

Škoda Fabia 1,4 MPI - jak bojovat se ztrátou chladicí kapaliny?

tipcars.com/magazin/technicka-poradna/skoda-fabia-1-4-mpi-jak-bojovat-se-ztratou-chladici-kapaliny.html

Technická poradna

David V | 16.01.2012

foto: autor

Začala mi ubývat chladicí kapalina, byla vyměněna nádržka - nepomohlo, byl vyměněn o kroužek u chladiče - nepomohlo. Poradíte mi jak dál postupovat?

Autor dotazu:

Značka,
model: FABIE 1.4MPI

Bližší
označení:

Rok výroby: 2000

Palivo: benzin

Výkon v kW: 44kW

Kód motoru: SCAZEX01FM5

Popis závady:

Dobrý den, prosím o radu.

Začala mně ubývat **chladičí kapalina**, byla vyměněna nádržka - nepomohlo, byl vyměněn o kroužek u chladiče spodní přívod - nepomohlo. Ubývá asi po ujetí 70 ti kilometrů voda tak, že z horní rýsky se dostane pod dolní rýsku. Před několika měsíci bylo vyměněno **čidlo otáček** vačkového hřídele a **teplotní čidlo** chladičí kapaliny. Při startu studeného motoru nejde bílý kouř z výfuku, takže by se dalo vyloučit jako závada těsnění pod hlavou. Prosím napište mně zda mají tyto Fabie nějaké problémy s motorem, či co by mohlo být dle Vás příčinou.

Předem děkuji za jakékoliv informace

S pozdravem a přáním hezkého dne

Vojtěch Starý

Kód chyby
určené na
diagnostice:

Typ
diagnostického
přístroje:

Kroky učiněné
pro odstranění
chyby +
následky:

Odpověď:

Vážený pane Starý,

řešit problém na vozidle metodou pokus – omyl nepovažuji za správnou cestu, a tím méně, pokud tímto způsobem řeší problémy specializovaná dílna, neřkuli přímo **autorizovaný servis**.

Prakticky všechny díly, které jste vyjmenoval, dle mého názoru nemusely být vyměněny. Kupříkladu mi není jasná souvislost výměny **čidla otáček vačkového hřídele** s únikem chladičí kapaliny. Musela by tam figurovat ještě jiná závada, která v dotazu není uvedena. Jedinou souvislost, kterou zde vidím, je skutečnost, že by se **chladičí kapalina** dostávala do prostoru **ventilového mechanismu**, což by ovšem mělo za následek ředění oleje chladičí

kapalinou a rozhodně by se i po 70 km jízdě projevilo podstatnou změnou výšky hladiny olejové náplně. Přičemž neodhalení takto evidentního průvodního jevu považuji za naprosté diletantství, nehledě k možnosti velmi rychlého **zadření motoru**, pokud je ubývajícího chladiva tak významné množství, jak je uvedeno v dotazu.

Řekněme, že ovšem tento problém nenastal, a že oleje je správné množství a nenese stopy přítomnosti chladiva, čili se netvoří pěna našleháním vzniklé emulze. Pak je mi záhadou výměna všech ostatních součástí, které se týkají chladicího systému. Nedovedu si vysvětlit logiku preventivní výměny **expanzní nádržky**, pokud na ní nebyla nalezená prasklina nebo jiná stopa, což při tak masivním úniku muselo být evidentní. Stejně tak by stopy po úniku neslo bezprostřední okolí **teplotního čidla** o výstupu chladicí kapaliny z **chladiče**, ani nemluvě. Při takovém úniku by voda z těchto míst neprolínala, ale kapala a nechávala by znatelnou stopu a poměrně snadno by se dalo identifikovat místo úniku. Domnívám se, že si mechanici nedali žádnou práci se zjišťováním skutečné příčiny úbytku chladiva, ale vyměnili snadno dostupné prvky, přičemž museli dobře vědět, že tím závadu neodstranili.

Při úniku odhaduji cca 3 deci na 70 km by muselo být patrné místo úniku, proto Vám radím kontrolovat **stopy chladiva pod autem**, v motorovém prostoru, hlavně **v oleji** i v prostoru kabiny, kde je zavedená voda kvůli vytápění interiéru. Do doby, než skutečně zjistíte místo netěsnosti nedoporučuji rozhodně preventivně nic vyměňovat. Jen vyhodíte peníze s nulovým výsledkem. Jakákoliv stopa po vlhkosti Vás dovede určitě k místu netěsnosti, a to je teprve potřeba řešit. Po dojetí opatrně otevřete víčko expanzní nádobky a čichem zkuste detekovat zápach spalin, jejichž přítomnost prozradí, že vně místo úniku budete hledat marně. Pokud opravdu nenajdete vnější místo úniku, je potřeba se připravit psychicky na variantu, že vám voda uniká skrze **spalovací prostor**, což u těchto motorů není nic neobvyklého. Dokonce bych řekl, že je to typická závada, která se

začne projevovat velmi nenápadně tím, že hladinové čidlo v expanzní nádržce začne ukazovat, že je málo chladiva, ačkoliv po kontrole zjistíte, že tomu tak není. Toto způsobují nečistoty, které se do vody začnou dostávat ze spalovacího prostoru a změny „vodivost“ vody, a na to čidlo zareaguje nebo se na něm **nečistoty** usadí a změny se přechodové odpory. Pak obvykle následuje **výměna čidla**, pak již znatelně zašpiněná expanzní nádobka, aniž někdo řeší pravou příčinu. Svým způsobem je to pochopitelné, neboť se zákazníkovi lépe říká, že odešlo jen banální kontrolní čidlo, než že má prasknuté těsnění pod hlavou.

Pokud si chcete být jist, že je motor v pořádku, což nelze posoudit na základě toho, že se z výfuku nadměrně nekouří, nechte si **zkontrolovat tlaky ve válcích**. Předpokládám, že jejich výsledek Vám dá jednoznačnou odpověď na otázku: „Je možné, že se chladivo ztrácí přes spalovací prostor?“ Další činnost potom z výsledku sama vyplyne. Já se domnívám, že pokud Vám „nepřibývá“ olej, tak chladicí kapalina jednoznačně uniká skrze dělicí rovinu směrem do válců a s největší pravděpodobností **selhalo těsnění pod hlavou**. A pokud by se to ukázalo, jako správná cesta, dovolil bych si na Vašem místě reklamovat předchozí zákroky nebo se dožadovat slevy na provedení výměny těsnění pod hlavou válců.

Hodnocení článku

3.5 z 5 (70%)

Hodnoceno: 30x

Ještě jste nehodnotil/a

Tagy

Diskuze

Méd'a Béd'a, 01.06.2018 21:06

Hezký den, má někdo povědomost, při jakém přetlaku se otvírá přetlakový ventil v zátce expanzky? Mám pocit, že po opravě motoru (výměna těsnění pod palicí i cylindry), výměně chladiče (protože mě někdo našťouch´ a původní chladič nahoře v plastu rupnul, takže, když nešel větrák, ufukovala pára prasklinou) je vše už OK, ale po 150 km musím skoro litr dolít. A nikde ani kapka, všude sucho, jak na Sahaře. Tak mě zajímá, jestli to za pomalé jízdy, či stání na světlech uchladí motor, nebo jestli si to „ufukuje“, třeba popraskanou hadici po manipulaci při opravách, netuším. Ale v kabině nic nesmrdí, když to fičelo z praskliny na chladiči, tak to v kabině smrdělo po fridexu. Větrák neslyším, ale když motor ohřeju na místě, tak nakonec čidlo větráku sepne a větrák běží. Chci okruh natlakovat za studena, ale potřebuji vědět, jaký max. tlak má zátka udržet. Díky za zkušenost. Méďa Béd'a.

respect 091, 14.09.2019 20:27

Zdravím pánové poradte,jezdím s fabkou 3 roky bez problému,aš do tet .

s chladiče mě začala víc než kapat voda,tak jsem koupil nový chladič a vyměnil ho.

vše jsem zapojil ja má.nalil jsem g12 s destilkou a nechal běžet motor,každý víme že se to ovzdušní samo ,ale tak za hodku jsem vyjel asi cca 25 km.zastvil jsem a mel jsem pod autem zase kaluž,zjistil jsem ještě před tím než jsem vyjel,že hadice byli strašně tvrdy jako by se to neovzdušnilo.myslel jsem že když pojedu tak se to ovzdušní, ale bohužel asi mě s nějakého duvodu odešla vodni pumpa,když jsem po druhé zjistil že mám kaluž pod autem tak to teklo zlevé strany tam nekde jak je klinový řemen tak to tam ne kape ,ale teče tak si myslím že to je vodní pumpa. No jo ale co když vyměním vodni pumpu a bude to to same neovzušni se to samo a na to se právě ptam dá se fabie nějak jinak ovzušnit? Vyměnil jsem i kompletní termostat.

capslock, 15.09.2019 23:35

Tvrde hadice = motor tlakuje do chladiciho okruhu - to muze byt i duvod netesneho chladice a vodni pumpy. Budes muset vymenit tesneni pod hlavou.

respect 091, 16.09.2019 10:49

Diky skusim to a dam vedet pro dalši aby vedeli.

Antonin79, 20.11.2022 15:38

Dobrý den prosím o radu fabie 1.4 mpi 2001 nálezu vodu do banky a zůstane tam nejde dal

[vstoupit do diskuze](#)

vložit příspěvek do této diskuze

Nejčtenější články předchozích 7 dnů