

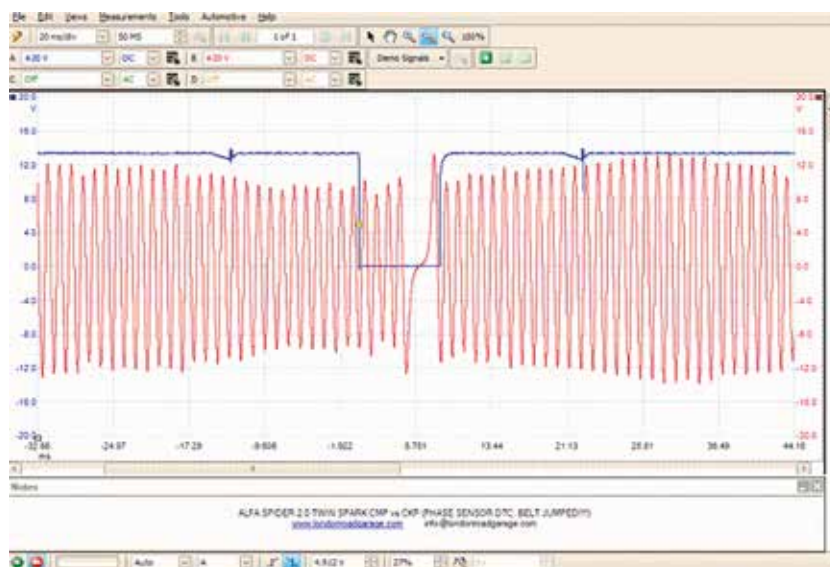
Félrevezető MIL-lámpa

Egy 1998-as, 2,0 Twin Spark-motorral szerelt Alfa Romeo Spider érkezett a műhelybe világitó MIL-lámpával. A jármű vezethetőségében nem észlelni hibát.

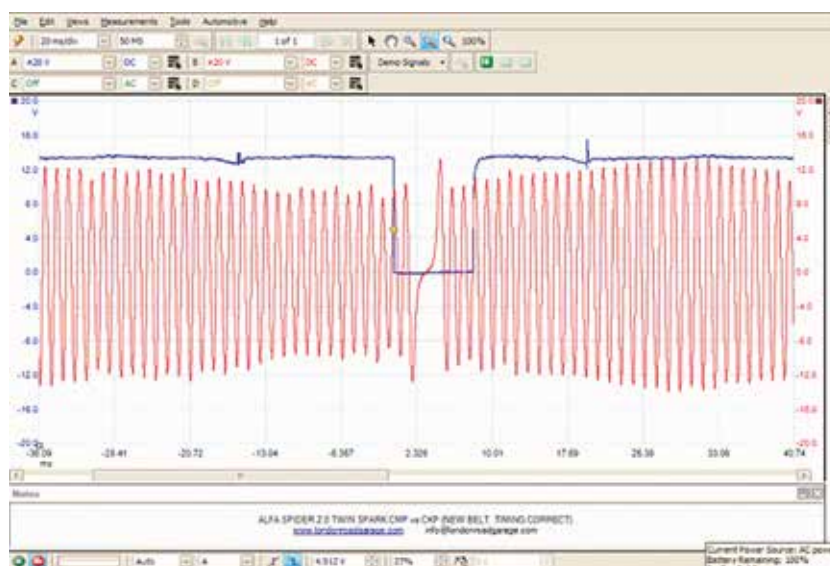
Az első lépés a hibatároló kiolvasása volt. Az alábbi hibakódot olvastuk ki: 8 – fázis szenzor áramkör. A hiba törlése után a következő gyújtásráadásakor nem marad égve a MIL-lámpa, viszont a motor indításakor újra előjött a hibakód. Mivel nemrég elszakadt a segédberendezések szíja, az autón rögtön a vezérlésbeállítás ellenőrzése következett. A főtengely és a vezérműtengely szinkronját egyszerűen ellenőrizhetjük a PicoScope segítségével. A vizuális ellenőrzésnél pontosabb a szkópos mérés, ráadásul járó motorral vizsgálódhatunk. Az 1 ábrán látható jelalakokkal találkozunk a hibás motor esetén. Látható, hogy vezérlési hiba van, a főtengely és a vezérműtengely nincsenek szinkronban. A motor szétszerelésekor kiderült, hogy 2 fogat is átugrott a vezérlés, így meglepő, hogy a motor ilyen jól működött.

A javítás után is ellenőriztük a vezérlést, ilyenkor a 2 ábrán látható jelalakokkal találkozunk. A hibakód nem jött újra elő.

Amíg az Alfa nálunk volt, egy Nissan Primera 16V érkezett gyenge, hullámzó alaplámpával. P0300 hibakód volt a tárolóban, ami véletlenszerű égéskimaradást jelent. Mivel a Nissan vezérműlánc legendásan problémás, így egyből a vezérlés ellenőrzése következett. A szkópos vizsgálat igazolta a tézist, miszerint a vezérlés nincs szinkronban. A szétszerelés után láthatóvá vált, hogy a vezérműlánc feszítője már a végállásában volt, a lánc laza lett.



1



2

Ebből az esetből is jól látható, hogy a hibakódok eléggé félrevezetőek lehetnek, biztos, hogy már sok gyújtásalkatrészt cseréltek a hiba megoldása nélkül. ■

Forrás:
<https://www.picoauto.com/library/case-studies>