

## Замена толкателя ТНВД на А4 В7 2,0ТFSI

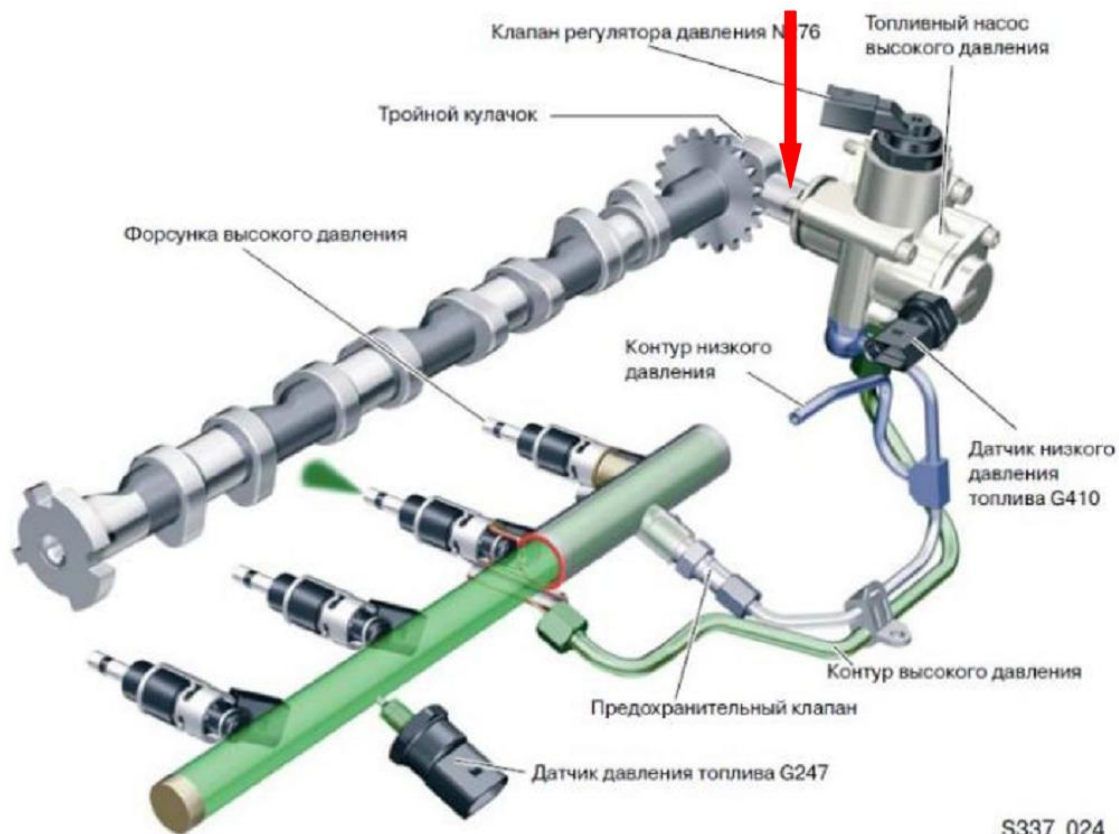
Данная тема посвящена не столько самой процедуре замены кулачка толкателя, сколько некоторым решениям, позволяющим облегчить эту процедуру, а так же тому, на что иногда стоит обращать более пристальное внимание.

Практика показала, что «революционное» решение фольксвагена внедрить в свои автомобили непосредственный впрыск, пока ещё не достигло, мягко говоря, безупречного воплощения в жизнь. Если сам ТНВД FSI достаточно простой и надёжный, и, что немаловажно, относительно недорогой (9000-11000руб.) то толкатель или по экзисту «Штанга насоса топливного»( 06D 109 309 C) довольно таки хрупенькая деталь, недогляг за которой может привести к весьма плачевным последствиям. [http://www.autodata.ru/autodata-2010/audi\\_a42tfsi\\_2005.pdf](http://www.autodata.ru/autodata-2010/audi_a42tfsi_2005.pdf).

Лично знаю людей, которые меняют эту деталь каждую вторую замену масла. Но это относится главным образом к любителям тюнинга и экстремального вождения при повышенных нагрузках, проще говоря, любителей «вваливать».

В нашем случае клиент сам выразил желание заменить толкатель, так как авто приобрёл недавно и для собственного спокойствия менял всё, что лучше в таких случаях поменять, чем положиться на слово продавца (ремни, масло и т.п.), что мы только категорически приветствуем.

Для начала хочу показать на рисунке, о чём идёт речь.



S337\_024

06D 109 309 C – толкатель ТНВД



При замене кулачка, мы рекомендуем менять и уплотнительное кольцо.

06E 127 248 – Кольцо уплотнительное ТНВД



Это, собственно говоря все «запчасти», которые необходимы для выполнения этой процедуры.

Итак, приступим. В первую очередь надо обратить внимание на то, что Эльза, до начала всех работ связанных с демонтажем топливных магистралей, предписывает произвести процедуру сброса высокого давления в топливной рампе. Для этого из блока предохранителей вынимается предохранитель №28



Согласно схемы производителя это предохранитель топливного насоса. Делается это в связи с тем, что на автомобилях данной модели бензонасос включается при открытии водительской двери независимо от замка зажигания.



Затем снимаем провод с разъёма с управляющего клапана высокого давления N-276



Заводим машину и мучаем пока она сама не заглохнет. Только теперь можно начинать демонтаж топливопроводов и тнвд. Однако надо быть готовым к тому, что в системе остаётся какое то давление и во избежание растекания бензина по двигателю, подкладывать под разъединяемые узлы тряпки или ветошь.



Далее снимаем всё, что может создавать неудобства, ведь иногда проще и быстрее снять мешающий узел или деталь, чем корячиться и терять время на экономии количества демонтируемых деталей.



Описывать полностью процедуру отсоединения всех соединений и проводки не стану.



Задержусь только на одном моменте. На ранних моделях с такой топливной системой, трубку «обратки» делали металлической, что усложняло демонтаж самого тнвд. Позже, видимо учитывая многочисленные «пожелания трудящихся», её стали делать резиновой, тем самым значительно облегчив эту процедуру. В нашем случае нам «не повезло», и нам достался тнвд с металлической «обраткой». Для таких случаев мы смастерили «спецВАГинструмент» - рожковый ключ на 14 с приваренным шестигранником на 10,

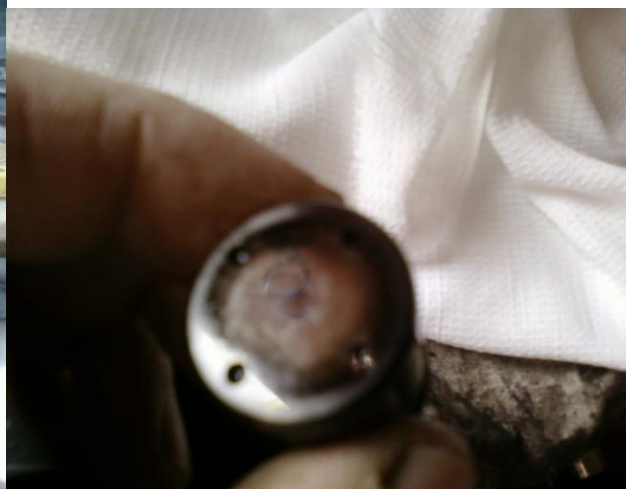
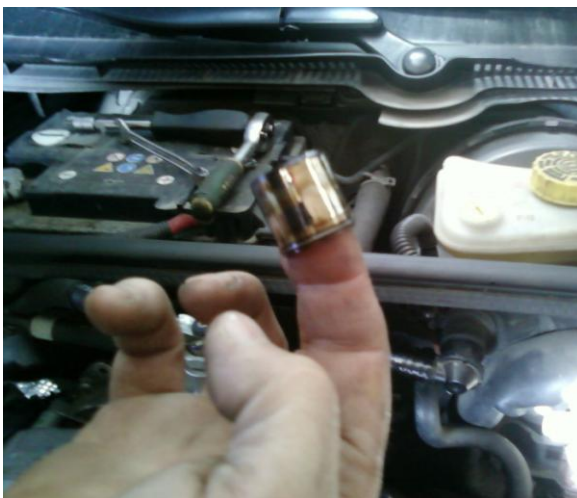




который позволяет нам достаточно комфортно добраться до штуцера предохранительного клапана на топливной рампе и полностью отсоединить трубку слива топлива («обратку»). Тем самым тнвд получает подвижность, достаточную для того что бы оттянуть его от гбц на расстояние позволяющее вынуть заменяемый толкатель.



Вынимаем толкатель и оцениваем степень износа



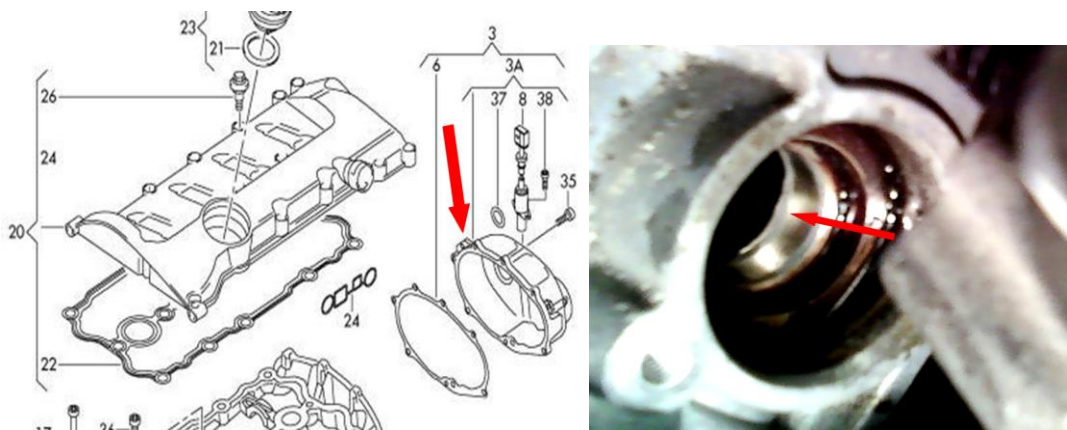
Судя по внешнему виду, замена производится вовремя, износ уже ощутимый, особенно на фоне нового толкателя.



Не лишне взглянуть и на состояние штока тнвд и кулачков распредвала



Тоже есть «потёртости» но не критичные. А вот состояние задней крышки (06F 103 107 G) или корпуса по экзисту, вызывает опасение



Стрелка указывает на задир, возникший в результате люфта толкателя в корпусе задней крышки гбц. Клиент принял все наши наблюдения к сведению и как то не особо расстроился, так как пробег его машины, для данного типа авто довольно почтенный – свыше ста пятидесяти тысяч километров. Навскидку, стоимость запчастей по минимуму тянет тысяч на двадцать пять – тридцать, если найдёт «пустую» крышку – корпус, вот вам и кулачок толкателя....

Я не раз слышал разговоры о том, «что кто то, где то приколхозил» на машину с FSI принудительную смазку кулачка толкателя, но пока своими глазами не видел, но раз такие идеи волнуют умы особо фанатичных поклонников AUDI VW, значит имеют место и проблемы их порождающие. А по сему, уважаемые коллеги, считаю не лишним повнимательней осматривать этот узел при работе с ним.

Argan2008&Melron2002 Одинцово. Баковская 5

+7 926 867 65 27

<http://vagclub2000.narod.ru/>