

## VKM 15216 meghúzási nyomaték

<b>Chevrolet</b>	25 Nm
<b>Daewoo</b>	25 Nm
<b>Opel</b>	20 Nm
<b>Saab</b>	20 Nm
<b>Vauxhall</b>	20 Nm

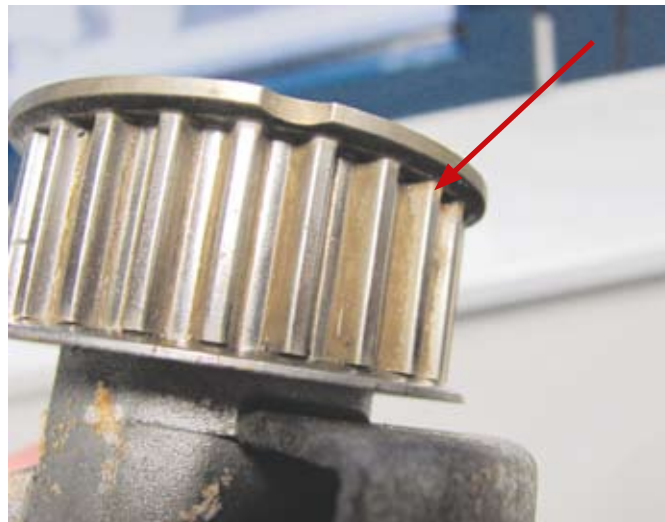
A vezérlés túlfeszítése esetén a vízszivattyú károsodik először, mivel az az alkatrész van a legjobban kitéve a nem megfelelő szerelésnek. A túlfeszítés egyik jele jellegzetes hang a vízszivattyú felől. Többnyire már néhány kilométer megtétele után jelentkeznek.

## Egy vízszivattyú-reklamáció

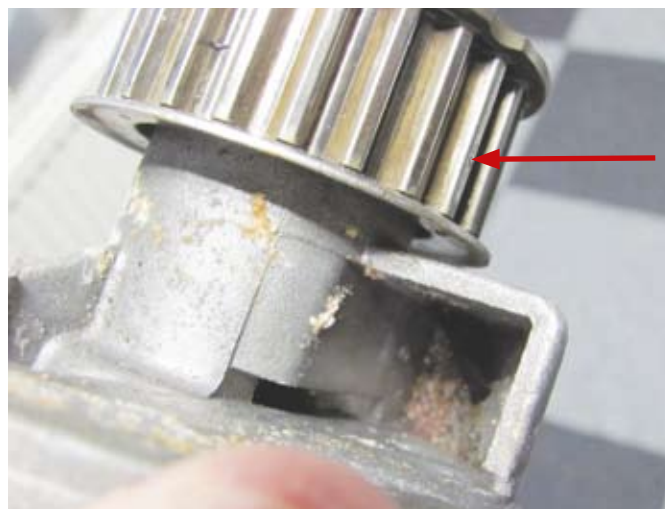
A VKPC 85624 cikkszámú vízszivattyút azzal a panasszal hozták az SKF központjába, hogy a beszerelés után 11 hónappal és 33 000 km futásteljesítmény megtételét követően zajossá vált a csapágya, és a tengelye lóg. A beküldött vízszivattyút megvizsgálva a tengely lógása nem volt különösebben érzékelhető, a csapágy zaja igen. Azonban a szíjkerék bordáin az látható, hogy a vezérműsúly nem feküdt bele a fogárkókba teljesen, mivel a fogárkók és a bordák találkozásánál korróziós és szennyeződési nyomok vannak (a 3. ábrán nyíllal jelölve), ezek teljesen felfekvő bordássúly esetén, annak mozgásából adódó koptatóhatás miatt nem tudnak kialakulni. Továbbá a bordákon a súly által hagyott nyomok a súly egyenetlen felfekvésére is utalnak (4. és 5. ábrán nyíllal jelölve), mely a vezérlés alkatrészeinek kopottságából adódik. Mivel sem a beszerzési számlán, sem a végfelhasználó részére kiadott számlán nem szerepel sem vezérműsúly, sem feszítő- és vezetőgörgő, kijelenthető, hogy a vízszivattyúval együtt nem került sor a vezérlés egyéb alkatrészeinek cseréjére, holott az Opel gyári javítási technológiája ezt előírja. A vízszivattyú meghibásodását tehát a használt vezérlésalkatrészek cseréjének elmulasztása, vagyis a szakszerűtlen javítás okozta. A leírtakból kifolyólag az adott műszaki reklamációt az SKF szakemberei elutasították.

SzJ

Forrás: SKF



4. ábra



5. ábra

## Hiába, a gyári információknak nincsen párja!

A hibás autót – néhányszor már említettük – a szerelő lassan nem tudja megjavítani, vagy csak ideig-óráig lesz jó a javítás, ha nincsen hozzáférése a gyári információkhoz, és főleg a gyár által kiadott szoftverfrissítéshez! Nézzünk egy példát!

A Z17DTR motorkód, Astra-H és más hasonló motorral szerelt modellek például Meriva, Corsa-D, Zafira-B.

Ehhez a motorhoz 2010 elejétől van elérhető szoftverfrissítés, a hibát az okozza, hogy hiányzik a motorvezérlő szoftverből egy ún. EGR tisztító rutin, ami mondjuk leállításakor (és még ki tudja mikor) megmozgatja az EGR-szelepet, így elkerülhető annak bekokszosodása, és leragadása, letapadása.

Kezdjük azzal, hogy ellenőrizzük, mikor volt utoljára szoftver frissítve a motorvezérlőben. Amennyiben a Programozási dátum: FFFFFFFF, akkor a vezérlőegység még soha nem volt szoftverfrissítve, gyári szoftverrel fut, és van hozzá újabb szoftver.

Ha valami ilyet látunk ott, hogy Programozási dátum: 20080124, akkor a vezérlőegységet 2008. január 24-én programozták újra, de erre a hibára 2010 elején jött ki szoftverfrissítés, érdemes újraprogramoztatni.

Ha az adott autón EGR-hiba van és ez a hiba a szoftverfrissítés után is megmarad, akkor kell csak vele foglalkozni.

(V. I.)

Sajnos van olyan is, hogy a gyártó felismeri ugyan a szoftverhibát, de javítóprogramot nem ad hozzá. „Ez ilyen!” kapjuk a választ – ha kapjuk – a márkaszervizben. Ezzel együtt kell tudni élni. Ezt a hibát a szerelő semmi módon nem tudja kijavítani, információ hiányában tornázhat rajta, cserélhet alkatrészeket, megoldásra nem jut. Részecskeszűrős autóknál például sokszor úgy módosítják a motorvezérlő szoftvert, gyári frissítés keretében, hogy az ügyfél ne vegyen észre abból semmit. Ha a kocsi regenerál, ne gyulladjon lámpa, ne legyen semmi visszajelzés. Az ügyfelek többsége nem technikai beállítottságú ember, autója technikája nem érdekli, csak megrémül, ha valamilyen lámpa, amelyiknél egyébként nincs teendője, kigyulladna. (SZERK.)