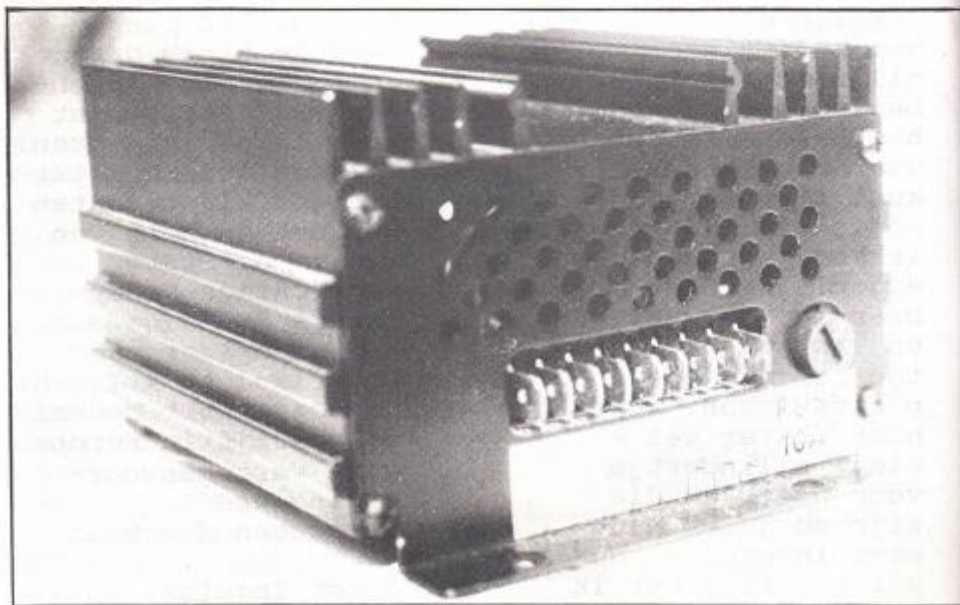


DE NIEUWE LE 90 ELECTRONISCHE HANDREGELAAR

Zoals is beloofd zal worden teruggekomen op het nieuwe LE-90 systeem zoals beschreven in de Babbels van augustus j.l. Niet zo zeer op de werking maar wel op de uitvoering. Hoe ziet de nieuwe LE-90 er nu eigenlijk uit? Zoals u op onderstaande foto's kunt zien gaat de LE-90 door als een "black box" waarin de elektronische regeling plaats vindt. De 9 aansluitingen worden

met de desbetreffende draden verbonden hetgeen is af te lezen van het bij te leveren aansluit-schema.

In plaats van de oude LE-1 regelaar wordt een dummy geplaatst welke is weergegeven op de bijgaande afbeeldingen. In deze dummy is de "voeler" gemonteerd, gecentreerd tussen twee circlips (borgveer). Nu wordt ook duidelijk dat bij een

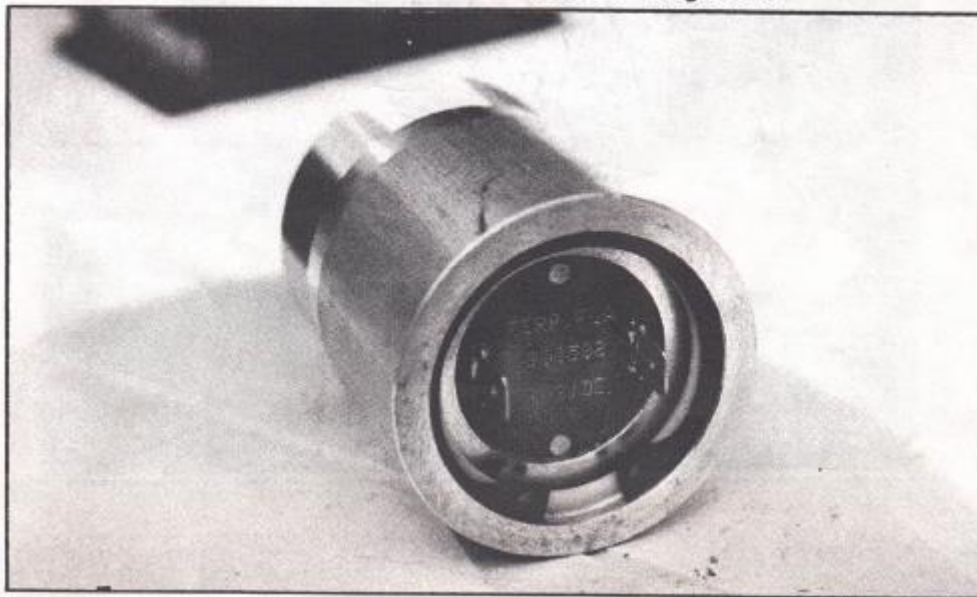


eventueel defekt van de voeler niet meer de gehele elektronische unit vervangen hoeft te worden, maar slechts het "voelerplaatje". Het voordeel is dat dit een heel simpele en relatief goedkope reparatie is.

De eerste montage van de LE-90, als vervanger van de defekt geraakte LE-1 is niet ingewikkeld doch is niet binnen 10 minuten gedaan. De kosten hieraan verbonden zijn daarom ook niet laag indien u het laat doen. Zelf mon-

teren van de LE-90 is m.b.v. het bijgeleverde schema goed te doen. Kennis van zaken is dan wel een must. Natuurlijk behoef ik u niet te melden dat eerst een juiste diagnose gesteld moet worden of de eventueel defekte LE-1 regelaar ook werkelijk defekt is. De praktijk leert ons namelijk dat de storing niet altijd het gevolg is van een defekte LE-1 regelaar. (zie voor uitvoerige beschrijving het verenigingsblad van augustus 1990!)

Joost Ingelse



uitvoering kan zijn toepassing vinden in combinatie met de nieuwe LE-90 remregelunit.

3- Regelaar met 4 aansluitdraden Deze variant komt verreweg het meeste voor in combinatie met SMV's vanaf het bouwjaar 1974. De beschrijving in dit artikel is daarom ook gebaseerd op die uitvoering.

Als u nu mocht denken dat we alle mogelijkheden hebben gehad, heeft u het toch mis want ook de bedoelde regelaar uit punt 3 kan weer verschillende kleuren aansluitdraden hebben die we, met een plakkertje eerst moeten coderen. Het meest eenvoudige is om de draden voor u te hebben en gebruik te maken van de volgende tabel:

oud	nieuw	nieuwer	code
blauw	oranje	oranje/wit	30
rood	blauw	oranje/wit	85
grijs	groen	blauw/wit	03
zwart	bruin	blauw/wit	31 (-)

Om de juiste werking van de handregelaar te kunnen controleren is een Ohm-meter of een universeelmeter met Ohminstelmogelijkheid nodig. Zet nooit spanning op de aansluitdraden!

De draden met de code 30 en 85 verbinden met de twee meetstiften van de meter. Indien de handregelaar naar rechts bewogen wordt, hoort men een "klik" het-

geen erop duidt dat de ingebouwde schakelaar wordt gesloten. Op de Ohm-meter zal de naald nu 0 Ohm aangeven. Is dit niet het geval, controleer dan eerst of de meter goed gejusteerd is en voer de handeling nogmaals uit. Werkt deze schakeling niet dan zal ook de rem van de SMV niet werken. Is de handregelaar ingebouwd, dan kan

de funktie van de schakelaar ook gecontroleerd worden door te kijken of de remlichten van het voertuig al of niet branden.

De bovengenoemde schakelaar is gecombineerd met een regelbare weerstand, kortgesloten met een vaste weerstand van ong. 1000 Ohm. Deze waarde is te meten door de draden 3 en 31 aan te sluiten op de twee meetstiften van de meter. Indien de handregelaar wederom naar rechts bewogen wordt dient de weerstandwaarde terug te lopen naar ong. 500 Ohm. Dus niet met een spanningsbron meten! Indien de handregelaar is ingebouwd dient aansluitdraad 31 (-) altijd met een goed en degelijk massapunt verbonden te zijn. Dus niet achter een schroef of parker die onder het dashboard of in het schutbord in het kunststof geschroefd is. De draad 3 wordt, of zal verbonden zijn, met aansluitpunt 3 op de 3-polige

stekkerdoos. Achter op deze doos zal dus ook het eerder genoemde weerstandverschil tussen de aansluitpunten 3 en 31 (-) meetbaar zijn. Indien de metingen niet voldoen aan de genoemde waarden kan er in de meeste gevallen sprake zijn van een defecte handregelaar. Vervanging kan dan overwogen worden. Indien de regelaar voldoet aan de genoemde waarden zal het probleem ergens anders gezocht moeten worden. Het controleren van alle, met de handregelaar in verband staande, draden in de auto en de SMV ligt hierbij voor de hand. Mocht u er niet uitkomen dan hoeft u zich daarvoor niet te schamen want ook uw skribent heeft wel eens met z'n handen in het haar gestaan en een probleem met zo'n regelaar niet kunnen verhelpen. Vroeg of laat komen we er toch wel uit. Bij problemen ben ik altijd bereid u terzijde te staan. Succes!