

Indításgátló

Jobb, mint a gyári

Egy már tavasziasnak látszó délelőttön egy Renault Kangoo 1.9 dti jött. Az öreg autószerelő szakibácsinak, aki vezérműszíjat cserélt rajta nem olyan rég, a kocsit a nyakán maradt, mert időnként nem indult be. A gázaddig nem akarta elhozni, míg a dolog meg nem oldódik. Mióta műveli ezt az autót? – kérdeztem. A szíjcsere előtt is már produkálta ezt, és most már egyre sűrűbben jön elő a baj. A szakibácsi azt vette észre, hogy meg kell párszor nyomogatni a gázt és akkor indul be. Igen, ismerem az ilyen mondásokat, és mindig kétkedve fogadom. De itt tényleg igaz volt, megnyomtam a gázpedált a „mondás” szerint és kétszer is beindult. Sok rációt nem igen láttam benne, mert mi köze lehet ennek a be nem induláshoz, de ebben a szakmában mint tudjuk, semmi sem lehetetlen.

Haladjunk sorjában!

A Bosch EDC hibátárolójában az ELAB-szelep jelölte meg hibásnak és annak áramkörét. Az ELAB-szelep ez esetben a Bosch VE forgóelosztós adagolón, a hidraulikus elosztófejben lévő tüzelőanyag-lekapcsoló mágnesszelep. Ha ez nem kap feszültséget, akkor nincs indulás. És valóban, a mágnesszelepen indításkor nem volt kint feszültség (1. kép). De miért nincsen? Aztán majd a sokadik kulcsráfordításra megvan. Így a gyújtáskapcsolóra terelődött a gyanú, de ezt hamar el is vetettük, mert ez itt teljességgel elektromos rész. Nem ettől függ. Mivel a mágnesszelepet, illetve annak áramkörét hozta be hibának az ECU, itt kezdtem a vizsgálódást. Maga a szelep külső feszültség-ráadásra kattant, persze így nem fog elindulni



1. kép

a kocsit, ne próbálja meg senki ezt, mert az adagoló belsejében lévő alkatrészeknek is feszültség alá kell kerülniük, mint például a tüzelőanyagdózis-állító állítóműnek.

Mi köze van a gázpedál mozgásának az induláshoz, ezt még nem sikerült megoldani. A főtengely-helyzetérzékelőt vettem ki, hát ha csak itt van a baj, gondolván a szokásos mágneses sönt. Volt rajta kis mennyiségű kuplungtárcsa-kopadék, de nem vészes, mehetett vissza a helyére. Vagy nem indult a kocsit többször, vagy mindig indult hiba nélkül. Itt legyen okos az ember, ha jó és indul, mit lehet tenni, ha nem jó, hova nyúljak, hol kezdjem. A tápellátásra néztem rá. A főrelé a motortérben a biztosítékdobozban van (2. kép). Ezt kivettem, a lábai igen korrodáltak voltak, és lehet csak egy érintkezési baj van vele. A lábait megtisztítottam és vissza-



2. kép

raktam, de így sem értem el a kellő hatást, mert egyszer beindult, utána meg nem. Nem ad át a relé, még erre gondoltam. Mellette volt egy ugyanilyen, gondoltam, megcserélem. És semmi nem indul. Aztán megint indul az ötödik kísérletre. Hiába nyomogattam én a pedált, ez sem volt megoldás. Ez nem függ össze vele, jól gondoltam. Kapcsolási rajzom csak egy hasonló kocsihoz volt, egy Clio2-esé, amiben ugyanez a motor van. Erőből próbáltam haladni. De nem sok sikerrel. Megnéztem az adagoló elektromos egyesített csatlakozóját, sehol semmi korrodálás és egyéb gyanús jel. A letiltó mágnesszelepek és az előtöltés mágnesszelepeinek külön csatija van, a generátor mellett van a kábelkötege. De ennek sincsen baja. Közben pedig so-



3. kép

rozatos indításokat végeztem, indul 10-szer, 10-szer nem. Mi lehet itt a gond? Se a relé, se a csatlakozók, a vezeték szakadást kizártam, mert akkor soha nem indulna be.

Ahogy bent ültem a kocsiban, végső tanácsatlanságomban fordítgatom a kulcsot, és észrevettem, hogy ha a kulcsot megnyomom a központi zár gombját, akkor beindul. Ez érdekes csavar a történetben. Ugye nem arról van itt szó, hogy az immobiliser űzi velem ezt az ízetlen tréfát? És ahogy megnyomom a gombot, indul is a motor. Másszunk csak bele az immóba, gondoltam 3. kép. A hibátárolójába itt is a letiltószelepet írta be, és nem is törölhető. Élő adatban látom a kulcs jelenlétét is és az indításgátló állapotát is. Aktív ilyenkor, be van védve a kocsit. Ráadtam a gyújtást, ekkor inaktívnak kéne lennie. De nem! Viszont ha megnyomtam a gombot, akkor egyből kireteszel az immó. Másképp nem indul be, csak így. Ilyet még nem láttam. Kellene egy pótkulcs, mert akkor ki lehetne zárni, hogy a kulcsa-e a ludas, vagy más lesz a gond. És itt volt a pont, a parkolópálya, megkérdeztük, nincsen kulcs hozzá. Viszont megláttam, hogy a kulcs el van törve. Leeshetett vajon, talán rá is léptek, és azóta van ez a gond? Erre sem kaptunk választ. Én személy szerint biztos vagyok benne, hogy a kulcs a hibás. Szóval összefoglalva: úgy indul be a kocsit, hogy gyújtást ráad, indítás, nem indul. Aztán vissza egy fordítás, központi zár gomb benyom és újra. Ez jobb, mint a gyári indításgátló, nem igaz? A tulaj így használja a kocsit. Számomra az a legbosszantóbb, hogy valószínűleg soha nem fogom megtudni, hogy valóban igazam volt-e, vagy nem.

NYÁRI ATTILA