

DIAGNOSETIPS UIT DE PRAKTIJK

Met ruim 4800 bijdragen op AMT Garageforum mag 'Iwan' zich een ware AMT Topmonteur noemen. Hij werkt als diagnosetechnicus bij Mooren Auto's in Roelofarendsveen. Met de kennis die hij daar opdoet, helpt hij geregeld, in samenwerking met andere technici op het forum, collega's uit de brand. Zeker als een storing in de ene richting wijst, maar de oplossing in de andere richting gevonden kan worden, is Iwan in zijn element.



AMT Garageforum is de ideale tool om auto-technische kennis uit te wisselen met collega autotechnici, want je kunt niet alles zelf weten. Maar er zijn meer informatiebronnen. Dankzij de Euro 5-wetgeving, die sinds 2009 van kracht is, zijn autofabrikanten verplicht technische informatie openbaar te maken. Iwan maakt vaak gebruik van deze informatie en licht het gemak ervan toe met twee voorbeelden van storingen waarbij de fabrieksinformatie goed van pas kwam.

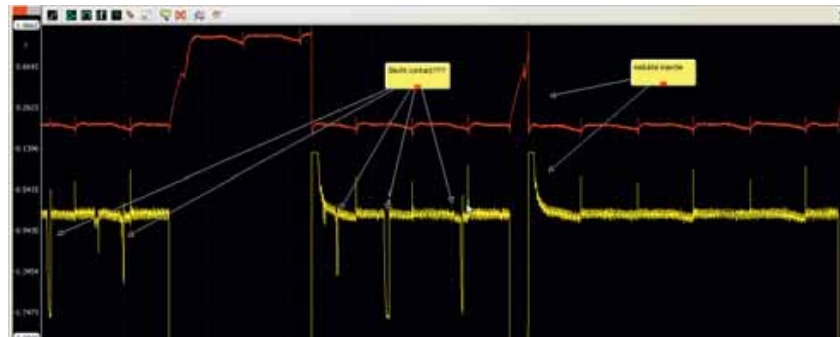
Iwan: "De V6 in een Volkswagen Touareg van 2004 hield in en stotterde, vooral tijdens het accelereren. Ik ben begonnen met het uitlezen van de auto en kwam zeven foutcodes tegen. Deze hadden betrekking op misfires op alle cilinders en een probleem in het circuit van de eerste injector. De bobines, bougies en eerste injector waren eerder vervangen volgens de klant. Het probleem was toen even weg, maar keerde weer terug."

TPI wijst de weg

"Ik besloot eerst ElsaWin, het technische systeem van VAG, te raadplegen. Ik vond een TPI-bulletin waarin werd geadviseerd de bobines te vervangen, maar deze waren, als gezegd, kort geleden al vernieuwd. Ik zocht specifiek naar de foutcode op de injector en kwam een andere TPI tegen met betrekking tot slecht contact van de injectorstekkers. Voor ik het spruitstuk ging demonteren heb ik eerst nog een stroommeting over de injector van de eerste cilinder gedaan. De injectie viel soms weg, evenals de 12 volt van het spannings-



Door het gebruik van pass-thru kon Iwan de ECU van de Astra voorzien van nieuwe software.



Door slecht contact van de injectorstekkers viel de spanning soms weg met een gemiste insputing en misfires tot gevolg.

signaal. Het leek inderdaad op slecht contact en ik demonteerde het spruitstuk."

Gemodificeerde stekkers

"Ik kreeg de bij de dealer bestelde nieuwe stekker-tjes binnen en het binnenwerk was nu groen in plaats van paars. Ik vermoedde een modificatie van de klemkracht, want in de nieuwe stekker-tjes bleef de meetpen hangen, bij de oude niet." Iwan verving de stekkers, monteerde alles weer en maakte een proefrit. "Het scoopsignaal was veel rustiger en ook de misfire-counter bleef op nul staan. Dankzij de TPI had ik de oorzaak snel gevonden en opgelost."

Service op dealerniveau

"Ik gebruik veel van de technische fabrieksinformatie waar je nu toegang toe kan krijgen, maar ik heb het idee dat niet iedereen op de hoogte is van de mogelijkheden. Wie kent bijvoorbeeld pass-thru, het herprogrammeren van regelapparaten? Ook dit doe ik regelmatig. Ik kreeg kort na de Touareg een Opel Astra H binnen uit februari 2009 met Z19DTJ motor. De klant klaagde dat de motor soms slecht startte en vermogen miste. Ook het MIL-lampje brandde." "Ik las de auto uit en vond een foutcode op de raildruk, P0093. Ik maakte een proefrit en hield de gewenste en gemeten parameters van de raildruk in de gaten. Helaas zag ik geen opmerkelijke afwijkingen. Ook de lage druk was in orde. Bij een onderhoudsbeurt was het brandstoffilter vernieuwd en ik heb gecontroleerd of het goed gemonteerd zat. Dat bleek in orde. Daarnaast kwam de storing maar af en toe voor. Lastig!"

Software-update

Iwan zocht op AMT.nl de link naar de technische website van GM en kocht voor € 8,31 toegang

voor een uur. "GM heeft een duidelijke website en na even zoeken vond ik een Technische Service Bulletin (TSB) dat aansloot bij de symptomen. Nu ik toch toegang had, heb ik meteen gekeken of er een software-update beschikbaar was voor deze auto. Die was er. Op de ECU stond versie drie, maar versie zeven was al beschikbaar. Met onze KTS 650 heb ik de ECU van een update voorzien en daarna gecontroleerd of er voor andere modules ook een update mogelijk was. Deze waren up-to-date."

"De TSB die ik had gevonden, gaf aan dat er vermogensverlies kon optreden, samen met slechte starteigenschappen, met als gevolg foutcode P0093. Een vervuilde toevoerregelklep (SCV-klep) in de hogedrukpomp was mogelijk de schuldige." De SCV-klep bleek inderdaad vervuuld. Iwan vernieuwde deze klep en tijdens de proefrit was de storing verholpen.

Gebruik de mogelijkheden

Een tip van Iwan: "Als universeel autobedrijf krijgen we gelukkig steeds meer informatie tot onze beschikking. Verdiep je in de mogelijkheden die de Euro 5-wetgeving ons geeft. Koop bijvoorbeeld een uurtje toegang tot de technische website van de autofabrikant en ontdek wat je er kan vinden. Zelfs het updaten van de software, de zogenaamde pass-thru, is vaak zelf uit te voeren, in plaats van een klant naar de dealer door te sturen. Een werkplaatuur is snel terugverdiend met de juiste informatie."

Meer weten? Kijk op AMT Garageforum in het topic over pass-thru. Daar vind u ook de mogelijkheid tot het volgen van een training over het werken met pass-thru.