

A balansztengely és az olajnyomás kapcsolata

Egy Volkswagen Passat 2.0 TDI 2006-os kora reggel útra kelt, hogy gazdáját elvigye a munkahelyére, de a városból nem jutott ki, mert figyelmeztette a gazdit a műszerfali visszajelzés, hogy nem érzek olajnyomást, állíts le azonnal és vigyél szerelőhöz!

Így is lett azon nyomban. A hibakiolvasás a motor-, komfort- és központi elektronikából nem hozott eredményt, hibamentes volt. De a műszerfalon a kiírás, ha elindultam vele, máris figyelmeztetett – sajnos németül –, hogy olajnyomásbaj van, állítsam le a motort. Lehetséges az olajnyomás-kapcsoló a bűnös, hátha csak ez lesz a baj. A nyomáskapcsoló az olajsűrűházba van becsavarva. Elég nehéz hozzáférni, így azt ajánlanám, hogy vegyék ki a légsűrűházat, így sokkal egyszerűbb lesz odaférni. Mindezek előtt próbáljuk meg letesztelni a nyomáskapcsolót, hogy működik-e. Egy

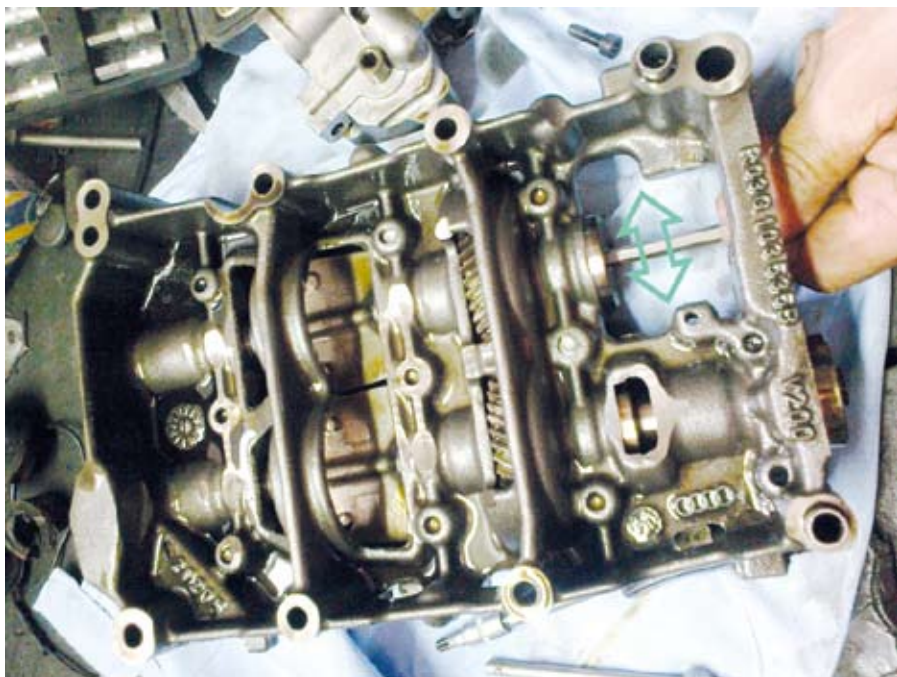


1

vezetékkel egyszerűen leteszteltem, és így elindultam vele óvatosan. Semmi hiba nem jelent meg. Talán csak ez lehetett a baj?

Megrendelték az új nyomáskapcsolót. Én addig visszavonulót fújtam magamnak.

Ahogy kezdtem belegondolni a dolgokba, eszembe jutott, hogy ezeknek a B6-os Passatoknak az olajpumpája szokott tönkremenni. Azt, hogy miként, nem tudtam. Elkezdtem keresgélni az interneten, külföldi fórumokon, hogy mi az ábra erre a hibaüzenetre. Végigböngésztem pár oldalt, és hát fájó szívvel konstatáltam, hogy valóban az olajpumpa és az olajnyomás-érzékelés körül forog itt a történet. Az SSP füzetekből kikerestem a B6-os Passatot, de ebben nem találtam konkrét adatokat, csak annyit, hogy a két kiegyenlítő tengely közül az egyik hajtja az olajpumpát. Hát ez nem sok. Telefonon jön az üzenet, hogy kicserélték a nyomáskapcsolót, de semmi változás. Valahogy sejtettem én! Mire visszaérkeztem a műhelybe, már felhívták a közeli márkaszervizt, és lefordították velük a német nyelvű hibaüzenetet. Most tessék kapaszkodni, kedves olvasó! Még egyszer tehát, márkaszerviz, az autójavítás szent intézménye, ahogy szoktam mondani, akik egész nap a VAG-csoport autóival foglalkoznak. „Előregedett, ócska olaj!” Szerintük ez az üzenet olvasható az olajoskanna jelzés alatt. Megoldás szerintük az, hogy olajat kell cserélni.



2



3

A tulaj közben előadta az olajosflakont, hogy nézzük, milyen olaj van benne, mert kb. 3000 kilométerrel ez előtt volt olajcsere! Tiltakoztam ugyan ellene, de mégis olajat cseréltünk. Megjött a másik olaj, más márka, de ugyanaz az 5w30-as. Lássuk hát. A „régicska” olaj le, frissel megöntözve. Elmondom, hogy a műhely udvaráról nem jutott ki. Szinte éreztem. Tuti olajpumpabaj! Mi sem bizonyította ezt jobban, hogy az olajnyomásmérés

0 bar-t hozott, (Kezdekhettem volna ezzel, már bánom, hogy nem így tettem!) Még a szűrőházban sem volt olaj. Közben ismét egy információ ugyanonnan, hogy a meghajtótengely szokott tönkremenni. Na, ez már használhatóbb infó. Az olajteknő leszerelése után a komplett kiegyenlítő-tengely-házat le lehet és le is kell venni, mindössze a forgattyús tengelyről történő lánchajtást kell leoldani. És már lent is a

balansztengelyház. Az olajszivattyú kiszere-
relése után a tengely nem tört el, csak a kiegyenlítő-tengely belsejébe kikopott a „hatlapolás” ❶ és így vidáman pörgött körbe, anélkül, hogy hajtaná az olajpumpát ❷. Na, most itt volt a kérdés. A komplett balansztengelyház olajpumpa nélkül az 476 ezer, plusz 1500 a hajtótengely. Vagy csak a hajtótengely és némi ügyes gépmunka. Ki lehet találni, hogy az utóbbi a nyerő. De addig is nézzünk szét a szétszerelt alkatrészek között! A kiegyenlítő-tengely-ház is ketté bontható. Itt vannak a motorolaj csatornái. A siklócsapágyazás sértetlen ❸. Nem ment sokat a kocsi így, de az kérdés, hogy miként volt még életben a motor, olajnyomás nélkül. Ha megnézzük a motor alját a forgattyús tengelytől fölfelé, itt minden csodálatosan tiszta, nincsen lerakódás vagy ilyesmi, pedig a kocsiban közel 380 ezer kilométer van már ❹. A rendszeresen cserélt és jó olaj ezt teszi! Még simán el-megy pár százezret.



5

Időközben megérkezett az új hajtótengely, mert nem a régit kéne visszarakni, mert az is igen-igen megsínylette ezt a kikopást ❺. Már csak el kellett vinni a kiegyenlítő-tengelyt, hogy beperselyezzék hatlapúra. Sajnos erről nincsen képem. És jöhetett az összerakás. Miután fel lett öntve olajjal, még néhány ellenőrzést elvégeztem. Az olajnyomásmérő órát gyorsan felszereltem. És indítás! Tökéletes lett. Volt nyomás: 4 bar. Az hogy meddig lesz jó, ki tudja. Reméljük, sokáig. Ha ennél a típusnál ezzel a jelenséggel találkozunk, felejtjük el a nyomáskapcsoló átverését. Itt hibáztam. Olajnyomásmérés legyen azonnal a legelső vizsgálat!

NYÁRI ATTILA



4