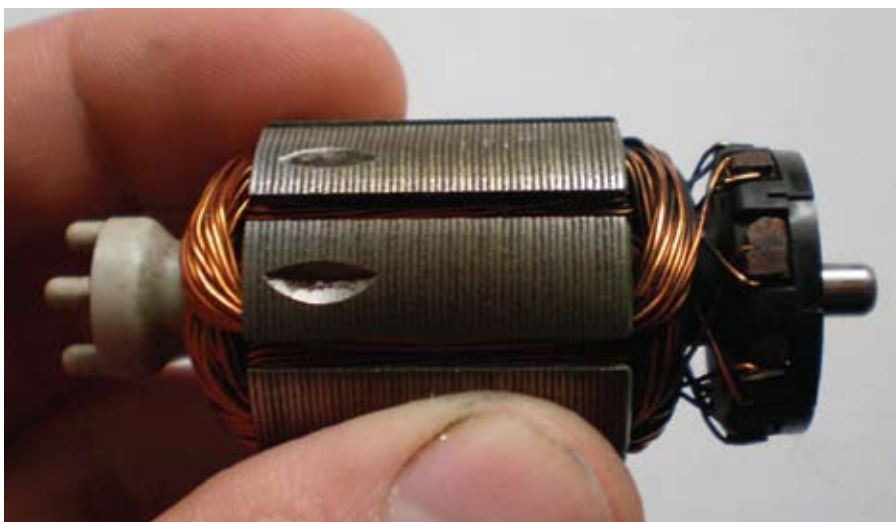


Egyszerűen elkopott, és másokat is magával rántott a bajban

Egy Peugeot Partner 2.0 HDi-t töltünk be a műhelybe azzal a gonddal, hogy nem indul. A tulaj azt fűzte hozzá, hogy tankolt és utána már nem akart beindulni. Előtte hibának semmi jelét nem tapasztalta. Indítási próba, valóban nem indul. Következett egy hibakódolvasás a motorelektronikából, semmi. A BSI-ből, ebben már van indításgátló-hiba. Ez már valami, gondoltam, mert ennek jószerivel van köze a hibához, ámde nem akartam elkapkodni, mert lehet, hogy ennek – van ez így – a hibakódnak semmi köze. Visszatérve a Bosch EDC15-ös hibatárolójához és az élőadat-paraméterezéshez, az indítózás közbeni gázolajnyomás a zérushoz volt közeli.

Tele a tank és semmi? Ennek a típusnak van a tankban kis előfeltöltő szivattyúja, de nem hallom, hogy zúgna. Gondoltam, indulok hátulról előre. A kocsit fölemeltem és megnéztem a tank alján lévő csatit, amiből négy vezeték megy ki, kettő a szintjelző, kettő az AC-motor vezetékei. Kértem kollégámat, hogy indítson, legyen szíves, addig én multiméterrel a feszültséget mérem, ami jön a motorhoz és jön is, de nem zúg, nem működik, itt lehet a gubanc, gondoltam. Amivel ez dobozos Partner volt, ennek fönt nincsen helye, ahol szerelni lehet, itt csak a tank levételét követően lehet szemrevételezni a szivattyút. Nincs más hátra, mint előre! Le a tankkal! Csak előtte le kellett szívatni közel 45 liter gázolajat, hacsak nem akartam sérvet kapni! A leszedés után már nekikezdték leszerelni



a tankot, kis ráncigálás, cibálás, feszegetés után én győztem. A tankba belenéztem, és az első dolog, amin a szemem megakadt, az az, hogy a tank alján csillogó homokszerrű anyag volt. Ha fémszilánk lenne, akkor a nagynyomású szivattyú belső alkatrészeinek cementálása bomlik, ami nem jó előjel.

De ez nem az. Ez más.

Ez – azt gondoltam –, hogy az AC-pumpa belső meghibásodásából adódó kopadék lesz. De ez az anyag biztos behatolt a tüzelőanyag-rendszerbe és ott kártékonykodott amihez csak hozzáért. Először is ki kell tisztítani a rendszert amennyire csak lehetséges, és kell egy másik AC-pumpa is. Az alkatrészbeszerzés időt vesz igénybe, addig is nekiálltam kipucolni a tanktól menő tüzelőanyagcsövet, kimosogattam gázolajban, és kifűjattam levegővel egészen a CPI-es szivattyúig a gázolajszűrőn át. A szűrőt persze cserélni kellett. Ennyit tudtam megtenni egyelőre, és addig „c” vágány, mert a szivattyú még úton van.

Ráértem, találgattam, vajon a négyből hány porlasztót evett meg az AC-pumpa kopadéka. Eltelt egy-két nap, amikor megérkezett az új szivattyú. Rögtön be is építettem a szintjelzőházba, óvatosan belepattingatva a műanyag alkatrészeit. Majd ezután beszereltem a tankba a szintjelző házat és mehetett a tank fölfelé vissza a helyére. Megint kis ráncigálás, cibálás, de megint én győztem. Visszatöltöttem a kiszívott gázolajat, majd

a szűrőig el kellett juttatni. Párszor ráadtam gyújtást és levettem, ekkor már jól hallhatóan zümmögő hang jött a tankból, és időközben a tüzelőanyag is megérkezett a szűrőbe. Aztán indítottam, kissé nehezen, de beindult a motor, kicsit hagytam járni alapijáraton, hogy melegedjen. Ezek után műszerrel ellenőriztem a befecskendező-rendszert, hogy mennyire ártott meg ez neki. A hibatárolóban máris egy hiba: tüzelőanyagnyomás-jel! Élő-





adatban nézem a railcsőben a nyomást, a kell és van értéket is, és a csőben nagyobb a nyomás kb. 230 bar-ral, mint amennyi kéne. Ez biz dugulás lesz! Méghozzá a nyomásszabályozóra tippeltem, teleszedte magát kosszal! Ezt kiszereltem, és csodák csodájára még meg volt a végén a kis szűrője, és fény felé fordítva lehetett látni, hogy ki van „szőrösödve”, tehát tele van kosszal! Ilyenkor két út van, vagy levágom a szűrőt (erről

nem volt eltérő, de még mindig volt egy kevéssé, ami a benne maradt piszok miatt van! A hibakódot ki tudtam törölni. Jónak látszott a helyzet, de a négy porlasztó korrekciós értékei is arra utaltak, hogy eléggé kopottak. Eddig 180 000 ezret futottak, az EDC ECU korrigálja a dózismennyiségeket, hogy a motor egyenletesen járjon. Ezzel most még nem tudunk tenni semmit, ez így marad. A próbakör után hibátlanul látszott.

később!), vagy megpróbálom tisztítani. Én az utóbbit választottam. Így hát féktisztító spray és sűrített levegő volt az elegy, amit használtam. Némileg sikerrel jártam, de csak némileg: ami kijött, kijött, ami nem, az meg bent marad! De a végső megoldás, a cserét javasoltam. Majd ismét adatolvasást végeztem és a nyomáskülönbség most már annyira

Ez eddig egyszerű történet lenne! De én továbbviszem a fonalat. A régi AC-pumpát, mivel az itt maradt nálunk „vendégségbe”, azt gondoltam, szétszedem, és belepillantok, hogy miért mondta föl a szolgálatot. A motor felső peremzését fogóval lefeszegtettem a ház tetejéről (ennek már mindegy), így levettem a fedelet és kivettem a forgórészt, amin kívül semmi sérülés nincsen, de ha a kommutátort figyeljük meg, hát a szigetelésig kopott el! Aztán, ha tovább megyünk, látható, hogy a szénkefék is bizony kisebbek lettek, mint eredeti korukban. A picike szivattyúnak a felületi karcokon kívül semmi gondja, egy szó, mint száz, a szivattyú eddig bírta és egyszerűen elkopott. Csak-hogy így egy csomó szennyeződés jutott be a tüzelőanyag-rendszerbe, ami ki tudja meddig lappangott és koptatott mindent, amihez hozzáért.

Ez egy ilyen önpusztító dolog volt, itt senki sem hibás, sem a „kannás” gázolaj, sem a szűrijavítás. És elérkeztünk egy alaptézishez, miszerint használat közben minden kopik, esetünkben a kopás láncolatos hibához, „önmérgezéshez” is vezetett.

ALFÖLDI

KÖZLEMÉNY

Dr. Sárdi Erika a Nemzeti Közlekedési Hatóság élén

Dr. Fellegi Tamás nemzeti fejlesztési miniszter a Nemzeti Közlekedési Hatóság elnökének nevezi ki dr. Sárdi Erikát, a Miniszterelnöki Hivatal Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatalának korábbi osztályvezetőjét 2010. június 15-i hatállyal. Az előző elnök, Horváth Zsolt Csaba munkaviszonya június 14-én közös megegyezéssel megszűnt. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium azonnali hatállyal megkezdte az NKH működésének, belső szabályozásának és döntéseinek teljes körű felülvizsgálatát, Schváb Zoltán, közlekedési helyettes államtitkár vezetésével. Első lépésként a tárca szakemberei a Nemzeti Közlekedési Hatóság új vezetőjével együttműködve újragondolják a gépjárművezető-képzéssel és a légúgygyel kapcsolatban hozott eddigi döntéseket. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium vezetői súlyos hibának tartják, hogy a gépjárművezető-képzéssel foglalkozó terület teljes átalakítási és újraszabályozási folyamata előtt elmaradt a szakmai érdekképviselőkkel való egyeztetés. A légúgy területén többek között rendezik a légiközlekedési hatóság működési feltételeit, kijavítják a nemzetközi auditok során feltárt hibákat, és biztosítják az európai uniós követelményekkel összhangban a hatóság működését.

NEMZETI FEJLESZTÉSI MINISZTERIUM KOMMUNIKÁCIÓS FŐOSZTÁLY

Kellemetlenség a csekkfeladás körül

Több millió embernek okozhat bosszúságot, illetve akár többletkiadással is járó kellemetlenséget egy, a sárga csekkek befizetéséhez kapcsolódó új jogszabályi változás. A befizetők hosszú évek alatt megszokták, hogy a sárga csekken feltüntetett fizetési határidő számukra a postai befizetés határidejével azonos. 2010. május 1-jétől azonban a fizetési megbízás azon a napon teljesül, amikor a pénz a kedvezményezett (pl. a szolgáltató) számláján megjelenik. A posta részére a jogszabály maximum 2 napot engedélyez a befizetett összeg címzetthez történő átutalására. Ezért a befizetők már kénytelenek a lejárát előtt két nappal elmenni a postára, és befizetni a sárga csekket.



ESZKIMÓ AKADEMIA

Ny. sz.: 06-0135-06; AL-1618

a következő budapesti
tanfolyamokat szervezi:

**Végre ELINDULTAK az
F-gáz vizsgák!
Lehet jelentkezni!**

**Figyelmébe ajánljuk
sikeresen működő
webáruházunkat,
ahol termékeink között
egyszerűen és
gyorsan válogathat.**

Bővebb felvilágosítást

a **www.eszkimo.hu** honlapon vagy
a **06-62/45-23-23, 06-20/510-6000-es**
telefonszámokon, illetve az
info@eszkimo.hu címen kérhetnek.

**Látogassa meg webáruházunkat
a **www.eszkimo.hu** oldalon.**