

Моё видение произошедшего и вопросы, на которые хотел бы услышать ответы.

Начну по порядку. Причиной обращения к нам Сапожникова была выявить и устранить течь масла. Все вопросы должны были согласовать по мессенджеру Телеграм с фотографиями выявленных неисправностей. Что бы выявить течь масла, которая была в передней части двигателя, механику потребовалось снять бампер и радиаторы охлаждения, и конденсор кондиционера. Все обнаруженные дефекты были сфотографированы. При снятии бампера и радиатора были видны следы восстановления и деформации после какого-то механического воздействия (ДТП), что позже было установлено из открытых источников («Автотека», «Автокод.ру» (<https://avtocod.ru/report/4184d73abf9c4c60d064e34f04cadcfid>)). Сняв всё, что мешало осмотру передней части двигателя механик установил течь масла из-под передней крышки ГРМ. В дальнейшем было выявлено и почему это произошло. На всех этапах делались фотографии для согласования работ. Но отправлять их не пришлось так как на тот момент клиент сам приехал и ему лично всё было показано и рассказано. (Иначе каким образом был согласован ремонт?)

При снятии передней крышки стало понятно почему возникла течь масла, то есть причина обращения Сапожникова в СТО. А именно смещение герметика во время предыдущего монтажа крышки ГРМ. Так же при снятии передней крышки ГРМ были отмечены и **УКАЗАНЫ** клиенту при личном визите на СТО, и о чём умолчал эксперт Жариков Ю.В. при осмотре, на крышке в нижней её части есть следы восстановления данной детали, а именно заваривание трещины которое как и следы на крышке, которые эксперт отметил, возникают **ТОЛЬКО** при обрыве цепи ГРМ. Что и было указано клиенту устно при его визите!!!

**Цепь, установленная на двигателе на момент обращения ни имела явных следов износа!!!** (СТО заинтересовано в выявлении неисправностей, так как является коммерческим предприятием и в его интересах чтоб клиент выезжал на исправном автомобиле)

Как заявляет эксперт Жариков Ю.В. что цепь была вытянута и на момент обращения её надо было заменить и что метки на шестерне насоса ТНВД находились не в допусках.

(Ещё раз обращаю внимание, что экспертиза выполнена без участия ответчика.)

Вопросы по этим выводам:

1. Каким образом клиент уехал и вообще завёл автомобиль если метки ТНВД не в допусках?
2. Если была вытянута цепь, да и еще до такого состояния как указывает эксперт, что оставила следы на крышке ГРМ, (имея представление конструкции данного двигателя понятно, что данное воздействие исключено конструкцией) то почему при приёме автомобиля не клиент не механик никаких посторонних звуков не услышали? Каким образом Сапожников смог проехать по его мнению на столь вытянутой цепи 740 километров при этом не замечая посторонних звуков?

Далее эксперт указывает о разрушении вакуумного насоса, который находится сзади двигателя и приводится во вращение распределительным валом и является ведомым механизмом. Разрушение которого по мнению эксперта произошло в результате перескока цепи по звеньям.

На что прошу обратить внимание:

1. Указанное экспертом несоответствие меток было отмечено на шестерне ТНВД!!!
2. Разрушение насоса никак не может наступить с остановкой двигателя, так как насос является ведомой деталью, приводимой во вращение распределительным валом, который как раз и приводится во вращение цепью ГРМ!!! В противном случае он должен разрушаться при каждой остановке двигателя!!! И если следовать здравым смыслом и малейшим знанием механики, то не сложно понять, что первичным было разрушение

насоса, что и привело к известным последствиям. Как раз разрушившейся вакуумный насос привёл к блокировке вращения распределительного вала. В следствии чего на цепь была оказана высокая динамическая нагрузка и перескок цепи на шестерне ТНВД!!! Идентичные поломки с характерными последствиями так же описаны в нескольких статьях из сети интернет.

Из вышеизложенного вопрос: как остановка двигателя могла повлечь разрушение вакуумного насоса?

Далее из претензии следует завышенная калькуляция стоимости запасных частей необходимых для ремонта в которой фигурирует форсунка крышка ГРМ, клапанная крышка и прочие.

Вопрос: каким образом остановка двигателя привела к поломке форсунки, и всех вышеуказанных деталей??? А что с цепью ГРМ???

Так же не совсем понятно каким образом некий самозанятый находясь в городе Санкт Петербург по видео установил втяжение цепи? Какой цепи? С какого автомобиля? Такие же вопросы к эксперту Жариков Ю.В. СТО ИП Смирновой Т.В. не можем не подтвердить не опровергнуть что исследует эксперт каким образом, по какой методологии, каким инструментом. Всё сделано заочно с явным притягиванием фактов в угоду желания заказчика и умалчивание о неугодных для данной гипотезы фактах. Таких как: передняя крышка ГРМ имеет следы восстановительного ремонта. О чем, как уже упоминалось ранее, было сообщено Сапожникову А.В. Так же механиком были даны пояснения в устной форме о возможной причине появления следов и трещины на крышке ГРМ. При этом функционально, данные воздействия на работоспособность крышки ГРМ не повлияли.

Далее, на мой взгляд, не мало важное дополнение. Обратившись к открытым источникам данным Автотеки, где собирается вся официальная информация об автомобиле такая как данные о тех осмотре, страховые случаи, данные из ГИБДД и прочая, по VIN номеру автомобиля было установлено следующее:

1. Сапожников А.В. является уже пятым владельцем данного автомобиля и предоставить документы о своевременном обслуживании и должном уходе за автомобилем не может. (А как указывает эксперт ресурс цепи ГРМ составляет 150000 километров (откуда такие выводы? В ТИС такой информации НЕТ)! К нам клиент обратился на пробеге 189279 километров!!! То есть цепь, согласно выводам эксперта Жарикова Ю.В. должна была быть заменена как минимум 30000 километров назад!!!! Ещё раз повторю, что явных следов износа (растяжения) цепи на момент обращения не было!!!)
2. 7 марта 2013 года по данному автомобилю были внесены изменения  
**Регистрационное действие: Замена кузова, двигателя или шасси, изменение цвета или конструкции**
3. Из всё тех же данных Автотеки в Июле 2016 года по данному автомобилю были страховые выплаты в размере 104105 рублей (Был виновником).
4. **5 января 2016** года первое размещение о продаже на сайте Авито с указанием пробега автомобиля в **190000 километров!** (С 2011 года, момента покупки автомобиля ориентировочный пробег за год 38000!)
5. **2 февраля 2017** года пробег автомобиля на момент прохождения технического осмотра составил **218 375 километров. (Пробег за период чуть более года составил 28375 километров!)**
6. **15 февраля 2018** года пробег автомобиля на момент прохождения технического осмотра составил **231 000 километров. (Пробег за период чуть более года составил 12625 километров!)**

7. **2 октября 2018** года второе размещение о продаже на сайте Авито с указанием пробега автомобиля в **168000 километров!**
8. **10 апреля 2019** года пробег автомобиля на момент прохождения технического осмотра составил **175 115 километров (Пробег за период шесть месяцев составил 7115 километров!)**
9. **18 марта 2020** года пробег автомобиля на момент прохождения технического осмотра составил **180945 километров. (Пробег за период чуть более года составил 5830 километров!)**
10. **Отсутствуют данные о прохождении техосмотра и о реальном пробеге автомобиля до 5 июня 2023 года.**
11. 5 июня 2023 года пробег автомобиля на момент прохождения технического осмотра составил **187 945 километров.**

Из приведённых данных видно, что на автомобиле были внесены изменения в 2013 году. В 2016 году по автомобилю были выплаты (был виновником). В 2018 году был смотан пробег на 63 000 километра!!! Всё это указывает на активное использование автомобиля и естественный износ деталей к коим и относится вакуумный насос. Так же из вышеизложенного нет возможности ориентироваться на показания одометра о заключении сроков замены цепи ГРМ.

Так же хочу уточнить, что все манипуляции эксперт проводит на УЖЕ неисправном двигателе! И никаким образом нет возможности не подтвердить не опровергнуть исправность и наличие либо отсутствие износа (вытяжения) цепи ГРМ на момент обращения клиента в СТО.

Не было (не уведомил клиент) возможности присутствовать на осмотре автомобиля. Из этого нет возможности убедиться в том какие детали с этого ли автомобиля изучает эксперт Жариков Ю.В.

Эксперту Жариков Ю.В. не поставлены вопросы, на которые необходимо получить заключения.

Взаимосвязь между причиной обращения Сапожникова А.В на СТО ИП Смирновой Т.В., а именно «Найти течь масла..» и случившейся поломкой указанной экспертом Жариковым Ю.В. считаю не объективной.

Стоимость деталей в калькуляции эксперта Жарикова Ю.В. сильно завышена и не связана с причиной обращения на СТО. (Объективные данные о стоимости деталей можно посмотреть в интернет-магазинах таких как Емекс, Экзист и прочие.)

Взаимосвязь даже с перескоком цепи с поломкой форсунки клапанной крышки и крышки ГРМ так же считаю не объективной.

Каким образом эксперт Жариков Ю.В. установил неисправность форсунки?

Что именно сломалось в форсунке? Распылитель или форсунка целиком?

Почему в расчёте указано и стоимость форсунки в зборе, и стоимость распылителя?

Из перечисленного выше могу сделать вывод, что Сапожников А.В. купив автомобиль изрядно изношенным, со смотанным как минимум один раз пробегом пытается переложить ответственность за все последующие поломки автомобиля на СТО по принципу «Ну вы же последние его чинили».

Фотографии при первичном обращении на которых зафиксированы дефекты крышки ГРМ, и прочее, так же документы с Автотеки прикладываются.

На текущий момент объект экспертизы, а именно ДВС ТС, каким он был на момент сразу в момент поломки утрачен в результате экспертных исследований, проведённых без участия ответчика, а также воздействию третьих лиц.

Истец не предоставил доказательств вины ответчика.