

# A CAN bus és a víz (v)iszonya

Egy Peugeot 307-es jött a szervizbe még jócskán a tél közepén. Egy 2.0 HDI volt. A panasz az volt, hogy mindig világít a tompított világítás, és beázott a vezetőoldal elég csúnyán. Ami igaz az igaz, csupa víz volt a kárpit a vezetőoldalon, és nem telt bele sok idő mire kiderült, hogy a BSI kortyolt egy kis vizet, mert a szélvédő is nemrég volt cserélve. És ha ez még nem lenne elég, a vezetőoldali küszöb is javításon volt ezzel egy időben, lehet nem sikerült túl jól! Tipikus jelenség a beázásra. A tompított világítás pedig annak a jele, ahogy a VAN bus hálózat vészüzembe kapcsol, mivel sérült. És a főbb funkciók, mint jelen esetben a világítás, ilyenkor üzemmódban, plusz még az ablaktörlő is működik, de csak szakaszos üzemmódban, hogy az autótól tudjunk még közlekedni. A VAN karosszériahálózatot lehet a baj, mert a vészüzem ilyenkor azért van többek között, mert nincsen kapcsolat a BSI és BM34 motorszolga között. De mindenekelőtt a hibakódolvasás a BSI-ből a következőt hozta, VAN hálózat, csökkentett módban való ébresztése. Tehát a feltételezésem helyes volt. Továbbá vészüzemet is beírt a kommunikációs vezetékekre is. A perifériák, mint elektromos ablak, ablaktörlő, ilyenek hol működtek, hol nem. Igen sok rá az esély, hogy itt a küszöbnél lesz a nagyobbik baj, mert ide a kerék simán adagolni tudja a vizet, ha nagy eső van és simán be is folyik az utastérbe. Kezdődhetett a víz befolyásának ellenőrzése és a belsőségek kiszáritása is. Először is a két első ülést szedtem ki, majd a kárpitokat kellett kivadászni, és valami jó helyet kellett kerítenem, ahol tud száradni. Az akkusarut levettem és kiszereztem a BSI-t a műszerfal alól, itt is volt jele víznek. A BSI-n a biztosítékoknál egy helyen a jó ismerős zöld oxid pihent, és bizony itt vízbefolyás történt. Ennek itt sokat nem tudtam tenni, mert ha szét is szedem, a víz már biztos elvégezte a



2. kép

dolgot, gondoltam én. De nézzük tovább! A motortérben a BM34-es elektronika épnek látszott, jele víznek nem volt, a csatlakozói is tiszták voltak. De ez is tönkre tud menni. De egy BSI az kell, ezt megrendeltem. De mi van még itt? A BSI-től a küszöb felé menő kábelköteget végigkövetve egy testelési ponthoz érkeztem. Ez is a már említett zöld színben pompázott, ezt szépen újra kell készíteni. De mi van még? Tovább haladva elérkeztem a részecskeszűrő ECU-jához. Na itt volt csak zöld színből kavalkád rendesen! A csati szétrohadvá, a tartókonzol pedig tiszta rozsdá. Fog kelleni még egy FAP ECU is, úgy néz ki. De azért belekukkantottam kíváncsiságból. Íme! (1. kép) A legtöbb víz a küszöbnél jut be valahogyan, de az hogy hol, azt még nem tudtam. Először is haladtam sorjában. A testelési pontot kellett megjavítanom. Új csavart és sarut használtam és megcsiszoltam a felületet is. Ezután pedig szereztem egy bontott kocsiból egy FAP ECU csatlakozót, amin volt kb. 10 cm-es vezetékkegely is, ezt muszáj volt, mert ahogy kinézett, úgy nem maradhatott. Mi mindenre jó egy törött autó, és ráadásul pont FAP-os is. A régi kábelköteget, ami elrohadt, azt levágtam és a cseredarabot kötöttem be (2. kép). Így ez is letudva! A padlólemezen volt két gumidugó, amit tömítőpasztával kentem ki gazdagon, hogy itt még véletlenül se jöjjön be a víz. Időközben megérkezett a részecskeszűrő ECU és a BSI is. A részecskeszűrő ECU-t csupán csak csatlakoztatni kell, és egy rendszerkódolást elvégezni a csere miatt. A BSI felélesztése már több időt vett igénybe. Mert itt meg kell említeni, hogy a BSI ha új, akkor az teljesen üres, se kép, se hang nem lesz, ha beépítjük. Azt gyárműszerrel kell fölprogramozni. Ami úgy néz ki, hogy a régi BSI-ből ki lehet menteni a beállítási paramétereket, amiket az újba be kell állítanunk, és kódolni kell. Ezek a meglévő perifériák, pl. riasztó vezérlőegysége, esőérzékelő, tempomat stb. Ezeket kell beadni a BSI-nek, hogy mivel van felszerelve. De legelőször az alvázszámot kell beadni, és ezzel ez a BSI már csak ebben a kocsiban fog működni. Azután a már említett perifériákat kell beállítanom. És legvégül a kulcskódolás, az immobiliser be, és készen vagyok. A kocsit indítható és nincsen vészüzem se, és hibakód sincsen letárolt, egyelőre én nyertem, úgy látszott. De a víz befolyásának a helye még mindig nem volt meg. Egy kerti slaggal elkezdtem esőt szimulálni, hogy merre is csordogálhat víz befelé. De egy óra áztatás után



1. kép

semmit Ez nem lehet! Gondoltam, már locsoltam mindenhol mindenhogyan, de víz az nem folyt be. Hát hogy van ez? De már korábban is fölfedeztem én egy olyan kb. 10 mm-es rést a küszöb belsején belül az utastérben, ez vajon mi célt szolgálhat? Megfordítottam a dolgot, ide dugtam be a slagot és vártam, majd egyszer csak megtelt az egész küszöb és kibuggyant a víz. Aha! Hát nem folyik ki alulról. Szépen megtelik és befolyik, de ez a rés pont úgy van fúrva, hogy pontosan, hajszálpontosan rá a részecskeszűrő ECU-ra! Ez remek! Sőt kitűnő! A kasztni munka nem igazán sült el jól, mert a víznek nem szabadna befolyjni plusz, belül igen csak hiányzik az a betét, ami távartartja a vizet, a port és némi hangszigetelő is egyben ez. Na ez nincsen benne, mert minek az. A víznek ki kell folynia, nincsen mese, mondjuk, hogy hol mehet a víz be, arról nem volt fogalmam továbbra se, de csavarhúzóval és némi kézügyességgel a küszöb alján vájtam pár lehetőséget a víznek, hogy kifolyhasson, hogy ne teljen meg és ne folyjon be. Ennyit tudtam tenni. A kárpitok nagyjából száradtak meg csak, visszaszereltem a két ülést is, a kocsit elkészült mondhatni. A tulajdonosnak megmondtam, hogy ha egy hónapon belül nem akarja ezt négyyszer megtenni, akkor visszamegy a kasztnis kollégához és a szélvédőt újragasztatja, meg a küszöbnek is ártani kell valamit.

307-esnél, sokszor előfordul, hogy beázik a BSI, ennek egyik oka az eldugult esőcsatorna vagy a szélvédőcseré után a rossz be ragasztásnál csöpög a víz. Előfordul még olyan is, hogy az ablaktörlő kábelkötege-nél van egy tömítés, ahogy a kábelköteg belép az utastérbe, itt is rá tud folyni a víz a BSI-re pont, a CAN bus csatlakozóira! Ki van ez találva, kérem szépen! Ebben az esetben a hanyag karosszériamunka, ha nem teljesen is, de részlegesen tönkretette a CAN bus rendszert. A mai modern autók és a hanyag munka nem barátok!

NYÁRI ATTILA