

Дастер, 2.0L, 4x4, АТ – авария дросселя и АКПП

Сергей Федоренко 2015г

Купив народный автомобиль Дастер, на второй день обнаружил проблему с жестким уходом в аварию эл. дросселя и АКПП. В обычных режимах движения проблема не проявляла себя, но стоило воспользоваться «волшебной» кнопкой «Снежинка»



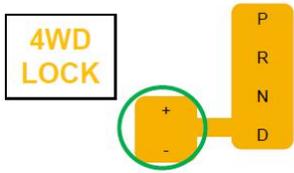
Специальная система контроля крутящего момента «угадывает» уровень текущей нагрузки автомобиля в режиме реального времени, и при достижении максимальных оборотов сама контролирует крутящий момент, удерживая его на оптимальных оборотах. Разумеется, что оптимальный уровень оборотов в каждой ситуации разный. Коробка передач при этом переходит к высоким оборотам как можно дольше для сохранения тяговых свойств, а к низким оборотам – как можно быстрее, чтобы обеспечить высокий тормозной момент на колесах. В этом и заключается принцип работы специальной «внедорожной» настройки переключения передач на полноприводном Renault Duster. Так, достигается очень плавное управление крутящим моментом, позволяющее Duster 4WD автомат максимально расширить возможности использования и при этом гарантировать надёжность работы КПП.

2 уровня чувствительности педали газа:
Независимо от режима работы трансмиссии (2WD, AUTO, 4WD), кнопка «снежинка», позволяет получить два разных уровня чувствительности педали газа, давая водителю возможность выбирать:

- обычный режим (когда кнопка не нажата)
- плавный режим (когда кнопка нажата) – подходит для движения по дороге с плохим сцеплением, а также при медленном движении по наклонной поверхности, так как он более гибко дозирует крутящий момент на колесах и предотвращает пробуксовку колес.

Трансмиссия в режиме LOCK (режим 4x4):
Рычаг коробки передач в режиме ручного управления (+/-):

- Возможность трогаться с 1-й или 2-й передачи;
- Возможность сохранения текущей 1й или 2й передачи даже при достижении порогового значения двигателя (как для ручной коробки)



как через некоторое время движения происходил жесткий удар в трансмиссии, автомобиль переставал подчиняться педали газа, обороты зависали в районе 1500 и АКПП отключалась, разрывая связь двигателя с трансмиссией, на панели загорался чек. Перезапуск двигателя не помогает, нормальная работа восстанавливалась только после снятия клеммы с АКБ. Сканер фиксировал ряд ошибок в моторном блоке и блоке АКПП:

Акт результатов проверки состояния автомобиля		
24 - 22.06.2014 13:55:57		
Ф И О владельца		
Телефон		
Марка	RENAULT	
Модель	DUSTER	
Год	Все годы	
Гос. номер		
VIN		
Пробег	0 km	
Ф И О мастера		
Engine		
Данные DTC		
Коды неисправностей		
Код	Описание	Статус
DF091 [1.DEF]	Информация о скорости движения (сигнал вне верхнего предела)	Текущая
DF1017 [1.DEF]	Электронный блок управления (ECU) (внутренний сбой)	Текущая
DF1017 [2.DEF]	Электронный блок управления (ECU) (внутренний сбой)	Текущая

Акт результатов проверки состояния автомобиля		
24 - 22.06.2014 13:55:57		
Ф И О владельца		
Телефон		
Марка	RENAULT	
Модель	DUSTER	
Год	Все годы	
Гос. номер		
VIN		
Пробег	0 km	
Ф И О мастера		
Transaxle		
Данные DTC		
Коды неисправностей		
Код	Описание	Статус
DF109 [1.DEF]	Engine torque multiplexed information (multiplexed frames missing or invalid values (fault on the computer producing the signal or CAN connection fault)	Текущая; Сохраненная

Так это смотрится в сканере



Меня это привело в шок, стал подумывать о сдаче обратно автомобиля с таким критическим багом. Порылся по форумам дастероводов, коллеги-автовладельцы подтверждали наличие такой проблемы, отписался о ней тоже (ник **extropol**) <http://duster-clubs.ru/forum/showthread.php?p=224335#post224335>

Проблему решил буквально на следующий день и со временем все забылось. Но как оказалось, она не решена производителем по сей день, сегодня о её наличии напомнил наш товарищ по данному форуму, работающий у дилера Рено. На Дастер Клубе тема тоже не умерла и дошло до жестких претензий со стороны автовладельцев - вплоть до требования замены автомобиля

<http://duster-clubs.ru/forum/showthread.php?t=1887&page=11> пост #207, ник **alexvikom**.

Он опубликовал ответ дилера на предъявленную претензию, выдержка из неё:

В своей претензии Вы требуете заменить Автомобиль, на новый Автомобиль этой же марки (модели, комплектации, цвета).

В данном случае в Вашем автомобиле марки «Рено Дастер», VIN: X7LHSRDJD [REDACTED] приобретенный Вами по договору купли-продажи № [REDACTED] от [REDACTED] 2014 г. (далее по тексту – «Автомобиль») имеется недостаток, а именно «в зимнем режиме, загорается неисправность».

Мы признаем, что данный недостаток является производственным дефектом и в настоящий момент является неустранимым недостатком, т.е. существенным.

В связи с этим мы сообщаем Вам о том, что мы готовы удовлетворить Ваше требование о замене Автомобиля, на новый автомобиль этой же марки (модели, комплектации, цвета).

Кроме того нами уже произведен заказ в производство нового аналогичного Вашему автомобилю, в связи с тем, что на нашем складе, а также на складе завода-изготовителя автомобилей марки «Рено» в России ЗАО «Рено Россия» данного автомобиля нет в наличии.

Однако хотим уведомить Вас о том, что в аналогичном новом автомобиле, возможно, проявится аналогичный недостаток, так как на сегодняшний день выявлено несколько автомобилей аналогичных Вашему («Рено Дастер» с АКПП и полным приводом), у которых при использовании зимнего режима возник данный недостаток.

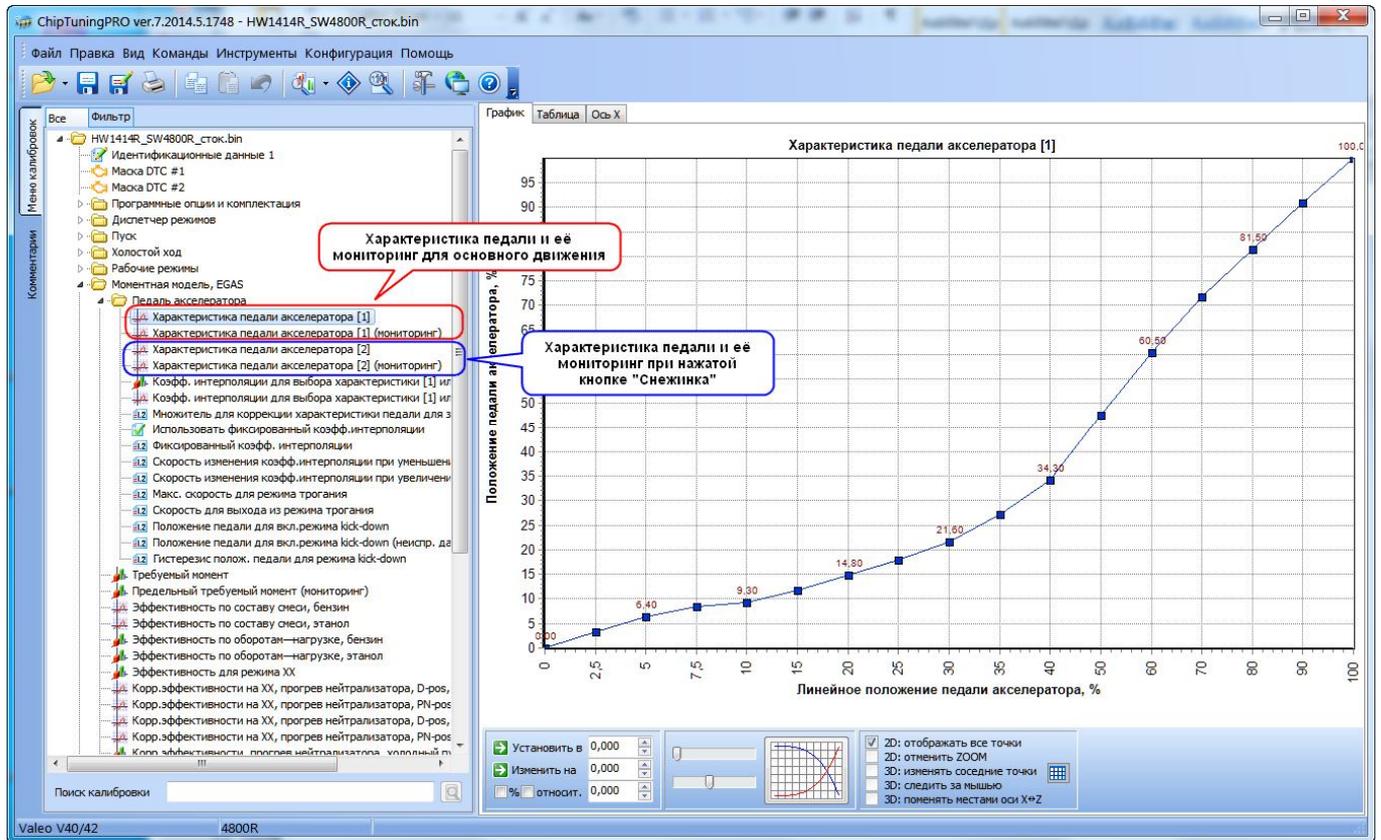
На сегодняшний момент у завода-изготовителя автомобилей марки «Рено» в России ЗАО «Рено Россия» отсутствует техническое решение устранения данного недостатка. Данная проблема решается технической службой завода-изготовителя.

Согласно рекомендациям технической службы ЗАО «Рено Россия» нами проводятся диагностические мероприятия по решению данной проблемы.

И выложил ролик с демонстрацией данного бага:

<http://www.youtube.com/watch?v=2oicGOL2JvE&feature=youtu.be>

Решение лежит на поверхности и очень удивительно – почему ее не устраняют до сих пор. Это банальное рассогласование характеристики педали газа и её мониторинга



Лечится баг согласованием этих калибровок:

