

Fiat Punto – „csak” az akku a hibás?

A minap egy kolléga hozott egy 2001-es Punto II-t, hogy már volt máshol is a kocsi, és a tulajjal mindenképp vezérlőegységet akarnak cseréltetni, mert nem találnak más hibát.

A tünetek a következők:

- Nagyon nehezen indul a motor.
- Ha beindul, és nem tartják a gázt kb. 10 másodpercig, leáll.

A hibakódolvasás nem segített. Nincs hibakód sem a motornál, sem a karosszériavezérlőben. Az adatlistákban sem volt semmi különös, ami hibára utalt. Hacsak az nem, hogy ha gyújtáson néztem az adatokat, minden rendben volt, de amikor elkezdtem indítani, szétdobta a kommunikációt. Azt is megfigyeltem, ha gázt adok indítózás közben, „pöccre” indul a motor, de ha engedem, azonnal megáll. Ha tartom, lehet hallani, amikor elindul az alapjárat-vezérlés, utána teljesen tünetmentes.

Hasonló tüneteket az szokott produkálni, ha:

- A vezérlés nincs a helyén. Ezeknél a típusoknál többször talákoztam olyan hibával, hogy a főtengely-bordáskerék ékpályája elkopott, és a vezérlés „elmászott”.
- A tüzelőanyag-nyomás túl kicsi.

Ezeket ellenőriztem. Minden rendben. Aztán eszembe jutott, hogy mindig szétkapcsol a kommunikáció, ha indítom. Egy gyors próba, bikakábelrel egy további testet adtam a motornak. És bejött. Legalábbis azt hittem. Csináltam stabil testelést és tesztet. Ugyanolyan hibásan indult. Újra adtam bikakábelrel testet, de nem segített. Ekkor elkezdtem lépésenként újra a paraméterek vizsgálatát. És bár semmi tünet nem utalt rá, de amikor a tápellátást mértem, megdöbbsentem. Az indí-



tási fordulat tökéletes, de az akkufesz 7 voltig visszaesett. Amint egy másik akkumulátort kapott az autó és felmelegítés után megcsináltuk az alapbeállítást, megjavult a kocsi. Fura, hogy egy ilyen apró hiba mekkora fej-törést tud okozni.

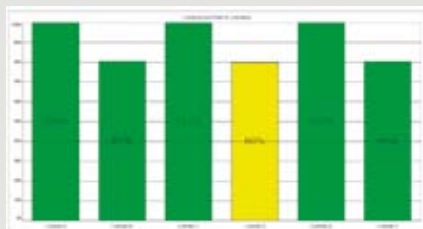
SIMON TIBOR
WWW.VILKO.HU/TIBI

Átugrott!

Az alábbi eset egy 2006-os évjáratú, benzines V6-os, Audi A6-tal történt. A gépjármű egy váltójavító műhelyből került szervizbe. A műhely szerint hideg motornál járásegyenlőtlenség tapasztalható, illetve a motor beindulás után erőtlén. A hibakód-kiolvasás nem szolgáltat semmilyen tárolt hibakóddal. Ezek után gyorsan számba vettük a lehetséges hibaokokat:

1. A motor mechanikai hibája,
2. Kipufogógáz-visszavezetés hideg üzemben (EGR-szelep hibája),
3. Meghibásodott tankszellőztető szelep,
4. Hibás levegőmennyiség-mérő.

A mechanikai hibák feltárása miatt gyorsan elvégeztünk egy kompressziótesztet a



1. ábra: PicoDiagnostics kompresszióteszt

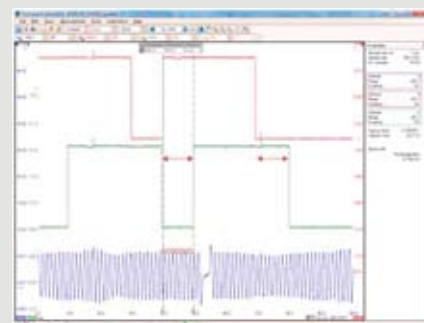
Pico szkópunkkal (1. ábra). A mérés során az egyik szkóp mérőcsatornáival mérjük az akkumulátorfeszültséget indítás közben, miközben a motor beindulását megakadályozzuk (pl. tüzelőanyagszivattyú-releét eltávolítjuk).

A mérés után rögtön egy érdekes felfedezéssel lettünk gazdagabbak. Az ábrán látható, hogy a B, D, F hengerek „egyöntetűen” 80% körüli kompresszióértéket produkáltak. Mivel ezen hengerek mindegyike mind a 2. hengersori volt, ezért ennek a hengernak a szelepvezérlése került a figyelmünk fókuszába. A szkóp három csatornáját beköve összehasonlítottuk a két hengersor vezérműtengely-jeladóját a főtengelyjeladó jelével (2. ábra).

A 2. ábrán láthatóan:

- A csatorna (kék) főtengelyjeladó,
- B csatorna (piros) 2. hengersor vezérműtengely-jeladó,
- C csatorna (zöld) 1. hengersor vezérműtengely-jeladó.

Ahogy a 2. ábrán látható, a 2. hengersor vezérműtengely-vonatkoztatási jele kb. 7 „főtengelyfogyvíval” (lásd a piros körök-



2. ábra: a vezérműtengely-jeladók és a főtengelyjeladó regisztrátumai

kel jelzett csúcsokat a főtengelyjeladó jelenlétén el volt csúszva az 1. hengersoréhoz képest. Valószínűleg az előző szervizben végzett munka során „átugorhatott” a vezérműszíj.

Váljké használára!

(BB)

Forrás: <http://www.picoauto.com/tutorials/audi-engine-cutting-out.html>