

Az ÁRAMKÖR egyesület hotline levelezésében Szélig Gábor írja

Éjszaka lemerült...

Vagyunk így néhányan, de annak tudjuk az okát. Az alábbi lemerülés egy 2003-as Renault Megane 1.6 benzinessel esett meg, mely majdnem kimerített bennünket.

Az autó azzal a panasszal érkezett, hogy néha nem indul, de ha elindul, menet közben leáll. Az első megállapítás: az akku teljesen le van merülve. Mivel régi és rossz állapotú volt, kapott egy újat. A töltésellenőrzés, nyugalmiáram-mérés, a próbaüzem mindent rendben talált.

Néhány nap múlva újból telefonáltak, hogy ismét nem indul az autó. Az akku ismét teljesen KO!

Ekkor már gyanítottam, hogy itt más is van. Több napig figyeltük az áramfogyasztást, de semmi rendellenes.

Aztán egyik reggel ismét üres az akku, pedig minden gondosan kikapcsolva és bezárva.

Minden izzót, lámpát és még a rádiót is kiszereltem. A generátorban kicseréltük a fesz szabályozót és a diódákat.

Ennek ellenére az akku éjszaka lemerült.

Közben a leállással is foglalkoztunk. Az autó mindig pöccre indul (ha épp nem volt lemerülve az akksi) és jó volt a hideg alapjárata, de kb. 3-4 km megtétele után, amikor félmeleg volt a motor, egyszerűen leállt üresben.

Mikor elérte az üzemi hőfokot, újból minden OK, és aznap többé nem produkálta a jelenséget.

Cseréltünk forgásérzékelőt, termosztátot, elektromos fojtószelepet, alapbeállítást végeztünk stb.

A hibakódokkal nem mentünk semmire, mert azok töménytelen mennyisége csak nehezítette a munkát.

Természetesen a jelenség csak időnként jelentkezett, ezért az egész ügy több hétig húzódott.

Az ügyfél többször elvitte az autót, de mindig visszakerült.

Már majdnem feladtam, utolsó esélyként tanácsot kértem márkaszervizes ismerőstől.

Az elmondottaktól neki is égnek állt a haja, de készséges volt és utánanézett a gyári hibaelhárításban.

Meglepetésünkre talált valamit!

„A motor rángat, lefullad, kizárólag hidegen. A K4M 760/761/782 motorral szerelt 1. fázisú MEGANE II. és SCENIC II. gépkocsikat érinti. Bizonyos esetekben az akkumulátor gyorsan lemerül.

Lehetséges ok: a vezérműtengely-jeladó és a befecskendező elektronikus egységének működése.

Diagnosztika: a diagnosztikai berendezés a DF119 kódot jeleníti meg a befecskendezésben. A 00A7 programváltozatú és 7600 alatti szoftververziójú befecskendező elektronikus egységeket érinti. Bizonyos esetekben a vezérműtengely fázisléptető mágnesszelepe kikapcsolt gyújtás mellett is kap táplálást, ami az akkumulátor lemerülését eredményezi.

Megoldás: cserélje ki a vezérműtengely-jeladót és programozza újra a befecskendező elektronikus egységét az 57-es vagy újabb CD használatával.”

Meglehetősen szkeptikusan fogadtam a tanácsot, de mivel jobb ötletem nem volt és az utasítás eléggé egyértelmű, elvégeztük a műveletet.

Az autót átadtam az ügyfélnek, azóta több hét eltelt, hibátlanul működik.

Tanulságok:

- nekünk és nem kevésbé az ügyfélnek nagyon türelmesnek kell lennünk,
- számolni kell azzal, hogy vannak a normál diagnosztikai logikán túlmutató típushibák,
- a gyári információ nélkülözhetetlen.

Sajnos a miértre a gyári segítség nem ad választ. Feltételezzük, hogy az „agy” zavarodik meg, egy éppen csak hibás jeladó periferia áramkör miatt és ez a fázisléptető hidraulikus kör mágnesszelep (vezérműtengely-állító mágnesszelep) áramkörét zárja az ECU-ban. Így lesz az áramjárta, és ez meríti le az akkumulátort.

Az ESP-s autók kormányát futóműállítás után közepelni kell

Köszí a tippet, de az a baj, hogy ha a tanult középértékhez állítom a futóművet, nem áll vízszintben a kormány. Valószínű már előtte sem jól volt betanítva a középérték. Próbálkoztunk gyári műszerrel is, de nem fogadta el az új értéket.

A megoldás a gyári javítási technológiában rejlett.

A gépkocsival legalább 10 km/h sebességgel kell haladni és közben ütközésig tekerni a kormányt jobbra, majd balra, és itt jön a lényeg: a menetstabilizáló legyen kikapcsolt állapotban. Ezt nem tudtuk első körben, valószínű, hogy ezért nem sikerült. Most már hibátlanul működik. Az ECU 5 fok eltérést elfogad, nekünk, a futóműállítás után ez 7 fok lett. Emiatt gyújtotta ki a hibajelzéseket.

Eszi az olajat, pedig növelni kellene a szintet

A részecskeszűrős Mazda 5 állandó problémája, hogy a rendszer nem végzi el a regenerálást és bedugul a részecskeszűrő. Az előzményeket nem írom most le, mert több oldal lenne, a lényeg az, hogy az injektorok (a szelepfedél alatt vannak) alatti rézgyűrű átég és itt jelentős mennyiségű motorolaj sziv be a hengerbe a motor, majd az elégett olaj eltömíti a szűrőt. A Mazda kínál hozzá módosított (szélesebb) tömítőgyűrűt. Ezt kell beszerezni.

A motorban mindig gyári, C1 olaj volt, 5000 Ft/liter, és 6 liter kell!

Ennél a típusnál az a normális, ha a motorolaj szintje emelkedik (a regenerálás miatt).

Ha az olajszint csökken, gondolatok a fenti hibára!

Még egy fontos dolog! Ha olajat cserélek, azt feltétlenül be kell íratni a motor-ECU-ba, mert ha átlépi a 20 000 km-t az olajcsereciklus, nem engedélyezi a regenerálást (itt nem arról van szó, hogy valami kijelzést törölni kell!).

Váljék hasznára mindenkinek!

SZÉLIG GÁBOR