

# Volvo 850 MK20 ABS-elektronika-hiba

Az alábbi eset egy 1996-os évjáratú Volvo 850 ABS-rendszerével történt, mint arról Bíró Zoltán, Nyíregyházáról számolt be. A gépjármű TEVES MK20-as blokkolásgátlóval szerelt (1. ábra). Ilyen rendszerű ABS-t kipörgésgátlóval kombinálva 1997-től a Volvo S70-be is szereltek.

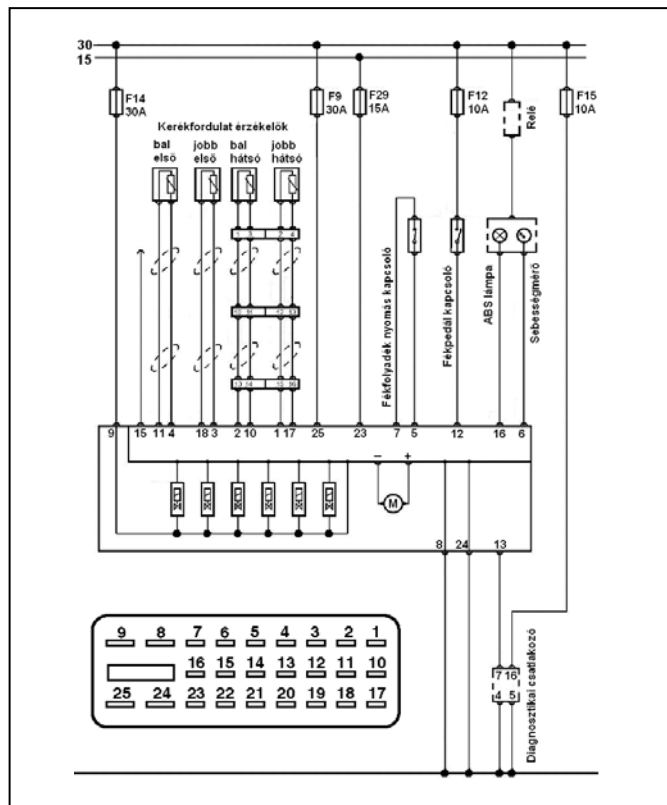
Esetünkben az ABS-rendszer nem működött, amit az ABS-lámpa folyamatos világítása is jelzett, így lekérdezték a hibatárolót. A hibakód kiolvasásakor a jobb hátsó kerékfordulatszám-szenzorra panaszkodott az elektronika. A szenzor mért ellenállása (a gyári előírás: 1040–1160 Ω) megfelelő volt, oszcilloszkóppal az ABS-csatlakozónál mérve és a kereket forgatva szabályos szinuszos fordulatszámjel volt látható. Biztos, ami biztos alapon a két hátsó szenzor vezetékének felcserélése és egy próbakör megtétele után is még mindig a jobb hátsó szenzornál maradt a hiba. Ezek után az ABS-elektronika hibájára terelődött a gyanú. A hidraulikaegységre szerelt elektronikát kézzel megfeszítve egy újabb hibával – szivattyúmotor-hiba – vált gazdagabbá a hibakódlista. Ez adta a végső lökést az elektronika leszereléséhez. A 25 pólusú periféria a 2 pólusú hidraulikaszivattyú-csatlakozó oldása után (2. ábra) az elektronikát a hidraulikaegységhez rögzítő négy darab E-5 torx csavar kicsavarásával az elektronika leválaszthatóvá vált. Az elektronika fedele ragasztással volt rögzítve a műanyag házhoz. Csavarhúzóval óvatosan feszegetve



2. ábra: a leszerelt ABS-elektronika



3. ábra: a szivattyú két kivezetése



1. ábra: az MK20 kapcsolási rajza

a fedél és a ház közötti rést, a műanyag ház sérülését elkerülve – ami nem egészen sikerült az egyik csavarhely környékén – sikerült a fedelet leválasztani a műanyag házról. Ezek után az áramköri panel láthatóvá vált. A panelt átlátszó szilikonnal vonták be a nedvesség kizárása végett. A szivattyú két kivezetésénél egyértelműen látszott a repedt forraszkötés (3. ábra), míg a kerékforgásszenzor kivezetésénél nem volt szabad szemmel kivehető sérülés. A szilikon a szivattyú két kivezetésénél és a hátsó keréksebességszenzor-lábak környékéről eltávolítva a lábakat újraforrasztották. Ezek után már csak az eltávolított szilikon pótlása és a fedél visszarakása maradt hátra. Az elektronikát a hidraulikaegységre visszaszerelve a próbakör megtételekor a hibák már nem jelentkeztek.

Váljék hasznára!

(BB)