

Signalleitung Druckgeber Niveauregelung

Beitrag von „Derrick“ vom 6. Dezember 2020 um 20:35

Hallo,

auch wenn die Restdruckhalteventile immer als erstes genannt werden, würde ich bei der Fehlersuche mit meinen heutigen Erfahrungen etwas anders vorgehen.

Die Restdruckhalteventile sitzen direkt an den Federbeinen, hinten nicht so schön zugänglich wie vorne, aber auf einer Bühne relativ gut erreichbar.

Der gemeinsame Ventilblock für alle Federbeine sitzt unter der Unterbodenverkleidung, etwa unter dem Beifahrersitz.

Dort kommt man relativ leicht und viel bequemer als an die hinteren Dämpfer ran.

Als erstes würde ich das Fahrzeug auf ein paar Klötze stellen, so dass man auch im drucklosen Zustand noch relativ bequem überall rankommt.

Ich habe dazu aus Kantholz ein paar 15cm hohe, 50cm lange und ca. 30cm breite Auffahrkeile.

Dann würde ich das Fahrwerk einmal hochfahren und dann die Leitung vom Kompressor zum Ventilblock sowie die Stromversorgung vom Kompressor (2-poliger Stecker am Kompressor) trennen.

Wenn man jetzt auf absenken geht und das Fahrwerk gleichmäßig absenkt, ist das Ventil im Kompressor kaputt und der Rest, incl. Ventilblock, Restdruckhalteventile, etc. ok.

Sollte das Heck noch oben bleiben würde ich die Leitungen für die hinteren Federbeine am Ventilblock lösen. Beim lösen sollte schon Luft entweichen und sich die hinteren Federbeine bis zum Restdruck entleeren.

Dabei darauf achten das man auf jeden Fall soviel Platz hat das man nicht unterm Fahrzeug eingeklemmt werden kann.

Wenn man die komplette Luftherzeugungseinheit mit den 3 Schrauben vom Unterboden gelöst hat, kann man das ganze bequem, neben dem Fahrzeug knieend, machen.

Wenn sich die Dämpfer der gelösten Leitung nicht absenkt, dann hängt es am Restdruckhalteventile, senkt es sich ab hängt ein Ventil im Ventilblock.

Das Ganze in der Reihenfolge lässt sich in einer halben Stunde testen.

Gruß Stefan