

## A fuser megdolgoztatott...

Talán egy hónapja került hozzánk egy Peugeot 307-es, egy másik szerelő hozta diagnosztikára, mert kissé rángat és világít a checklámpa. Kiolvastva a hibát, a 3-as henger égéskimaradására panaszkodott. Megállapítottam, hogy valószínű szelepszorulása lesz. Ezután a szerelő elvitte a kocsi, nekiállt, levette a hengerfejet, majd a gépműhelynél beigazolódott a szelepszorulás. Megcsinálták, szerelőnk összerakta, majd beindítva a motort már rohant is vissza, hogy a jármű ugyanolyan, nem változott semmi. Kicsit meg is szeppentem, alapos vizsgálódás után ritkán fordul elő ilyen velem, de ismét elkezdtem a szokásos dolgokat (próbaút, hibabátólas, kompressziómérés, hidegen és melegen, kiszerve a gyertyák, járó motornál. Lényegesen jobb lett a kompresszió.). De rögtön kiderült, itt valami más probléma le-

het, a hibátrolóban először vezérműtengelyállítás korai, ezután kései, majd áramköri hiba jelent meg.

Erre számítottam, másnap megnéztük a vezérlést, minden jel a helyén volt, ezért elkezdtem a vezérműtengelypozíció-állítót tesztelgetni. Olajnyomást kaptam, kiszerve, megvezerve hibátlanul működött. Itt

kezdett inogni az önbizalmam. Eddig minden jó, mégis siralmasan indul, majd ha beemelegszik, csak 3 henger megy. Egy kicsit hosszabb próbaút során, hangsúlyozom, hogy reggel, munkába menet, ismét kipróbáltam, az első ami feltűnt, mikor a kocsi otthonról kiállva csuktam be a kaput (mert ekkor már éjszakára sem szívesen váltam meg kedvenc márkámtól), hogy éreztem az erős katalizátorszagot, ezért beérve a munkahelyre, CO-t mértem, ami elég sok volt, majd oszcilloszkóppal elkezdtem a gyújtásjelet nézni a sortrafónál. Itt rögtön kiderült, hogy a szikrát összevissza adja a vezérlő. Főleg a 4-es hengerét egyszerre a kettesel. Ezt már ezen a hosszabb út során be is írta hibának, és érezhető is volt, hogy az említett hengernek sokkal hidegebb a kipufogóleömlője. Ekkor kértem szakos kollégám segítségét, van-e valakinek főtengelyvezérműtengely referenciamérése, hátha mégis a vezérlésnél van valami. Ennek hiányában nekiláttam, hogy kivesszem a szívóoldali vezérműtengelyt, hátha eltömődött a vezérlőszelep és a pozícióállító közti olajcsatorna (pl. egy kis tömítőpasztával). Szerencsére nem kellett ennyire messzire menni. A vezérlést lebontva rögtön feltűnt, hogy a szívóoldali vezérműtengely fedőcsavarja alatt lévő leszorítócsavar nincs központban. Ahogy a képen is látszik, szerelő kolléga összerakásnál fogta az állítható vezérműtengely pozíciójának szabályzóját, mely egyben a fogaskerék is, és ahogy sikerült, jól ráhúzta. Az ék szerencsére egy tűske, ami átnyomódott a leszorítócsavar oldalára, és félrebillentette azt (sajnos ké-



sőn jutott eszembe fotózni, pedig ezt érdemes lett volna levenni), ami épp egy pár fokkal, de nem a megfelelő helyre került vissza. Szerencsére nagy kár nem keletkezett, csak ami a képeken látszik. Mindezt helyretéve, a hibákat törölve és a tanult értékek nullázása, valamint két hét



túlorázás után a jármű hibátlanul működik. Hát ennél rövidebben nem sikerült összefoglalnom eme történetet, remélem, nem fárasztottam senkit soraimmal, köszönöm a figyelmet.

GARASANIN PÉTER

