

Отключаем систему рециркуляции газов EGR



Система EGR является актуальной проблемой, знакомой не только владельцам Citroen, но двигателя с непосредственным или “прямым” впрыском, каким и является [Hpi](#) мотор, особенно чувствительны к этой неудачной разработке “зеленых” инженеров.

Система рециркуляции выхлопных газов (EGR) осуществляет прямую подачу выхлопных газов из выпускного коллектора мотора через канал в головке блока и электромагнитный [клапан EGR](#) обратно в впускной коллектор мотора, по задумке инженеров-экологов, выхлопные газы должны еще раз “прогореть” в моторе и уменьшить свои вредоносные для человечества и природы свойства. К сожалению на деле всё обстоит совсем не так как задумывалось, и система рециркуляции газов наносит непоправимый вред нашему мотору. В этой статье я расскажу про пагубное действие этой системы и опишу способ предотвращения проблем и отключения этой системы.

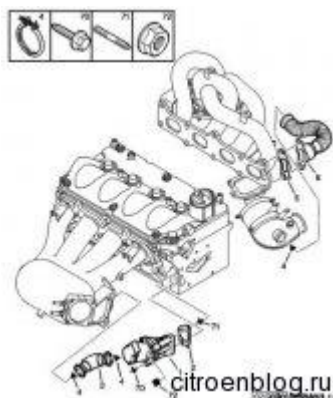
По факту инженеры-экологи сильно ошиблись, и разработанная ими система дожигания газов не спасет природу, а кроме того значительно снижает ресурс мотора и осложняет жизнь всем без исключения автомобилистам. Вся копоть другие мельчайшие частицы оседают на стенках воздухопроводов, впускного коллектора образуя толстый слой грязного нагара. Впускные клапана конечно тоже не являются исключением и очень быстро получают толстую и твердую грязную оболочку.



Сильный нагар на впускных клапанах и в впускном коллекторе является одной из основных причин потери мощности двигателя. Нагар в воздухозаборной системе затрудняет подачу воздуха из-за уменьшения сечения впускных отверстий, и как следствие нарушает смесеобразование. Мельчайшие частицы оседающие на стенках мотора ухудшают проходимость каналов и общий ресурс мотора.

Из всего вышеперечисленного становится понятно, что система EGR губительна для нашего [HPI](#) мотора, и продолжать её эксплуатировать не имеет никакого смысла. Поэтому мы решили отключить систему обратной рециркуляции выхлопных газов, что по многочисленным тестам имеет только положительный эффект. Затруднения могут быть только в прохождении ASU в странах европы, и то только в том случае, если Ваш катализатор уже почти мертвый, но это вопрос тоже вполне решаемый, даже без обратного подключения EGR. В принципе, для того, чтобы выхлопные газы даже очень старой машины с совсем убитым катализатором, подошли под европейскую норму ASU, вполне достаточно заправить машину биоэтанолом на евро. заправках топливо E85 в соотношении 50/50 к обычному бензину.

Итак вернемся к отключению системы EGR на нашем Citroen C5 HPI



Для наглядности предстоящих работ смотрите схему выше:

6. Гофрированный патрубок, по которому выхлопные газы из выпускного коллектора попадают в канал головки блока.
2. Заводская прокладка под **EGR-** клапан, именно вместо этой прокладки мы и вставим свою- самодельную.
1. Сам [EGR клапан](#)
3. Гофрированный патрубок от EGR- Клапана к впускному коллектору- этот патрубок мы вообще уберем
4. Отверстие в впускном коллекторе, тут мы вставим пробку- заглушку.

Теперь приступим к работам по отключению системы рециркуляции выхлопных газов (Системы EGR)

Эту методику разработал и первым опробовал Димаска на [форуме](#) [citroens-club.ru](#)

Для начала снимаем дроссельную заслонку и сам впускной коллектор. На [НР1](#) моторе очень важно держать заслонку в чистоте и периодически около 2-ух раз в год снимать ее и проливать чистящей жидкостью, на заслонке не должно быть потеков масла и копоти. Когда Вы снимите впускной коллектор и загляните внутрь, Вы сразу задумаетесь о том, почему не сделали этого раньше. Теперь берите ершик, жидкость для чистки тормозов или карбюраторов и вычищайте коллектор до блеска. Имеет смысл также побрызгать немного из баллона в датчик абсолютного давления (слева на нижней стороне коллектора, если стоять лицом к капоту), но только немного.

На фото электромагнитный [клапан EGR](#) в отвинченном виде, под него мы будем вырезать прокладку, чтобы перекрыть поток газов из канала в головке блока.



Сначала я вырезал прокладку из тонкой жести, как на картинке ниже, но впоследствии заменил ее на стальную 0,6 мм толщиной, так как жечь вибрировала и издавала звуки. На фото [клапан EGR](#) (со стороны крепления к мотору), сверху на нем прокладка, которую я вырезал в первый раз.



А вот какой великий француз- мыслитель придумал эти хомуты, на которых держится гофрированный патрубок между EGR- клапаном и впускным коллектором.... Я все руки изодрал, но так и не смог застегнуть эти хомуты обратно, хотя в принципе это и не нужно, так как патрубок мы все равно уберем, за ненадобностью. Итак под клапан мы ставим прокладку, носик EGR- клапана можно тоже чем нибудь заткнуть, чтоб влага не попадала, клапан ведь продолжит свою работу, то есть будет продолжать открываться и закрываться даже после того, как мы закроем проход газам. После установки клапана на место, не забудьте одеть на него клемму, а то комп будет ругаться ошибками. Теперь берем наш чистый коллектор, снимаем с него гофрированный патрубок (если до сих пор не сняли) и затыкаем отверстие толстой пробкой от шампанского. Пробка должна сидеть плотно, обязательно закрепите пробку чем-нибудь сверху.

На фото впускной коллектор (вид снизу) видно так-же датчик абсолютного давления в коллекторе.



Так как под [клапан EGR](#) мы ставим прокладку, а отверстие в коллекторе глушим пробкой, то гофрированный патрубок между EGR-клапаном и впускным коллектором больше там не нужен.

На фото красным обведен канал для газов (под EGR- клапаном), который мы заглушим прокладкой.



Пробка от шампанского в коллекторе



Обязательно убедитесь, что пробка стоит плотно и не вылетит от вибрации. Я намотал поверх пробки термостойкую тряпочную изоленту.

Всё, наконец система рециркуляции выхлопных газов EGR отключена, наш [HPI](#) мотор спасен!

Теперь мотору легче дышать и побежит он веселее. Чистота- залог здоровья, ресурс мотора будет продлен. Сразу скажу, что [компьютер](#) всё равно заметит то, что система отключена и в памяти будет сидеть общая ошибка EGR, но эта ошибка никаких последствий за собой не потянет, на работу двигателя она не влияет и никаких ламп не зажигает, сообщений не выводит. Увидеть эту ошибку Вы сможете только диагностическим сканером типа [ELM 327](#) или официальным "[LEXIA](#)"

Приятной эксплуатации Ваших Citroen или Ситроенов, и долгой жизни Вашим моторам.



Оригинальный клапан ЕГР Citroen, Peugeot, Fiat

Объявление компании

[Kufar.by](#) Вся Беларусь Минск (город) Автозапчасти

Автор объявления [Магазин Автозапчасти на Машерова, 11](#) 29 янв. 18:35 [Редактировать объявление](#)

kufar.by



- Цена:
-
- Категория:

Автозапчасти, Продажа

Оригинальный клапан ЕГР 1618GZ (1618.GZ, 161831 Citroen / Peugeot / Fiat / Lancia 9681825280) 2,0 Hdi, JTD, TDCi, D multijet

Подходит на:

Peugeot 307, 308, 407, 607, 807, Expert.

Citroen C4, C5, C8, Jumpy.

Fiat Scudo, Ulysse. Lancia Phedra. Ford Focus.

Масла Total, BMW, GM, Ford и др.

Фильтры Mann, Knecht, Purflux, Filtron, Hengst.

