



# 3



## RIDE CONTROL *suspension*

▼ ŠAJĀ IZDEVUMĀ

IEVADS

**2**

BALSTIEKĀRTAS  
ELASTĪGIE ELEMENTI

**3**

BALSTIEKĀRTAS  
SISTĒMAS UN ELEMENTI

**2**

AMORTIZĀCIJAS UN  
STABILITĀTES ELEMENTI

**4**

AKTĪVĀS  
BALSTIEKĀRTAS

**5**

BIEŽĀKIE  
DEFEKTI

**12**

TEHNISKĀS  
PIEZĪMES

**14**

BALSTIEKĀRTAS SISTĒMA IR DAĻA NO TRANSPORTLĪDZEKĻA AKTĪVĀS DROŠĪBAS. TĀ IR ATBILDĪGA PAR TO, LAI NODROŠINĀTU KOMFORTU TRANSPORTLĪDZEKLĪ ESOŠAJIEM CILVĒKIEM, NOVĒRŠOT UZ ĶERMENI PĀRNESTĀS VIBRĀCIJAS NO CEĻA. TĀ ARĪ NODROŠINA, KA RITENĪ PALIEK SASKARĒ AR ZEMI, TĀ UZTUROT DINAMISKU TRANSPORTLĪDZEKĻA KONTROLI.

SVĀRSTĪBĀM, KAS VAR BŪT TRANSPORTLĪDZEKLĪ, JĀBŪT UZTURĒTĀM NOTEIKTU PARAMETRU ROBEŽĀS, UN TĀS NEDRĪKST MAI-NĪT BRAUCĒJA NOSKAŅOJUMU. TĪEK LĒSTS, KA CILVĒKA KOMFORTA LĪMENIS IR LĪDZ 2 SVĀRSTĪBĀM SEKUNDĒ. VIRS ŠĪM VĒR-TĪBĀM, NERVU SISTĒMA KĻŪST UZBUDINĀTA.



## BALSTIEKĀRTAS SISTĒMAS UN ELEMENTI

Balstiekārtas sistēma ietver dažādus elementus, kuri var veidot dažādas konstrukcijas.

Ar piekares elementiem saprot tos, kuri atrodas starp atsperoto slodzi, t.i. motoru, virsbūvi, šasiju, u.tml. un neatperoto slodzi, t.i. asīm un riteņiem.



Piekares sistēma sastāv no elastīgiem elementiem, amortizācijas elementiem un riteņiem.

**Elastīgiem elementiem** jābalsta transportlīdzeklis, lai to izolētu no vibrācijas ceļa virsmas nelīdzenumu dēļ.

**Amortizācijas elementi** ir svarīgi elastīgo elementu papildinājumi, jo tie samazina to svārstības, bet riteņi, papildus tam, ka ļauj transportlīdzeklim kustēties, nodrošina arī elastību ar riepiem. Tie ir automašīnas pirmie piekares elementi.

Var tikt veidotas dažādas konstrukcijas atkarībā no izmantotajiem elementiem un to izvietojumu, kuru vidū ir:

**Stingrā ass**, kas izmanto vienu asi, lai savienotu abus riteņus pie tās galiem. Parasti izmanto uz aizmugurējiem riteņiem.

**Neatkarīgā piekare**, katrs uz vienas ass uzstādītais ritenis ir pilnīgi neatkarīgs no otra.

**Kombinētā**, tas ir uzlabota versija, kas izstrādāta no divām iepriekšminētajām.

Visbeidzot, **aktīvā piekare** ir piekares veids, kas ir papildināts ar elektronisko palīdzību un sasniedz precīzākus rezultātus.

## BALSTIEKĀRTAS ELASTĪGIE ELEMENTI

Ir dažādas alternatīvas, zemāk jūs redzēsiet dažas, kuras visvairāk lieto automašīnās, visparastākā ir spirālveida atspere.

### Spirālveida atspere

Tas ir elastīgs elements, kas nostiprināts starp riteņiem un šasiju, izmantojot dažādus savienojuma veidus. Tas balsta transportlīdzekļa svaru un absorbē zemes nelīdzenumu.

Tas ir spirālē savīts tērauda stienis. Tā gali ir veidoti plakani, lai panāktu labu iegulšanos. Tas darbojas vērē, sagriežoties uz tā uzlikto ārējo spēku ietekmē.



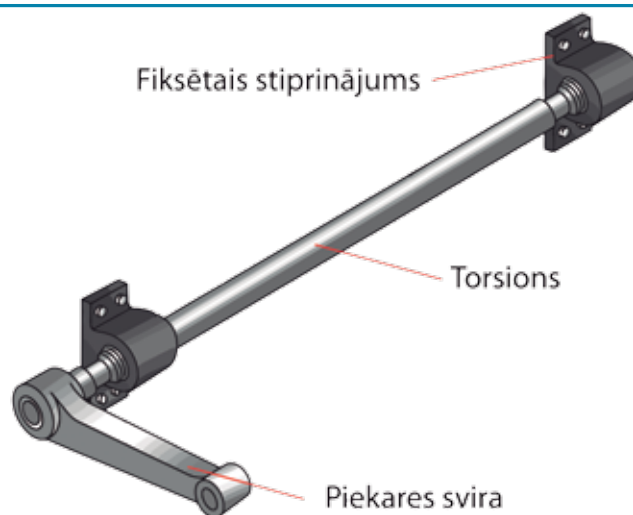
### Torsions

Tas ir elastīgs tērauda stienis, kas paredzēts, lai izturētu vērpes. Vārpstas galos ir savienotājuzmavas stiprināšanai. Viens gals ir savienots ar šasiju un otrs pie piekares sviras.

Stienis ir nostiprināts vienā no tā galiem tā, ka, ja tiek pielikts ārējs griezes moments, tas nedaudz savērējas, pateicoties savai elastībai, un pretojas pieliktajam griezes momentam ar tādas pašas vērtības griezes momenta reakciju un pretējā virzienā.

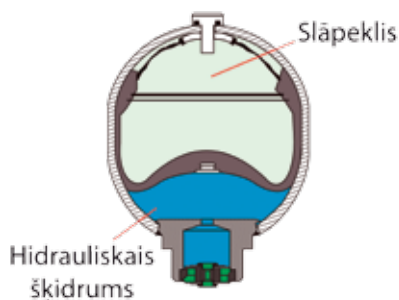
Tā priekšrocība ir kompakts un tāpēc neaizņem daudz vietas.

Tas visbiežāk tiek izmantots uz aizmugurējās ass.

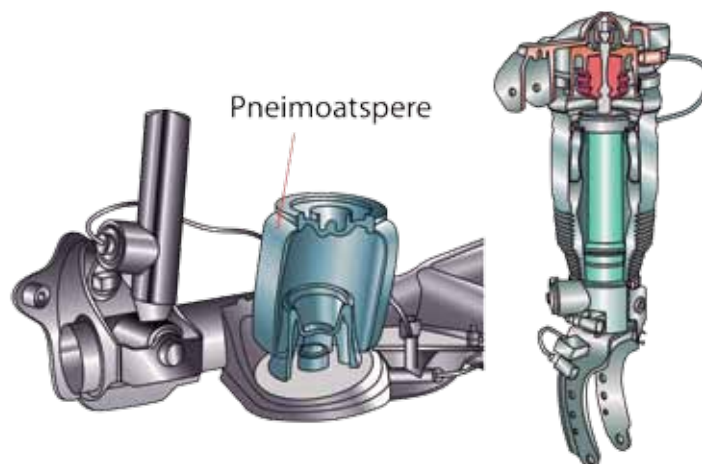


### Pneimatiskais bloks

Šis ir vēl viens elastīgo elementu variants, ko parasti novēro transportlīdzekļiem, kuri aprīkoti ar augstuma korekcijas sistēmu. Ir divu veidu bloki: hidro-pneimatiskais, kas darbojas ar eļļu un gāzi, un gaisa.



Transportlīdzekļi ar hidro-pneimatisko vai pneimatisko balstiekārtu neizmanto tērauda atsperes kā elastīgo elementu. Tās ir aizstātas ar bumbām, kurās atrodas slāpekļa gāzi hidro-pneimatiskajās piekarēs, ko galvenokārt uzstāda ražotājs Citroën.



Gaisa piekares sistēmas ir aprīkotas ar pneimoatsperēm, kas aizvieto tērauda atsperes.

# AMORTIZĀCIJAS UN STABILITĀTES ELEMENTI

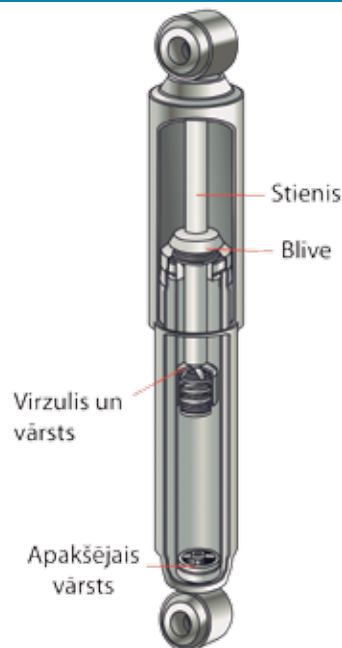
## Amortizatori

Tie absorbē atsperes svārstības, lai novērstu to pārnešanu uz virsbūvi.

Amortizators, ko visvairāk izmanto automašīnā, ir teleskopisks, hidrauliskā tipa. Tas funkcionē uz šķidruma pārvietošanas principa, gan saspiešanas, gan izvilkšanas ciklā.

Tas pamatā sastāv no virzuļa, kas pārvietojas ar eļļu piepildīta cilindra iekšienē. Šim virzulim ir vārsti, caur kuriem eļļa cirkulē no vienas kameras uz otru. Eļļas pārvietošanās tiek kontrolēta, lai regulētu svārstību slāpēšanu.

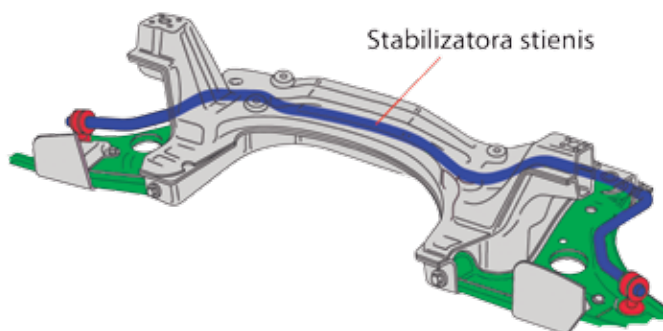
Gāzes amortizatori ir iepriekšminēto sistēmu uzlabojums. Lai darbotos, to iekšpusē ir arī zem spiediena esoša slāpekļa gāze ar pastāvīgu spiedienu uz hidraulisko šķidrumu. Šīs metodes rezultātā iegūst klusāku slāpētāju un ātrāku reakciju.



## Piekares stabilizators

Tā uzdevums ir uzturēt transportlīdzekli pēc iespējas horizontāli, braucot pa līkumiem vai nelīdzenu virsmu.

Tas sastāv no atsperu tērauda stieņa, kas atrodas starp abiem riteņu pleciem uz vienas ass, un tās ir piestiprināts pie korpusa tā centrā. Braucot pa līkumu, vienam ritenim ir tendence iet uz leju, un otram - iet uz augšu, kas rada vērpes efektu stienī, kurš absorbē spēku un neļauj korpusam noliekties uz vienu pusi. Tas pats efekts rodas, ja viens no riteņiem saskaras ar bedri vai šķērslī.



## Divu sviru piekare

Tā ir uzstādīta transportlīdzekļiem ar neatkarīgo piekari un savieno korpusu ar riteni. Tās uzdevums ir noturēt šarnīru, uzlabot riteņu stūrēšanu un ļaut tam svārstīties. Piekares sviras var būt montētas šķērseniski, slīpi, gareniski vai būt daudzposmu.



# AKTĪVĀS BALSTIEKĀRTAS SISTĒMAS

Ideālā balstiekārtas sistēmā, riteņu stāvoklim attiecībā pret korpusu nevajadzētu mainīties. Dažādu aktīvo balstiekārtu mērķis ir kontrolēt amortizācijas stingrību. Hidrauliskajās un pneimatiskajās sistēmās tiek kontrolēts arī transportlīdzekļa augstums atkarībā no svara un ceļa apstākļu izmai-

ņām. Šim nolūkam nepieciešamas elektroniskas un elektromehāniskas sistēmas. Trīs šāda veida piekaru piemēri aprakstīti zemāk.

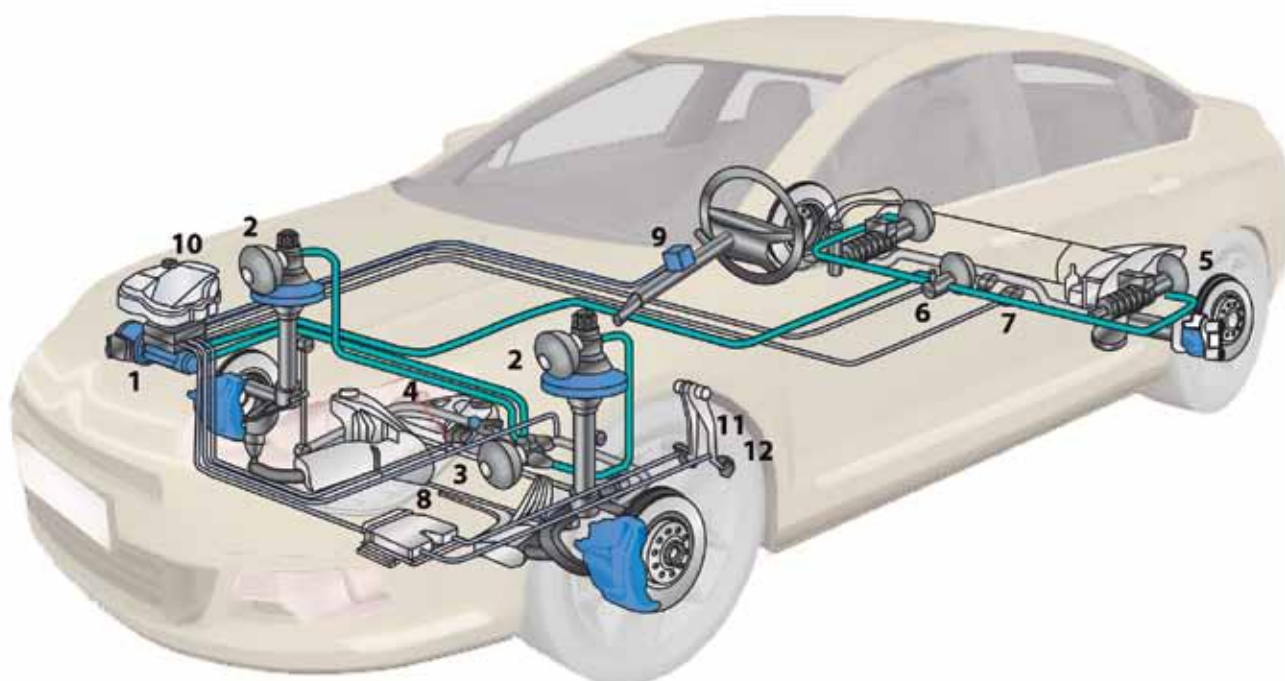
## Hydractive 3 Citroën C5

Šī veida balstiekārtai ļauj automātiski mainīt attālumu līdz zemei atkarībā no ātruma. Ir divas pozīcijas, sporta un komforta, kas automātiski maina amortizācijas stingrību. Šīs izmaiņas dod lielāku stabilitāti, pateicoties smaguma centra pazemināšanai par 15 mm priekšpusē un 11 aizmugurē, kas samazina degvielas patēriņu. Uz sliktiem ceļiem, sistēma var palielināt transportlīdzekļa augstumu līdz pat 13 mm.

Hydractive 3 atvieglo izvēli starp divām piekares iespējām. Tā ļauj pārslēgties pārmaiņus un reālā laikā, no mīkstā iestatījuma, kas dod priekšroku komfortam, uz cieto, lai uzlabotu stabilitāti, vienlaikus visu laiku ņemot vērā braukšanas stilu un ceļa profilu.

### Galvenie sistēmas elementi ir:

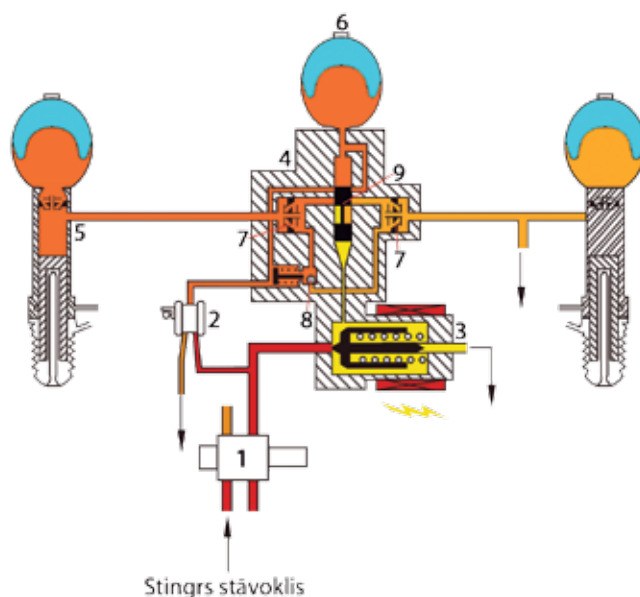
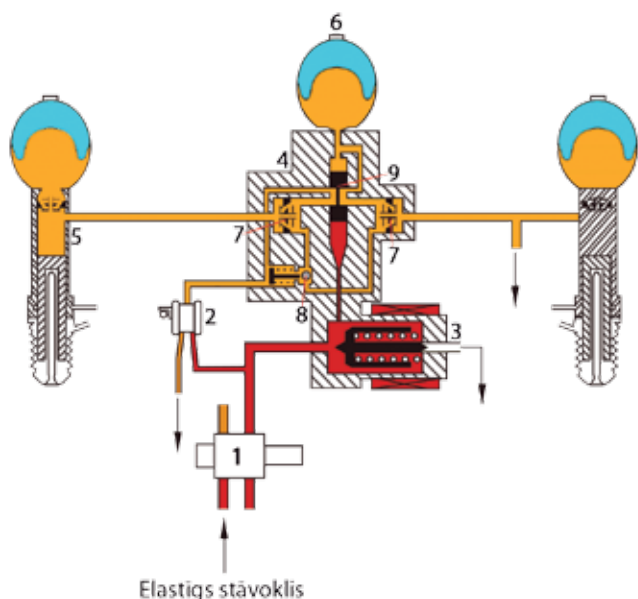
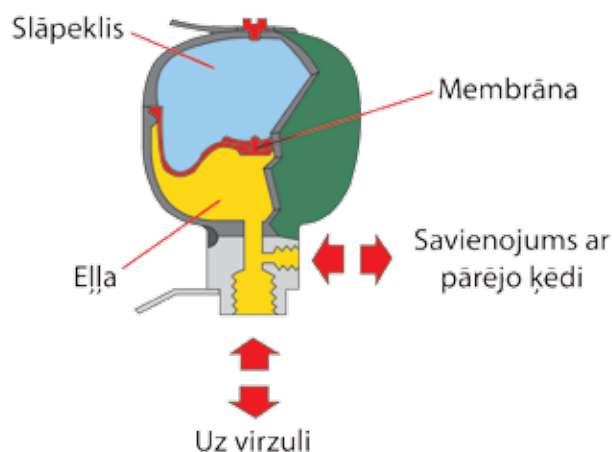
- Integrēts hidro-elektroniskais bloks **-1-**, kas ir sistēmas smadzenes. Elektromotors darbina hidraulisko sūkni, kas novietots neatkarīgā spiediena ģeneratorā. Šis motors funkcionē neatkarīgi no dzinēja ātruma un, vienīgi ja nepieciešams, ar ātrumu 2300 apgr./min. Neatkarīgais spiediena ģenerators sagrupē kopā visas plūsmas, drošības un pretpikēšanas funkcijas, hidraulisko sūkni un četrus elektromagnētiskos vārstus.
- Priekšējie balstelementi **-2-**.
- Priekšējais **-3-** un aizmugurējais **-6-** stingrums regulatori ar saviem baloniem.
- Elektriskie augstuma devēji **-4-** un **-7-** pievienoti piekares stabilizatoriem.
- Aizmugurējie hidro-pneimatiskie cilindri **-5-**.
- Vadības ierīce **-8-**.
- Devējs **-9-** kas mēra stūres rata leņķi un tā leņķiskās pārvietošanās ātrumu.
- Hidrauliskā šķidruma tvertne **-10-**.
- Akseleratora pedāļa stāvokļa devējs **-11-**.
- Bremzēšanas spēka devējs **-12-**, kas sniedz informāciju par spēku, kāds uzlikts bremzes pedālim.
- Vienkāršots hidrauliskais tīkls.



Šo sistēmu darbības princips balstīts uz mainīga augstuma korekciju, kas atkarīga no eļļas daudzuma, kas nonāk virzuļos un piekares svārstību amortizācijas, gāzei saspiežoties un izplešoties balona iekšpusē.

Šie baloni ir īpaši hidrauliskie akumulatori, kuriem ir divas ar membrānu atdalītas kameras. Viena kamera ir piepildīta ar slāpekli, bet otra savienota ar hidraulisko ķēdi. Slāpekļa spiediens tiek visu laiku uzturēts nemainīgs, kas nozīmē, ka tā tiek pilnībā saglabātas tā īpašības.

Katra ass ir aprīkota ar trešo balonu elastībai un ar stingrums regulatoru amortizācijai un papildu balona ieslēgšanai. Princips ir izolēt šos elementus sporta režīmam un aktivizēt tos komforta režīmam. Tas balstīts uz informāciju, kas tiek saņemta no augstuma devējiem, stūres rata, bremžu spiediena un dzinēja ātruma ar automobiļa elektrotīkla palīdzību.



1	Drošības vārsts	6	Papildu balons
2	Augstuma korektors	7	Amortizators
3	Elektrovārsts	8	Lodvārsts
4	Stinguma regulators	9	Vārpsta
5	Piekares cilindri		

## Audi A8 pneimatiskā piekare

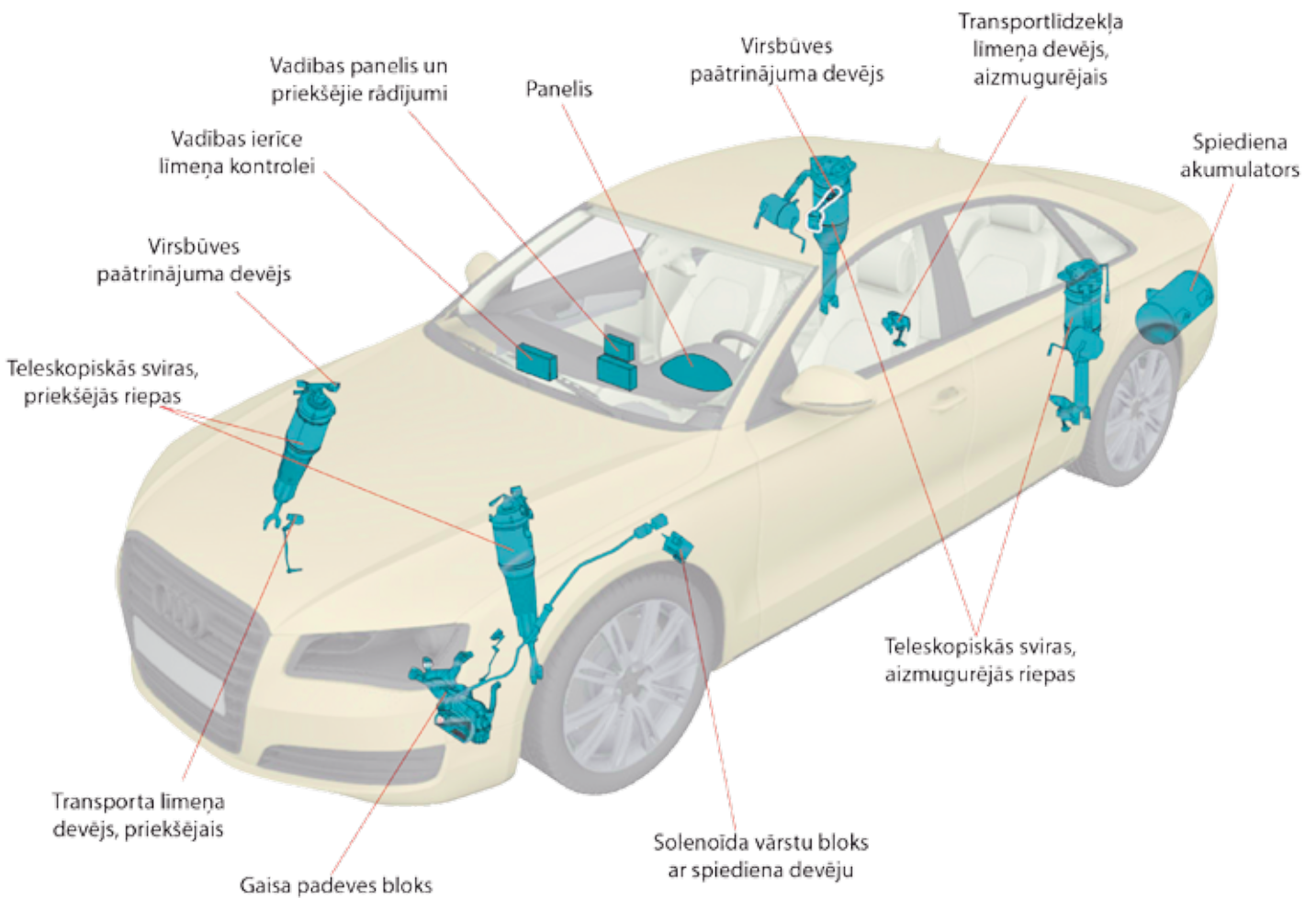
Pneimopiekare ļauj noregulēt virsbūvi līdz dažādam augstumam saskaņā ar ekspluatācijas prasībām. Tā arī palīdz piekarei un amortizācijai pielāgoties ceļa virsmai un braukšanas stilam.

Šī piekare tiek izcelta augstā elastīguma, labas svārstību amortizācijas un sistēmas pašregulēšanās dēļ, kas ļauj uzturēt attālumu starp šasiju un ceļa virsmu neatkarīgi no transportlīdzekļa slodzes.

Ar vertikālo, uz virsbūves novietoto paātrinājuma devēju palīdzību, šis piekares modelis atpazīst zemes konfigurāciju. Braukšanas stilu iespējams noteikt, balstoties uz transportlīdzekļa ātrumu un stūrēšanas leņķi.

Iespējams izvēlēties trīs dažādas amortizācijas programmas: automatiskā, komforta un sporta. Katra tiek aktivizēta atkarībā no ceļa apstākļiem un vadītāja vēlmēm, un dod ieguldījumu braukšanas drošumā un ērtumā. Pneimopiekare ar adaptīvo amortizāciju ļauj arī neatkarīgi kontrolēt katru amortizatoru.





Pirmkārt, pneimopiecare ir veidota no gaisa padeves bloka, kas ģenerē un paaugstina spiedienu, kas nepieciešams, lai darbinātu ķēdi, līmeņa devēju augstuma regulēšanai, pneimoatsperes un brīdinājuma gaismu uz instrumentu klastera.

Gaisa padeves bloks ietver vadības ierīci, kompresoru ar filtru-žāvētāju, spiediena releju un dažus piekares vārstus.

Padeves bloks pa vārstu bloku pievada gaisu pneimoatsperēm, kamēr transportlīdzekļa līmenis ir noregulēts. Vadības ierīce ir informēta par šo līmeni ar mērījumiem, ko nodrošina līmeņa devēji.

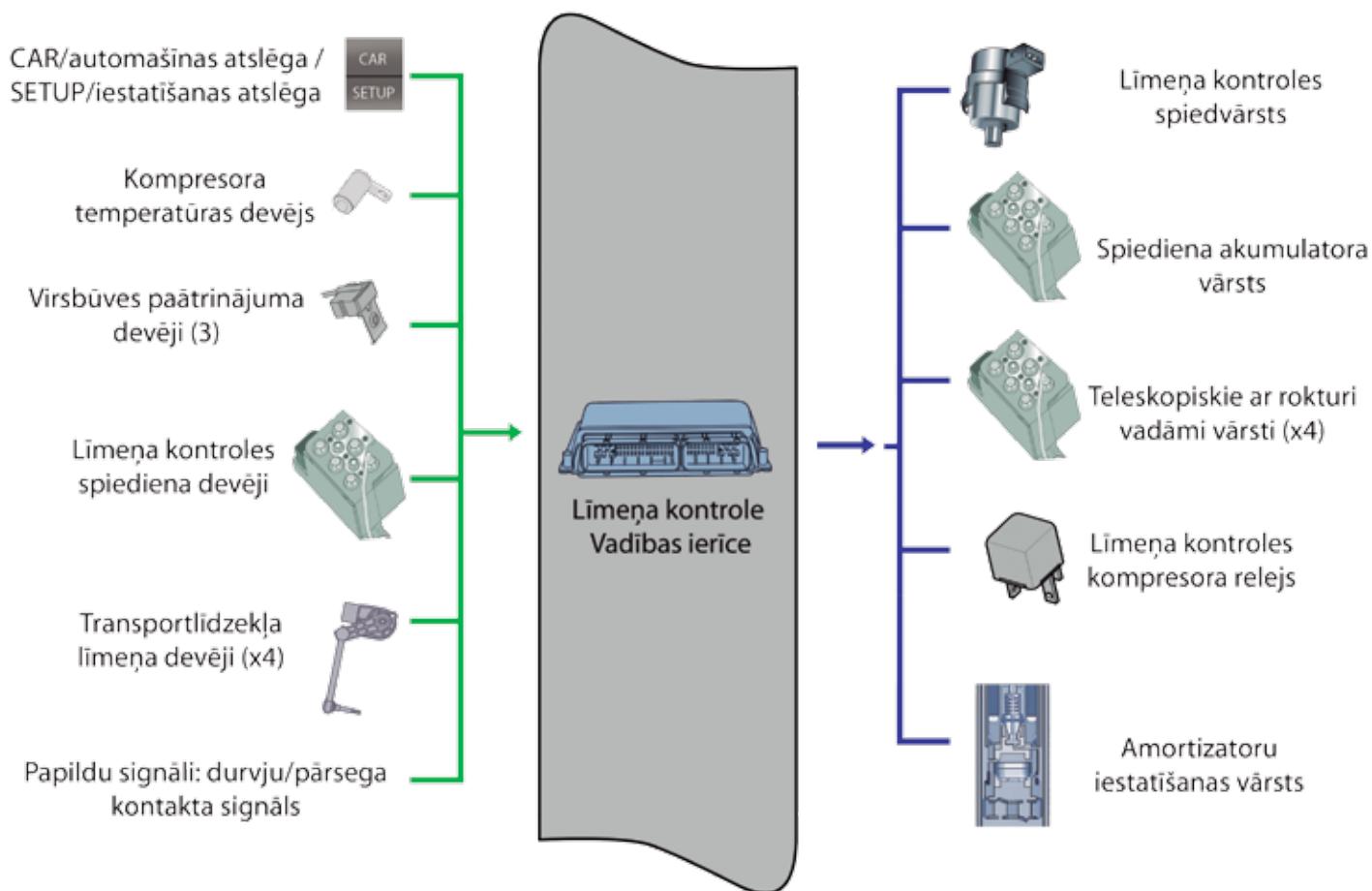
Katru piekares bloku kontrolē elektromagnētiskais solenoīda vārsts, kas atver un noslēdz saikni ar ķēdi. Piekares solenoīda vārsti tiek aktivizēti ar elektrību pa pāriem priekšējai un aizmugurējai asij.

Ķēdes darbībai jāņem vērā divi darbības periodi. Viens ir spiediena paaugstināšanas periods, kad gaiss tiek saspiests, lai nodrošinātu plūsmu uz solenoīda vārstiem, kas kontrolē pneimoatsperes. Liekais gaiss pa solenoīda vārstu nonāk gaisa akumulatorā.

Otrs ir spiediena samazināšanas periods, gan piekares bloka solenoīda vārsti gan solenoīda spiedvārsti ir atvērti. Spiedvārsts ļauj gaisam izplūst pēc papildu trokšņa slāpētāja un gaisa filtra šķērsošanas.



## Devēja, vadības un izpildmehānisma shēma



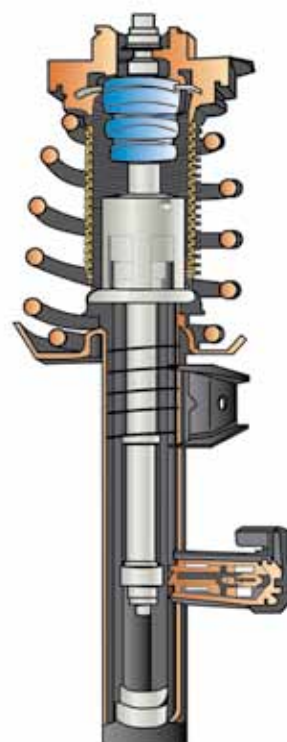
## Adaptīvā (DCC) VW Golf

Šī piekares sistēma pielāgo amortizāciju ceļa apstākļiem. Ar pogas palīdzību jūs varat izvēlēties trīs dažādas amortizācijas programmas: normālu, sporta un komforta.

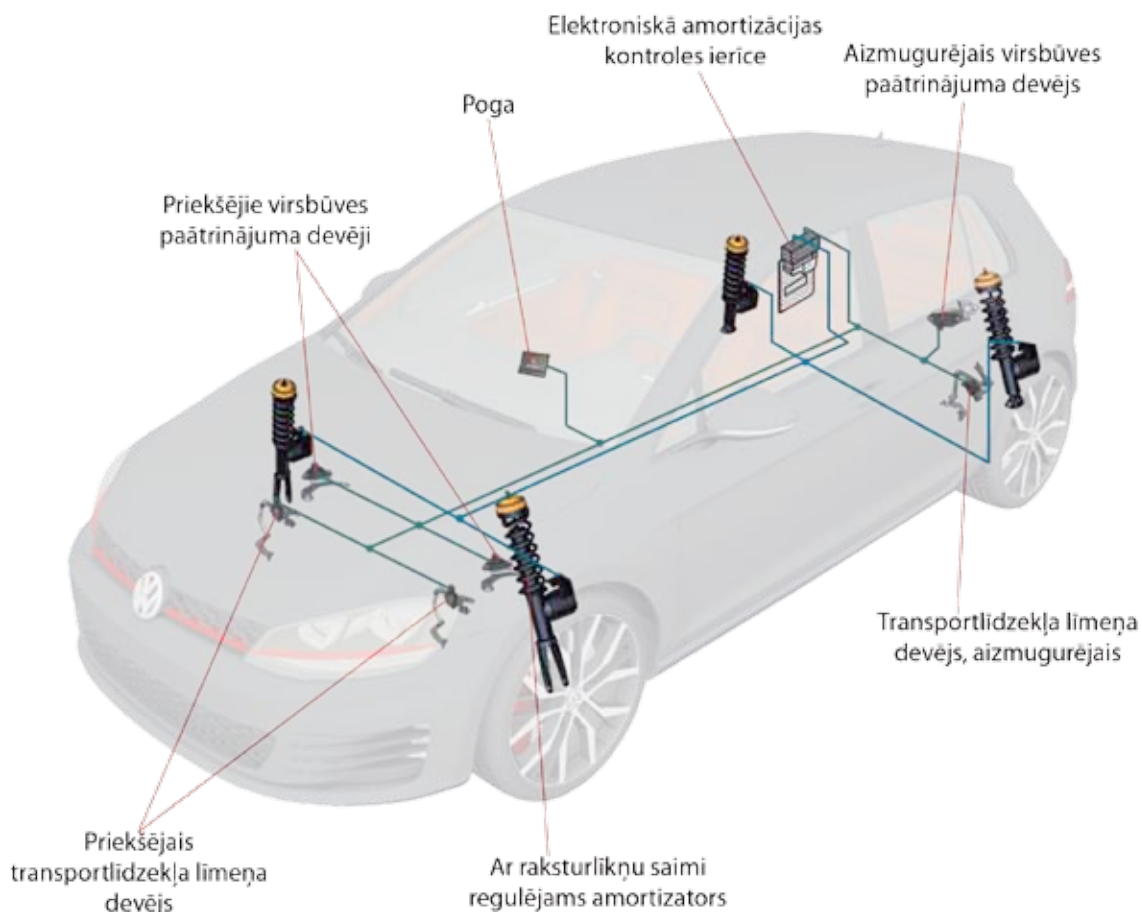
Normālā režīmā amortizators darbojas starp mīksto un stingro. Amortizācija kļūst stingrāka sporta režīmā un komforta režīmā amortizācija ir mīkstāka.

Tā pielāgojas automātiski saskaņā ar transportlīdzekļa ekspluatācijas nosacījumiem, lai novērstu iespējamo mašīnas apgāšanos un garensveri. Bez tam, aktivizējot sporta režīmu, stūrēšana tiek vadīta ar sportiskākiem raksturojumiem, lai sasniegtu labāku precizitāti transportlīdzekļa pārvietošanās laikā.

Šī piekares sistēma sastāv no šādiem elementiem: četriem amortizatoriem, kuri noregulēti ar raksturlielņu saimes palīdzību, Gateway kontroles ierīce, kas veido interfeisu ar transportlīdzekļa CAN kopnes sistēmām, elektroniskā amortizācijas kontroles ierīce, trīs devējiem virsbūves kustības mērīšanai un citiem trijiem devējiem riteņu vertikālā gājiena mērīšanai.

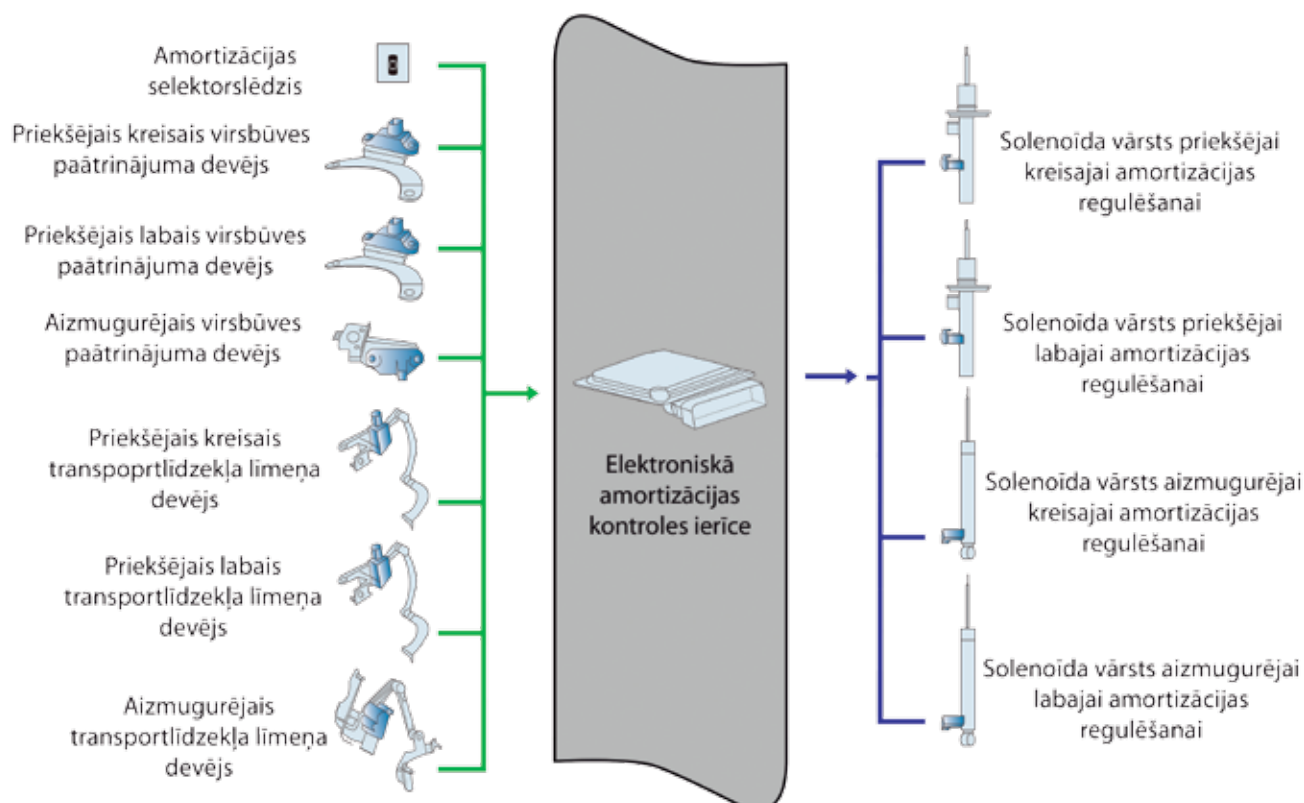






Piekāres stingrību maina ar mainīgo amortizatoru palīdzību. Tiem ir līdzīga uzbūve kā divcauruļu amortizatoriem, bet mainīgie amortizatori ietver solenoīda regulēšanas vārstus. Tos aktivizē vadības bloks atbilstoši vadītāja vēlmēm, ceļa apstākļiem vai dinamiskajiem apstākļiem, kādiem pakļauts transportlīdzeklis. Šim nolūkam vadības bloks ņem vērā informāciju, kas iegūta no dažādiem devējiem, kuri izvietoti ap transportlīdzekli.

## Devēja, vadības un izpildmehānisma shēma



# Eure!Car®

CERTIFIED MASTERCLASSES

certified training in  
car technology



[www.eurecar.org](http://www.eurecar.org)



**BOSCH**

Continental Contitech



Das Original

**EXIDE**  
TECHNOLOGIES

FEDERAL-MOGUL  
MOTORSPARTS



**KYB**  
Our Precision. Your Advantage



**MAHLE**

**MANN  
FILTER**

**NGK** **NTK**  
SPARK PLUGS TECHNICAL CERAMICS  
HOK SPARK PLUG EUROPE GmbH

**PHILIPS**

**SKF**

**TENNECO**

**TRW**

**Valeo**

**VARTA**



SUBSCRIBE TO OUR TECHNICAL BLOG **NOW**  
AND STAY UPDATED ON THE AUTOMOTIVE DEVELOPMENTS

# Eure!TechBLOG

YOUR BEACON IN AUTOMOTIVE TECHNOLOGY

Home

Thursday, 22 October 2014

## EGR Valve Failure. Sometimes the engine does not start or it stops while on the move

In this post we are going to show you a common failure in many 1.6 HDi vehicles with engines developed by the French PSA group. Currently these engines can be used in Citroën and Peugeot 1.6 HDi, Mazda 1.6 MZ-CD, Ford 1.6 TdCi and Volvo 1.6D.

### SYMPTOM:

Sometimes the engine does not start or it stops while on the move.  
The engine warning light stays on constantly.

If we proceed to the reading of the fault codes, the following stored codes may be detected:

P1586 – Throttle Control Unit- Supply Voltage Too Low

P0698 – Sensor Reference Voltage C- Circuit Low

When working on the engine, the causes of failures can be

Fault P0698 – Sensor Reference Voltage  
Absence of 5 V power supply from the  
The most likely problem is the  
Absence of 5 V supply from the



Eure!Car

## Eure!Car

CERTIFIED MASTERCLASSES

BOOK YOUR TRAINING AT

[WWW.EURECAR.ORG](http://WWW.EURECAR.ORG)



Eure!TechFLASH



[www.euretechblog.com](http://www.euretechblog.com)

# Eure!TechBLOG

YOUR BEACON IN AUTOMOTIVE TECHNOLOGY

# BIEŽĀKIE DEFEKTI

Mehāniskie elementi, kuri veido piekares sistēmu, ir pakļauti pastāvīgam nogurumam, dilšanai. Tie var ieķīlēties vai pat salūzt. Tāpēc ir svarīgi veikt periodiskas apkopes un ievērot izgatavotāja ieteikumus.

Zemāk aprakstīti dažī biežākie defekti, kas var rasties galvenajos piekares elementos.

## Amortizators



- Eļļas noplūdes.
- Neparasts troksnis.
- Salūšana vai deformācija.



- Pārbaudiet vai amortizators ir pilnībā hermetizēts, amortizators ar noplūdi ir mazāk efektīvs. Jebkuri amortizatora kāta bojājumi var radīt eļļas zudumu, tāpēc jāpārbauda, vai nav bojāti putekļu sargi un atsitēji.
- Troksnis var izklausīties kā grabēšana vai svilpšana. Jebkuri kāta bojājumi var ietekmēt eļļas hermētiskumu. Tāpat kā iepriekš jāpārbauda, vai nav putekļu sargu un atsitēju bojājumu. Citos gadījumos troksni var radīt amortizatora stiprinājumu plaisas vai deformācija.
- Amortizatora deformāciju vai salūšanu parasti izraisa sitieni, tā slikta uzstādīšana vai slikta stiprinājumu stāvoklis.



- Gadījumā, ja ir noplūde amortizatorā, tas jānomaina kopā ar elementiem, kuri to izraisījuši – putekļu sargiem vai atsitējiem.
- Ja amortizators ir sliktā stāvoklī, nomainiet to.
- Ja amortizators ir salūzis, deformēts vai sliktā stāvoklī, tas jānomaina un jāpārbauda enkurojumi uz virsbūves un piekares sviras.
- Vienmēr nomainiet abus amortizatorus uz ass.



## Atspere



Problēmas, kādas var būt atsperei ir korozija, salūšana un augstuma samazināšanās noguruma dēļ.



Jāpārbauda atspere un tās sēžas stāvoklis. Atsperes berze ar tās sēžu un bojājums var rasties no skaidām, kas rada aizsargpārklājuma atdalīšanos. Ja atspere ir bojāta, tā viegli korodē mitruma ietekmē. Salūšanu izraisa galvenokārt spriedzes ietekme, kas rodas no atsperes saspiešanas un izstiepšanas. Konstatējot, ka atsperes garums ir samazinājies, salīdziniet tās izmērus ar izgatavotāja izmēriem.



Ja atsperes korozija ir neliela, tā jāaizsargā ar īpašu krāsu. Ja tā ir nopietna vai atspere ir sliktā stāvoklī, ārpus pielaidēm vai salūzusi, tā jānomaina.

## Torsions



Visbiežākās novirzes, kas ietekmē torsionu, ir brīvkustība tā stiprinājuma punktos, deformācija un salūšana.



Vizuāli pārbaudiet torsiona stāvokli, vai nav sasitumu, plaisu, u.tml. Pārbaudiet, vai rievas ir labā stāvoklī un, ja nepieciešams, izmantojiet sviru, lai pārbaudītu brīvkustību.



Ja ir brīvkustība, stieņi un sviras ir jānomaina. Ja ir torsiona deformācija, plaisas vai citi fiziski bojājumi, tas jānomaina ar jaunu.

## Stabilizatora stienis



Defekti, kas var būt stabilizatora stienim, ir brīvkustība tā stiprinājumos, deformācija ārējo sasitumu dēļ un salūšana noguruma dēļ (reti).



Vizuāli pārbaudiet stabilizatora stieņa un fiksējošo stiprinājumu stāvokli. Ja nepieciešams, izmantojiet sviru, lai pārbaudītu brīvkustību.



Brīvkustības gadījumā bojātie stiprinājumi jānomaina. Ja stabilizatora stienis ir deformēts, tas jānomaina ar jaunu.

## Plaukta svira



Galvenās problēmas, kas var rasties, saistītas ar gumijas ieliktniem un piekares lodveida šarnīriem. Šajos elementos var rasties brīvkustība, tie var izzūt un pat salūst. Piekares sviras var deformēties stipru triecienu rezultātā.



Vizuāli pārbaudiet gumijas bukšu un lodveida šarnīru apvalku stāvokli. Pārbaudiet arī, vai nav deformētas sviras.



Gadījumā, ja ir gumijas bukses salūšana vai brīvkustība, tas jānomaina. Ja ir brīvkustība lodveida šarnīrā, nomainiet to. Ja deformēta svira, tā jānomaina, jo to nav iespējams saremontēt.

# TEHNISKAS PIEZĪMES

Tagad mēs aprakstīsim biežākos defektus piekares mehānismā un elektronikā. Atkarībā no izgatavotāja un atšķirīgajiem modeļiem, defektu skaits, kas rodas laika gaitā, var būt ievērojams.

Šie defekti ir atlasīti no tiešsaistes platformas: [www.einavts.com](http://www.einavts.com). Šai platformai ir virkne nodaļu, kas norāda marku, modeli, diapazonu, ietekmētās sistēmas un apakšsistēmas. Tās iespējams atlasīt atsevišķi atkarībā no meklēšanas veida, ko jūs vēlaties veikt.

## PSA GROUP

CITROËN C5 (DC\_), C5 (RC\_), C5 Break (DE\_)

Pazīme	Piekares šķidrums noplūde no aizmugurējās piekares cilindra. PIEZĪME: Šī tehniskā piezīme attiecas tikai uz tiem transportlīdzekļiem, kuri ir noteikta šasijas numura diapazonā.
Cēlonis	Blīvējuma defekts starp cilindra korpusu un gumijas blīvējošo apvalku.
Labošana	Remonta procedūra: – Pārbaudiet cilindra korpusa blīvgredzena stāvokli. – Nomainiet blīvgredzenu starp gumijas apvalku un cilindra korpusu ar atloka uzgriezni. Detalizētai informācijai sazinieties ar savu tehnisko konsultantu. Lai saņemtu rezerves daļas, sazinieties ar savu izplatītāju.

## NISSAN

QASHQAI (J10, JJ10)

Pazīme	Nepareiza aizmugurējās piekares darbība, ekspluatējot zem slodzes vai ekstremālās situācijās.
Cēlonis	Defektīvs metinājums piekares svirās.
Labošana	Remonta procedūra: – Pārbaudiet transportlīdzekļa aizmugurējās piekares sviras un paskatieties, vai metinājums ir pareizs. – Defekta gadījumā nomainiet piekares sviru. Detalizētai informācijai sazinieties ar savu tehnisko konsultantu.

## VAG GROUP

VW TOUAREG (7LA, 7L6, 7L7)

Symptoms	00774 - Suspension level sensor, rear left RL - G76. 00775 - Suspension level sensor, right rear RR - G77. 00776 - Suspension level sensor, front left FL - G78. 01769 - Suspension level sensor, front right FR - G289. Suspension system fault message recorded on the instrument cluster display.
Cause	Defect in one or more of the vehicle suspension level sensors.
Solution	Repair procedure: - Remove the suspension level sensor and check the manufacturing date. - Replace the affected sensor in accordance with the DTC in the symptom section if it is within a specific manufacturing date. NOTE: This newsletter only affects vehicles equipped with suspension level sensors manufactured within a specific date. For further information, contact your usual technical consultant. For spare parts consult your usual distributor.

## VAG GROUP

AUDI Q7 (4L)

Pazīme	00142 - 008E – Priekšējās kreisās amortizācijas regulēšanas vārsts. Defekts elektriskajā ķēdē. N336. 00143 - 008F - Priekšējās labās amortizācijas regulēšanas vārsts. Defekts elektriskajā ķēdē. N337. 00144 - 0090 – Aizmugurējās kreisās amortizācijas regulēšanas vārsts. Defekts elektriskajā ķēdē. N338. 00145 - 0091 – Aizmugurējās labās amortizācijas regulēšanas vārsts. Defekts elektriskajā ķēdē. N339.
Cēlonis	Defektīvs piekares sistēmas vadības bloks.
Labošana	Remonta procedūra: – Pārbaudiet piekares sistēmas vadības bloka vadu un savienojumu stāvokli. – Pārbaudiet vārsta strāvu (650 mA - 2000 mA) – Pārbaudiet vārsta pretestību (1.66 Ω +vai- 6% pie -30°C), (2.20 Ω +vai- 6% pie 20°C), (3.61 Ω +vai- 6% pie 110°C). – Ar diagnostikas rīku nolasi defektu kodus dzinēja vadības blokā, ja vārsta pārbaudes vērtības nav pareizas. – Ar diagnostikas rīku nodzēsiet defektu kodus, kuri reģistrēti dzinēja vadības blokā. – Ja viss ir pareizi un defektu kodi turpina atkārtoti parādīties, nomainiet piekares vadības bloku. Detalizētai informācijai sazinieties ar savu tehnisko konsultantu.

## VAG GROUP

AUDI A6 (4F2), A6 (4G2), A6 Allroad (4FH), A6 Avant (4F5), A8 (4E_), A8 (4H_), Q7 (4L)	
Pazīme	00453 - 01C5 – Funkcionāli traucējumi paaugstinātas temperatūras dēļ. 01583 - 062F – Sistēmā konstatēta noplūde. 01770 - 06EA – Kompresora temperatūras devējs, līmeņa kontrole - G290. 01772 - 06EC – Līmeņa kontroles spiediena devēja signāla kabelis - G291. 02645 - 0A55 – Pazeminošais vārsts pašpazeminošajai piekarei. Defekta kods reģistrēts pašpazeminošās piekares vadības blokā (J197). Piekares augstuma līmeni nav iespējams regulēt manuāli, izmantojot Multimedia Interface (MMI) vadības rīkus. Darbnīcā novērotas šādas pazīmes: - Piekares augstuma līmeņa kontroles kompresors turpina darboties pēc dzinēja izslēgšanas un transportlīdzekļa noslēgšanas.
Cēlonis	Iespējamie cēloņi: – Defektīvs jaudas padeves relejs J403 piekares augstuma līmeņa kontroles kompresoram. – Defektīvs relejs J403 un piekares augstuma līmeņa kontroles kompresors.
Labošana	Remonta procedūra: – Pārbaudiet piekares augstuma līmeņa kontrolējošā kompresora darbību, tam pievadot līdzstrāvu. – Nomainiet kompresoru un releju (J403) ja kompresors nedarbojas vai rada neparastu troksni, ja tam pievadīta līdzstrāva. – Pārbaudiet releju J403, ja pievadot līdzstrāvu kompresora troksnis ir normāls. – Pārbaudiet releja kontaktus (J403) un nomainiet to.

## OPEL

VECTRA C, VECTRA C GTS, VECTRA C Family estate car	
Pazīme	Klikšķošs troksnis priekšējā piekarē. PIEZĪME: Šī tehniskā piezīme attiecas tikai uz tiem transportlīdzekļiem, kuri ir noteikta šasijas numura diapazonā.
Cēlonis	Defektīvs piekares atsperes stiprinājums uz amortizatora kausveida paplāksnēm.
Labošana	Remonta procedūra: – Noņemiet transportlīdzekļa priekšējās piekares mezglu. – Izvelciet piekares atsperes no piekares mezglā. – Rūpīgi notīriet piekares atsperes. – Ja ir piekares atsperu korozija, uzklājiet gruntējumu. – Ja ir korozija, nokrāsojiet piekares atsperes. – Pārbaudiet amortizatora atsperes diametru, lai tas derētu atbilstošajam aizsargapvalkam. – Uzstādiet aizsargapvalku piekares atsperes apakšā līdz aizsargapvalka atdurei. Detalizētai informācijai sazinieties ar savu tehnisko konsultantu. Lai saņemtu rezerves daļas, sazinieties ar savu izplatītāju.

## FORD

FIESTA IV (JA_, JB_), FIESTA V (JH_, JD_)	
Pazīme	Klikšķošs troksnis aizmugurējās piekares zonā, kad transportlīdzeklis atsitas bedrē.
Cēlonis	Defektīvi aizmugurējās piekares amortizatora augšējie stiprinājumi.
Labošana	Nomainiet aizmugurējā amortizatora augšējos fiksējošos stiprinājumus ar pareizo versiju. Detalizētai informācijai sazinieties ar savu tehnisko konsultantu. Lai saņemtu rezerves daļas, sazinieties ar savu izplatītāju.

## ALFA ROMEO

147 (937)	
Pazīme	No aizmugurējās piekares nāk troksnis.
Cēlonis	Atdalījusies šķērsviras bukses ieliktna gumija.
Labošana	Nomainiet aizmugurējo šķērsviras buksi ar pareizo versiju. Detalizētai informācijai sazinieties ar savu tehnisko konsultantu. Lai saņemtu rezerves daļas, sazinieties ar savu izplatītāju.



## Automobiļu tehnoloģijas jaunumi

Eure!TechFlash informatīvais izdevums papildina ADI apmācības programmu Eure!Car, un tam ir svarīgs uzdevums:

sniegt jaunāko tehnisko informāciju par automobiļu konstrukcijas izmaiņām.

Ar AD Tehniskā centra (Spānijā un Īrijā) un vadošo rezerves daļu ražotāju palīdzību

Eure!TechFlash saprotami izskaidro jaunākās tehnoloģijas, lai tehniskās apkopes darbiniekiem būtu vieglāk sekot tehnoloģiju attīstībai un lai motivētu viņus turpināt tehnisko zināšanu apguvi.

Eure!TechFlash iznāks 3-4 reizes gadā.

**Eure!Car**  
CERTIFIED MASTERCLASSES

Mehānika tehniskās kompetences līmenis ir ļoti svarīgs, un no tā atkarīga viņa turpmākā karjera.

Eure!Car ir uzņēmuma Autodistribution International iniciatīva. Uzņēmuma mītne atrodas Kortenbergā, Beļģijā ([www.ad-europe.com](http://www.ad-europe.com)). Eure!Car programma ietver profesionālu

automehāniķu augsta līmeņa visaptverošu apmācību, ko nodrošina AD organizācijas un rezerves daļu izplatītāji 35 valstīs.

Apmeklējiet [www.eurecar.org](http://www.eurecar.org), lai uzzinātu vairāk vai pārļūkotu apmācības kursus.

Nozares partneri, kuri atbalsta Eure!Car



tires



Atruna: šajā rokasgrāmatā sniegtās ziņas nav pilnīgas un ir paredzētas tikai informatīviem nolūkiem. Autors par to neuzņemas atbildību