

Szelepszakadás

A következő vicces hasonlat jutott az eszembe ez eset kapcsán, amit már itt az elején elmondok. Az ügyfél fent ül egy magas fa tetején, és szépen komótosan vágja az ágat, amin éppen ül. A szerelők, ez esetben mi, lent ácsorgunk és felfelé kiáltunk az ügyfélnek, hogy ne tegye, amit éppen tenni készül. Ő meg fentről mondja a magáét nekünk, hogy mi meg kezdjük el kivágni a komplett fát alóla. Lássuk a történetet!



NYÁRI ATTILA

Opel Astra G 1.6 Ecotec érkezett vezérléscserére. Az ügyfél határozott kérése: csak a vezérműszíjat cseréljük! Ilyenkor máris ózdkodtunk az egésztől. Mondhattunk mi bármit a lehetséges szomorú következményekről. A tulaj kizárólag a szíj cseréjéhez ragaszkodott, mert nagyon drága a többi komponens.

Szóval, akkor csak szíjcsere. Rutin művelet. A szíjspanoló kereket és a vezetőkereket szorgalomból újra zsíroztuk. Bár ezt sem szabadna, de ilyen helyzetben ez a minimum, amit még pluszban lehet tenni. Majd következhetett a fizetés, és a tulaj elhajtott. Ugye kitalálták, mi történt?

Jön a telefon pár nap múlva, hogy a kocsi újra jön, de kötélvégen fog

érkezni. Remek! Meg is érkezett. Az ötöslottót már majdnem feladtam, ugyanis a vezérműszíj ledarálódott ❶. Megbontás után az oka is kiderült, a drágalátos (azaz a tulajnak drágának látszó...) vízpumpa megragadt. A motor körbefordult azért, hogy biztosan mind a 16 szelep szét legyen ütve. Ez a „mi megmondtuk” című fejezet. A tulaj nem volt boldog, de hát csak sikerült elválni azt a bizonyos ágat, amin fent csücsült. Jöhet le a hengerfej!

A szelepek, mind a 16, S betű formát vettek fel ❷. 16 új szelepet kell rendelni. Azért, hogy ez után a kis affér után a költségeket lent tartsuk, van baj így is, az olcsóbbat rendeltük utángyártottból. Az eredeti szelep horror árú. Na és a vízpumpa, abból is új kell, ha már így



❶



❷



3



4



alakult. Az összeépítést követően azt hittük, már nem érhet bennünket baj. Dehogyan! Most tessék figyelni! A beindítás után egy kis alappjáraton járatás volt, hűtővíz utántöltése, ellenőrzések a motortérben. Hát akkor adjunk egy picit gázt csak, de épp csak. Egyből kék füst jött a kipufogóból, a motor hangja egy pillanatra nagyon megváltozott, de mire észbe kaptunk, meg is állt. Ez meg mi a fészkes nyavalya volt? Döbbenet néztünk a motortérbe. Mi történhetett?

A vezérlés burkolatát levéve minden oké, feszes a szíj, a vezérlés a helyén van. Gyújtótárfőt kivettük, mérjük már meg a kompressziót. Tartom az órát, ő indít. Vezérlés felől kezdve. Egyes jó. Kettes? Nulla! Hármás, négyes szintén jó érték, 11 fölött. A kettes hengerben semmi. Sokat nem járt a motor, csak pár percet. A szívó vezérműtengelyt kivettük, mert az egyik szívószelepnél azt vettük észre, hogy semmi szelephézag sincsen. A hidrotőkéjét kivettük. Most ért minket a meglepetés, mert a rugótányér alatt a szelep elszakadt! Eltört! Ilyet még soha nem láttunk, nem is hallottunk (3. és 4. kép). A vadiúj szelep eltört kb. 8 perc alappjáratú járástól? Na, ezt beadni a tulajnak, aki már igencsak várja a kocsiját. Ha nagy nehezen is, de megértette, mi történt. Talán túlságosan is olcsó volt a szelep? Ennyire minőségtelen legyen? Igazság szerint most mindegyik szelepet ki kellene cserélni, de azt nem lehet. A tulaj belement 8 új szívószelepbe. Abból már közép árkatóriásat választottunk. Ismét jöhetett le a hengerfej. Szelepek kicserélése, vízkeverő és egy új szíj. A végére az 5 számjegyű végösszezből gyorsan lett 6 számjegy. Ez ilyen. A kocs elment a saját lábán. Azóta nem hallottunk felőle.

Hogy mi a tanulság? Mindenki saját maga vonja le a történetből. Megértem én a gazdasági helyzetet. De ez így a végén dupla árba került. Mi többet ilyen nem vállalunk még egyszer, az biztos! ■