

Jel hol volt, hol nem volt!

Egy szép nyári délutánon gyerekkori barátom, egyben szomszédom keresett meg kétségbeesve, és mint mondja, kocsijuk rakoncátlan lett az utóbbi napokban. Nosza, nézzük meg!

Az autó egy Lancia Dedra 1992-es, 1.6-os, motorkód: 835 A1.046. A hibajelenség pedig a következő: menet közben egyszer csak berángat néhányszor a motor, aztán leáll és nem indítható, csak kis idő múlva. Majd minden kezdődik előlről. Tettünk egy próbakört, és valóban, kb. 10 perc után bekövetkezett a rángatás, és le is állt a motor. Megnéztem van-e szikra, kihúztam az elosztóból a trafókábelt és letesteltem, indítózásakor semmi szikra. Trafó – gondoltam, de még elhamarkodott lett volna ezt eldönteni. Kisvártatva be is indult a motor. Mivel már megint csak az van, mint az általában lenni szokott velem, hogy a kocsi szinte a nap 24 órájában használatban van, és így próbáljam meg megkeresni a hibáját. Megint csak a kapkodás!

Ennek nem lesz jó vége. Nézzük tovább, az autó álló helyében 20-ból 20-szor indult, és hosszas alapjáratú járásra sem volt hajlandó megállni. A gyújtótrafó hibalehetősége járt a fejemben, tippemet a tulajdonosnak is elmondtam. Másnap a kocsi „bevetésen” volt, délután azonban csörgött a telefonom, kérték, azonnal cseréljük ki a trafót, mert ez már így nem mehet tovább, csináljunk valamit, de azonnal! Én csak erősködtem, hogy nem tudom biztosan még ennyi idő után nem biztos, hogy ez a baj. Nem baj, cseréljük ki! – ez volt a felszólítás. Belementem, cseréljük ki. Elviharoztam az autósboltba, és ugyan rossz szájjal, de megrendeltem az alkatrészt. Amíg nem érkezett meg a gyújtótrafó, megpróbáltam elgondolkodni azon, mi lehet a megoldás kulcsa, mert azt tudtam, hogy a trafócseré nem fogja megoldani a bajt, az túl egyszerű lenne, meg nem is azok a tünetek, amire rámondaná az ember, hogy ez bizony trafóbaj! Talán a digiplex gyújtásvezérlő egysége? Utánakérdeztem, ez elég ritkán hibásodik meg, nem jellemző! A tünetek is egészen mások. Nem is telt sok időbe, amíg rájöttem, hogy hol is, il-

letve, hogy is kellett volna elkezdni ezt az egészet. Jellegzetes hibamegállapítás szokott lenni injektoros autókánál, hogy amikor nem indul be az autó, ellenőrizzük, van-e befecskendezés és szikra, illetve elindul-e a tápszivattyú. Azt gondoltam, hogy tuti a főtengelyhelyzet-érzékelő a ludas! Tipikus. Csak a kapkodásban elsőnek nem ezzel kezdtem, hogy megnézzem, amikor nem indul, hogy van-e befecskés és szikra együtt. A vadiúj trafó beépítése utáni próbaút majdhogynem meglepetést okozott. Mert, ahogy vígan kocsikáztunk és vártuk, hogy jelentkezzen a hiba, nagyon hosszan kellett várniuk. Amikor már majdnem rámondtam az áment, hogy mégiscsak trafós volt, rángatás, és megállt az autó. Nem nyert! De most volt lehetőségem arra, hogy megnézzem, van-e befecskendezés, illetve szikra együtt. Leszereltem a levegőszűrőházat, hogy lássam a befecskendezőszelepet, és kihúztam a trafókábelt és letesteltem. Indítózásakor se szikra, se befecskendezés és az „AC-pumpa” is néma volt. Meg is érkezünk a hiba eredeti lelőhelyére! Megmozgattam a jeladó kábelét, és szemügyre vettem a csatlakozási pontját, ami az újjal veteke-dett, itt nem lehet baj, gondoltam. Azt már biztosra vettem, hogy a trafót fölöslegesen cseréltük ki, én megmondtam! Sikerült szereznem egy jeladót, egy használtat másnapra, de nem tudtam, hogy jó-e. Tuti biztosra akartam menni, hogy tényleg a főtengelyhelyzet-érzékelő a baj. Fölserelkeztem egy sima biciklidinamóval, ez lesz a jelgenerátorom. Jó volna egy mobil oszci, de az nincsen, ezért egy LED-es próbálámpával helyettesíttem. Fölkerekedtünk ismét próbaútra, nem is kellett ezúttal megszire menni, már jött is a jól ismert rángatás és leállítás. Megpróbáltam kiszerezni a jeladót, nagy nehezen ki is jött, ám ekkor jött a nem várt meglepetés: a használt jeladó formájában és kinyúló póluscsapjában különbözött az eredetitől.

Így hát visszaraktam a régijt, és a kocsi pöccre indult. Elindultunk újra, kisvártatva megint rángatás és le is álltunk, ám most már célzottabban kerestem a hibát, szét-húztam a főtengelyjeladó csatiját, és az ECU felé menő részébe becsatlakoztattam a biciklidinamót. Levettem a levegőszűrő-fedelet és kihúztam a trafókábelt és testre tettem, majd a gyújtásráadást követően megpörgettem a dinamót, azonnal lett szikra és befecskendezés is! Itt lesz a gond, akkor már tudtam! A LED-es lámpát kötöttem be a csati közé, indítózásakor nem volt jel és ezzel együtt se szikra, se befecskendezés. Egyszer csak lett, hol volt, hol nem volt jel! A lámpát hagytam úgy, ahogy bekötöttem. A hazafelé úton még egyszer eljátszottuk ezt, és akkor sem villogott a LED-es lámpa, majd kisvártatva beindult a kocsi, ilyenkor villogott. A hazaérést követően még alapjáraton járatva figyeltem a LED-es lámpa villogását, hogy hátha megszűnik így is a jel, de nem! Másnap elmentem az autós-boltba és megrendeltem a jeladót. Délutánra meg is jött, én ott helyben egy multiméterrel megmértem a jeladó ellenállását. Ennek 680 +/-10 ohmosnak kell lennie. Ez annyi is volt. Gyorsan elviharoztam, és beszereltem. Próbaútra indultunk, nem állt le a motor, nem rángatott, ez volt hát a baj, a főtengelyhelyzet-érzékelő időszakos meghibásodása. Álló helyében nem produkálta a hibát, ezért menni kellett vele, hogy elő-jöjjön, és ez így hosszadalmas volt, pláne úgy, hogy a hibakeresés alatt a kocsit használták, még ilyen lehetetlen állapotában is! A trafócserét a kapkodás és meggondolat-lanság számlájára írtam! A kapkodás mindig csak fölösleges alkatrész, alkatrészek cseréjét fogja eredményezni! Figyeljünk rá oda nagyon! Ne hagyjuk magunkat mások miatt kapkodásba hajszolni, mert annak soha nincsen jó vége! Cikkemmel erre szerettem volna felhívni a figyelmet!

NYÁRY ATTILA
TECHNIKUSTANULÓ