

# Biuletyn techniczny

Informacja o produkcie: **ADA101413 Pierścień stykowy/Taśma stykowa koła kierownicy**

BLUE  
PRINT

Solutions

Chrysler Voyager 2.0i	1996>2001
Chrysler Voyager 2.4i	1996>2000
Chrysler Voyager 2.5DT	1997>2001
Chrysler Voyager 3.3i	1996>2001

Chrysler Voyager 3.8i	1996>2001
Chrysler Grand Voyager 2.5DT	1997>2000
Chrysler Grand Voyager 3.3i	1996>2000
Chrysler Grand Voyager 3.8i	1996>2001



Niesprawności pierścienia stykowego w kole kierownicy (zwanego potocznie Taśmą do poduszki powietrznej pod kierownicę) w autach Chrysler Voyager i Grand Voyager są nadal dość często występującą usterką. Problem był na tyle poważny, że firma Daimler Chrysler ogłosiła akcję serwisową w USA w 2004 roku ze względu na tą uszkadzającą się część. Do naprawy wezwano właścicieli aut, które były wyprodukowane w latach 1996-2000 a było ich ponad 1.2 mln na świecie.

Jeśli pierścień działa poprawnie, lampka sygnalizacyjna poduszki powietrznej na tablicy rozdzielczej świeci się jedynie przez kilka sekund po uruchomieniu pojazdu i samoistnie gaśnie. Jeśli lampka nie działa poprawnie usterka najprawdopodobniej związana jest z pierścieniem a nie poduszką powietrzną.

Poprawnie działający pierścień stykowy umożliwia nieprzerwane działanie gniazda w kolumnie kierowniczej z obrotowymi elementami w centrum koła kierownicy. Impulsy przekazywane są dzięki wiązce kabli wewnątrz pierścienia, która po kilku latach pracy lub przy wzmożonej eksploatacji ulega zużyciu i objawia się to niedziałającymi przyciskami na kole kierownicy.

## Objawy:

- lampka sygnalizacyjna poduszki powietrznej na tablicy rozdzielczej zapala się i gaśnie w trakcie jazdy, może się też ciągle świecić lub migać gdy silnik pracuje podczas postoju
- sygnał dźwiękowy nie działa
- nie działają przyciski tempomatu

**Błąd pojawiający się po sprawdzeniu przez urządzenie diagnostyczne to najczęściej „otwarty obwód” co tylko potwierdza konieczność wymiany pierścienia na nową część.**

**UWAGA:** Wskazówki opisane w tym biuletynie mają charakter informacyjny i opisane są w charakterze sugestii. Automotive Distributors LTD zaleca przeprowadzanie napraw przez wykwalifikowanych mechaników dysponujących odpowiednim zapleczem informacyjnym i technicznym w warsztacie do tego przystosowanym. ADL i ich klienci nie ponoszą odpowiedzialności za złą interpretację tego biuletynu, zdjęcia i opisy są przedstawione jedynie w celach porównawczych.



[www.blueprint-adl.com](http://www.blueprint-adl.com)

# Wskazówki montażowe

Mając odpowiednie urządzenia i narzędzia wymiana uszkodzonego elementu powinna zająć około 45 minut.

## Demontaż:

- odłącz akumulator i odczekaj minimum 2 minuty zanim przystąpisz do kolejnych prac;
- **WAŻNE:** Ustaw koło kierownicy w pozycji jazdy na wprost, upewnij się, że koła są też tak są ustawione;
- zdejmij moduł poduszki powietrznej (śruby są od strony deski rozdzielczej);
- odłącz kostki od tyłu poduszki powietrznej po zdjęciu blokady i zabierz poduszkę z pojazdu;
- ułóż poduszkę w bezpiecznym miejscu stroną od kierowcy w górę;
- odkręć śruby, które trzymają przyciski tempomatu. Odłącz przewody i wymontuj te elementy;
- odkręć śrubę centralną koła kierownicy i wymontuj kierownicę z pojazdu - **WSKAZÓWKA** – zaznacz w jednym miejscu połączenie koła kierownicy i wałka kolumny aby ułatwić sobie pracę przy montażu;
- odkręć śruby obejmę znajdujące się pod spodem kolumny kierowniczej;
- odłącz wszystkie kostki pomiędzy pierścieniem stykowym i wiązką przy kolumnie kierowniczej;
- wymontuj pierścień naciskając w 2 miejscach zaczepy ułożone na godzinie 5-tej i 11-tej.

**Czynności montażowe należy wykonać w odwrotnej kolejności do demontażu.**

## Pamiętaj:

- Nowy pierścień ma zabezpieczenie w formie nalepki przyklejonej przez oś w celu zabezpieczenia przed niepotrzebnym przekręceniem przed montażem. Urządzenie to ma możliwość wykonania określonej liczby obrotów w lewo i prawo. Niepotrzebny ruch w którąkolwiek ze stron przed montażem spowoduje po założeniu wszystkich elementów i przekręceniu kierownicy połamanie pierścienia.
- Po założeniu pierścienia usuń blokady zabezpieczające aby uwolnić mechanizm.
- Zamontuj koło kierownicy w ustalonej pozycji dzięki wcześniej zaznaczonemu punktowi.
- Wprowadź przewody z pierścienia do koła kierownicy przez odpowiednie kanały.
- Nakrętkę koła kierownicy należy dokręcić kluczem dynamometrycznym ustawionym na moment 61Nm.
- Podłącz i przykręć zestaw przycisków i poduszkę powietrzną na kole kierownicy.
- Podłącz akumulator.
- Wykasuj błędy za pomocą urządzenia diagnostycznego i przeprowadź test kontrolny.



**WAŻNE: Zaleca się użycie smaru dielektrycznego na wszystkich połączeniach elektrycznych na nowo zamontowanych elementach aby zachować odpowiednią oporność.**