



3. ábra

A CAN „high” megfelelő jelstruktúrát mutat, míg a CAN „low” inkább zajszerű jelet ad, mint értékelhető bitátvitelt. Az egyik jelvezeték tehát nem továbbít bitek formájában üzeneteket, így a teljes CAN-üzenet hibásnak adódik. A probléma kiváltó okainak sorát azonban tovább kell szűkíteni, hiszen az 1. ábrán látható, hogy a BC CAN-hálózattal van összekötve a motorirányító és az ABS irányítóegység.

A szkópék alapján a BC és az ABS irányítóegység között megfelelő kommunikációs kapcsolat van, a hiba oka egyértelműen a BC és a motorECU között keresendő to-

vább. A kábelköteg mozgatása és a szkópék egyidejű figyelése jó vizsgálati módszer. Olyannyira tökéletesre sikerült ebben az esetben, hogy a csavart érpár egyik vezetékében lévő szakadás helyét, szinte centiméterre pontosan meg lehetett határozni.

A vezetékét éppen a fizikai behatásoktól védeni próbáló burkolat sértette meg úgy, hogy belül egyszerűen eloxidálódott, majd eltört. A probléma orvoslását követően az autó hibátlanul működött újra.

Mindebből érdemes talán kihangsúlyozni azt, hogy a vizsgálat előtt a műszerfali visszajelző lámpákat is érdemes figyelni,

A CAN adatátvitel az átviendő adatok (üzenetek) a CAN High (magas) és CAN Low (alacsony) vezetékek közötti feszültségszintek segítségével történik. A CAN H és CAN L vezetékek közötti feszültségkülönbségek recesszív (1) bitnél 0 V (max. 0,5 V), mivel mindkét vonal (vezeték) 2,5 V-on van, domináns (0) bitnél: 2 V (min. 0,9 V), mivel a H vonal 3,5 V, az L vonal 1,5 V-on van. Jelen esetben a CAN L vezeték hibája befolyásolja az adatcserét a vezérlőegységek (elektronikák) között.

és átgondolni azt, hogy melyiket melyik irányítóegység vezérli. A hiba kiváltó okát esetünkben éppen a nem világító kenőrendszer MIL-lámpa és az ennek ellenére világító motor MIL-lámpa „buktatta” le.

FORDÍTOTTA:
CSÜTÖRTÖKI TAMÁS

Forrás: www.picoauto.com

Lesz egységes töltőcsatlakozó?

Jelenleg számos egymással nem csere-szabatos laptop- és mobiltelefon-töltő van forgalomban. Ennek a kaotikus helyzetnek az elkerülésére még a kívülről tölthető (plug in hybrid) autók széles körű elterjedése előtt számos autógyár az egységes töltőcsatlakozó kialakítása mellett foglalt állást.

Idén áprilisban a SAE- (Society of Automotive Engineers) kongresszuson feltétele- sen elfogadták a SAE J1772 szabványba bekerülő „plug-in” hibrid gépjárműveknél

alkalmazandó elektromos töltőcsatlakozó-kialakítást. A csatlakozót a Yazaki fejlesztette ki. A gyártó 10 ezer hibamentes csatlakoztatást szavatol, mely napi két csatlakoztatással 13 év élettartamot biztosít! A 43 mm átmérőjű, 5 darab csatlakozótüskével ellátott csatlakozó egyfázisú 120 és 240 V-os hálózattal is használható, akár 400 V-os feszültségnél is biztonsággal szigetel és 70 A-es töltőáramot is elbír. A GM, a Chrysler, a Ford, a Toyota, a Honda, a Nissan és a Tesla is támogatja ennek a csatlakozótípusnak az alkalmazását.

Ugyanakkor április végén a hannoveri technológiai kiállításon a németországi RWE Energy cég bemutatta az általuk promotált EURO szabványcsatlakozót (IEC 62196). Állítások szerint az ilyen típusú csatlakozókialakítást a BMW, a Ford, a General Motors, a Fiat, a Toyota, a Mitsubishi és a Volkswagen támogatja. A



csatlakozót a német Mennekes cég fejlesztette ki. Az EURO csatlakozó lehetővé teszi mind 230 V egyfázisú, mind 400 V háromfázisú töltőfeszültség használatát. Még egyik szabvány sincs véglegesítve, a SAE idén őszre, az RWE jövő évre ígéri ennek véglegesítését.

BB

Forrás: www.reghardware.co.uk

