

126 и 127 двигатель на Приору (16 клапанов): ресурс, признаки поломки

Мотор это основа любого автомобиля — без него нет движения. Двигатель на Приору бывает 2 модификаций 21126 и 21127, второй по сути это модифицированный 126 мотор, который ставится на Лады Приоры с 2013г. после рестайлинга модели автомобиля Лада Приора.

126 двигатели (16 клапанов) — тяговиты после 1000 оборотов, и до 4000 — это максимум момента, после 4 тыс. идет затухание момента. 127 мотор, за счет распределительного впуска воздуха, хорошо тянет и снизу, затухая в моменте примерно так же, как и собрат. Если обкатка проходила должным образом, то ресурс двигателя — будет близок к 200 тыс.км. Капитальный ремонт двигателя автомобиля Приора, как и весь ряд автоваза, подвластен гаражу — ничего сверхъестественного в нем нет. Цена на запчасти дороже десятичных, но дешевле иномарочных. Мощность двигателя в 98 и 106 л.с позволяет уверенно чувствовать себя в дороге — ну уж точно, не овощем. Главными 2 минусами мотора, считаю узел: помпа ролик, ремень грм. При выходе из строя одной из этих запчастей — гнет клапана. 2 минус — заглушки распредвалов: эти резинки когда рассыхаются, при низкой температуре, их выдавливает вместе с маслом. Если вовремя не увидеть этого — будет беда! То что стучат гидрокомпенсаторы на холодную считается нормой — на это можно закрыть глаза, вреда не будет.

На машины Лада Приора ставится в подавляющем большинстве случаев 16 клапанный двигатель (8 клапанный перешел «по наследству» от «десятки» и не был тепло воспринят автолюбителями из за своей вялости, но у него есть огромный плюс перед 16 кл мотором — на нем не гнет клапана).

Первый 16 клапанный мотор получил номер 126, второй – 127. Характеристики мотора Приоры №126 оказались настолько хороши и оптимальны, что автомобиль с этим двигателем продавался чаще всего. Ремонт двигателя Приоры с 16 клапанами проводится не так часто, но вот заглядывать в него придется, хотя бы раз в полгода – для того, чтобы своими глазами убедиться, что с ним все в порядке. Помимо этого нужно следить за ремнем ГРМ — проворонив этот узел, можно попасть на большие деньги.

Мотор 126 и 127: рабочий ресурс, отличия

Это моторы на Приоре обладали рабочим объемом 1,6 л (или 1596 см куб). Оптимальный для городских седанов, объем двигателя на Лада Приора дал хорошее сочетание «динамика-расход»: вместе с очень приличным разгоном расход топлива не превышает заоблачные числа. Оба мотора получили хорошие оценки, потому что машина в городе и на трассе вела себя отлично.

Фактически 126 двигатель Приора стал первым «шестнадцатиклапанником» для этой модели, а 127 – это доработанная версия, «разогнанная» конструкторами автоВАЗа. Помимо одного рабочего объема мотора они обладают другими идентичными характеристиками. Рядный тип расположения четырех цилиндров дает упрощенную конструкцию, доступную для ремонта собственными силами.

Система распределенного многоточечного впрыска участвует в создании хорошей, насыщенной топливно-воздушной смеси (обедненная смесь может привести к поломкам). Диаметр цилиндра – 82 мм, ход поршня составляет 75,6 мм, степень сжатия равна 11. «Движки» попали под стандарт Euro 4, питаются они бензином с октановым числом 95.

126 двигатель для Приоры получил следующие характеристики: 98 л.с. (72 Квт при 5600 оборотов в минуту), разгон до «сотки» за 11,5 сек (с МКПП), расход по городу 9,1 л — 100 км (МКПП), максимальный крутящий момент – 145 Нм.

127 мотор для Приоры был модернизирован до таких показателей: 106 л.с. (78 Квт при 5800 оборотов в минуту), разгон до «сотки» за 11,5 секунд (с МКПП), расход по городу 8,9 л на 100 км (с МКПП), максимальный крутящий момент – 148 Нм.

Разница может показаться не такой заметной, но это очень маленький, но сильный шаг в проектировании со стороны автоВАЗа (на этом закончилось изменение шестнадцатиклапанных «движков» с объемом 1,6 л). Для машины класса Лада Приора мощность двигателя была достаточной.

В том же блоке необходимо сказать про рабочую температуру. Абсолютно нормальной, рабочей температурой считается диапазон от 90 до 95 градусов по Цельсию. Дальше, когда автомобиль толкается в пробке, греется на солнце, или по иной причине, но все еще может работать – от 97 до 110 градусов. Мотор «тупит» местами, сильно изнашивается, но доехать до места назначения все-таки можно. Температура ниже 90 градусов – это прямой знак, указывающий на то, что машина еще не прогрелась, и лучше подождать на месте, пока стрелка не укажет на заветную отметку 80-90.

Эксплуатация автомобиля при температуре выше 110 градусов опасна тем, что ресурс работы мотора заметно снижается – горячие детали проходят очень сильный износ, преодолевая силу трения.

Вообще ресурс двигателя Лада Приора при нормальном стиле езды и бережном отношении составляет 200 000 км – после этой отметки наступает время, когда «движку» требуется капитальный ремонт. Про ремень ГРМ в рекомендательном характере автоВАЗ упомянул отдельно, сказав, что его нужно проверять каждые 100 000 км (многие автолюбители говорят о цифре 50 000 км).

Во всех двигателях Лада есть проблема, и она связана с клапанами, о чем и пойдет речь дальше

Гнет ли клапана

Когда на Приоре срывает ремень ГРМ, клапана погнет. Именно поэтому выше было сказано о том, как часто нужно проверять его на наличие повреждений. Любая трещина или надрыв может стать началом очень веселого приключения: когда ремень сорвет, машина не поедет своим ходом и ее придется вызволять с места поломки.

Сколько стоит двигатель 126 и 127

Двигатель 126 имеет каталожный номер 21126100026030, продается по цене около 107 000 рублей, 127-ой, соответственно, имеет каталожный номер 21127100026030, его цена – чуть выше на 3-5 тысяч рублей. Цена вторичного рынка, будет значительно ниже (вплоть до 20-25 тысяч рублей), но экономия не окупится – б/у «движок» может прослужить не больше 1000 км, это – настоящая лотерея.

Как узнать какой мотор стоит на Приоре

Узнать это можно по табличке на левом стакане стойки, там на краю написан номер мотора. По нему можно понять 8-ми клапанный агрегат, или 16. Так же узнать модификацию 21126 или 21127.

Признаки необходимости ремонта ДВС

Причины, по которым работа мотора, нарушаются, выстраиваются в небольшой список, начиная с отказа запускаться и заканчивая плавающими оборотами на холостом ходу (на 127 «движке» эту проблему убрали). Не все поломки заканчиваются капиталкой – когда-то достаточно долить масла, когда-то – подправить настройки ЭБУ.

Снижение компрессии

Снижение компрессии в цилиндрах ниже отметки в 16 атмосфер – плохой знак. Такая высокая граница соответствует степени сжатия – 11.

Если компрессия снижается (или наоборот увеличивается), то «движок» придется перебирать.

Стуки в двигателе

Стуки в двигателе могут доноситься с нескольких точек. Это могут быть гидрокомпрессоры, ролики ремня ГРМ или пальцы. А еще причиной стука может быть низкий уровень масла. Ответ на вопрос даст тщательный детальный осмотр всех деталей агрегата и проверка уровня масла.

Сизый дым с выхлопной трубы

Сизый дым, который идет из выхлопной трубы, появляется, если в камеру сгорания попадает масло. Оно может протечь либо с клапанов, либо из-под поршня. Результат один: масло съедается, из трубы валит сизый дым. Когда место утечки будет локализовано, половина проблемы уже будет решена.

Троит мотор

Иногда на морозе мотор может затроить — не пугайтесь этого, потому что это может просто не пробивает одна из свечей. В этом случае советуем просто перезавести мотор и он перестанет троить.

Сколько стоит капитальный ремонт двигателя Приора — средняя цена

Самостоятельный ремонт двигателя Приора 16 клапанов обходится в среднем в 16-20 тысяч рублей. Величина расходов зависит от серьезности поломки и может быть ниже или выше этого среднего диапазона. Ремонт двигателя Приора можно доверить в чужие руки, но тогда за работу придется заплатить – иногда стоимость ремонта доходит аж до 40 тысяч рублей.

Это неоправданно завышенная цифра, потому что, как показывает практика, перебрать «движок» на Приоре, работая в умеренном темпе, можно всего за три дня – а три дня работы точно не стоят таких денег. Не бойтесь не справиться – Ваша Лада проста в ремонте, и, воспользовавшись советами и «обучалками», Вам покорится даже такая непосильная с первого взгляда задача.

Особенности 21129 двигателя/отличия

Главной особенностью 129 мотора является «инновационная» для АвтоВАЗа установка впускного ресивера с изменяемой геометрией и объемом камерой. За счет заслонки в зависимости от оборотов изменяется объем впускной камеры. Как показывает практика, заслонка срабатывает на 3500 оборотах двигателя.

К тому же инженерам удалось избавиться от ДМРВ – датчика массового расхода воздуха. Вместе с ним ушли и его болячки, который замучили владельцы 21126 мотора: нестабильный холостой ход, порой непомерный расход, дороговизна. Вместо ДМРВ инженеры установили связь из датчиков ДАД и ДТВ

(датчики атмосферного давления и температуры воздуха). На этом отличия от 126 мотора заканчиваются. Говоря по факту, впускная система с изменяемой геометрией стара как мир и устанавливается у мировых производителей чуть ли не с 80-х годов.

Отличия 21129 от 21126 (Компоновка навесного, переход с ДМРВ на ДАД+ДТВ, наличие впускного ресивера с изменяемой геометрией).

Отличия 21129 от 21127 (Иная компоновка, другая прошивка)

Ощущения от двигателя

Мотор стал лучше ехать с низких оборотов, и не терять полку момента на верхах, как это было на 126 моторе. По факту, изменения в динамике не значительные, что и говорят технические характеристики, но ощутимые.

На данный момент 129 мотор идет в паре с механической коробкой передач или же с отечественный роботом (АМТ).

Тюнинг двигателя 21129

Тюнинг двигателя 21129 ничем не отличается от 126 мотора.

Легкий тюнинг: прошивка Евро-2 или же Евро-2 + установка выхлопа 4-2-1

Средний тюнинг: Выхлоп 4-2-1 + Валы + прошивка (желательно прошить онлайн)

Глубокий: включает доработку головы, замены клапанов, толкателей и т.д. Все технические характеристики Весты.