



Utólagos Xenon Mondeo -ba (MK3)

Dátum: 2006. február 06., hétfő

Téma: Tuning

Általában a gépkocsik többségét halogén lámpákkal hozzák forgalomba, de opcióként megrendelhetjük a Xenon fényforrásokat is. Nem mondanám hogy luxus, de mindenféleképpen drága beruházásnak számít. Többen felismerik jelentőségét és új gépkocsi vásárlásánál - inkább más extráról lemondva - a Xenon mellett döntenek. A szerencsésebbek használtautó vásárlásnál olyan gépkocsit találnak, amiben gyárilag benne van a Xenonlámpa. A külföldről behozott autók zöme ilyen, de ma már egyre több magyarországi Mondeo-ban is találkozhatunk vele.

A hazai kereskedelmi forgalomba 2-3 éve jelentek meg az utólagos Xenonszettek. Gyűjtőnéven H. I. D. (High Intensity Discharge) szetteknek nevezik őket. Szakmai körökből tudom, hogy az első szériákkal sok probléma volt, de idővel ezek megszűntek, és mára csakis a megbízható, kipróbált és jól bevált termékeket értékesítik. Igazából 2 nagy gyártó cég /kínai, koreai/ termékeivel találkozhatunk. Az eladási ár 50-100 000 Ft között mozog. Általános tendencia, hogy a koreai termékeket jobbnak tartják, ez a minőségi különbség 15-20%-os árkülönbözetben nyilvánul meg.

Az interneten rengeteg információt találhatunk a Xenonról, (hosszabb élettartam, nagyobb fény, olcsóbb üzemeltetés, kompatibilis foglalatok, "K" érték, Lumen, stb...) ezért úgy gondoltam, hogy ezek ismételtesével nem kívánom feleslegesen bővíteni ezen cikk oldalszámát. Inkább arra törekszem, hogy a munkafolyamatokat fényképekkel is illusztrálva a beépítést a lehető legnagyobb részletességgel mutassam be.

Mint ahogy korábban is utaltam rá, több cég is foglalkozik H. I. D. szettek forgalmazásával. Ki-ki válasszon belátása szerint, de azért fontosnak tartom azt az általános szabályt ismertetni, hogy az éjszakai vezetéshez, optimális látáshoz a legtöbben - a színhőmérsékletet tekintve - a 4200K -tól 6000K -ig terjedő tartományt ajánlják. A szettben találunk egy, a gyújtótrafó rögzítésére szolgáló, jelen esetben krómozott tartólemezt. A képen nem látszik, de a rögzítéshez mellékelnek még 1-1db kétoldalas ragasztó csíkot, melyet a beépítésnél mi felhasználtunk. A Xenonégők természetesen védőburkolatban, a beszereléskor is vigyázni kell rá, nehogy az üvegfelületet megérintsük. A szett tartalmazza a szükséges kábeleket, csatlakozókat.



A beépítést a bal első lámpával kezdtük. Először a hűtőrácsot kell eltávolítani, majd a komplett lámpabúrát kiszedni. 2 hosszanti fémlemez tartja a helyén, melyet a rajta lévő kis fül segítségével, felfelé húzva távolítunk el. Magunk felé óvatosan húzva kibuktatjuk a helyéről, a hátulján lévő csatlakozót leoldjuk és már mehet is a kis szerelőasztalra. A hátsó porvédő burkolatot le kell szedni, és a furat pontos helyének meghatározásával egy 24 mm-es lyukat fúrni. Ez az átmérő szükséges a szettben található gumigyűrű elhelyezéséhez.



A képen jól látszik a gumidugó és az azon átmenő kábelek. A kompatibilis foglalattal rendelkező xenonégót betesszük a H7 -es halogén helyére, majd rögzítjük a drótfüllel. Ezek után vissza lehet tenni a porvédő burkolatot, és ezzel a szerelés egyik részével már készen is vagyunk.



Csak dicsérhetem a mondeo kialakítását, mivel a lámpabúra alatt találtunk egy tenyérnyi szabad területet, ahová a ragasztó csíkok felhasználásával rögzítettük a gyújtótrafót. A ragasztás előtt ne feledkezzünk meg a felület megtisztításáról, zsírtalanításáról. Ha a lámpabúra visszakerül a helyére, akkor a gyújtótrafóból szinte semmi nem látszik.



Miután visszakerült a helyére a bal első lámpa, rögtön megnéztük a különbséget. Elég szembetűnő!



A megszerzett tapasztalatokat felhasználva kiszedtük a jobb első lámpát is. Az előzőekben leírtak szerint beépítettük a xenonégőt, majd következett a gyújtótrafó elhelyezése. Itt azonban egy nem várt akadályba ütköztünk. A lámpabúra alatt lévő klímacső miatt nem tudtuk rögzíteni a gyújtótrafót, mivel az nem fért be a "helyére". A klímacsőhöz egy kis fémkonzol rögzíti az amúgy melette lévő kábelköteget. Ezt el kellett távolítani, a klímacsőre felülről ráhelyezni, és a kis tartókonzolt is felhajlítani. Így pont akkora helyet nyertünk, hogy a gyújtótrafó milliméter pontossággal befért.



Mivel a gyárilag klímacsőhöz rögzített kábelköteg már nem volt utunkban, így könnyen rögzíteni tudtuk a gyújtótrafót. Ebben az esetben is felhasználtuk a kétoldali ragasztócsíkot.



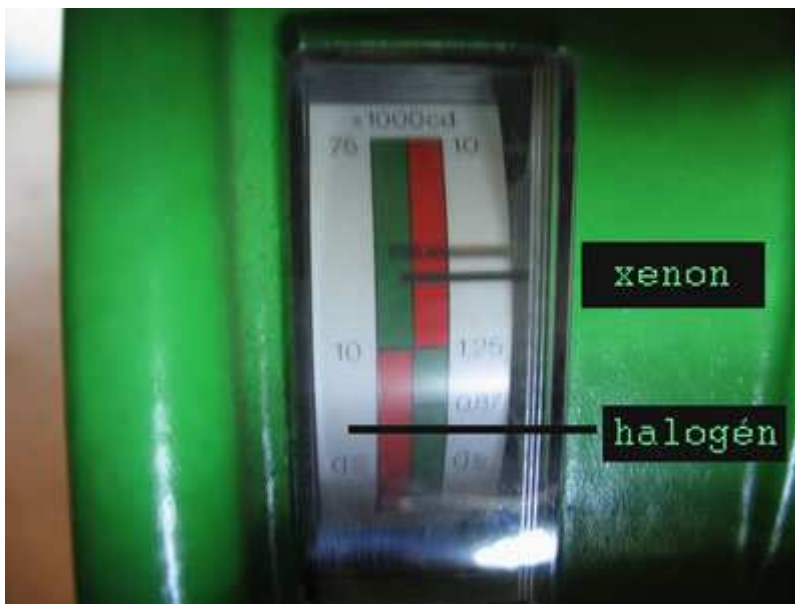
Ez a fénykép a jobb első lámpa visszatételének utolsó fázisában készült, felülnézetből. Csatlakozók a helyükön, vezetékek kábelkötözővel fixálva.



A beépítést természetesen egy lámpaállítás, magassági szintszabályozás követte. Fontos követelmény ez, mivel a xenonnak kb. háromszor akkora a fénye, mint a halogénnek. Egy rosszul beállított lámpa vakítja a szembejövőt, mely balesetveszélyes helyzetet eredményezhet.



Érdekes szituáció, a BOSH mérőműszere meglepte az ott dolgozókat is. Kiderül, hogy a hagyományos halogén izzók fényerejéhez képest a xenon szett teljesítménye ténylegesen háromszoros. A képen utólagosan bejelöltem, hogy a halogén izzók esetében a műszer mutatója kb. meddig megy fel. Ehhez képest jól látni, hogy a xenonnál mekkora értéket mutat.



A mérőműszeres beállítás és tesztelés után már alig vártuk, hogy a gyakorlatban is megnézzük a xenon teljesítményét, fényerejét. A beszerelés végére már többen is kiemelt figyelmet fordítottak munkásságunkra, és akadt olyan ismerős, aki az összehasonlítás céljából mellém állt. A fényképen már szemből is jól látszik a különbség, és akkor a vetített képről még nem is beszéltem. Az első próbaút során mindvégig az volt az érzésem, hogy jó döntés volt a halogént xenonra cserélni. Sokkal hosszabb útszakaszt láttam be, és megnőtt a periférikusan bevilágított terület nagysága is.



A próbaúton bebizonyosodott, hogy még lejjebb kell venni a lámpákat, így egy kis finombeállítás következett. Többen érdeklődtek, hogy az általam vásárolt 5000K színhőmérsékletű xenon szettek milyen is valójában a színe. Talán ez a fénykép mutatja legoptimálisabban a tényleges és valós "gyémántfehér" árnyalatot.



És a jól megérdemelt munka gyümölcse. A felkapcsolt ködlámpa is jól érzékelteti a színbeli eltérést. A gyakorlat azt mutatja, hogy az Interneten olvasható, a xenon előnyeit felsoroló írások a valóságot tükrözik. A halogénhez képest hatalmas előrelépés, de nem összetévesztendő a gyári xenonlámpával. Ott egy projektor segítségével pontos, karakteres vetített képet kapunk, míg az utólagos szetteknel ez a kép egy kicsit szórtabb. Egyes vélemények szerint viszont ennek köszönhetően az útmenti táblák, fényvisszaverő csíkok sokkal jobban láthatóak az éjszaka sötétjében.



Összegzés: a xenonlámpák mára már nem csak a luxusautók kiváltsága. Azon túlmenően, hogy nagyon jól világít, még egy kis exkluzív megjelenést is biztosít az autónak. Az elmúlt hetek tapasztalatai csakis pozitívak. Eddig még egyetlen szemből érkező gépkocsi vezetője sem villogott az esetleges zavaró fény miatt. Köszönhető ez a Turcsányi Autóvillamossági BOSH szakszervízben végzett szakszerű beépítésnek és a pontos fényszóróbeállításnak. Ezúton is köszönetet mondok a cégvezetőnek, és a beépítésben közreműködő munkatársainak.

A vállalkozó kedvű mondeo tulajdonosoknak szeretném elmondani, hogy egy kis kezűességgel, és némi autóvillamossági ismeretekkel a beépítést 2 ember 1,5-2óra alatt kényelmesen megcsinálhatja. Bízom benne, hogy ezen cikk illetve a benne leírtak hozzájárulnak a xenonvásárlással kapcsolatos döntéshez, valamint a saját kezű beépítéshez.

Jó munkát kívánok:

Zsoel

Ford Mondeo Club Hungary

<http://www.mondeo.hu>

A cikk webcíme:

<http://www.mondeo.hu/modul.asp?name=cikk&file=article&sid=122>