

Технический Бюллетень: «Просто, как дважды два ...»

Почитать мои бюллетени, так получается, что чуть ли не каждый автомобиль – это борьба. С непонятными дефектами, с нестабильностью их проявления, с автомобильными компонентами, и вообще с автомобилями, и наконец, просто с их владельцами. Ну а в некоторых случаях со своей же собственной некомпетентностью, невнимательностью или неумением. Но на самом деле это конечно далеко не всегда так. Бюллетени-то, в основном, пишутся только в тех случаях, когда для этого есть должный материал. То есть, имеет место какая-то достаточно интересная проблема, и вырисовывается какой-то достаточно привлекательный сюжет. А такого рода ситуации на самом деле бывают нечасто – раз-другой в неделю, это в лучшем случае. Гораздо чаще мы имеем дело с достаточно простыми неисправностями, которые не требуют активной мозговой деятельности и разрешаются в обычном, можно даже сказать рутинном порядке. То есть, это, если можно так выразиться именно те «кирпичики», из которых складывается общий фундамент. Именно они и являются основой финансового благополучия диагностического поста. Машин через участок проходит достаточно много, самых разных моделей и с самыми разными проблемами.

Итак, перед вами подобие краткого отчёта о нашем безмятежном времяпровождении в один из достаточно типичных рабочих дней. Заехал к нам БМВ. "Икс-пятая", с трёх-литровым дизельным двигателем M57 (фото 1). Который, по словам владельца, ведёт себя очень странно – то едет, то нет.

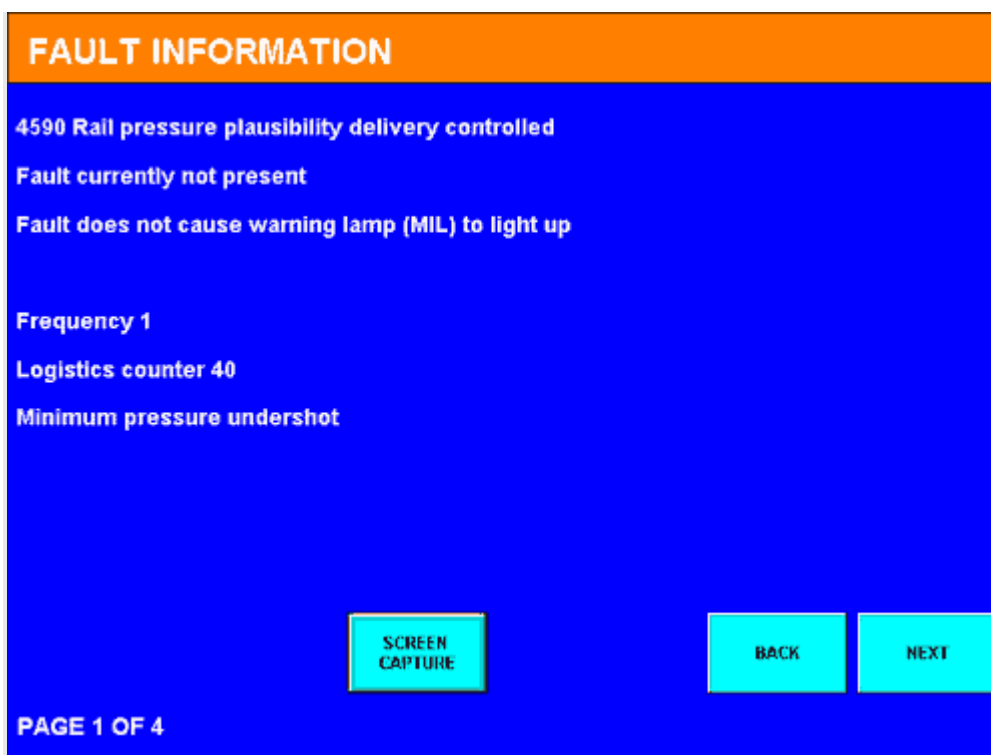


Фото 1 - M57 - пожалуй лучший дизель в гамме моторов БМВ

Подключаем Autologic, связываемся с блоком управления DDE и считываем из его памяти вот такой код ошибки (экран 1). Что в переводе на русский язык означает нарушение корреляции между давлением в топливной рампе и регулирующими воздействиями блока управления. Ситуация осложняется тем, что код этот спорадический (экран 2), и в данный момент неисправность отсутствует. Всё, как и говорил владелец.



Экран 1 – код неисправности



Экран 2 – дополнительная информация по коду

Неужели придётся совершать тестовые поездки и «ловить» проявление дефекта? Не хотелось бы. Решаем для начала просто проверить состояние проводки и контактных соединений ключевых компонентов системы. И сразу же после снятия декоративной пластиковой крышки находим причину неисправности. Изоляция двух проводов, подходящих к датчику давления топливной рампы, перетёрта фактически до металла (фото 2).



Фото 2 – изоляция протёрта до металла



Фото 3 – а вот и причина неисправности

Обо что трутся эти провода? Да всё о ту же декоративную крышку. Ну а поскольку в этом месте к ней приклеена металлическая фольга, которая проводит электричество (фото 3), причина возникновения кода ошибки 4590 становится совершенно понятной. Проблема устраняется изолированием проводки и изменением трассировки жгута датчика. Сами понимаете, что устранить такую проблему – дело нескольких минут. Как видим, процесс нахождения неисправности может быть совсем несложным и недолгим. Главное – понимать, что именно ты хочешь найти и не совершать ненужных телодвижений.

Технический эксперт компании «Интерлакен-Рус»
Газетин Сергей.