

Menetfénykapcsolás

Tisztelt Szerkesztőség!

Kérem, adjanak útmutatást a nappali menetfényrel kapcsolatban, annak szabályos elektromos bekötéséről. A gyári rendszerek gyújtásra – motor jár – bekapcsolnak helyzetjelzőre, csökkentik a fényerőt és fényszóróra kikapcsolnak. Logikus. Az Autótechnika is így írta korábban. Egyes internetes források szerint az 55/B § 3. pontja szerint csak helyzetjelzőre kapcsolhat be – és mi van a fényerővel? – és fényszóróra ki. Motor jár jelről szó sincs, illetve hivatkozik a 42 § 5. pontjára, de csak kikapcsolásra.

A nappali menetfényt jónak tartom, igény is volna rá, de sem a vizsgán, sem a közúti ellenőrzés során nem szeretnék problémát.

(HJ)



A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételiről szóló 6/1990 (IV.12.) KöHÉM rendelet (MR.) a nappali menetjelző lámpák elektromos kapcsolása vonatkozásában 2011. január 1-jei hatállyal módosult az alábbiak szerint:

„55/B. § (3) A nappali menetjelző lámpák elektromos kapcsolásának olyannak kell lennie, hogy a lámpa automatikusan bekapcsolódjon, ha a motorindító kapcsoló a motor indításra kész állapotában van, de – kivéve a 42. § (5) bekezdése szerinti esetet – automatikusan kapcsolódjanak ki, amikor a fényszórókat bekapcsolják.”

A nappali menetjelzők automatikusan kapcsolódjanak ki, amikor a fényszórókat (tompított, távolsági, illetve köd) bekapcsolják. Az MR-ben említett kivétel a távolsági fényszórók „fénykürtként” történő felvillantása.

A korábbi rendeleti szövegből kimaradt a helyzetjelző lámpák egyidejű működésének kitétele, tehát azoknak és a velük egyidejűleg világító egyéb rendeltetésű jelzőlámpáknak nem kell világítaniuk a nappali bekapcsolódásakor. Az utólag felszerelhető nappali menetjelző lámpának is létezik olyan változata, mely egyben első helyzetjelző lámpaként is alkalmazható, de csak abban az esetben, ha e feladatra

vonatkozóan is rendelkezik jóváhagyással. Az egyesített lámpa jóváhagyási jelcsoportjában az RL mellett az A (első helyzetjelző lámpa jele) kiegészítő jelzésnek is szerepelnie kell.

E változat jellemzője, hogy első helyzetjelző üzemmódban a fényforrások az előírásnak megfelelően, jól érzékelhető csökkent fényerővel világítanak.

Az egyesített lámpa alkalmazása esetén a jármű eredeti első helyzetjelző lámpáinak működését meg kell szüntetni, mivel az MR. 54. § (1) alapján csak két első helyzetjelző lámpa lehet a gépjárművön.

G. I.

Contitech technikai infó

Probléma a CT 1028 K2/K3/K4 és a CT 1051 K1/K2 (VW / Audi PD TDI 1,9 / 2,0 I) szíjszett beszerelésekor.

A szíjszett beépítése után rövid idővel a szíjhajtás megszűnik, mely az ászokcsavar törése miatt következik be. A feszítőgörgő nem támaszkodott fel teljesen a motorra. Következésképpen a keresztirányú erőket az ászokcsavar vette fel, mely ennek hatására eltört. Az ászokcsavart ütközésig kell a motorblokkba behajtani, így a feszítőgörgő érintkezési felülete terhelésmentesen a motorblokkra tud támaszkodni.

Forrás: ContiTech Antriebssysteme GmbH, TechnicallInfo-29



Leszakadt feszítőgörgő



M10-es ászokcsavar

www.autoszerszam.hu _____
 _____ **...minden, amire a szakmának szüksége lehet.**