



3. ábra

A 2. ábrán a piros regisztrátum egy megfelelően működő befecskendezőszelep tekercsén átfolyó áramot, míg a kék vonal az ECU felőli kivezetésén mért feszültséget mutatja. A tekercsen átfolyó áram növekedésében látható „megtorpanás” a szeleptű annak ülékéről való elmozdulása, azaz a szelepnitás kezdete. A 3. ábra a 3. henger injektor szeleptűjének szabálytalan, vándorló nyitáskézdetét, illetve az X-szel jelölt részen a szeleptű zárva maradását mutatja. Ez a jelenlétű szelepnitási késedelem, illetve szeleptű esetenkénti beragadása okozta az egyenlőtlen motorjárást, a keverék elszegényedését. Az új injektor beszerelése orvosolta a problémát. Váljék hasznára.

BÓDI BÉLA

Forrás:

www.picoauto.com/tutorials/diy-expert.html

Okulásképpen mindenkinek!

Az ember a saját hibáiból tanul, tartja a mondás. Így volt ez velem is, nem is olyan régen. A történet úgy kezdődött, hogy egy Peugeot Boxer 3-as érkezett a szervizbe világításgondokkal. A tompított világítás izzóját mindig kicsapkodja. Ez volt a hibajelenség. Már előre tudtam, hogy jön a kocsi és legyártottam egy vezetékéből egy induktivitást (kb. 1 ohm) képező ellenállást, ami a bekapcsolási, még a hideg izzószál által felvett, nagy áramfelvételtől valamennyit „elvesz”, az ötlet nem tőlem származik. Tapasztalataim szerint ez egy bevált dolog, még soha nem volt vele gond. Ezzel nem is volt probléma, kiszereztem a két lámpát és a háta mögött lévő kábelkötegben megkerestem a tompított világítás vezérlő pluszát, és e közzé iktattam be mindkét oldalra, mindkét „ellenállást”.

Majd a lámpákat visszasereltem a helyére és próba! Hűha! A bal oldali helyzetjelző egyáltalán nem, a jobb oldali csak felvillan és a bal oldalon együtt világított a helyzetjelző a távolsággal, hátul pedig csak a rendszám táblavillany ment. Valami galiba van, de mi? Eddig még nem volt baj ilyen művelettel. Többszöri próbálkozás ugyanezt a hibát hozta. Talán a „csalást” nem tűri a boxer? Visszaalakítottam az eredeti állapotába, de ugyanez a jelenség. Vajon mi lehet a gond, ezen agyaltam erősen. Jött a hibakódolvasás a BSI-ből:

- bal oldali helyzetjelzők világítása, testzárlat,
- jobb oldali helyzetjelzők világítása, testzárlat,
- bal első villogó világítása pozitív zárlat, vagy áramköri szakadás,
- BUS a soros vonal (LIN hálózat) rövidzár a pozitívval.

Igen, a bal oldali index is unalmasra fogta. Az se működött. El nem tudtam képzelni, mit rontottam el. Meg hol. Mondjuk, elkövettem egy hibát még az elején, hogy nem néztem meg a világításokat. Hogy mi működik és mi nem. Megpróbáltam levenni az akkusarut, hogy hátha csak „üzemzavar” van a BSI-ben. De nem vált be. Próbálkoztam másik lámpatesttel is, de ugyanaz. Hát kérem szépen! Nem akarom sokáig húzni, mert itt kezdődne a vulgáris szavak, melyek említik az autógyártó hazáját és mamáját...

Kérem, a Boxer 3-asra a lámpacsatit kétféleképpen is rá lehet tenni! A rendes pozíciótól kb. 180 fokkal elfordítva is, szépen rá lehet tenni. Gratulálok a tervező uraknak! Így már érthető az összevisszaság, elfordítva a csatit az áram szanaszét megy a lámpában. Ennek eredménye a sok hibakód a BSI-ben. De hogy ne legyen túl nagy az örömöm, a helyzetjelzők továbbra sem működtek, se hátul, se elől. Ennek is megvan az oka, előttem valaki izzót cserélt hátul, csakhogy a négy darab, darabonkénti 5 wattos izzók he-

lyet darabonként 10 wattosat tett bele. Ezt a BSI túlterhelésnek érezte már, a rendes 20 watt teljesítmény helyett érzett 40 wattot, a dupláját, és hogy védje magát a BSI kapcsoló fokozata, lekapcsolja a hátramenő helyzetjelző áramot ideiglenesen. Ekkor eljött az idő, hogy újra beiktassam a „csalást” a lámpa vezeték-kötegébe. Egy szó, mint száz, elment egy komplett délelőttem és az ebédidőm is erre, mire sikerült rájönni, hogy a lámpacsatit rosszul is rá lehet tenni. És valaki rossz izzókat tett hátulra, mondjuk ez a legkevésbé. Érdekes a jobb oldalra sikerült egyből jól visszatennem.

Gyakorlatilag a lámpacsati eredeti pozíciója úgy van, hogy az a műanyag téglalap, amit a kezünkkel meg tudunk fölfelé húzni, az befelé áll a motortér felé. De rá lehet tenni úgy is simán, hogy ez a téglalap kifelé áll a sárvédőelem felé, és ez a rossz.

Ne essék félreértés itt a végén, tudom, hogy én hibáztam, mert nem figyeltem oda, amikor levettem a csatit, és meg is érdemeltem, hogy így járjam! De minden rosszban van valami jó! Mert megoszthatom itt mindenki-vel, és legközelebb már tudni fogom.

A mai kocsik, legyen nagy vagy kicsi, már elég bonyolultak elektronika szempontjából, és nem kéne némelyiknél, ilyen a fent említetthez hasonló kis „szellemességgel” nehezíteni a tervezőknek az életet, pláne, amikor haladni kellene a munkával.

NYÁRI ATTILA

Szervizberendezés?

www.metker.hu