



:: ZABLOKOWANIE DRAŻKA BIEGÓW :: WG 2.7 CRD

Od czasu do czasu coś się nam zepsuje w naszych kochanych autkach i następstwo tej awarii jest wielce denerwujące. Mimo, że nie usuniemy przyczyny usterki to przynajmniej możemy w prosty sposób wyeliminować jej skutek, przynajmniej na czas zanim nie skompletujemy odpowiednich części do wymiany.

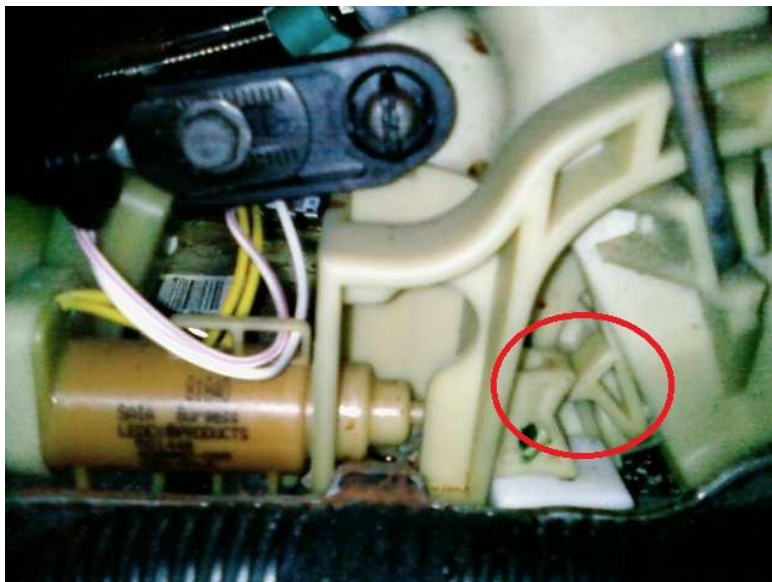
Jedną z takich awarii, którą można potowicznie "naprawić" w przeciągu godziny, jest blokowanie się wajchy drążka biegów przy parkowaniu, czyli przetączeniu w pozycję parking [P] - dla Jeep'a WG 2.7 CRD, Quadra Drive.

Objawy usterki

Gdy chce się przestawić wajchę biegów na [P]-ark, czuć wyraźny, sprężysty opór w początkowej fazie ruchu drążka. Raczka nie chce się przesunąć do końca. Ten opór jest lekko sprężysty i czuje się, że bieg wsteczny [R] jest już odłączony natomiast nie da się wajchy dać do końca. Może się tak dziać nie za każdym razem; np. po manewrowaniu na parkingu, do przodu, do tyłu, może się okazać, że na pozycję [P] dźwignia przesunie się bez problemu, płynnym ruchem. Także, jeżeli za pierwszym razem nie uda się ustawić pozycji [P], kilkukrotne przerzucania wajchy na [R]-[N]-[D] pomagają.

Co się stało?

Przyczyną takiego zachowania jest awaria działania elektromagnesu, którego zadaniem jest przesunięcie blokady wajchy zmiany biegów tak, by nie dało się ustawić pozycji [P]. Jest to "Idiotoopornik" zabezpieczający zbyt szybkie lub w czasie jazdy, wrzucenie przez kierowcę pozycji Park, by nie "rozwalić" skrzyni biegów poprzez jej blokadę, gdy wszystko jeszcze się kręci.



Elektromagnes, po zatrzymaniu samochodu, nie przesuwając widocznej na zdjęciu kostki (część połączona z elektromagnesem poprzez plastikowe ciągnię-trzpień, przesuwająca się po białej, twardej płaszczyźnie) w lewą skrajną pozycję (tak jak na zdjęciu). Widoczny z prawej strony (zaznaczony na czerwono element) z "dzióbkiem" jest połączony na stałe z drążkiem wajchy. W ustawieniu [R]-[N]-... "dziubek" znajduje się nad kostką a kostka jest przesunięta około 5mm w prawo.



- www.jeepnici.pl SQUAD -

Naprawa ...

Pozbycie się skutku bezpośredniego awarii blokady polega po prostu na wyeliminowaniu blokady (oczywiście do czasu naprawy elektromagnesu - niestety elektromagnes jest nierozbieralny i nie da się go kupić, jako osobnego elementu - więc może się okazać, że prowizorka będzie "na stałe"). W tym celu należy zdjąć obudowę kokpitu między siedzeniami - 7 śrubek (jak to zrobić? patrz w artykule "WJ - Konsola centralna" http://www.jeepnici.pl/wj_konsola_centralna.html). Po odkręceniu śrub nie trzeba konsoli (plastiku) wyciągać. Wystarczy tył podnieść i oprzeć na takiej wysokości, by przy drążku zmiany biegów, od strony kierowcy przy podłodze, zobaczyć to, co pokazuje powyższe zdjęcie. Mamy teraz dostęp do kostki blokady. Kostka jest umocowana do plastikowego cięgna (trzcienia) idącego od elektromagnesu poprzez jej nasunięcie poprzeczne na koniec tego cięgna. Wystarczy wzdłuż osi cięgna obrócić kostkę o 90 stopni i przesunąć w bok - powinna lekko wyjść z uchwytu.

I co dalej?

Taką "naprawę" można wykonać nawet na parkingu pod sklepem, gdy się nam przytrafi awaria. W warunkach "bojowych" nie trzeba zbytnio się męczyć by wyciągnąć blokującą kostkę a tylko palcem popchnąć ją w lewo (w stronę przodu samochodu) po to, by móc za[P]arkować, bo to jedyna możliwość odzyskania kluczyków ze stacyjki (pod sklepem jednak lepiej auto zamknąć!).

Skręcenie konsoli to już tylko przyjemność. Wyciągniętą kostkę należy schować, bo może się okazać, że jednak będziemy mieć szczęście i uda się "zdobyć" elektromagnes, którego wymiana jest nie bardziej skomplikowana jak to, co zrobiliśmy dotychczas. Elektromagnes jest włożony na zatrzasku w podstawę shiftera i podważenie, od strony przedniej oraz odłączenie od kostki przewodów, pozwala wyciągnąć go na zewnątrz.

Pozdrawiam wszystkich i oby nasze Jeep'y nie miały awarii,

Materiał opracował: Gizbern