

## Создан по инициативе Диагностов - активных Участников Форума http://forum.autodata.ru/ и Издательства "Легион - Автодата" http://autodata.ru/, зарегистрирован в Едином государственном реестре юридических лиц Российской Федерации «23» октября 2007 г.



Поддерживается Издательством «Легион - Автодата»

## MITSUBISHI GALANT (о правильном проведении ТО)

С первых слов – «быка за рога». Не обращайте внимание, что говорить будем о модели Mitsubishi, а на скрине Prius. Это для примера. Смотрим:

Здесь наглядко, с рисунками показано, какие работы надо проводить на автомобиле Prius модели ZW30 выпуска 2011-2012 г.г. Рядом в описании (не показано), говорится, через какое время проводить то или иное техническое обслуживание.

Всё наглядно и понятно. И, если ТО проводить так, как советует Производитель, то проблем у владельца машины будет гораздо меньше — в отличии от варианта: «Пусть ездит пока не сломается».

Вернёмся к нашей Mitsubishi. Это был Galant, «американец». Мотор 2.4 литра, проблема: «Не заводится».

Клиентом было сделано вот что: «хард ресет» блока

**PRIUS** ZVW30 2011/12 zvw P 813 (8,3, 118) E 617 (6.3, 89.5) 38 **■100** (1,0, 14,5) 7160 (0,6, 8,7)\*3 27R-FXF 面142 (1,4, 21)3 1798 (100,7) SC20HR11 DENSO 2ZR-FXE ID! 3,9 (4,1, 3,4) 4.2 (4.4. 3.7) 37 (377, 27) H'm (Kec'o 7,2 (7,6, 6,3)\*4 6,5 (6,8, 5,7)\*5 2,1 (2,2, 1,8)\*6

управления,- воистину, Интернет просто незаменим для проведения экспериментов над своим автомобилем! Оттуда можно многое вычитать...и с шашкой наголо броситься после этого на свой автомобиль – совсем не думая о последствиях. Это хорошо, что «хард ресет» не несёт в себе ничего страшного: снять-поставить клемму АКБ. Но в Интернете бывают и другие советы. И они не всегда положительно сказываются на здоровье автомобиля.

Так вот, «хард ресет» не помог завести автомобиль и тогда клиентом было принято мудрое решение: « На верёвку и в автосервис».



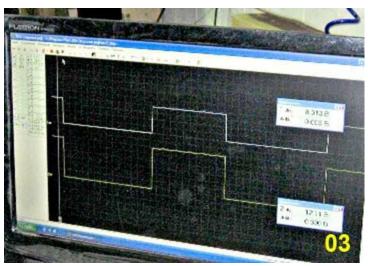
Ну а мы тоже решили «не мудрствовать лукаво» и для начала проверили основное и простое: искра, импульсы на форсунки. Ничего нет. При прокрутке стартером ничего не было.

Что дальше: для эмуляции сигналов есть самостоятельно изготовленное устройство, простое, надёжное,- на фото 01

Кстати, рекомендую такое изготовить — если у кого-то подобного ещё нет. Если нужна схема, напишите, вышлю.

Проверяем,- фото 03. Замечательные сигналы. Всё есть. Таким образом мы отсекли проблемы с блоком управления двигателем, на которые указывал клиент и убедились, что вопрос упирается на в блок управления и его цепи, а в датчик коленчатого вала.





На фото 04 и 05 показана основная причина неисправности.





www.autodata-online.ru www.motordata.ru www.autodata.ru

www.autodata-online.ru - База данных по ремонту и диагностике автомобилей

- Интерактивная база данных по диагностике автомобилей

- Интернет-магазин литературы по ремонту автомобилей

Что на фото: то самое, на которое мало кто обращает внимание при проведении очередного ТО или при замене ремня ГРМ (газораспределительного механизма).

Проблема эта нередкая, на технических форумах пишут об этом постоянно:

## «Ремень балансира»

«...Его затянуло под ГРМ, который перескочил. В итоге ось карамысел пополам, вырвало болты крепления оси к крышкам распредвала, и одна крышка лопнула. В данный момент ищу пути выхода из создавшейся плачевной ситуации».

«А мне ремень балансира обошелся в капремонт двигателя 80 штук килорубликов» (орфография авторская)

Ну что мы видим? «Проблема присутствует». И она не только на нашем автомобиле, она регулярная, судя по форумам, которые открылись в поиске Google случайным образом. Какие могут быть причины этого? На мой взгляд такие:

- Несвоевременное прохождение ТО
- Некачественное проведение ТО ( неправильная установка ремня и т.п)
- Применение некачественных комплектующих (поддельные ремни)
- 🖶 Жизненная позиция: «пусть ездит пока не сломается»

Но нашему клиенту повезло. Правда относительно, но «повезло» - всё

закончилось только заменой, ничего не разбило, не сломало. А могло бы! Совсем свежий пример, автомобиль AUDI, см. фото:





Хорошо видно, что оборвало клапана (на фото 07 показан только один клапан ми не смотрите, что он лежит на коробке от Тоуоtа, другой подставки просто не нашлось⊚), а на фото 08 цилиндр с задирами и пробитый поршень, головка блока тоже востановлению не подлежит. Там был только один выход: замена мотора. Так что нашему клиенту, как говорят, «дико повезло».

<sup>-</sup> Интернет-магазин литературы по ремонту автомобилей

Выше уже говорилось о некоторых причинах такой неисправности. Добавлю:

Если меняете ремень – покупайте его у проверенного поставщика. Сто раз убедитесь, что он не «левый» и прослужит долго.

А тот ремень, который мы сняли (фото 04 и 05), он был непонятного происхождения или слишком долго служил этому мотору: ремень был в таком состоянии, что стоило зубья чуть-чуть подколупнуть ногтём, как они рассыпались.

Перед заменой ремней клиенту просто и спокойно объяснили разницу между «фирменным» и «просто» ремнём. Второй стоил гораздо дешевле. И клиент сделал правильный выбор:

- Мне фирменный, пожалуйста, поставьте.

Не вопрос, заказали, привезли, поставили.

И последнее: прочитайте ещё раз причины:

- Несвоевременное прохождение ТО
- Некачественное проведение ТО ( неправильная установка ремня и т.п)
- Применение некачественных комплектующих (поддельные ремни)
- 🖶 Жизненная позиция: «пусть ездит пока не сломается»
- ,- и сами решите как делать.

## Кудрявцев

Михаил Евгеньевич

Ник на форуме «Легион-Автодата» http://forum.autodata.ru/index.php **AVTEL** 

МОСКВА **Автосервис** "ВТС" ул.Суздальская д.9 Можно позвонить в рабочее время: 7-916-626-71-98

© ЛЕГИОН-АВТОДАТА 2000-2012 Все права защищены и охраняются законом.

легион-Автодата обязательна (в интернете — гиперссылка) обязательна (в интернете — гиперссылка) При полном или частичном использовании материалов ссылка на

www.autodata-online.ru - База данных по ремонту и диагностике автомобилей www.motordata.ru

www.autodata.ru

- Интерактивная база данных по диагностике автомобилей

- Интернет-магазин литературы по ремонту автомобилей