

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Diagnosetips van Bram

De werkplaats respecteert niet altijd de olievoorschriften van de fabrikant. Tegenwoordig zijn de motoren zo ver doorontwikkeld dat dit rare storingen kan opleveren. Dat ondervond troubleshooters Bram afgelopen maand, toen zich een Lancia Phedra aandienende met startproblemen. Ook een door de dealer onderhouden Volvo moest het doen met verkeerd sap.

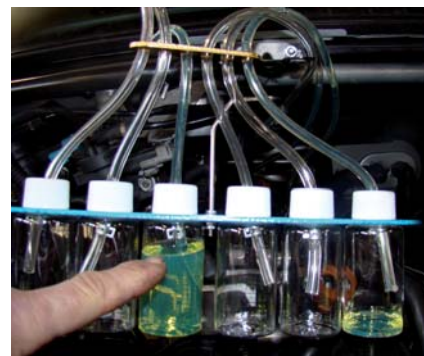
“De auto kwam helemaal uit Dordrecht, en de klant was ten einde raad. Zijn pas aangeschafte Lancia Phedra met 2.0 HDI dieselmotor met 2 ton op de teller had 's ochtends zware opstartproblemen. Zeker als de buitentemperatuur laag was en de auto buiten had gestaan. Overnachtte de Lancia in de garage dan was het iets beter. Auto naar de dealer gebracht, die heeft zich er een aantal uren op stukgebeten, compressie gemeten en de brandstofopvoerpomp vervangen. Maar het probleem was nog niet over! Via via belandde de Phedra-eigenaar toen bij mij en we hebben de auto naar Arnhem laten transporteren.”

▼ Te dikke olie

“Inderdaad, de auto startte niet op eigen kracht bij een lage buitentemperatuur. De startmotor ging wel gewoon rond. Mijn eerste aanpak is dan om wat remmenreiniger in de inlaat te spuiten waardoor de motor meestal wel aanslaat. Maar ook dat gebeurde niet, ik heb vervolgens tijdens het starten mijn hand op de inlaat gelegd en kwam erachter dat de motor bijna niet aanzoog. Die 2.0 HDI Peugeot-motoren staan bekend als sterk en betrouwbaar, ze willen wel eens problemen geven met de klepbediening. Ik besloot om de motor te spoelen en vervolgens met de voorgeschreven 5W30 te vullen. Heb nog wel even gekeken wat Lancia voorschreef en dat bleek, voor dezelfde motor, een 5W40 te zijn. Iets dikker dus. Ik heb me toch aan de Peugeot-richtlijn gehouden en toen was het probleem grotendeels opgelost. De auto sloeg op eigen kracht weer aan. Wat bleek, men had dikkere olie gebruikt waardoor de klepstoters onder koude omstandigheden niet snel genoeg leeg liepen en de kleppen iets open bleven

Een retourmeting is een snelle en meestal adequate methode om te bepalen hoe de verstuivers zich onderling tot elkaar verhouden.

Foto's: Bram van Stijn



staan. Zodra de olie een fractie dunner was, dus als de auto binnen had gestaan, was het probleem grotendeels weg.”

▼ Kapotte verstuiver

Grotendeels? “Ja, de auto startte wel maar je moest flink doorstarten voordat de diesel op eigen kracht rondging. Zo kon ik de auto niet afleveren, ben dus verder gaan zoeken. Ik vermoedde een kapotte verstuiver en heb een retourmeting gedaan. Daar bleek dat er één helemaal aangort was en een andere slecht. De overige twee waren redelijk. Toch maar even met de klant gebeld want zomaar nieuwe verstuivers zetten doe je niet, zeker bij dit soort auto's. De motor inclusief versnellingsbak moet er namelijk uit om bij de verstuivers te kunnen. En dan nog moet je maar afwachten of het lukt ze eruit te krijgen want ze kunnen, zeker na 2 ton op de teller, muurvast zitten in de aluminium kop. De klant besloot om verder te gaan en ja hoor ik kreeg er één met geen mogelijkheid uit. De kop is beschadigd en moet vervangen worden. De nota valt nu dermate hoog uit, dat de klant zich aan

het beraden is: een motor van de sloop, of enkel een nieuwe kop en verstuivers of de auto zo verkopen.”

▼ Nokkenasversteller zit vast

Verkeerde olie signaleerde Bram ook in een Volvo S80 met een T6 2.9 liter motor. Hoe hij daar achter kwam? Gewoon via het servicekaartje in de auto. “Op het kaartje stond dat de motor was afgevuld met een 5W40 terwijl voor die motor een 0W30 is voorgeschreven. Maar goed, dat was niet de reden waarom de auto zich bij mij aandienende. Stationair liep hij voor geen meter. De motor sloeg over, maar zodra je gas gaf was het probleem over. Ik ga, als ik zo'n motor niet ken, eerst maar eens in Autodata kijken of er wat te melden valt over de techniek. Daar stond dat deze zescilinder is uitgerust met twee nokkenasverstellers en dat deze wel eens vast gaan zitten. Daarna heb ik de auto uitgelezen en vond acht storingen, zes van de ontsteking en twee van de nokkenasverstelling. Dat klopte dus aardig met wat ik in Autodata had gelezen. De inlaatversteller zat inderdaad vast, na vervanging liep de motor weer als een zonnetje. Ik zag overigens dat de uitlaatversteller al eens was vervangen. Ik ga de motor nu nog spoelen, want zo'n vastzittende versteller kan slijtdelen in de olie geven. Wat ik niet begrijp is waarom de dealer zo'n geval niet kan oplossen. Die kent de zwakke plekken toch? Maar kennelijk weten ze niet eens welke olie er in moet!”



Heb je de motor zo ver blootgelegd dat je fatsoenlijk bij de verstuivers kan, blijken ze muurvast te zitten.



Het gevolg van de 'verstuiver-operatie'.