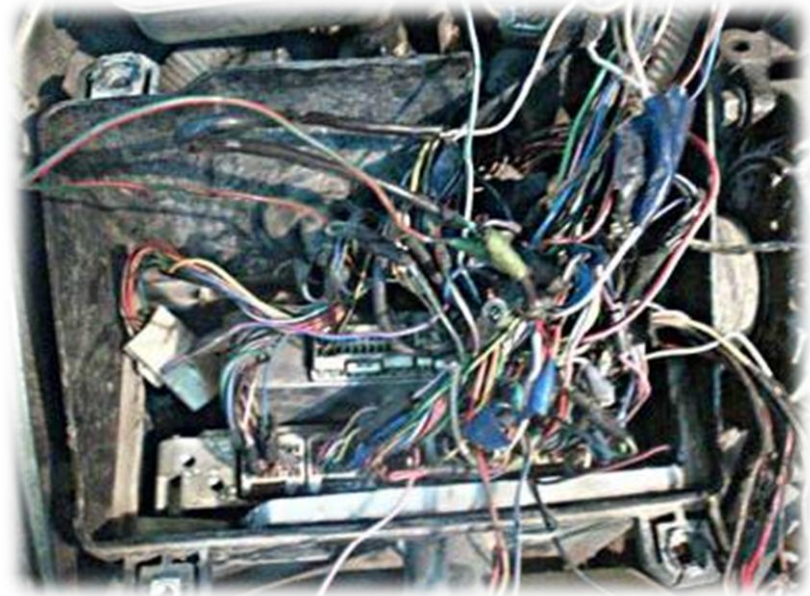


❖ *Toyota Vista Ardeo, примерно 1998-1999 года выпуска, во Владивостоке произведена замена двигателя 3S-FSE на 3S-FE...*

...В таком состоянии её и купила нынешняя хозяйка, купила и пожалела, что купила. После недельной феерии от покупки, начала замечать недостатки, а именно: «машина не едет», то есть, по ровной местности ещё может передвигаться, а вот в горку никак. Заехала на диагностику и здесь её ожидало



потрясение...оказывается, у неё в машине стоит не один компьютер, обслуживающий двигатель и АКПП, а два, и плюс к ним в придачу огромная «куча», именно «куча», по другому это назвать нельзя, проводов, проводков, огрызков, "заботливо уложенных" в ящик с ЭБУ двигателя, рядом поместился и второй блок управления.

Соответственно, хозяйку вежливо "попросили" из этой мастерской... и из другой (*возиться с таким - себе дороже...денег тут не заработать, а «головняк» немеряно...*), и из третьей-четвёртой мастерских. В общем, когда она приехала к нам, у неё уже развился комплекс «напугай их пострашнее!», и она с гордостью продемонстрировала нам всю эту «кучу» и была очень удивлена отсутствием бурной реакции. Слово "сделаем" повергло её в шок, да в такой, что она забыла сказать об основной неисправности...

В общем, всё "причесать" заняло часа четыре, заодно отзвонили правильность подключения. Как и следовало ожидать, один блок управления работал на двигатель, второй на АКПП и щиток приборов. После всех манипуляций, количество проводов сократилось до минимума, на «родном» блоке

остался всего лишь десяток задействованных «пинов», а незадействованные были аккуратно демонтированы.

Попутно устранили ток утечки с аккумулятора, достигавший 1.5 ампера. Выполнили работу и, поджидая хозяйку, решили выгнать авто на улицу...Каково же было наше удивление, когда двухсантиметровый порожек в воротах машина смогла переехать только с разгона. Пока форсировали порог :) подъехала хозяйка. Которая наконец-то и объяснила главную причину обращения в сервис: «Да не тянет она...». На вердикт о полной диагностике согласилась беспрекословно, хотя в таком состоянии машинку бы уже приняли в любом сервисе (напоминаю, работаем только по электронике, за механику берёмся неохотно)

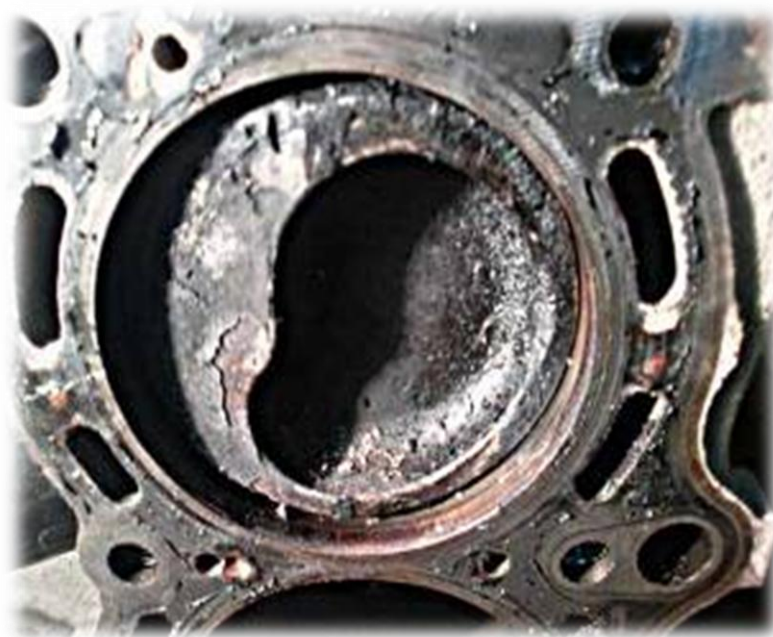
Начали с компрессии и тут же схватились за голову: компрессия есть...но двигатель крутить при этом приходится оборотов на двадцать. ГРМ стоит с ошибкой на один зуб, причем, при правильной установке меток, ДВС разогнаться отказался категорически.

Пока возились с фазами, новое «открытие»: шестерня ГРМ коленвала имеет два шпонпаза. Начали уже сомневаться в своей компетентности: «а все ли мы знаем о 3S-FE?». Не зря сомневались, оказывается у FE и FSE шестерни отличаются именно шпон-пазами (другое местоположение). Становится всё интереснее и интереснее: шпон-паз один самодельный, компрессия непонятно какая, напрашивается вопрос, чьи поршня стоят?

С одобрения хозяйки скидываем головку и убеждаемся в том, что мы имеем: низ от FSE с поршнями, а головку от FE. Хозяйку поставили перед богатейшим выбором:

- 1) менять ДВС на FSE
- 2) менять на FE
- 3) менять только поршня.

Выпал, конечно же, самый спорный, зато самый дешевый, третий вариант. Почему спорный: а потому, что по мануалам коленвалы на них разные, шатуны тоже разные. Тем не менее удалось подобрать шатунные вкладыши FE севшие на коленвал FSE. Примеряем прокладку, собираем двигатель, довольные, потираем руки и...разочаровываемся в своих способностях, как механиков.



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

При пуске двигателя потекло масло из-под головки. Разбираем, находим «лишний» канал идущий на систему VVTI, глушим его. Собираем, заводим двигатель, порядок...но за одним исключением: «машина все равно какая-то туповатая». Не буду дальше приводить все телодвижения, которые мы делали, скажу одно - помогла только



замена форсунок. После их замены машинка «полетела».

Потом были долгие изъявления благодарностей, слёзы и признания, а нас ... нас уже ждала следующая машина, на которой молодой хозяин поменял мотор FSE на FE, только уже без замены ЭБУ, то есть он нагрузил форсунки FE блоком управления FSE с усилителем форсунок. Но эта тема для другого разговора? :o))))

Республика Саха г.Якутск

Наскидаев

Валерий Викторович

Ник на форуме «Легион-Автодата

«ась»

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