

## Mindenki volt egyszer kezdő...

Ez az eset már jó néhány éve történt velem, amikor kezdtem a diagnosztikát. Állítsuk vissza az időt kb. 4 évvel ezelőtre. Történt ugyanis, hogy egy Peugeot 206 sw 1.4 HDi állt meg a kapubejáróban. A tulaj elmondta, hogy az autó időszakosan leáll, és nem indítható újra, vagy csak hosszas várakozás után, és már nagyon bosszantja a dolog. Többször volt olyan, hogy vontatni kell, a vontatások után általában beindult. Sehová nem mer vele elindulni, fél hogy lerobban valahol a messze távolban. Azt is elárulta, hogy már többször is volt vele márkaszervizben, ahol mindig csereberéltek rajta valamit, de a hiba megmaradt. Cseréltek többek között gázolajszűrőt, hosszbordásszíjat (azt minek?), valamint állítólag egy darabon a vezetékköteget is, ez is furcsán hangzott elsőre, ám legyen! Illetve még többször is szóvá tették a szervizben a tulajnak, hogy rossz minőségű tüzelőanyagot szokott tankolni. De ezt ő többször is cáfolta, mert hogy mindig is rendesen kútról szokott gázolajat tankolni. Szóval itt hagyná az autót, hogy nézzük át a barátommal. Diagnosztikai műszerünk akkoriban nem volt, de lelkesedés, az annál több.

Menjünk próbaútra! El is indultunk, semmi különös nem észleltünk az úton, ám mikor átmentünk egy vasúti átjárón, leállt az autó! Még volt annyi lendületünk, hogy félre tudtunk vele gurulni. Indítottunk, meg sem mukkant, csak az indító teker. Kiszálltam, kinyitottam a motorháztetőt, lekaptam gyorsan a motortakaró fedelelet. A kézi tápszivattyú előtti cső egy szakaszon átlátszó, benne légbuborékokat fedeztünk fel. Áhá! Levegő! Lelevegősödik a rendszer, ezért áll le időszakosan, de akkor hogyan indult el kisvártatva a tulajnak? A lényeg az, hogy nekünk az istennek sem akart elindulni. A kézi tápszivattyúval próbáltam pumpálni, hiába. Ebből hazavontatás lesz!

Hol tud lelevegősödni az üzemanyagrendszer? Kezdjük a tanknál. Abba belepillantva csak a tankszintjelzővel talákoztunk, ez a Bosch CP3-as rendszer, a kisnyomású fogaskerekes tüzelőanyag-szivattyút a nagy nyomásra szerelték. A tankban semmi rendelleneséget sem találtunk. A kocsi padlólemezén van a gázolajhűtő. Ezt leszereltem és tüzetesen átnéztem, nem sérült-e valahol. Nem vettem rajta észre semmit. Tovább a csöveket vizslatva, ott sincs semmi gyanús, ami lelevegősödésre adhatott volna okot. A gázolajszűrő háza is szokott repedni, de itt sem volt sérülés. A csövek sem voltak kidrzsölődve a légszűrő alatt, pedig szoktak. Azt csináltuk, hogy az

összes üzemanyag-csatlakozóban kicseréltük a gumigyűrűket, a tankszintjelzőtől egészen a gázolajszűrőig. Ez kb. 18 gumigyűrű volt. És még mindig levegőt látunk a csőben, amikor a kézi pumpával pumpáltuk az üzemanyagot. Ez se jött be, gondoltuk. Még egyszer következett a komplett rendszer átnézése, hátha elsiklottunk valami felett, és még ez megtörtént egy párszor, hogy végignéztük újból és újból. Sehol semmi. Hibakód biztosan van leolva, mert már annyiszor próbáltuk indítani, hogy valamit csak beírt már. Kértünk egy műszert kölcsön, mert enélkül meg van löve az ember. A hibatárolóban egyetlen hiba volt. Arra emlékszem, hogy valami gázolajbeömlő-szelepre hivatkoztak. Rosszul fordították a hibát. Ezt aktívnak, meglévőnek nyilvánította. Nem értettük pontosan, mi is ez a gázolajbeömlő-szelep, így hát elkezdtük a lehetséges csatlakozókat lehúzni, hátha ráakadunk. És az egyiknél, a motor háta mögött, a nagy nyomású szivattyún egy csati mozdításánál már a hiba nem volt aktív. Ez a nyomásszabályozó volt. Ami úgy volt kialakítva, hogy a kábelkötegből egy csatival jön ki, és a szelepre még egy csatival megy rá, tehát, két csati, közte vezeték. Elég rossz megoldás ez. És a hiba törölhetővé vált egyből. Az autó pedig pöccenesre indult be. Ennyi volt a gond, némi kontaktushiba. Amikor a vasúti átjárón átmentünk, döccent a kocsi és kontakthiba lépet fel a nyomásszabályozónál, és megszűnt a gázolajnyomás. És előttünk is a tulajnál emiatt állt le időszakosan, amikor döccent a kocsi, akkor kontaktbaj volt. Az, hogy indult be neki utána ezt mai napig homály fedi.

Mi is volt a gond itt? Ha megnézzük a nyomásszabályozó működését, máris választ kapunk. Feszültségmentes állapotban, (alapp állapotban, és kontakthibánál is jelen esetben) a szelepet, annak golyós tömítését egy rugó szorítja a railcsőre. Ennek a rugónak az előfeszítése 50 bar nyomást tart meg (Siemensnél 100 bar). A porlasztó nyitására pedig minimum 200 bar szükséges. Indításkor a szivattyú 300-360 bart hoz létre. A sokkal nagyobb nyomás simán kinyitja a szelepet és csak cirkulált a gázolaj a rendszerben. Nem volt nyomás. Ha nincsen nyomás, nincsen porlasztókivezérlés se. Ilyen egyszerű ez. Utólag persze.

Számomra ez a legkedvesebb emlék a diagnosztikuséletemből, mert ez volt az első megmérettetés, ami komoly tanulsággal zárult: műszer és alapos tudás nélkül csak tévúton jár az ember.

NYÁRI ATTILA

## Bosszantó apróság

Bosszantó tud lenni, ha apróságon kell időt rabló módon agyalni. Ilyen például egy Ford behajtható tollazatú kulccsal egybeépített távirányító elemcseréjéhez a ház felnyitása. Nekem – akár szó szerint is véve – majdnem beletört a bicskám...

A távirányító oldalán az 1. ábrának megfelelően dugjon be egy csavarhúzó a tollazat alatti nyílásba, majd nyomja azt a kulcs tollazata felé. Így a távirányító háza kétfelé széthúzható. Ezek után a 2. ábrán látható helyen nyomja be a távirányítóház két fele közé a csavarhúzót, majd forgassa el, így a ház szétválasztható. Cserélje ki az elemet (3V CR 2032), majd a távirányítót az előbbiekkal fordított sorrendben szerelje össze. Válgék hasznára!

(BB)



1. ábra



2. ábra



3. ábra