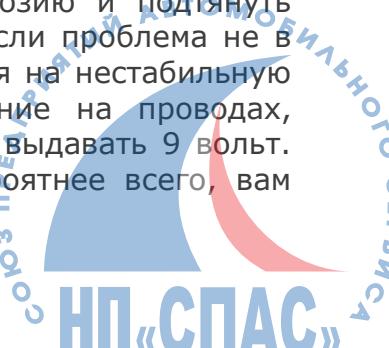


Электрика Ford Focus. Слабые места.

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 техническим слабостям. 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 быстро выгоранию контактов щеток генератора. Замена контактов щеток 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. Сядитесь 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.