

MKI műszerfal átépítése MKII re



Az első generációs Mondeok műszerfalának egy nagy hibája van, sajnos könnyen eltörnek a szellőztető kürtők lamellái. Bontott lamellákkal könnyen javítható, de szinte lehetetlen épen maradtat találni. A letört alkatrészek ragaszthatók, de tökéletes megoldást nem találtam. A második generációs modelleknél a lamellák helyére egy sokkal tartósabb légtelítő rendszert terveztek. Ránézésre az egész egység csereszabatosnak tűnik. Egy találkozáson össze is hasonlítottam a méreteket, majd szereztem egy bontottat és bepróbáltam. Az egység szerencsére néhány apró módosítás után becsusszant a helyére. Visszaszereltem a régi bevált keretet és továbbgondoltam a cseréhez, milyen további átalakításokra és alkatrészekre lesz szükség.

A meglévő első és hátsó ablakfűtés kapcsolók egy kombinált kapcsolóba kerültek, csatlakozója nem azonos az autóba építettekkel. Az MKI-es időóra vagy fedélzeti computer nem szerelhető be az MKII-es műszerfalba, csatlakozója sem azonos. A ködlámpák visszajelzése a kilométerórába került a korábbi visszajelző modul nem használható.

Az átalakításhoz a következő MKII-es alkatrészekre lesz szükség:

- műszerfal keret, a hozzá való távtartó lemezekkel
- ablakfűtés kapcsoló a kivitelnek megfelelő, szélvédő fűtés esetén dupla
Hátsó ablakfűtéshez 97BG 18C621 AC finis 1034708
Első-hátsó ablakfűtéshez 97BG 18K574 AC finis 1034709
- időóra vagy fedélzeti computer csatlakozóval
- ablakfűtés csatlakozó, szélvédő fűtés esetén mindkettő
- kilométerórába való ködlámpás szimbólum lap (98BP-10A936-GA finish 1027742)
- 2 db kilométeróra érintkező vagy komplett csatlakozó
- 2 db izzó a kilométerórába - ha gyárilag nem lenne
- 6 szál 60-70cm különböző színű vezeték

Az alkatrészek többsége beszerezhető bontókból. A kapcsolóból és a szimbólum lapból célszerű újat vásárolni. Bontókból a csatlakozókat maximális méretű vezetékdarabokkal vágjuk ki. Ügyeljünk a minőség és az ár arányára, egy új óra 27ezer Ft, bontóba megvehetjük 3ezer Ft-ért. A fedélzeti computer újonnan több mint 120ezer forint, bontottan 15-20ezerért találni. Csatlakozók az összeeset megvehetjük 1 ezer Ft-ért. A műszerkeret sima fekete színben 3 ezer, Carbon vagy Fa mintázattal drágábban szerezhető be - jó forrás rá az ebay is - ne feledkezzünk meg a távtartó rögzítő lemezekről. Szinte mindig érdemes alkuadni! Szimbólum lapot lehetetlen bontóba venni,

csak kompletten adják a kilométerórát. Az új kapcsolóért 5 ezer a szimbólum lapért 1.2 ezer Ft-ot kérnek Mondeo Club-os kedvezményel.



Az átépítéshez szükséges szerszámok, segédanyagok

- Órás vagy műszerész csavarhúzó készlet
- Univerzális műszeréscsavarhúzó, csiszológép – pl: Dremel
- PH 2-es csillagcsavarhúzó, mágneses
- Digitális voltmérő ellenállásméréssel vagy ledes próbálámpa
- Forrasztópáka, némi ón
- Csipesz
- Csípőfogó, Vezeték csupaszoló (Blankoló) fogó
- Fekete szigetelőszalag
- Zsugorcső több méret 3-6mm átmérő, gémpapucs, vezetékkötegelő
- Tapétázó kés vagy modellező szike

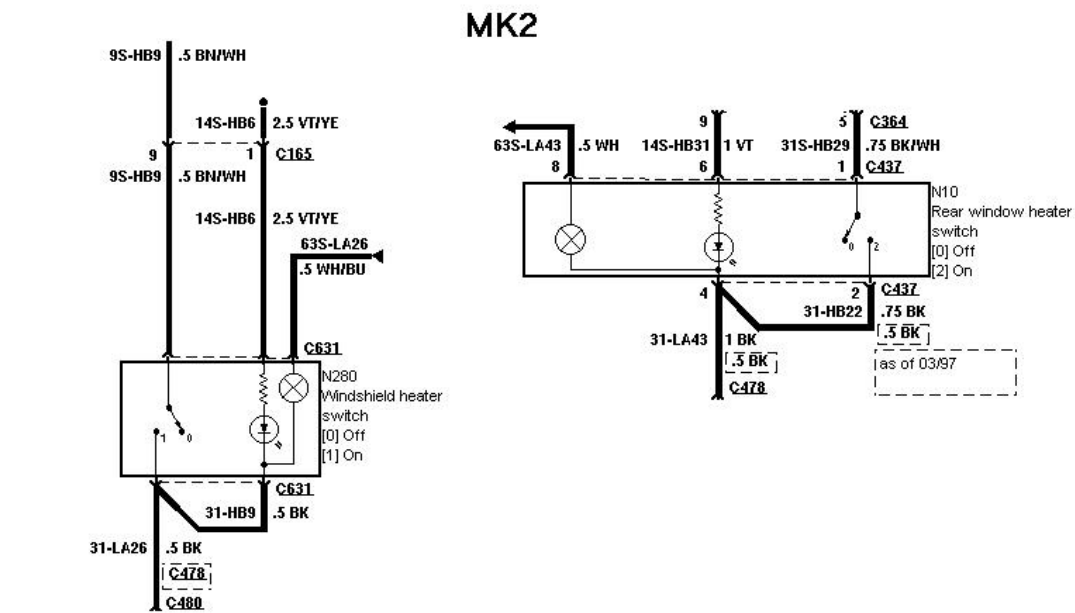
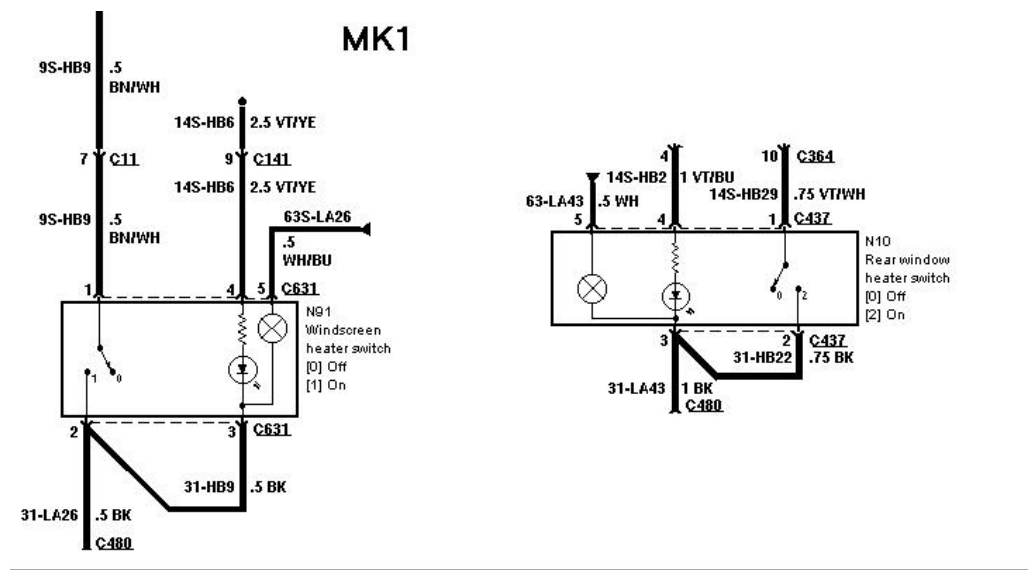
Minden elektromos rendszert érintő szerelés előtt kössük le az akkumulátor negatív pólusát és húzzuk félre. Vegyük figyelembe, hogy a rádió lopásvédő kódja a beprogramozott állomások törlődnek és újra kell tanítani a motorvezérlőt.

Szereljük ki a műszerfal keretet: Húzzuk ki a kormányt maximális mértékig és nyomjuk le. Vékony lapos csavarhúzóval feszegessük ki a kapcsolókat és fedeleket - használunk papírpárnát, szigetelőszalagot, hogy elkerüljük a karcokat. A kiegyengetett gémpapucs segítségével emeljük ki a kilométeróra keretből fent a takarókat. A csatlakozókat húzzuk szét és vegyük ki a csavarokat. A kisserelt alkatrészeket tegyük félre.

Próbáljuk be a helyére az MKII-es keretet. Látni fogjuk, hogy a középső kürtőnél a nyílás picit kisebb és nem fér be. Műszerész csiszológéppel növeljük meg a nyílás méretét, csiszoljunk le néhány millimétert a nyílás felső szélén a belső peremből, hogy az új kürtő és kapcsai könnyen beférjenek. A kürtő pereméből is csiszoljunk le néhány millimétert. Hasonlítsuk össze a kisserelt egység méretével. Az óra baloldalán a nyílás megfelelő méretű csak a kürtő nem fér be a beépített keretbe. Itt a kürtő széléből csiszoljunk, vagy vágjunk le néhány millimétert. Többször próbáljuk be a helyére az egységet, hogy minél pontosabban illesszük a méreteket.

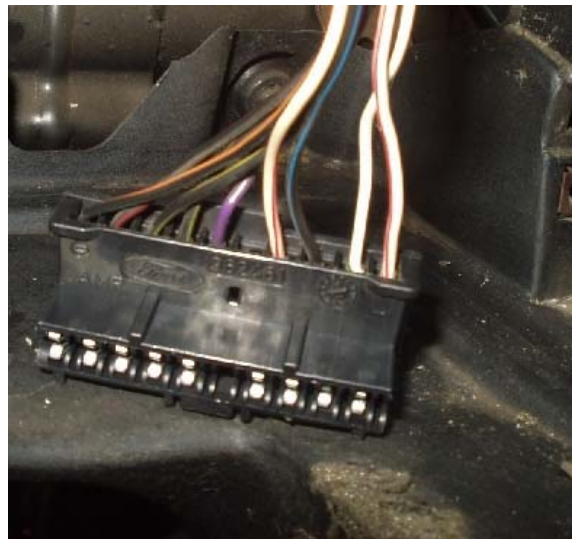
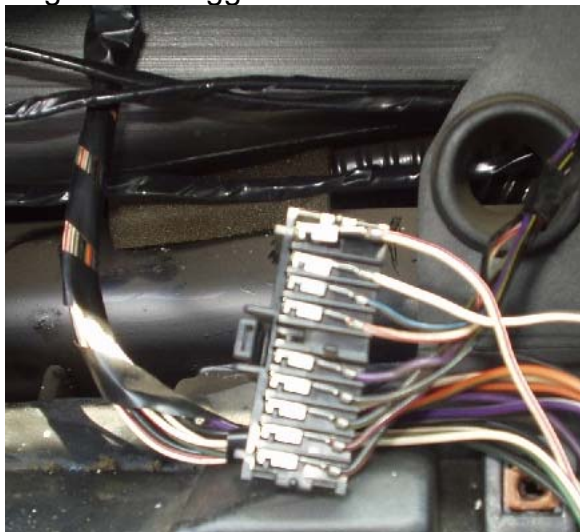
Ha sikerült az illesztés az egységet, tegyük félre. Szereljük ki a kilométerórát, a csatlakozókat, a középső biztosítókat benyomva húzzuk ki. Helyezzük biztonságos helyre, ne fektessük lencsére. Az első és a **hátsó szélvédő fűtés** csatlakozóin bontsuk vissza a szigetelést és keressük meg a testhurkokat, tegyünk így a bontóba vágott cseredarabokkal is. A fekete kábelek - test - hurkolva vannak és kevesebb kötésre lesz szükség. Vágjuk le a hátsó ablakfűtés csatlakozót a kocsiból és forrasszunk hozzá megfelelő méretű vezetékeket, jegyezzük fel a színeket és szigeteljük zsugorcsővel a forrasztások helyét a kábeleket korbácsszerűen, fogassuk össze szigetelőszalaggal. Fűzzük vissza a kábelt és vezessük el a kilométeróra mögött a baloldalra az új kapcsoló mögötti részhez. A kábeleket vágjuk méretre és forrasszunk hozzá a **Kék** csatlakozót. Az

első ablakfűtés kapcsolónál - ha van - keressük, meg a testhurkokat vágjuk le és forrasszuk fel az MKII-es csatlakozót (**Zöld**).

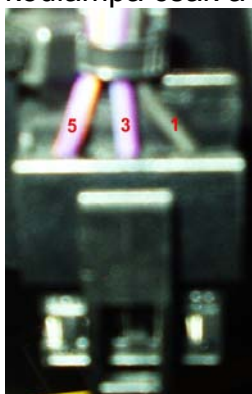


A fűtéskapcsolók áthelyezésével készen vagyunk.

A következő rész csak normál kézi váltós modelleken alkalmazható! Automataváltós vagy adaptív lengéscsillapító állítással felszerelt modelleknél a szimbólum helyek foglaltak. A betét szétvágásával más helyet célszerű választani. Ha a 8,9,10-es érintkező hiányzik az átalakítás megvalósítható! Szedjük le a jobb oldali kilométeróra csatlakozó fedelét (10 érintkezős) és a 9, 10-es pozícióra tegyük be a bontott érintkezőket. A kábelek érjenek el a világításkapcsoló mögötti részre - szükség esetén toldjuk meg. Jegyezzük fel a pozíciókhoz tartozó színeket és fogassuk össze a két kábelt szigetelőszalaggal.



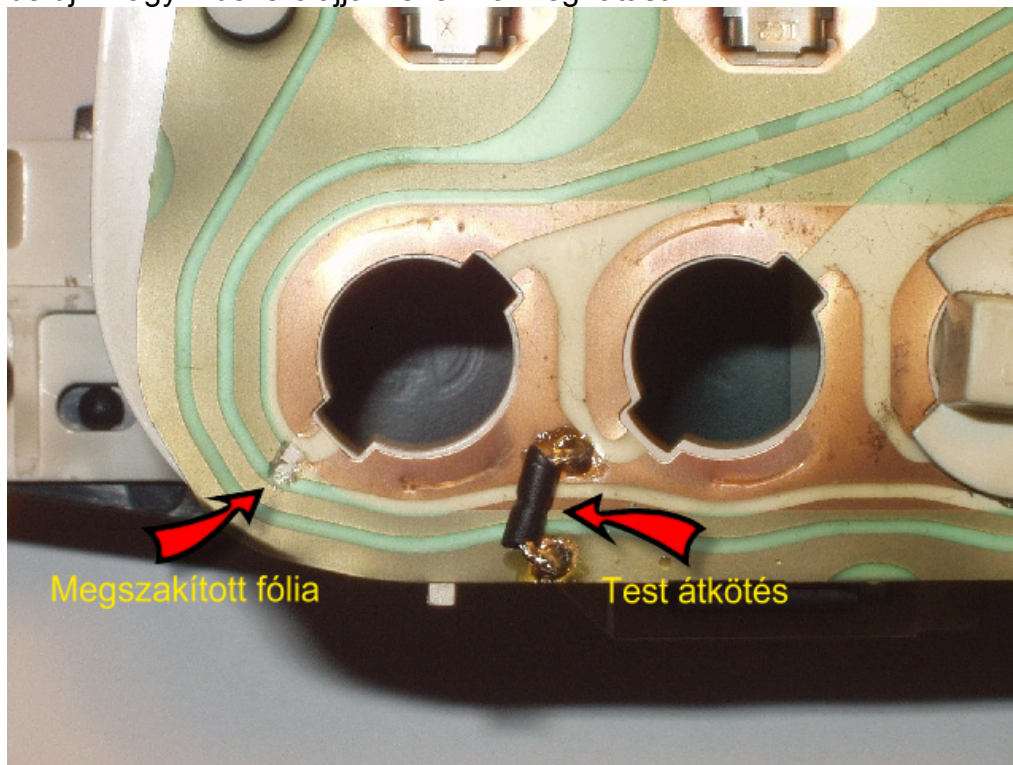
Szereljük le a kormány alatti burkolatot vagy a világításkapcsoló blokkot vegyük ki. Fűzzük be a kábelt a kilométeróra és a szellőző kürtő mögött a világításkapcsoló mögötti részre. Húzzuk le mellé ködlámpa visszajelző kábeleit a csatlakozóval és végezzük el a kötések. A fekete kábel (1) test - nem használjuk, vágjuk le és szigeteljük. A középső (3) -as érintkező az első ködlámpa visszajelzés ezt kössük össze a műszer 10-es érintkezőről behúzott vezetékkel. A ködvisszajelző 5-ös érintkezője - hátsó ködlámpa - vezetékét forrasszuk össze a 9-es érintkezőről kiépítetttel. A kötések szigeteljük és tegyük, helyére a világításkapcsolót vagy szereljük fel a lábtér burkolatot. Ha nincs első ködlámpa csak a hátsót, tudjuk bekötni, de érdemes előkészíteni.



A visszajelző szimbólum beépítése a műszer átalakítása: Az oldalsó karmok benyomásával válasszuk szét a kilométeróra lencséjét az óraegységtől. Órás csavarhúzóval pattintsuk ki a régi lapot és tegyük helyére az MKII-es szimbólumokat tartalmazót. Lehetséges, hogy pákával meg kell olvasztani a rögzítő stifteket.



Szereljük össze az órát. Fektesse fel két habszivacs lapra, nehogy megsérüljön a lencse. Mivel ezen a részen a visszajelzők negatív vezérléssel működnek apró módosítások szükségesek a nyomtatott fólián. Vágjunk ki egy kis darabot tapétázó késsel vagy modellező szikével a "+" vezető fóliából, hogy megszakadjon. Lásd az ábrán. Kapargassuk meg az átkötés helyén a fóliát késsel a forrasztási pontokon és ónozzuk le. Készítsünk állandó test csatlakozást a két izzónak egy szigetelt átkötés beépítésével az ábrán, látható módon. Tegyük be két új izzót. Dugaszoljuk vissza a csatlakozókat, szereljük be a kilométerórát - spirálos hajtásnál célszerű zsír spray-vel befújni vagy műszerolajjal kezelni a meghatást.



Ideiglenesen kössük vissza az akkumulátort, kapcsoljuk be a gyújtást és teszteljük le a visszajelzőket, valamint az ablakfűtés kapcsolókat. Az első szélvédőfűtés teszteléséhez be kell indítani a motort! Ha mindent rendben találtunk kössük le az akkut.



Végezetül az óra csatlakozóját kell átalakítani: Vágjuk le az MKI-es óracsatlakozót a tövéénél, hogy maximális méretű vezetékeink maradjanak az autóban és végezzük el a kötéseket az alábbi kiosztás alapján.

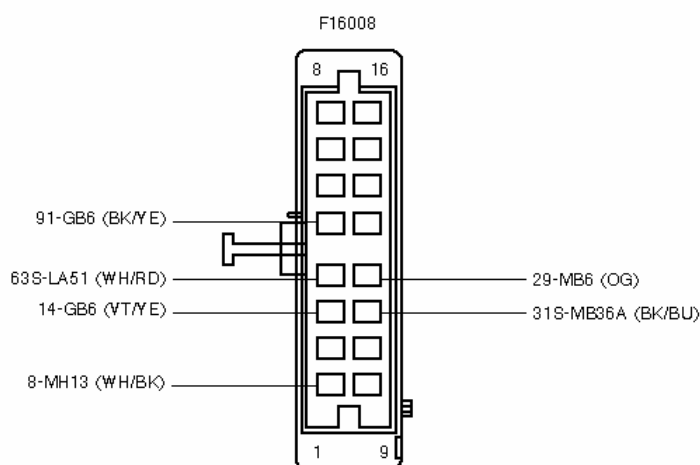
MKI óracsatlakozó bekötése

- Érintkező 1 – Lila-Sárga Kapcsolt táp a 30as biztosítéktól
- Érintkező 2 – Fehér-Zöld Műszerfal világítás
- Érintkező 3 – Fekete-Sárga Test
- Érintkező 4 – Fekete-Narancs 2V Pulzáló feszültség a riasztó ledhez
- Érintkező 6 – Narancs-Sárga Állandó feszültség a 34es biztosítékról 34 (Memória)

MKII óracsatlakozó bekötése

- Érintkező 3 – Lila-Sárga Kapcsolt táp a 30as biztosítéktól
- Érintkező 4 – Fehér-Piros Műszerfal világítás
- Érintkező 5 – Fekete-Sárga Test
- Érintkező 11 – Fekete-Kék 2V Pulzáló feszültség a riasztó ledhez
- Érintkező 12 – Narancs Állandó feszültség a 34es biztosítékról 34 (Memória)

C442



Tegyük helyére a műszerfal keretet, húzzuk át az ablakfűtés és az óra csatlakozóját a nyílásokon és dugaszoljuk be. Csavarozzuk be a helyére, pattintsuk be a kapcsolót, valamint az órát. Kössük vissza az akkumulátort, állítsuk be a pontos időt, adjuk be a rádió lopásvédő kódját, tanítsuk be az alapjárat motorjellemzőket. Ellenőrizzük a módosított egységek működését.

Dőljünk hátra, irányítsuk magunkra az egyik tökéletesített fúvókából áramló friss levegőt, a másikat a kezünkben lévő sörre – lehetőleg üzemeltessük a légkondicionálót ☺

Sok sikert az átalakításhoz! *fusim*