



A hiba nyomában

GUTMANN – LITO esetek és megoldások

54. Eset:

- **Típus:** Mercedes C-osztály, W203, 646-os motor, gyártási év 2003
- **Probléma:** A motor vészprogramban jár. A műszerfalán erre vonatkozó figyelmeztető jelzés jelenik meg.
- **Hibatároló:** P0105, ami a szívócsőnyomás érzékelő hibáját jelenti, kiegészítő információként a nem megfelelő jelet hozza.
- **Első elemzés:** A vezetékek és a vákuumsövek átvizsgálásakor nem találtak hibát.
- **Tipp:** A beszerelt Garret turbótöltő lapátja elektromos állítású. Ajánlott a mega macs műszer adatblokk diagnosztikájával a töltőnyomás értékét és változását vizsgálni. A mért érték legfeljebb 2100 mbar lehet. Az e feletti értéknél a vezérlőegység vészprogramra kapcsol az esetleges károsodások elkerülése érdekében.
- **Mérés, eredmény:** Menet közben a mért töltőnyomás értéke rövid időre 2500 mbar-ig emelkedett, mert a lapátállító megszorult. A feltöltő kiszerezések és vizsgálatok igazolódtak: az állítómechanika nehezen jár. A turbótöltőt ki kell cserélni.
- **Kiegészítő infó:** Ezzel a feltöltővel szerelték a Mercedes E-osztály W211, a 646, 647 és 648-as motort és az S-osztály W220, a 648-as motort.

55. Eset:

- **Típus:** Astra G gyártási év 2003-tól, Astra H gyártási év 2004-től, Z16XEP motorra
- **Probléma:** Az ügyfél elmondása szerint világít a műszerfali sárga motorhibajelző lámpa és néha egyetlen motorjárást tapasztal.
- **Hibatároló:** P1113, ami a szívócső csatorna átkapcsoló helyzetérzékelő feszültsége túl kicsi / nagy hibát jelenti.
- **Első elemzés:** A vezetékek és a vákuumsövek átvizsgálásakor nem találtak hibát.
- **Tipp:** A mega macs paraméterábrázolás funkciójával különböző terhelésnél meg kell mérni a potméter jelét és a gyártó által előírt értékkel össze kell hasonlítani. A manuálisan mozgatott terelőlapnál a helyzetérzékelő potméter feszültség mért értékének alsó végállásnál kisebbnek kell lennie 0,5 V-nál, a felső végállásnál nagyobbak kell lennie 4,5 V-nál. Egyéb esetben valószínűleg hibás a potméter. Ha a potméter feszültségjele megfelelő, akkor kizárható az elektromos hiba. A hibaok mechanikai eredetű lehet a szívócsatorna belső felének kikérgesedése vagy a hőterhelés által elmozdult műanyag alkatrészek miatt.
- **Mérés, eredmény:** Ennél a járműnél a potméter feszültségjele megfelelő volt és az átkapcsolót manuálisan mozgatva sem jár mechanikailag nehezen. Ennek ellenére meleg motornál időnként megakad az átkapcsolólap a hőterhelés által elmozdult műanyag alkatrészek miatt. A szívócső egység újra cserélésekor az egység csak kompletten, kábelköteggel, befecskendező szelepekkel és az árkapcsoló potméterrel együtt rendelhető.

Válják hasznára; LITO-Gutmann csapat