

// Centrale vergrendeling



Het vacuümsysteem zorgt ervoor dat o.a. de kachelbediening goed werkt en de centrale deurvergrendeling doet wat je wilt. Helaas komt het geregeld voor dat deze niet goed werkt, het zoeken van het defect is niet echt een fijn werkje, omdat dit onderdrukstelsel met de diverse leidingen door heel de auto heen loopt.

Op mijn 450SL had ik ook problemen en ben deze toch maar eens beet gaan pakken. Hieronder geef ik zo goed mogelijk weer hoe ik dit heb gedaan, wellicht kan je jouw defecte installatie op dezelfde manier weer aan de praat krijgen.

Wat je als eerste nodig hebt is een schemaatje van de installatie, een schema van mijn auto vindt je [hier](#). Daarnaast moet je ervoor zorgen dat je met z'n tweeën bent, dat werkt een stuk makkelijker (en zeker als degene die je helpt erg technisch is, thanks!). De leidingen zijn gemaakt van een kunststof die verbonden wordt door bochten of moffen van een zachter materiaal, de buitenmantel (om het maar even een naam te geven).

Probeer nu het schema te volgen vanaf het punt dat de motor onderdruk levert. Vlak daarna wordt de leiding afgetakt naar het onderdrukreservoir. Probeer te controleren, door het losmaken van de leiding, of er inderdaad onderdruk op staat wanneer de motor loopt (met een natte vinger merk je het zo). Wanneer je een [lek](#) vindt, knip je dat stuk van de leiding eruit en verbind je de twee uiteinden met een stukje [b](#)

[uitemantel](#)

. Beter is natuurlijk om het gehele gedeelte waar het lek in zit te vervangen door een nieuwe vacuümslang. Weet je zeker dat hij helemaal dicht is.

Vacuümsysteem 1

Geschreven door Eric Leijten

maandag, 06 april 2009 16:51 - Laatst aangepast vrijdag, 27 juni 2014 19:56

Op een gegeven moment vindt je, wanneer je het schema vind, een terugslagklep (het blauwe 'doosje' zoals op de foto helemaal boven te zien). Deze was bij mij stuk, hij liet in beide richtingen geen lucht door. Ik heb dit opgelost door met de achterkant van een boortje (niet met de scherpe kant!) een klein zetje tegen het membraam te geven. En voila, hij deed het weer.



De leidingen worden dan afgetakt naar 'binnen' en naar de [solenoids](#) (elektrisch aangestuurde vacuümklep). Deze laatste regelen de onderdruk voor de kachel en de airco in het interieur. Daar ga ik nu even niet op in, maar

[hier](#)

wel. De leiding die naar binnen loopt, is bedoeld voor de centrale vergrendeling. Deze (bij mij gele) leiding loopt direct het linker portier in. Daar zit een cilinder die bediend wordt door het slot van het portier (zie foto links). Wanneer het slot dicht is staat de cilinder helemaal onderin en laat hij de onderdruk door bij de bovenste aansluiting. Andersom laat hij de onderdruk door aan de onderste leiding. Deze beide leidingen lopen terug naar het dashboard waarachter zij oversteken naar zowel het

[rechterportier](#)

en afgetakt ook naar de kofferruimte. In het rechter portier bedienen deze twee onderdrukleidingen het slot.

In beide portieren zaten de aansluitingen niet goed vast. Door vervuiling in de aansluiting en verwerking van de buitenmantel was er lekkage. Ik heb de aansluiting schoon gemaakt en een stukje van de buitenmantel afgeknipt. Hierdoor zit deze weer goed strak om de aansluiting en heb je geen lekkage meer.

Nu er een maal weer onderdruk op dit slot stond (linkerportier) ging de zoektocht verder naar het rechterportier. Daar reageerde het slot niet zoals dat hoorde en ging niet dicht maar ook niet goed open. Bij nader onderzoek bleek dat de aansluitingen (twee stuks, vanaf het linkerportier) precies omgedraaid waren aangesloten. Ook hier is de buitenmantel ingekort en dan omgedraaid aangesloten. De portieren deden nu beide hetzelfde!

Vacuümsysteem 1

Geschreven door Eric Leijten

maandag, 06 april 2009 16:51 - Laatst aangepast vrijdag, 27 juni 2014 19:56

Nu de tankklep en het kofferdeksel nog. Daar waren we snel uit, die deden wederom precies niet wat de bedoeling was. Ze gingen dicht op het moment dat ze juist open moesten. Echter lastig om daar de verbindingen om te draaien, omdat de tankklep maar met één aansluiting functioneert. Hij gaat open met een stalen veer. Het beste wat we konden verzinnen is heel de handel in de portieren weer omdraaien (het rechter portier was dus wel goed aangesloten, maar het linker niet). Zo gezegd zo gedaan, en het functioneert weer goed

Het enige wat ik nog moet doen is het onderdrukreservoir nakijken. Hij verliest te snel zijn druk, enkele minuten na het uitzetten van de motor is het al weg. Waarschijnlijk is het laatste aansluitrubbertje naar het reservoir niet zo goed meer. Naar verluid een vervanging van enkele euro's, maar dat moet ik nog even doen.