

## Mi hoz munkát?

A technika, ha jól bánnak vele, megadják neki, amit kíván – tervszerű megelőző karbantartás (!) – alig ad munkát.

Nagyobb baj az, ha ügyeskednek, nem a nekilátót adják, beleszerelnek, elhanyagolják. Mindezeknek halmazati kárai óriásiak lehetnek. A tulaj sokszor fel sem fogja, mi kár keletkezett abból az általa semmiségnek mondott dologból. Ilyenkor mindenkit kárhozzat, kivéve önmagát. Kígyót, békát kiállt a gyártóra, az alkatrész-kereskedőre, de különösen a szervizre, aki őt meg akarja vágni. A legolcsóbb megoldást keresi, a szükséges teljes javítást nem is rendeli meg, és a félmegoldás után szinte természetes, hamarosan ismét beáll a baj. Sajnos a javító sokszor belemegy a félmegoldásokba, ugyan védekeznek, hogy ez így nem lesz jó és tartós. Végül az ügyfél újra megjelenik, már régen elfelejtette, hogy félmegoldást kért, és kiveri a patáliát.



1. ábra

Napjaink főcsapása a dízel tüzelőanyagnak látszó valamikkel való buta manipuláció. Sajnos az ügyfelek – sok-sok milliós autókba is – minden szemetet beleöntenek. Hajlandóak otthon hordóban tárolni olcsón vett gázolajnak tűnő folyadékot, feljavítják csoda adalékokkal, nem figyelnek rá mennyi a víz benne. Szervizeknek, önmaguk védelme érdekében tanácsos az autó tankjából, a mélyéről mintát leszívni és megnézni, mielőtt a géphez nyúlnának. Sok vitát tudnak eleve elkerülni. Nem azokról a finomságokról van itt szó, hogy csökken a kenőképeség, vagy a részecskeszennyezés



2. ábra

## Opel DTI és CDTI

van köztük különbség...

Opel Vivaro 1.9 Dti (2007-ben gyártott, motorkód: F9Q, 453 455 km-rel) jutott el hozzám, vontatókötél végén, a motor darabjaival a rakterében. A tulajdonos elmondása szerint február óta van szétszedve. A probléma ami miatt ennyire szétbombázták az volt, hogy alapjáraton egyszerre megállt a motor. Kicsi gondolkodási időt kértem, mert ugye mások után összeszerelni elég nehéz dolog. Elvállaltam, és elkezdtem a vizsgálódásokat. A hengerfejjel több bajom is akadt. A porlasztókat számozás nélkül szedték ki, de csak hármat, mert a negyedik igazán belegyógyult. Nekem is néhány napba telt mire ki tudtam szedni, de sajnos sérülten. Így kellett egy új porlasztó. A tulaj hozott egyet, bár nem szeretem az ilyet, de beszereltem. Összerakva derültek ki még dolgok, például a főtengelyjeladó is hibás volt. Végezetül azt is megtudtam, miért akadt össze a motor. A vezérműtengely-kerék retesze elnyíródott és a kerék elfordult. Az autó eleinte szépen járt, de ahogyan futottam vele a próbaköröket, egyre rosszabb lett. Pedig a porlasztókat rátanítottam. Egyébként minden porlasztót megnéztek porlasztási sugárképre. Az egy dolog, ahogy mondják.

Konzultálás a vezérral, aminek következménye az lett, hogy megtudtam, nem vagyok jó szerelő, hogy elrontottam valamit... Ez kicsit rosszul esett, ki nem érezne így.

Az én elméletem és véleményem az volt, hogy amiatt viselkedik háromhengeresként a motor, mert a porlasztó, amit hoztak, nem ebbe az autóba való.

Mert ugye ez a rendszer 1200 bar körüli nyomáson dolgozik, az Opeleknél ez DTI néven fut. De van még egy típusú motor, nagyobb nyomással, ami már CDTI néven ismeretes. Szerintem ez a porlasztó egy ilyen típusú motorba való.

Otthon volt egy bontott DTI motorom. Kihúztam a porlasztót, és bent „bedobtam” a kocsi-ba. Rá sem kellett tanítanom, azonnal felismerte, hibátlanul járt a motor, nem háromhengerezett. Teljesítménye is elfogadható volt, és a műszerek sem jeleztek hibát. A főnökség nem nagyon akarta elhinni, hogy az autó jó lett, ezért elvitték egy „specialistához”, de nem volt mit tenni, jól működött. Dicséretet ugyan nem kaptam, de az autó jól működik, és a tulajdonos elégedett.

(JEL)

éppen milyen, hanem a durva dolgokról, melyek azonnal szembetűnnek. A fotónk (1. kép) is egy ilyen mintát mutat üledék után.

További képeink beállt CP1-es szivattyú dugattyút (2. kép – mind a három megszorult!) és adagoló-tengely-bemaródást (3. kép) mutatnak. Mind-mind a rossz tüzelőanyag miatt következett be.

Az időszakos átvizsgálás elmaradása okozta, hogy nem vették észre a 4. képen látható adagoló-lelazulást. (Igaz, sokszor az konstrukció is elmarasztható, mert nincs hátsó megtámasztása az adagolónak.) A lelazulás



5. ábra

következménye az, hogy az adagolóház belülről is sérül, a görgőtengely belemart a ház falába (5. kép).

Nszl



3. ábra



4. ábra

(A fenti – sajnos még mostanában is örökzöld – gondolatok, valamint a fényképek az Interdiesel Kft. műhelyében folytatott beszélgetés alapján születtek, készültek.)