

## DIAGNOSETIPS VAN BRAM

**Bram van Stijn helpt autobedrijven die geen raad weten met een lastige storing. Met kennis van zaken, actuele werkplaatsinformatie en moderne testapparatuur brengt hij bijna elk probleem tot een oplossing. In AMT vertelt Bram iedere maand over interessante voorvallen uit zijn diagnosepraktijk. Leerzaam voor iedere autotechnicus!**



**De VAG-diesels met pompverstuiver staan bekend als betrouwbare krachtbronnen. Desondanks kennen ze een aantal pijnpuntjes, zoals een lekkende tandpomp en nokken-asschade. Een ervaren autotechnicus kent de verschijnselen en heeft adequate oplossingen. Maar dat kan ook leiden tot tunnelvisie...**

“Ze wisten het even niet meer”, zegt Bram. “Ze hadden alles gedaan volgens het boekje en nog wilde de Caddy SDi geen klap geven. De auto was door de klant aangeboden omdat hij niet meer liep. De autotechnicus vermoedde een lekkende tandpomp en demonteerde het brandstoffilter. Dat hoort enigszins wit te zijn, maar was bij deze Caddy helemaal zwart. Nou, dan weet je eigenlijk genoeg. Via een lekkende afdichting komt er motorolie in de brandstof. De concentratie motorolie in de brandstof neemt steeds meer toe en op termijn geeft de elektrische opvoerpomp in de tank de geest. Tot dusver klopte het allemaal. Vervolgens heeft hij de tank gespoeld en een nieuw opvoerpompje gezet. Daar ging het fout. De stekkers van Volkswagen zijn voorzien van een heel teer lipje dat de twee helften moet fixeren. Dat vraagt beleid bij het demonteren. En daar ging het mis. De autotechnicus is de stekker met een schroevendraaier te lijf gegaan. Hierdoor sneuvelde het lipje.”

### **Kapotte krukassensor**

“Na het monteren van een nieuwe tandpomp moest de Caddy lopen. Maar de motor weigerde aan te slaan. De autotechnicus kwam er niet meer uit en mijn expertise werd gevraagd. Ik benader zo’n geval altijd met een open geest, hoor wat het autobedrijf gedaan heeft maar laat me nooit verleiden tot een voorbarige conclusie, ik begin vanaf nul.

Ik heb dus eerst gecontroleerd op foutcodes en zag dat de krukassensor kapot was. Nieuwe gezet en met veel verwachting de motor gestart. Nada, geen klap! Wel deed de toerenteller het weer dus het probleem met de krukassensor was verholpen.

Ik kreeg echter nog steeds geen brandstof boven en heb alles gecontroleerd. Toen zag ik dat de stekkerhelften los lagen doordat de borging was beschadigd.

Vreemd genoeg viel het in dit geval allemaal nog wel mee. Deze motoren staan erom bekend dat de tandpomp gaat lekken of dat de verstuivers los komen te liggen in de kop. In het laatste geval



Een sterk vervuild brandstoffilter duidde op een lekkende tandpomp. Een foutje bij demontage van de stekkers zorgde ervoor dat de autotechnicus vastliep.



lekt er brandstof naar de motorolie, waardoor de smering in het geding komt. Dat leidt op termijn tot turboschade. Zet je dan alleen een nieuwe turbo dan blijft het probleem terugkomen. ‘Lees’ dus altijd het brandstoffilter, het vertelt veel over de conditie van de motor. En, deze motoren horen iets olie te gebruiken. Wees dus extra alert als dat niet het geval is en zeker als het oliepeil stijgt.”

### **Kapotte stelmotor**

Een tweede probleem waar Bram tegenaan liep is ook niet nieuw: “Turbo’s met verstelbare schoepen

levert een enorme bijdrage aan de souplesse van de motor maar is wel storingsgevoelig. Door vervuiling gaan de vanen vastzitten waardoor de stelmotor op termijn doorbrandt.

zijn gevoelig voor roetaanslag en dergelijke. De vanen gaan vastzitten, waardoor de stelmotor vroeg of laat doorbrandt. Dat dat vaak gebeurt, blijkt wel uit het feit dat ACtronics die stelmotoren inmiddels levert, tegen een schappelijke prijs”. Bijkomend voordeel: “Je bent niet meer afhankelijk van de dealer. Ik had laatst echter een Audi A8. Bij die auto wordt de lage ACtronics-onderdeelprijs ruimschoots gecompenseerd door de arbeidskosten. Beide turbo’s zijn niet gemakkelijk toegankelijk en met de- en montage ben je zomaar een paar uur bezig. Als het tegenzit moet je daarna toch nog naar de dealer om een basisafstelling uit te laten voeren. Bij ‘mijn’ Audi heb ik eerst maar eens een uitgebreide proefrit gemaakt. De motor liep als een zonnetje en er waren geen foutcodes nadien. Ook de functietest leverde geen abnormale dingen op. Toen durfde ik het wel aan de auto aan de klant af te leveren zonder de dealer de basisafstelling te laten uitvoeren”.