

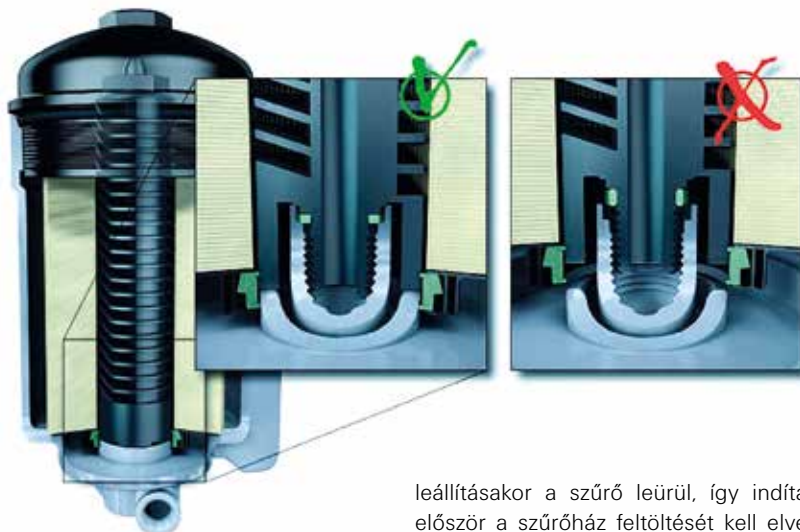
Nehezen induló tehergépjármű a gázolajszűrő cseréje után?

Talán ez a probléma...

A Mahle KX191/1D (MAN TGA, TGX, TGL) és KX80D (Mercedes-Benz Actros, Axor) tüzelőanyag-szűrők cseréje után gyakori probléma, hogy a motor nehezen indul, és gyakran megjelenik hibaüzenet is a műszerfalon. Ennek oka legtöbbször az új szűrő szakszerűtlen beszerelése, melynek két lehetséges módját ismertetjük.

1. eset: nem megfelelő tömítéskezelés

A leeresztő szelepnél fellépő szivárgás egyik oka lehet, hogy beszerelés előtt nem „kenték be” gázolajjal a tömítést vagy a fedél visszahelyezésekor megsérült. A gyártó ezért azt javasolja, hogy a fedél tömítését mindig vonjuk be gázolajjal összeszerelés előtt, és kézzel helyezzük a pozíciójába. A jó tömítettség és kis sérülésveszély érdekében minden tömítő alkatrész esetén érdemes elvégezni a gázolajba mártást.



2. eset: a központosító csap nem zárja el a leeresztő járatot

Tömítetlenség lép fel, amikor a fedelet nem csavarják vissza eléggé, és a leeresztő járat szabadon marad (lásd az ábrát!). Az autó

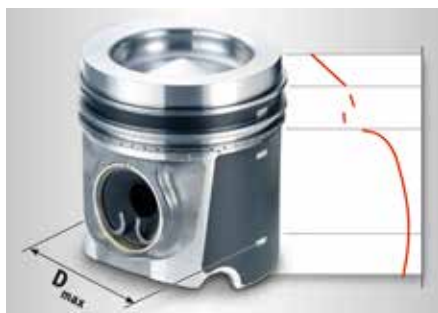
leállításakor a szűrő leürül, így indításkor először a szűrőház feltöltését kell elvégeznie a tüzelőanyag-szivattyúnak, ezután tud a befecskendezőrendszerhez szállítani, ez okozza a nehézkes indítási procedúrát. Ezért fontos, hogy mindig meggyőződjünk róla, hogy a leeresztő járatot elzárja az illesztőcsapon lévő tömítés.

FORRÁS: MAHLE

A dugattyúátmérő a bejáratásnál zsugorodik

Egy új dugattyú bejáratásának első óráiban plasztikus deformáció történik. A legtöbb dugattyúnál a névleges átmérő néhány század milliméterrel csökken. Ezt a folyamatot dugattyúszoknya-hibának is szokták nevezni.

Az átmérőcsökkenés oka a dugattyúban ébredő mechanikai és termikus feszültségekre vezethető vissza, melyek az első üzemleleg állapotra való felmelegedés során keletkeznek.



Az átmérőcsökkenés mértéke függ a dugattyúfajtától, a dugattyúanyagtól és a kialakuló feszültségtől.

A gyakorlat szempontjából ez azt jelenti, hogy a névleges dugattyúméretet (átmérőt) megmérni úgy, hogy az összevethető legyen a gyár által megadott, a dugattyúba beütött mérettel, csak az első beszerelés előtt lehet. Ha ekkor a mért érték és a névleges érték eltér egymástól, a dugattyút nem szabad beszerelni.

A plasztikus deformáció miatt a dugattyúátmérő lecsökken, így a motorból kiserelt (bejáratott) dugattyú átmérője már nem lesz azonos a beszerelés előtti névleges értékkel. Értelemszerűen ez az érték reklamáció alapját nem képezi.

Dugattyúátmérő-mérés

A maximális dugattyúátmérőt a dugattyúcsapra merőleges irányban, a szoknya alsó harmadában kell megmérni.

Szoknya-bevonatos dugattyúknál gyakran láthatunk ún. mérőablakokat, amely ablakokban a bevonat hiányzik. Az alsó ablakpárban kell megmérni a névleges átmérőt. Vigyázzunk arra, hogy mérőeszközünk (mikrométerünk) tapintófelülete az ablakméretnél kisebb legyen.

Ha nincs a dugattyún mérőablak, akkor közvetlenül a bevonati felületen mérjük az átmérőt. A névleges értéket számítással kell meghatározni: a bevonatvastagság kétszeresét kell levonnunk a mért értékből ($2 \times 0,015 \text{ mm}$).

Ha az átmérő mérésének nincs kijelölt helye a dugattyún, mert nincs mérőablak, vagy mert nem bevonatos a dugattyúszoknya, akkor több mérést is kell végezni a dugattyúcsapra merőleges irányban, a szoknya alsó harmadában.

Forrás:

www.ms-motor-service.com. SI 1408