

## Müşteri ifadesi / Atölye tespitı

### NOT

- Bu TPI yalnızca aşağıdaki ekipman numarasına sahip LEON (KL), CUPRA LEON (KU), CUPRA FORMENTOR (KM), TARRACO (KN) ailesindeki PHEV araçları için geçerlidir: 0K3! Tüm diğer araçlar için TPI 2014116'yi kullanın.

### Müşteri şikayetleri:

- Sürücü ekranında, aşağıdaki mesaj gösteriliyor:
  - "12 V akü şarj seviyesi düşük. Sürüş yaparak aküyü şarj edin."

**veya**

- Araç, uzaktan kumandalı anahtar ile açılamıyor.

**ve/veya**

- Süreğe hazır olma durumu oluşturulamıyor.

**ve/veya**

- Araç sistemlerinden hiçbirini yanıt vermiyor/çalışmıyor.

### Atölye tespitleri:

- Müşteri şikayetlerinden bir veya birkaç tek veya tekrar oluşturulabilir niteliktedir.
- 12 V akü deşarj olmuş veya arızalı.

**ve/veya**

- Farklı kontrol ünitelerinde, vaka belleğinde düşük voltaj bildiren vakalar kayıtlı.

**ve/veya**

- Müşteri, bir arızanın tespit edildiği bir servis nedeniyle 12 V akünün onarılmasını talep etti.

**Arıza teşhis arayüz kontrol ünitesinde (arıza teşhis adresi: 0019) aşağıdaki vakalardan biri veya birkaç vaka belleğine kaydedilmiştir:**

- P1A8500 - 12 V test palsı - Arıza teşhisini mümkün değil

**ve/veya**

- U101100 - Besleme gerilimi - Yetersiz voltaj

**ve/veya**

- B1802F1 - NV enerji yönetimi - Alarm tetiklendi

**ve/veya**

- U140A00 - Terminal 30 kesinti

**Diğer kontrol ünitelerinde, vaka belleğinde düşük voltaj bildiren vakalar kayıtlıdır, örneğin:**

- U140000 - Düşük voltaj nedeniyle kısmi çalışma

**ve/veya**

- B10CD00 - Enerji yönetimi nedeniyle kısmi çalışma

### Doküman geçmişi:

Öge no./Revizyon no.:	Değişiklik tipi:
-----------------------	------------------

2069936/9	Değişiklik yeri: • Önlem.
-----------	------------------------------

## NOT

Aşağıdaki revizyonun tek nedeni TPI başlık bilgisindeki değişiklikler ise, bu tablonun içeriği değiştirilmez.

## Teknik açıklama

12 V bileşenlerinde sorun,örneğin:

- Park halindeki ve depolanan araçlar için akü bakım programı dikkate alınmamıştır (**sürüse hazır kapsamında işleme alınamaz**).
- Araçla ilgili teknik şikayet.
- Araçtaki 12 V bileşenler için bir servis dahil değildi.
- Dış faktörler nedeniyle araçtaki 12 V bileşenler etkilenmiştir.

## Seri uygulama

---

## Önlem

**"12 V akü deşarj oldu/arızalı" başlığına ilişkin şikayetler**

### ÖNEMLİ

12 V akü tamamen deşarj oldusuya veya şarj seviyesi %50'nin altındaysa aşağıdaki hususları dikkate alın:

- 12 V akünün yalnızca maksimum 55 A'lık bir şarj akımı ile şarj edilmesine izin verilir. 55 A'dan daha yüksek bir akım ile şarj edilmesi asit sıvısına ve hasara neden olur.
- Başka bir üreticinin şarj teknolojisi kullanılıyorsa şarj akımının maksimum 55 A olduğunu emin olun.

## NOT

Izin verilen/onaylanan VAS şarj cihazları (**maksimum 55 A'lık şarj akımı konfigüre edin**):

- VAS 5235
- VAS 5900/ VAS 5900A
- VAS 5901/ VAS 5901A
- VAS 5905A
- VAS 5906/ VAS 5906A
- VAS 5907
- VAS 5908
- VAS 622 001 (yalnızca seviye 1'de kullanıldığından)
- VAS 622 009

## 1. "12 V akü deşarj oldu/arızalı" başlığına ilişkin şikayetler

Şikayet durumunda aşağıda açıklandığı gibi ilerleyin:

### 1.1. Görsel değerlendirme

### 1.2. Araç arza teşhis ekipmanı ile teknik değerlendirme

### 1.3. Bataryanın rehberli plana göre adaptasyonu

### 1.4. Test planlarının manüel olarak seçilmesi

## Madde 1.1 ile ilgili olarak. Görsel değerlendirme

### Elektrolit seviye kontrolü:

- Elektrolit seviye kontrolü->elektrolit seviye göstergesi (Asit Seviye Göstergesi = ALI -> önceden: kontrol gözü). Elektrolit seviyesi net bir şekilde gösterilmiyorsa "ALI (Asit Seviye Göstergesi = Elektrolit seviye göstergesi) yardımıyla elektrolit seviye kontrolü" ekine başvurun.

## **⚠ TEHLİKE**

- Elektrolit seviyesi, akü yatay konumdayken kontrol edilmelidir. ALI (önceyen: kontrol gözü) sarı renkteyken akülerin kontrol veya şarj edilmesi yasaktır.
- Test, şarj işlemi veya takviye ile çalışma sırasında patlama riski olduğundan takviye ile çalışma gerçekleştirilemez.
- Bu aküler değiştirilmelidir.

### **Görsel kontrol**

- 12 V aküdeki muhafaza, bağlantı kutupları ve civata bağlantıları için görsel bir kontrol gerçekleştirin.

## **⚠ NOT**

Tedarikçi, korozyon önleyici olarak akü kutbuna ve akü kutup burcu ve muhafaza arasındaki geçişe mikro yağ uygulamıştır (bkz. Şekil 1). Bu aküler kusursuzdur ve akülerin değiştirilmesine gerek yoktur.



Şekil 1: Tedarikçinin mikro yağ uygulaması örneğin (korozyon önleyici olarak akü kutbuna ve akü kutup burcu ve muhafaza arasındaki geçişe).

- Şasi kablosu ile kaporta arasındaki civata bağlantısını ve ayrıca SA sigorta kutusundaki artı kabloların civata bağlantısını kontrol edin.
- 12 V akünün görsel kontrollü sırasında muhafazada veya bağlantı kutbu alanında sızıntı tespit edilirse, akü 'arızalı' olarak kabul edilir ve Atölye El Kitabı/Orjinal Parça Kataloğu uyarınca değiştirilmelidir. Bunu dokümanté edin ve temsili resimleri/fotoğrafları bir DISS Kalite Raporu ile ekleyin. Bu durumda, bir durgun akımı testi gerçekleştirilmemelidir.
- Civata bağlantıları kontrol edilirken bir sorun tespit edilirse bu bağlantılar, sorun türüne bağlı olarak düzeltilmelidir. Bunu dokümanté edin ve temsili resimleri/fotoğrafları bir DISS Kalite Raporu ile ekleyin.

### ***Madde 1.2 ile ilgili olarak Araç arıza teşhis ekipmanı ile teknik değerlendirme:***

12V aküyü arıza teşhis ekipmanıyla kontrol edin (**Istisna:** Sadece Rehberli Arıza Araması (RAA), - VAS 6161- akü test cihazı ile kontrole işaret ediyorsa:

- Rehberli Arıza Aramasında (GFF) araç arıza teşhis ekipmanıyla veya -VAS6161- talebi üzerine "Akü testinin gerçekleştirilemesi" test planı gerçekleştirildikten sonra 12 V akünün **arızalı** olduğu tespit edilirse 12V akü değiştirilmelidir. Bu durumda bir durgun akımı testi gerekli değildir.
- Rehberli Arıza Aramasında (GFF) araç arıza teşhis ekipmanıyla "Akü testinin gerçekleştirilemesi" test planı **gerçekleştirildikten** sonra 12V akünün arızalı **olmadığı** tespit edilirse bir durgun akü testi gerçekleştirilmelidir. Durgun akım testini her zaman Rehberli Arıza Aramasını (RAA) kullanarak gerçekleştirin, bkz. ekteki "Durgun akım tüketim ölçümü" belgesi. 12 V akü **arızalı değilse** veya şarj edilebiliyorsa durgun akım kontrolü yapılmadan SAGA/2 üzerinden faturalandırma mümkün değildir.

### ***Madde 1,3 ile ilgili olarak. Akünün rehberli plana göre adaptasyonu:***

Arızalı 12 V akü değiştirildikten sonra yeni bir 12 V akü takıldığından bu akü, araç arıza teşhis ekipmanı kullanılarak araca adapte edilmelidir.

- Araç test planını uygulayın -> 12 V yerleşik ağı -> "Akü değişimi" seçin ve RAA test planına ekleyin.

- “Akü değişimi” test planını gerçekleştirin.
- Ardından tüm kontrol ünitelerinin vaka bellek kayıtlarını silin ve tekrar kontrol edin.

#### **Madde 1.4 ile ilgili olarak. Test planlarının manuel olarak seçilmesi:**

12 V sistemi değerlendirmek için yukarıda belirtilen test planlarını manuel olarak seçmek için aşağıda açıklandığı gibi ilerleyin.

- Araç test planı
- 12 V yerleşik ağ.
- Akü testini gerçekleştirin

veya

- Aküyü değiştirin (akü adaptasyonu ile sökme/takma)
- Akü adaptasyonu (yalnızca akünün adaptasyonu)
- Akü şarj seviyesini değerlendirin (gerekli şarj türü hakkında bilgi)

#### **Faturalandırma Bilgileri**

##### **Akü çalışmıyor:**

- Servis kimliği / Arıza: 2706 / 0040 (parça değişimi ile)

##### **Sızdırılan akü:**

- Servis kimliği / Arıza: 2706 / 0050 (parça değişimi ile)

**Akünün elektrolit seviyesi çok düşük: Sarı “ALI” lambası veya muhafazadaki elektrolit seviyesi çok düşük, aküde görünür hasar veya sızıntı yok.**

- Servis kimliği / Arıza: 2706 / 0046 (parça değişimi ile)

**Araçta, akünün deşarj olmasına neden olan herhangi bir teknik sorun tespit edilmeden yeniden şarj edilen aküler için geçerlidir (parça değişimi yok):**

- Servis Kimliği / Sorun / Üretici: 0629 / 0055 (parça değişimi olmadan)

#### **NOT**

Üretici tarafından garanti işleminin daha kolay yürütülmesi için, TPI numarası (işlem numarası) mutlaka belirtilmelidir. “DISS/SAGA Kopplung” kullanılan pazarlarda, TPI numarası DISS sisteminden otomatik olarak kopyalanır. “DISS / SAGA Kopplung” kullanılmayan pazarlarda, “MST işlem numarası (Teknik Servis El Kitabı)” alanına TPI numarası manuel olarak girilmelidir.

#### **NOT**

- Şikayetin nedeni akünün dışındaysa (örneğin alternatörde yetersiz şarj veya aşırı tüketim gibi), onarım, parça ve kontroller uygun şekilde tahsis edilmelidir. Bu işlemler soruna neden olan parça (Servis Kimliği) atanmalıdır.

#### **NOT**

- Bu TPI'de belirtilen işçilik süreleri, bu yayının tamamlandığı tarihte geçerli olan zaman birimlerine denktir. İşçilik Kataloğu'nda sonradan gerçekleştirilen olası güncellemelerden dolayı birim sürelerde (TU) küçük değişiklikler olabilir. İşçilik Kataloğına göre halihazırda yürekilde olan süreler geçerli olup, manuel olarak girilen işçilikler buna dahil değildir (... 99)."
- Offboard Diagnostic Information System (ODIS) için gereken süre, aşağıda belirtilen sürelerle dahil değildir. Bu süre, Offboard Diagnostic Information System (ODIS) arıza teşhis cihaz formu kullanılarak ayrıca faturalandırılmalıdır.
- 12 V akü arızalı değilse veya şarj edilebiliyorsa sükunet akım kontrolü yapılmadan garanti üzerinden faturalandırma mümkün değildir.

İşçilik No.	İşçilik tanımı	Birim Süre (TU)
01 50 00 10	Rehberli arıza arama/rehberli fonksiyon	20 1)
01 50 00 60	Rehberli arıza arama/rehberli fonksiyon	Arıza teşhis prosedürüne göre 1)
27 06 01 XX	Akü testi	Süre değerlerine göre 1) 2)
06 91 00 99	Belgelendirme için ilave çalışma	50 1)
<b>Gerekirse:</b>		
27 06 01 99	Bekleme akımı testi	10 1)
27 06 55 XX	Akü değişimi	Süre değerlerine göre 1) 2)

**RAA, şikayetini gidermek için ilave çalışmanın gerektiğini belirtiyorsa İşçilik Kataloğu'nda belirtilen iş kalemlerini kullanın.**  
**Bu işçilikler garanti kapsamında da olabilir. Bu durumda, söz konusu işçilikleri SAGA2 metin alanında gerekçelendirin.**

1) Belirtilen süreler sadece bu TPI için geçerlidir. Garanti talebinde bulunurken, süreci kolaylaştırmak için lütfen kullanılan TPI numarasını da dahil edin.

2) Modeller çeşitlilik gösterdiğinde, işçilikleri ve bunlara ait ön ve son işlemleri İşçilik Kataloğu'ndan bağımsız olarak kullanın.