

Látott már ilyet?

A VTG, vagy ahogy a szerelők nevezik, a geometriás turbótöltő töltőnyomás-szabályozásának beavatkozója az állítható turbinavezető-lapátmozgató. Ha megragad a lapátállító, a szabályozás lehetetlenül. Ezt a fedélzeti diag-

nosztika felismeri, és dózist csökkent. Abban az esetben, amikor kis áramlási keresztmetszetet adó helyzetben szorul meg a lapát, és az autót tovább hajtják, jobbra padlógázzal, a lapátok ezt – mint a fotók mutatják – már

nem állják. Esetünkben a turbinalapátok is a megolvadás határára kerültek. A műszerfali figyelmeztetésre tanácsos idejekorán reagálni, szervizbe vinni az autót – adhatjuk ezt minden ügyfelünknek szigorú intelmként. (NSZI)



Pánik francia módra

Sokan biztosan átéltek már hasonló dolgot vagy dolgokat, amit a következő részben leírok. Bevallom, én is átéltem párszor, és ezek után egy dolgot biztosan megtanultam: rengeteg információra van szükségünk ebben a szakmában, és ezeket sajnos nem lehet számítógépen tárolni!

Az első esetem egy Peugeot 307-essel történt. Most az részletkérdés, hogy benzines vagy dízel. A lényeg, hogy nem indult. Az autót sokáig tárolták egy kereskedésben, és az akkumulátor, mint ahogy szoktuk volt mondani, „csontra” lemerült. Tamás, akivel az eset megtörtént, kétségbeesetten hívott telefonon: „Mit tegyek?” Szép lassan megpróbáltam minden apró részletet megtudni a problémáról, hiszen ahogy a repülőt sem fent a magasban javítják, így én sem tudtam (telefonon) megjavítani az autót. Majd amikor a diagnosztikai eszközünk kellőképpen kifaggatta a jármű BSI-egységét, fény derült a problémára. Tamás jó úton haladt, hogy egy új akkumulátor beépítésével és a kulcsok újrakódolásával kezdte. Itt szüksége volt a biztonsági kódra, amit a rendszer érvény-

telennek ismert fel. Ekkor csörgött a telefonom! (Mivel ő még kulcskódolást nem hajtott végre a DEC SS II. segítségével.) Tovább kellett lépni a műveletsorban. Közben volt egy megérzésem, hogy a BSI üres. Ezt gyorsan ki is derítettük, kiolvastuk a BSI-ben tárolt VIN-t, azaz a gépjármű alvázszámát. Kiolvastuk volna, ha bent lett volna... Na akkor megteesszük, amit ilyen esetben még megtehetünk. Úgy bántunk el a BSI-vezérlővel mintha éppen most építettük volna be a „szűz” vezérlőt. A diagnosztikai programban leírtak szerint inicializáltuk, majd bevittük az alvázszámot, majd pedig programoztuk a BSI-t a gépjármű felszereltségi szintjének megfelelően. A művelet sikerült, majd zársként beprogramoztuk a kulcsokat. A Peugeot ismét útra kész.

Jó tanácsok:

- programozást mindig jól feltöltött akkumulátor mellett végezzünk, ha lehet, gondoskodjunk plusz akkumulátorról;
- a diagnosztikai berendezésünk stabil kapcsolattal rendelkezzen, pl. USB;

- mielőtt nekilátunk olyan programozási műveletnek, amelyet még nem csináltunk, kérdezzük meg házi orvosunkat, vagy gyógyszerészünket!

Második esetem egy Peugeot 206-hoz kötődik. Itt egy duplán is kellemetlen esetnek voltunk szemtanúi. Egy kolléga hívott telefonon, hogy elveszett a műhelyükben javításra leadott autó indítókulcsa. Ez önmagában még nem is lenne baj, ha egy átlagos lakáskulcsról lenne szó. De ez nem az! Hasonló eset velünk is megtörténhet, ezért érdemes tudni a következőket.

Indítókulcsot csakis a gépjármű tulajdonosa rendelhet, egy – a márkakereskedő által rendszeresített – formanyomtatványon.

A tulajdoni viszonyokat igazolni kell, a jövőben bekövetkező, nem kívánt kellemetlenségek elkerülése miatt.

Ezeket megtettük, kezünkben az új kulcs. De! A kolléga már régebben vásárolt diagnosztikai műszere nem teszi lehetővé a kulcsok kódolását. Nekünk – ez itt a reklám helye – 4 perc volt.

Forrás: Pápai Károly Balázs blogja, www.intent.hu/blog