

Oljelekkasje til ECU

Land Rover har siden 1948 vært beryktet for oljelekkasjer. Elektronikken har også vært beryktet på denne Engelske bilen, med god hjelp av en produsent av elektrokomponenter som heter Lucas, også kalt mørkets fyrste. Ved introduksjonen av den hypermoderne Storm-motoren i 1999, bedre kjent som Td5, kom Land Rover samtidig med en ny oppfinnelse innen elektronikk og oljelekkasje.

Med den solide tradisjonen av særegenheter til Land Rover kom ikke denne videreutviklingen som er overraskelse. Tvert imot. Noe måtte man kunne forvente av en ny motor. På den forrige generasjon motorer, 300tdi, begikk de en feil i innfestningen til et hjul til registerreima. Dette kunne føre til en helt greit motorhavari, hvis man ikke rakk å rette opp feilen tidsnok. Nå var turen kommet til data og elektronikk. De nye bilene er jo proppfulle av slikt, så en feil her var på sin plass.

Historien min startet da jeg bestemte meg for å selge min 1993-modell Discovery. Ville ha en nyere Land Rover. En som var kjørt lite. Tenkte i min naivitet at en ny bil ville ha færre driftsstanser og lettere vedlikehold. Fjorten dager varte hærligheten før jeg kom tilbake til realitetenes verden. Min nyinnkjøpte Defender ble tauet inn til verksted. Det skulle vise seg at den ble stående der i over tre uker før alle feil var lokalisert og utbedret.

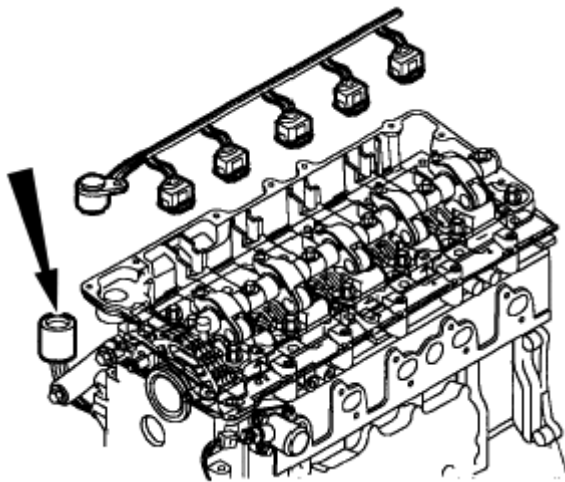
Her kommer et forsøk på å lage en kortfattet beskrivelse av feilen:

Feilens art:

Injector harness er som navnet antyder tilkoblet injectorene. Det er ved denne tilkoblingen at det presses inn motorolje. Oljen følger så kablene. Først til multikontakten mellom *injector harness* og *engine harness*. Deretter følger den *engine harness* helt til ECU'en under passasjeretsetet på Defender, eller til Discoveryens plassering på torpedovegg. På Discovery kan oljen lekke ut på et lavere punkt slik at den ikke når fram til ECU'en.

Synlige feil:

Olje i multikontakten mellom *injector harness* og *engine harness*, samt olje i kontakten på ECU'en. Kan oppstå før symptomer merkes. På ECU'en er det to kontakter; en svart og en rød. Det er den røde som kommer fra *engine harness* og som skal sjekkes.



A8616WM1

Sprengskisse som viser fuel injector harness. Pilen peker på multikontakten på engine harness.

Copyright Land Rover Limited

Symptomer:

Ujevn gange, svak motorkraft, i verste fall helt stans. Vanskelig å starte. Symptomer kan være forbigående.

Feilsøking:

Sjekk først kontakt på ECU (den røde) og kontakt mellom *injector harness* og *engine harness*. Plastdeksel over motor må fjernes for å komme til denne kontakten. Se etter spor av motorolje.

Ved tilkobling til testbook vil man avlese en rekke feilsignaler. Typisk er feil på injectorer. Disse skal oversees på gjeldende VIN-serier inntil man er sikker på at kabelmattene, som de kalles på norsk, og ECU ikke er rammet av oljelekkasje. Dette står beskrevet i gjeldende teknisk bulletin fra Land Rover (se link lenger ned).

Feilretting:

Skifte *injector harness* og *engine harness*. ECU skal egentlig ikke behøves å skiftes. De valgte allikevel å gjøre det på min bil. Til en viss grad kan rensing og tørking av kablene gi midlertidig drift.

Gjelder for:

Defender inntil VIN XA 173796
Discovery inntil VIN XA907212 og XA222559

Utbedring:

Etter ovennevnte VIN skal en ny fordedret versjon av *injector harness* blitt montert på alle biler. Det er den nye versjonen som ettermonteres ved eventuell reparasjon. De gamle og nye versjonene har samme delenummer!

Delenummer:

AMR6103 Fuel injector harness
YSB106901 Engine harness
YSB106902 Engine harness
YSB108710 Engine harness

Gjelder for:

Alle
Defender med AC
Defender uten AC
Discovery

Kostnader:

Dette viser kostnadene for reoperasjon av min Defender 130 i juni 2004:

Feilsøk og utskifting	3.429,-
Injector harness	463,-
Engine harness	3.355,-
ECU	5.470,-

Alle priser er oppgitt uten mva.

Jeg forstod verkstedet slik at jobben med utskifting av *engine harness* er beregnet å ta fire timer.

Garanti/reklamasjon:

Dette er en feil som skal dekkes av bilens garanti. Feilen skal også dekkes av kjøpslovens/forbrukerkjøpslovens 5 års reklamasjonsrett.

Min garantitid var utløpt, men heldigvis tok importøren denne saken på såkalt *Goodwill*. Jeg behøvde derfor ikke sette fram et krav om reklamasjon.

Ved søk på forum i England finner jeg utsagn om at tilsvarende dekkes i Tyskland selv etter garantitidens utløp. I England finner jeg ikke noe entydig svar på dette, men jeg forstår det slik at også der dekker garantien dette.

I disse dager begynner bilene med disse potensielle feilene å bli fem år gamle, følgelig vil snart ingen krav om dekning gjelde. Såfremt ikke importøren har mere goodwill...

Et råd om reklamasjon: enhver bør kreve reklamasjon hos importør eller selger først. Fører ikke dette fram kan saken sendes skriftlig til nærmeste forbrukerråd.

Merknader:

Omfanget av denne kjente feilen har jeg ingen oversikt over, men utfra posteringer på LRF og andre forum, samt kontakt med andre kan det ikke være helt ubetydelig.

Land Rover har ikke kjørt kampanje på tilbakekallelser på denne feilen.

Det er kommet meldinger om at også biler etter oppgitte VIN-nummer også kan være rammet av denne feilen.

Land Rover har utgitt en egen teknisk bulletin for denne sak. Den ligger på internett på følgende adresse: <http://www.web-rover.co.uk/images/td5kb/Td5OileCU.gif>

Denne artikkelen presenterer forfatterens personlige oppfatning, og er ingen offisiell uttalelse fra hverken LRF, Bilia eller Land Rover. Forfatteren tar inget ansvar for bruk av opplysninger fra denne artikkelen.

Stig Johansen 01.07.2004