

Ha az elektromos rögzítőfék nem old ki

A 2000-es évek elején kezdtek elterjedni az elektrohidraulikus vagy elektromechanikus parkolófékek a funkciók integráltsága és a kényelem növelése miatt. Azzal, hogy az elektronika átvesz egy újabb funkciót, egy újabb hibalehetőség jelenik meg az autón,

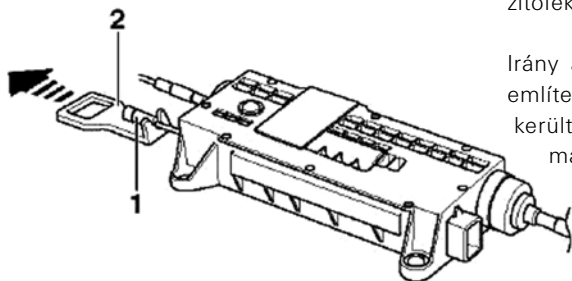


1 A TRW diagnosztikai műszere

amelyet más módszerekkel lehet csak kezelni. Cikkünkben azt az esetet elemezzük, amikor az elektronikus parkolófék nem old ki, ezért a jármű mozdíthatatlanná válik. A történet nem akkor válik izgalmassá, ha ez éppen egy szerviz udvarában történik, hanem az ügyfél garázsában vagy rosszabb esetben egy közterületi parkolóban, esetleg a forgalomban. Néhány példán szemléltetjük a lehetséges okokat és a megoldásokat, hogy az autó mozdítható és a szervizig szállítható legyen.

Miért nem old ki?

Először mindig a „miért”-re keressük a választ. Ha a jármű sokáig állt és lemerült az akkumulátor, akkor a probléma és a megoldás is nagyon egyszerű: bikázás-



2 A Renault vészkioldója

sal vagy másik akkumulátorral a helyzet kezelhető. Lehetséges a kapcsoló, vezérlőelektronika vagy az aktuátor meghibásodása is hibaforrás. Ilyen esetekben szükség lesz diagnosztikai eszközre és szerszámokra.

Műszeres oldás

Először a diagnosztikai műszerrel történő fékoldást érdemes megpróbálni 1. Mivel ezeknél a típusoknál még a fékbetétcseréhez is szükséges ilyen eszköz, ezért előbb vagy utóbb szükség lesz rá. Azoknál a modelleknél, ahol nem közvetlen az aktuátor működése, hanem valamely áttételen keresztül működik (ilyen a Volkswagen-koncern, BMW, Mercedes-Benz, Ford, Land Rover, Renault és Volvo modellek) érdemes a diagnosztikai csatlakozás előtt az akkumulátorsaruk lehúzásával és visszaillesztésével próbálkozni. Ilyenkor ugyanis újraindul az elektromos rendszer.

Ha nem megy másképp, elő kell venni a szerszámokat

Ha elektronikusan nem lehet oldani a féket, akkor nem maradt más hátra, mint szerszámhoz nyúlni és sajnos éppen ahol áll a jármű, lekerekezni és leszerelni az aktuátort. Ez azokra a modellekre érvényes, ahol a működtető orsós mechanizmus a féknyergen van rögzítve, és nincs lehetőség visszaállításra. Van azonban olyan típus is, ahol a középkonzol alatt található a működtető, mintha csak a hagyományos kézifék lenne. Ez esetben, ahogy néhány Renault modell esetén láthatjuk, van egy vészkioldó, melynek meghúzásával a rögzítőfék oldható 2.

Írany a műhely! Miután valamely előbb említett járműspecifikus módszerrel sikerült mozdíthatóvá tenni a járművet, már nincs más hátra, mint eljuttatni a műhelyig, ahol nyugodt körülmények között, biztonságban lehet javítani vagy cserélni a hibás elemet.

Ó. P.

A Continental CT 1045 K1 vezérműszett helyes felszerelése Renault 1,2 16 V motorra

A nem megfelelően beállított excenteres szíjfeszítő komoly következményekkel járhat.

A probléma: a szíjfeszítő tárcsa rövid futási idő után szétesik és elválik a külső tárcsa a csapágytól. A tárcsa felületén dörzsölés nyoma látható, a szíj hátlapja sérült a súrlódás során keletkezett hő miatt.

Ok: az excentrikus feszítőt rossz irányba forgatták, a feszítő rossz pozícióban volt, ezért beleért egy kiálló motoralkatrészbe. A feszítőtárcsa ezáltal részben vagy teljesen blokkolt, a rajta súrlódó szíj által létrehozott hő miatt a felülete túlhevült. A sérülés mértéke a futási időtől függ.

Megoldás: a feszítőt és a szíjat mindig a gyártó előírásainak megfelelően szereljék a motorra és ügyeljenek az excenter feszítési irányára (jelen esetben az óra járásával ellenkező irány). Más esetben a tárcsa hozzáérhet egy kiálló motoralkatrészhez, ami nagy valószínűséggel a fent említett problémához vezet.

Forrás:

Continental Technical Information T11



1 A gyári, cserélendő feszítő



2 Az új feszítőtárcsát és alaplap