

«Контрактный» мотор — не все так просто...



Упрощение законодательства в части номера двигателя автомобиля несколько облегчило жизнь многим страждущим автовладельцам. И хотя прямо о возможности простой замены двигателя закон не говорит, сегодня многими он воспринимается как возможность заменить двигатель без особых проблем — впоследствии вряд ли кто будет проверять его номер и интересоваться, откуда его взяли. На это, естественно, сразу же отреагировал рынок моторов б/у, их еще называют «контрактными» — спрос на них заметно вырос. И вроде бы все, наконец, стало хорошо в нашем «королевстве», но радужную картину с этими моторами портят некоторые нюансы, о которых нередко забывают или не знают одни, и не слишком хотят говорить другие...



АЛЕКСАНДР ХРУЛЕВ,
канд. техн. наук, директор
Моторного центра
«АБ-Инжиниринг»

Обычно идея купить «контрактный» мотор возникает по причине экономической нецелесообразности ремонта старого двигателя — когда он или не подлежит восстановлению, или же стоимость его ремонта оказывается почти равна покупке мотора б/у. Так, например, стоимость нового блока цилиндров, головки блока цилиндров, распределительных валов — это десятки, а то и сотни тысяч рублей. Цена же нового двигателя, к примеру, на немецкий автомобиль начинается от 10-12 тыс долл., а заканчивается и вовсе на отметке 30-35 тыс. Можно считать и по-другому — это около трети стоимости нового автомобиля.

С другой стороны, типичный капремонт мотора с заменой запчастей по результатам дефектовки, при условии сохранности и пригодности таких «тяжелых» деталей, как блок цилиндров, коленчатый вал и головка блока, как правило, на 20-30% дороже среднестатистического «контрактника». Так что очень велик соблазн купить «готовый», «заводской»,

«едва прошедший обкатку по европейским дорогам».

Казалось бы, все просто и хорошо — поставил такой двигатель вместо вышедшего из строя «родного» и помчался! Однако сразу возникает вопрос: а часто ли встречаются такие аварии, чтобы и машина была новой, а в аварию она попала так удачно, что пострадала только задняя часть?

На самом деле, это почти такая же фантастика, как в свое время «автомобиль из Европы с пробегом не более 60 тысяч км». С уверенностью можно сказать: шансы получить двигатель, который можно просто так, не глядя, поставить, запустить и счастливо ездить — где-то 50 на 50. А в полностью работоспособном состоянии и с хорошим ресурсом — и того меньше. Так что купить «контрактный» мотор, который гарантированно прослужит два года и пройдет не менее 60 тыс. км (меньше уже просто не имеет смысла с финансовой точки зрения) весьма затруднительно. Почему? Попробуем разобраться.

Не все то золото...

Для начала исключим из нашего анализа «ширпотребовские» корейские моторы с четырьмя цилиндрами — таких машин много, их двигатели легко и относительно недорого ремонтируются, чаще всего недороги «на вторичке», а шансов «попасть» на серьезные проблемы здесь заметно меньше (хотя бывают и исключения). Остановимся, в первую очередь, на современных бензиновых и дизельных двигателях европейского и японского производства — их-то, в основном, и покупают в качестве «контрактных». Причина простая: отремонтировать современный с любым количеством цилиндров двигатель обходится дороже (запчасти, стоимость работ, включая механическую обработку, и т.д.), чем купить «контрактный». Да и средний уровень квалификации мотористов сегодня явно невысок — есть риск заплатить достаточно большие деньги, а за них не получить ожидаемое.

Прежде всего, надо отметить, что практически все «контрактные» двигатели — хоро-

шо «походившие». Хотя бывают, конечно, исключения. Например, семилетний двигатель из Японии вполне может иметь пробег 40-60 тысяч километров — возможно, из-за резко возросшего налога на «старость» еще вполне «крепкую» машину разобрали на компоненты, а мотор продали. А что такая машина особо много не успела поехать, достаточно взглянуть на карту...

Но кто даст гарантию, что двигатель, который продали — действительно из Японии? Вполне возможно, что машину вначале привезли во Владивосток, там ее «выкатали» до полного износа всех агрегатов, потом двигатель отмыли (не часто, но встречается) и продали, хотя ресурса там никакого и не осталось.

Есть еще одна проблема, чаще всего свойственная «японцам»: вроде, мотор тот же, и модель машины та же — а не подходит. Причина простая: есть много модификаций двигателей, в том числе, для внутреннего рынка, различающихся посадочными местами, соединениями, агрегатами и т.д. И здесь — как повезет...

Если рассматривать немецкие моторы, тут шансы заполучить весьма проблемный агрегат в возрасте 3-4 лет с пробегом, заметно больше 100 тысяч км, существенно возрастают. Не секрет, что в среднем в Германии автомобили «наезжают» до 30 тыс. км в год. А у современных моторов сегодня ресурс вообще достаточно низкий: если лет двадцать тому назад 200 тыс. км были только половиной ресурса, то сегодня 150-200 тыс. км — это уже почти и весь ресурс. Производителей можно понять: сегодня машина служит в среднем 3-5 лет, за которые она пробегает около 100 тыс. км. Так зачем делать избыточно надежный мотор?

Поэтому внешне «свежий» двигатель — еще не показатель его хорошего внутреннего

состояния и высокой надежности. Попав в Россию, он может очень быстро выйти из строя: в Германии он ходил на «ровных», спокойных режимах по автобанам, а у нас сразу попал в экстремальные условия. Ведь в нем и так не осталось ресурса — износ поршневой группы и газораспределительного механизма, возможно, уже достиг критического уровня. Так что нет ничего удивительного в том, что в цилиндрах только что установленного двигателя пониженная компрессия и большой расход масла.

Помимо этого, с такими моторами весьма вероятно «попадание» на крупноузловые дорогостоящие элементы. Например, для мотора M272 E35 от Mercedes стоимость комплекта четырех гидромуфт распределителей (ресурс муфт первого поколения - 60-80 тыс. км) составляет около 100 тыс. руб. И это без работы по их замене — при стоимости всего мотора около 150 тыс. руб. А если еще изношены шестерни балансирующего вала? Тогда цена «свежего» и «беспроблемного» двигателя плавно вырастет вдвое...

Так что к стоимости «контрактного» двигателя волей-неволей надо прибавлять и стоимость исправных деталей плюс стоимость работ по частичной разборке-сборке для их замены. А это уже как минимум «добрых» 40-60% к цене мотора. Кроме того, действительно, чаще всего снимают двигатели с машин, побывавших в аварии. Откуда и другие возможные проблемы — трещины и микротрещины поддона картера, передней и клапанных крышек, поскольку сильный удар при столкновении вполне мог их достать. И не следует забывать, что при ударе значительную часть нагрузки воспринимают опоры двигателя, поэтому трещины в блоке цилиндров в местах крепления опор тоже нельзя исключить полностью.



В «стране контрактного изобилия» — как выбрать и не попасть впросак?

Автомобильные подъемники
грузоподъемностью от 1 до 60 тонн



- легковые
- автобусные
- канавные

- грузовые
- парковочные
- передвижные
- платформенные



Оборудование для автосервиса

- сварочные установки
- установки инфракрасной сушки
- прессы с усилием от 10 до 120 тонн
- гайковерт электрогидравлический
- установки для ускоренной зарядки
- металлическая мебель



ОАО «Автоспецоборудование»
180680, Россия, г.Псков, ул. Труда, 27
тел/факс: (8112) 72-31-74, 79-30-90
наш сайт: WWW.ASOPSKOV.RU
e-mail: asopskov@asopskov.ru,
venkova@asopskov.ru



Два мотора, две судьбы - нередко внешне "контрактный" двигатель выглядит на "отлично" (слева), но гораздо важнее то, что у него внутри (справа).

Имеем — не храним...

Мало того, что двигатель может оказаться с уже выработанным ресурсом. Есть и еще одна сложность, связанная с его транспортировкой и хранением. Практически никто не знает, сколько минуло времени с момента его демонтажа. И через какие сезоны прошло его хранение и перевозка? Если мотор испытывал через перепад температур с открытыми впускными и выпускными каналами, то в нем появляется конденсат — а значит, и коррозия. И если коррозия села на стенки цилиндров, то проходит такой мотор в лучшем случае 10-20 тыс. км. — ржавчина выступит как абразив, «убив» в первую очередь поршневые кольца. Другая неприятность, подстерегающая покупателя, — это отслоившийся нагар, как в камерах сгорания, так и масляных полостях. От хранения при переходящей через ноль температуре нагар отслаивается от поверхностей камер сгорания, впускных и выпускных каналов, с тарелок клапанов, стенок картера и представляет из себя рыхлые частицы, являющиеся великолепным абразивом со всеми вытекающими отсюда последствиями. Так что двигатель, хранившийся в ненадлежащих условиях, почти гарантированно долго не прослужит.

Если на зеркале цилиндра есть задиры или каверны от коррозии, то без тщательной эндоскопии такие дефекты не выявить. Такой мотор будет нормально заводиться и работать — только расход масла легко составит литр-другой на 1000 км. Такие примеры сплошь и рядом: BMW N62 первых выпусков, BMW N63 — список можно продолжить. А стоят такие «контрактники» совсем недешево — от 250 тыс. руб. и выше...

Если мотор пролежал на холодном складе более полугодика при знакопеременных температурах, на боку, при не полностью слитом масле (а кто будет кантовать «железяку» массой 100-150 кг, лежащую на стеллаже в 2-3 ряда?) — то

практически гарантированы залегшие кольца, сворачивание масла в тяжелые фракции, изменения свойств резины в уплотнениях. То есть все прокладки и сальники, включая маслосъемные колпачки, легко могут стать «дубовыми» и потечь при первом же запуске.

В результате реальная картина с «контрактниками» весьма далека от идеала — покупатель «дешевого», но на практике весьма дорогого «контрактного» мотора имеет довольно низкую вероятность получить качественный двигатель — не более 30%. Это слишком малая вероятность успеха, если вспомнить о цене вопроса. И практика подтверждает — известны случаи, когда более-менее нормальный мотор удавалось получить только со второго, а то и третьего раза. Хотя некоторые владельцы обладают завидным упрямством — покатались на «контрактнике» тысяч 20, обнаружил серьезную проблему и побежал за другим. И так по несколько раз.

Потерявши — плачем...

Так что же делать? Прежде всего — не торопиться, когда «родной» мотор «приказал долго жить». Неплохо бы вначале серьезно изучить вопрос — возможен ли ремонт «родного» двигателя? А если возможен, во сколько он обойдется? И кто сможет сделать такой ремонт?

И только в том случае, если ремонт невозможен или стоит значительно больше, чем приобретение мотора б/у, стоит начать думать о приобретении «контрактного» двигателя. Но при этом, как уже говорилось, слишком высокая вероятность приобрести «кота в мешке». И здесь, пожалуй, единственный выход — проведение инспекции «контрактного» мотора.

Практически все компании, поставляющие двигатели б/у, дают на них небольшую гарантию — от нескольких дней до нескольких недель. За это время вполне можно провести частичную разборку и проверить общее

состояние мотора. Если он совсем «убитый», то вернуть его продавцу — с возвратом денег или заменой на другой. Но если двигатель в неплохом состоянии, то почему не сделать небольшой «косметический» ремонт: например, заменить при необходимости поршневые кольца, сальники и т.д.? Ведь владелец автомобиля ставит его себе, на свой собственный автомобиль, и должен быть уверен, что двигатель прослужит долго. Да и работы по замене деталей намного проще и дешевле выполнить заранее на снятом моторе, чем на автомобиле.

Конечно, проводить такую инспекцию должны специалисты. К тому же автовладельцам надо помнить: дешево хорошо не бывает. А если и бывает, то редко. Но как показывает опыт, приобретение «контрактного» мотора с его небольшим ремонтом все равно заметно дешевле капитального ремонта «родного» двигателя.

Не секрет, что при росте парка новых иностранных автомобилей капремонт двигателя, в общем-то, не слишком выгоден ни станции, ни заказчику — он требует много времени, наличия высококвалифицированного персонала, «завязан» на многочисленных поставщиках и партнеров. А вот инспекция «контрактных» моторов с их небольшим ремонтом — намного более простая, а потому и выгодная всем услуга, потребность в которой может быть весьма перспективной. И пока эта ниша на рынке еще достаточно свободна.

Наша справка:

получить консультацию, провести инспекцию, сделать косметический ремонт «контрактного» мотора или капитальный ремонт снятого с автомобиля «родного» двигателя можно в Моторном центре «АБ-Инжиниринг»:
тел. +7 495 5025964, www.ab-engine.ru