

ОБЪЯСНЕНИЯ ПО СОДЕРЖАНИЮ РУКОВОДСТВА

Перечислены операции, которые необходимо выполнить перед началом работ в текущем разделе, и операции, которые необходимо выполнить после их

Рисунок элемента

В начале каждого раздела помещен рисунок, позволяющий пользователю лучше понять, как выглядят описанные узлы и детали при сборке.

Специальные символы указывают места смазки.

Операции по обслуживанию и ремонту

Под рисунком помещаются пронумерованные списки, указывающие последовательность выполнения операций по обслуживанию и ремонту

- Последовательность снятия деталей и узлов: Номера деталей и узлов соответствует их номеру на рисунке, и указывают последовательность их снятия.
- Последовательность разборки узлов: Номера деталей и узлов соответствует их номеру на рисунке, и указывают последовательность разборки.

- Последовательность установки деталей и узлов: Указывается отдельно, если установка не возможна в обратную снятию последовательности. Не приводится, если установка возможна в обратной снятию последовательности.
- Последовательность сборки узлов: Указывается отдельно, если сборка не возможна в обратной разборке последовательности. Не приводится, если сборка возможна в обратной разборке последовательности.

Классификация основных операций по разборке и сборке

Основные наиболее сложные и ответственные операции по разборке и сборке, а также снятию и установке, связанные с применением специальных приемов и инструментов, необходимостью контроля номинальных величин соответствующих характеристик и т.п. группируются в отдельный раздел и подробно объясняются.



- : Указывает на наличие специальных операций, требующих особого внимания при снятии и разборке.
- : Указывает на наличие специальных операций, требующих особого внимания при установке и сборке.

Символы, обозначающие места нанесения смазки, герметика и клея

Места нанесения смазки, герметика и клея указываются с использованием символов на рисунках, или на следующих за рисунками страницах, особенности применения смазки, герметика и клея (самоклеющийся ленты) описываются.



: Консистентная смазка (если специально не указывается тип и марка применяется универсальная смазка)



: Герметик или клей



: Тормозная жидкость или масло для автоматических трансмиссий (ATF)



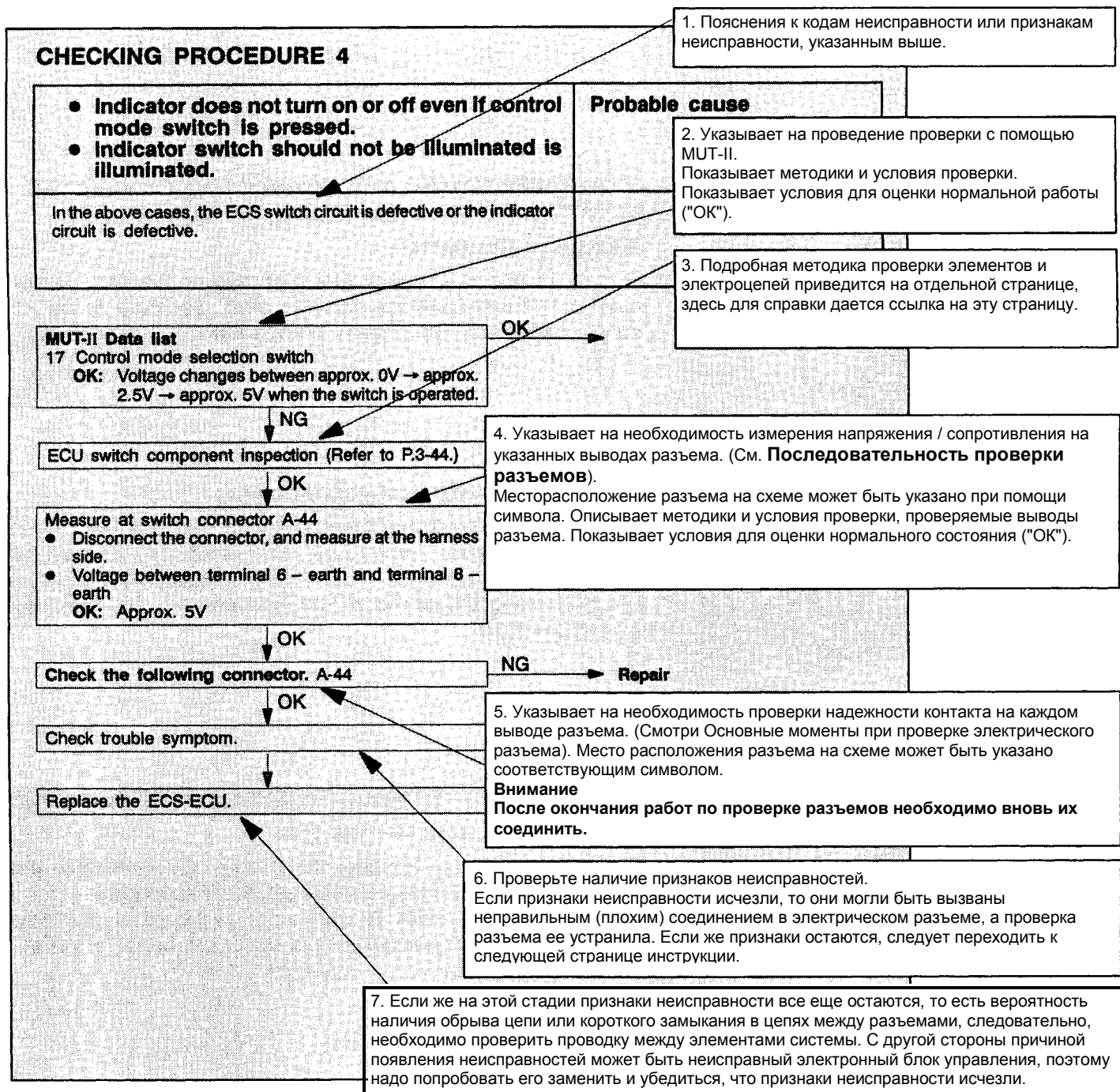
: Моторное масло, трансмиссионное масло или компрессорное масло (конд-р)



Самоклеющаяся лента или бутилкаучуковая лента

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ПРОВЕРКИ ДЛЯ ОБНАРУЖЕНИЯ НЕИСПРАВНОСТЕЙ

Причинами подавляющего большинства неисправностей, возникающих в электронных цепях, обычно являются следующие элементы (в порядке проведения проверки): электрические разъемы, элементы цепей, электронный блок управления и проводка между разъемами (штекерами). Нижеуказанные процедуры приведены в порядке проведения проверок, при этом в первую очередь причина неисправности ищется в разъеме или неисправном элементе цепи.



ПРОВЕРКА ПРОВОДКИ

Проверьте электрическую проводку между выводами, которые были неисправны при измерениях на разъемах, на обрыв или короткое замыкание. Выполняйте эту проверку, обращаясь к Руководству по электрическим схемам. Указание "Проверьте проводку между источником питания и выводом xx" также подразумевает проверку плавких предохранителей. Для проверки, при наличии перегоревшего плавкого предохранителя, обращайтесь к разделу "Проверка цепи при перегорании предохранителя".

ДЕЙСТВИЯ ПОСЛЕ ЗАМЕНЫ ЭЛЕКТРОННОГО БЛОКА УПРАВЛЕНИЯ

Если признаки неисправностей не исчезли даже после замены электронного блока управления, повторите процедуру проверки сначала.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ПАССИВНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (SRS) И РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ С ПРЕДНАТЯЖИТЕЛЕМ

Для улучшения безопасности, в качестве дополнительного оборудования возможна установка на автомобиль SRS (дополнительной системы пассивной безопасности). Эта система повышает уровень безопасности при ударе, удерживая передних пассажиров в случае аварии.

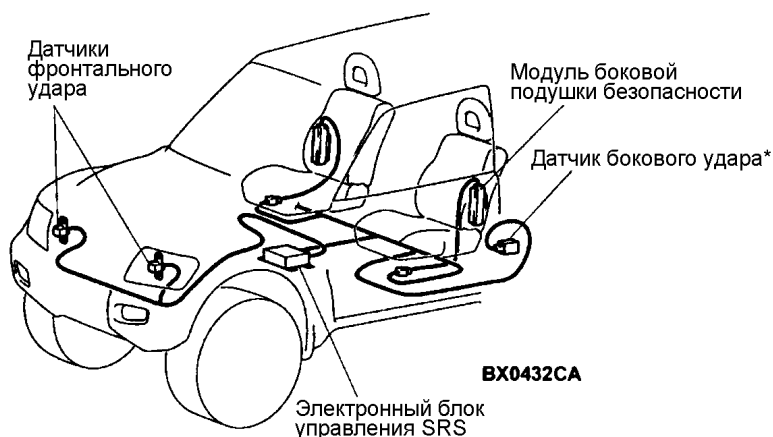
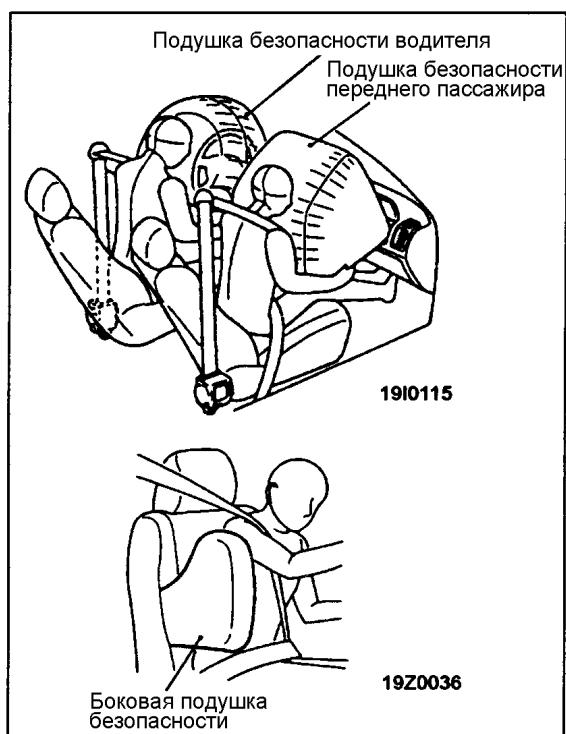
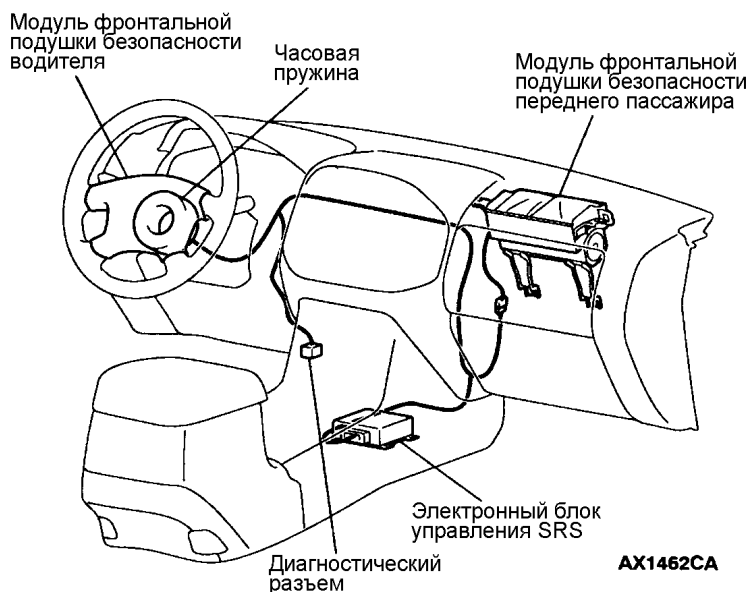
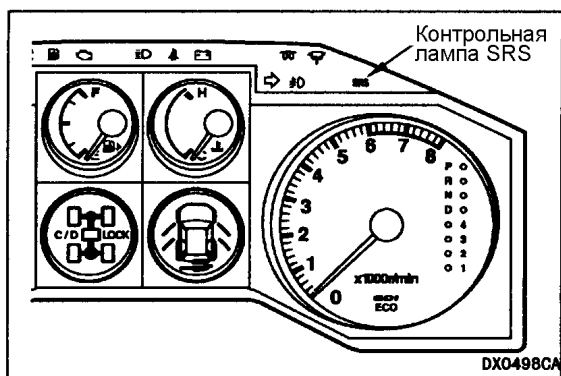
SRS состоит из четырех модулей подушек безопасности, электронного блока управления SRS, датчиков фронтального и бокового удара, контрольной лампы SRS и часовой пружины. Подушки безопасности располагаются в центре рулевого колеса, над вещевым ящиком, и встроены в спинки передних сидений. Каждая подушка безопасности состоит из подушки в свернутом виде и блока наполнения. Расположенный под напольной консолью электронный блок управления SRS управляет работой системы, он включает в себя предохранительный датчик ускорения и аналоговый (основной) датчик ускорения. Датчики фронтального удара установлены на опорах фар головного света. Датчики бокового удара внутри центральных стоек или боковых панелей и отслеживают боковые удары автомобиля. Контрольная лампа на передней панели комбинации приборов

показывает состояние системы SRS. Часовая пружина установлена в рулевой колонке.

Боковая подушка безопасности SRS срабатывает, если удар, получаемый в бок автомобиля сильнее определенного установленного значения, в целях защиты верхней части туловища пассажиров передних сидений в случае аварии.

К работе по обслуживанию систем безопасности, а также связанных с ними элементов, допускается только квалифицированный персонал.

Перед началом работы обслуживающий персонал должен тщательно изучить данное руководство. Необходимо проявлять особую осторожность при обслуживании системы SRS чтобы избежать травм или смерти обслуживающего персонала (в результате несанкционированного срабатывания подушки безопасности), либо водителя и переднего пассажира (в результате неработоспособности системы SRS после неквалифицированного обслуживания или ремонта).



ПРИМЕЧАНИЕ:

*: Обозначает детали установленные как с левой, так и с правой сторон автомобиля.

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Система непосредственного впрыска топлива состоит из датчиков, при помощи которых регистрируется состояние двигателя, электронного блока управления двигателем (автомобили с МКПП) или электронного блока управления двигателем и АКПП (автомобили с АКПП), осуществляющего функции управления на основании сигналов, поступающих от датчиков, и исполнительных устройств, работающих по командам электронного блока управления двигателем (автомобили с МКПП) или электронным блоком управления двигателем и АКПП (автомобили с АКПП).

Электронный блок управления двигателем (автомобили с МКПП) или электронный блок управления двигателем и АКПП (автомобили с АКПП) производит управление впрыском топлива, частотой вращения холостого хода и углом опережения зажигания. Кроме того, электронный блок управления двигателем (автомобили с МКПП) или электронный блок управления двигателем и АКПП (автомобили с АКПП) имеет ряд диагностических режимов работы, позволяющих упростить поиск неисправностей.

УПРАВЛЕНИЕ ВПРЫСКОМ ТОПЛИВА

Момент начала открытия форсунки и продолжительность ее открытого состояния задаются таким образом, чтобы в двигатель поступала топливовоздушная смесь оптимального состава, соответствующая непрерывно изменяющимся условиям работы двигателя. В головке цилиндров устанавливается по одной форсунке на каждый цилиндр. Топливо, под низким давлением, подается топливным насосом из топливного бака к регулятору низкого давления. Давление в топливной системе поддерживается на требуемом уровне регулятором низкого давления. Далее топливо под низким давлением, подается к топливному насосу высокого давления. Давление топлива, после насоса высокого давления, регулируется регулятором высокого давления и затем распределяется по форсункам через топливный коллектор.

Топливо впрыскивается в каждый цилиндр один раз за каждые два оборота коленчатого вала. Порядок работы цилиндров 1-2-3-4-5-6. Данный режим называется последовательным впрыском топлива. При работе холодного двигателя или при работе с высокой нагрузкой, система управления без обратной связи ("open-loop") удерживает воздушно-топливную смесь на более богатом уровне, чтобы обеспечить стабильное управление автомобилем. При работе двигателя на низких и средних нагрузках, воздушно-топливная смесь становится беднее, что обеспечивает топливную экономичность. При работе прогретого двигателя на средних и высоких нагрузках, система управления с обратной связью ("closed-loop") использует сигнал кислородного датчика и поддерживает стехиометрический состав воздушно-топливной смеси.

УПРАВЛЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЕМ ДРОССЕЛЬНОЙ ЗАСЛОНКИ

Применена схема с электронным управлением углом открытия дроссельной заслонки. Электронный блок управления двигателем (автомобили с МКПП) или электронный блок управления двигателем и АКПП (автомобили с АКПП) определяет степень нажатия на педаль акселератора посредством датчика положения педали акселератора (APS).

Затем электронный блок управления двигателем (автомобили с МКПП) или электронный блок управления двигателем и АКПП (автомобили с АКПП) посылает информацию и значения угла открытия дроссельной заслонки на контроллер дроссельной заслонки. Сервопривод дроссельной заслонки, воздействуя на дроссельную заслонку, устанавливает требуемое положение угла открытия дроссельной заслонки.

УПРАВЛЕНИЕ ЧАСТОТой ВРАЩЕНИЯ ХОЛОСТОГО ХОДА

Система поддерживает частоту вращения холостого хода на требуемом уровне, путем изменения расхода воздуха, проходящего через дроссельную заслонку в соответствии с состоянием двигателя и его нагрузкой на холостом ходу.

Электронный блок управления двигателем (автомобили с МКПП) или электронный блок

управления двигателем и АКПП (автомобили с АКПП) управляет сервоприводом дроссельной заслонки, таким образом, частота вращения коленчатого вала двигателя устанавливается в соответствии с таблицей значений, записанной в памяти блока. Значение необходимой частоты вращения коленчатого вала выбирается из таблицы в соответствии с температурой охлаждающей жидкости и нагрузкой от кондиционера.

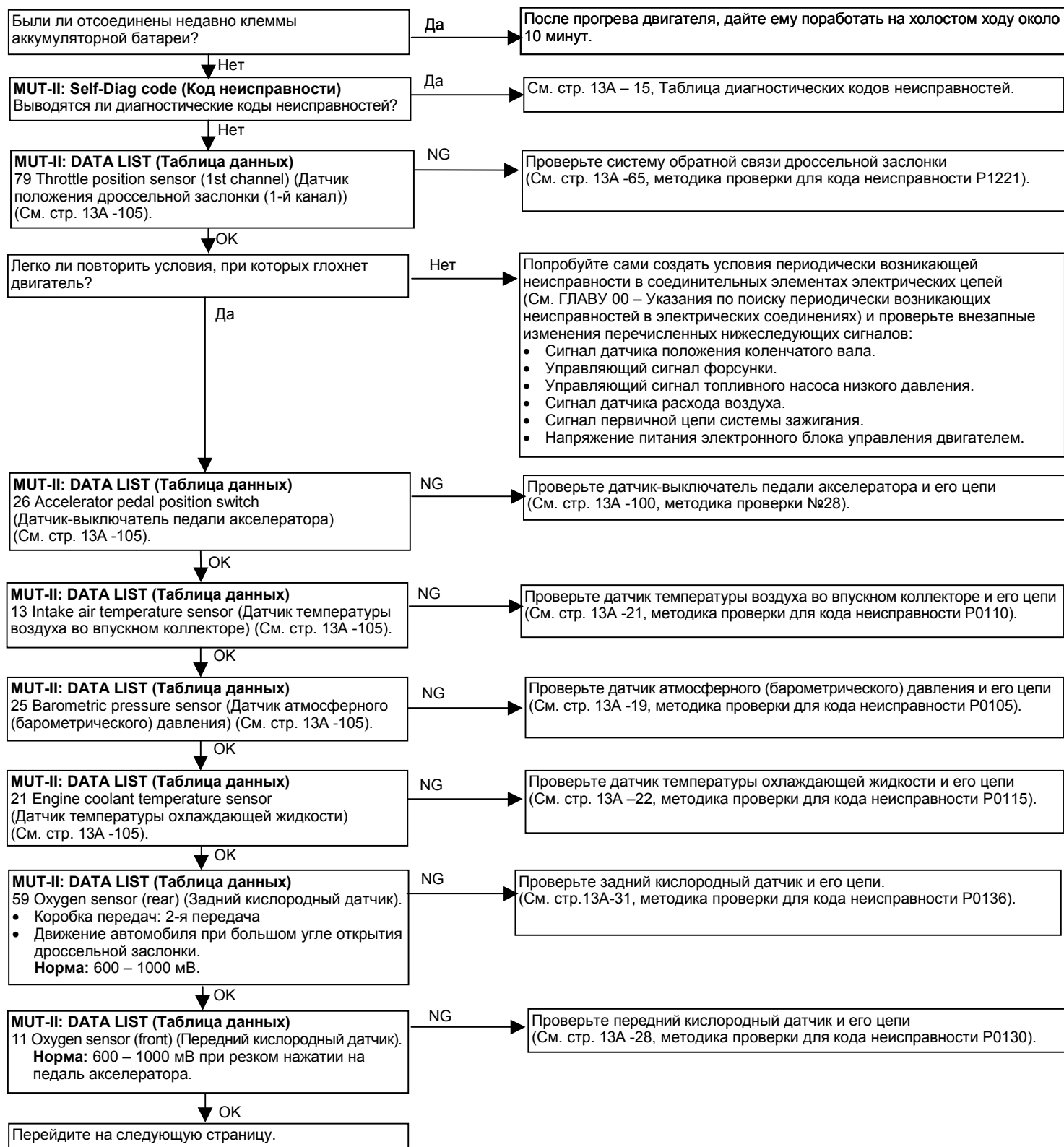
УПРАВЛЕНИЕ УГЛОМ ОПЕРЕЖЕНИЯ ЗАЖИГАНИЯ

Подключенный к первичной цепи катушки зажигания силовой транзистор замыкает и размыкает цепь. Таким образом, осуществляется оптимальное управление углом опережения зажигания в соответствии с режимом работы двигателя.

Электронный блок управления двигателем (автомобили с МКПП) или электронный блок управления двигателем и АКПП (автомобили с АКПП) определяет оптимальный угол опережения зажигания в зависимости от частоты вращения коленчатого вала двигателя, объемного расхода воздуха, температуры охлаждающей жидкости, атмосферного давления и момента впрыска топлива (на такте впуска или на такте сжатия).

МЕТОДИКА №10

Прогретый двигатель глохнет на холостом ходу	Вероятные причины неисправности
<p>Причинами данной неисправности могут быть несоответствующий состав топливовоздушной смеси, неисправность системы электронного управления дроссельной заслонкой либо низкая компрессия. Кроме этого, если двигатель заглох внезапно, то причиной этого может быть нарушение контакта в разъеме.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Неисправность системы зажигания. • Неисправность системы управления составом топливовоздушной смеси. • Неисправность системы электронного управления дроссельной заслонкой. • Неисправность корпуса дроссельной заслонки. • Плохой контакт в разъеме. • Плохая компрессия. • Подсос воздуха в систему впуска.



СПРАВОЧНАЯ ТАБЛИЦА РЕЖИМА "АКТУАТОР TEST" (ПРОВЕРКА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ)

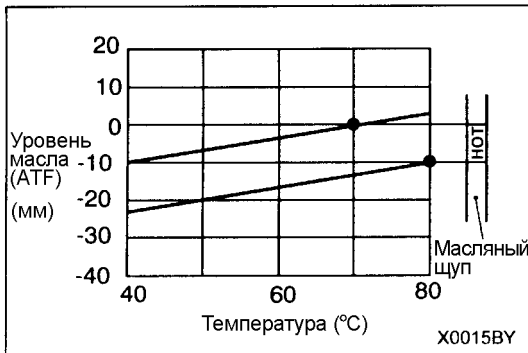
Поз №	Проверяемый элемент	Содержание операции	Условия проверки	Нормальное состояние	Методика проверки №	Страница
02	Реле свечей накаливания системы облегчения запуска двигателя	Переключение реле с режима OFF (ВЫКЛ.)→ ON (ВКЛ) и с режима ON (ВКЛ) → OFF (ВЫКЛ.)	Ключ зажигания в положении ON (ВКЛ)	Ток аккумуляторной батареи нагревает свечи накаливания при включенном реле	-	-
03	Реле компрессора кондиционера	Переключение реле с режима OFF (ВЫКЛ.)→ ON (ВКЛ) и с режима ON (ВКЛ) → OFF (ВЫКЛ.)	Ключ зажигания в положении ON (ВКЛ)	Электромагнитная муфта компрессора кондиционера при включении производит слышимый звук	-	-
11	Электромагнитный клапан управления углом опережения впрыска топлива	Электромагнитный клапан: ON (ВКЛ)	<ul style="list-style-type: none"> Ключ зажигания в положении ON (ВКЛ) Двигатель работает на холостом ходу Датчик положения поршня автомата опережения впрыска: в нормальном положении 	Электромагнитный клапан издает слышимый звук	Код № 43	13C-20
12		Электромагнитный клапан: OFF (ВЫКЛ.)				
15	Контрольная лампа системы облегчения запуска двигателя	Включение или выключение контрольной лампы	Ключ зажигания в положении ON (ВКЛ)	Контрольная лампа включена	-	-
16	Контрольная лампа индикации неисправности двигателя	Включение или выключение контрольной лампы	Ключ зажигания в положении ON (ВКЛ)	Контрольная лампа включена	Методики № 3, 4	13C-25
22	Реле вентилятора конденсора кондиционера	Переключение реле с режима OFF (ВЫКЛ.)→ ON (ВКЛ) и с режима ON (ВКЛ) → OFF (ВЫКЛ.)	Ключ зажигания в положении ON (ВКЛ)	Вентилятор конденсора кондиционера работает	-	-
23	Основной электромагнитный клапан дроссельной заслонки	Переключение электромагнитного клапана OFF (ВЫКЛ.)→ ON (ВКЛ) и с режима ON (ВКЛ) → OFF (ВЫКЛ.)	<ul style="list-style-type: none"> Ключ зажигания в положении ON (ВКЛ) Скорость автомобиля: 0 км/ч Частота вращения коленчатого вала двигателя: не выше 1000 мин⁻¹ 	Электромагнитный клапан при включении или выключении издает слышимый звук	Код № 41	13C-19
24	Вспомогательный электромагнитный клапан дроссельной заслонки	Переключение электромагнитного клапана с режима OFF (ВЫКЛ.)→ ON (ВКЛ) и с режима ON (ВКЛ) → OFF (ВЫКЛ.)	<ul style="list-style-type: none"> Ключ зажигания в положении ON (ВКЛ) Скорость автомобиля: 0 км/ч Частота вращения коленчатого вала двигателя: не выше 1000 мин⁻¹ 	Электромагнитный клапан при включении или выключении издает слышимый звук	-	-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ НА АВТОМОБИЛЕ

ОСНОВНЫЕ ОПЕРАЦИИ ПО РЕГУЛИРОВКЕ ПРОВЕРКА УРОВНЯ ATF В АВТОМАТИЧЕСКОЙ КПП

ПРИМЕЧАНИЕ

После замены КПП или ее капитального ремонта, или езды в тяжелых условиях, необходимо всегда промывать систему охлаждения, а также заменять ATF.



1. Проедьте на автомобиле пока температура жидкости не поднимется до нормальной рабочей температуры (70 – 80°C).

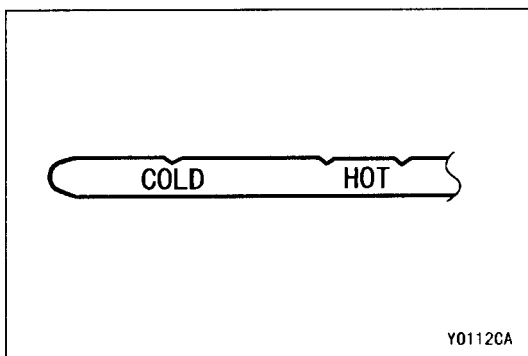
ПРИМЕЧАНИЕ

- 1) Измеряйте температуру ATF при помощи MUT-II.
- 2) Сверяйте уровень ATF согласно графику на рисунке слева, поскольку прогрев ATF до нормальной рабочей температуры (70 – 80°C) занимает определенное время.

2. Установите автомобиль на ровной, горизонтальной площадке.
3. Нажмите на педаль тормоза и переместите рычаг селектора АКПП последовательно через все положения, задерживая его в каждом из них на несколько секунд для заполнения ATF всей гидросистемы управления и гидротрансформатора, а затем установите селектор в положение «N».
4. Очистите от грязи место около маслоизмерительного щупа, выньте щуп и проверьте состояние ATF.

ПРИМЕЧАНИЕ

Если ATF имеет горелый запах, то это является признаком загрязнения его мелкими частицами износа фрикционных накладок элементов управления КПП. В этом случае, возможно, потребуется капитальный ремонт коробки передач.



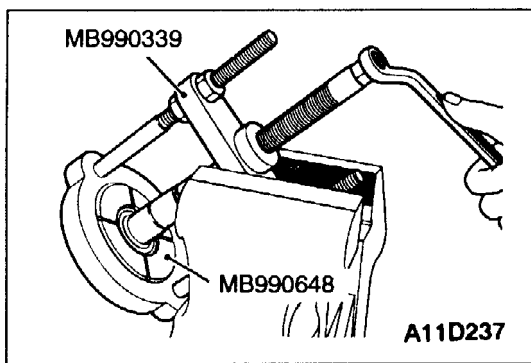
5. Нормальный уровень ATF должен находиться на отметке «HOT» маслоизмерительного щупа. Если уровень ниже отметки «HOT», то долейте ATF до нормального уровня.

**Масло для автоматических коробок передач (ATF):
Dia Queen ATF SP II M, SP III или аналог.**

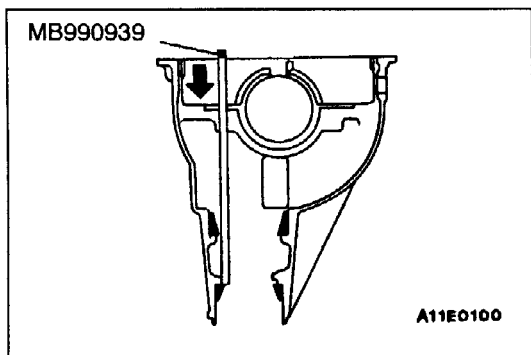
ПРИМЕЧАНИЕ

Если уровень ATF в автоматической коробке передач ниже нормального, то масляный насос начнет захватывать воздух, что приведет к образованию эмульсии ATF с воздухом. Это снизит рабочее давление в гидросистеме управления, что в свою очередь приведет к запаздыванию при переключении передач (позднее включение передач) и пробуксовке фрикционных муфт или тормозов. Если уровень ATF больше нормального, то за счет вращения шестерен планетарных механизмов возникнет обильное пенообразование ATF, что в результате приведет к таким же последствиям, как и в случае низкого уровня ATF. Конечным результатом образования воздушно-масляной эмульсии будет перегрев и окисление ATF, что отрицательно скажется на работе клапанов и фрикционных элементов управления. Кроме того, пенообразование вызывает повышенный выброс ATF через сапун, что может быть ошибочно принято за утечки ATF из системы.

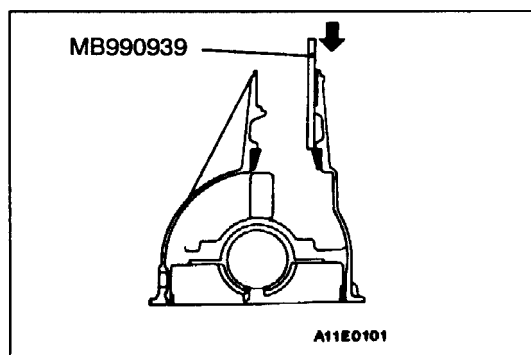
6. Плотно вставьте масляный щуп в штатное отверстие.



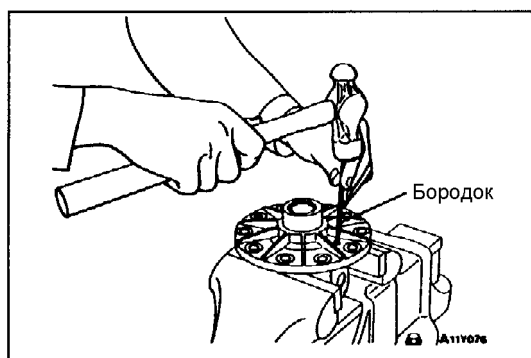
◀G▶ СНЯТИЕ ВНУТРЕННЕЙ ОБОЙМЫ ПЕРЕДНЕГО ПОДШИПНИКА ВЕДУЩЕЙ ШЕСТЕРНИ ГЛАВНОЙ ПЕРЕДАЧИ



◀H▶ СНЯТИЕ САЛЬНИКА / ВНУТРЕННЕЙ ОБОЙМЫ ЗАДНЕГО ПОДШИПНИКА ВЕДУЩЕЙ ШЕСТЕРНИ ГЛАВНОЙ ПЕРЕДАЧИ / НАРУЖНОЙ ОБОЙМЫ ЗАДНЕГО ПОДШИПНИКА ВЕДУЩЕЙ ШЕСТЕРНИ ГЛАВНОЙ ПЕРЕДАЧИ



◀I▶ СНЯТИЕ НАРУЖНОЙ ОБОЙМЫ ПЕРЕДНЕГО ПОДШИПНИКА ВЕДУЩЕЙ ШЕСТЕРНИ ГЛАВНОЙ ПЕРЕДАЧИ



◀J▶ СНЯТИЕ ЦИЛИНДРИЧЕСКОГО ШТИФТА

ВЕРХНИЙ РЫЧАГ В СБОРЕ

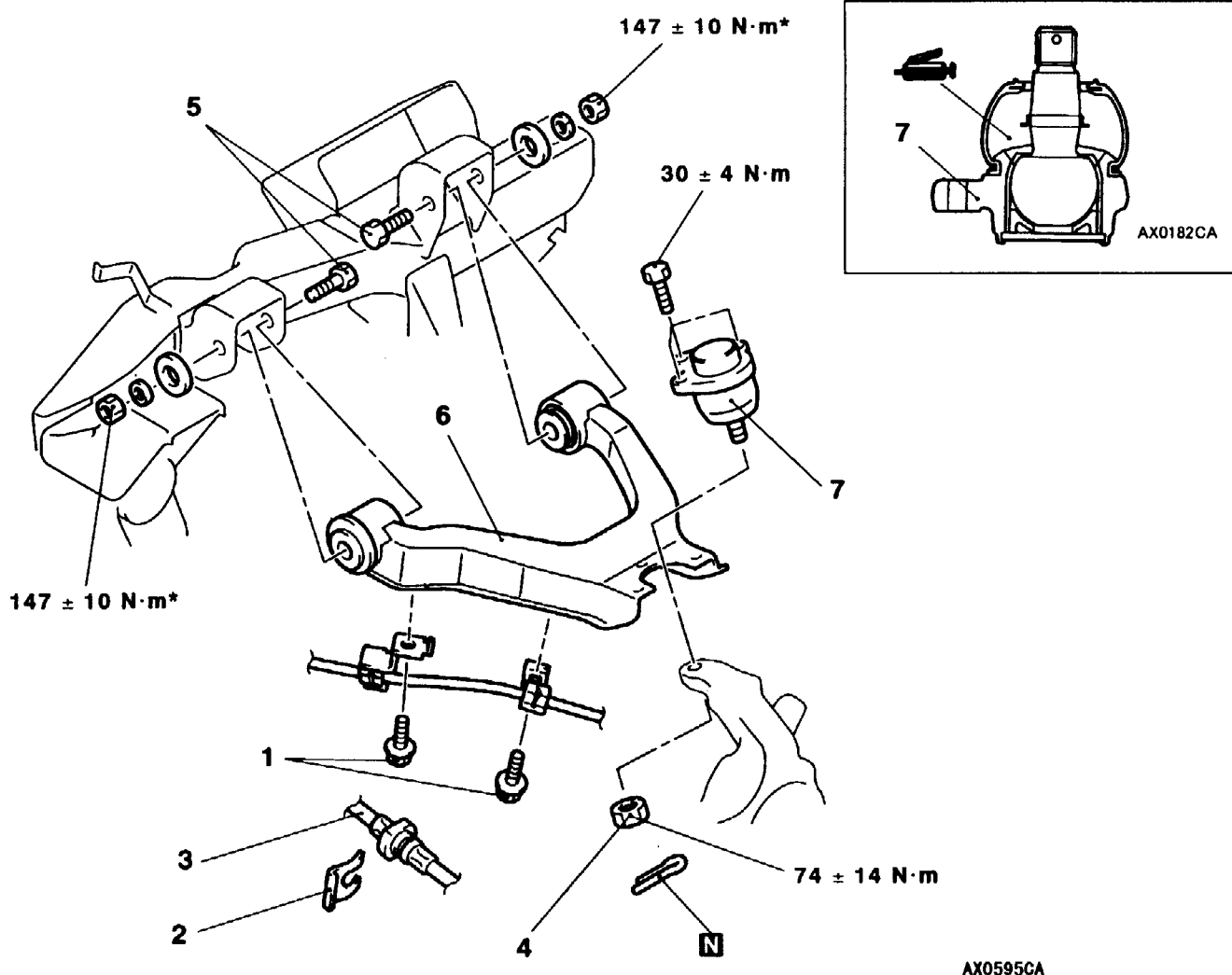
СНЯТИЕ И УСТАНОВКА

Внимание:

*: Чтобы предотвратить разрушение резинометаллических шарниров крепления рычага, детали, обозначенные * необходимо затянуть предварительно, а окончательную затяжку следует произвести, опустив незагруженный автомобиль на колеса.

Заключительные операции:

- Проверка состояния пыльников (повреждение или растрескивание) шаровых опор.
- Проверка и регулировка углов установки передних колес автомобиля (см. стр. 33А-4).

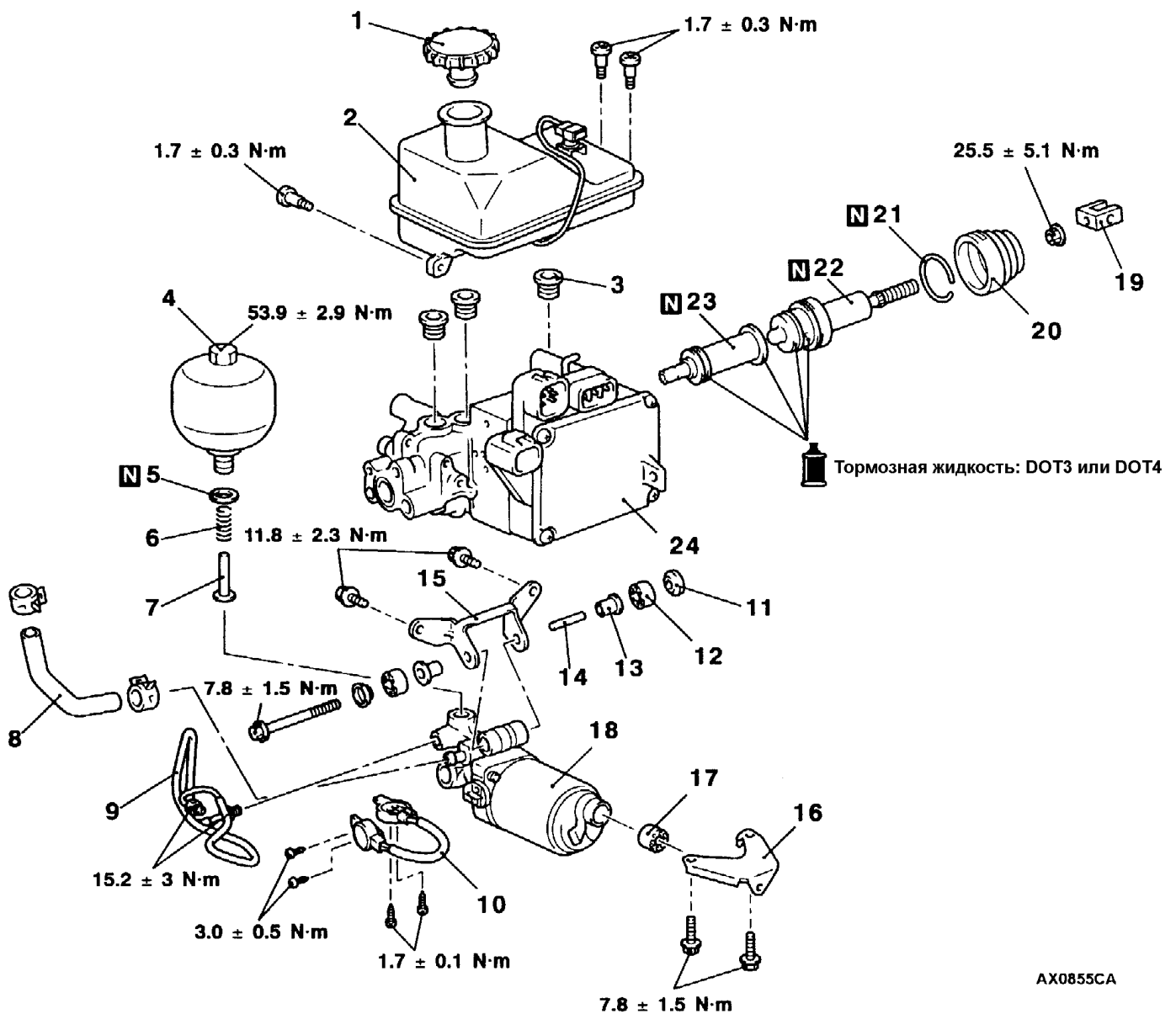


Последовательность снятия деталей:

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Болты крепления кронштейна датчика частоты вращения переднего колеса (Автомобили с ABS) 2. Скоба крепления 3. Тормозной шланг 4. Соединение верхнего рычага в сборе с поворотным кулаком | <ol style="list-style-type: none"> 5. Соединение верхнего рычага с передней рамой автомобиля 6. Верхний рычаг передней подвески в сборе 7. Шаровая опора верхнего рычага передней подвески в сборе |
|--|---|



РАЗБОРКА И СБОРКА



Последовательность разборки

1. Заливная пробка
2. Бачок тормозной жидкости в сборе
3. Уплотнение
4. Аккумулятор
5. Кольцевая прокладка
6. Пружина
7. Трубка-успокоитель
8. Шланг
9. Трубка
10. Подводящий провод
11. Шайба
12. Втулка
13. Установочная втулка

◀A▶

◀B▶

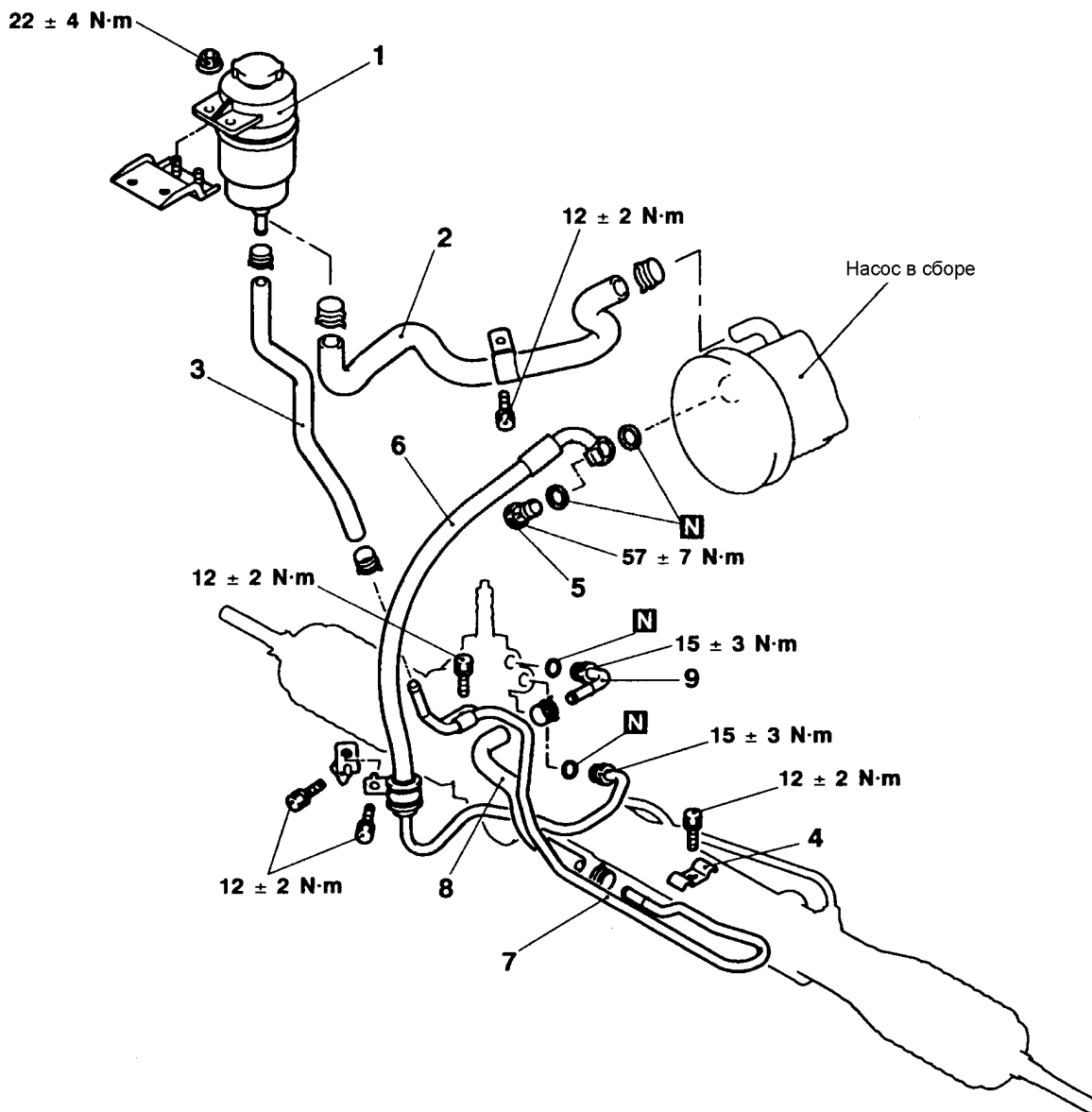
◀B▶

◀B▶

14. Штифт
15. Кронштейн
16. Кронштейн
17. Втулка
18. Электронасос
19. Штифт с отверстием под шплинт
20. Пыльник

- Поддержание корпуса гидравлического усилителя тормозов (HVB)
- 21. Стопорное кольцо
- 22. Силовой поршень в сборе
- 23. Поршень главного тормозного цилиндра в сборе
- 24. Главный тормозной цилиндр и гидравлический узел в сборе

<Автомобили с правым рулем и с двигателем 4D5>



AY0217CA

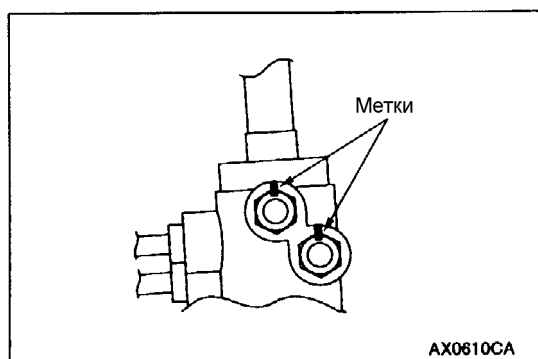
Последовательность снятия деталей:



1. Бачок
2. Шланг низкого давления
3. Возвратный шланг В
4. Скоба крепления трубок
5. Штуцерный болт



6. Шланг высокого давления в сборе
7. Охлаждающая трубка
8. Возвратный шланг А
9. Возвратная трубка

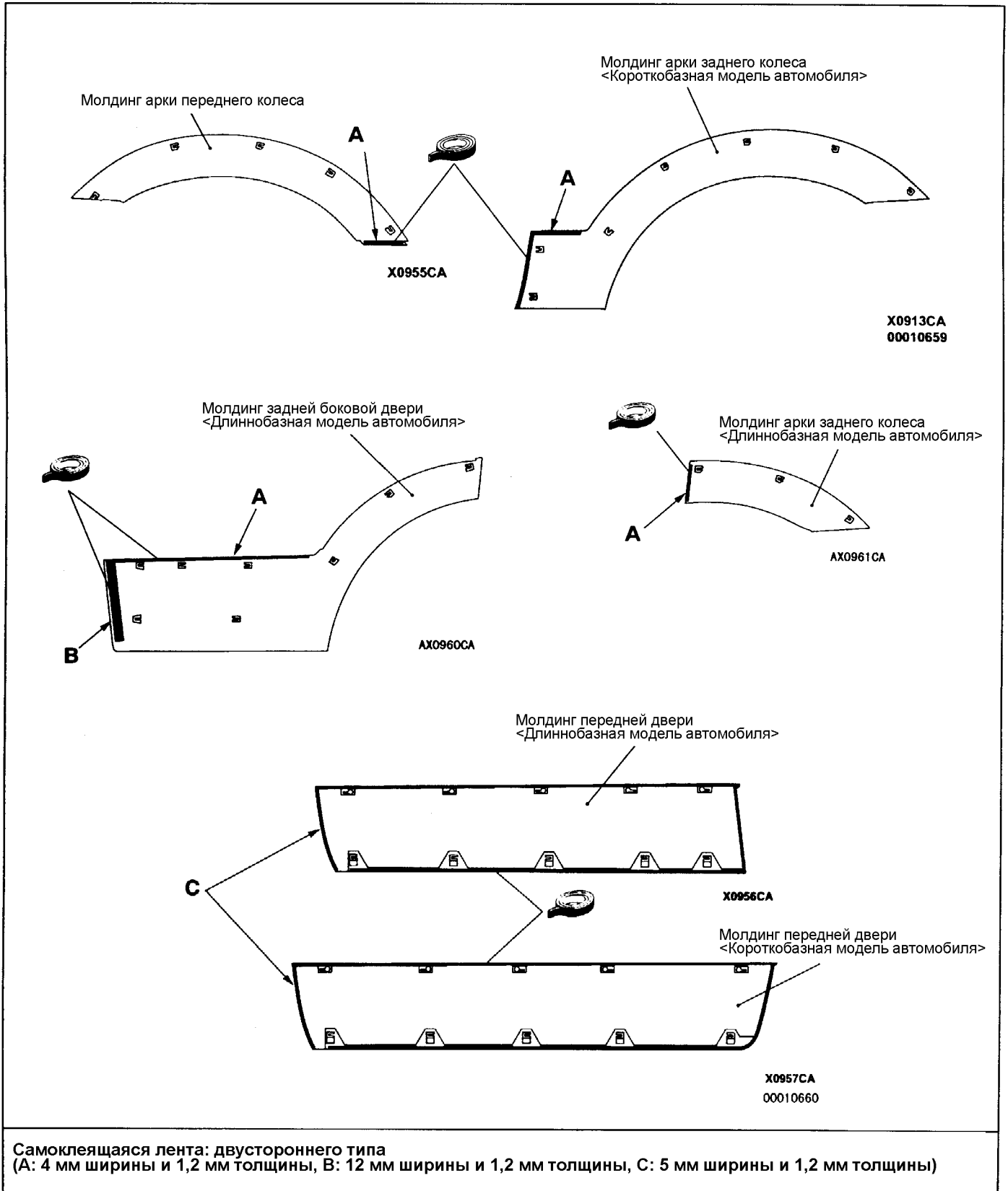


AX0610CA

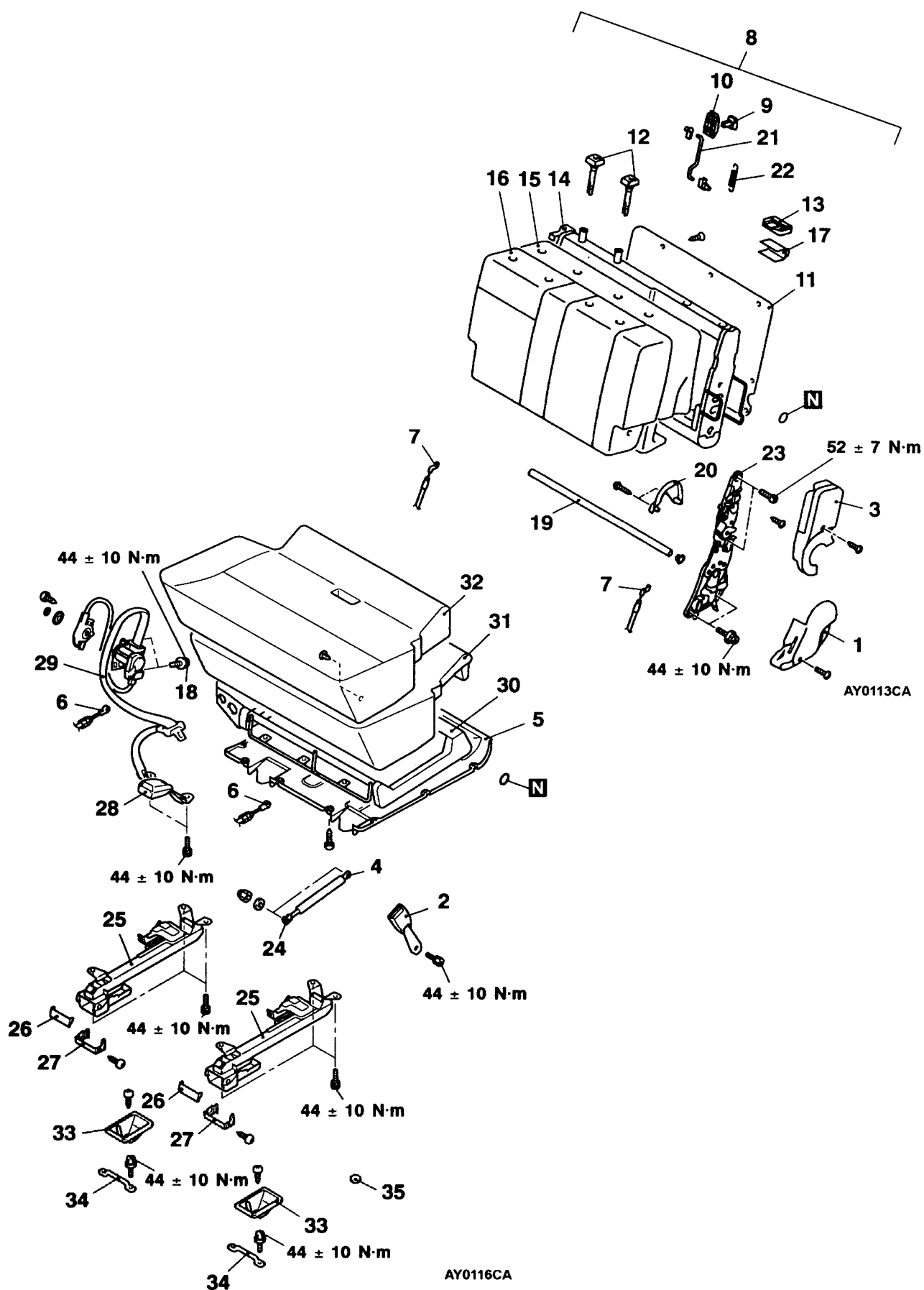
**ОСНОВНЫЕ ОПЕРАЦИИ ПО УСТАНОВКЕ
УСТАНОВКА ВОЗВРАТНОЙ ТРУБКИ / ТРУБКИ ВЫСОКОГО
ДАВЛЕНИЯ (Автомобили с двигателем 6G7) / ШЛАНГА
ВЫСОКОГО ДАВЛЕНИЯ В СБОРЕ (Автомобили с
двигателем 6G7)**

1. При установке возвратных трубок на корпус рулевого механизма совместите метки так, как показано на рисунке.

Расположение двусторонней самоклеящейся ленты



〈Короткобазный автомобиль с правым рулем〉



МЕТОДИКА УТИЛИЗАЦИИ МОДУЛЯ ПОДУШКИ БЕЗОПАСНОСТИ

Перед утилизацией модулей подушек безопасности или автомобилей с подушками безопасности системы SRS,

убедитесь в том, что подушки безопасности утилизированы в соответствии с приведенной ниже методикой.

РАЗРЯДКА НЕ СРАБОТАВШЕЙ ПОДУШКИ БЕЗОПАСНОСТИ

Внимание:

1. Если автомобиль предназначен для отправки в металлолом или другого вида утилизации, произведите принудительное срабатывание подушек внутри автомобиля. Если же на утилизацию направляются только модули подушек безопасности, а эксплуатация автомобиля будет продолжаться, то произведите срабатывание подушек безопасности, сняв их с автомобиля.
2. Поскольку срабатывание подушки безопасности сопровождается выделением большого количества дыма, выполнение этого рекомендуется производить в уединенном месте, вдали от жилых массивов.
3. Поскольку срабатывание подушки безопасности сопровождается резким звуком, избегайте производить это действие в населенных пунктах, необходимо также предупреждать людей находящихся поблизости о предполагаемом действии.
4. При выполнении принудительного срабатывания подушек безопасности рекомендуется использовать шумозащитные наушники обслуживающим персоналом и людям, находящимся в зоне срабатывания подушек безопасности.

УТИЛИЗАЦИЯ ПОДУШЕК БЕЗОПАСНОСТИ ВНУТРИ АВТОМОБИЛЯ

1. Установите автомобиль на ровной поверхности в изолированном месте.
2. Отсоедините отрицательный и положительный провода от аккумуляторной батареи, затем снимите аккумуляторную батарею с автомобиля.

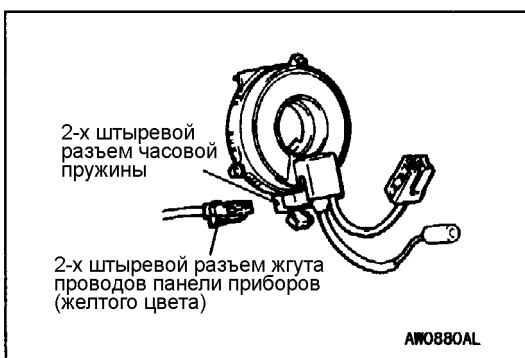
Внимание:

Выждите не менее 60 с после отсоединения аккумуляторной батареи, прежде чем продолжить работу с системой SRS (см. стр. 52В-4).

3. Утилизируйте каждую подушку безопасности в соответствии с приведенной методикой.

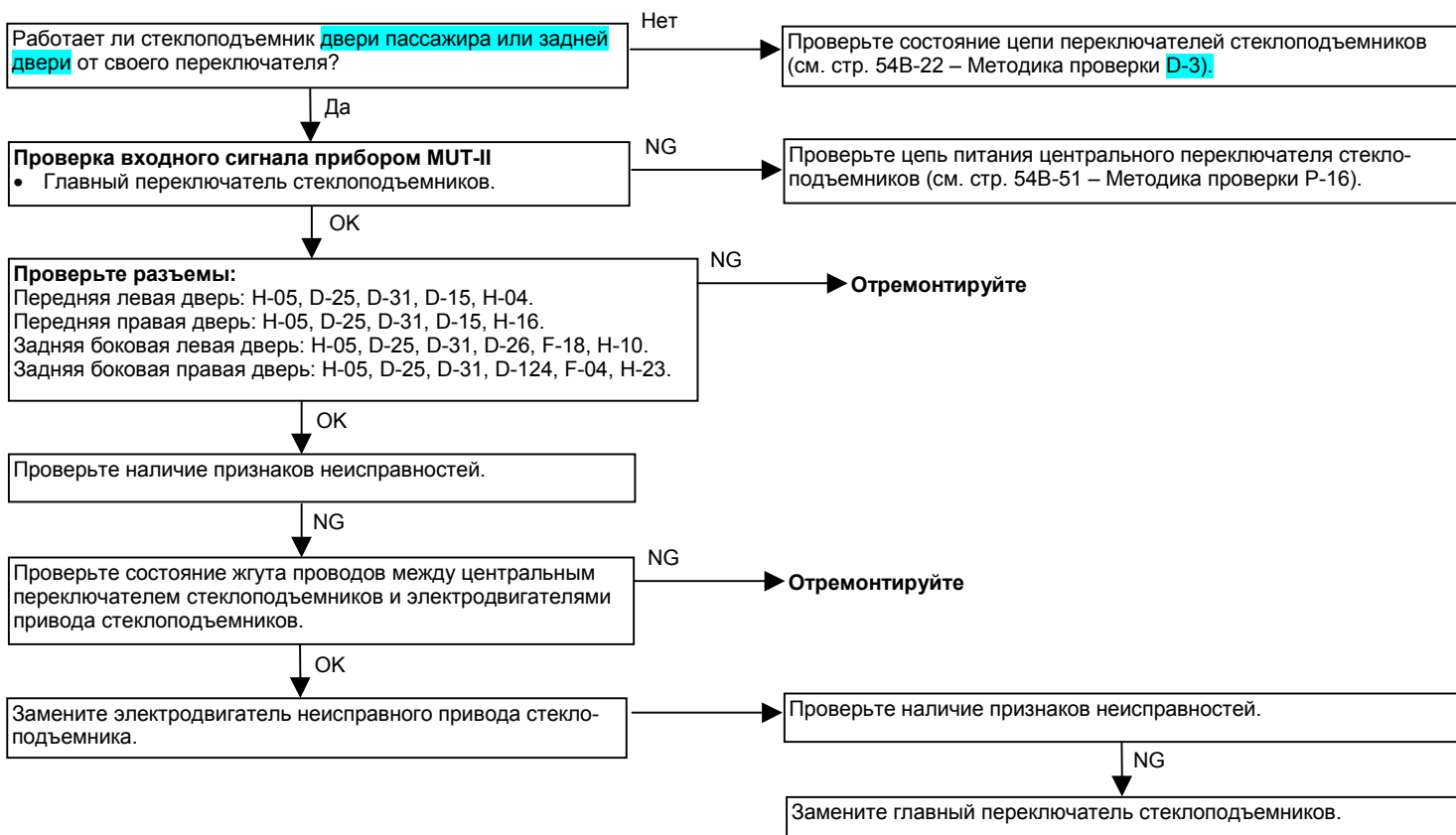
Модуль подушки безопасности со стороны водителя

- (1) Снимите нижний защитный кожух с рулевой колонки (см. ГЛАВУ 52В - Панель приборов).
- (2) Отсоедините 2-х штыревой разъем часовой пружины и 2-х штыревой разъем жгута проводов панели приборов (желтого цвета)



Методика проверки D-4

Стеклоподъемники: Главный переключатель стеклоподъемников не управляет стеклом двери пассажира или стеклом задней двери	Возможная причина
Возможной причиной является неисправность главного переключателя стеклоподъемников или электродвигателя привода стеклоподъемника двери пассажира или задней двери, или неисправность в цепи питания.	<ul style="list-style-type: none"> • Неисправность главного переключателя стеклоподъемников • Неисправность электродвигателя привода стеклоподъемника двери пассажира или задней двери • Неисправность жгута проводов или разъема



Методика проверки D-5

Стеклоподъемники: Функция таймера стеклоподъемника не работает правильно	Возможная причина
<p>Электронный блок управления системой ETACS управляет функцией таймера стеклоподъемника на основании входных сигналов, исходящих от следующих переключателей:</p> <ul style="list-style-type: none"> • замок зажигания (IG1), • выключатель двери водителя. <p>Если эта функция не работает нормально, проверьте соответствующую цепь, главный переключатель стеклоподъемников или электронный блок управления системой ETACS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Неисправность выключателя двери водителя. • Неисправность главного переключателя стеклоподъемников. • Неисправность электронного блока управления системой ETACS. • Неисправность жгута проводов или разъемов.

