

Як перевіряти двигун при купівлі вживаного авто

дата публікації: 2025.10.13



Двигун разом з кузовом і трансмісією є найважливішими частинами автомобіля - ремонтувати їх найдорожче. Тому при купівлі вживаної машини оцінювати мотор повинен кваліфікований фахівець. Але первинну перевірку можна зробити самотужки, щоб залучати високооплачуваного експерта на останньому етапі відбору, коли вже є велика ймовірність придбання цього екземпляра.

Сучасні силові агрегати можуть мати цілий набір додаткових систем, які ускладнюють конструкцію, ремонт і діагностику. Але ми поговоримо про більш-менш загальні для всіх моделей двигунів маркери, які свідчать про ступінь зносу або відверті проблеми в агрегаті.

Що треба приготувати

Оскільки йдеться про самостійну діагностику, ні про яке обладнання крім рукавичок і ліхтарика ми говорити не будемо – автомобілістові буде досить власних органів чуття.

А ось що справді буде корисним, так це інформація про обрану модель у конкретній комплектації – тобто з цим двигуном і коробкою передач. Дізнатися про слабкі місця, на які треба буде звертати увагу, можна або в досвідчених майстрів СТО, або в інтернет-товариствах власників цієї моделі. Не буде зайвим попутно дізнатися про найбільш затребувані запчастини до неї – які з них найдорожчі, які важко замінити, які треба замовляти і довго чекати.

Починаємо з капота

Огляньте двигун, і не радійте, якщо він ідеально чистий: швидше за все, його нещодавно помили. Природний вигляд «як новий» може мати мотор хіба що машини топового бренду, яка

пробігла не більше реальних 200 тисяч кілометрів суто європейськими шляхами.

Патьоки. Якщо на двигуні ви знайдете патьоки оливи або великі зони мастильного запотівання, це може означати і потребу в дорогій заміні сальників, і копійчану проблему, скажімо, пересихання прокладки якоїсь кришки. Не забувайте, що і така невелика за суттю проблема може стати приводом для торгу і зниження ціни.

Якщо машина з брудним двигуном вам сподобалася за іншими параметрами, залучіть експерта для глибшого вивчення протікання [моторної оливи](#). Адже часто причина цього доволі серйозна – підвищений тиск газів у картері через зношення [деталей циліндро-поршневої групи](#).

Якомога уважніше досліджуйте видимі елементи системи охолодження. Сліди протікання антифризу швидко висихають на гарячих деталях, але вони можуть позначити для вас точки майбутніх чималих витрат: уражений корозією [радіатор](#), тріщину на [розширювальному бачку](#), напівзруйновані пластикові патрубки тощо.

Рідини. Моторна олива на щупі може бути темною, майже чорною – інакше і не буває в моторі з пробігом понад 200 тис. км. Але погано, якщо вона буде білуватого кольору, як капучино з пінкою: швидше за все на такий двигун чекає демонтаж головки для усунення змішування антифризу з оливою, а то й щось гірше. Неприпустима піна і брудні утворення на поверхні антифризу в розширювальному бачку, бо причина такого міксу може бути та сама.

Пробка маслозаливної горловини. Жовтувато-білої емульсії на цій пробці не бійтеся, це всього лише конденсат від неповного прогріву двигуна в коротких поїздках. Чорний вогкий нагар – теж не біда, але свідчення великого, не менше 200 тис. км пробігу. Поки пробка у вас у руках, спробуйте посвітити ліхтариком на деталі ГРМ через відкриту горловину – такий самий нагар там підтвердить це припущення. Майте на увазі, що саму пробку в принципі неважко промити, і продавці іноді це роблять для приховування вікових проявів.

При відкритій пробці запустіть двигун і потримайте долоню над отвором. На холостому ходу ви відчуєте рукою пульсацію теплого повітря, проте, вона має бути не настільки потужною, щоб скинути, наприклад, ту ж пробку, покладену (але не закручену) на горловину. Якщо ці гази будуть видимі на око, синього відтінку, це погано: мотору незабаром світить капремонт.

Запах. Ані при роботі двигуна, ані при його відпочинку під капотом не має бути запаху пального. Причина найчастіше буде елементарною (тріщина трубопроводу або старі прокладки), але не можна виключати і більш серйозні проблеми паливної апаратури, особливо в дизелів.

На звук

Стоячи над відкритим капотом, дуже корисно послухати, як працює двигун в усіх температурних режимах – спочатку холодний, потім прогрітий. Детальна діагностика «на звук» – це вищий пілотаж і для бувалого моториста, але найважливіші проблеми може почути і недосвідчене вухо.

Мотор має працювати рівно, без раптових безсистемних коливань і зміни обертів то «вгору», то «вниз». Шумовий фон справного двигуна також рівний, без особливого виокремлення окремих звуків. Якщо щось подібне має місце, зафіксуйте це для себе, щоб потім обговорити з вашим експертом. Адже незрозумілий зайвий звук може провокувати недорога і нескладна в заміні деталь, наприклад, [ремінь приводу генератора](#) чи кондиціонера.

Більше зайвих звуків двигун видає «на холодну», і це в цілому нормально: зазори між холодними деталями більше, і шумів у місці їхнього контакту більше.

Дивимося знизу

За серйозного підходу машину треба оглянути знизу. Це корисно для оцінки всіх розташованих під днищем агрегатів і систем, але оскільки ми говоримо про двигун, зверніть увагу на:

- патьоки моторної оливи й охолоджувальної рідини. Якщо зверху двигун могли ретельно вимити, то знизу це зробити набагато важче;
- стан картера мотора – чи немає на ньому слідів важких ударів або ремонту (зварювання). На наших шляхах зустріч піддона з асфальтом і камінням – не диво, і наслідком може стати порушення герметичності, пошкодження [масляного насоса](#) або, скажімо, перспектива повної руйнації деталі;
- якщо перед вами кросовер чи позашляховик, за станом днища і розташованих під ним деталей спробуйте зрозуміти, чи не використовувалася машина в змаганнях з оффроуду або просто в покатушках бездоріжжям. Якщо так, то і двигуну діставалося «по повній», і це ще один мінус у скарбничку ваших вражень щодо цього екземпляра.

Ззаду

Обов'язково оцініть прозорість та колір вихлопних газів, як на холостому ході, так і при кількох поспіль енергійних прогазовках до 3000–3500 об./хв. Коли двигун добре прогрітий, вихлоп має бути прозорим, без синього, чорного чи сірого відтінків, які говорять про проблеми з [поршневими кільцями](#), [циліндрами](#) або паливними форсунками.

Морозного дня через присутність пари відпрацьовані гази будуть з домішками білого – це нормально, особливо, якщо по мірі прогріву кількість пари буде зменшуватися.

На ходу

Під час опробування машини на ходу при увімкненій передачі не повинно бути смикання і помітних провалів динаміки. Особливо важливо перевірити, наскільки рівно машина розганяється і як двигун поводить себе при скиданні газу після розгону. Проблеми при цьому не обов'язково говорять про серйозну ваду силового агрегату, це може бути як дріб'язкова відмова [свічки запалювання](#), так і глобальна несправність турбіни чи, скажімо, [механізму зміщення фаз у приводі клапанів \(ГРМ\)](#).

Що залишити для СТО

Насамкінець нагадаємо, що не варто купувати машину з рук без поглибленої перевірки основних агрегатів, у першу чергу – двигуна. На більш-менш сучасних автомобілях з електронним впорскуванням пального (хоч бензину, хоч дизеля) це допоможе зробити діагностичний сканер або мотортестер з відповідним програмним забезпеченням. Прилад зчитає показання пам'яті блока управління двигуном (ЕБУ або ECU), а також може напряму прийняти показання від датчиків, встановлених на двигуні.

Прямої інформації про ступінь зносу двигуна комп'ютерна діагностика не дасть, але досвідчений діагност за вторинними ознаками може отримати достеменні дані щодо остаточного ресурсу мотора. Склад відпрацьованих газів, коливання параметрів мотора при зміні режимів, робота паливної системи та системи запалювання дозволять судити про стан агрегату в цілому.

Головне

Добряче «поюзана» машина не може бути однозначною, лише з поганими або з лише обнадійливими симптомами. Тому будьте готові, що частина вищенаведених «тестів»

виявляться для вас негативними. Але не поспішайте відразу відмовлятися від обраного автомобіля, якщо за рештою параметрів він вас влаштовує. Зафіксуйте всі ваші підозри і докладіть про них експерту, який допомагатиме вам прийняти остаточне рішення.

Але якщо негативних або сумнівних результатів огляду забагато, краще шукати іншу машину. Пропозиція на ринку зараз дуже широка, і краще не ризикувати, навіть якщо продавець запропонує вам спокусливу знижку, – ремонт основних агрегатів зараз обходиться дуже недешево. Тим більше, що після купівля вам майже напевне доведеться витратитися на масштабне ТО, а то й на виправлення проблем, які «вилізуть» і які неможливо було помітити навіть під час ретельних перевірок.

Купити деталі двигуна для заміни ви можете в нашому [інтернет-магазині](#).

Ігор Широкун
Статтю взято із сайту webshop-ua.intercars.eu

Джерело: