

A légrésben is a méret a fontos!

Egy VW ABS-hibával érkezett, jó néhány évvel ezelőtt. A kortörténet a következő: bal oldali féltengelycsuklót cseréltek rajta és azóta világít az ABS-lámpa. A hibakód-tárolóban a bal oldali kerékforgás-jeladó volt. Törölhető állapotban, de amint a kocsi kicsit is mozdult, egyből világítani kezdett az ABS-lámpa a műszerfalon. A hiba ismét törölhető, de megint a fent említett állapot jött elő. Mi lehet a gond? Elvileg a jeladót nem háborgatták, és ügyeltek szerelésnél a vezetésekre is. Semmi nem lehetetlen, a jeladóval is történhetett valami. A kereket levéve a jeladó ellenállását megmértem, és közel azonos volt ahhoz, aminek lennie kell. Váltakozó feszültségre kapcsolva a multi-

métert és megforgatva a kerékagyat azt láttam, hogy a jeladó feszültséget indukál. Tehát a forgásérzékelő jó!

És mégis, a hiba folyamatosan jelen van. A féltengelycsukló vadonatúj volt, sérülésmentes. A jeladót nem is vették ki a helyéről. Akkor mi a baj? A jeladó indukciós típusú, semmi más nem maradt, mint a légrés a féltengelycsukló és a jeladó között, a működést ez eléggé befolyásolhatja. Szemmértékre elégnék bizonyult, nem volt túl nagy. De akkor nem értem. Minden jó, de mégsem frankó! Az történt, hogy a régi csukló még megvolt, az újat pedig leszereltük a tengelyről, és egymás mellé raktuk. Egyformák. Ránézésre ugyanaz. Bár nem erede-

tit kapott, hanem utángyártottat. A csuklón megegyeztek számszerűen a jeladó-pólusok is. Érdekes egy helyzet! Közelben volt egy tolómérő, mérjük már meg a jeladókerék átmérőjét a régihez képest. Hoppá! 3 mm-rel kisebb! Az utángyártás méretbeli szórásának áldozatává váltunk! Mégis csak kisebb volt a légrés, de hát szemre ugyebár ezt nem lehetett megmondani. És a légréshibából következően nem volt pontos a kerékforgás jele, ezért egyből hibának írta be, amint mozdult a kocsi.

Ha az alkatrész, amit beépítünk, utángyártott, győződjünk meg mindig annak pontosságáról. Minden szempontból!

NYÁRI ATTILA

Láttelel

A Ferryker Turbo Kft.-hez sérült turbófeltöltőt vittek be, kérve, hogy diagnosztizálják a meghibásodás lehetséges okát. A turbóhiba, mint azt az ügyfél mondja, „zöldkártyás” dízelpörgetésnél következett be. A BV39A -0022 GK50073167 00167 gyártási számú turbófeltöltő megbontásos vizsgálata során az alább felsoroltakat tapasztalták:

- turbinatengely törött a turbinaházból kicsúszott radiál csapágyastól,
- kompresszorkerék sérült lapátjai elverődve, darab kitorve,
- turbinaház geometriája a tengelytörése miatt kiverődve,
- kompresszorház a kompresszorkerék felrobbanása miatt sérült.

A látottak alapján megállapítható, hogy a kenési rendellenesség nem állt fent. A

radiál csapágy futófelületei épek, az axiál csapágy mindkét oldala sérülésmentes. A kompresszorkerék sérülése (kitört rész) pedig a túlpörgés következménye.

FERRYKER TURBO KFT.

BORGWARNER TURBO SYSTEMS
AUTHORIZED DISTRIBUTION & SERVICE

Régi szakmai vita, hogy a szabaddyorsítós, a szabályozási fordulatszámig vitt füstölésmérés károsíthatja-e a motort. Ha a motor jó műszaki állapotban van, egyértelmű, hogy nem. Ámde...

Miért pöröghet túl a motor? A legkritikább eset az, hogy a szabályzó, legyen az mechanikus vagy elektronikus, „elengedi” a fordulatot. Valós ok, hogy a nagy olajfogyasztású motorban az olaj és a visszavezetett karter-

gázban lévő gázolaj(gőz) ég tovább, és ez pörgeti túl a motort, amikor már befecskendezés régen megszűnt. A motor túlpörgése a töltőt is túlpörgeti. (Jelen esetben arról nincs információnk, hogy a motorral mi egyéb baj lett.) A környezetvédelmi, illetve a műszaki vizsgahelyet semmilyen felelősség nem terheli. A mérési eljárás jól karbantartott motor (jó műszaki állapotú hajtószíjak, vízpumpa stb.) számára veszélytelen. Ha a vizsgálóállomás veszélyesnek ítéli a mérést, ezt az ügyféllel közölni kell.

Mit tegyünk? Műmotor? Inkább küldjük el, mert erre a balhéra nincs szükségünk. Az biztos a mai magyar valóságban, hogy át fog menni valahol a vizsgán. De ez már legyen annak a rizikója!

