

Nissan Murano 2003 MY

Сначала по-порядку. В нашей мастерской давно и успешно отработан механизм предварительной диагностики автомобилей, причем независимо от жалобы Клиента.

Если у него проблема по ходовой - значит к механикам на подъемники, если по ДВС или другим электронным системам, то к диагносту или к электрику, в зависимости от проблемы.

В 9.00 мы начинаем работу и ровно один час тратим на осмотры. Как это выглядит и зачем это нужно. Выслушиваем клиента и, исходя из его жалоб, ориентируемся на что стоит особенно обратить внимание. Производится подключение сканера или мотортестера, а часто и того и другого, в зависимости от задач. Далее сохраняем распечатку или, если не хватает времени, просто пишем на чистом листе номера ошибок. Планируем, сколько времени необходимо потратить на ремонт и примерную стоимость работ. В 10.00 приступаем к основным машинам, то есть к тем, которые уже были осмотрены ранее и записаны на ремонт.

Итак, осмотры закончены. Первая машина Nissan Murano 2003 MY.



Проблема высокий ХХ, раздражающий владельца транспарант на панели приборов "Service Engine Soon". При повторном считывании DTC и сравнении при первичном обращении, неисправности одни и те же, а именно:

P0507 – Idle speed system RPM higher than expected и P1226 – ETC motor power.

А так же, в "Work Support" был явно «завален» угол опережения зажигания до минус 12 градусов, хотя должен быть 0,

видимо, таким образом уже пытались снизить обороты - возвращаю к базовому.

При разговоре с владельцем было выяснено, что приобрел он машину недавно и его все устраивает, кроме лампочки, мозолящей глаза. Так как «дата» TPS и APP со сканера перед глазами и ничего напрягающего глаза нет, то перехожу к стандартной процедуре адаптации холостого хода и – осечка, еще раз – то же самое. Добираюсь до корпуса дросселя, вижу, что кто-то здесь уже был...

Снимаю. Следы герметика на прокладке - недобрый знак, его там быть не должно (стрелки на фото справа).



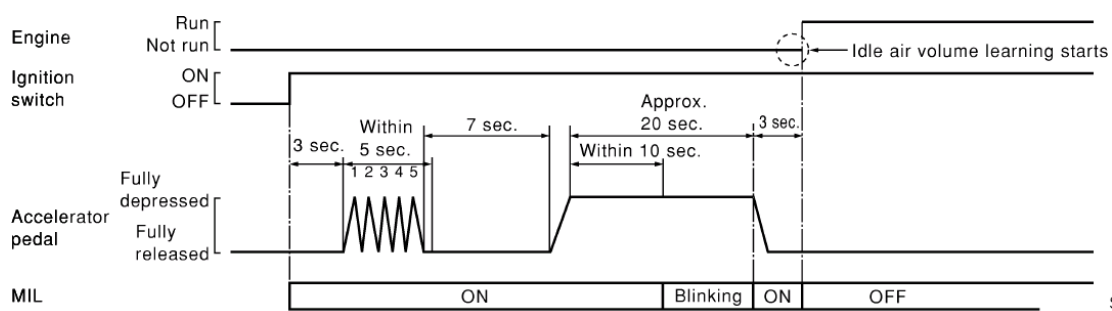
Заслонка явно снималась.



Глаз радуется, что хоть мыть не придется, отмыта с пристрастием ☺. Сразу напрягло, что у заслонки нет обратного хода, то есть, при нажатии в начальное положение она не двигается, а стоит уже в упоре, а этого быть ну никак не должно. Обращаю свой взгляд на упорный винт. Он кручен, контргайка отсутствует. Озадачиваюсь, как вернуть все на место. Первая мысль по напряжению TPS, открываю дилерский мануал по данному автомобилю. Разброс напряжений велик, видимо, поэтому показания сканера меня не

напрягли, я изначально в них укладывался. Вспоминаю, что, **по опыту, при снятом разьеме с дросселя, обороты в районе 1200.** Собираю и регулирую упорный винт. Надеваю разъем. Стираю ошибки. И «прописываю» холостой, вспоминая при этом недоброе слово инженеров и программистов Nissan, так как не всегда данная процедура проходит гладко. Приходится прибегать к разным хитростям, таким как отключение форсунок или запуск неучтенного воздуха между датчиком расхода воздуха и дроссельной заслонкой.

“Idle Air Volume Learning”



В результате холостой ход на месте и двигатель приятно шелестит. Клиент доволен и я вместе с ним.

Фурман Евгений Соломонович



Место работы:
Мастерская «Ангел Сервис», г.Нижний Новгород



Информация для читателей

Новую литературу по вопросам Диагностики и ремонта автомобилей Вы можете заказать в Интернет-магазине издательства «Легион-Автодата» по адресу: <http://www.autodata.ru/>

Новые Авторские статьи участников Союза автомобильных Diagnostов, регулярно обновляемые, Вы можете прочитать по адресу: <http://www.autodata.ru/item.osg>

Форум Союза автомобильных Diagnostов, где регулярно идет обсуждение «автомобильных» вопросов располагается по адресу: <http://forum.autodata.ru/index.php>

Приходите, регистрируйтесь, участвуйте. У Нас доброжелательная обстановка.

ВАЖНО – ПРОЧИТИТЕ ВНИМАТЕЛЬНО !

Материал (статья) носит общепознавательный характер, не является инструкцией по ремонту или эксплуатации автомобиля. Не подлежит копированию, редактированию и компилированию. Автор и редакционная коллегия не несут ответственность за неверную трактовку материала и другие последствия, вызванные прочтением данного материала. С предложениями, замечаниями и пожеланиями обращайтесь по адресу: efidata@yandex.ru