

A sok indítás az „agyára” ment...

Ismét egy érdekes (tanulságos) eset. Sajnos még ennyi év után is belesiek az ember nem várt problémákba.

A napokban bejött hozzánk egy 2006-os VW Caddy-bár azt hiszem, a típus itt lényegtelen - azzal, hogy nem hűt a klímarendszere. A hibamegállapítás alapján kiderült: a direkt hajtású kompresszor ment tönkre. A rendszermosást követően kicseréltük a kompresszort és a szűrőt, majd feltöltöttük hűtőközeggel és fagyállóval a klíma- és hűtőrendszert. Ezek után elindítottuk a motort. A klíma tökéletesen működött. A motort járattuk, hogy kinyisson a termosztát és lelégtelenedjen a rendszer. Az autóba a VW-kereskedő eladáskor beszereltetett egy rablásgátló rendszert, ami annyit jelentett, hogy kb. 5 percenként megállította a motort - természetesen nem ültünk benne, hogy folyton hatástalanítsuk.

Egyszer azt vettük észre, hogy világít az ESP-lámpa, és nem lehet bekapcsolni a klímát. Klíma hibamentes, motor hibamentes, ESP-ben motorvezérlő hiba tárolva. Az ügyfél meg már hívogat, vinné az autót. Következett a „Mi a ... történhetett?” Nem segített a „reset” sem.

Mint később rájöttünk, valószínű a sok motorleállástól a motor ECU kódolása átíródott alap 1-es-re a 71 helyett. Sajnos az általunk elérhető diagnosztikai készülékekkel nem tudtuk visszaírni a kívánt értéket, kellett találnunk egy gyári műszert. A megfelelő kódolás után az autó ismét hibátlanul működött.

Ez így leírva elég egyszerűnek tűnik, de senkinek nem kívánom azt a néhány órát.

Sajnos ez is egy olyan eset, amit nem lehetett előre látni és utána az ügyfélnek megmagyarázni, meg kellett oldanunk, hiszen ő egy hibával hozta be hozzánk a járművét, s mikor jött volna érte, nem hogy jobb lett az autója, hanem újabb hiba lépett fel, és nekünk is nem kevés pénzünk állt benne.

Figyeljétek javítás közben ezekre a rablásgátlókra, illetve ha ti szereltek be ilyen egységet, akkor jól válasszátok ki, hogy mi legyen a megszakított áramkör.

Válják mindenki hasznára!

CSEH LAJOS

Kontárok nyomán...

Egy 2002-es évjáratú Renault Clio 1.5 dCi (motorkód: K9K 704) keveredett a műhelybe azzal a problémával, hogy füstöl, 3000 min⁻¹ a max. fordulata, és nem megy. Mivel ilyen problémát már mutatott egy másik hasonló típus is, így rögvest rátettem egy másik légtömegmérőt, mondván, azzal lesz a probléma. Az előzetes hibakiolvasás nem jegyzett semmit, így kicseréltem, és mehetett a próbakör. A teszt alatt kegyetlen mód füstölt, de nemcsak feketén, hanem kékes-szürkésen. Újabb hibakódolvasás, most az EGR-szelepet írta fel. Kivettem, kitakarítottam, valóban kocszos volt. Újabb próba, de semmi változás. Ismételt hibakiolvasás nem jött eredménnyel, mert nem jegyzett hibát. A MAP-szenzort is kipucoltam, de semmi. Végül fogtam a turbónyomásmérőt, bekötöttem, és mentem egyet a városban. A nyomás nem emelkedett 0,1 bar fölé. Így elsőre arra jutottam, hogy a katalizátor van eltömődve. A kipufogót lekötve beindítottam, kissé jobban pörrent a motor, de semmi változás... Ismét egy hibakiolvasás következett, de jelen pillanatban már 4 db hiba volt fölírva. A négy hibát engedte kitörölni, és azokat egy donor autóból próbára átszerelgettem egyesével. (MAP, töltőnyomáshőmérséklet-érzékelő, EGR, ezt a hármat lehetett átszerelni, a másik egy ismeretlen hiba volt számára).

Mivel ezekkel az alkatrészekkel is minden ugyanúgy működött, mint előtte, így letettem arról, hogy ezek egyike okozza a bajt. Gondoltam egyet, és levettem a turbót. Gyanús volt már akkor, amikor az olajzökör elfolyó ágát vettem le, hogy a turbóból ömlött ki az olaj, mintha álló motornál is nyomása lenne az olajnak. Levettem a turbót, megállapításra került, hogy elég régen halott lehet, mert bele volt kocszosodva az olaj. Az elfolyója is el volt tömődve. Katalizátorról nem is beszélve...

A tulaj hozott egy új turbót, de a katalizátorra azt mondta, oldjuk meg. Hát ilyenkor nincs más hátra, mint előre, így a gőzborotvát átküldtem rajta, mely nagyjából kilökte belőle a kormot. A felszerelés után az autó kicsit mintha jobban ment volna, de még nem volt az igazi. Sorra irkálta a hibakódokat, javarészt ismeretlen hibákkal írta tele a hibatárolót. Ezután következett az, amit nem nagyon akartam elhinni, és csak nagyon sánda gyanú terelődött rá, kiszedtem a porlasztókat, és bemérettem őket. Mind a négy porlasztó hibátlan. Mégis mi okozza ezt a jelenséget? Nem megy, füstöl. Anyagot kap, hisz kocszol rendesen, csak levegőt nem kap. Az érzékelőkre mindenhova kimegy a megfelelő feszültség. Módszerezésen felfejtettem a kábelköteget, és így derült ki, hogy házilag valami indításgátlót faragtak a kocsiba, csak éppen valami nem sikerülhetett jól, mert a vezérlőegység kötegébe forrasztgattak valamit, melyet ügyesen nem szigeteltek le, és egy alapos esőzés - volt mostanában bőven - az autó törött előlétele miatt, sikeresen beázott. Emiatt irkált fel mindenfélét a vezérlő. A vezérlőt kicserélve működik az autó.

JEL

MOTUL motorolajok autószervezeteknek

- prémium kategóriás autós termékek
- versenyképes árak és feltételek
- a legújabb minőségű széles termékkör

A MOTUL viszonteladókat nem terheli mennyiségi kötelezettség

www.motul.hu/partnerek

MOTUL
fluid force