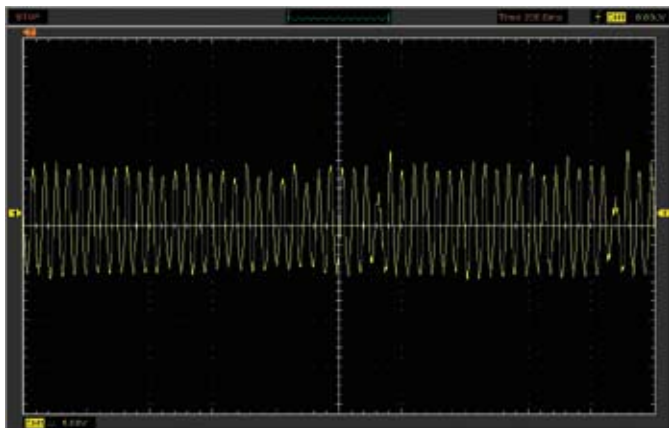


Ismét a hidrotőke!

Általában az a tapasztalatom, hogy ha egy kocsinak valami gondja akad, ugyan működőképes, de bizonytalanság van benne, az adott városban vagy annak környékén elkezd szépen vándorolni az autó szerelőről szerelőre! Mindenki valamit varázsol rajta, eredménytelenül alkatrészt cserél. Egyre fogy a pénz, egyre fogy a türelem – barátságok borulnak föl – és a kocsi szerencsés esetben nem lesz még rosszabb!

hogy volt egy sanda sejtésem, hogy mit fogok látni. Nem is kellett sokat várni, és beigazolódott a gyanúm **2**: az első kihagyás után egy határozott vákuumhullám alakult ki a kipufogóban. Ahogy a motor melegegett, úgy jött egyre több kihagyás **3**. Tehát a kipufogószelepekkel lesz a baj, nem zárnak tökéletesen. A gyanú a hidrotőkére terelődik, valószínű, hogy kitámasztanak. A szívóoldali lengéseket is ugyanilyen módszerrel mértem meg. Itt is vannak elváltozások a

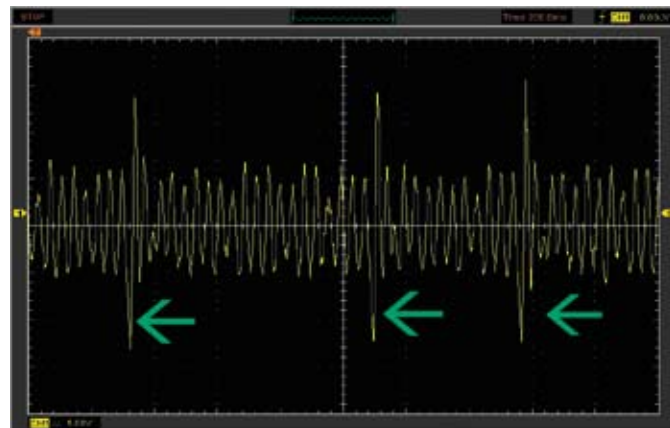


1

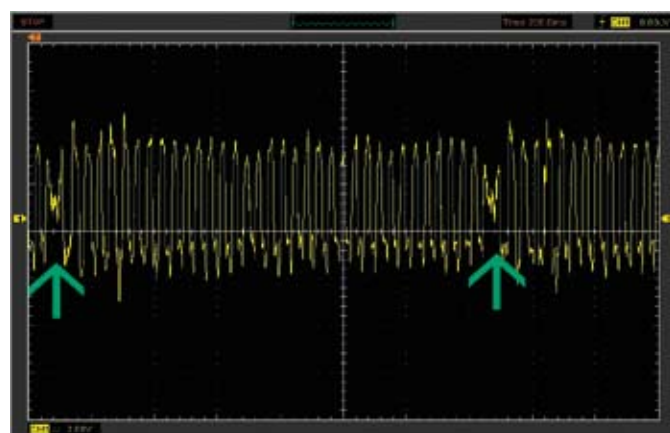
A mostani eset szerencsésebb, a tulajdonos – kedves barátom – tudta, hogy egy jó diagnosztával kell kezdeni. Az autó egy Opel Astra G 1.6-os Ecotec. Már kb. egy éve azt csinálja, hogy alapjáraton – jól érzékelhetően, hallhatóan – ki-kihagy a motor. Ez lehet égéskimaradás. Okozhatja gyújtásgond, lehet befecskendezési probléma (elektromos, mechanikus), de lehetséges, hogy szívó- vagy kipufogószelepekkel lesz a baj. A hibakódolvasás nem hoz eredményt, a hibatároló üres. Nem is gondoltam azt, hogy lenne erre vonatkozó hibakód, mondjuk égéskimaradásra utaló, mert akkor már régen jelezte volna a tulajnak a műszerfali hibajelző lámpa.

Vegyük elő az oszcilloszkópot és mérjük!

Először a kipufogógáz nyomáslengését mértem meg alapjáraton pps (pressure pulse sensor) szenzor segítségével **1**. Mondhatnám,



3



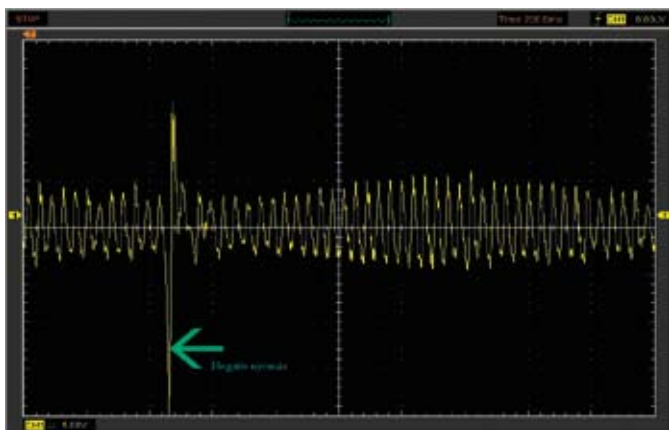
4

kihagyások következtében **4**. Elmondható, hogy biztosan a szelepezérlésben kell a hibát keresni.

Sajnos ennél a motornál előfordulnak olajfogyasztásból adódó kokoszodások a szelepszárazakon is. Első lépésként olajcserét javasoltam. Ha van rá családi keret, akkor meg lehetne próbálni a hidrotőkét kitisztítani, vagy cserélni, ha muszáj. Ha nem javul a helyzet, akkor le kell venni a hengerefejt sajnós, és a szelepeket újra becsiszolni gépműhelyben.

Ez esetben a diagnosztika telitalálatot hozott, elkerültük, hogy különféle „körmenetek” során főlegesen gyújtótrafót, gyújtógyertyákat cseréljenek. Alkalmos mérési módszer és célműszer nélkül nem fogjuk tudni láthatóvá tenni a hallható és nem hallható hibákat.

NYÁRI ATTILA



2