

Szólnék nem a műszerek, hanem egy tévhit ellen

Az elmúlt időszakokban sok autószerelő kolléga, barát, ismerős keresett meg ugyanazzal a kérdéssel, milyen diagnosztikai műszert ajánlanék neki! Abban a szerencsés helyzetben vagyok, voltam, hogy dolgozhattam nem egyféle műszerrel. Ámde! Akármennyi márka és programlehetőség is állt a rendelkezésemre, van egy dolog, amit megtanultam elég gyorsan: a tudás nem a műszer vételárával arányosan kerül a fejünkbe! Vegyük pl. a Saab trionic gyújtásrendszerét, kiemeljük a gyújtókazettát és szikrázik nekünk összevissza, amikor levesszük a gyújtást akkor is, amikor ráadjuk, akkor is. Kelő dokumentáció híján, hogyan diagnosztizálunk egy ilyen rendszert, ha nem tudjuk, hogy hogyan is működik. Vagy megkérjük az ügyfelünket, hogy legyen szíves, fáradjon már el a legközelebbi autókereskedésbe és vásároljon egy egyszerűbbet...

Aki arra adja a fejét, hogy ő egy műszerbe fektet, mert az alattomos sporadikus hibák felderítése a célja, az rosszul számol. Ott lesz majd az autó, ott lesz ő, kezében a vadiúj csillogó műszer, és keresi a hibát. Kiolvassa. Törölhető? Nem? Élőadat paraméterben futnak a számok, rajzolódnak a görbék, de mit is kéne néznie? Mennyi is az annyi?

Itt kezdődnek a gondok, amibe nagyon sokan beleesnek. Ennek egyenes eredménye lesz a fölös alkatrészcsere és háború az ügyféllel! Nem egy ilyen esetnek voltam már szem- és fültanúja, ahol a javításnál két dolgot mixeltek össze: a vakmerőséget a hozzá nem értéssel. Attól, hogy kiolvassuk a hibát, az csak egy dolog, el kell vonatkoztatnunk a hagyományos autószereléssel, és egy másfajta gondolkodásmódot kell alkalmaznunk. A műszer nem gondolkodik helyettünk – még a vezetett hibakeresés sem, az csak egy mérőeszköz, amit a kocsihoz csatlakozunk. Nekünk kell kiértékelni, hogy az adott motorvezérlő rendszerre melyek a helyes értékek és melyek a csalások, becsapások stb. És vannak olyan hibák is, amik olyanok, hogy nem tárolódnak el hibaként, de ettől függetlenül az autó rossz bizonyos időközönként. Mit tudunk itt tenni a csodaműszerünkkel? Hát nem sokat.

Ebben a szakmában folyamatosan tanulni kell, a technika fejlődésével majdnem hogy naprakésznek kell lenni.

A tanulás rengeteg időt és energiát vesz el az ember életéből, de enélkül nem fogunk tudni boldogulni, akármilyen és akármennyi

műszerünk is van. Ismernünk kell a befecskendezőrendszereket, benzinest, dízelt egyaránt, ismernünk kell, a jeladók villamosan hogyan működnek, ki kivel dolgozik együtt. Ha van egy hibakódunk, az még egyszer sem biztos, hogy ok, csak okozat. Mondok egy példát, megtörtént eset: Skoda Fabia alapjáraton egyenetlenül járt, nem is ment rendesen. A hibakód a szívócsőnyomás-jeladóra (map szenzor) utalt. Mi történhetett? Map szenzor csere 20 ezer forintért, a kocsi nem változott semmit, pedig a műszer ezt írta ki, nem vitás! Csakhogy a levegőszűrő-doboz a motor rázkódásától kidörzsölt egy vákuumcsövet, ami a fojtószelep aljához csatlakozott, itt falsot szívott, és persze csökkent a vákuum a szívócsőben, ezért beirta szépen a jeladót hibának. Ezt melyik műszer írta volna ki? Egyik sem. A korszerű autók szépen csendesen az idők során kialakítottak egy másik szakmát, ahol véget ér a nagy kalapács és a hidegvágó. Másfajta szerszámokra és másfajta gondolkodásmódra van ma már szükség.

Produkálódhatnak olyan hibák is, amiket soros hibaolvasással nem fogunk megtalálni, de megvettük a méregdrága műszerünket, és szépen csendesen pihen a polcon, mert nem ír ki a képernyőjére hibakódot. Ekkor jöhet mondjuk az oszcilloszkóp és a napokig tartó furikázás, ami iszonyú idő és pénz, és várjuk a hiba bekövetkezését.

Az ügyfelek is hatalmas elvárásokkal vannak. Már többször hallottam, hogy ajánlották neki azt a helyet, ahol van műszer és azt rádugják a kocsijára, és majd az megmondja a hibát, amit kiír, az a baj, és kész.

De ez nem így van! Tőlem megkérdezték már régebben, hogy azt ki tudnám-e olvasni, hogy a lengőkarokban a szilenteleknek mennyi idejük van még a tönkremenetelig. Egyes autósoknak hihetetlen elvárásai és téves ismeretei vannak a „csodaműszerekről”.

Ismerek olyan embert, aki egy kapcsolási rajzzal és egy multiméterrel többre megy, mint egy másik, akinek többmillióس kütyüje van. Miért? Az elsőnek van szaktudása és tudja hol, mit kell mérjen, és tudja az eredményből, hogy az most jó vagy nem, tudja, hogy egy szenzort hogy kell becsapni, tudja hogy kell kiserelve működtetni birta egy jeladót. Míg a másik kollégánknak fogalma sincsen ezekről, ő vett egy műszert, és gondolta, majd ettől okos lesz! Hát nem lesz.

Énnekem rengeteg tanulni valóm van, régi elmaradások bepótolásával együtt! És lesz is a jövőben, ha ezzel szeretnék foglalkozni. Nagyon sok időm és energiám megy el az információ gyűjtésére és tanulásra. Össze se merem számolni, hogy mennyi pénzt költöttem el idáig információra (könyvek, cédék stb.), de én úgy vélem, illetve rutinosabb szakmatársaim is megerősítettek ebben, hogy e dolgok nélkül nem fogunk boldogulni. Nem arról van szó, hogy két lábon járó lexikonokká váljunk a szakmában, hanem hogy ha kell, adott esetben tudjunk hová nyúlni segítségért. Számtalanszor voltam abban a helyzetben, hogy nem tudtam fejből mondjuk egy értéket, de azt tudtam, hogy otthon van róla több oldal írás is.

Szóval gondolja meg mindenki, hogy ha bele akar ebbe vágni és eredményes is akar lenni, nem lesz egy kéjmámor!

Végül szeretném idézni egy kedves szakmatársam nagyon ide illő mondatát:

„A jó műszer elengedhetetlen, a szaktudás méginkább!”

-RI-LA

Elektronikában élenjáró egyik szer-
vizünk vezetője pedig arról pa-
naszkodik, hogy az autószerelők
elfelejtették szerelői alapszakmájukat.
A motor, váltó, összkerékajítás mégis-
csak gépészet, mechanika a javából.
Egy vezérlést helyre kell tudni tenni, és
egy lánc nem lóghat, egy bonyolult szí-
vórendszer és annak tömítettsége, egy
szeleppállítás, egy hidrotőke, egy csap-
ágyazás, egy kipufogógáz-visszavezete-
tés, egy motorhűtőkör, olajkör stb., stb.
ma nem „piskóta”. A motor alapból attól
jó motor, hogy ezek rendben vannak.
Mégis az bosszantja, hogy ha valami
baj van, azonnal rohannak hozzá, hoz-
zák a vezérlőt, cseréltetik a jeladókat,
pedig a mechanika nincs rendben! Ra-
gad egy szelep, lenyalt egy bütyök, el
van téve a vezérlés, nincs kompresszió
és egyéb gonoszságok. És mint mond-
ja, nem talál cégéhez egy jó gépészt
se. Mert kérem ez mechatronika: a gé-
pészet és a villamosság szerves egy-
sége, egyik sincs meg a másik nélkül,
egyik sem előbbre valóbb a másiknál.