

Accident Files

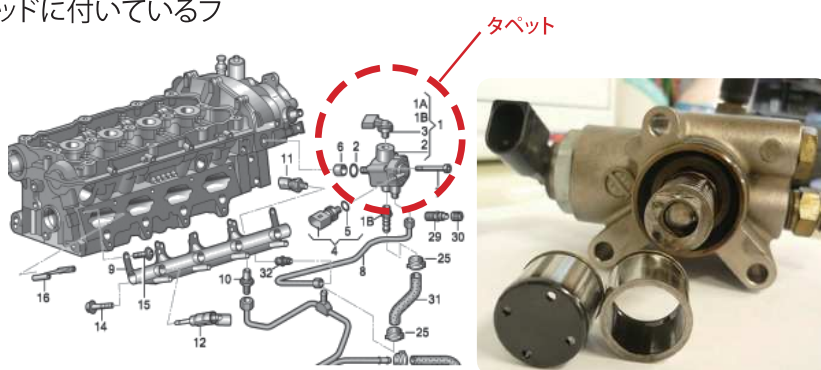
アクシデント
ファイル

CASE-36 燃圧低下によるエンジンチェックランプ点灯

GOLF-V、VI、EOS、PASSATの2.0Lでの症例です。エンジンチェックランプが点灯し、燃圧不良(低下)と診断しポンプの不具合と判断しやすいのですが、念のために、ポンプとカムシャフトの間にあるタペットの磨耗も疑ってみてください。

タペットとは、シリンダーヘッドに付いているフーエルポンプ(図中の1、カムシャフトでの駆動)の先にある部品です。これが摩耗するとポンプの燃料の吐出量が減少し、加速が悪くなる等の症状になります。磨耗がひどくなるとタペット自

体が無くなってしまい、ポンプのロッドが直接カムに当たってカムシャフトまで磨耗し、ロッドが当たる部分位の溝ができてしまうほどになります。そうするとポンプとカムシャフトまで交換する必要があります。(広島・フロント・平岡)



CASE-37 VW DSG (Direct Shift Gearbox) について

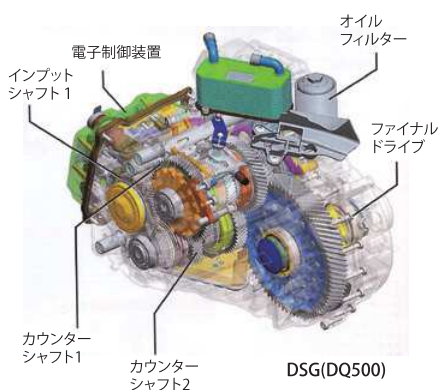
DSGをはじめDCTは、MTの製造設備やギア設計を流用できる利点があり、欧州では多く採用されています。「Thank You!」No24で「VW DSGオイル」の事例を紹介しましたが、いまだにトラブルが多発しています。

DSGのトラブルも7速乾式と6速湿式での違いもありますが、7速乾式は、かなり厳密に調整が必要です。ミッションオイルの交換とミッション変速プログラミングの更新・調整ですので、ディーラー入庫での作業となります。

また、シフトショックが頻繁に発生して入庫してくるケースもあります。変速音が激しく、急にギアが接続される、走行中にギアが抜けるなど、さまざまな症状が現れます。エクステンション、アッセンブリー交

換となれば、部品も高額になります。

他の事例として、ニュートラルでも前後に動かす事ができなくなる(冷却すると走行可能)という症状もあります。整備内容としては、メカトロ(バルブボディーとコントロールユニット)の脱着、シフトソレノイドの交換が必要です。DSGコントロールコンピューターは、バルブボディーと一体化していて、DSGコントロールユニットはバルブボディーとユニットの基盤不良があります。



6速湿式のユニットは、トランスミッション内部に格納されオイルに漬かった状態ですから、基盤や配線にとってはたいへん過酷な環境です。こうした場合、経年変化でトラブルが発生しやすいといえますので、早めの点検やオイルなどのメンテナンス管理が重要になってきます。(福岡・フロント・松本)

『モーターファン別冊トランスミッション・パイブル』より図版流用