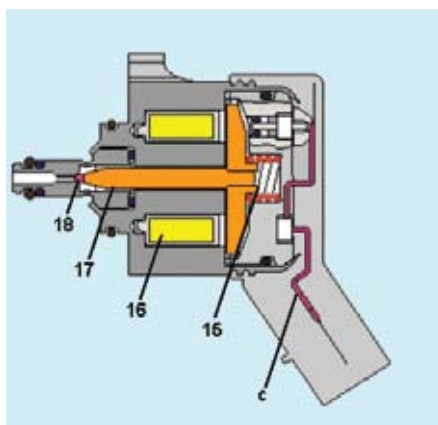


A CR nyomásszabályzó szűrője: kell vagy nem kell?

A kezembe került a minap egy CR nyomásszabályzó-szelep, a Bosch fajtájú. Első ránézésre is meg lehetett róla állapítani, hogy a kocsi, amiből kiszerték, az már járóbeteg volt igen-csak. Ugyanis a végén lévő szűrő már csak a múlté, mert levágták. Ez egy remélem ma már nem általánosan elterjedt javítási módszer.

A probléma ott szokott kezdődni, hogy a hibatárolóba kis időközönként beíródik: railnyomás, railnyomás jel. Ez arra utal(hat), hogy a



1. ábra

nyomásszabályozással valami gubanc van. Általában dugulásra gondolnak, kiszerelek a nyomásszabályzó szelepet, és szabad szemmel is jól látható a „kiszőrösödés”. Gyakorlatilag a szűrő eldugult, vagy kezd dugulni. A csere lenne az igazi megoldás, de az új elég sokba kerül. Ezt mindenki kerülni szokta, és ekkor jön a vágás. Ezzel meg is lennének! Mert a kocsi jól fog viselkedni, de csak egy darabig. Mi történik utána? Hát kérem az, hogy minden szaki, aki ilyet tett vagy tesz, elfeledi elmondani az ügyfélnek, hogy ez csak tüneti kezelés és ideig-óráig lesz jó a járműve. Utána ismét szinte hasonló tünetekkel és hibakódokkal karöltve fog visszagurulni a kiindulási helyre. És ekkor már nincs más megoldás, mint a csere, vagy – ne adj isten – a bontott darab. Ja! És háború a tulajdonossal.

De nézzük, mi történik valójában, amit nem sokan tudnak. Vizsgáljuk meg a képet! A szűrő mögött lévő kis golyós szelep (1. ábra 18) elzárja a gázolaj útját a tank felé. Ekkor növekszik a nyomás a railben. Ha levágjuk a szűrőt (2. ábra), ami gyakorlatilag védi a kis golyós szelepet a szennyeződésektől, akkor idővel, ami nem lehet tudni, hogy hány



2. ábra

kilométer, a golyós szelep fog elkopni és visszáramlás fog kialakulni a tank felé. Egy idő után már az ECU nem fogja tudni kiszabályozni a mindenkorai terheléshez az elvárt nyomást. Ha nem tudja kiszabályozni, akkor vészüzembe fogja kapcsolni magát, vagy le fogja állítani a motort. Ez némely közlekedési situációkban még életveszélyes is lehet. Inkább ne kockáztassunk!

NYÁRI ATTILA

Védtelen kerékcsapágy

Szakmai kérdéseket taglaló leveleket már nemcsak a szerelőktől kapunk, hanem az üzemeltetőktől is. Megkeresnek autótulajdonosok, leveleik a javítói konfliktusaikról szólnak, melyeknek nem szoktunk a lapban teret adni. Ugyan ez sem magánügy, mert valahol „homok került a gépezetbe”, de ezekenél nagyon nehéz oknyomozni, igazságot tenni, meg nem is tudunk, nem is tisztünk. Más „műfaj” az, ha cégek, flottások írnak, akiknél a nagyobb darabszám miatt összegyűlik alapos tapasztalat, vagy azoknál, akik valójában azért veszik a haszongépjárművet, mert hasznot – és nem bosszankodást és ráfizetést – várnak a járműtől. Egy ilyen levelet adunk most közre.

„2006 decemberében vásároltunk egy Peugeot Boxer kisbuszt, 2.0 HDi motorral. Feladata szerint a kocsi kilométereinek mintegy 95%-át autópályán futja, mind a mai napig. Az autó szervizét, javítását szakszervíz látta el 3 évig, azóta egy kisebb, szintén Peugeot-szervíz végzi.

Mintegy 70 000 km után, garanciaidő alatt kerékcsapágycsere vált szükségessé. A szer-

víz, a Peugeot Hungária utasítása alapján nem végezte el a javítást garancia alapján. A hivatkozási alap az volt, hogy „kopó-forgó” alkatrésznek minősítették a kerékcsapágyat. Ez a Peugeot Hungária döntése volt.

A Peugeot Hungária nem vállalta fel döntését, nem volt lehetőség a döntéshozóval való tárgyalásra. Sem a telefonkönyvben, sem interneten nem lehet fellelni a cég elérhetőségét, telefonszámát, címét. Mi úgy véljük történetünk alapján, hogy erre alapos oka van. Magam megtudtam, hogy a Dorotytya Udvarban vannak. Felkerestem őket és megpróbáltam jobb belátásra bírni az ügyintézőt, nem sikerült. Készítettem azonban egy fényképet a recepción kifüggesztett céges hitvallásról. Erre hivatkozva írtam levelet a cég vezetőjének, aki „méltányosságból” kifizette az adott javítás költségeit.

A későbbiekben derült ki, hogy ezt nem lett volna szabad elfogadni, hanem perre kellett volna mennünk.

A csapágycserek ugyanis mindmáig folytatódhatnak, egy-egy kerékcsapágy átlagosan 65–80 ezer km-t tud futni. A teljesítmény

független a minőségtől: a legnevesebb gyártó által készített csapágyak sem futnak többet.

Szétszerelés során mindig azonos a helyzet: a kétsoros csapágy belső sora (tehát a gépkocsi középpontja felé eső) rozsdás, míg a kerék felé eső külső sor hibátlan.

A meghibásodás oka egyszerű: a csapágyat a gépkocsi középpontja felé eső oldalról nem védi a portól, víztől semmi. Egy Seeger-gyűrű rögzíti mindössze. Emiatt megy tönkre időről időre. A csapágy védelmét egyébként mérnökiileg meg lehet oldani, ezt egy szimeringre szokták bízni, és működik – feltéve, hogy így tervezik. Az ilyen módon tervezett és szerelt csapágy egyébként más autóban, hasonló futási körülmények között 300 000 km-t meghaladó futásra képes. Korábbi bekezdésben említettem egy per lehetőségét: egyértelmű, hogy a Peugeot gondatlan tervezése miatt az ilyen típusú gépkocsik üzemeltetőinek extra költségekkel kell számolniuk. Ezeket a költségeket a gondatlan tervezőknek kellene hársítani.”

(Név és cím a szerkesztőségben)