лишних манипуляций. А во-вторых, он не очень мощный, а грел хорошо, и можно было оставлять надолго без всякого таймера. Как-то зимой ездил на север

родственникам, и там как раз морозы случились под пятьдесят. Подогреватель на всю ночь оставила включенным, и днем потом завела двигатель тепленьким. А что бы на работе подключать, возила с собой 20-метровый удлинитель — была возможность протянуть его из офиса. Конечно, это тоже не очень удобно, но зато в морозы спокойно и салон быстрее прогревался.

Но что бы совсем не зависеть от электричества, свою новую машину в дилерском автоцентре сразу взяла с подогревателем Webasto. Сезон отработала без замечаний, даже при минус 40–45 на улице запускался и грел как надо. Часто включала его и уже через минут пять запускала двигатель, работали какое-то время в паре, двигатель так еще быстрее прогревался. И все же Webasto у меня вызывает вопросы. Он очень дорого обошелся — с устройством дистанционного включения через брелок сигнализации пришлось заплатить аж 60 тысяч рублей. При этом дилер при установке допустил какой-то косяк — машина не ехала как



Этот подогреватель Webasto был установлен в сервисе автодилера. Работает, но об эстетике установки основного блока в данном случае никто не задумывался

надо, при добавлении газа глохла. В общем, пришлось возвращаться к ним в сервис, правда, устранили все за 15 минут, как поняла, что-то нарушили в подаче топлива.

Сейчас наступает второй сезон, мне сказали знакомые, чтобы аккумулятор был новый или просто в порядке. Webasto для работы высасывает из батареи энергию, надо, чтобы она постоянно была заряжена. А у меня как раз режимы сейчас не

подходящие для этого — в основном короткие поездки с продолжительными стоянками, аккумулятор явно не успевает подзарядиться как надо, особенно в холоде. Как бы не подвел в итоге. Думаю, что в следующий раз опять поставлю электрический подогреватель — не так может удобно, и не везде включишь, зато надежней и цена адекватная.

Мария Канаева,
водительский стаж 17 лет

ТОПЛИВНЫЕ (ЖИДКОСТНЫЕ) ПРЕДПУСКОВЫЕ ПОДОГРЕВАТЕЛИ

Их еще называют автономными, поскольку греют двигатель путем сжигания небольшого количества топлива из штатного бака — в этом их основное преимущество. Кроме того, это мощные и эффективные устройства (то есть быстро греют), с принудительной циркуляцией антифриза, но более сложные по конструкции (камера сгорания со свечой накаливания, насос, блок управления и др.) и дорогие.

Причем цены серьезно «кусаются» просто за базовое оборудование в комплекте хотя бы с обычным таймером, а ведь еще и монтаж стоит немалых денег. Высокие цены обусловлены и тем, что топливные подогреватели многие годы представлены в основном немецкими изделиями — Hydronic и Webasto. Причем в последнее время фирмы-установщики предпочитают Webasto как оказавшийся более неприхотливой в наших условиях системой, в том числе в рамках необходимого межсезонного обслуживания.

Наибольшее распространение получили системы Webasto **Termotop E** мощностью 4000 Ватт и **Termotop C** мощностью 5000 Ватт, предназначенные для двигателей объемом до 2,5 литра и свыше соответственно. Базовая стоимость в комплекте с таймером около 33 и 43 тысяч рублей соответственно. Плюс установка в среднем 8000 рублей.

А если есть желание подключить дистанционное управление, например, через брелок сигнализации или даже посредством мобильного телефона, то это еще плюс тысяч десять минимум.

С этого сезона на наш рынок выходит новая версия Webasto **Termotop Evo**, которая отличается компактными размерами с отдельным насосом и специально была разработана для современных автомобилей с тесным подкапотным пространством. Но стоимость таких не меньше, чем «взрослых» вариантов.

Альтернативой «немцам» сегодня выступает отечественный топливный подогреватель «Бинар». Правда, выпускается пока только в 5-киловаттной версии и имеет модульное исполнение — отдельная нагревательная камера, насос, блок управления. Это имеет свои недостатки — сложнее и дороже при установке, но так же и свои достоинства — компоновочная гибкость, что помогает при монтаже в сложных подкапотных пространствах, а так же при дальнейшем обслуживании. Стоимость оборудования около 20 тысяч рублей, а установка в районе 10 тысяч. Но цена в итоге все равно ниже «немецкой». Опять же, как успела показать практика, качество исполнения тоже не дотягивает до немецких стандартов, и далеко не все специализированные фирмы Иркутска работают с этой системой.



Под капотом современных автомобилей все трудней найти место для установки топливного подогревателя (на фото виден слева под пластиной), поэтому появились более компактные и модульные варианты



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

Webasto

Feel the drive

* Чувствую драйв

• ГАРАНТИЯ
• ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ
УСТАНОВКА

777-911

www.ms-irk.ru

© 2004 Webasto GmbH

МНЕНИЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛЯ: ТОПЛИВНЫЙ ПОДОГРЕВАТЕЛЬ «БИНАР»

Вообще-то машина хранится в холодном гараже, на улице может стоять максимум полдня, но все равно давно хотел поставить топливный подогреватель. Но тот же Webasto не потянул бы, дороговато. Два года назад появился более доступный отечественный «Бинар». Хотя и сомневался, и был наслышан о проблемах, например, с помпой, но все же решил попробовать, к тому же его модульная конструкция имела свои преимущества для моего автомобиля с компактным подкапотным пространством. Устанавливал в авторизованной фирме, в комплекте с таймером.

Замечания есть, но в принципе, два сезона «Бинар» отработал без поломок и эффективно. С учетом его мощности в 5 кВт и двигателя всего 1,6 литра, нагревал очень быстро — после стоянки уже через 8–10 минут после включения температурная стрелка уверен-

но уползала вверх. Правда, масло при этом и «железо» еще оставались не прогреты, и если в этот момент запустить двигатель и начать движение, то стрелка на некоторое время опять «падала». А так зачастую после 3–5 минут работы подогревателя запуск двигателя и сразу ехал.

Применяю регулярно, хотя с учетом моей специфики частых поездок, в половине случаев все же использовал его как догреватель. То есть сначала запускал двигатель, а после и сам подогреватель, мотор в этом случае очень быстро выходил на рабочую температуру. Если же не торопиться, достаточно дать подогревателю поработать минут 15–20, в зависимости от мороза и времени стоянки, и тогда не только антифриз, но и весь двигатель становился теплым.

Алексей СТЕПАНОВ,
водительский стаж 16 лет





УСТАНОВКА ПРЕДПУСКОВЫХ ПОДОГРЕВАТЕЛЕЙ

ул. Ак. Бурденко, 21
(3952) 54-76-76

Реклама. ООО "Арс-Авто-Плюс"