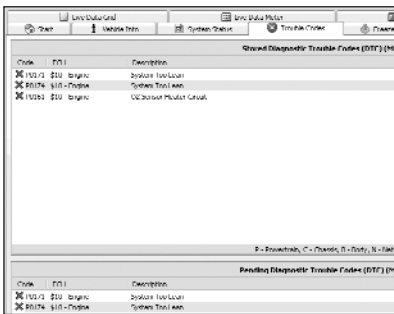


ИНТЕРНЕТ ПЛЮС КОЛЛЕКТИВИЗАЦИЯ ВСЕЙ СТРАНЫ!

Ремонт этого японского авто был произведен с помощью средств радикальных и совсем не изящных и деликатных. Классическая фраза: "Без кувалды и зубила, ты не слесарь, а звездил" приобрела здесь свое полнейшее подтверждение. То есть да, вначале была сделана попытка светских реверансов, многозначительных почесываний в затылке и стучаний по клавишам компьютера, но сама-то проблема была решена только кавалерийским наскоком и лихим фельдфебельским проходом по самым интимным местам япономатери TOYOTA RAV4 2001г 1AZ-FE

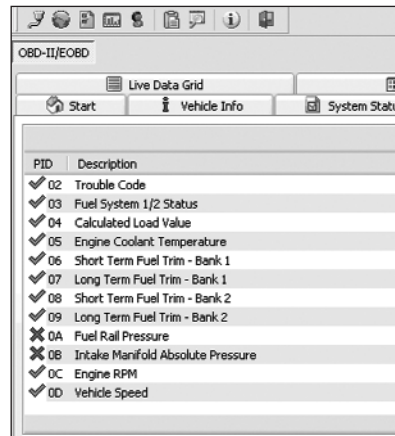
Прибыла в мастерскую с провалом на старте, вялым разгоном и горящей лампочкой "CHECK ENGINE". Сканер показал 2 ошибки.



Японка забраковала нагреватель второго лямбдазонда банка два - ошибка P0161, но основными были ошибки P0171 и P0174 - System too lean. Другими словами, иностранка жаловалась на бедность. С одной стороны, в нашей действительности это не удивляло, ведь на богатство же никто не жалуется. Но лекарство от бедности еще не придумано, а что-то надо было делать.

Поначалу убивало все, одних лямбда-зондов неприлично много - аж 4 штуки. Это уже позже я узнаю, что на самом деле, классических лямбда-зондов только два, а два других датчика называются Wide Range Air / Fuel Sensor.

В режиме Freeze Frames сохранено следующее:



Прекрасно видно, что обе долговременные адаптации Long Fuel Trim Bank 1 + 25% и Long Fuel Trim Bank 2 +27,3% находятся в предельных значениях обогащения, при том, что банки Short Fuel Trim Bank 1 / 2 -4,7%, то есть работают на обеднение.

Хоть как-то адекватно это всё переварить мои мозги не могли, и я решил взять тайм-аут, а чтобы оборудование не простаивало и у клиента не создалось впечатление, что его машину игнорируют - opravил форсунки на чистку.

В наших мастерских в таких случаях стандартно меряют давление бензонасоса и чистят форсунки. Традиции я нарушать не стал. Мой оптимизм передался и владельцу авто. После сборки робкая надежда на легкую победу крутилась в голове ровно 15 минут, пока TOYOTA производила

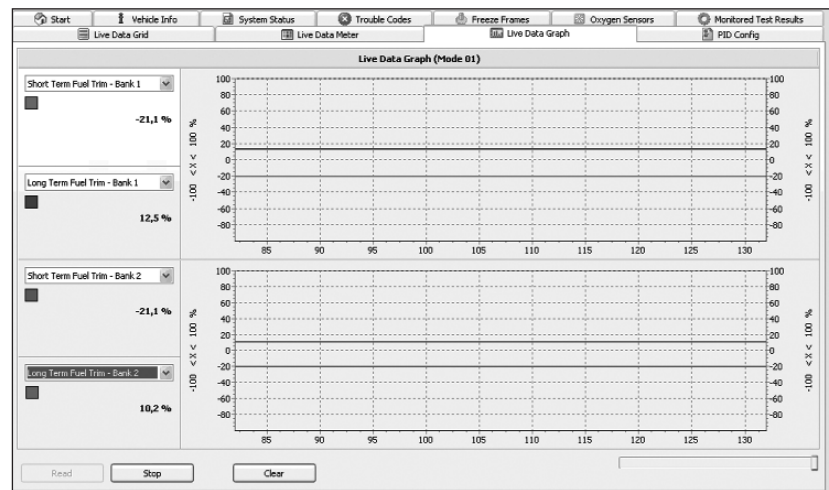
тест-драйв. Через указанное время подлая иностранка появилась с горящим CHECK ENGINE и потухшими глазами владельца.

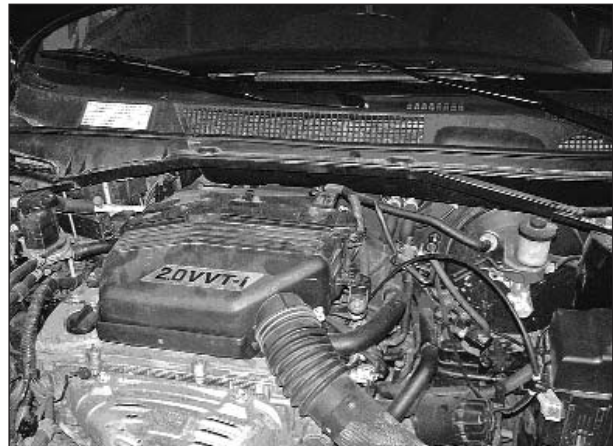
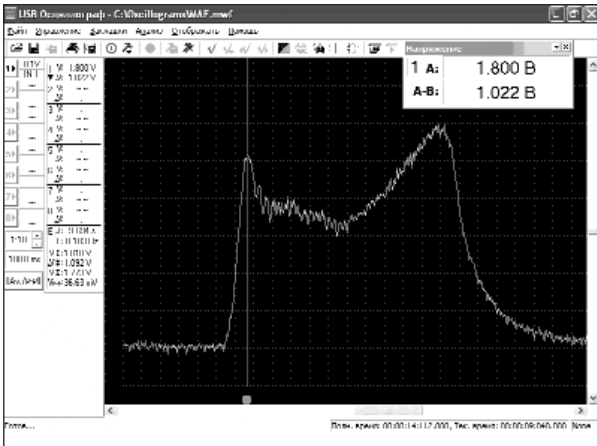
Подключенный сканер показал следующее:

Работа двигателя Тойоты была в полном дисбалансе, Short Fuel Trim изо всех сил беднили систему, а Long Fuel Trim - богатели, как могли. Просто, Лебедь Рак и Щука какие-то, а я - старый павиан без каких-либо ценных мыслей в голове, кроме одной - выпить кружечку пива!

В общем, отправил я машинку домой, а вечером рванул в Великий и Могучий Интернет ликвидировать пробелы в знаниях. Интернет - это последнее прибежище товарищеского отношения к незнакомым людям. Только там еще можно почувствовать, что человек человеку не волк, - а друг, товарищ и брат. И в этот раз бесплатно предоставленная коллегой информация была бесценна. Уже к утру, черная туша Тойоты перестала быть для меня не однородной монолитной массой, а была, как корова на картинках мясников, - вся в секторах с номерами, бирочками и инструкцией к применению.

Ну, сейчас мы с тобой спляшем железное балеро! Первым делом надо было проверить работу датчиков кислорода. И если датчики





Bank 1-2, Bank 2-2 были обычными циркониевыми и проверялись стандартно, то официальная технология проверки датчиков AFR Sensor-а была сложна и требовала дорогостоящих приборов. Предложенная же моим коллегой из Одессы методика проверки AFR Sensor-а оказалась проста и остроумна. Действуя по ней, я выяснил, что все датчики кислорода исправны, кроме нагревателя датчика Bank2-2, на что и указывала ошибка P0161. Но она не была главной. Главными продолжали оставаться бесконечные жалобы на бедность. Просто японская попрошайка, казалось, она вот-вот заканчит жалобно: "Господа, я не ел три дня, подайте бывшему члену государственной думы!".

Все указывало на расходомер воздуха, но деталь дорогостоящая и так просто забраковать его нельзя. Уже после первого подключения осциллографа подозрения укрепились

При резкой перегазовке всего 1,8 вольта! "Это не серьезно!", - вскричал бы Бывалый, а вместе с ним и я. Метод лечения расходомера я нашел там же, где и предыдущую информацию по TOYOTA. Он был прост и гениален как все простое, и даже не снился буржуинам в цилиндрах.

Теперь как говорит Михаил Задорнов:

- "Приготовились! Наберите побольше воздуха в легкие! Почувствуйте гордость за нашего человека! Ну, приготовились? Внима-

ние!" В левую руку я беру негодный расходомер стоимостью в несколько сот долларов, а в правую очиститель карбюраторов стоимостью 3 доллара и поливаю чувствительный элемент первого вторым.

Далее отправляю TOYOTA в пробную поездку, после которой подключаю сканер.

На картинке абсолютно здоровый автомобиль. Все коэффициенты коррекции почти нулевые! Пока я приходил в себя, хозяин авто с сомнением спросил:

- "И это все?"

Я был удивлен не менее его и все, что мне оставалось, только утвердительно махнуть головой.

Сергей ВОРСИН

