

Tisztelt Kollégák!

Kérlek benneteket, ha tudtok, segítsetek!

Autószerelők egymás közötti e-mailes körlevelezése sokat segít egy-egy eddig a kérdező számára ismeretlen probléma megoldásában, akár telitalálattal, akár csak gondolatébresztéssel. Az „Áramkörösök” levelezéséből már idétünk tanulságos eseteket, az alábbiakban is tőlük idézünk.

Ha van alapanyag, akkor a „... ha tudtok, segítsetek!” rendszeresen jelentkezhet az „Ez+Az”-ban.

– Segítségüket kérem! VW Polo '97 évj., 1.4, 44 kW, AEX motorkód. Forgóelosztós gyújtás. A fém hővédő.

Hibatároló: 2. henger égéskimaradás.

Néha megy, néha nem megy a 2. henger. Gyertyákat kicseréltük, kábelek jók. Ha az első henger befecskendezőszelepeivel megcseréltük, akkor is a 2. henger a hibás. Szelep kivezélése jó. Benzinszagot érezni, nyomása a gyári értékén.

A kompresszió jó volt.

– Mit takar az, hogy a „kábelek jók”?

1. Megmértem vagy

2. kicseréltem, esetleg felcseréltem, és úgy is a kettős henger maradt bent hibának?

– Kicseréltem a kábelt.

– A gyertyapipán gyakran áthúz és égéskimaradást okoz. Gyakori AEX-nél.

– Elsőként vettem le, de nem segített.

– A kompressziómérés jó eredményt hozhat, de attól lehet bütyökkopás, jártunk már így!

– Akkor nagy valószínűséggel mechanikai hiba lesz. A kompressziómérés nem minden esetben hoz eredményt. Megpróbálkozhatok még egy veszteségméréssel is, ha van hozzá műszeretek.

– Jártunk már hasonlóképpen Opel Zafirával, agyoncserélgettük a dolgokat, aztán levettük a hengerfejet, a hengerfejes kipucolta, lesíkolta, és jó lett, annak ellenére, hogy nem látzott semmi, de azért érdemes lenne előtte megnézni az elosztónál az alaplap környékét.

– Nekem fél éve hasonló hibajelenség volt a garis autómon. A márkaszerviz lekérdezés után ilyen kódot kapott. Tájékoztattak, hogy hengerfej le, és a szelepeket cserélik egy olyanra, melyeknek a szárán van egy könnyítés, így nem fog szorulni.

Még egy próbálkozásként a befecskendezőszelepeket kiszedtük, bemértük. Az a hengerhez tartozó nem megfelelően szállított, kb. felét a többinek és a porlasztási kép is ronda volt. Ultrahangos tisztítás után a szállítás megjavult és egyben az autó is. Örültem, hogy nem hallgattam a márkaképviseletre.

És a megoldás: Az égéskimaradás okozója a **hidrotőke** volt.

A fedélzeti diagnosztika az égéskimaradást (ez természetesen nem csak gyújtáskimaradást jelent!) általában abból állapítja meg, hogy az adott henger munkaütemében mennyire gyorsítja fel a főtengelyt. Ha ennek értéke egy küszöbértéket nem halad meg, azt véli a diagnosztika, hogy abban a hengerben nincs rendes égés, nyomásnövekedés. Ennek hatására a hengerbe jutó benzin részben vagy teljesen elégetlenül kerül ki a kipufogórendszerbe, a katalizátorba. Azt károsíthatja, megbolondítja a lambda-szondát stb., a vezérlésnek intézkednie kell, például le kell kapcsolnia az adott henger befecskendezését. Annak, hogy miért nem alakul ki normális égés (lángfront), számtalan oka lehet, és ezek mind az égés feltételeivel vannak kapcsolatban. Ilyenkor szinte mindenre gondolnunk kell!

Levegőtöltet (mennyiség, mozgás – nem kopott a bütyök?), tüzelőanyag-mennyiség, így az aktuális légviszony értéke, a porlasztás minősége különösen a közvetlen befecskendezésűeknél, a visszavezetett kipufogógáz mennyisége, helyén van-e a vezérlés, a kompresszió-végnyomás (zárnak-e a szelepek, szelepragadás, és itt van az ominózus hidrotőke (vajon időben volt olajcsere?), gyűrűtörés, hengerfejtömítés-átégés), és természetesen a gyújtás.

Mindig kérdezzünk: ki és mit csinált a motoron előzőleg. Azok a lecserélt alkatrészek, amelyek olyanok mintha az eredeti lenne, biztosan nem jók (például vezértengely, befecskendezőszelep).

(Nszl)

Már megint a kavics...

Egy szerelő kolléga egyik nap beállított egy fekete 318i BMW-vel (E36). A tulaj azzal a panasszal vitte oda hozzá, hogy a kocsi alól szörnyű zaj hallatszik. A szerelők számára már ismerős hangot lehetett hallani, így az első feltevés szerint a katalizátor tört össze. Legalábbis ez volt a feltevés elsősre. Annak rendje és módja szerint nekiállt és kiszerezte a katalizátort a helyéről. Miután kész volt vele, a hang csak nem akart megszűnni. Nézegették, de nem volt előrelépés. A kocsi alapjáraton járt, és szépen csilingelt. A hang gázadáskor erősödött, teljesen úgy, mintha a katalizátor tört volna össze. De ebben már olyan nincs, így hát az kilőve. Nézzük meg, hallgassuk meg ismét alulról! Csak csörög, csak csörög! De hát honnan? Kis idő múlva felfigyeltem rá, mintha a motor alja felől jönne a hang inkább. Az olajteknő védőlemeze felől. Lámpázgatás, meg is van a kavics. És hallj csodát, a hang megszűnt! Nem is a katalizátor volt a bűnös, hanem csak egy kavicsdarab, ami a védőlemez és a motor közé bekerült. A hang ténylegesen megtévesztő volt. Sokan tapasztaltuk már, hogy a

hangot a kaszni hogy vezeti, egészen máshonnan hallatszik, mint ahol keletkezik.

Ámde, most jött az igazi gubanc, mert ez EOBD a dupla lambda-szondával fel fogja ismerni, hogy nincs katalizátor. Várhatóan nemsokára, egy ellenőrzési menetciklus lefolytatása után be fog íródni a P0420-as hibakód: katalizátorhatásfok-csökkenés. Mivel most az oxigén csak átsuhan majd az üres dobon, ezt érezni fogja a monitorszonda is. Elhamarkodott volt tehát a kiszerezés. De a többi, azt, hogy hogy oldják ezt meg, már a kollégára bíztuk.

Azt hogy ténylegesen a katalizátor zörög-e, azt úgy tudjuk megállapítani, hogy nem járó motornál gumikalapáccsal, kalapács nyelével, vagy ha erősek vagyunk, akkor kézzel megütögetjük a dobot, ha zörög, akkor biztosak lehetünk abban, hogy ez a baj. Ha jár a motor, akkor e példán látva, a hang jöhet máshonnan is, ami teljesen úgy hangzik, mintha, de aztán mégse.

NYÁRI ATTILA