KIA – НЕУСТОЙЧИВЫЙ ХОЛОСТОЙ ХОД
(Kia JOISE 2L DOHC G4CP)

Не знаю чьи труды помогли, может быть и наши, но люди перестают доверять «авторитетному мнению» дилерских сервисов. Они начинают смотреть на вещи реально и уже не «ведутся» на слоганы и мэмы рекламщиков от дилеров. Ну что тут сказать…правильно! А в подтверждение этому – «история болезни» автомобиля: **Kia JOISE 2L DOHC G4CP** с небольшим дополнением: автомобиль работает на газовом обрудовании. На фото 013 внешний вид этого мотора.

Владелец приобрёл этот автомобиль «как есть» и прежний владелец (естественно!) ничего не сказал ему об истиных причинах продажи, хотя, можно конспирологично предположить, что он уже прошёл тот путь, который предстояло пройти нашему клиенту, прошёл этот путь, отчаялся, так как проблема осталась и решил автомобиль продать. От греха подальше, как говорится.

Нет, машина ездила, заводилась и на ней вполне можно было передвигаться - если бы вас устроило поведение двигателя: мотор-то работал, только вот ***как работал*** – вопрос. Это называется так: «неустойчивая работа двигателя на холостом ходу». Что это такое подробно разъяснять не буду, многие с подобным сталкивались…

Так вот, владелец автомобиля начал искать сервисы, где бы ему смогли устранить эту неприятность. Сколько было пройдено сервисов – клиент уже точно не помнит, но помнит, что «их было много». В том числе и дилерский. И так как проверки на всех сервисах были идентичными, то пару слов о проверках на дилерском центре. Что там было сделано и проверено:

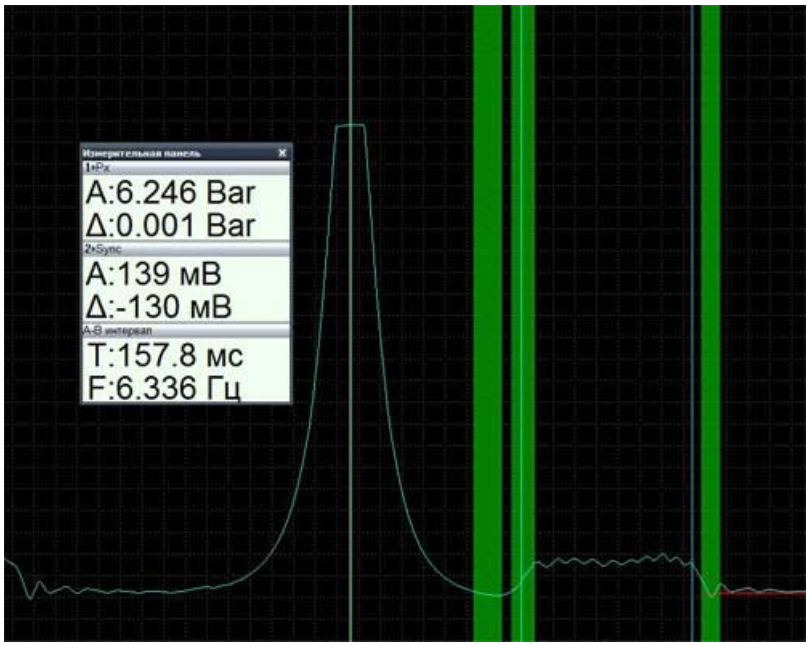
- Подсоединён сканер, проверены ошибки – ошибок нет.
- Проверена система зажигания – всё нормально, без претензий

- Проверено состояние ремня газораспределительного механизма и состояние меток – всё ок, всё нормально, претензий тоже нет: «все метки смотрят друг на друга, метки коленвала на месте, ремень ок».

То есть, во всех автосервисах проверили всё и никаких неисправностей не обнаружили. А в дилерском центре клиенту так сказали:

- А что вы хотите? Машина у вас старая, прошла уже много, мы всё досконально проверили и никаких неисправностей не обнаружили. Что делать, говорите? Да ничего не делать: такая работа двигателя обусловлена только «старостью» мотора. Так что ездите и ездите. А на эту небольшую «трясучку» при работе на ХХ просто забейте! Она же небольшая!

Но владелец не хотел мириться с такой работой двигателя и начал поиски той автомастерской, где бы ему смогли помочь. Вот так он и вышел на наш автосервис.



Да, машина непрофильная, но посмотрим…сканер БАРС-3 этот автомобиль «взял». Посмотрели ошибки – действительно их нет. Продолжаем и проводим другие дополнительные проверки. Сканер Посталовского. Осциллограмма справа, смотрите. Кто не понимает, объясню: не понравился «всплеск» максимального давления в цилиндре, который настолько превзошел предел измерения датчиком давления, что отобразился на осциллограмме срезанным.

А это не мелочь. Это может говорить о том, что могут быть вопросы к установочным меткам в газораспределительном механизме. Замечательно. Засучиваем рукава и вперёд – разбираем боковину и добираемся к ремню ГРМ (на этом движке ремень ГРМ сбоку).

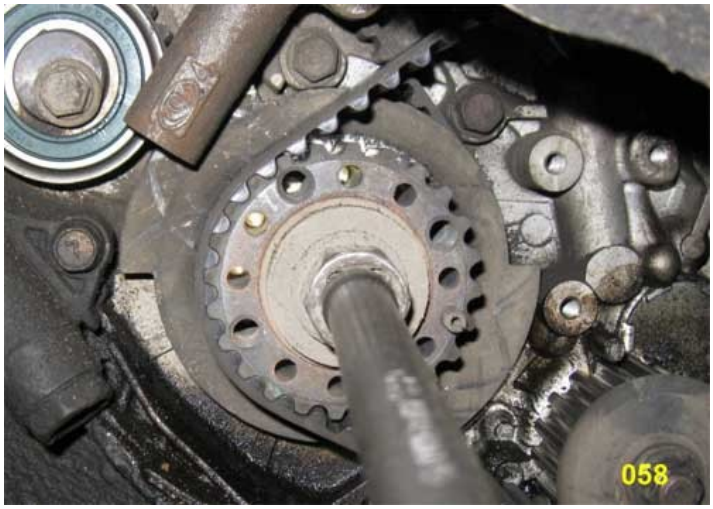
Как видно из фото 014, к нему добраться непросто - всё настолько хорошо скомпоновано…

Метки на таких моторах лучше всего смотреть не визульно, а при помощи натянутой проволоки (дополнительные объяснения по фото см. в конце)

****

www.autodata-online.ru - База данных по ремонту и диагностике автомобилей
www.motordata.ru - Интерактивная база данных по диагностике автомобилей
www.autodata.ru - Интернет-магазин литературы по ремонту автомобилей

НП «СПАС» Объединение предприятий автомобильного сервиса



Особенность в том, что на распределительных валах стоит не 2 метки, как обычно и к чему привыкли многие, а четыре метки. И они все должны быть совмещены по одной линии. Одновременно обратили внимание на состояние ремня ГРМ – изношен. Сразу же оповестили клиента, он согласился, и мы достали новый.

ВСЁ.

Да, это было всё – для устранения неисправности надо было точно выставить метки

Надо ли добавлять в конце, что наш клиент был просто счастлив?

Фото

013 - общий вид подкапотного пространства

014 – вид сверху на шкивы, видно шкив коленвала с нанесенной отметкой белым маркером – чтобы иметь представление о точности совпадения меток

016 - увеличенный фрагмент без маркера, красную полоску провел чтобы показать, что метки на шкиве коленвала стоят чётко

017 - шкивы распредвалов, видна натянутая проволока, она сориентирована по двум противоположно крайним меткам и все 4 метки расположены 180 градусов от метки до метки – на одной линии

018 - внутренние метки «ушли» вверх над линией

019 - другая крайняя метка др распредвала

020 - увеличенный фрагмент: медицинским зажимом держу проволоку так, чтобы максимально поджать к шестерне

****
www.autodata-online.ru - База данных по ремонту и диагностике автомобилей
www.motordata.ru - Интерактивная база данных по диагностике автомобилей
www.autodata.ru - Интернет-магазин литературы по ремонту автомобилей
НП «СПАС» Союз предприятий автомобильного сервиса

057 - увеличенный фрагмент: хорошо видно метки и они порядочно ушли над проволокой

058 - когда наши ребята со слесарного поста сняли шкив, проверили установочные метки, где стоит задающий диск: звездочка коленвала сориентирована правильно

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:
7-916-626-71-9

© ЛЕГИОН-АВТОДАТА 2000-2012
Все права защищены и охраняются законом.
При полном или частичном использовании материалов ссылка на ЛЕГИОН-АВТОДАТА обязательна (в интернете — гиперссылка)