Электрика Ford Focus. Слабые места.

У любого автомобиля есть поклонники и недоброжелатели. Это вполне естественно, ведь каждое транспортное средство имеет, как достоинства, так и недостатки. В этом смысле Ford Focus – не является исключением из правил. Несмотря на то, что автомобиль производится не первый год, он поступает в продажу с определенным технических слабостей. Давайте посмотрим, какие проблемы характерны для электросистемы Ford Focus второго поколения. Возможно, они характерны не только для этого поколения «Фокусов», просто мы взяли в качестве примера Ford Focus 2000 г.в. в кузове универсал.

Приборная панель.

Многие владельцы «Фокусов» жалуются на схожие проблемы. Однако, несмотря на абсолютно одинаковые симптомы, источники неисправностей могут быть разными. Вот пример: Одно из слабых мест «Фокусов» этого поколения – приборная панель. Довольно часто владельцы автомобиля жалуются на то, что информационный дисплей на панели мигает, неустойчиво работает, выдает странные значения и т.п. Прежде, чем разбирать панель приборов, давайте вспомним, какие проблемы с электрикой возникали у предыдущих моделей Ford в этом класса. Сильно долго копаться в памяти не придется. Механики со стажем помнят старый Ford Tempo. У него, как и некоторых других моделей слабым местом были контакты проводов к генератору. Если вы помните, на старых Фордах на генераторах было по три электрических разъема. Это были стандартные плоские разъемы, которые через некоторое время разбалтывались, что и приводило к плохому контакту провода с генератором. Плохой контакт приводил к постоянному искрению (появлению электрической дуги) между контактом провода и разъемом генератора, что способствовало довольно быстрому выгоранию контактов щеток генератора Замена контактов щёток генератора была довольно популярной услугой для автомобилей Ford того поколения. Что же происходит сегодня? Сегодня на Ford Focus используется другой тип электроразъемов. Они более надежны и не приводят к поломке генератора, зато являются источником других проблем. Несмотря на изменение конструкции разъема, конструкторам не удалось избавиться от основной проблемы: нестабильного контакта и пробоя искры между разъемом и проводом. Современная электроника очень чувствительна к подобным проблемам, что приводит, порой к самым непредсказуемым последствиям. У «Фокуса», в частности, плохой контакт проводки с генератором приводит к нестабильной работе системы зарядки аккумулятора, которая в свою очередь, приводит к помехам в стабильной работе приборной панели, поскольку они связаны между собой. Мигание панели то появляется, то пропадает надолго. Определить, является ли генератор источником этой проблемы довольно легко. Садитесь за руль, заведите двигатель и отправьте помощника, чтобы он пошевелил и покрутил разъемы генератора. Если работа панели приборов тут же ухудшится, можете считать, что вы нашли виновника. Менять разъемы на проводке и на генераторе вовсе не обязательно. Чаще всего, достаточно удалить коррозию и подтянуть контакты, смазав их специальной диэлектрической смазкой. Если проблема не в контактах? Если контакты в порядке, а клиент все же жалуется на нестабильную работу приборной панели и дисплея – проверьте напряжение на проводах, ведущих на генератор. Силовой провод (серого цвета) должен выдавать 9 вольт. Если и напряжение в норме, а проблема сохраняется, то вероятнее всего, вам следует искать внутренние повреждения в генераторе.

Проводка задней двери.

Данная проблема не так характерна для универсалов Focus, но очень хорошо знакома владельцам хэтчбэков этой марки. Наиболее часто она проявляется у тех автовладельцев, которые постоянно используют багажник. К сожалению, изоляция и защита жгута проводов у этого автомобиля – одно из слабых мест, поэтому на подержанных хэтчбэках надо внимательно смотреть за состоянием проводки к задней двери. И опять же, за некоторое время до того, как у водителя откажут задние световые приборы, он может обнаружить перебои в работе щитка приборов, поскольку в проводке возникает искрение, которое приводит к скачкам частот и напряжения. Если вовремя не устранить проблему, то изоляция проводов со временем может протереться, и произойдет короткое замыкание. Если ваш клиент жалуется на мигание в панели приборов, обязательно проверяйте пучок проводов задней двери. Ремонтировать проводку в зоне изгиба бесполезно. Вы лишь сделаете жгут более толстым и менее гибким. Это довольно скоро приведет к повторению проблем рядом с местом ремонта. Лучше заменить жгут полностью, соединив его со штатной проводкой на участке, где он не подвергается повышенным изгибам – где-нибудь под панелью задней двери.

Замок зажигания.

На подержанных «Фокусах» замок зажигания также время от времени дает сбои. Наиболее сложны для диагностики «глюки» замка, то есть он не отказывает полностью, а время от времени, перестает работать. Водитель поворачивает ключ в замке, а стартер не срабатывает. Причем, установить, какую либо закономерность в отказах не представляется возможным. В этом случае стоит потрясти замок, либо немного постучать по панели вокруг замка, чтобы немного встряхнуть. Если после такого теста он покажет признаки жизни, то причина такого загадочного поведения замка в банальном износе контактов. Дорожная тряска приводит к тому, что контакты перестают замыкаться при включении зажигания. Проблема лечится только заменой замка. Для этого необходимо снять нижний кожух рулевой колонки, который держится на клипсах. Не забудьте предварительно снять клемму с АКБ. Если же замок зажигания и панель приборов работают великолепно, а двигатель не крутится, при включении стартера, то не нужно спешить с разборкой замка зажигания. Для начала проверьте качество соединений на клеммах АКБ, стартера и на минусовом проводе. Удалите ржавчину, подтяните соединение и смажьте контакты диэлектрической смазкой. Вполне возможно, что именно низкое качество контакта приводит к потерям напряжения в цепи и не позволяет стартеру работать в полную силу. Впрочем данная проблема касается не только «Фокуса», а любого автомобиля, прошедшего солидный срок эксплуатации.

Блок круиз-контроля.

Ну и напоследок познакомим вас с ещё одной не самой удачной идеей разработчиков Форд Фокус. В этом автомобиле блок управления системой круиз-контроля расположен непосредственно под линией низкого давления системы кондиционирования воздуха. Работа этой линии, неизбежно приводит к образованию конденсата, который скапливается на трубках и капает на блок управления круиз-контролем. Это вызывает несколько проблем. Во-первых – это может стать причиной коррозии электрических разъемов блока круиз-контроля. Несмотря на то, что сам блок довольно хорошо защищён от влаги подобные проблемы случаются. Во-вторых, вода попадает в тросик дроссельной заслонки. В результате обмотка тросика покрывается ржавчиной и становится жёсткой. Это приводит к заеданию педали газа. Если вы своевременно обнаружите проблему, то достаточно будет очистить тросик и добавить силиконовую смазку. В некоторых случаях требуется замена тросика.

Статья с сайта http://проавтобизнес.рф