



9. lépés: a vezetékvégek beforrasztása után minden szennyeződéstől, lecseppent forrasztóanyagtól tisztítsuk meg a foglalatot. Különösen a jelölt részek tisztaságára ügyeljünk, mert az esetlegesen itt maradó szennyezés a foglalat visszahelyezését gátolja meg.



10. lépés: helyezzük vissza az eredeti gumitömítést. Megfelelő anyaggal biztonságosan tömítsük el az új vezetékbevitelt, nehogy ott nedvesség jusson be a lámpatestbe.

Befejező művelet:

Az egyik vezetékcsatlakozást – bármelyiket a kettő közül – kössük erre alkalmas testpontra. A fényvető csatlakozójában azonosítsuk az indexhez menő vezetékét (5-ös). Vágjuk ezt el, és az általunk készített vezetékét csatlakoztassuk hozzá.

Forrás:

<http://www.peugeotlogic.com/workshop/base/workshop.htm>

Elektromos hiba a Peugeot 206 multiplex rendszerben

A diagnosztikai műszer kommunikációjához szükséges, hogy a gépkocsi DAM-számát tudjuk, beadjuk. Az autó DAM-száma az évjáratból és alvázszámából kreált 4 vagy manapság 5 jegyű szám, amolyan gyártási sorozatszám féle. Ez nem márkaszervizítők, fotónk egy Peugeot 607 típuscímkét mutat az ajtóoszlopon, a DAM-szám innen leolvasható, esetünkben: 10353. A cikk tárgyát képező 206-os DAM-száma: 9158.

A hibajelenség: néhány visszajelző világít a műszerfalon haladás közben. Világít a légszák, az utas oldali légszákkipcsoló lámpa, motorkontroll, nem működik az elakadásjelző. A vízhőmérséklet-kijelzőn vonal jelenik meg, hideg állapotban nem látható a megtett km, helyette csak --- vonalak vannak. A műszerfal aktív marad a motor leállítás után.

Hibakódok – BSI

Állandó BSI-hiba: a BSI és a komfort VAN között nincs kommunikáció.

Hibakódok – Műszerfal

1. Műszerfal állandó hiba: nincs kommunikáció a DATAB vezetékkel – ezt írja ki a gyári diagnosztika –, magyarul a komfort CAN-vezetékkel.
2. Műszerfal állandó hiba: nincs kommunikáció a BSI-vel.

Ok: az adatvezeték szakadt a műszerfal és a BSI között. Nincs átvezetés a 10-es műszerfal-kivezetés és a BSI fekete csatlakozó 10-es kivezetése között.

Megoldás: a fenti csatlakozások megtisztítása, a biztos érintkezés megerősítése. Minden hibakód időlegesen változik és törölhető. Ha ez nem hoz gyógyulást, akkor sajnos a BSI a hibás és nem a vezeték. És ez nemcsak a műszerfallal történik meg, hanem az ABS-sel, a motorvezérlővel, a külső biztosítéktáblával is. Ekkor azonban nem is indul be az autó.



Vigyázat, hamisítvány!

BERU GE 102 (BMW). Az utángyártott, hamisított izzógyertya (a bal oldali izzógyertyapárból a jobb oldali) az alábbi jegyek alapján ismerhető fel:

- Az eredeti BERU izzógyertyán az 1-es, fekete színű szigetelőgyűrű hengeres, alakhelyes, kifogástalanul illeszkedő, míg az utángyártott, deformált, kitüremlett.
- A BERU gyertyaazonosításhoz tartozó körbefutó nűt (2) a hamisított gyertyán utánmunkált.

BERU GE 100 (VW). Az utángyártott, hamisított izzógyertya (a jobb oldali izzógyertyapárból a jobb oldali) az alábbi jegyek alapján ismerhető fel:

- Az eredeti BERU izzógyertyán a szigetelőgyűrű piros színű, a hamisítványon fekete.
- Az eredeti gyertyán a feliratok lézergravírozással készülnek, a hamisítványon mángoroltak.

Az utángyártott gyertyák hőmérséklete nem éri el a gyári 1000 °C-ot és áramfelvételük is 41-42 A, a gyári ≤33 A helyett.

