

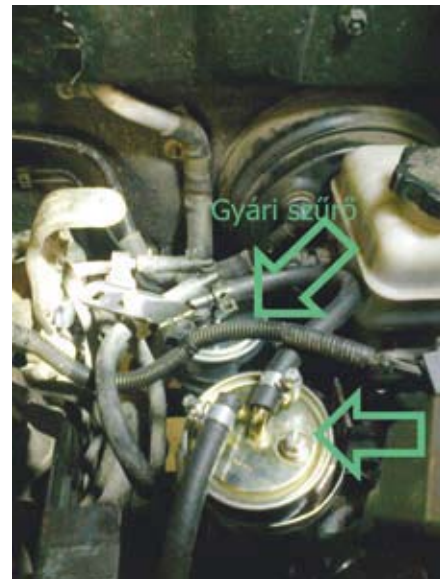
## A gyilkos gázolaj

Gondolom, sokan látták a nagy sikerű Cápá című filmet Spielberg rendezésében. Hogyan is kezdődik? A tengerfenéken, a ragadozó szemszögéből haladunk előre. Itt is ezt tessék elképzelni, csak a gázolajszörny szemszögéből, ahogy elindul a tankból át a csöveken, beérkezik a szűrőbe és onnan folytatja útját. Jelen esetünkben a ragadozó itt a gázolaj, ami egy Ssangyong Kyron 2.0L 2006-os évjáratú tüzelőanyag-rendszerében ejtette el első áldozatát.

A motorvezérlő elektronika találta meg elsőnek az áldozatot, és a motordiagnosztika lámpát azonnal kigyújtotta a műszerfalon, jelezvén a tulajnak, hogy baj van.

Cigarettafüst-mentes nyomozóirodánkba be is érkezett a tulaj aggódó segítségkérése. Röviden vázolta a helyzetet, szerinte pocsk minőségű üzemanyagot sikerült tankolnia. A motor beindul ugyan, de rettenetes rázkódással és dadogással jár. Van rá esély, hogy a rossz gázolaj megtette a hatását. Kiszáratva kiérkeztünk a helyszínre. A hibakódolvasás a 2-es henger injektor áramkörét jelöli meg. És semmi más. Indulni ugyan indul a motor, de az alapjárat elég rázkódós és hallható, hogy a 4-ből minimum egy henger nem megy. Ő lett a „gyilkos” gázolaj első áldozata tehát. Már csak azt kellene kideríteni, hogy melyik is a 2-es henger, honnantól van számolva, a váltó vagy a vezérlés felől. Erre a részolajmérés választ fog majd adni, de

mindenekelőtt a rendszert kellene kitisztítani a rossz gázolajtól. A hétvégén ismét előkerültünk, és leszedtük a tankot, de előtte a maradék gázolajat egy külső szivattyúval kiszivattuk. A kijövő gázolaj állaga nem igazán volt hasonlatos az ismert motorhajtó anyaghoz. Fehéres, áttetsző színe volt. Csupa víz. A tanklevétel egyszerűen ment, de azért ha ketten vagyunk rá, az jobb. Ami a tankban az alján maradt, az ilyen citromsárga lé, köze nem volt az üzemanyaghoz! A tankot szépen átmostuk többször is, ki lett törölve. A hozzávezető csöveket is levegővel fújattuk ki, és azután mehetett is vissza a tank. Itt alul ennyit lehetett tenni. A motortérben egy Delphi DFP1-es rendszer van. A railcsőből is eltávolítottuk a benne lévő üzemanyagot. Friss gázolajat töltöttünk a tankba. Fölszereltem a részolajmérőmet, és indítás. És várakozás. Egyből kiderült, melyik a 2-es henger injektora, mert itt, a többi háromhoz képest, csak épp volt részolaj. És itt azt lehetnének, hogy a többi 3 rossz. A Delphinél ez fordított, ahol kevés van, vagy nincs is, annak a porlasztónak a vezérlő gombaszelepe nem működik, megragadt. Ebben az esetben persze! Tehát ez rossz. A többi háromé mennyiségében egyenlő. Ilyenkor mindet ki kellene venni és elküldeni bevizsgálni. De a tulaj ragaszkodott ahhoz, hogy csak azt az egyet vegyük ki, pénztakarékosság címen. Ám legyen! Egy házilag elkészített súlykala-



páncsos kiütőszerszámmal sikerült kivenni a porlasztót, meglepően könnyen kijött. A tulaj intézte a porlasztó sorsát a továbbiakban. Mi pedig elköszöntünk és visszavonultunk. Eltelt talán egy hét, amikor jött a hír, hogy megjött a porlasztó. Még aznap visszakerült a helyére. Megkérdeztem, mi történt a porlasztóval? Állítottak rajta, nem volt nagy baja. Állítottak rajta? Erre inkább nem reagáltunk. Végül is a kocsi megjavult, szépen duruzsolt alapjáraton.

Csináltunk egy újítást az ügyfél kérésére. A gyári új üzemanyagszűrő mellé beszereltünk egy másikat is. Ezt mutatja a kép. Dupla biztonság, de majd két szűrőt kell cserélni ha esedékes, ez kissé megdobja majd a költségeket.

NYÁRI ATTILA

### Szófejtő

## Inbus vagy imbusz, vagy esetleg más?

A közismert, hogy az imbuszkulcs az imbuszcsavarok, azaz belső kulcsnyílású csavarok szerelésére alkalmas, amelyek fejé hatszögletű besüllyesztéssel rendelkezik. Vajon honnan származik ez az egyáltalán nem ősmagyarok tűnő megnevezés?

Európa egyes részein a Unbrako-kulcs vagy „Umbrako-kulcs” néven ismert, az SPS technologies 1911-ben bevezetett védjegye után. Olaszországban Egidio Brugola szabadalmaztatta, 1926-ban Brugola-kulcs néven. Angol nyelvterületen az eszköz az Al-

len Manufacturing Company (Hartford, Connecticut) védjegyről ismert, akik 1943-ban jegyezték azt be, így tehát Nagy-Britanniában és Észak-Amerikában Allen-kulcs néven ismerik.

A kulcs német neve INBUS-kulcs. Az Inbus név a német gyártócég, Bauer & Schaurte Karcher (Neuss) védjegye volt. Az INBUS az Innensechskantschraube Bauer und Schaurte rövidítéséből származik. A szerszámot 1936-tól forgalmazták. Német nyelvterületen fajtanévvé vált. A magyar szakik átvették



a nevet, de a könnyebb kiejtés miatt „elhallották”, így az inbus-ból imbusz lett.

Forrás: Wikipedia