

Błędy przy obsłudze klimatyzacji



FOT. TEXA



MARIUSZ WIERZBICKI
SPECJALISTA DS. TECHNICZNO-HANDLOWYCH
WE WSPÓŁPRACY Z **MARCINEM GĘBAŁĄ**
TEXA POLAND

ZASADNICZYM I NAGMINNIE POPEŁNIANYM BŁĘDEM PRZEZ WIĘKSZOŚĆ WARSZTATÓW JEST BRAK KONTROLI KLIMATYZACJI PRZED PRZYSTĄPIENIEM DO PRAC SERWISOWYCH. NIESTETY DOŚĆ CZĘSTO DOPROWADZA TO DO SYTUACJI, KTÓRYCH SKUTKI OMAWIAMY PONIŻEJ

Sprawdzenie usterek i wywiad

Dobrym zwyczajem jest rozpoczęcie obsługi klimatyzacji od sprawdzenia ewentualnych błędów/usterek związanych z układem sterowania. Przed podjęciem testera diagnostycznego zachęcamy również do przeprowadze-

nia szczegółowego wywiadu z klientem. Pozwala to bowiem zidentyfikować i rozwiązać problem. Przykładem takiej usterki może być ślizganie się sprzęgła sprężarki klimatyzacji przy dużych obciążeniach, co w konsekwencji doprowadza do całkowitego jej unierucho-

mienia. Innym przykładem może być uszkodzony zawór rozprężny. Rutynowe odzyskanie i podanie czynnika chłodzącego nie powinno więc być pierwszą czynnością serwisową, ponieważ w rzeczywistości nie rozwiązuje problemu dotyczącego układu sterowania.

FOT. TEXA

Układ hydrauliczny a elektroniczny

Układ klimatyzacji stanowi jedną całość, składającą się z części hydraulicznej (obieg czynnika chłodzącego) oraz z części sterowania. Do prawidłowego działania niezbędna jest zarówno sprawna część mechaniczna, jak i elektroniczna. Systemy całkowicie manualne (z pokrętkami do ustawiania temperatury i bez wyświetlacza) wyposażone są w sterownik klimatyzacji lub posiadają czujniki podłączone do sterownika silnika nadzorującego pracę sprężarki. Nawet wtedy, gdy działanie układu hydraulicznego wydaje się prawidłowe, należy przeprowadzić diagnostykę elektroniki przy użyciu niezależnego lub współpracującego ze stacją testera. Wgląd w system, kontrola parametrów rzeczywistych czy obecność kodów usterek – mogą upewnić, że w części elektronicznej żaden problem nie występuje.

„Dobijanie” układu klimatyzacji

Uzupełnianie poziomu czynnika, czyli tzw. „dobijanie” układu klimatyzacji, może okazać się nieskuteczne, a nawet szkodliwe. Dlaczego? Niestety, nie istnieje żaden sposób pomiaru ilości czynnika w napełnionym układzie bez jego odzyskania (odciągnięcia). Jeśli całkowita ilość czynnika będzie niewystarczająca, dobicie pewnej

ilości czynnika może nie wystarczyć i przy wyższych temperaturach klimatyzacja okaże się niewydajna. Jeśli natomiast ilość czynnika będzie zbyt duża, pojawi się ryzyko uszkodzenia kompresora lub też nadmiernego wzrostu ciśnienia, co w finale może doprowadzić do rozerwania układu. Jak widać, „dobijanie” układu jest operacją wysoce ryzykowną. Dlatego zawsze zalecane jest całkowite opróżnienie układu przed podaniem właściwej ilości czynnika.

Identyfikacja czynnika

Od 1 stycznia 2011 roku wszystkie nowo homologowane pojazdy miały być wyposażone w układ z nowym czynnikiem chłodzącym, jednak z powodu niedostatecznej jego podaży Unia Europejska przesunęła termin wprowadzenia regulacji do końca 2013 roku. Operator obsługujący samochodową klimatyzację nie jest w stanie stwierdzić, czy w układzie znajduje się nowy czy stary czynnik. Jedynym pewnym rozwiązaniem jest zastosowanie identyfikatora, w który można wyposażyć maszynę firmy Texa Konfort K707R, K760R lub K780R. Tylko tak można uniknąć wymieszania czystego technicznie czynnika obecnego w maszynie z gazem odzyskiwanym z układu samochodu.



IDENTYFIKATOR GAZU
STANOWIĄCY OPCJONALNE
WYPOSAŻENIE STACJI TEXA

Zasłepki złązek serwisowych

Przy podłączaniu złązek serwisowych należy zwrócić uwagę, czy podłączenia przewodów od strony pojazdu są zabezpieczone specjalnymi zaślepkami. W przypadku ich braku, zawory wystawione są na kontakt z kurzem i pyłem. Brak zaślepek jest pośrednią przyczyną blokowania się zaworów lub ich nieszczelności, a w konsekwencji – ubytku ilości czynnika w układzie. Profesjonalny serwis powinien w takim przypadku bezwarunkowo wymienić także zawory znajdujące się w złączach serwisowych układu klimatyzacji w pojeździe, a następnie zabezpieczyć je zaślepkami.

Niewłaściwe podłączenie

Istotne jest właściwe podłączenie stacji do układu A/C w samochodzie. Ciekawym przykładem są samochody marki →

NASZE DOŚWIADCZENIE. TWÓJ ZAUFANY PARTNER.

USZCZELNIE-
NIAKONTROLA WI-
BRACJIFILTRY KA-
BINOWEFREUDENBERG
SEALING TECHNOLOGIES

USZCZELNIENIA
Uszczelniacze i Uszczelki

Vibracoustic



KONTROLA WIBRACJI
Koła pasowe i Poduszki silnika
Elementy podwozia
Układ kierowniczy i zawieszenia

micronAir



FILTRACJA
Filtry kabinowe



www.corteco.com

a brand of
FREUDENBERG**CORTECO**