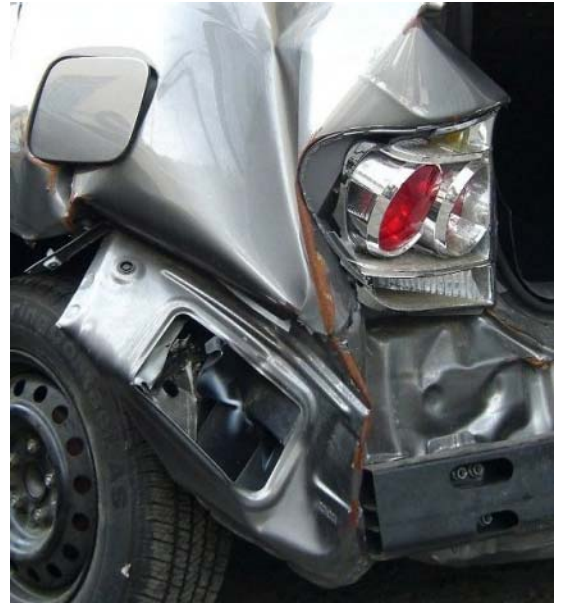


“Утопленники”

Исторически сложилось так, что тяга наших соотечественников «заработать» сравнима разве что с их желанием «сэкономить». Учитывая, что во всем мире постоянно происходят те либо иные природные катаклизмы, а всемирная паутина Интернет оплела и нашу страну, появилась относительно простая возможность приобретения на интернет-аукционах автомобилей, которые попали в категорию «утопленников» или получили повреждения при аварии. В результате таких коллизий там они продаются почти за бесценок, а при наличии известных навыков вполне могут быть доставлены в нашу страну с последующим восстановлением и продажей. При этом, естественно необходима определенная ремонтная база и наличие квалифицированных исполнителей.

Об «эффективности» такого рода деятельности можно судить по примерным тамошним ценам. Так например, вполне доступна (возможна) покупка Toyota Camry 2005 модельного года за 2-3 тысячи американских денег. За 4 000 можно купить автомобиль с весьма незначительными последствиями попадания под затопление. Мифы о стоимости покупки утопленника за десятки тысяч долларов являются либо мифами для оправдания завышенной стоимости либо плодом фантазии.



В США, Европе и Японии, например, бизнес по торговле таким товаром вполне легален и допустим. Но с одним примечанием о том, что купленный автомобиль с такой «кармой» возможно использовать только вне страны. В странах с нормальным законодательством ситуации, при которых автомобиль попадает в наводнение - являются так называемым «страховым случаем» и соответствующие страховые компании оплачивают страховку без лишней волокиты. Но никакое нормальное страховое общество не возьмет под свою опеку автомобиль, по которому уже произведены выплаты и который побывал в такой ситуации. То есть такие автомобили обычно покупаются «на вывоз» и для последующей перепродажи и эксплуатации в странах третьего мира. В США и других странах обязательным условием продажи автомобиля-утопленника является информирование будущего владельца о «карме» продаваемого экземпляра (CVC 11515). В противном случае, такая сделка признается аферой со всеми вытекающими последствиями. В соответствующих информационных ресурсах можно ознакомиться с историей автомобиля, то есть со всеми официально зарегистрированными случаями его ремонта и диагностики.

У нас случается поплавать и нашим машинам. Их тоже кому-то приходится ремонтировать и восстанавливать, поскольку сдавать машину в утиль у нас как-то пока не принято и обычно они используются до последнего. Поэтому тема восстановления такого автомобиля может коснуться и не только заезжей знаменитости.

Эта заметка никоим образом не является «агитационным материалом» пропагандирующим такой способ заработка денег и, тем более, её нельзя считать инструкцией по проведению восстановления. Просто поток таких автомобилей продолжает увеличиваться и некоторые технические подробности такого рода «ремонта» могут быть бесполезны как исполнителям, так и потенциальным покупателям

Как уже было сказано выше, автомобили, побывавшие в аварии, условно также могут быть отнесены к категории «утопленников», так как после происшедшего их судьба мало кого интересует, об условиях их хранения обычно никто не беспокоится и они не в меньшей мере подвергаются воздействию этой одной из стихий.



Повреждения условно можно разделить на три категории:

К «кузовным» можно отнести коррозию покрытий и элементов конструкции, механические повреждения несущих конструкций, поломки компонентов отделки салона.

Повреждения этой категории достаточно банальны и не нуждаются в пояснениях. Рихтовка-покраска, замена или восстановление поврежденных элементов - все то, что обычно характерно для восстановительных работ на автомобилях после аварии.

Добросовестная подготовка автомобиля к продаже обязательно должна включать в себя разборку салона и обработку внутренних поверхностей.

«Электронно-электрические».

Восстановление электронных систем обычно представляет наибольшую трудность. По нескольким причинам.

Первая и основная - это более чем высокая насыщенность современного автомобиля электронными системами управления. Присутствие десятков компьютерных контроллеров, сотен исполнительных устройств и датчиков могут настолько усложнить процесс восстановления, что при «мелко серийной» партии закупленных автомобилей, весь ожидаемый «экономический эффект» может быть сведен на нет.

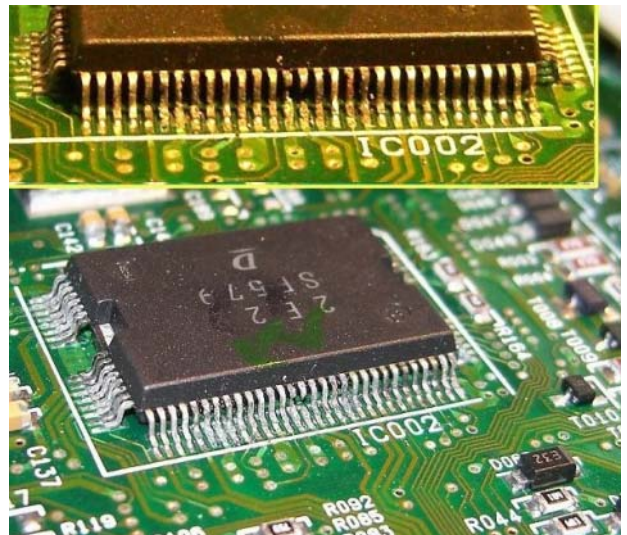
Кроме этого, по той же причине рано или поздно потребуется применение соответствующих диагностических средств (сканеров), которые смогут работать с блоками управления (БУ) этих систем. Причем не только для определения причины неисправностей, но также для их «обнуления» и выполнения (проведения) адаптации некоторых электронных систем. Поэтому грамотный и ответственный подход к восстановлению подобных автомобилей требует принятия соответствующих мер, как-то: подготовки персонала и приобретения диагностического оборудования (сканеров), соответствующего модели восстанавливаемого автомобиля.

С точки зрения сохранности "электронных девайсов" огромное значение имеет вопрос о том, как быстро был отключен аккумулятор на пострадавшей машине. Практика показывает, что если он был отключен в течение первых часов, то электронные системы не потребуют в дальнейшем значимого ремонта. Промывания, очистки и сушки блоков обычно оказывается достаточно. Обязательна обработка всех разъемных соединений имеющимися в продаже составами для восстановления электрических контактов. Если при осмотре БУ обнаружатся множественные повреждения, заметная коррозия печатного монтажа, то целесообразно такой сразу заменить, а не играть в мгновенную лотерею. Долговременная надежность такого узла будет не высока.

Если автомобиль подвергся воздействию соленой воды, то прогноз достаточно пессимистичный. Возникающие в этом случае многочисленные «источники электродвижущей силы» (микрोगальванические элементы) являются источниками множественных повреждений печатного монтажа электронных блоков. Обратите внимание на то, как выглядят на фото эти ножки центрального процессора после воздействия таких химических источников тока.

Также практика восстановления подобных автомобилей свидетельствует о необъяснимо частой поломке кислородных датчиков (обрыв подогревателя). Однако на первом месте все же неисправности БУ и датчиков. Отказы электроусилителей руля и БУ управления электропакетом салона встречаются немного реже, хотя именно на «неисправности салонной электрики» чаще всего советуют обращать внимание при выборе подержанного автомобиля авторы популярных статей на тему «как определить утопленника». Наверняка это объясняется тем, что статистически этот блок расположен почти в самой нижней точке салона автомобиля.

Повреждения узлов и механизмов (двигатель, коробка передач, привод, подвеска и т.п.). В большинстве случаев "механические" неисправности диагностируются и устраняются достаточно просто. Проявления таких неисправностей и, главное, методика их устранения практически не отличается от аналогичных, но на неутопленных машинах.





Хотя иногда в практике встречаются и запутанные случаи. Например, на одном автомобиле разрежение во впускном коллекторе составляло 590...600 мБар (при норме 320...450 мБар) и время открывания форсунок на холостом ходу прогретого двигателя – 3,0 мс (при норме 2,0 мс). Некоторая "вялость" при разгоне и какой-то «рыхлый» холостой ход при прогревом двигателя и т.п. После проверок герметичности впускного тракта версия "подсос воздуха" не подтвердилась. А причиной такого состояния оказался комок глины, который остался под ремнем ГРМ и послужил причиной того, что при попытке запуска двигателя ремень «проскочил» на один зуб что стало причиной нарушения газораспределения. После проверки меток и правильной установки ремня двигатель снова заработал «как положено».

Нередко попытки заведения автомобиля непосредственно после вытаскивания из воды и без проведения хотя бы предварительных проверок приводит к так называемому гидравлическому удару. Вода как несжимаемая жидкость, весьма отрицательно относится к попыткам создания давления

в цилиндрах. Последствием этого является механическое повреждение поршневой группы двигателя и необходимость в последующем ремонте двигателя. Его содержание не отличается от обычной «капиталки».

Замена/обслуживание подшипников натяжных роликов, генератора и других «открытых» узлов обязательна и служит залогом отсутствия без проблемной эксплуатации автомобиля в будущем.

Таким образом, долгосрочная надежность "утопленника" в "следующей жизни", по сути, определяется только качеством проведения работ по его восстановлению и собственно моторесурсом самого автомобиля.

Практика показывает, что надежность восстановленной машины остается достаточно высокой, если:

- заменены натяжные ролики ремня ГРМ, проверены и заменены неисправные подшипники;
- проведена профилактика и обработка всех электрических разъемов;
- все электронные блоки промыты, высушены, проверены, восстановлены и заменены на исправные те, что не подлежат восстановлению;
- были сняты все "защитные" кожухи, коврики, защиты; промыты и обработаны соответствующие узлы и поверхности;
- проведена промывка двигателя, коробки, мостов, а также других узлов и агрегатов (естественно, с заменой рабочих жидкостей);
- проведена сушка и обеззараживание салона.

Статистика свидетельствует, что число необходимых ремонтов практически не возрастает. Обычно чаще всего "всплывают" недостатки, допущенные на этапе восстановления. Но, если продавец добросовестно заявляет о "происхождении" автомобиля, берет на себя определенные обязательства, то проблем не возникает...

Если же происхождение авто скрывается, то простой осмотр скрытых поверхностей в "укромных" местах, которые обычно недоступны, позволяет однозначно "утопленность". Следы глины в каналах воздухопроводов, под крышками, ковриками и обшивками - явные признаки ... Обширные участки ржавчины на незащищенных металлических поверхностях, натяжных роликах, шкивах коленвала и распредвалов, ну и конечно, характерный запах - дополнительные улики. При этом обращайте внимание, если отсутствуют не только следы утопленности, но и обычная пыль. Просто так пыль из труднодоступных мест не удаляется...

Не стоит забывать о психологии и "логике". То есть обращайте внимание как продавец объясняет происхождение замеченных "особенностей"...

В качестве вывода позволю предположить, что обычно "утопленник" выгоден всем:

- продавцы зарабатывают на умении купить, доставить, оформить соответствующие документы и организовать восстановление;
- исполнители получают "фронт работ" и возможность пополнить «фонд заработной платы» ;
- покупатели экономят деньги при покупке.

Но все это возможно только при известной порядочности всех участников.

ИМО. Объективно должен отметить, что "запас прочности" made in Japan автомобилями значительно больше. Кроме этого, запомнился случай, когда в достаточно «хорошо» утопленном Toyota Avalon удалось сравнительно просто восстановить все электронные блоки. Кроме одного, который несмотря



Float Vehicles

на наличие оригинального номера производителя имел небольшую «пометку» - «made in China». Что ни говори, но традиции производства качественных изделий формируются многими десятилетиями. Вот так выглядят салоны некоторых автомобилей сразу после доставки и после восстановления.



Этот FJ Cruiser еще поживет...

October 2006

Copyright © V. P. Leshchenko 2005-2006
Copyright © Photo V. P Leshchenko 2006