

Visszahívások

Márka	Modell	Gyártási idő	Hibaok	Hibajelenség	Intézkedés
BMW	X5 35d (E70)	2006/06–2012/10	Gyenge csavar a generátor-szíjtárcsán.	Csavartörés, a szíjhajtás megszűnik.	A csavar cseréje.
BMW	X6 35d (E71)	2007/07–2010/03	Gyenge csavar a generátor-szíjtárcsán.	Csavartörés, a szíjhajtás megszűnik.	A csavar cseréje.
BMW	C 600 Sport	2011. február 9. – 2012. november 16.	A fényszórónál nem megfelelően rögzített burkolat.	Az ottani és további csavarok fellazulása, a borítás elvesztése.	A kötőelemeket cserélni és megfelelően rögzíteni a burkolatokat.
BMW	S 1000 RR	2010. október 4. – 2012. április 10.	Nem ismert.	A hajtórúdcsavarok fellazulnak, a motor meghibásodik.	A hajtórúdcsavarok cseréje.
BMW	K 1200 S, K 1200 R, K 1200 R Sport	2006. február 21. – 2008. augusztus 27.	Vibráció.	Fékfolyadékhabzás a tartályban, a fékrendszer levegősödik.	A rácslemez integrálása a tartályba, pluszlap elhelyezése a járműkezelési és használati útmutatóba.
Citroën	C3, C3 Picasso, DS3	2011. február 7. – 2012. január 26.	Hibás komponens az ABS és ESP hidraulikus egységben.	Rendszerhiba.	Nincs adat.
Harley-Davidson	Night Rod Special	2011. június 14. – 2012. augusztus 1.	A rendszám táblatartó nem megfelelő rögzítése a hátsó sárvédőn.	A kötőelem fellazul, a hátsó fék vezetéke megsérülhet.	Újrahúzás és alátét alkalmazása.
Kawasaki	Ninja ZX-10R ABS-szel szerelt	Vázsorszám: JKAZXT00J-JA000064-...6446, JKAZXT00J JA010008-...12894, JKAZXT00J-KA001192-...6404, JKAZXT00J-KA010038-...2900	Öntési hiba a motorblokkban az indítómotor közelében.	Motorolaj-szivárgás.	Egy tömítőrteg felhordása a motorblokk érintett területére.
Land Rover	Evoque	2012. április 16. – 2012. szeptember 18.	Elégtelen nyomatékkal meghúzott kormányműblokk.	A kormánymű ki-lazulhat, a felfogatás letörhet, a kormányozhatóság romlik.	Vizsgálat, szükség esetén korrekció.
Lotus	Evora S, Evora S-IPS	2010. szeptember 2. – 2011. december 13.	Hibás motorolaj-vezeték.	Motorolaj-szivárgás, tűz keletkezhet.	A csövek cseréje.
Mercedes-Benz	C-, E-, S-, CL-, GLK-osztály	2011. április 18. – 2011. július 12.	Tömítetlen tüzelőanyag-szűrő.	Tüzelőanyag-szivárgás.	A tüzelőanyag-szűrő cseréje.
Mercedes-Benz	E-osztály W211 „Air-matic” légrugóval	2006. július 1. – 2009. április 30.	Nincs adat.	A hátsó szintérzékelő rúdja eltörik, a komfortérzet csökken, a légrugó nem működik.	Szintérzékelő rúdjának cseréje.
Mercedes-Benz	E-osztály Coupé W207	2012. április 2. – 2012. június 29.	Hibás varrat a jobb oldali ablaklégszákon.	Az utasvédelem csökken.	A légszák cseréje.
Volvo	V40	2012. május 14. – 2012. október 26.	Nincs adat.	Késői ablakmosó-reakció, ideiglenes látásromlás.	A tömlők bővítése és átmosása.
Volvo	V60, S60	2012. október 15–23.	Az A-oszlop panel csavarjait túl nagy nyomatékkal húzták meg.	Véletlenszerű légszáknyitás.	Az A-oszlop panel és a rögzítőcsavarok cseréje.

A DSG a VW problémás gyermeke

A Volkswagen kétkuplungos, ismert rövidítéssel DSG-váltója ma a gyártó problémás „gyermeke”. A DSG-váltót sem elvében, sem elsőként nem a VW mérnökei alkották, de övük a dicsőség, mert modern változatát ők konstruálták és indították el a sorozatgyártást 2003-ban, igen nagy darabszámban. Az erőfolyam megszakítása nélküli, kiválóan automatizálható, de kézi kapcsolású üzemmódban is használható nyomaték-váltó nemcsak nagyszerű vezetési élményt nyújt, „bolondul”, gyorsul vele az autó, de a fogyasztásra, szén-dioxid-kibocsátásra gyakorolt kedvező hatása sem lebecsülendő. Kezdetben volt a 6 fokozatú, most 7 fokozatú, de akár még ennél is több fokozatig bővíthető. Az első években a négy égtáj felé szaladtak a gyáriak, hogy egy tengelykapcsoló-problémát oldjanak meg az akkori 6 fokozatúnál. Később is voltak visszahívások.

Idén tavasszal Kínából jelezték a bajt: 384 ezer járművet kellett a DSG hibája miatt a márkaszervizekbe visszahívni. Májusban, Japánban 91 ezer autó jutott hasonló sorsra.

Napjainkban pedig Ausztráliában ütötte fel a kór a fejét, itt 26 ezer járművet rendeltek vissza.

Ezek együtt majd félmillió problémás esetet jelentenek, a gyárnak sem pénzben, sem presztízvesztés miatt nem jó. Az ügyfelek ingerültek, félő, hogy a cég potenciális vevőket veszít.

Az ausztrál DSG-panaszokat elemezve azt állapították meg, hogy elektronikai hiba okozza a hajtás megszűnését. Ez sem a fékrendszert, sem a kormányzást nem befolyásolja, a vezető le tud menni az út mellé. A gépkocsiban ülők számára ez veszélyt nem jelent – hangsúlyozzák a gyári szakemberek.

A probléma a váltóban kialakuló túlzott hőterhelésre vezethető vissza, mely az elektronika zavarait idézi elő. Nagy levegőnedves-



ség-tartalom, nagy külső hőmérséklet, erősen gátolt belvárosi üzem, sok indulás és megállás azok az üzemi körülmények, melyek között bekövetkezhet a rendellenesség. A VW figyel, hogy mely piacokon gyakoriak a meghibásodások, és ott rendel el önkéntes visszahívást. Az a tapasztalat, hogy például Európából nem kapnak ilyen hibajelzést, és az 2011 után gyártott DSG-váltókkal sincs sehol baj.

A visszahívásnál a DSG-váltó elektronikáját cserélik, ez mintegy 3 munkaórát vesz igénybe.

A VW a DSG-váltót a németországi Kasselben szereli és 2010 közepétől Kínában is, Dalianban (Észak-Koreához nagyon közel, csak a földrajzi tájékozódás miatt). A VW szóvivője határozottan kijelentette, hogy a meghibásodások nem gyártási vagy összeszerelési problémára vezethetőek vissza.

A néhány hónap alatti mintegy félmillió visszahívás megkérdőjelezi azt a gyártói gyakorlatot, miszerint ma minden piacra azonos alkatrészekkel látja el autóit. Ez ugyan csökkenti a költségeket, nagy rugalmasságot ad, de – mint látjuk – vissza is üthet.

Áttörés a dugattyúgyűrű-bevonatok világában

A Federal-Mogul a DuroGlide névre keresztelt dugattyúgyűrű-bevonattal új mércét állított a tartósságnövelés és súrlódáscsökkentés területén. Mind dízel-, mind benzínmotoroknál előnyösen alkalmazható az új anyagokat és gyártási technológiát felhasználó bevonat, melynek elsődleges célja egy olyan tartós réteg képzése, amellyel a súrlódási veszteségek, ezáltal a CO₂-kibocsátás és a tüzelőanyag-fogyasztás csökkenthető.

„A DuroGlide nem csak egy újabb fejlesztés, hanem egy úttörő” – szögezte le Gian Maria Olivetti, a Federal-Mogul Hajtáslánc-részlegének alelnöke és műszaki igazgatója. „A teljesítménye meghaladja a ma kapható

prémiumminőségű termékeket, ötvözi a kis súrlódás és nagy teherbírás előnyeit még kritikus üzemi állapotokban is.”

A tesztek alatt a DuroGlide-bevonatolt dugattyúgyűrűk voltak a legmegbízhatóbbak az összes közül és 1,5%-os tüzelőanyagfogyasztás-csökkenést értek el vele, ami a motortól és a jármű súlyától függően 1–3 g/km CO₂-kibocsátás-csökkenésben jelentkezik. Azokban az időkben, amikor minden grammmért harc folyik, ez nem elhanyagolható.

A bevonat jól illeszkedik a mai motorépítési trendekhez, mivel kisebb viszkozitású motorolajat és simább hüvellyelületet enged meg, valamint jól viseli a nagy égési csúcsnyomásokat és hőmérsékleteket.

A DuroGlide innovációjának alapja egy nagy keménységű amorf szénalapú bevonat, ami javítja a felületek közti kenést azáltal, hogy egy fizikai és kémiai inert gátat képez, és megakadályozza a közvetlen kapcsolatot, a száraz súrlódást. Nagy százalékban (kb. 50%) tartalmaz gyémántszerkezetű szenet, ami kivételes keménységet és

kopásállóságot biztosít. A ma kapható gyűrűkhöz képest azonos igénybevétel esetén feleakkora elhasználódást mérték.

Mostanáig ugyanis a szénalapú bevonatokat csak néhány mikron vastagságban lehetett felvinni a nagy maradós feszültség miatt, ami a bevonat leválásához vezethet. Ezenfelül a bevonat kívánt felületi minősége nem érhető el hagyományos felületkezelési eljárásokkal. Ezért fejlesztette ki a Federal-Mogul az új, fizikai gőzöléses technológiáját, amivel 20 mikron vastagságú bevonatot lehet felvinni kockázat nélkül, a kiváló felületi minőséget pedig egy speciális polírozóeljárással éri el. A bevonatot minden ma alkalmazott gyűrűanyagra fel lehet vinni, ezért a gyűrűk gyártási folyamatait nem kell alapvetően megváltoztatni. A fejlesztések a németországi Burscheidben zajlottak, ahol 2014 folyamán a gyártás is megindul. A DuroGlide technológia több benzin- és dízelmotorprojektben is megjelenik majd.

Ő. P.

