

## Már túl vagyok mindenem, jól jönne egy kis segítség...

### Tisztelt Kollégák!

Immár 2 hónapja nem boldogulok egy 1997-es 1.4-es AEX motoros Golfal. Január végén generáloztuk, mert felhígt az olaj és elkopott a főtengely, mint kiderült azért, mert a vízhőmérője csak -30-tól +20 °C-ig mért. Feltehetőleg ezért folyamatosan dúsított, valamint a lambda-szonda is csak folyamatosan szegény keveréket érzékelt, ezért hát azt is kicseréltük.

A motorgenerál nagyon jól sikerült, a kocsi gazdája is elégedett volt mind a fogyasztással, mind a kocsi menetével.

Viszont meleg motornál, motorfék üzemben, ha alacsony, kb. 1200-as fordulaton kinyomjuk a kuplungot, a kocsi néha leáll. Mivel ezeknek a kocsiknak a fojtószelepe kissé gyenge, először takarítottuk, illesztettük, majd újat vettünk, azt is illesztettük, de nem javult.

A hibatárolóban sebességjel, lambda-szabályzás és szívócső értéket találtam. Próbaképpen, mivel nem ritka a típus, egy donorból átraktam a lambda-szondát – semmi. Vettünk új szívócsőérzékelőt, mivel nem

drága – semmi. Kolléga javaslatára kivettem a műszerfalat, azt eltávolítva sem változott a helyzet. Rossznak biztosan rossz, mert jelet nem ad rendszeresen a vezérlőnek. A szívócsővákuumot lemérve tökéletes értéket mértem (kb. 350 mbar), összehasonlítva a donorral, ugyanaz. Lekötöttem minden szívócsőre menő vákuumcsövet, sőt még a szívócsövet is levettük, egy órát ázott benzinen, hátha valahol elvetemedett, mert műanyagból van. Végző megoldásként lemértem a benzinyomást, ugyan sok köze nem lehet, ha jól megy, de hátha, természetesen az is tökéletes. Ugyanígy próbálkozásként átraktam az osztófejet kábelekkel, ismét hasonló volt a jelenség, tehát semmi. Vezetékhibára nem gyanakszom, mert amint leáll, rögtön újra tudom indítani, minden szépen megy, de azért a testpontokat mindenhol szépen megtisztítottam. A gyújtás pontosan 6 fokra van állítva számítógéppel!

Még gyújtótrafót elektronikával nem cseréltem, de kizárt, hogy ha szépen indul, szépen gyorsul, gond lehet vele. Oszcillo-

szkóppal néztem szekvenciális befecskendezést, szikrát, map-jelet, lambda-jelet, szintén hibátlan, elvileg a befecskendezést visszaadja kb. 1200–1400 fordulat környékén, vezérlőegységet is cseréltem, de ugyanaz volt a jelenség a változatoság kedvéért. Ma beszéltem a kocsi gazdájával, aki két hónap után is meglepően türelmes volt, azt mondta, kicseréltette a kipufogórendszert körülbelül 10 mm-rel vastagabbra, és van hátul egy sportdob, ami itt-ott ki is fúj, de erre azért mégsem gyanakodnék, hétvégén ami lyuk volt rajta, azt kipufogótömítővel befoltoltam, egy ronggyal és egy patentfogóval adtam egy kis fojtást is, és csodák csodájára, az autó ugyanúgy leáll. Esetleg ha valakinek van még ötlete, szívesen meghallgatnám, én egyelőre kifogtam.

– Én a sebességjelet mérném meg, adatlistában. Mert ez a jelenség nagyon ennek hiányára utal! Esetleg az autórádió-csatlakozónál megnézném, nem terhel-e be a rádió.

– Köszönöm a segítséget mindenkinek, valóban a sebességjellel volt probléma!

## Citroën XM klímarendszer hibája

### Tisztelt Kollégák!

Ismét egy érdekes és tanulságos eset. Nemrég megjelent nálunk egy Citroën XM gépkocsi azzal a problémával, hogy nem működik a klímarendszere. Megállapítottuk, a rendszer üres, szivárgás a nyomáspróba időtartama alatt (1/2 óra, 20 bar) nem volt tapasztalható. Ezután javaslatunkra feltöltöttük a rendszert, és UV-jelzőfestéket is tettünk bele. Néhány nap múlva az ügyfél visszajött.

A rendszer megint üres volt. Következett az UV-fényben történő szivárgáskeresés. Sajnos az öreg autónak a hidraulikarendszere LHM-olajjal működik, ami szintén világít az UV-fényben, és természetesen az egész motortér „világított”. Egyedül a szerviszzelepnél látszott festék, ami jelzőfestékre utalt, de az a betöltésből adódhatott. Újabb nyomáspróba (természetesen ellenőrizve a két szelep megfelelő zárását) az ügyfél jelenlétében. Több mit egy óra alatt nem mutatott szivárgást. Már magunkban arra gondoltunk, hogy a tisztelt ügyfél szórakozik velünk, és valahol elengedi vagy lefejteti a hűtőközeget. Ismét feltöltöttük a rendszert, és újtára bocsátottuk az autót. Néhány nap múlva ismét jelentkezett, hogy megint nem megy a klímája. Ekkor itthagytuk az autót, szétszedtük, és a különböző egységeket egyedi 24 órás nyomáspróbánkat vetettük alá. Veszteséget továbbra sem mérünk. Ekkor összeépítettük a rendszert és ismét feltöltöttük. Megint egy napig teszteltük, de semmi hibára utaló nyomot nem találtunk. Ám most jön a megoldás. Amikor a végén visszacsavartuk a szerviszzelep zárókupakját, egy halk szisszenés volt hallható. Miután tüzetesebben megnéztük derült ki, hogy nem a megfelelő kupakok voltak használva. Ami

az autón volt, annak a közepe tömör, így amikor visszacsavartuk, megnyomta a szeleptűt, és szép lassan elengedte a rendszerből a nyomást. Így hiába volt a nyomáspróba, a szivárgás csak akkor indult meg, amikor a kupakokat visszacsavartuk a helyére.

Váljék ez az eset is mindenki hasznára!

CSEH LAJOS

*Gyakran járok autószervezekben, hogy anyagot gyűjtsék a lapba, vagy hívnak, vagy saját bajaim próbálom orvosoltatni. Mi más lenne a beszédtema, mint a szakma helyzete, „szívatós” esetek, gondok, örömök. Mondom, hogy éppen egy „szívatós – szivárgós” esetről kaptam beszámolót; mesélem, hogy leürült, nyomáspróba, semmi, majd ismét leürült, nyomáspróba, semmi. A megoldás elmondásáig nem jutottam el, mert ekkor az egyik szerelő, aki csak fél füllel hallgatta a sztorit, mert éppen megvolt a maga nyűgje, odaszól: a kupak. Bizony nagy segítség lenne, ha az autójavítás szereplői összeadnák amit tudnak „gonosz” esetekről, vagy csak tanácsot kaphassanak, merre tovább. Sok esetben, hiteles szakmai fórumokon meg is tesz a mesterek, ma az ismeretföltés már nem domináns. Akkor az ismeretlenek halmaza, hogy ma már inkább adunk, csak hogy amikor megszorulunk, bőségesen kaphassunk.*

*A baj inkább az, hogy szétforgácsolódik a sok hasznos ismeret. Arra nincs idő, hogy tízesével böngésszük át a forráshelyeket. Sokan csak a saját csoportjukkal osztják meg a tapasztalatokat (műszeresek, márkák, klubok). Jó lenne egy Facebook-szerűség ebben is, mondjuk egy Autótechnika megosztott tudástár...*