

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!



Analytisch denkvermogen, het kennen van de reparatiehistorie en modern meet- en testgereedschap blijken essentiële ingrediënten voor een snelle en succesvolle diagnose. Zo ervoer ook Bram bij het oplossen van een storing aan een Infiniti.

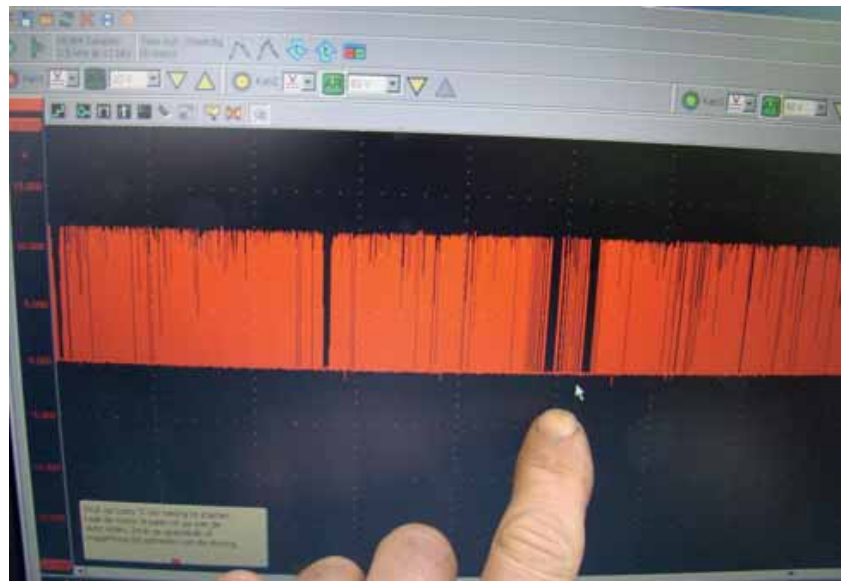
Een af en toe 'stotende' Infiniti-motor maakte een collega van Bram helemaal gek. "Hij had voor een klant de auto voorzien van een andere motor. Echt, hij had een keurig stukje werk afgeleverd. De 'nieuwe' V6 3.5 benzinekrachtbron lag erin alsof hij zo van de fabriek kwam. Dat kon je echter niet zeggen van de rijeigenschappen; de motor ha-perde af en toe en uitlezen gaf een storing aan de krukassensor. Een nieuwe sensor gemonteerd in de hoop dat het probleem de wereld uit zou zijn maar dat verergerde de klacht juist. Toen ging bij hem het licht uit en hij vroeg mij om er eens naar te kijken. Ik heb als eerste de oude sensor er maar weer opgezet en ben gaan meten met de scoop. Inderdaad, af en toe vielen er stukken weg in het afgegeven signaal. Ik heb toen de monteur ge-vraagd wat hij precies gedaan had."

Paar mm uit het 'lood'

Hij vertelde er nog één ding bij; de donorauto was handgeschakeld terwijl dit een automaat betrof. Dat was voor mij een reden om eens goed te kijken naar de positionering van de sensor en toen viel mij op dat de pulsring niet goed tegenover de sensor stond, hij stond een kleine 2 mm uit het 'lood'. Waarschijnlijk had deze motor een net iets andere krukas waardoor beide niet goed tegenover elkaar kwamen te staan. Ik heb dat wel eens vaker gehad, een Opel waarvan het krukassignaal ook weg viel op het moment dat je gas gaf. Dat kwam echter door te veel axiale speling op de krukas. Dat was bij de Infiniti niet het geval. Nadat ik de positionering van de sensor iets bijgevoerd had liep de Nissan weer als een zonnetje! Ik zou overigens niet weten hoe je een dergelijke storing oplost als je geen scoop tot je beschikking hebt, met alleen een multimeter red je het niet!"

Koud hè

De weersomstandigheden hebben grote invloed op hoe de techniek presteert. Dat hebben we afgelopen winter met die extreem lage buitentemperaturen weer mogen ervaren. "Ik heb verschillende dieseltjes binnen gehad waar het leven compleet uit was. Al te vaak wordt de auto aan de stekker gelegd en op het oordeel van het diagno-



Een af en toe haperend signaal van een Hall-gever krijg je alleen 'boven water' met een scoop. Het geeft dan nog geen 100% uitsluitel over de storing maar het zet de monteur wel op een denkspoor.

Door de positie van de krukassensor iets aan te passen liep de Infiniti weer als een nieuwe.



seapparaat afgegaan. Te lage raildruk; dat moet wellicht de pomp zijn. Vergeten wordt vooraan bij het filter te meten. Wellicht onbekend met het feit dat de brandstof stroperig wordt bij lage temperaturen. Wel, al die voertuigen hadden een compleet dichtgevoekt filter. Vroeger mengden we bij lage temperaturen wat benzine bij maar dat is nu absoluut uit den boze. Ik heb dus braaf als diagnosehandeling een antivlokmiddeltje aan de brandstof bijgemengd." Verder, hij blijft het herhalen, waarschuwt Bram voor het respecteren en desnoods verkorten van

de onderhoudstermijnen. De voorgeschreven 5W30 blijkt aan het eind van de 'rit' vaak een stuk dikker en dat merk je in de winter. Ook raadt hij aan om het carterventilatiesysteem te controleren tijdens iedere beurt. "Ik heb afgelopen winter verschillende jonge auto's met weinig kilometers op de teller binnen gehad waarvan de motor was vastgelopen. Wat bleek: door een verstopt carterventilatiesysteem komt er condenswater in de olie. Dat zakt gedurende de nacht naar de bodem en bevriest bij die helse buitentemperaturen. En dan blijkt de koude start dodelijk!"