

Már nem 300 ezer...

Olvasói leveleket kaptunk VW Passat kormányzár- és indításgátló-hiba ügyében. Kérdezték, mi a helyzet az ezzel kapcsolatos, fórumokon gyakran megjelenő panasszal, hírrel, rémhírrrel. Egy hozzászólást, mely valóban segítőkész, és egy reklámot bocsátunk előre.



„Kedves márkasorstársak! Én is beleestem ebbe a kormányreteszelő-hibába b7 Passat-tal. Először, így kezdődött, csak nem indult, de az önindító még forgatta a motort. Később már az se. Egy évig (!) elszívogattam vele, a végén eljutottam odáig, hogy hiába dugtam bele a kulcsot (távírányítót) 500-szor, kb. egy óra alatt indult be. Azért vártam ennyit, mert engem is ezzel a 300 E Ft-os árral hitegettek. Ez így is lenne, mert sokan úgy tudják, hogy csak komplett kormányoszlop-cserével javítható, mivel arra vannak ráépítve az elektromos modulok. Szerencsére végül ráakadtam egy hozzáértő szakemberre, aki felvilágosított, hogy már tudják külön is rendelni ezt a hibás modult, nem kell a kormányoszlop- stb. csere. Ennek alkatrészára kb. 30 ezer, plusz munkadíj. Márkaszerelvben 2 nap alatt kész lett, így most boldogan várjuk az újabb hibákat, mert ennél aztán akad bőven. És egy hirdetés szövege: „Ha Önnek is indítási problémái akadnak Passatjával, biztosan kormányoszlop- és elektronika-szeríahibával áll szemben, melynek javítását eddig csak márkaszervizekben, több mint 300 000

Ft-ért vállalták. Szervizünk felkészülten vállalja a probléma orvoslását rövid határidővel, a fenti ár töredékéért.

Hibajelenségek: gyújtáskulcs bedugásakor kattogás a kormányoszlop alól – nincs gyújtás, menet közben leáll a motor, hibajelző lámpa villog a műszerfalon.

A „forduljon szakemberhez” jó tanácsot követtük, és megkérdeztük Papp Leventét, az AutóM3 ügyvezetőjét, mit szól a fentiekhez. Íme a válasza:

„A 3C-s Passat kormányzár kérdés sajnos ettől egy kicsit bonyolultabb. 2005-től gyártják, és az első példányok 2007-ig olyan kormányzáregységgel készültek, amiben Motorola HC908-as mikrokontroller található. Ezt a fajta mikrokontrollert elég sok dologba építették bele, és általánosságban elmondható, hogy nem éppen a legsikerültebb gyártmánya a Motorola (most már Freescale Semiconductor) cégnek.

Ha visszaemlékszünk, akkor nagyon sok gond volt az Audi A3, A4, A6 Magneti Marelli műszerfalakkal, Audi A4 / Passat B5 komfortelektronikákkal és még sok minden mással, amibe ez a mikrokontroller belekerült. Ezek a mikrogépek nem szerették a hőingadozást, illetve elég rossz volt a flash/EEPROM memóriájuk tartóssága, sajnos idővel megsérül, elvesz a bennük tárolt adat, ami egy mikrokontroller esetében nem egy hasznos dolog...

Kb. 2007-től már egy javított, módosított alkatrészt árulnak és használnak, abban egy ún. ASIC (application specific integrated circuit) található, ha jól emlékszem, akkor MEGAMOS gyártmány, ezekkel szinte már nincsen vagy csak elvétve van probléma. A másik probléma ennél az egységnél, a mikrokapcsolók gyenge kialakítása volt, ez az új egységekben már ki lett javítva, ott már szintén nincs ilyen probléma.



A márkakereskedésekben a garancia lejártáig, ha rendesen volt szervizelve az autó, akkor ezt a problémát meg szokták oldani gariban, utána pedig – kezdetben – tényleg több százezer forintos számla volt a javítás. Kormányoszlop-csere, a kormányzárral együtt – a két alkatrészt a biztonság miatt, ún. oldhatatlan, csak töréssel eltávolítható csavarral rögzítették egymáshoz, erről az Autótechnika 2009/8. számának 20–23. oldalain képes ismertetőt olvashat az érdeklődő –, valamint a központi elektronika cseréje. Mivel a kormányzár és a karosszéria-vezérlőelektronika az indításgátló rendszer része, ezért ezek cseréje után szükséges diagnosztikai eszközzel a megfelelő összetanítási műveletek elvégzése, és az összes kulcsot újra kell tanítani. Ez régebben bőven 300 000 Ft körüli vagy azon felüli számlát eredményezett, anyag + munkadíj, amire – elég sok ügyfélpanasz érkezett a gyárhoz – orvosolták a dolgot. Ezért a kormányzáregységet külön is meg lehet vásárolni, 2010 elejétől, kb. 25 000 Ft + áfa összegért, és lehet hozzá külön speciális csavarokat is rendelni.



Mondanánk rá, hogy sikertörténet. Hurrá!

Pedig nem az, azaz dehogyan, csak nem nekünk, független szerelőknek. Ugyanis a kormányzár tanításához szükséges az autó biztonsági kódja és a tanítási eljárás pontos menete, ezek sajnos halandó földi ember (értsd, nem márkakereskedés) számára nem elérhetőek. És ha még valamilyen úton-módon (pl. a régi egységből vagy az autó más vezérlőegységéből) mégis tudnánk ezt a kódot, akkor is fontos tudni, hogy a régebbi komfort-vezérlőegységek sajnos nem támogatják az új típusú kormányzár-elektronikát, és ekkor a komfort-vezérlőegység cseréje is szükséges, ami viszont csak és kizárólag az on-line kapcsolattal GeKo/FAZIT rendelkező VAS készülékkel végezhető el, mert a komfort-elektronika tulajdonképpen az indításgátló rendszer „szíve”.

Egy kis szófejtés: GeKo – Geheimnis und Komponentenschutz rövidítés, titok- és komponensvédelmet jelent, a FAZIT rövidítés, német feloldása: Fahrzeugauskunft- und zentrales Identifikations-Tool, angolul Vehicle Information and Central Identification-Tool, magyarul gépjármű-információs és központi azonosító eszköz. Ennek, tehát a komfortelektronika-egységnek a cseréje így már nem is annyira könnyű: nem elég hozzá a specifikus műszer, szükséges még a minden autónál változó biztonsági kód, ami már sajnos nem elérhető.

És fontos, ez is csak egyszer tanítható, ún. eldobós alkatrész lett. Ha nem sikerül az első tanítási kísérlet, lehet újat venni, a régit, bontottat tényleg nem lehet újra-tanítani!

Szóval, itt tartunk most, 2011-ben, és szerintem ez felvet néhány „érdekes” kérdést. Véleményünk szerint a nagy autógyártóknál külön csapat dolgozik azon, miként lehet meggátolni, hogy márkaszervizen kívül javíthatassák az ügyfelek az autót. Néhány éve a VAG-csoport eléggé bekeményített, mind a GeKo rendszer, mind a komponensvédelem tekintetében, lassan szinte nem lehet az új egységeket diagnosztikai műszer nélkül kicserélni, beépíteni, mert semmi sem működik egyszerűen, mint régen, mindent illeszteni, alapbeállítani kell, semmihez nincsen elérhető leírás (vagy ha van, akkor abban az szerepel, hogy a gyári műszert kell használni).

Ez tényleg messzire vezet és nem ez volt a kérdés, elnézést a témától való eltéréstől.”

Az ERWIN – a VW műszaki információk honlapjáról – idézünk ide illő ismereteket.

Tudnivalók az Európai Unióban érvényes csoportmentességi rendelet (GVO vagy BER) szerinti lopásvédelemről, diagnosztikáról

Ahhoz, hogy javítási munkát lehessen végezni a gépjárművek különösen védett egységein, valamint a vezérlőkészülékek átprogramozásához on-line hozzáférésre van szükség a VW rendszereihez (GeKo VW/SVM VW). A GeKo VW használatát jelenleg külön kell kérvényezni és be kell szerezni hozzá a megfelelő hardvert.

Az Európai Unió szabályozza a tagországok hozzáférést a járműgyártók biztonsági szempontból fontos rendszereihez, hogy azok on-line lekérhessék a javításhoz szükséges tudnivalókat. Az Európai Unióban tevékenykedő független piaci résztvevők – a jelenleg érvényben lévő GOV értelmében – már ma is kérvényezhetik ezt a hozzáférést. A GeKo-VW és az SVM-VW révén, a VAS6150 / 6150a, VAS5051B, VAS6150 készülékkel, ill. az EU-5-VAS diagnosztikai szoftverrel on-line kapcsolatot létesíthet a Volkswagen AG központi szerverével, és jelentősen bővítheti a diagnosztikai készüléke által nyújtott szolgáltatások körét.

GeKo a csoportmentességi rendelet (GVO) szerint

A rendelet értelmében (GVO Nr. 1400/2002) minden független piaci szereplő jogosult önállóan lekérdezni a GeKo VW útján a transponder/rádió kódolását, amennyiben rendelkezik a VAS6150 / 6150a, VAS5051B, VAS6150 diagnosztikai készülékek egyikével és a regisztrációs eljárás keretében megvásárolja a megfelelő hibakereső programot.

Mi is az a GeKo-VW?

A GeKo funkció akkor áll a felhasználó rendelkezésére, ha az on-line csatlakoztatja a VAS6150 / 6150a, VAS5051B vagy VAS6150 diagnosztikai készülékét, ill. az EU-5-VAS diagnosztikai szoftvert, hogy „betanítsa” a jármű indításgátló részegységeit (pl. kombinált műszer, motorvezérlő készülék), kulcsok és komponensvédelem (pl. klímaberendezés, navigációs rendszer stb.).

Mi is az az SVM-VW?

Az SVM (szoftververzió-kezelés) funkció akkor áll a felhasználó rendelkezésére, ha az on-line csatlakoztatja a VAS6150 / 6150a, VAS5051B vagy VAS6150 diagnosztikai készülékét, ill. az EU-5-VAS diagnosztikai szoftvert. A vezérlőkészülékek biztonságos programozására, valamint azok helyes beépítésére szolgál. Ezen kívül, támogatja a vezérlőkészülékek kódolását.

Mit kell tudnia a GeKo-VW/SVM-VW használatáról?

A felhasználónak rendelkeznie kell a VAS6150 / 6150a, VAS5051B, VAS6150 diagnosztikai készülékek egyikével, ill. az EU-5-VAS hibakereső programmal. Az idevágó további, valamint a megrendeléssel kapcsolatos tudnivalókat megtalálja a Workshop Equipment fejezetben.

A VW rendszereire való on-line rácsatlakozáshoz teljesülniük kell bizonyos, az elektronikus adatfeldolgozást érintő műszaki előfeltételeknek. Ezen kívül, rendelkeznie kell egy különleges felhasználói azonosítóval.

A „GeKo-VW” felhasználóazonosító igényléséhez a kérvényt benyújtó személynek meg kell adni bizonyos adatot önmagáról és a cégről. A Volkswagennek, ill. az illetékes importőrnek az alábbi dokumentumokra van szüksége:

- Geko-VW formanyomtatvány (felhasználói azonosító – UserID – aktiválása iránti kérelem),
- kérelmező személyi igazolványának (első és hátsó oldal), ill. útlevélének másolata (utóbbihoz mellékelni kell a hivatalos lakcímbeljelölő igazolást is),
- ügyvezető neve,
- munkaviszony igazolása (formanyomtatvány),
- cégbejelentő vagy iparüzés bejelentése (másolat),
- erkölcsi bizonyítvány vagy ennek megfelelő okirat (kérelmező).

A GeKo-VW felhasználói azonosító iránti kérelemhez tartozó formanyomtatványokat az importőrnél lehet beszerezni, aki ugyancsak felvilágosítást ad arról, hogy milyen követelmények vonatkoznak az ön üzemére.

Forrás: <https://erwin.volkswagen.de/erwin/showOnlineServices.do>

(NAGYSZOKOLYAI)