

Tacuma/Rezzo - Wymiana termostatu

- Potrzebne materiały i narzędzia:
- Klucz nasadowy 13 – do spuszczenia płynu z chłodnicy
- Pojemnik na płyn
- Klucz nasadowy 10 lub śrubokręt krzyżakowy – do odkręcenia dolotu powietrza
- Szczypce Morse'a – do ściągania opasek zaciskowych na wężu z chłodnicy do termostatu
- Klucz nasadowy 8 – do odkręcenia termostatu (śruby to torx ale zwykła 8mka pasuje idealnie)
- Papier wodny – do przeczyszczenia miejsca zamocowania termostatu i usunięcia ewentualnych resztek starego uszczelnienia
- Benzyna ekstrakcyjna – do odtłuszczenia powierzchni styku
- Masa uszczelniająca do silników
- Szmatki/papierowe ręczniki
- Inne materiały i narzędzia według potrzeb

Przed przystąpieniem do pracy warto sprawdzić nowy zakupiony termostat czy jest dobry. W razie wadliwej sztuki pozwoli to uniknąć niepotrzebnej pracy i późniejszego „szarpania” się ze sprzedawcą.

Test jest prosty do obudowy wlewamy wodę. Na początek możemy nalać wody z kranu, ewidentnie wadliwy egzemplarz przepuści wodę. Tak było w moim przypadku.



Jeśli termostat nie przepuści wody z kranu, warto podgrzać wodę w czajniku i sprawdzić w kilku punktach temperatury, kontrolując temperaturę termometrem. UWAGA, korpus nagrzej się i będzie parzyć, więc należy użyć jakiegoś uchwytu – np. dobrym uchwytym jest litrowy słoik na który nakładamy termostat. Termostat wspiera się na wieczku, woda wlewa się do słoika.

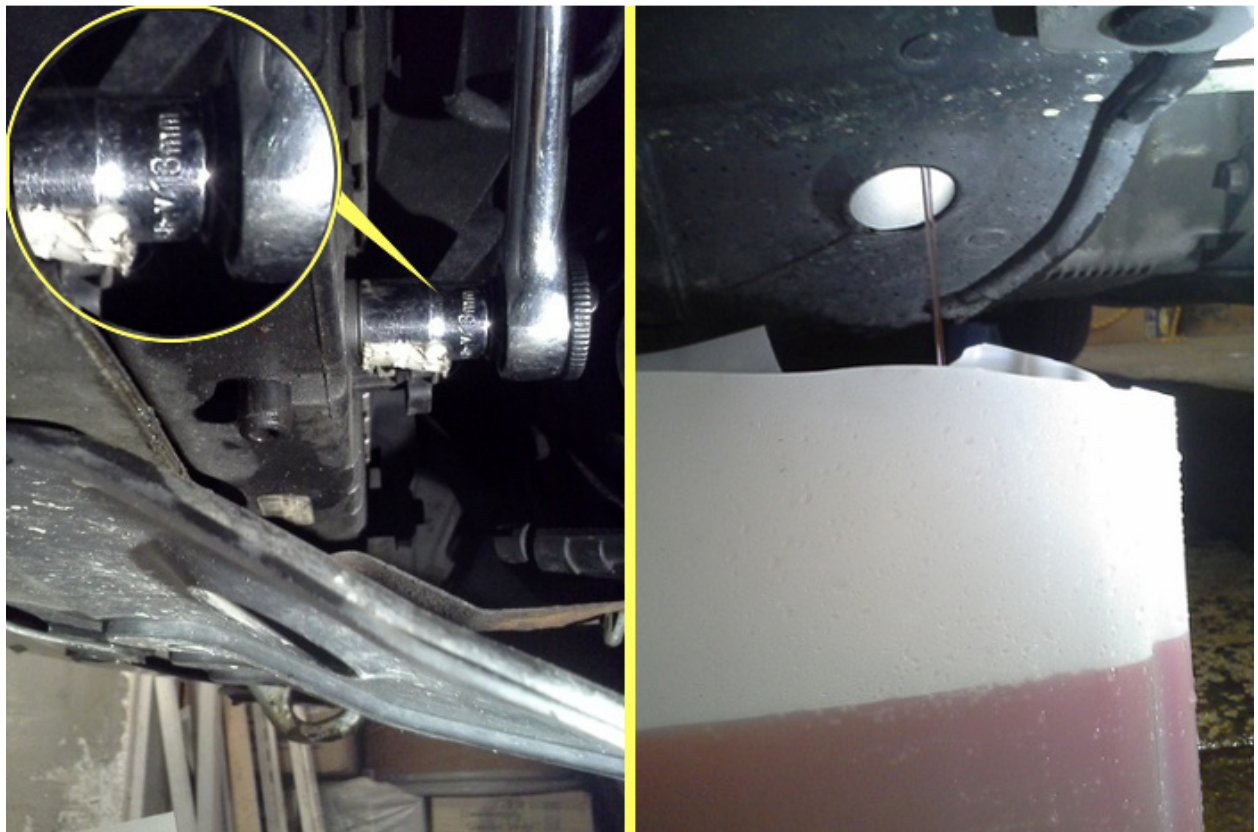


Jeśli nowy termostat nie przepuszcza w temperaturach dużo niższych od 87°C, możemy przystąpić do pracy.

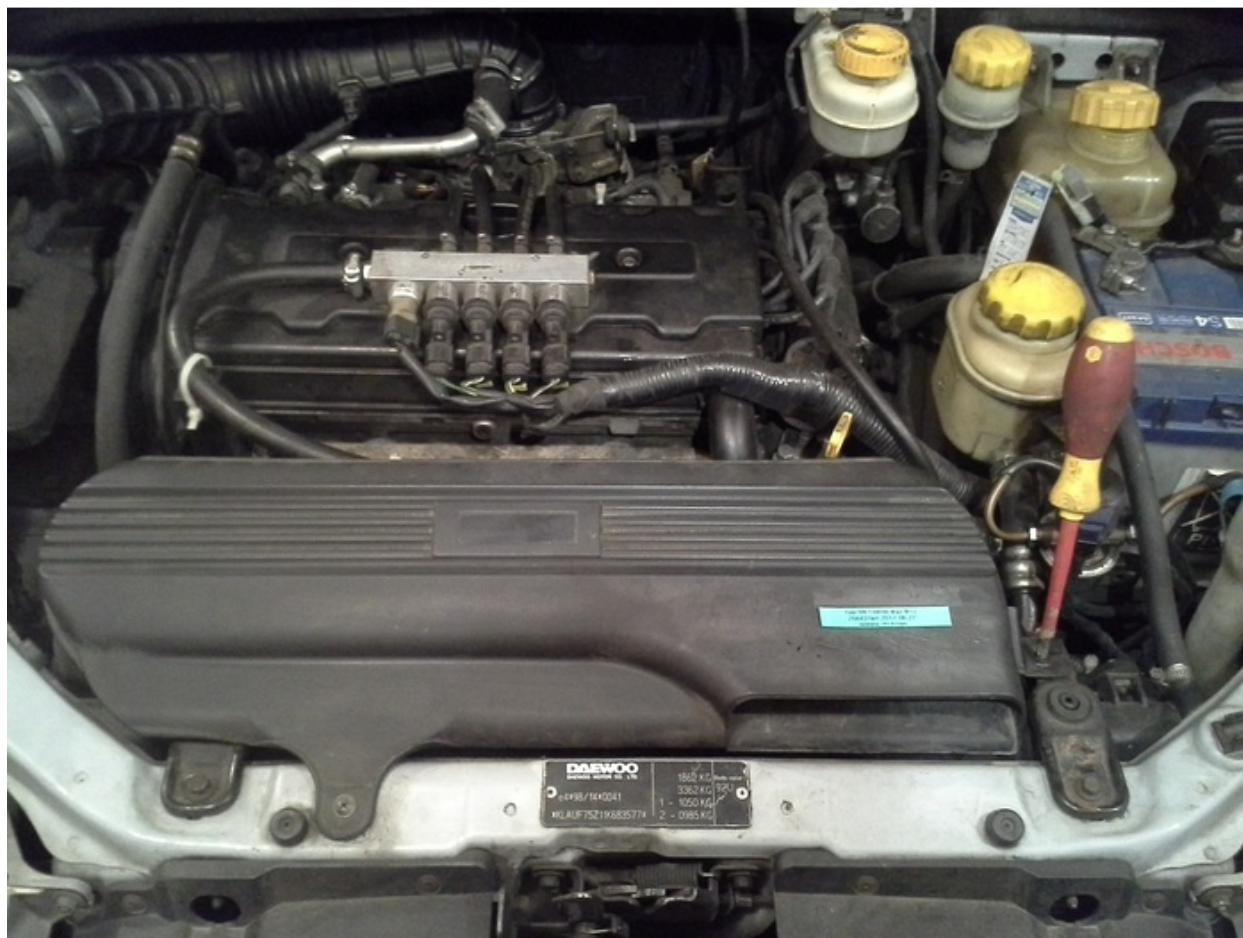
Na początku spuszczaemy płyn chłodniczy, oczywiście silnik najlepiej gdy jest zimny lub letni. Lepiej odczekać po przyjeździe do garażu. Spuszczenie gorącego płynu może nie być dobrym pomysłem.

Przed operacją spuszczenia płynu należy odkręcić korek zbiornika wyrównawczego. Można nim zakryć otwór zbiorniczka aby przez przypadek nic do środka nie wpadło.

Na dole chłodnicy jest zawór spustowy który odkręcamy dużym śrubokrętem, lub kluczem nasadowym 13. Najlepiej jest to zrobić nasadką bo jest wygodniej i nie zniszczymy kurka. W dolnej osłonie silnika jest wycięty otwór, przystosowany do spuszczenia płynu. Podkładamy nasz pojemnik na płyn i odkręcamy kurek. W czasie gdy płyn wycieka możemy przystąpić do kolejnych czynności.



Odkręcamy dolot powietrza. Typowo jest do tego potrzebny klucz nasadowy 10. Jednak bywa tak że śruby te od lat nieodkręcane mogą skorodować i zostaną „ukręcone”, w takim wypadku mogą być zastąpione np. wkrętami, jak na zdjęciu.



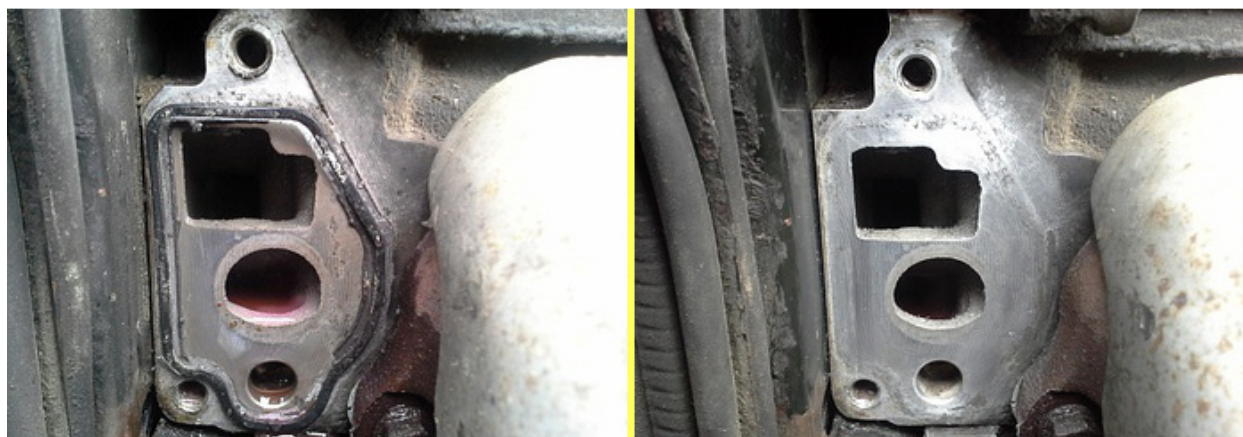
Kolejny krok to zdjęcie węży łączącego termostat z chłodnicą. Do tego fajnie nadają się szczypce Morse'a. Tu uwaga - jak zlejemy dużą ilość płynu to w tym wężu zawsze jest go trochę. Nawet gdy termostat przepuszcza mimo to płyn nie ma jak odpłynąć w całości – dobrze węży odgiąć do dołu i zlać resztki do małego pojemniczka aby zminimalizować ilość rozlanego płynu.



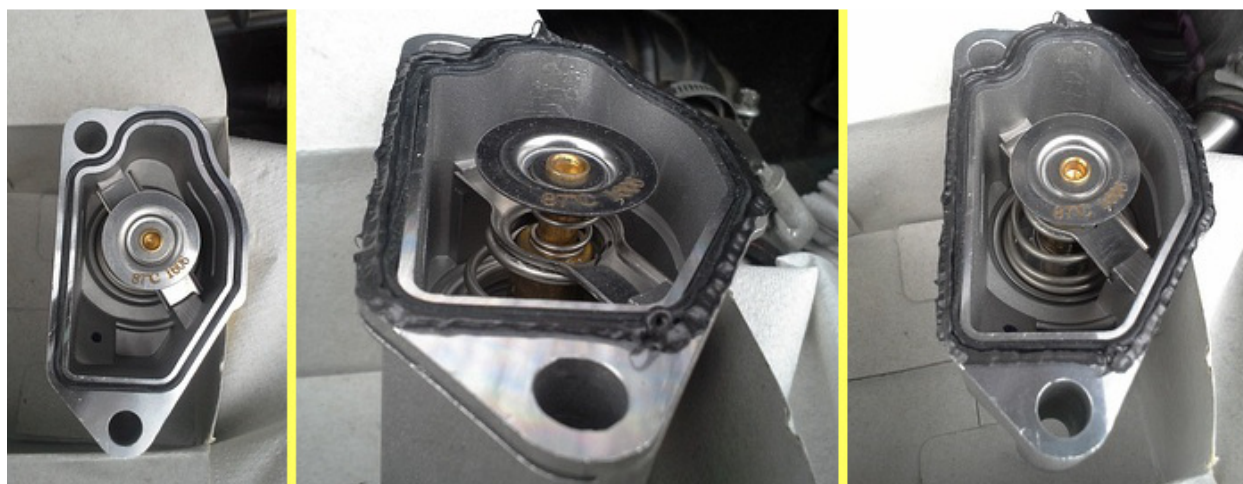
Jak widać na poniższym zdjęciu gdy termostat jest sprawny lub przecieka nieznacznie (nie jest stale otwarty) płyn z niego nie odpływa bo wkład zamyka prześwit. Natomiast gdy termostat jest ewidentnie wadliwy w termostacie nie zbiera się płyn bo ma ujście do bloku silnika (na zdjęciu po prawej). Teraz możemy odkręcić termostat. Śruby to toxy ale klucz nasadowy 8 pasuje idealnie.



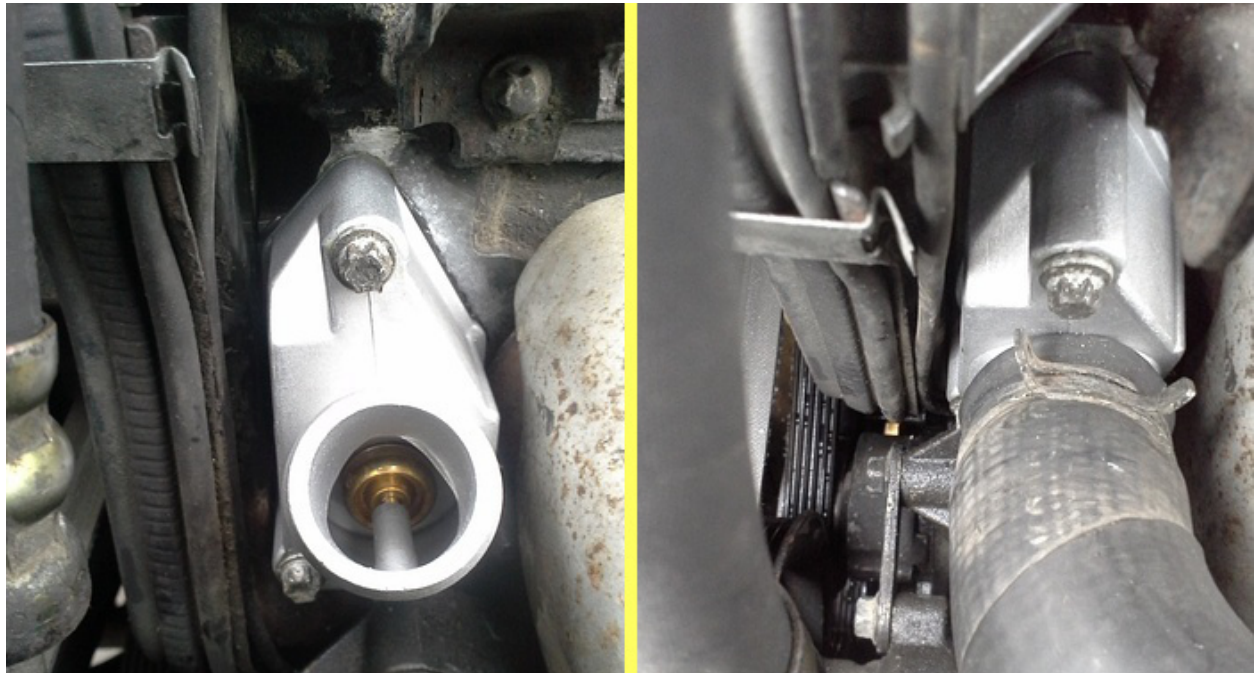
Po zdjęciu termostatu ściągamy starą uszczelkę, czasami dostaje na korpusie silnika, innym razem w termostacie (w zależności od wieku termostatu i jego uszczelki). Papierem wodnym czyścimy powierzchnię do której przylega termostat usuwając stary silikon do uszczelniania silników. Benzyną ekstrakcyjną odtłuszczamy powierzchnię.



Teraz przystępujemy do montażu nowego termostatu. Uszczelkę osadzamy na swoim miejscu. Dobrze dla pewności jest wspomóc uszczelkę masą uszczelniającą, ale porządną nie byle silikonem. Ja stosuję masę uszczelniającą Reinzosil marki Victor Reinz, do silników jest bardzo dobra – odporna na smary, benzynę, wysokie temperatury itp.



Teraz składamy wszystko w odwrotnej kolejności



Warto pamiętać o sprawdzeniu zakupionego nowego termostatu, ja wkręciłem na pewniaka i wykonałem tylko niepotrzebną pracę.

Nowy termostat był wadliwy, puszczał wodę o temperaturze pokojowej – to tłumaczy czemu auto nigdy się nie dogrzało nawet na trasie 60 km.

Po wymianie na używany (ale wyglądający na sprawny) auto dogrzewa się po 2 km.

Nie jest możliwe uszkodzić termostat przy montażu.

Nie jest to też problem z czujnikiem temperatury bo po zmianie na wadliwy pokazywał brak Temperatury, po zmianie na przetestowany pokazuje temperaturę. Czyli czujnik jest dobry wskazuje sensowne wartości, w razie jego błędu pokazywał by dziwne rzeczy niezależnie od wkręconego termostatu.

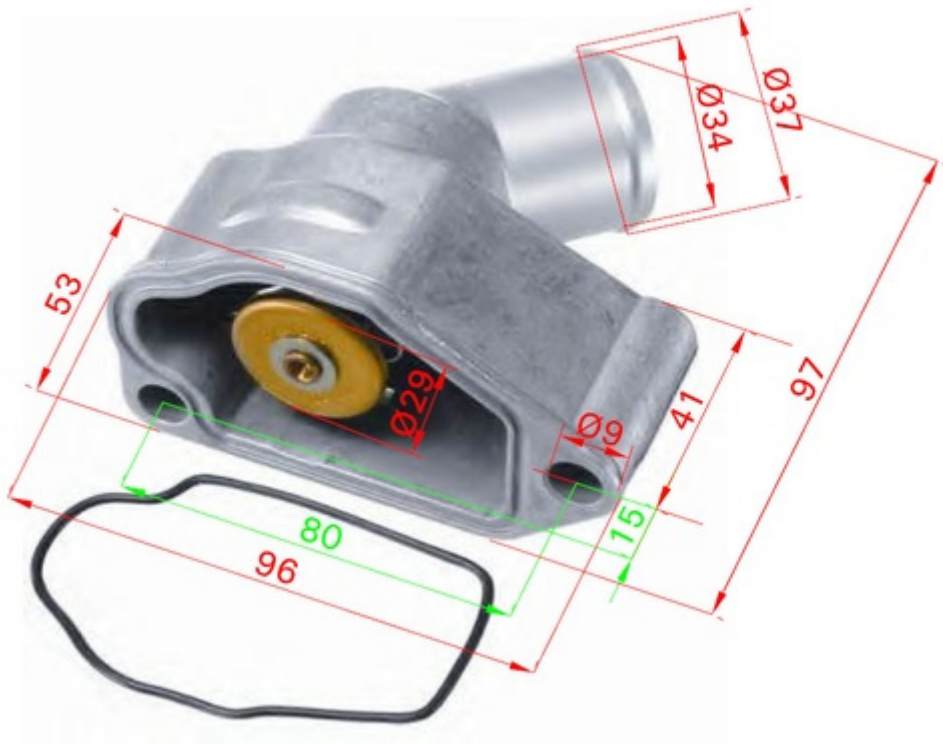
Na wadę termostatu wskazuje też spalanie wzrosło do 14,5 l ! – czyli silnik zimny i na podstawie informacji z czujnika temperatury ECM wydłuża czas wtrysku aby przyspieszyć nagrzewanie silnika i ułatwić rozruch, który z powodu przepuszczającego termostatu nigdy nie następuje.

Po wymianie sprawdzonego termostatu wewnątrz auta zrobiło się w końcu ciepło co też wskazuje ewidentnie na wadę termostatu.

Sprzedawca próbował się bronić tym że może producent przy montażu źle założył wkład w obudowie i abym go wyjął i złożył. Nie da się źle zamontować wkładu w odbudowie - trzpień wchodzi w gniazdo, a łapki na swoje miejsce - albo jest zamontowany albo nie jest. Oczywiście wyjęłem wkład bo co mi szkodziło po złożeniu tak samo przepuszczał letnią wodę z kranu.

Sprzedawca odsyłał też do warsztatu w celu sprawdzenia termostatu..... jednak warsztat tu nic nie pomoże - warsztat ma takie metody jak ja w domu.

Właśnie dlatego prościutkie naprawy robię sam żeby mi w warsztatach auta do końca nie zepsuli, bo jak zlecam coś grubszego nad czym nie mam czasu i/lub narzędzi - to owszem naprawią ale często zepsują to co dobre lub przez niedopatrznie powodują inne awarie.



Podstawowe wymiary

Opracowanie adamv0@poczta.onet.pl