

Agát Diesel Dieselový „Dr. House“

POKUD MÁTE RÁDI SERIÁL O SVÉRÁZNÉM DOKTOROVI ŘEŠÍCÍM PRAPODIVNÉ NEMOCI PACIENTŮ, VĚZTE, ŽE PODOBNÉ ZÁHADY DOKÁŽE SVÝM OPRAVÁŘŮM PŘIPRAVIT I MODERNÍ DIESEL. K JEJICH ÚSPĚSNÉ LÉČBĚ JE POTŘEBA OBROVSKÝ TECHNICKÝ PŘEHLED, MODERNÍ VYBAVENÍ A ZKUŠENOSTI. TÍM VŠÍM DISPONUJE FIRMA ING. VÁCLAVA NAVRÁTILA.



Příčina opakované závady u tohoto čerpadla Bosch VP44 je jednoduchá - skrz netěsnící přepady se do něj dostává motorový olej

Firmu Agát Diesel, která v Pezinku nedaleko Bratislavy opravuje dieselové vstříkovací systémy všech známých výrobců včetně poněkud exotických amerických Stanadyne, jsme si představili hned ve druhém čísle AutoDieselu. Nedávno jsem Ing. Navrátila navštívil opět, protože mě zajímaly jeho neotřelá a občas zdravě cynické názory na problematiku oprav dieselových vstříkovacích systémů i motorů samotných.

Považujete za správné, aby do diesel servisů nejezdila celá auta, ale pouze tam obecné autoservisy vozily vstříkovací čerpadla či jednotlivé součásti systému Common Rail?

Ne, to je špatně. Autoservisy třeba zaměstnávají zručné mechaniky, ale stále pozorují, že mají problém s diagnostikou elektronických vstříkovacích systémů. Když Opel Vectra s motorem DTI ztratí tah a začne běžet nepravidelně za doprovodu svíící kontrolky motoru, okamžitě autoservis usoudí, že bude vinno čerpadlo, protože tomu tak skutečně u tohoto modelu mnohdy je. Vymontují ho a odvezou k nám. My nevíme, co se tomu autu dělo, ale vidíme, že čerpadlo je opotřebené, vždýf auta, co se do Čech a na Slovensko navozila ze západu, mají obvykle najeto přes 200 tisíc km, takže čerpadlo těžko bude jako nové. Kdybychom věděli, co to auto dělalo, mohli bychom okamžitě říci,

že toto čerpadlo takové problémy asi nezpůsobovalo. Nicméně, jelikož skutečně najdeme opotřebené součásti, čerpadlo opravíme, odzkoušíme, nakompenzujeme. Autoservis jej namontuje a zjistí, že závada trvá, jelikož za ni mohl třeba EGR ventil. Poté obvykle udeří na nás, co že jsme to za zloděje, že jsme draze opravili dobré čerpadlo. Ono přitom dobré nebylo, jen jeho závady prostě nebyly těmi, které majitele vozu teď právě nejvíce trápily.

Často slychám o případech, kdy autodílna součásti opravené v diesel servisu poškodí při montáži a poté reklamuje jako špatně opravené. Máte také podobné zkušenosti?

KONTAKT

AGÁT DIESEL

Provozovna 1:
Šenkvičká 1
902 01 Pezínok
Tel: +421 33 6453 120
Fax: +421 33 6452 269
Mobil: +421 903 431 923
Mobil: +421 908 765 814

Další informace:
www.agat.sk
email: agat@agat.sk

Ano, i s tím se setkávám, ale často v trochu jiné podobě. Totiž ze součásti jsou znovu zničeny vlivem jiné přetrvávající a autoservisem neodhalené závady. Například opravené vstříkovače Delphi opět zničí piliny ze zadírajícího se vysokotlakého čerpadla, které mělo být opraveno v první řadě. Nedávno

AGÁT DIESEL

- opravy vstřikovacích čerpadel vznětových motorů
- opravy vstřikovacích systémů Common Rail, pumpa-tryska, pumpa-vedení-tryska
- diagnostika vznětových i zážehových motorů
- smluvní zástupce výrobců vstřikovacích systémů Bosch, Delphi, Denso, Motorpal, Stanadyne a Siemens
- prodej náhradních dílů (čerpadla, trysky, filtry)
- poradenství

mě dostala reklama na čerpadlo Bosch VP44, které přinesl namachovaný automechanik vykřikující něco o naší neobornosti. Z čerpadla přitom vytekl černý olejový šlem, což znamená, že na voze, z něž bylo vymontováno, netěsnily přepady vstřikovačů a do čerpadla byl nasáván motorový olej spod víka ventilů. Ten je hustý, obsahuje hodně karbonu a u starších motorů i kovových pilin, což vše má na citlivé součásti čerpadla účinek brusné pasty. Při netěsných přepadech u opelů dochází také k zavzdušňování palivového systému a zdoluhavým startům, kdy opět čerpadlo bývá prvním podezřelým. Jejich kontrola by proto měla být součástí pravidelného servisu. Stačí vyndat palivový filtr, když je uvnitř černý, máte jasno. Tento konkrétní zákazník navíc přinesl čerpadlo s vymontovanou nastavovací přírubou a bez přepadového ventilu čímž hrubě porušil zásady odborné manipulace.

Vidíte nějaké řešení?

Optimální by bylo, kdyby auta, která mají nějaký hůře definovatelný problém, přijela do diesel servisu celá. Chce to však mít odpovídající prostory, což je do budoucna i mým největším úkolem, a také nenabírat si více práce, než mohu zvládnout. Cestou je také těsnější komunikace diesel-servisu s autodílnou. Já jsem ochoten každému poradit, co otestovat a na co se zaměřit, abychom měli jistotu, že skutečně např. opravou čerpadla odstraníme závadu, která zákazníka nejvíce trápí. Ale když o to někdo nestojí, nebudu se vnucovat.

Často slyším hlasy motoristů i mechaniků, které dieselům vyčítají přechod na Common Rail, jelikož se prý tak staly pří-

V Agát Dieselu mají opravářskou techniku od firem Bosch i Hartridge (na snímku)



liš choulostivé a náročné na opravy. Co byste jim odpověděl?

Že to není pravda. Od nástupu Common Railu pouze platí, že všechna auta jsou citlivá na kvalitu nafty, zatímco předtím byla jen některá, třeba ta s čerpadly Lucas EPIC. Osobně vám mohu na stanici změřit vstřikovače Bosch, které najezdily v mém autě Citroën s motorem HDI přes 200 tisíc km a jsou v perfektním stavu (na což pak skutečně došlo – pozn. red.). Víím dokonce i o vozech, kde celý systém vydržel přes půl miliónu km. Opravy Common Railu nejsou finančně náročnější, než opravy plně elektronicky řízených čerpadel. Navíc když čerpadlo přestalo fungovat, tak nikoho nenapadlo se v něm doma vrtat a odnest ho rovnou do diesel-servisu, zatímco když přestane fungovat auto s Common Railem, může třeba mechanik zkusit měnit jeho součásti systémem pokus-omyl a s trochou štěstí může být i úspěšný. Starší systémy s pouze dvěma vstřiky za cyklus ještě nemají kompenzace vstřikovačů, není tudíž potřeba

trpělivosti a k dispozici náhradní díly. Výsledek takové opravy ale určitě nebude optimální.

Autorizované opravářské postupy vždy zaručují, že opravené systémy se parametry vyrovnají novým. Takové opravy jsou však velice drahé, zejména vzhledem k rychle klesající zbytkové hodnotě automobilů. Neměly by diesel-servisy nabízet třeba levnější opravy bez záruky pro majitele starších aut? Jako technik jistě víte, že mnohdy to jde...

Řada věcí již se opravuje levněji, než by si výrobce vstřikovacího zařízení představoval. Vždy však musím opravovat tak, abych za svou práci mohl ručit, byť by mi třeba zákazník stokrát sliboval, že nepožaduje záruku a že mu jde jen o to, aby auto odjelo do nejbližšího autobazaru, dokonce i kdyby mi svůj požadavek formuloval písemně a podepsal. Případný soudní spor pak beztak prohrají, protože zákazník je laik, věci nerozumí a nedokáže zvážit dosah svých rozhodnutí v tomto směru. Čili záruku musím držet vždy a opravovat můžu nanejvýš tak levně, abych neměl reklama. Na druhou stranu jsou prostě situace, kdy se snažím pomoci. Třeba když má



Mechanik při montáži vstřikovačů Bosch na zkušební stanici

někdo v autě z roku 1997 čerpadlo VP44 PSG2, které je oficiálními technologiemi společnosti Bosch neopravitelné. Jeho cena přitom většinou převyšuje zbytkovou cenu auta, takže tato čerpadla opravuji vlastními postupy. Ale samozřejmě za svoji práci ručím.

Common Rail od kterého ze čtyř výrobců považujete za nejspolehlivější a jím vybavené vozy se tak vyplatí hledat?

Asi Siemens, to je moc špatný systém, vůbec se nechce kazit, z čeho pak mají diesel-servisy žít? Dále Denso, které též málo zlobí a nechce mi nechat vydělat. Spokojenější jsem s Delphi, protože zde se čas od času nějaká závada či opotřebení vyskytnou. K úplné spokojenosti s ním mi chybí vyšší ceny a horší opravitelnost. Opravit totiž jde skoro vše a za opravdu lidové ceny, čili opět žádný zlatý důl. Velmi spokojen jsem s Common Railem značky Bosch, který jednak je velice rozšířený ve starých ojetinách s najetými astronomickými počty kilometrů, jež prostě zákonitě žádají opravy, a jednak řada věcí na něm se prostě musí měnit, protože výrobce nedodává náhradní díly a opravářské postupy. To představuje do kasy diesel-servisu pořádný příjem a ostatní by se měli od Bosche učit. Samozřejmě, že kdybych skutečně chtěl maximalizovat svůj zisk, měl bych někde lobovat za horší naftu. Její zlepšující se kvalita je problém a vážné závady se do nějakých 100 tisíc najetých km dnes už prakticky nevyskytují.

Text a foto Martin Vaculík



Naměřené veličiny při testu vstřikovačů na stanici Bosch. Zákazník je dostane vytištěné.