

Foghíjas probléma

Egy nap, egy 2007-es évjáratú VW LT 46 2.5 TDi (motorkód BBF) jelentkezett vontatva a szervizben, azzal a problémával, hogy nem indul. A sofőr elmondása szerint már ezzel a problémával járt márkaszervizben, és ott fő-tengelyjeladót cseréltek, de a panasz továbbra is fennállt. Még vagy 150–200 km-t tudott



Így füstölt javítás előtt a VW

menni. A hibakiolvasó csatlakoztatása után a hibatároló a fő-tengelyjeladót írta be hibának. Sokszori és mindig hosszú indítózási kísérlet után a motor nehezen, de beindult. Így a jeladót kizártam a körből. A járó motor hangja és füstje nem kimondottan jellemezte ezt a típust. Keményen kopogott, és kormolt rendszeren. A motortérben feltűnt, hogy a váltó felett lévő, az adagolót hajtó szíj feszítője ide-oda imbolyog. Ezen típusnál ez a terület az utasfülkéből érhető el, így azt kibontva ki is derült a hiba oka. Az adagolót hajtó szíj mintegy feléről hiányoztak a fogak. Ez okozta a motor kulturálatlan járását, és az ezzel fokozódó füstöt. A szíj és a feszítő cseréje után hibátlan lett az indítási készség, mind hidegen, mind melegen. Próbaképp visszatettem a régi fő-tengelyjeladót, azzal is hibátlanul működött. Ez is mutatja, hogy nem mindig azt a hibát kell alapul venni, amit a vezérlőegység eltá-



A hibát okozó adagolósíj

rol, mert lehetséges, hogy ingoványos talajra tévedünk, mert lehet, hogy csak okozat volt (mint azt az Autótechnika szakírói már oly sokszor megírták...)

J. L.

Hozzászólás

Mint azt Nagy úr, a Nagy Gépműhely ügyvezetője a „Gyári vs. utángyártott alkatrész” című cikkében írta, az utángyártott alkatrészekkel is elérhetünk megfelelő minőséget. Általában a bajok az „igazi” utángyártott (leutáncolt, olyan mintha...) alkatrészekkel vannak. Erre szeretnék most nem éppen jó példákat bemutatni. Úgy gondolom, a kollégák is jártak már így. Nemrégiben javítottam egy 1.3 JTD Fiat Puntót. Összetört a vízpumpa. Utángyártott alkatrész került beépítésre, azaz került volna. Az ügyfél hozta a vízpumpát, pontosabban 2 db-ot, mert ezt a típust kétféle pumpával szerelik. Hozta mindkettőt. A megfelelő alkatrész kibontása után, jöttek elő a problémák. A négy felfogatófurat még véletlenül sem egyezett a motoron kialakított négy furattal. Valamiért fél furat eltérések adódtak. Rendben, ezt még meg lehet oldani, ha S. O. S.-ben kell a kocsi. Ámde ha a tömítőperem nagyobb átmérőjű, mint a blokk furata, azt már nehezebb eldolgozni. Egy ilyen vízpumpa cseréje 1 óránál nem vesz többet igénybe, de ha a műhelykocsiban nincs eszterga, akkor már kissé bonyolódik a helyzet. Szerencsére nem az autópálya-parkolóban volt az autó, így ez is megoldódott. Nézzünk egy másik esetet a futóműalkatrészek köréből. Suzuki lengőkar. Miért nem lehet megegyező hosszúságúra készíteni a gyárral? Talán túl egyszerű, vagy csak arról lehet szó, hogy azok, akik ezeket gyártják, úgy vannak ezzel, hogy hadd szenvedjen a szerelő, vagy az ügyfél, és majd mutogatnak valakire. Saját tapasztalatomból írom ezt. Megvettem az utángyártott lengőt a

Szukimba. Talán nem kellett volna... Nos, az új kar felment a helyére, de a csonkállványba nem ment be a talpas. Nézegetem, látom, hogy a lengőkar vége kissé hosszabb, mint kellene a talpasnál, és emiatt a féklemeznél kitámaszt, emiatt nem megy be. Rendben, a megfelelő hosszt megoldom flexxel, gondoltam. Be is épült sikerrel, majd amikor kerékre tettem a kocsit, derült ki, hogy a lengőkar 5 mm-rel hosszabb, mint az eredeti. Olyan kerékdőlést kapott az autó, hogy vezethetlenné vált, és a futómű-ves sem tudott ezzel mit kezdeni. Így visszatettem a régit... Ugyanígy mondhatnám a Navarra kardánkeresztet, vagy a 2 centivel rövidebb Opel sárvédőt, vagy az olyan gumifékcsovet, melynek fémcsatlakozója nincs kifúrva, vagy a szétnyomható Ford hátsó kerékfékhengert, vagy a generátor-szénkefét, aminek előszeretettel esik ki a vezetéke a keféből, 1000 km után.

Mindezzel azt szerettem volna csak érzékeltetni, hogy rendben, hogy olcsóbb (ezt hozza az ügyfél, mert erőteljesen árérzékeny), de nem biztos, hogy megfelelő is. Ezekkel a nem megfelelő alkatrészekkel aztán elhúzódik a javítás ideje, az ügyfelekkel pedig néha nehéz megértetni, hogy miért nincs még készen az autója, miért kell többet fizetnie... stb. Azok az alkatrészgyártók, akik ilyeneket készítenek, ránk bizzák a „piszkos munkát”, mi nézzünk szembe az ügyféllel, aki joggal van kiborulva, és minden baját rajtunk veri el.

(JEL)

Megújult!

Szervizberendezés?

www.metker.hu