



ТЕКУЩИЕ ЗАТРАТЫ

Машинам такого рода некогда простаивать в ремзоне – им работать надо и приносить прибыль. Не потому ли некоторые владельцы, едва закончится гарантия на авто, проводят плановые ТО самостоятельно, чтобы сэкономить время и деньги? Подскажем, что по силам сделать самому, а что стоит поручить сервису. Речь пойдет обо всех версиях – и с бензиновыми моторами 1,4 и 1,6 л, и с дизелем (им комплектовали главным образом грузовые фургоны). Причем все сказанное о «Ситроене-Берлинго» можно отнести к «Пежо-Партнер»: эти машины – братья-близнецы.

С заменой масла в двигателе справитесь наверняка. Доступ к фильтру приемлемый во всех версиях. На бензиновых моторах выкручиваем пластиковый колпачок и меняем картридж. Заворачивая колпачок на место, соблюдаем момент затяжки: $25 + 5$ Н·м. На дизеле фильтр цельный, в привычном неразборном корпусе. Отвернуть его, имея съемник, труда не составит, а вот вынуть из подкапотного пространства мешают трубки ГУРа. Лучше снять защиту моторного отсека (потребуется отвернуть пять болтов под ключ «на 10»), чтобы работать снизу.

Механические КПП типа ВЕ4 (вариантов «Берлинго» с автоматом не существует), по сути, одинаковы. Контрольной пробки здесь нет, только сливная, расположенная под левым ШРУСом. Это плохо! Если коробка подтекает (чаще – по штоку выбора передач), то непонятно, сколько масла надо добавить. Сливаем отработку и через сапун, сняв с него пластиковый колпачок, заливаем ровно 2 л свежего масла. Советуем сразу же изготвить простейший щуп, например, из старого гибкого вала (тросика) спидометра. Вставив его во втулку сапуна, делаем надфилем две риски: одну по границе масляного следа, другую по срезу сапуна, который и станет точкой отсчета. Благодаря этому объем возможных утечек легко вычислить. Не исключено, что доливом масла надолго оттянете дорогостоящий ремонт.

С заменой охлаждающей жидкости тоже не все просто, поскольку в радиаторе нет ни сливного краника, ни пробки (за это снижаем машинную оценку). Слить жидкость придется в широкую емкость, сняв нижний патрубок радиатора. Работаем аккуратно, чтобы не облиться и тем бо-

Починка обуви

Грузопассажирские легковушки типа «Ситроена-Берлинго» часто называют «каблучками». С приемами «сапожников», знающих толк в их ремонте, ознакомился Игорь Козлов. Фото Георгия Садкова.

лее не ошпариться. Залив свежий антифриз, не забудьте удалить воздух из системы. Для этого на верхнем патрубке отопителя есть штуцер, а на бензиновых моторах еще и второй – на корпусе термостата, через который выпускаем воздух в первую очередь. Если предстоит замена привода ГРМ, жидкость пока не заливаем, ведь, возможно, придется менять и помпу.

ЗУБАТЫЙ РИСУНОК

Привод ГРМ двигателя 1,4 л сравнительно прост, но главное – для его замены не требуются приспособления. Даже снять шкив коленвала труда не составит, поскольку он закреплен тремя болтиками (центральный болт отворачивать не нужно). Единственное неудобство – надо снимать правую опору, для чего придется вывесить силовой агрегат. Если вам когда-либо приходилось менять зубчатый ремень на «самаровском» восьмиклапаннике, то с дальнейшими трудностями, скорее всего, справитесь. Тем более что натягивать ремень у «Берлинго» намного проще благодаря полуавтоматическому натяжителю. Важно лишь совместить мушку на подвижном секторе со стрелкой на неподвижном, и тогда за правильность натяжения можно не беспокоиться. Не забудьте только тщательно проверить помпу: не должно быть люфта и ощутимого перекачивания шариков! Разумеется, придется снять и поликлиновый ремень. С его натяжением тоже не ошибетесь: привод – с автоматом натяжителя.

Такой же автомат есть и на двигателе 1,6 л, поэтому поменять ремень вспомогательных агрегатов и здесь сравнительно несложно. А вот за замену привода ГРМ, не имея оправок, лучше не браться. Вообще-то, изготовить такие приспособления несложно (см. фото): крючок для стопорения маховика двигателя выгибаем из 6-миллиметрового прутка, а вместо штифтов для фиксации шкивов распредвалов годятся обычные сверла. Натяжитель, как и на моторе 1,4 л, полуавтоматический. Прежде чем приподнимать силовой агрегат для снятия правой опоры, подложите деревянный брусок между домкратом и поддоном картера двигателя – он здесь легкоплавкий и довольно хрупкий, а брусок равномерно распределит нагрузку.

Больше всего оправок требуется при замене привода ГРМ дизеля. В дополнение к перечисленным выше нужен еще Г-образный ключ под квадрат

«на 8» и грузик на веревочке – чтобы, повесив его на ключ, взвести натяжной ролик тарированным моментом. Все сложности из-за того, что динамометрическим ключом не подлезешь – мешает лонжерон.

В общем, не обольщайтесь высокой оценкой за эту операцию. Она относится к машине с мотором 1,4 л – подопытной в этом тесте. Если ваш автомобиль оснащен бензиновым двигателем 1,6 л или дизелем, то, пожалуй, замену привода ГРМ лучше доверить специалистам. Просит за эту операцию около 5 тыс. рублей.

ТОЛЬКО НЕ РАСКОЛТЕ

Замена воздушного фильтра на бензиновых версиях отличается лишь нюансами: на обеих из-за негнущегося патрубка к дроссельному узлу проще снять корпус фильтра целиком и уж затем его располовинить, выкрутив пять саморезов крышки. На моторе 1,6 л корпус крепится болтом под ключ «на 10», а на 1,4-литровом – пластиковым фиксатором, который надо повернуть на 90°. Разумеется, и там и здесь прежде снимаем воздухопровод, распускаем хомут патрубка дроссельного узла и отсоединяем от него шланг вентиляции, нажав желтый фиксатор на наконечнике.

Для замены свечей зажигания откручиваем шесть саморезов декоративной накладки двигателя (мотор 1,6 л) и болты модуля зажигания. Далее снимаем целиком шланг вентиляции картера, нажав на желтые фиксаторы трех наконечников, и отводим его в сторону. На двигателе 1,4 л, кроме того, отсоединяем четыре электрических разъема: с дроссельного узла, датчика абсолютного давления, подогревателя шланга вентиляции картера и модуля зажигания. Покачивая, вынимаем модуль из свечных колодцев и, чтобы случайно не уронить, укладываем его подальше от зоны работ. (Если модуль упадет, наверняка расколет-ся.) Свечи – под ключ «на 16».

Бензиновый фильтр расположен под днищем, в передней части бака. Для замены нужна смотровая канава или эстакада. Зато наконечники шлангов легкие, инструмент не понадобится. Фильтр дизеля стоит непосредственно на двигателе. Для доступа к нему надо вынуть две пластиковые клипсы и снять накладку двигателя. Далее нажимаем на язычок хомута, высвобождая «елочные» зацепы, и, сняв хомут, приподнимаем крышку корпу-

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА	Citroen Berlingo	
	Дебют: 1996 год. В 2004-м модель подверглась рестайлингу. В 2010 году представлена новая версия.	
	КУЗОВА: грузопассажирский универсал, фургон.	
	ДВИГАТЕЛИ: бензиновые – 1,4 л, 75 л.с.; 1,6 л, 110 л.с.; дизельный – 1,9 л, 71 л.с.	
	КОРБОКА ПЕРЕДАЧ: М5.	
	ПРИВОД: передний.	
	КОМПЛЕКТАЦИИ: 1,4 X, 1,4 Multispace, 1,6 SX, 1,6 Multispace, 1,9 DX.	
	ЦЕНА В АПРЕЛЕ 2010 ГОДА: 362 000–434 000 руб.	

НЕКОТОРЫЕ РАБОТЫ ПО ЗАМЕНЕ		
Наименование позиции	Периодичность, тыс. км (лет)	
Масло в двигателе, масляный фильтр	15 (1)	
Воздушный фильтр	15	
Фильтр салона	15	
Топливный фильтр	30	
Свечи зажигания	30	
Ремень привода навесного оборудования	15*	
Ремень ГРМ	60	
Масло в МКП	100**	
Антифриз в системе охлаждения	(5)	
Жидкость в приводе тормозов	(2)	

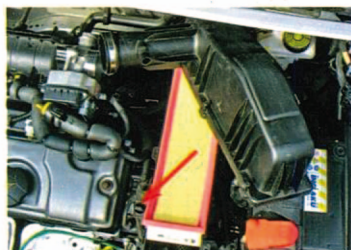
*Проверка состояния, замена при необходимости.
**Интервал замены, рекомендованный дилером.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ЗАЧАСТЕЙ У ДИЛЕРОВ	
Запчасть	Стоимость, руб.
Крыло переднее	5170
Передний бампер	12 400
Блок-фара	7430
Капот	15 520
Фильтр масляный/воздушный/топливный/салонный	560/500/460/960
Свечи зажигания, комплект	1370
Ремень ГРМ в комплекте с роликом	3240
Ремень поликлиновый	1110
Автомат натяжителя поликлинового ремня	2740
Тормозные колодки передние/задние	3060/7800

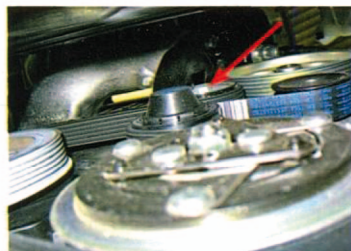
ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ НЕКОТОРЫХ РАБОТ У ДИЛЕРОВ	
Работа	Стоимость, руб.
Компьютерная диагностика двигателя	480
Замена масла и фильтра двигателя	640
Замена фильтра воздушного/топливного/салонного	480/640/320
Замена свечей зажигания	800
Замена привода ГРМ	3360
Замена ремня навесных агрегатов и ролика натяжителя	1440
Замена охлаждающей жидкости	1440
Замена масла КП	800
Замена тормозных колодок передних/задних	1120/2720
Нормочас	1600*

*Для автомобилей старше двух лет стоимость нормочаса в Citroen Центр Москва – 1250 руб.

➤ Менять воздушный фильтр проще, если снять корпус целиком. Для этого отсоединяем воздухоприемник и, повернув пистон (показан стрелкой) на 90°, подаем корпус к аккумуляторной батарее.



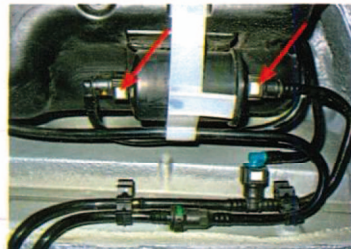
➤ Вид на поликлиновой ремень снизу. Ослабляем натяжение ремня поворотом болта натяжного ролика (стрелка). При этом будьте осторожны – не поранитесь о близко расположенный лонжерон.



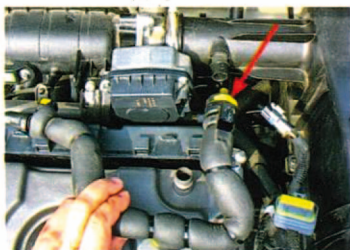
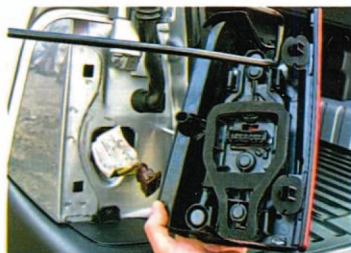
➤ Так выглядит комплект приспособлений для замены привода ГРМ дизеля. Для бензинового TU5 груз и четырехгранник с цепочкой не нужны – там полуавтоматический натяжитель.



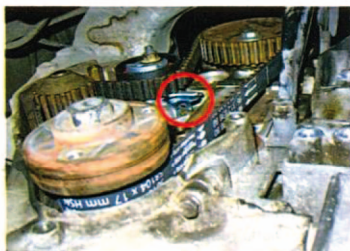
➤ Чтобы не облить белые клипсы (стрелки), нажимая на них при отсоединении наконечников, сперва сместите последние к фильтру. И проложите под шпильку ветошь, чтобы не облить топливом.



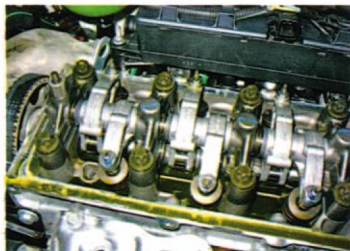
➤ Прежде чем снимать фонарь для замены ламп, освободите упор двери и распахните ее до конца – будет удобнее ударить по колпаку, освобождая хватку фиксаторов.



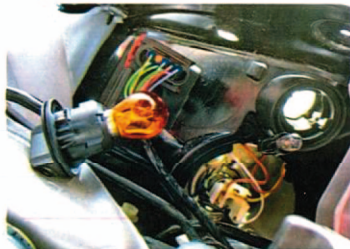
➤ Нажав на желтые клипсы (одна из них показана стрелкой), снимаем шланг вентиляции картера и отсоединяем электроразъемы. Болты модуля зажигания выкручиваем высокой головкой «на 10».



➤ Привод ГРМ мотора TU3 прост. При сборке важно четко совместить стрелку с мушкой на натяжителе (обведены кружочком) и обязательно проверить состояние помпы.



➤ Регулировка зазоров в клапанном механизме мотора TU3 требует нечистоты. Процедура сравнительно проста: отпустив контргайку, вращаем винт на коромысле (как на «москвичах»).



➤ Доступ к поворотнику и лампе Н4 хороший. А вот вынимать патрон габаритки трудно – тесновато. Если не справитесь, выньте основную лампу: без нее доступ лучше.



➤ Лючок салонного фильтра сдвигаем от центра машины и, сняв его, вынимаем элемент вниз. На некоторых версиях лючок дополнительно зафиксирован саморезом.

ОЦЕНКА ТРУДОЕМКОСТИ ОБСЛУЖИВАНИЯ*

Название операции	Описание операции	Итоговая оценка
Замена масла в двигателе	Хороший доступ к фильтру	4
	На пластиковом кончике щупа плохо виден след свежего масла	
Замена воздушного фильтра	Элемент укладывается только в одном положении	3,5
	Надо снимать корпус, туговат крепеж	
Замена топливного фильтра	Не требуется инструмент	4
	Нужна смотровая канава или эстакада	
Замена свечей зажигания	Продуманный доступ	4
	Нужен ключ с карданчиком и высокая головка «на 10»	
Замена ремня навесных агрегатов	Простая схема укладки ремня, есть автомат натяжителя	4
	Тесновато из-за близости лонжерона	
Замена привода ГРМ	Удобный полуавтомат натяжителя, не приходится отворачивать центральный болт шкива	4
	Надо снимать опору силового агрегата; тесно из-за близости лонжерона	
Замена ОЖ двигателя	Есть сливная пробка на блоке двигателя и клапаны для удаления воздуха из системы	3,5
	Нет сливной пробки на радиаторе	
Замена масла в МКП	Приемлемый доступ к сливной пробке и сапуну	3,5
	Нет ни щупа, ни контрольной пробки	
Замена тормозных колодок	Привычная конструкция передних механизмов	3,5
	Сложно снять ступичный колпачок, не повредив его	
Замена салонного фильтра	Удобный доступ	4,5
	Можно сломать пыльники шумоизоляции	
Замена ламп в головных фарах	Не нужно снимать соседние детали	4,5
	Сложновато вынуть патрон габаритки	
Замена ламп в фонарях	Хороший доступ к дополнительному стоп-сигналу	3,5
	Основные фонари надо снимать; хрупкие рассеиватели подсветки номера	

*Автомобиль с мотором T13 (1,4 л.) в сравнении с «Ладой Приорой», трудоемкость обслуживания которой условно оценена в 4 балла по 5-бальной шкале (ЗР, 2008, № 1).

са. Внутри картридж, который и меняем. После сборки обязательно выгоним весь воздух, нажимая на плунжер прокачного насоса, что расположен левее корпуса. Потеря герметичности корпуса приводит к подосу воздуха в топливную магистраль. Первый признак этого – затрудненный пуск дизеля. В этом случае меняем фильтр в сборе.

С заменой передних колодок трудностей не возникло. Сзади сложнее, поскольку тормозной барабан выполнен заодно со ступицей, для доступа к гайке которой нужно снять колпачок. Его легко повредить, поэтому запаситесь парой колпачков заранее. А заодно и гайками ступиц – они по регламенту тоже одноразовые. И не упуйте на большой ресурс задних колодок (100–120 тыс. км)! Профилактику механизмов надо производить не реже чем каждые 40–60 тыс. км, иначе могут и закиснуть.

Лампочки в фарах более или менее доступны, чего не скажешь о задней оптике. Здесь только к дополнительному стоп-сигналу доступ продуманный: нажав на крутильшку сбросу накладок, снимаем ее и добираемся до лампочек. С фонарями, которые надо снимать, повозитесь гораздо дольше. Вопреки замыслам конструкторов, пластиковую гайку-барашек рукой не стронешь, понадобятся пассатижи, а чтобы высвободить две защелки, дополнительно удерживающие корпус на кузове, нужно ударить по колпаку. Причем в поперечном (к оси авто) направлении и с определенным усилием. Ударил слабо – зацепы не выйдут, а перестарался – фонарь раскошелся. За это и снизили оценку. ЗР

Благодарим компанию
«Ситроен Центр Москва»
за помощь в подготовке материала.

На правах рекламы



ЕСТЕСТВЕННОЕ
ВОССТАНОВЛЕНИЕ
МУЖСКОЙ СИЛЫ
В ЛЮБОМ ВОЗРАСТЕ

Регулярный прием
«Импазы» помогает
восстановить полноценную,
здоровую эрекцию и
сексуальные возможности

ИМПАЗА
УВЕРЕННОСТЬ
В СВОИХ СИЛАХ!

Возможно совмещение
с кардиопрепаратами
на основе нитратов

Информация по телефонам:
(495) 681 09 30, 681 93 00
www.impaza.ru

ПРОКОНСУЛЬТИРУЙТЕСЬ СО СПЕЦИАЛИСТОМ,
УТОЧНИТЕ ВОЗМОЖНЫЕ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ