

## Rükverccel nyílik a csomagterajtó...

A Skoda Superb csomagterének nagysága lenyűgöző, a rakodás is egyszerű, hiszen vagy csak a hagyományos csomagterajtó nyitható, vagy a hátsó ablakkal együtt szinte a teljes hátfal. Itt aztán hely van bőven, tárolni, rakodni egyaránt.

A nyitási művelet is egyszerű. Távirányítóval vagy mikrokapcsolós nyomógombbal nyitom a csomagterajtót, ha pedig a teljes hátfal nyitására van szükség, szintén a csomagterajtóban található mikrokapcsoló megnyomásával először összezárjuk az ajtóelemeket, majd a csomagternyitó gombbal kireteszeljük a teljes hátfalat. A nyitás ez esetben kézzel történik.

A zárás is „finom”: enyhén a zárszerkezetre húzva a csomagterajtót, a végső zárást már motor végzi, helyrehúzva a csomagterfedelelet.

Eddig minden jó és elegáns. Sokan irigylik ezt a megoldást.

A bemutatott kocsi esetében azonban ezzel a rendszerrel kétszer is történt baj. A behúzó érzékelője és motorja is felmondta a szolgálatot. Van ilyen, de ilyenkor a csomagterajtó nem rögzül, nem zárható. Kulcs erre felé nincs, „primitív” helyettesítő mechanizmus sincs. Maradnak a csomagterajtó lehúzására (mert teleszkóp dobja fel) a spárgás, gumipókos ügyeskedések és a félelem, ki vágja ezeket el, vesz ki valamit a csomagteréből. Gyakorlatilag az autó nem használható így, várni kell, hogy a márkaszervizbe megérkezzen az alkatrész, ez szerencsére max. néhány nap.

A másik eset ennél még bosszantóbb. Egyszer csak a csomagterajtó nyitására jelet adó mikrokapcsolók benyomására nem történt semmi. A „se kép, se hang” szomorúsága. A zárás biztos és örökös! Mit lehet tenni a hibakeresésen túl: a hátsó ülés támláit lehajtva lehet rakodni. Nem elegáns és főleg nem praktikus, de megoldás.

Azt még nem mondtam, hogy ilyen esetre a vésznyitás ugyan megoldott, de nem az ügyfél számára. Be kell mászni a csomagterbe



az utastérből (érdemes gyereket beküldeni elemlámpával), meg kell keresni a zár környezetében a kárpit ügyesen rejtett hasítékát és ott, célszerűen egy csavarhúzóval matatva, rátalálhatunk – szerencse is kell hozzá – a nyitó kallantyúra. Nincs egy bovdén, mely az utastérbe jönne, hogy a meghúzást ezzel végezzük.

Az események sorát folytatva, egyszer csak ismét engedelmessé vált a csomagter (kis) ajtó nyitása a távirányító jelére. Néha záródott is. A hátfalnyitás blokkolva maradt. Ezzel el lehet élni egy darabig, ha ezt nem tetézte volna, hogy amikor hátramenetbe tettük a váltókart, kinyílt a csomagterajtó. Ez bizonyára nem gyári szolgáltatás, ennyi fantáziája nincs a főkonstruktor úrnak.

Ilyenkor már – sok esetlegesség esetén – az a jogos gyanú, hogy a vezetékek szigetelése sérült, itt-ott időleges zárlat keletkezik, illetve vezeték szakadhatott el.

Az ajtóba sok vezeték megy, ezek csuklópontokon haladnak át, ott minden nyitáskor hajlanak. Bírniuk kell, erre „méretezték”. Ahhoz a feladathoz már egy vezetékköteg sem tud felnőni, hogy a csuklópontok fémes éleinél – védőcső nélkül – idővel ne sérüljön meg, ne hántolódjon le a szigetelés, illetve ne szakadjon el.

Itt is ez történt. A sok vezetékből jó pár szigetelése megsérült, mások elszakadtak. Egyértelműen rossz a konstrukció.

Kábelkötegcseré gyárral, a fél autó szétbontását jelenti, sok munkórát márkaszervizáron és alkatrészárban is sok pénzt. Ez is tipikusan a független mesterszerviz munkájáért kiált. Vezetékkiváltás két nyugvópont között, pótlólagos védelem beszerelése, kb. négy munkaóra. Kösz Mikroflexum, Mosonmagyaróvár. És ismét élvezhetem a csomagternyitás, -zárás emelt szintű szolgáltatását.

(Nszl)



# www.autoszerszam.hu

...minden, amire a szakmának szüksége lehet.