

# Amikor az olcsóbb drágább lesz

A történet alanya egy 1995-ös évjáratú VW Passat B4, melyben kevesebb, mint egy éve cseréltek hátsó futóműszilendet. Azóta a jármű alig 25000 kilométert tett meg, de a tulaj ismét a hátsó futóműre panaszkodott. Nem csak az autó dinamikus viselkedése romlott, de észlelhetően „leült” a hátulja. Az autó alá nézve egy, a fém házból kifordult gumiszilent látványa fogadott, ami miatt a hátsó felfüggesztés lejjebb ereszkedett. A vulkanizálás gyenge minősége miatt a gumi és a fém közötti kapcsolat olyan gyenge volt, hogy ilyen kevés idő és megtett kilométer után elengedték egymást **1**. Jól látható az ábrán az is, hogy a perem környékén egy kb. 2 cm<sup>2</sup>-es darab maradt a fémen, ott erősebb volt a vulkanizálás, mint a gumi keresztmetszete, ezért ott elszakadt. Ezen a kis darabon kívül a teljes gumi kicsúszott és olyan a felülete mintha soha nem is tapadt volna a fém házhoz **2**.



**1**

Márkát nem illik mondani, de annyit elárulhatok, hogy nem egy gagyi kínai termékről, hanem (árban is) egy alsó közepkategóriás, német OE beszállító szilentjéről van szó. Az újbóli szerelés költsége és az autó „kiesése” miatt, amennyit



**2**

nyert az ügyfél az olcsóbb szilenttel, már el is bukta, nem beszélve arról, hogy egy 15 évesnél idősebb autónál a fékcsovek oldása gyakran rejt magában nem várt akadályokat.

Ó. P.

## Turbó-suli

A német BTS turbó nagykereskedő és turbófelújító, a Garrett, BorgWarner, Schwitzer, IHI, Mitsubishi és a Holset képviselője, az IHR turbó partnere, az autójavítóknak turbódiagnosztikai és turbócsere műveletekre vonatkozó ismereteket ad. Az autójavítók biztos szakértelme a BTS, illetve viszonteladójának is az érdeke, hiszen a garanciális reklamációk egy része szerelési, új

turbó üzembeállítási ismeret hiányosságokra, illetve az olajkenés és a hűtőkör eltömődésére vezethető vissza. A BTS a szerelési segítő, a biztonság érdekében szerelési tartozékokat állít össze (kötőelemek, tömítések, a kenés csővezetékei).

### Nézzünk néhány tanácsot!

A turbó forgórész tengelyét kompresszor oldalról fogjuk meg és mozgassuk meg:

- ha a mozgatásra a kompresszorkerék eléri a házat, koppan, súrlódik, a turbó cseréire, nagyjavításra szorul,
- a tengelyirányú játék (előre, hátra mozgatással) max. 0,1 ... 0,2 mm lehet,
- a radiális játék nem lépheti túl a kb. 0,2 ... 0,3 mm értéket.

A turbócsere előtt cseréljük a motorolajat és motorolaj szűrőt. Cseréljük a légszűrőt is, ha indokolt, ellenőrizzük, hogy a levegőcsatornák tiszták-e, nehogy szilárd részecske kerüljön a töltőbe.

Ellenőrizzük a levegő/levegő visszahűtőt, kívülről tisztítsuk meg, ellenőrizzük belső terének olajjal való elszennyeződését.

Ellenőrizzük a katalizátor, illetve a koromszűrő eltömődöttségét.



A turbó felszereléskor az olajbelépő nyílásba töltjük be a szerelési tartozékban található kenőpasztát, vagy friss olajat, utána kössük be az olaj nyomóvezetéket. Ha a vezetékben szűrő van, azt is cserélni kell.

Ha lehet, cseréljük ki az olaj visszafolyó csövet és győződjünk meg az akadálymentes lefolyásról.

Soha ne használjunk folyékony tömítőanyagot!

Az új turbó felszerelés után az első motorindítás után ne pörgessük fel a motort, 2 ... 3 percig hagyjuk alapjáraton járni.

Forrás: BTS

