

„Kis” hibából nagy fejtörés

A legújabb időrabló autó szervizünkben egy BMW 1-es széria volt. Egy lakatos-fényező műhely jelentkezett be azzal, hogy kuplungozták valahol az autót, és azóta nem indul a motor. Amikor megjött, egyből arra gondoltunk, hogy valamit kifejejtettek a javítás során. De nem. Sőt, nyomát sem láttuk javításnak. Azt tudni kell, hogy ez a kocsi 2009-es évjárat és közel 40 000 km-t futott. Felhívtam a szervizt, hogy beszéljük át az ügyet, ki nem mond itt igazat.



Kiderült, hogy nem is kuplungozták, csak megállapították a kuplunghibát. Az előttünk javító műhelybe a fényező még lábón vitte át az autót a hibamegállapításra. Onnan viszont autómennőtől jött át hozzánk. Beszéltem a műhellyel, kiderült, hogy az előttünk javító nem tudott kom-

munikálni az autóval, ezért elkezdtek keresni a hiba okát, ezután már nem tudták beindítani. Az viszont tény, hogy mire hozzájuk ért a kocsi, többször kivillant a MIL -lámpa, és erőtlen lett a motor. (Ja, ez egy 1,6-os nagynyomású benzines.) Megmértem én is, de velem sem kommunikált. Nem jött ki a pozitív a diagnosztikai csatlakozóba. Kis nyomozás után megjött az infó: a szakszerviz építette be ezt a „tiltást”, hogy ne tudják egykönnyen ellopni az autót. Persze azt nem mondták el, hogy miként lehet hatástalanítani, de egyszerű volt gyári állapotba hozni.

OK, már van kommunikáció. A motorvezérlő tele van hibakóddal. Törlés után egyből visszaíródott a 4 befecskendezőszелеp (vagy motorvezérlő végfok), illetve a főrelé hibás működésének kódja. A relé tökéletesen működött. Viszont a szelepek tényleg nem kaptak feszültséget. Kapcsolási rajz egyelőre sehol.

Telefon hegyek, és kaptam infót, hogy hol kellene a motorvezérlőnek pluszt és testet kapni. Érdekes volt a sztori, mert:

- Amit mondtak és amit rajzot találtam, nem hasonlított a valósághoz.
- Bár kommunikáció volt, sem fordulatszámjelet nem láttam, sem gyújtáspozítívot. Helyette 2,7 voltos feszültséget.



- A lábkiosztás ugyan nem volt helyes, de a „vastagabb” kábelek színei stimmeltek a leírtakkal. És ott is 2,7 volt jött ki.

Ezután már könnyű volt kideríteni, hogy a kolléga „vizsgálódása” okozta a hibát: összevissza cserélgette a biztosítékokat.

Miután minden a helyére került, az autó tökéletes lett. Egy próbakörig legalábbis. Utána már csak 3 henger járt. Ezzel meg is éreztünk az eredeti hibához: „Kettes henger gyújtáskimaradás”. Trafó ki (mert ugye ez már hengerenkénti trafós), rajta szemmel láthatóan átégési nyom. A csere után minden oké, és a kuplungcseréről is sikerült lebeszélni a tulajt. Ő azt hitte, amikor csak 3 henger ment, hogy a kuplung hibája miatt rezonál az autó. Azért ment 3 henger, mert a gyújtáskimaradások miatt egy idő után a befecskendezést is lekapcsolta a motorvezérlő. Azért ez jó másfél napig eltartott.

SIMON TIBOR
WWW.VILKO.HU/TIBI

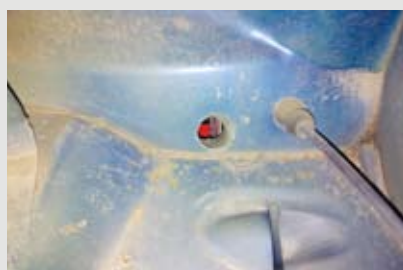
P307 - légsákhiba?

Egy 307-es Peugeot jött a műhelybe, hogy amióta elvitték a szervizbe, hogy levizsgáztassák az autót, kivillant a légsákvisszajelző, és nem alszik el. Próbálták törölni, de nem sikerült. Megnéztem, egy hibakód volt benne. A VAN hálózat aktív hibája. Tényleg törölhetetlen. Az áramellátás rendben. De az feltűnt, hogy a BSI is tartalmaz 2 hibakódot. Kommunikációs hiba a COM2000 (kormánykerék alatti elektronika), és a motortéri elektronika között.



Ez azért már elgondolkoztatott, mert ugyan ezeknek nincs szemmel látható visszajelzése, de mindhárom hiba aktív, tehát valahol lehalt a kommunikációs vonal. Nagy nehezen meglett a pontos kapcsolási rajz, és ezzel a megoldás is.

A Peugeot 3 kommunikációt használ: VAN1 (SRS, COM2000 és a motortéri elektronika), VAN2 és CAN. A közös pont a VAN1-ben a BSI. Amikor a csatlakozókat lehúztam, igazolódtott a feltevés: az



elektronika 2 csatlakozója teljesen eloxidálódott.

De honnan kaphatott vizet? Nem kellett sokat keresni. Valakinek annyi esze volt, hogy egy kb. 2 cm-es furatot készített a tűzfalra, ahonnan pont a BSI-re folyik a víz. Ezúton szeretnék gratulálni a munkájához. Ez a furat, ha gyári BSI-t rendelünk, 130 000 Ft-ba kerül.

SIMON TIBOR
WWW.VILKO.HU/TIBOR