



Доработка на термостат на Fiat Bravo JTD.

Идея за настоящата доработка е взета от форум на Фиат България.
<http://www.fiat-bg.org> , благодарение на всички участници дали идеи и мнения.

Всеки може да се възползва от написаното на собствена отговорност.

Използва се термостат от Рено 5– който се монтира в маркуча към радиатора.

Описаната схема работи при положение, че оригиналният термостат е постоянно отворен – върти водата в големият кръг.

Избор на термостат.

За да ви работи добре новият термостат той трябва да отваря при същата температура предписана от производителя.

Трябва да разберете какъв термостат се препоръчва за вашият двигател и в зависимост от модела на термостата да определите температурата му. По термостата може и да пише някъде но аз на моя не търсих че е много заврян на неудобно място.

Как определих моят термостат.

- <http://www.axm-auto.com/> - на резервните части за фиат си избрах моят двигател. Прегледах термостатите които се предлагат – за моят двигател бяха изброени следните номера 46795667, 60816475, 46790294; имаше и някъкви други, но това не е толкова важно така и така няма да купуваме такива от 110лв.
- След като си намерих номера на термостата в www.google.com си потърсих термостат по номер 46795667 да видя какво пише точно за този термостат.
- Google изкара доста линкове, но на една от тях видях 88*С. Препратката беше PDF с описание на доста термостати (със снимки дори)и за моят пишеше 88*С. А и във форума пишеше че за дизелите трябвало да е 82 – 86*С. Така че реших че написаното е вярно. Търсим термостат с 88* отваряне.

От магазин за резервни части си поисках термостат за Рено 5. Продавачката ме пита на какъв двигател ще го слагам и аз и казах че е за Фиат и казах че искам на 88*С. Тя извади един и ми каза че бил на 83*С. Накарах я да поразрови и да види на другите кво пише – но бяха по високи до колкото помня. Та с едно кратко размишление избрах термостат на 83*С. Реших че е добре да отваря на малко по ниска температура защото ще е на по отдалечено място от мястото оригиналният термостат, а и по доре малко по ниско от колкото на по висока температура да отваря един вид застраховка. Друг е въпроса колко точно е меренето на температурата във всеки термостат.

И така за 12 лв си купих термостат Vernet за Рено 5.



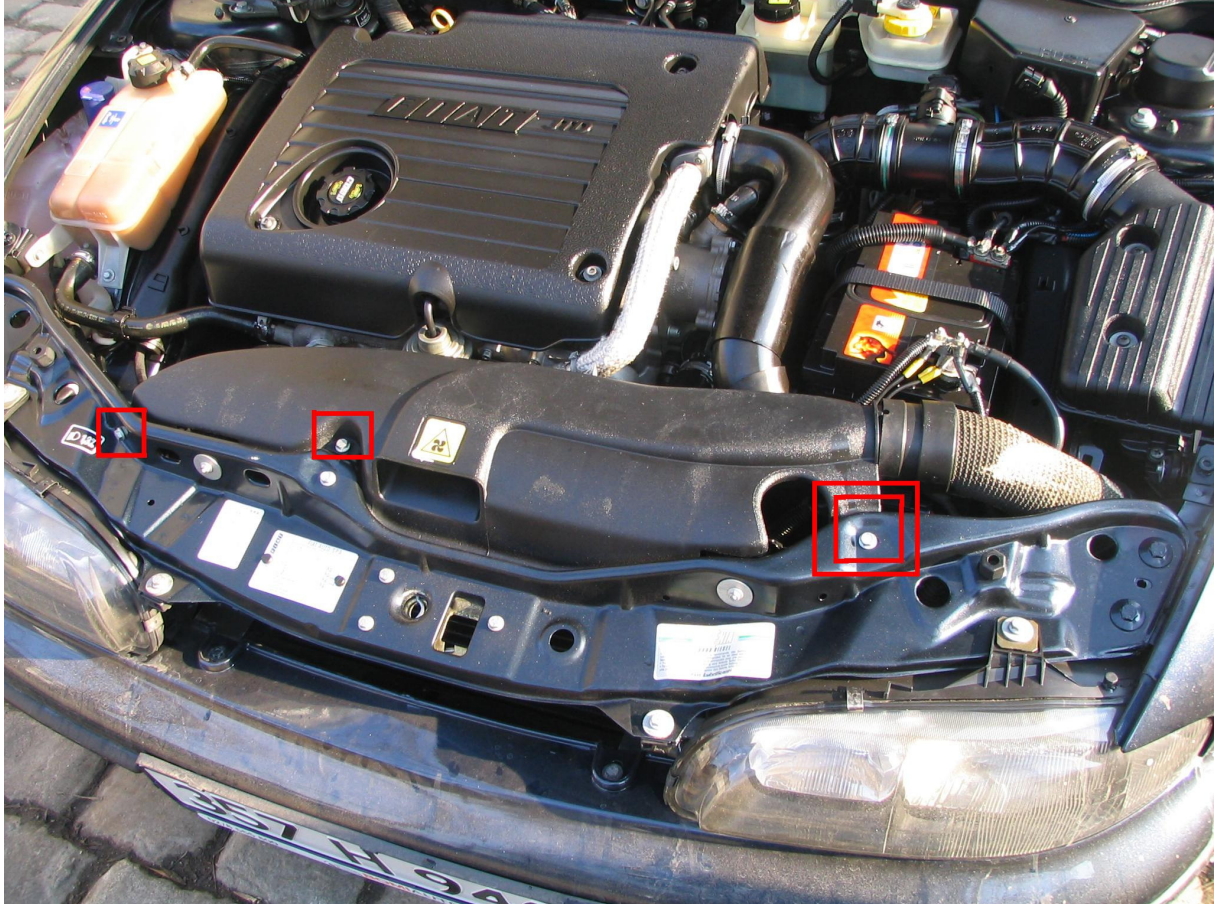


След това си купих скоби за водно съединение защото тръбите на моят радиатор са с някъкви скоби които не могат да се използват многократно – при отваряне се чупят или поне аз ги счупих моите.

Скобите които ще свършат работа са с размер 25 -47 мм – 2 броя и една по голяма която в моят случай е 44-64мм но е малко голяма.

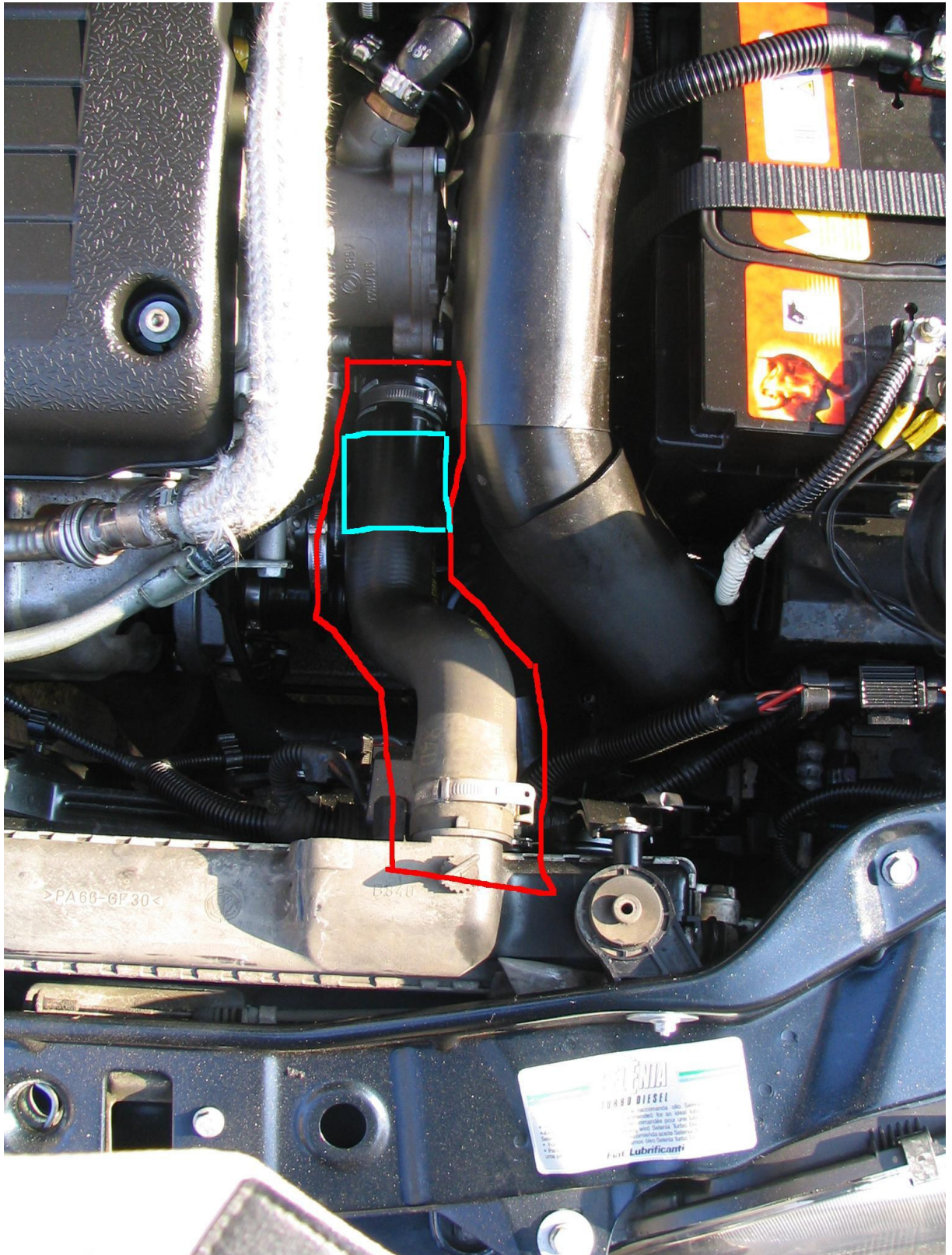
Каде да поставим новият термостат.

Термостатът го поставих както е по предписание на фиат форума в началото на маркуча излизащ от термостата и отиваш към радиатора. На различните модели двигатели ще е различно но по принцип трябва да е маркуча отиващ към радиатора. Но първо трябва да се развият болтовете на кората покриваща радиатора.



Болта ограден с 2 квадратчета е много гаден – то е няква рапида завита в пластмасата която доста ме узори докато я развия и ми олющи болята под нея от много въртене.

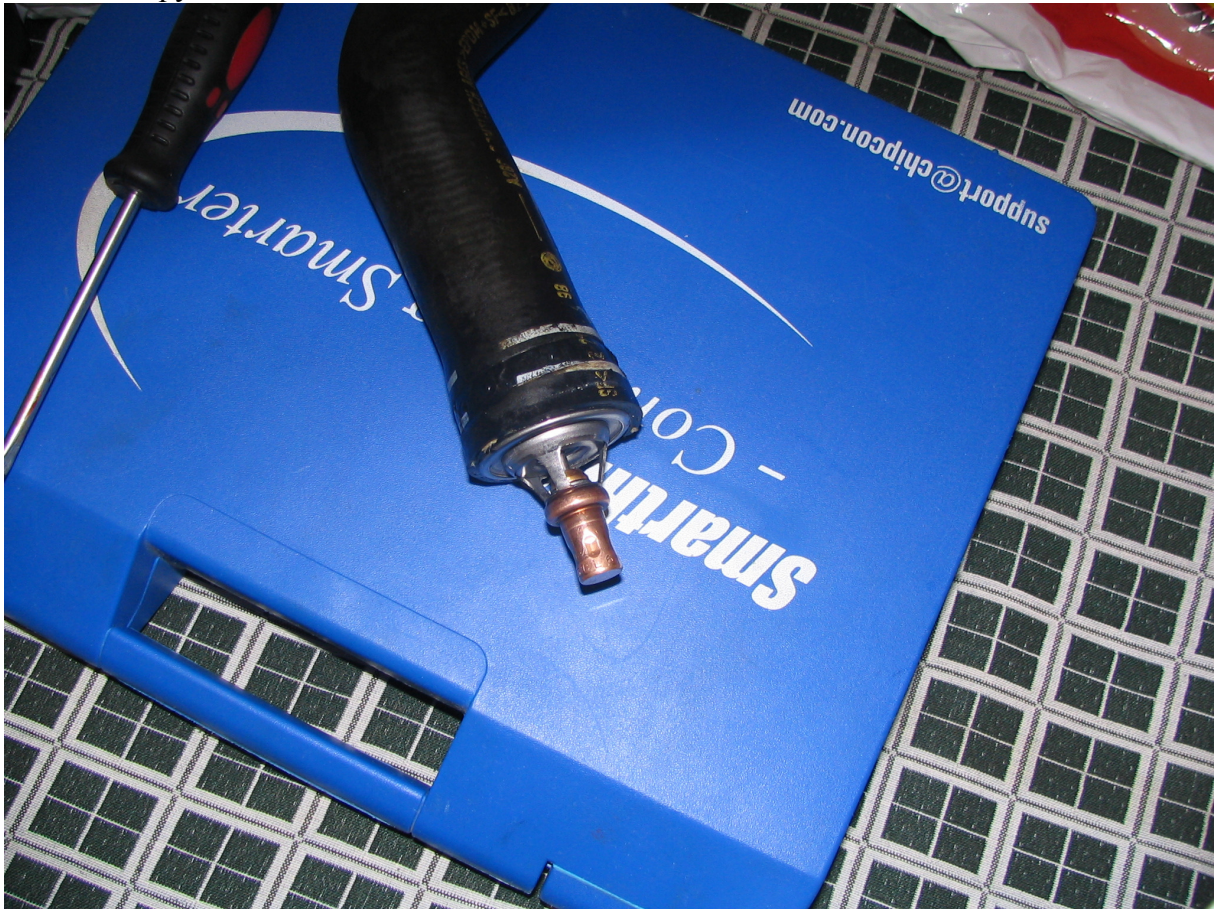
Маркуча които ни интересува е ограден с червена линия като синята линия показва мястото на което трябва да се постави новият термостат.



След като се “разглобят” фабричните скобички на маркуча с една отверка полека лека се мушва под маркуча за да се отлепи от тръбата на която е бил затегнат. То се самозалепва с течение на времето и излиза малко трудно но доста по леко в сравнение с руски автомобил.

Първо извадих край на маркуча който е от страната на радиатора и отдолу подложих отрязана пластмасова бутилка за да събера изтичащото количество антифриз и да не ми омаже двигателя – който джамбазите така старателно са ми го измили преди 10 дни.

След като сме извадили маркуча следва най трудната част от цялата операция. Новозакупеният термостат трябва да се напъха в маркуча.който току що сме извадили като посоката на поставяне е показана на снимката. Поставяме термостата от край който какво вече споменахме е показан със син квадрат. От тука на татък е само напъване. Някои казват че за по лесно вкарване изпилвали стърчащата периферия на термостата но според мен ако се попрекали с изпилването може термостата да се саморазпадне след време по действието на силата на пружината. Аз моят не го пилих.



Вкарването е доста трудно , но не изисква особенни технически умения, а предимно сила.

Внимавайте при напъването на термостата – някой ръбове са много остри и доста режат като започнете да го напъвате – или поне аз се порязах.

Като за начало лека по лека се вкарва периферията на термостата в маркуча.

След това аз го поствих в топла вода за няколко секунди. Има етикет и не се вижда но идеята е ясна. Дори се чува кога отваря термостата и маркуча се плни с вода. Водата в моят случай я чаках да заври в микровълновата.



След като се е загрял маркуча се започва едно напъване на термостата докато нещата си дойдат на мястото.

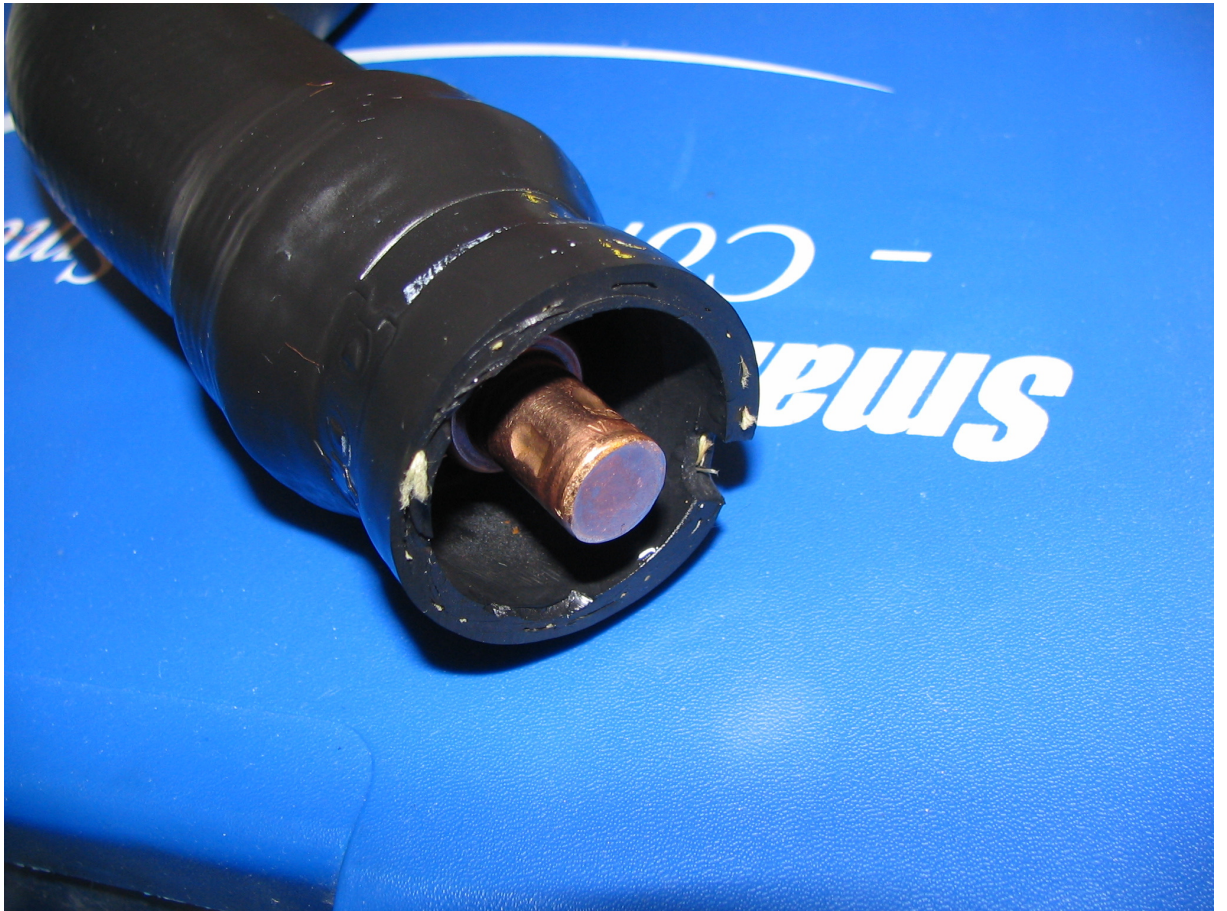
Упражнението не е от най-лесните, дори по едно време си мислех че моят маркуч е по малък от тези на другите хора които са правили такива експерименти.







След няколко подгрявания на топлата вода и усилено натискане и напъване трябва да се получи нещо подобно на следващата картинка.

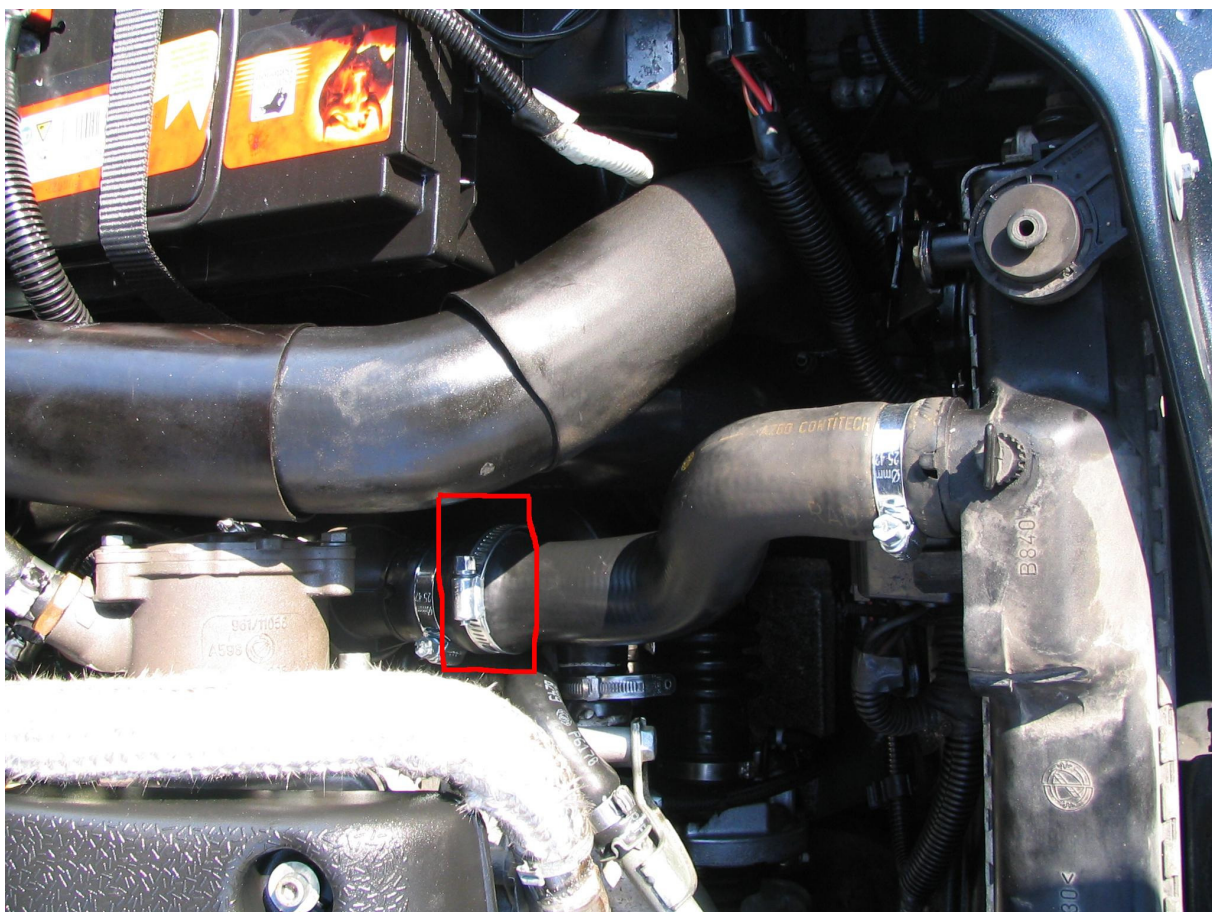




Термостатът трябва да се напъха доста на вътре – както е показано на горната снимка, дори в този случай иска още 2 - 3 мм на вътре защото маркуча не влиза до край на старото си място в старият термостат. Но и така е добре. Това е може би минималната дълбочина на която е допустимо да се постави термостата. Ако имате нерви и желание е добре да се набута още малко по на вътре – да се изравни с маркуча. Поне при моят двигател и така става – при другите не знам.

Добре да се постави една скоба на новият термостат която да го захване и да не му позволява да се премести в следствие на температурата и налягане от водната помпа. Може да мръдне може и да не мръдне – ние трябва да се застраховаме. Скобата се поставя зад периферията на термостата върху цилиндричната му част. Нямам снимка на маркуча само с 1 скоба върху новият термостат, но е на следващата картинка е показано каде трябва да стои тази скоба – оградено с правоъгълниче. Другите 2 скоби който са поставени на маркуча са заместителите на оригиналните скоби.

След като е събрана цялата джунджурия трябва да се сложи по обратният начин.



Затягате скобите и наливате вода или антифриз в казанчето да има повечко – аз сипах малко над MAX.

Палите колата за позагрее, карате наляво на дясно да дигне налягане в системата и полека лека обезвъздушавате радиатора от пластасовите винтчета които са в двата края на радиатора. Развивайте много леко – в началото излиза въздух след което започва да си тече вода и затягате винтчетата.

При развиването на винтчетата бъдете внимателни и се пазете на страна за всеки случай. Добре е да поразкарате тези винтчета докато колата е студена да не са нещо запекани и при горещ двигател да стане по трудно.

Резултата от цялата манипулация може да се види и с невъоразено око.



Дори и на място си дигна температура до средата, а преди дори след продължително каране много трудно се забелязваше разлика – трудно стигаше първата четичка от долу на горе.

Ако допълнителният термостат се повреди на дълъг път и колата започне да прегрява и кипи може да се развие съединението което е от към двигателя и да се пъкне нещо под клапата на термостатчето – рапидка, пиронче, или да се изкорми по някъкъв начин. Дано да не ви се налага да го правите.



Created by Ivan Ivanov
Mr. Nikoi