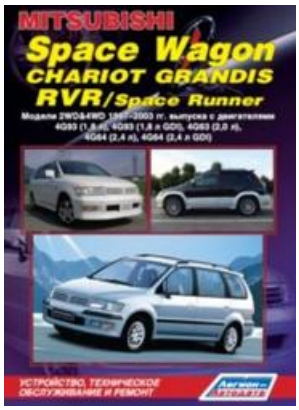
Mitsubishi Chariot Grandis



Картинка справа для освежения в памяти внешнего вида: автомобиль **Mitsubishi Chariot Grandis** (или как часто пишут: «Мицубиси Шариот грандис»). Мотор 4G64 GDI с небольшой «изюминкой» - имеет систему VVT.

Из предыстриии известно, что машина «затупила», загорелся СЕ, обороты до 3000 не доходят - «отсечка». Была считана ошибка, которая указывала на муфту VVT. Муфту разобрали, промыли. Машину завели. Всё вроде бы хорошо. Попробовали ехать – нет. Ошибка, и опять «по муфте» и опять ее разбирали…После второй разборки машина не завелась. Боролись пару дней и никакого толка. Вот так на верёвке и к нам.

Приступили к работе.

Аккумулятор снимали на подзарядку, а поэтому, подключив сканер, я никаких ошибок не увидел. Попытка запуска… Возможно, кто-то может и съязвить, но если в день проходит не одна и не две и далеко не пять машин, и среди них обязательно есть те, которые не заводятся, то по тому, как стартер крутит мотор, по звуку… тут уже понимаешь: «этот можно крутить до утра, но не заведётся». Было понятно одно:«Бобик сдох». И чтобы найти причину, придётся задержаться, машину взяли «в окно», к концу дня по звонку. А завтра машины по записи, их не сдвинешь, люди приедут в назначенное время.

Сколько раз зарекался так не делать… И сколько раз опять на те же грабли. Виной всему ситуация: что было по записи на день, как-то легко прошло, даже время еще осталось(«окно»), почему не заполнить? Ну, вот и заполнил на свою голову или на другое место…

Обычно, если ситуация к концу дня накаляется или возникают какие-то непонятки, остаемся вчетвером. Но сегодня получилось так, что осталось двое. Младший сын что-то бурчит под нос и лезет под капот. Осматривает. Там, в принципе, я уже всё проверил, всё на местах, всё подключено. Но не мешаю, пусть проверит лишний раз, молодость такая любопытная…Сын кричит из-под капота: «**Покрути стартером**», кручу. «**Знаешь, почему не заводится?»** вопрос почти риторический, можно и не отвечать. « ***Предполагаю***.» Через некоторое время, слышу вопрос: « ***А где-то у нас был белый маркер… пока ты его не трогал…».***

Странно, зачем он ему понадобился? Интересуюсь… Оказывается, механизм стоит правильно, но есть подозрение, что муфта неисправна. «***Как определил***?» «***А пока никак … сейчас проверю***». Я в это время пытаюсь найти информацию на форуме и задаю вопросы в личку. Что может быть с муфтой? Кто-то же наверняка их потрошил. Слышу из-под капота:

- **Проверил, это муфта. Впускные клапана нажимает раньше… муфта неисправна, муфту под замену**

Сомневаюсь:

- **Подожди, а если её просто неправильно собрали, торопились. А потом, если учесть психологическую составляющую - машина заработала, даже отъехала, а потом вернулась. Могли ошибиться…** *(да-а…старею, видно, постоянно тянет пофилософствовать…)*

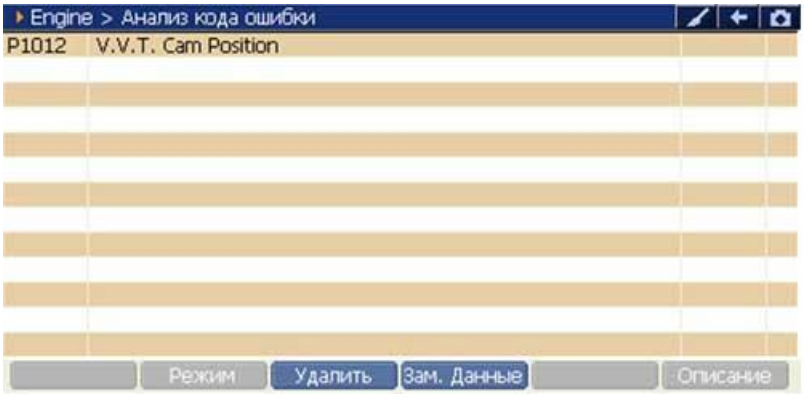
- Я её сейчас сниму, можешь разбирать…

Муфта снята, и разобрана. Ничего особенного в её механизме нет (фото 1-2).

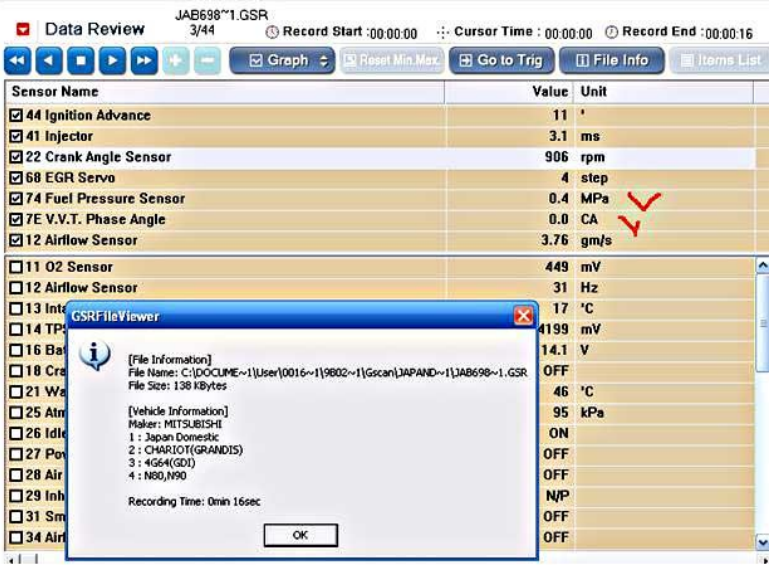
На фото видны метки, шпонки, как ставить догадаться не сложно.

Возвращаем муфту назад. Убедившись в том, что сломать в ней что-то тяжело, а вот неправильно собрать в спешке - можно. Машина завелась.

Код ошибки: **P1012 V.V.T. intake camshaft position** Сразу же после запуска 5 сек. Все как по писанному. А вот сканер, не то, что подвирает, просто сокращает: фото 3-4

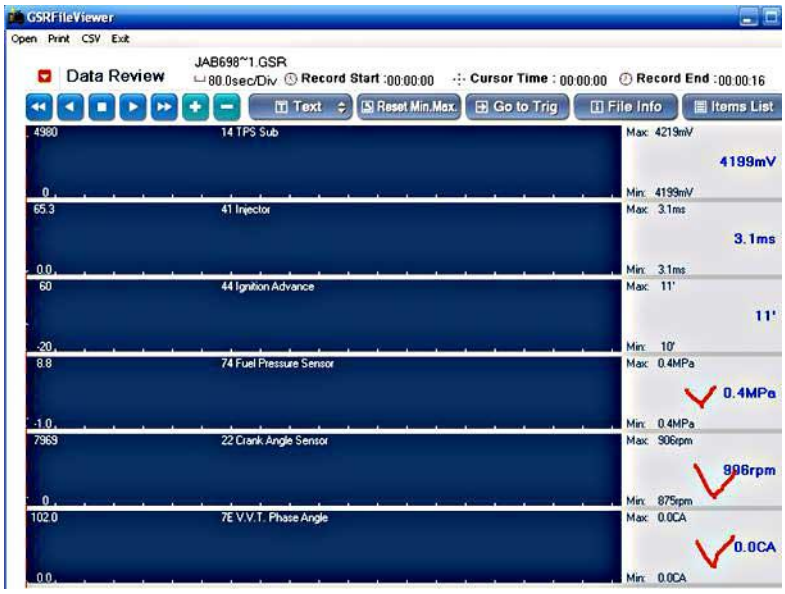


Только муфту потрошить не надо было…а надо было сначала посмотреть условия возникновения этого кода. Понятно, что аббревиатура VVT сразу в глаза бросается, только этот код на «1» начинается, следовательно, нужно попытаться найти информацию по этому коду и понять, чего там производитель замудрил под этим кодом.



Если муфта заклинит, думаю, что машина вести себя иначе будет. А работает вот так. А здесь сканер подсказку выдал,- см. фото со сканера

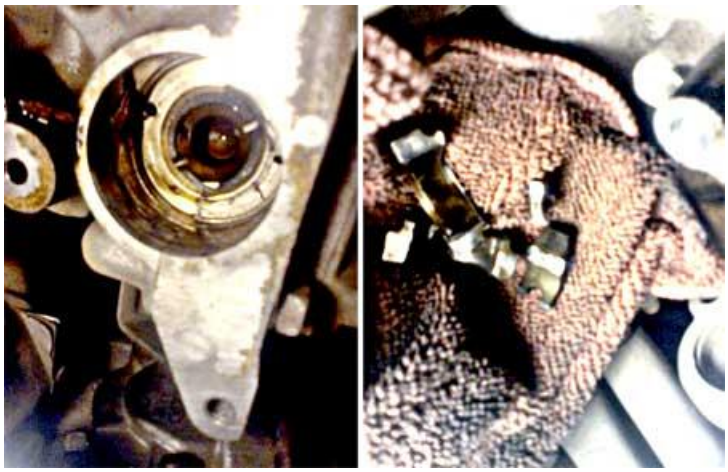
И сейчас должен появиться еще один код ошибки. По давлению. Просто для него условия другие, но система его тоже отработает и выдаст. Достаточно на педаль газа нажать слегка- *фото 5*



Датчик стоит на приводе ТНВД, который соответственно соединен с впускным распредвалом. Так вот, сдаётся, что вращение вала датчик не видит. А вот причин тому может быть много.

Вот он, на фото 6 справа:

Осциллограф не использую, датчик просто вынимаю и прокручиваю мотор. Смотрю в гнездо датчика…Дальше снимаю ТНВД. Вот всё, что осталось от хвостовика впускного распредвала – фото 7:



Неисправность вроде простая, а вот неправильное понимание кода привело ещё к одной неисправности (муфту неправильно собрали).

Ситуация паршивая. Если клиент ещё рядом будет толкаться… то вообще может сказать, что мы ему машину доломали.

Он-то хоть как-то, но своим ходом заехал. Ну а мы время потеряли. Вначале мотор нужно было запустить, чтобы на это всё выйти…

МАРКИН Александр Васильевич
Ник на форуме Легион-Автодата – A_V_M

г. Белгород
Таврово мкр 2, пер. Парковый 29Б
(4722) 300-709

СОЮЗ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДИАГНОСТОВ