

Подборка некоторых фотографий по устройству агрегатов.

Авто: DODGE JOURNEY, РКПП Getrag MPS6 (6DCT450)

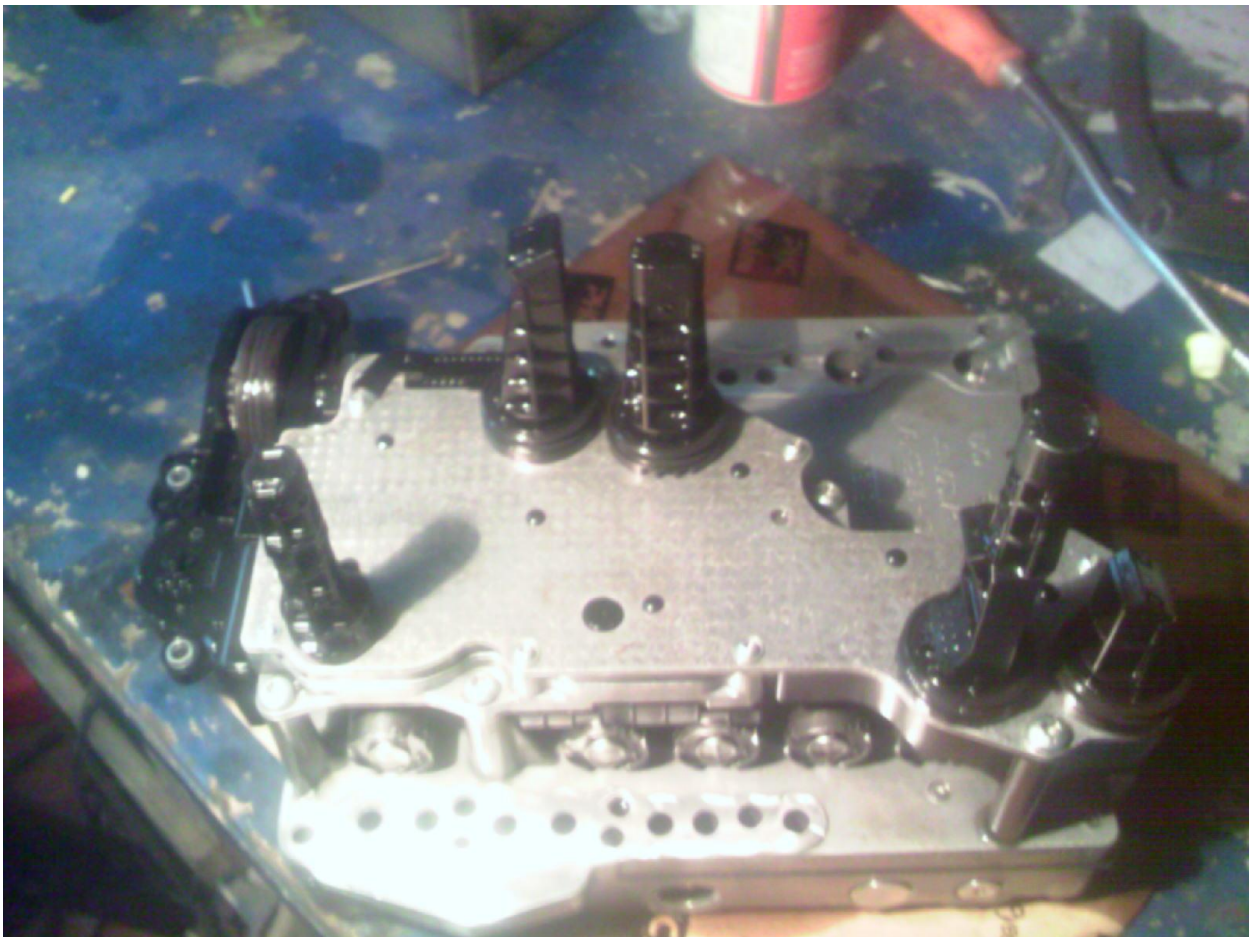
Снятый гидроблок. Полное описание есть в Mitchell On-Demand.

Неисправность: При включении режима движения – происходил толчек и авто могло поехать или сразу уходило в аварийный режим. Номер ошибки к сожалению не помню(по расшифровке соленоид управляющего(модулирующего) давления....

При проверке все оказалось достаточно живым. Соленоиды стоят все идентичные(по номерам) поэтому их можно менять местами для проверки.

Причина банальна –нехватка масла (около 1л)

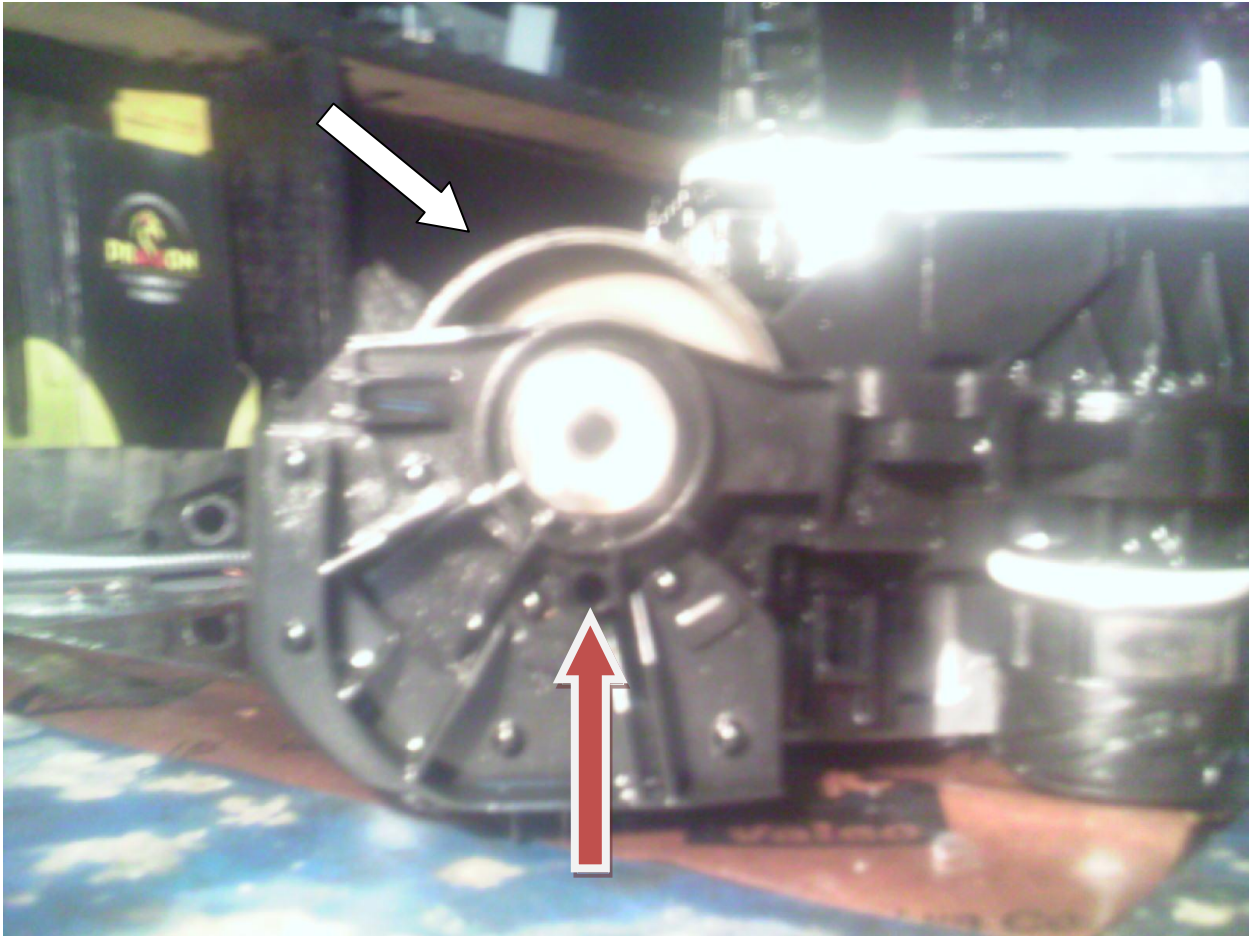
На коробке ДВЕ сливных пробки.



Хитростей по снятию никаких нет, кроме следующего нюанса по установке обратно.(в Митчеле не нашел)

Датчик положение селектора.(привод выполнен в виде ролика с магнитными метками и приводится в движение зубчатым сектором от рычага переключения.)

Ролик не имеет фиксации и поэтому вращается на 360 градусов свободно.



В корпусе есть установочное отверстие для совмещения с отверстием в ролике. Особая точность не нужна т.к. главное попасть в нужное зацепление с сектором. Монтажное положение рычага переключения –N

Масло в КПП –Castrol Dual , объём 5,5 л

Ремонт Эбу Вариатора (CVT) АУДИ А6 1996г.в

Неисправность- моргающий режим отображения включенной передачи на щитке приборов.

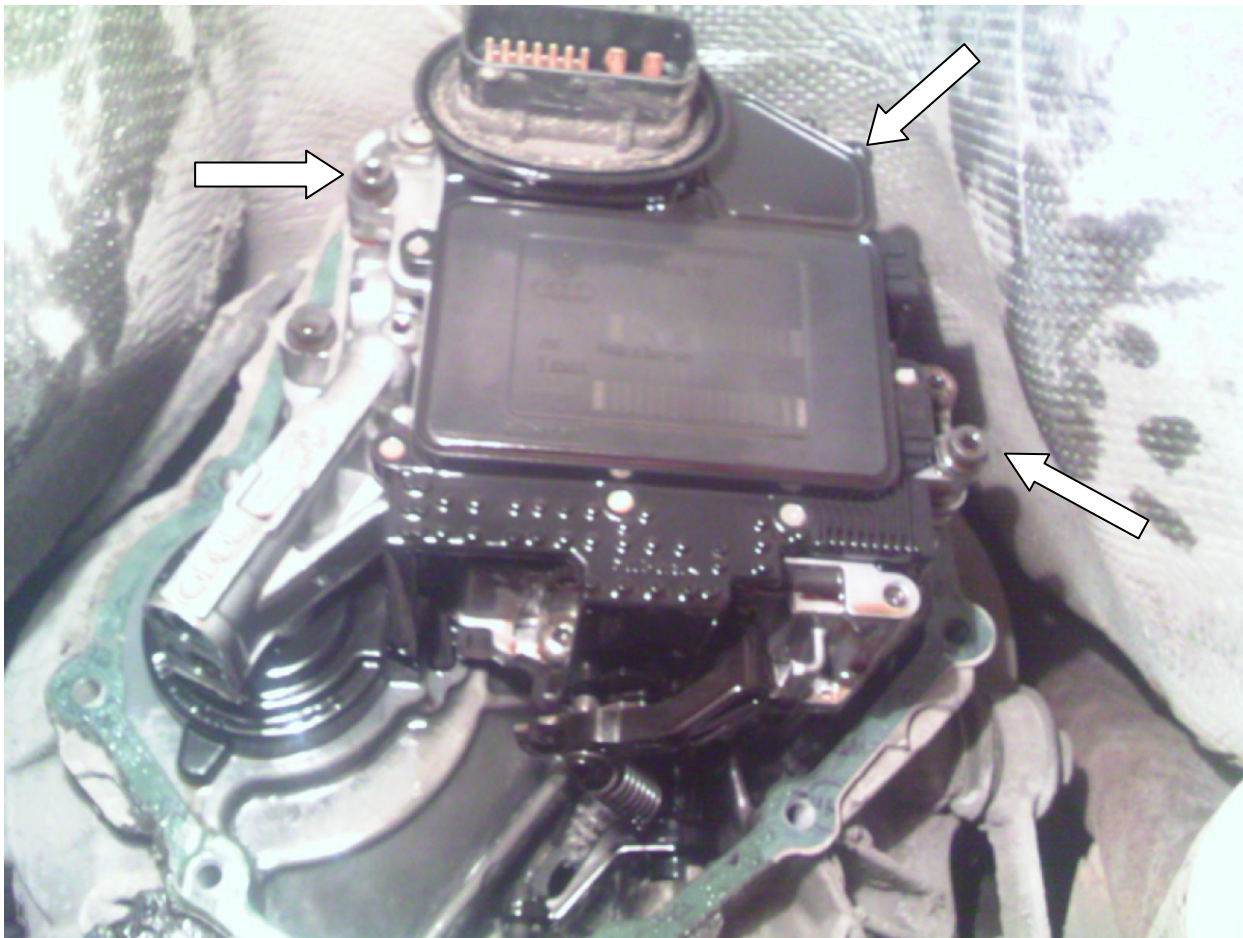
Ошибка в памяти ЭБУ - 17090- датчик селектора F125

По дата стриму в параметрах было видно, что ЭБУ не видит положения N и R. На ездовые качества, как сказал клиент, это никак не отражалось. Было решено устранить неисправность т.к. в будущем это могло привести к механическим неисправностям данной АКПП.

Хорошая инфа на <http://www.multitronic-club.ru>

Чтобы снять Эбу –сливаем масло (нужен спец. Ключ) отключаем разъём, снимаем поперечину, откручиваем кронштейн крепления троса переключения, и болты по окружности кожуха кпп. На некоторых моделях еще требуется ослабить хомут глушителя, чтобы была возможность отодвинуть выхлопную трубу для извлечения заднего кожуха кпп.

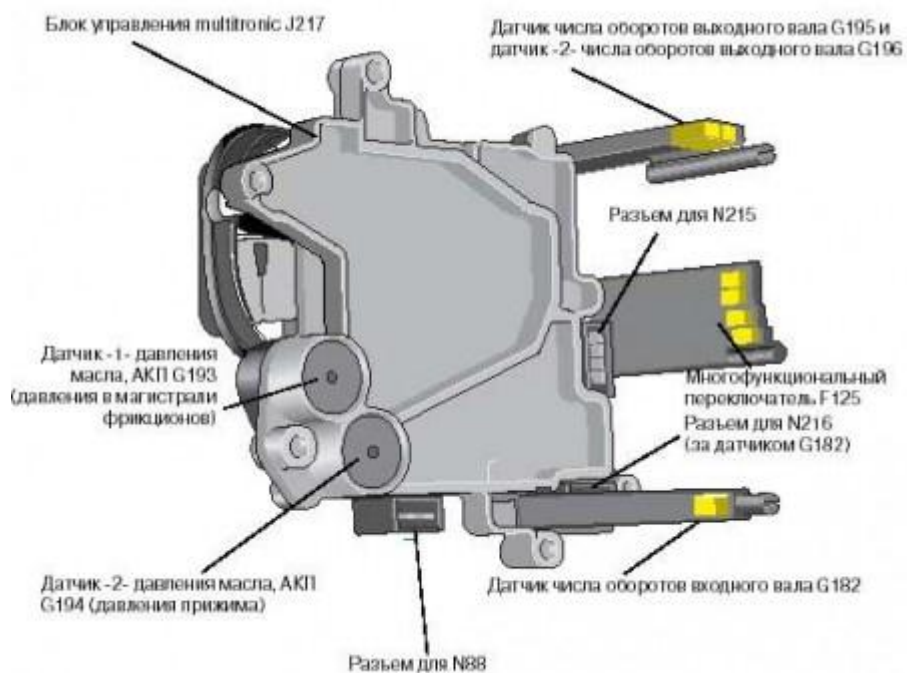
Вид со снятым кожухом.

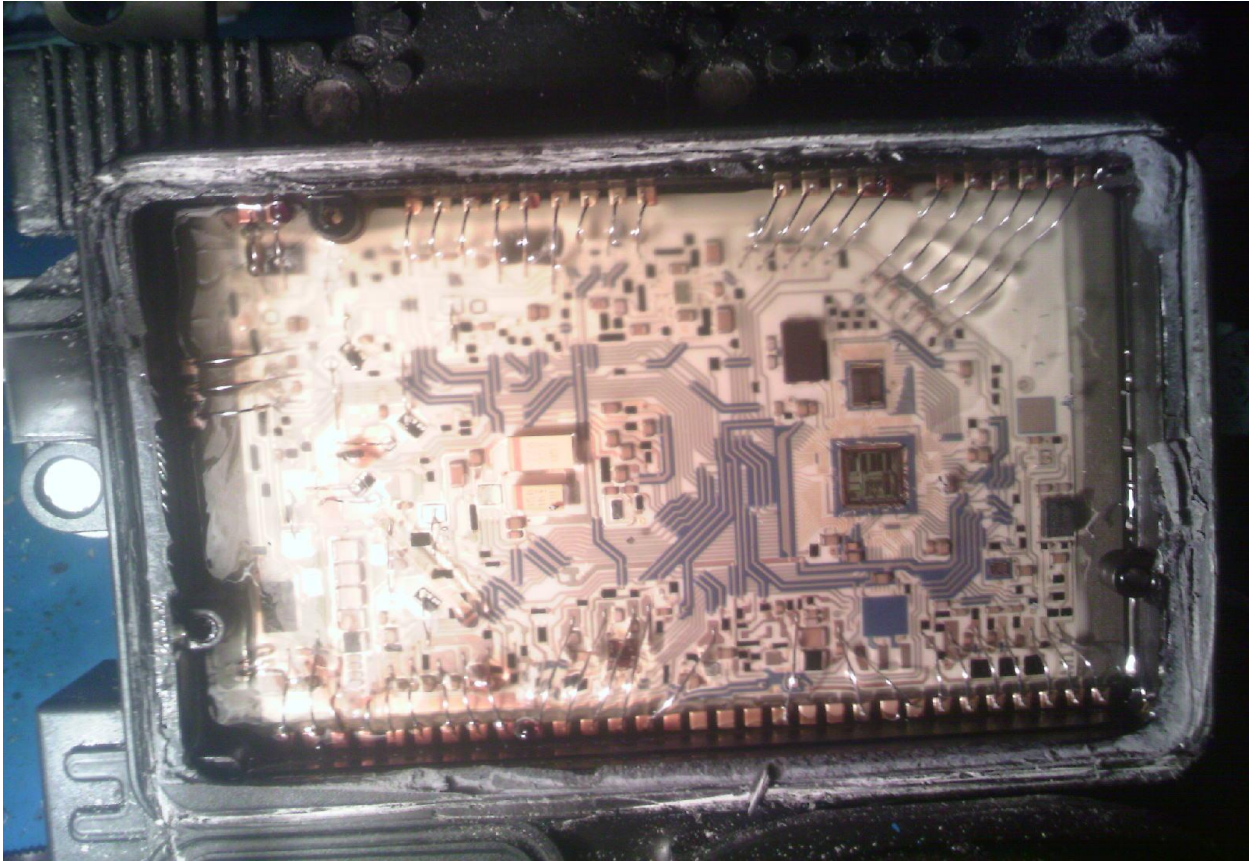


Откручиваем 3 болта Torx 25 и снимаем ЭБУ.

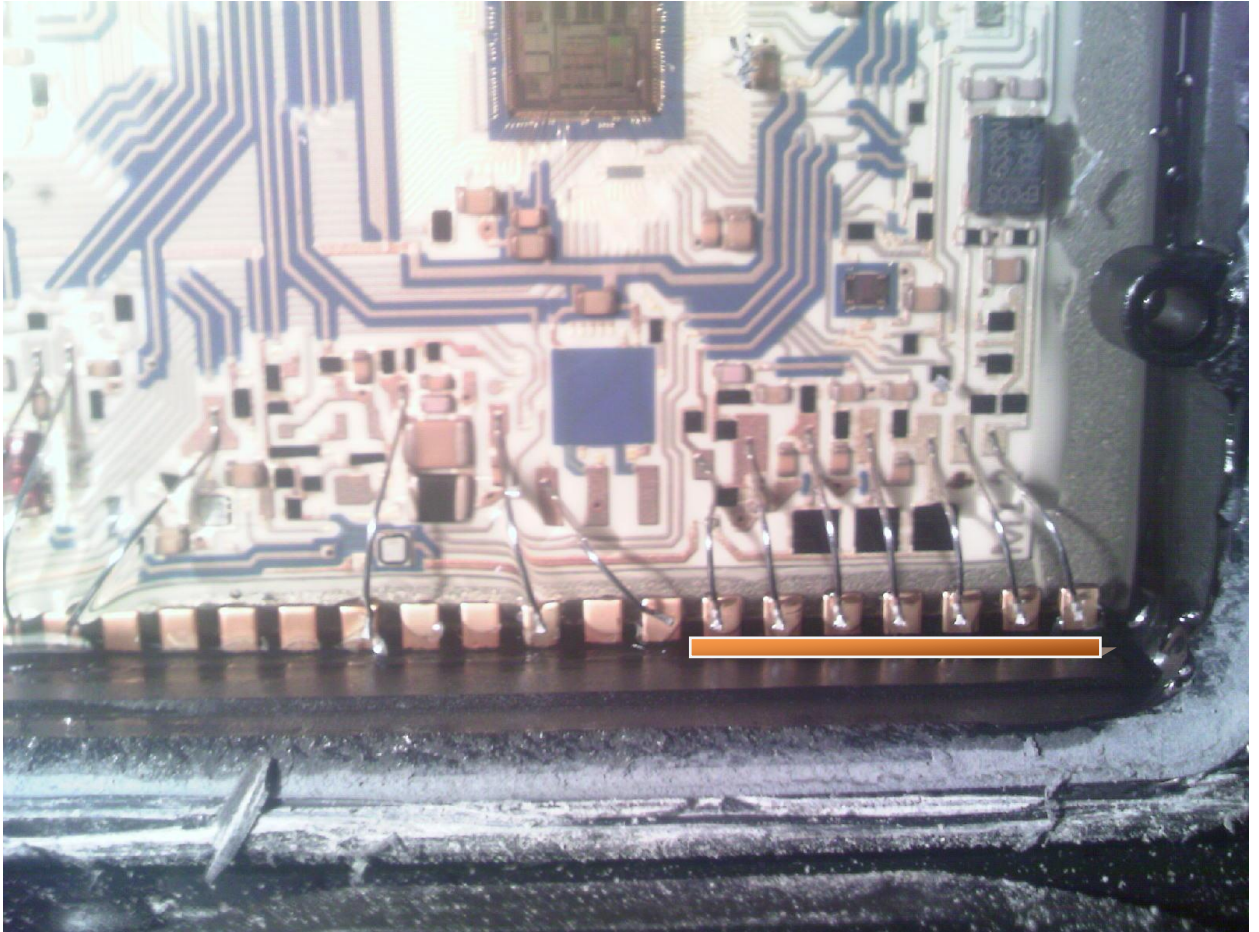


Срезаем аккуратно защитную крышку на ЭБУ.





Проводники в виде проволочек как раз и идут к различным датчикам расположенным в в выносных частях.



Неисправность как правило возникает из-за вибрации. Контактная сварка на проводниках со временем ослабевает или полностью разрушается. В нашем случае пропайка дала свои результаты.(требуется опыт работы с подобными схемами ЭБУ!!!) Заклеиваем крышку хорошим герметиком и ставим все на место. Заливаем масло согласно руководству ElsaWin.