

Opel Astra з майже 200 тис. км: 1.3 CDTi довелося розібрати через проблеми з оливою, антифризом і запуском

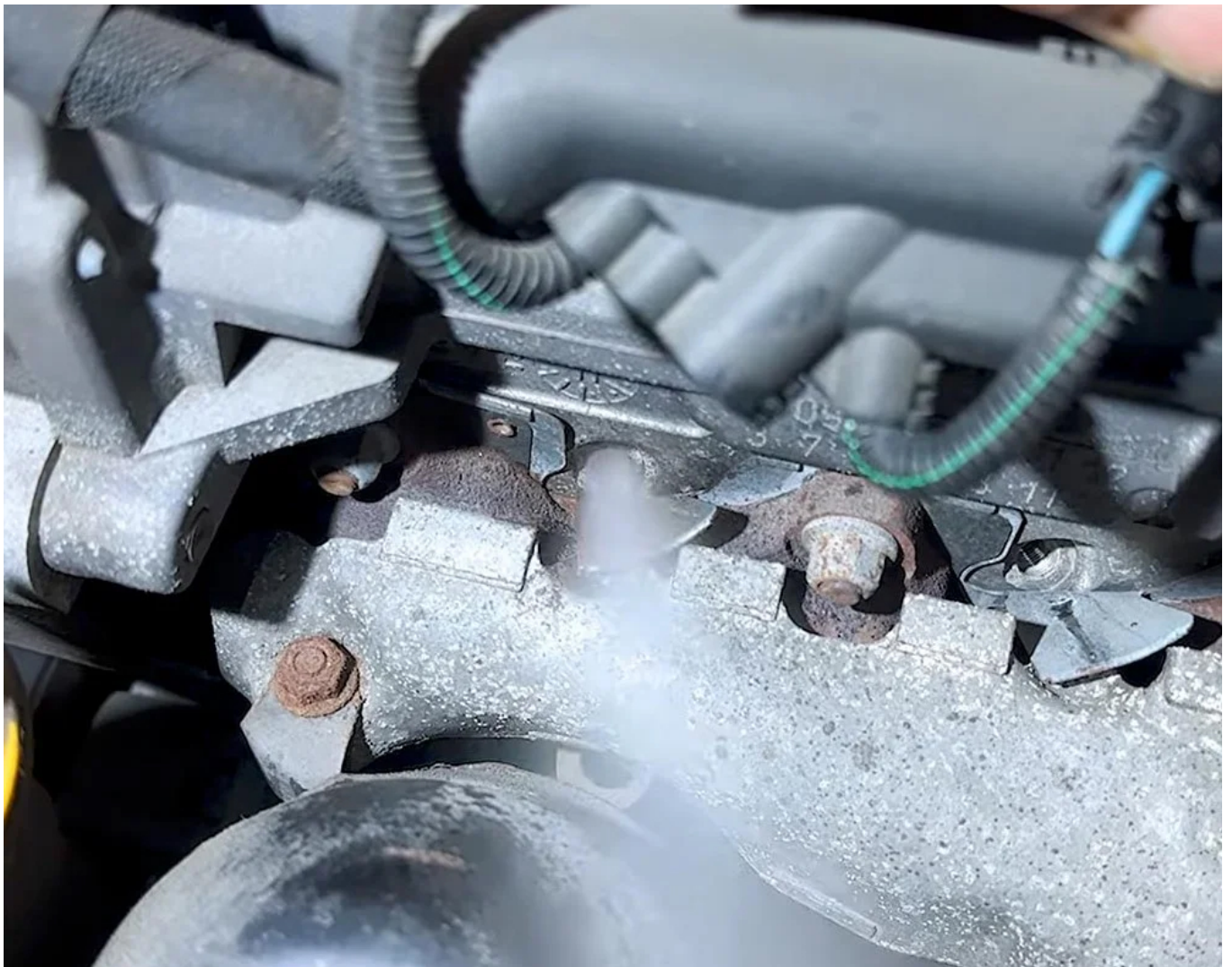
дата публікації: 2026.10.26

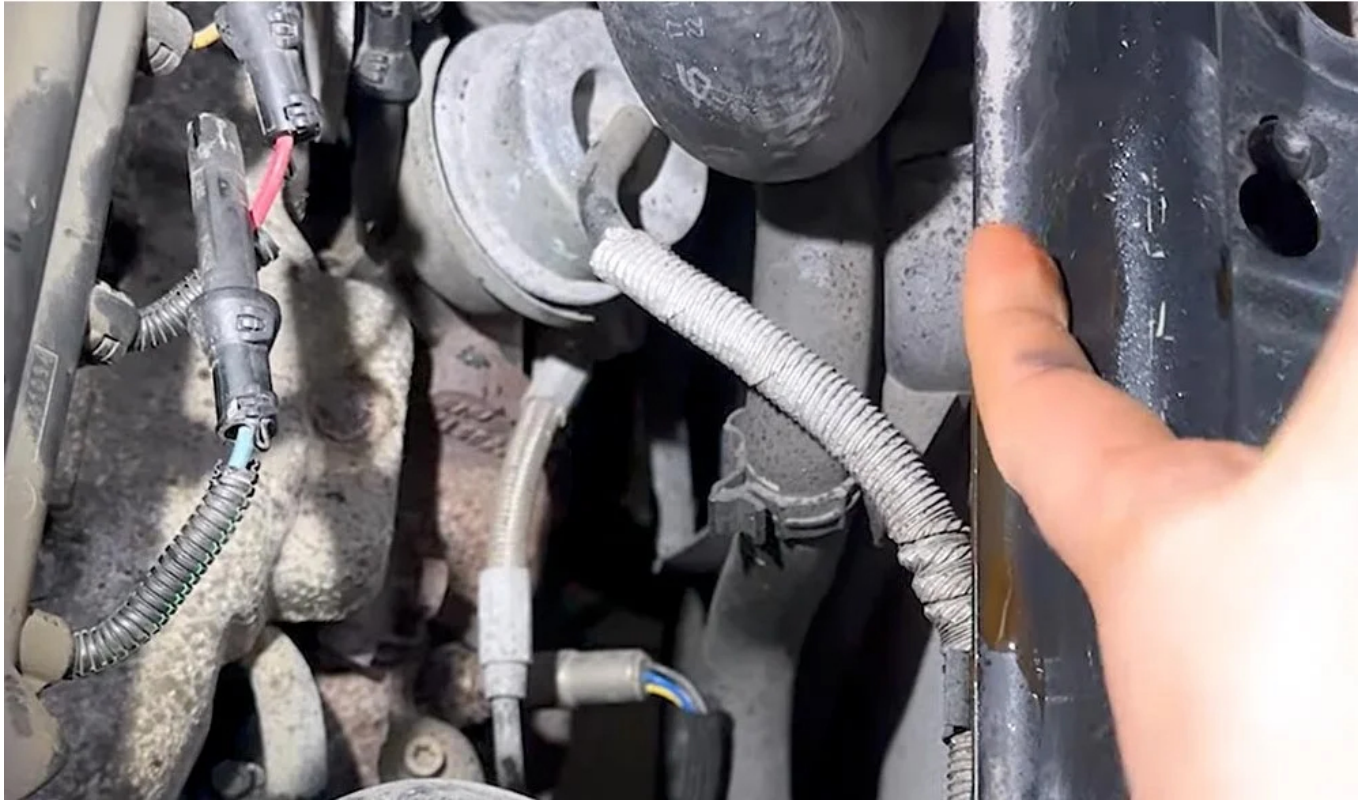


Opel Astra H випускали з 2004 до 2014 року, зокрема з доволі популярним на той час дизельним мотором 1.3 CDTi. Саме такий автомобіль із пробігом майже 200 тис. км потрапив до майстерні турецького фахівця Recep Usta. Відео з повним розбиранням та ремонтом він опублікував на YouTube-каналі Tamir Evi -RECEP USTA.



Автомобіль належить лікарю і приїхав до сервісу одразу з кількома проблемами: значними витоками оливи та антифризу, зношеним зчепленням і необхідністю заміни ланцюга ГРМ. Крім того, двигун запускався надто довго, а іноді взагалі відмовлявся заводитися. Спочатку перевірили систему охолодження: тиск у розширювальному бачку утримувався, однак після демонтажу свічок розжарювання та провертання двигуна з циліндрів почав виходити антифриз, що у свою чергу, вказало на проблему з герметичністю головки блока циліндрів. За поясненням фахівця, саме потрапляння охолоджувальної рідини в циліндри могло бути причиною складного запуску: коли там накопичувався антифриз, двигуну спочатку доводилося позбавлятися цієї рідини, через що під час кожної спроби запуску виникали невеликі гідравлічні удари.





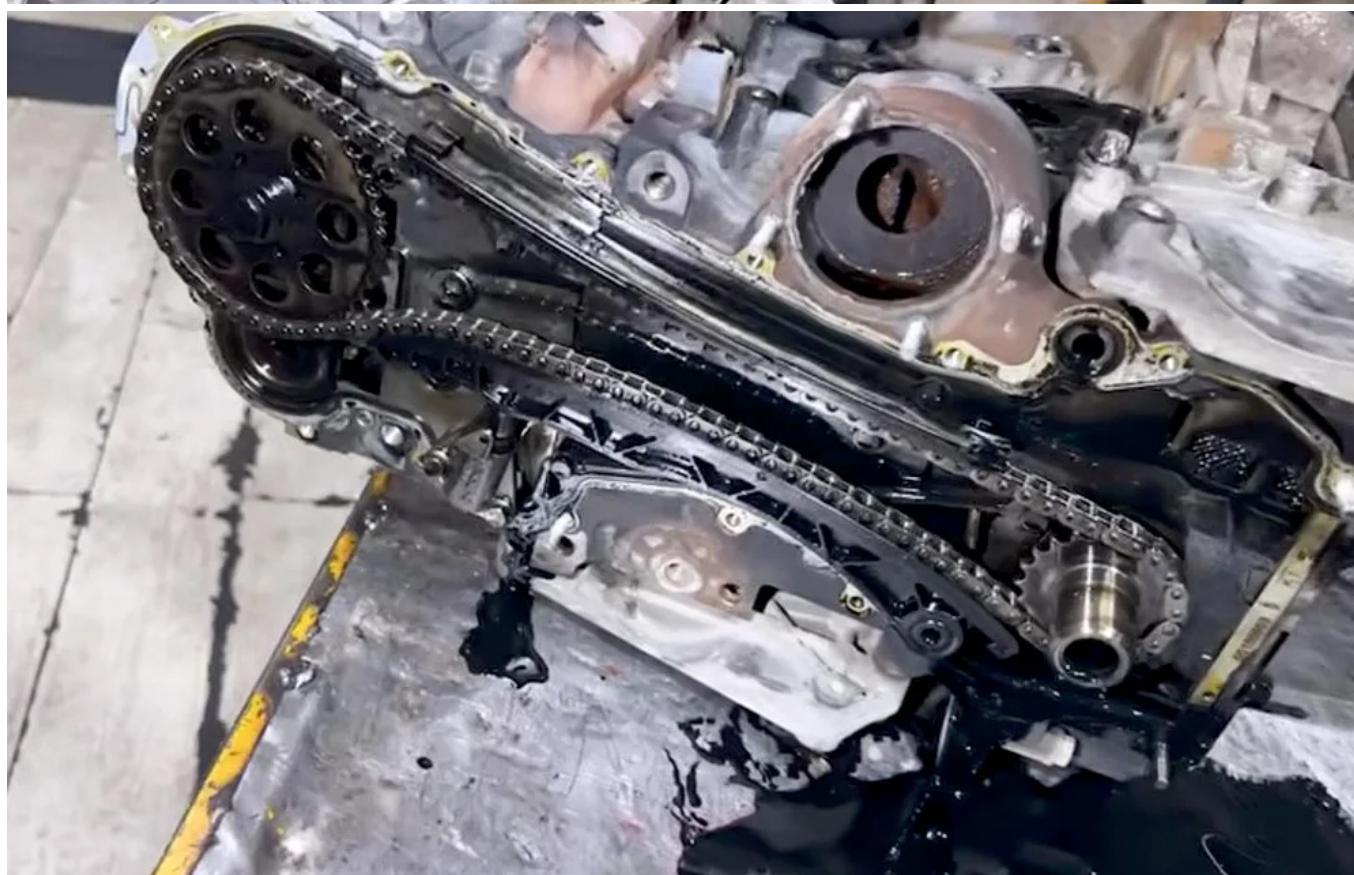
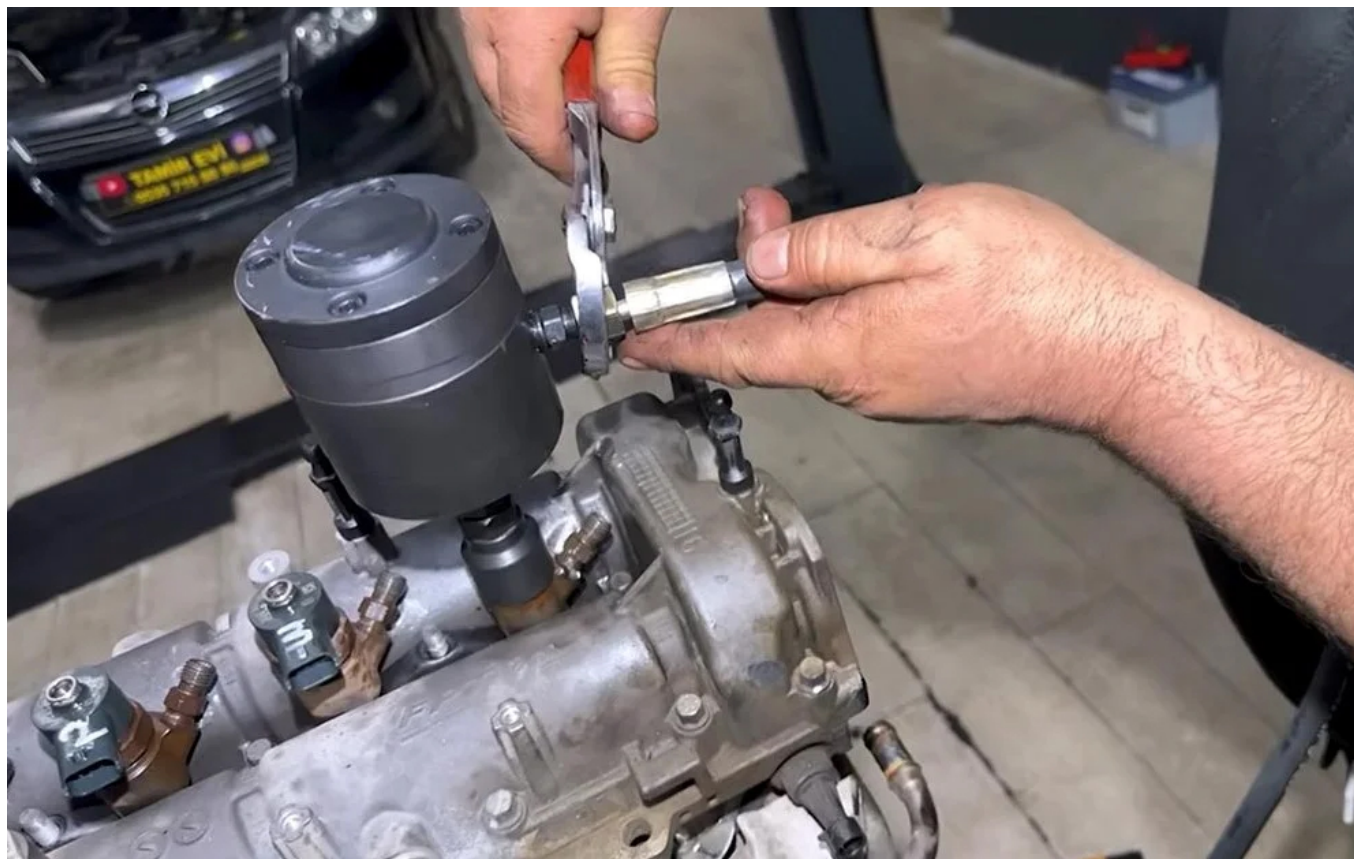
Після цього двигун демонтували з автомобіля. Під час роботи виявили зношені опори двигуна, додаткові витоки оливи та повністю зношений підшипник вала трансмісії. Зчеплення також перебувало у дуже поганому стані й потребувало заміни разом із маховиком. Цікаво, що Astra оснащена роботизованою механічною коробкою передач ММТА, у якій зчеплення приводиться в дію окремим механізмом. Сам 1.3 CDTi, за словами спеціаліста, є досить поширеним двигуном, для якого характерні, зокрема, проблеми з підвищеною витратою оливи та сажовим фільтром, а також інші можливі несправності. Цей агрегат свого часу розробляли спільно General Motors і Fiat, тому він використовувався не лише на моделях Opel, а й на автомобілях італійських марок.

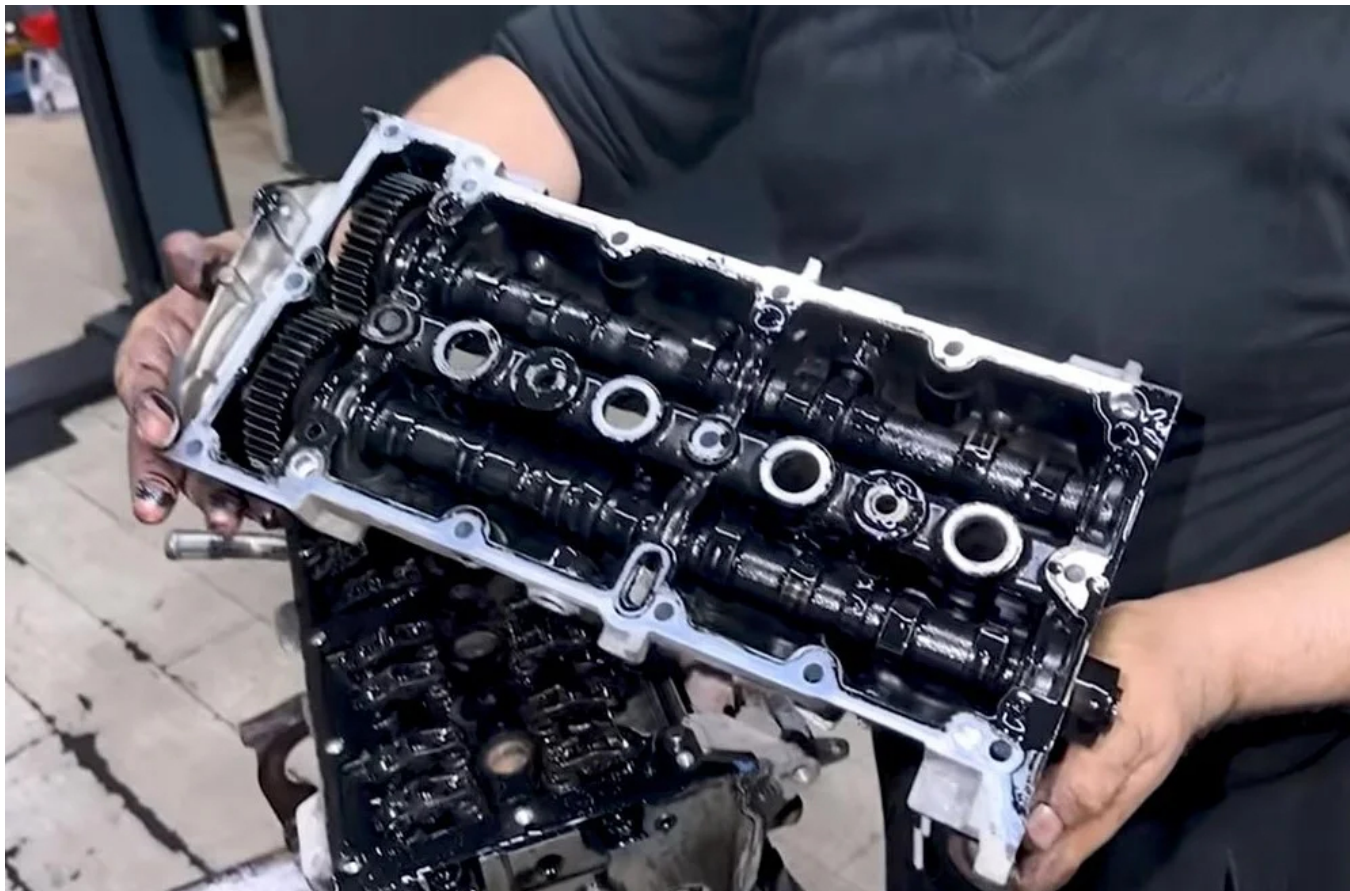




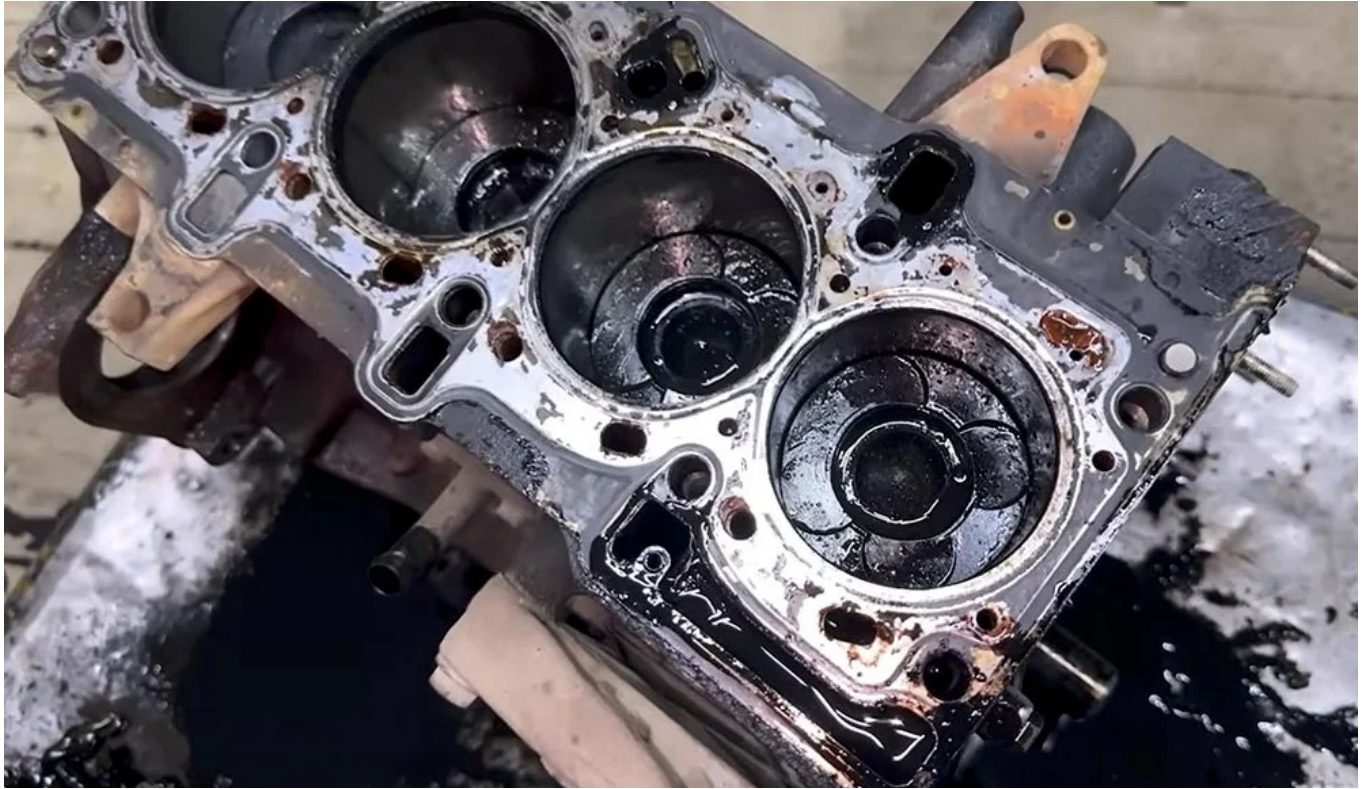
Під час подальшого розбирання стали добре помітні наслідки витоків антифризу. Одна з форсунок застрягла у своєму посадковому місці, тому для її демонтажу використали стиснене повітря, а всі форсунки мали значні відкладення нагару. Ланцюговий привід ГРМ у цього двигуна досить простий: один розподільчий вал приводиться ланцюгом, а другий отримує обертання від першого через зубчасту передачу. Самі розподільчі вали, попри загальний стан

двигуна, виглядали досить добре. Водночас у масляних каналах були помітні сліди антифризу, а сама олива була сильно потемнілою. За оцінкою спеціаліста, її давно не змінювали.

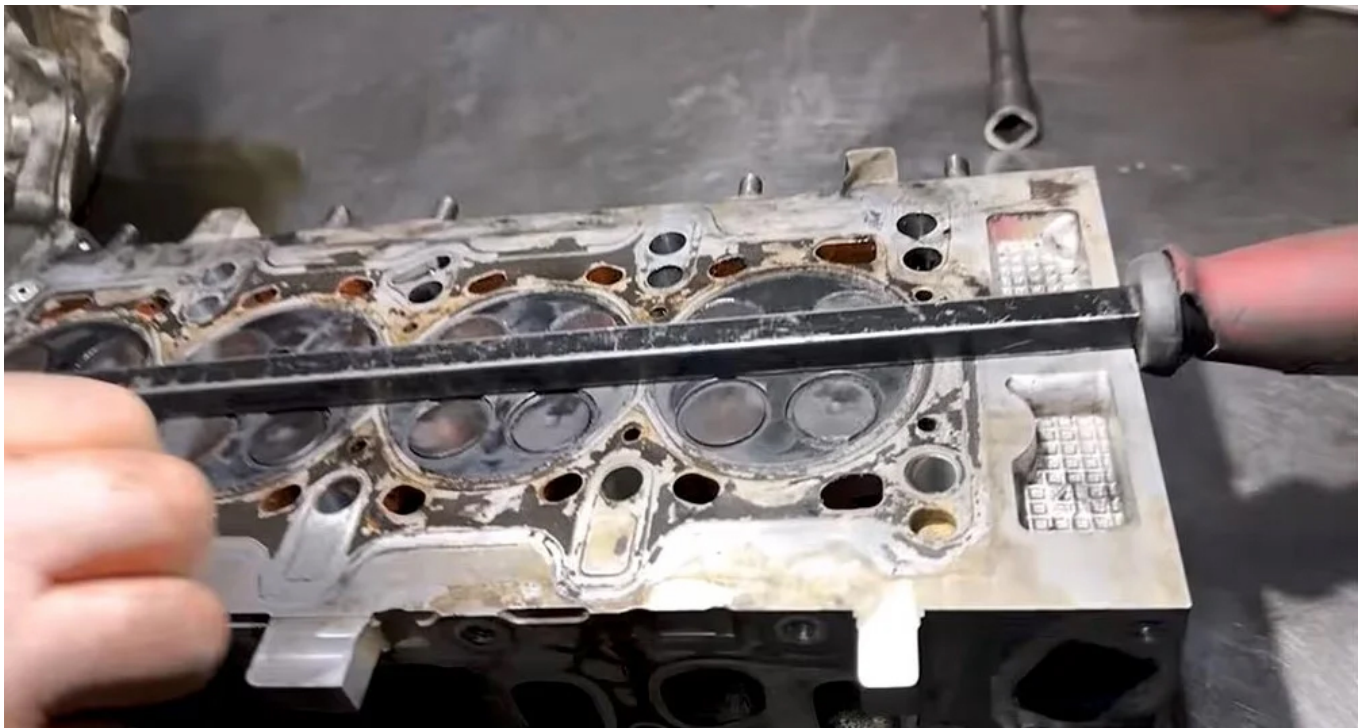


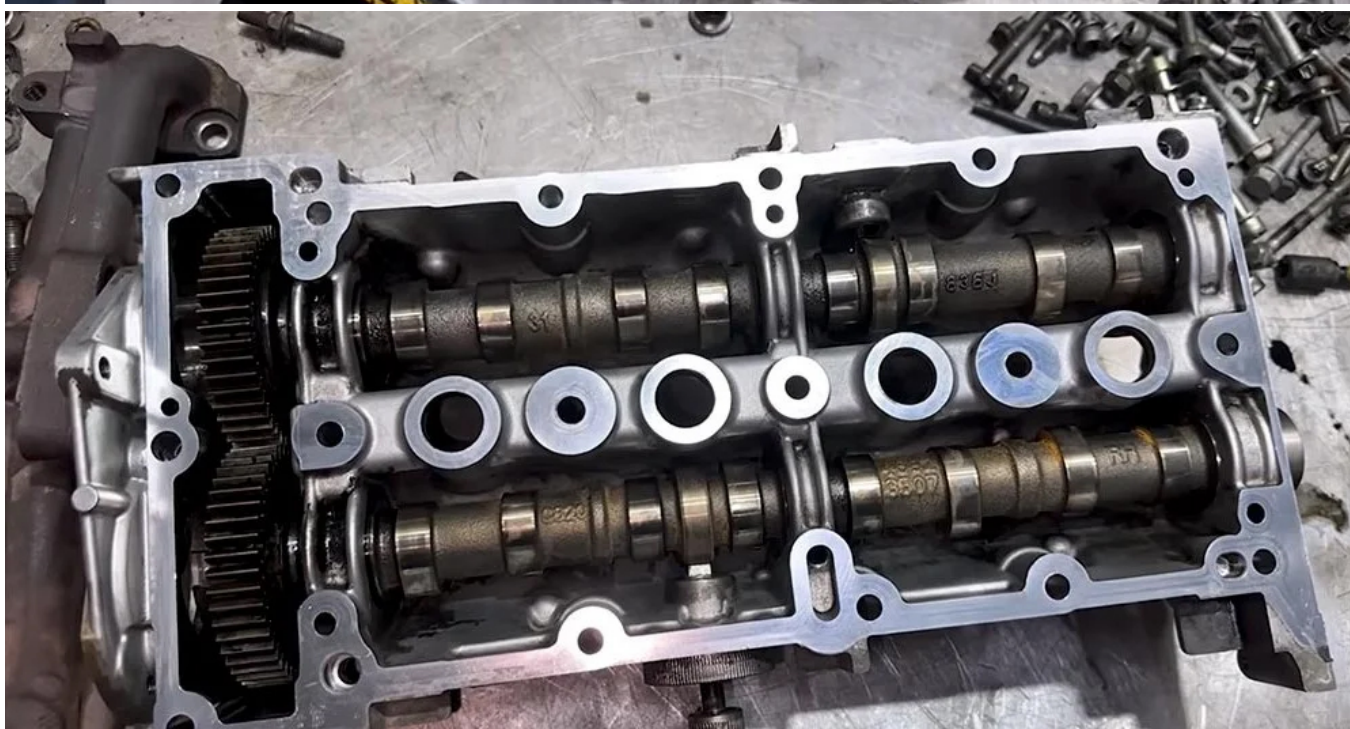


Після демонтажу кришки головки блока, в якій інтегровані обидва розподільчі вали, стало видно значну кількість чорних маслянистих відкладень. Подібні відкладення були і в циліндрах, де додатково був присутній антифриз. Із чотирьох циліндрів сухим був лише один, тоді як у трьох інших залишалася охолоджувальна рідина. Попри це, циліндри, за оцінкою фахівця, витримали таке навантаження.

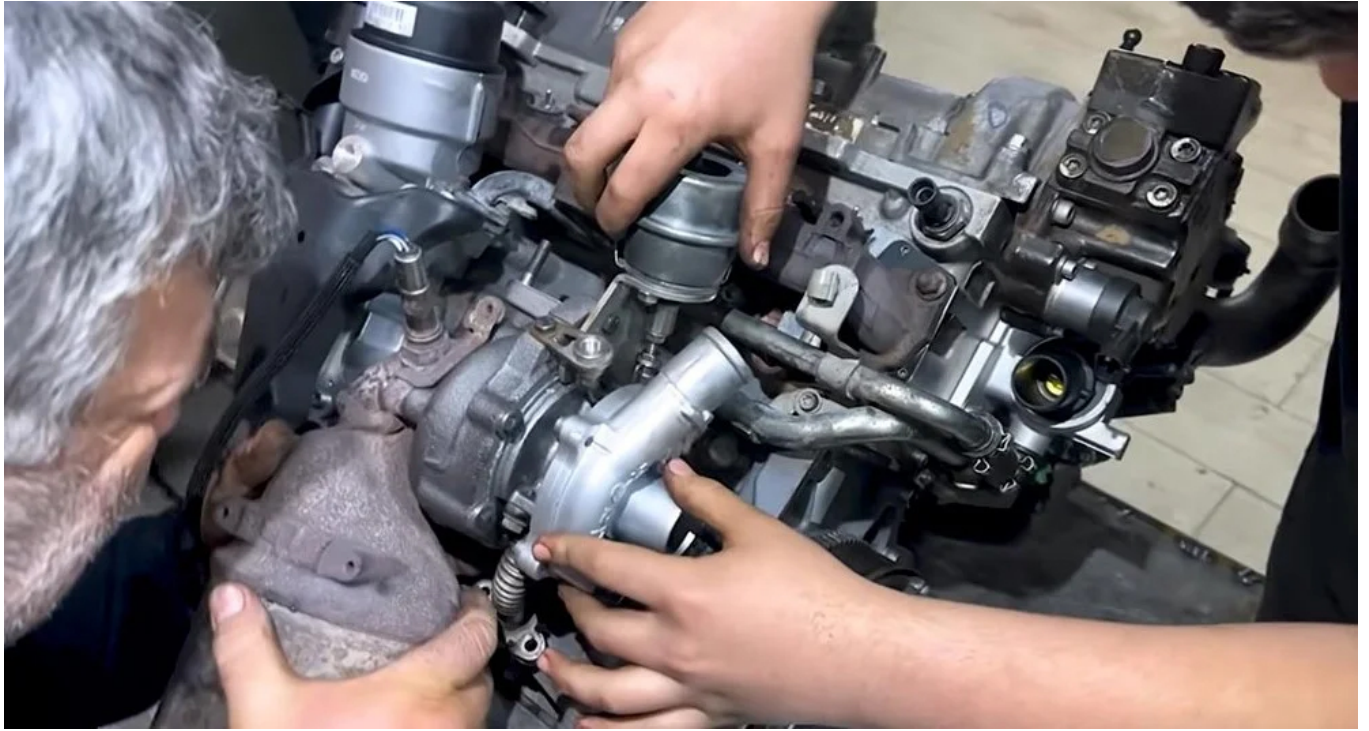


Ключову проблему виявили під час перевірки головки блока. Її перевірили на площинність і встановили, що деталь деформована. Саме це стало основною причиною порушення герметичності та масштабного витоку антифризу в циліндри. Спочатку головку планували відправити на відновлення, однак після дефектування фахівці дійшли висновку, що якісно відремонтувати її вже неможливо. У результаті встановили нову головку блока.





Паралельно двигун повністю очистили, а придатні компоненти відновили. Частину деталей довелося замінити — зокрема, новими стали термостат і турбокомпресор. Після складання двигуна та встановлення його на автомобіль Astra знову запустили, і цього разу мотор працював штатно. Додатково замінили розширювальний бачок, у якому залишилися відкладення від старої охолоджувальної рідини.





Загальна вартість ремонту склала близько 200 тис. турецьких лір, що відповідає приблизно **3600 євро**. У результаті автомобіль із майже 200 тис. км пробігу знову отримав справний двигун і продовжив експлуатацію.

HESABIN ÖNÜ AÇIK 200.000 TL'den BAŞLAR %100 GARANTİ
 Tamir Evi - REÇEP USTA

3. USTA ÇÖZEMEDİ!
SİLİNDİRLERE SU GİRİYORDU!

SİLİNDİRLERE SU BASIYORDU!

SİLİNDİR KAPAĞI ÇATLAK ÇIKTI!

200.000 TL HESAP ÇIKARMIŞLAR! X YANLIŞ TEŞHİS

Дивитися на YouTube

Пов'язані товари:

- AMC [908556](#), Головка БЦ 1.3 CDTi
- Jrone [8B35200649](#), Турбокомпресор в зборі 1.3 CTDi
- LUK [622318009](#), Комплект зчеплення Opel Asta H CTDi

- AND [42121166](#), Термостат Opel Astra H CTDi
- OPEL [1682641080](#) / AND [30121217](#), Бачок розширювальний 1.3 CTDi.

Більше цікавих матеріалів – в [блозі на сайті АвтоНова-Д](#).

Також підписуйтеся на [Telegram-канал АвтоНова-Д](#)!

[АвтоНова-Д](#) – офіційний дистриб`ютор автомобільних комплектуючих, «найбільший UA-склад запчастин для німецьких авто». В наявності майже 200 000 найменувань деталей – як OE-, так і aftermarket. Під замовлення доступно 50 млн деталей та технічних рідин

Джерело: