

11 często popełnianych błędów



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

SPRAWNOŚĆ UKŁADU KLIMATYZACJI ZALEŻY OD JEGO POPRAWNEJ OBSŁUGI ORAZ REGULARNEJ KONSERWACJI. FIRMA TEXA JAKO PRODUCENT PROFESJONALNYCH STACJI OBSŁUGI KLIMATYZACJI ORAZ CENTRUM CALL CENTER, PRZYJMUJĄCE CODZIENNIE ZGŁOSZENIA DOTYCZĄCE PROBLEMÓW W OBSŁUDZE A/C, OMAWIAJĄ NAJCZĘŚCIEJ POPEŁNIANE BŁĘDY

„Dobijanie” układu

Ponieważ nie istnieje żaden sposób pomiaru ilości czynnika w napełnionym układzie klimatyzacji bez jego odzyskania (odciągnięcia), „dobijanie” zawsze wiąże

się z ryzykiem. Gdy dobicie pewnej ilości okaże się niewystarczające, przy wyższych temperaturach klimatyzacja będzie niewydajna, co użytkownik odczuje brakiem efektu chłodzenia kabiny.

Jeśli natomiast ilość dodanego czynnika będzie zbyt duża, może dojść do uszkodzenia kompresora lub też nadmiernego wzrostu ciśnienia, co może spowodować rozerwanie układu. Absolutnie odradzamy takie podejście i zawsze zalecamy najpierw całkowite opróżnienie układu, a następnie podanie do niego właściwej ilości czynnika.

Zbyt krótkie osuszanie

Faza próżni jest ważnym etapem całego procesu obsługi układu klimatyzacji. Po pierwsze, pozwala na osuszenie układu oraz usunięcie z niego pozostałości gazów. Po drugie, przygotowuje maszynę do podania czynnika chłodzącego poprzez jego ogrzanie w butli wewnętrznej. Aby osuszanie było wydajne, musi trwać odpowiednio długo (średnio przyjmuje

się ok. 20 minut). Maszyna jest w stanie uzyskać minimalne ciśnienie absolutne o wartości około 1 mbara niezależnie od wydajności pompy próżniowej. Tym samym nie jest prawdą, że stacja wyposażona w bardzo wydajną pompę próżniową umożliwia skrócenie czasu próżni. Zaleca się postępowanie zgodne z instrukcjami podawanymi przez maszyny, ponieważ producent, po przeprowadzeniu serii testów, określił odpowiedni czas.

Podawanie zbyt dużej ilości oleju do układu

Podawanie oleju stanowi jeden z największych problemów w trakcie obsługi układu klimatyzacji. Ogólnie dostępne są dane wskazujące zalecaną przez producenta ilość oleju, jaka powinna znajdować się w układzie klimatyzacji dla jego poprawnego działania. Można ją znaleźć w odpowiednich bazach danych. Niestety, nie wiadomo, ile oleju obecnie znajduje się w układzie. Zbyt często serwisanci podają nominalną ilość, niezależnie od jego ilości odzyskanej wraz z czynnikiem chłodniczym. Jest to poważny błąd. Zaleca się rozagę przy jego dawkowaniu. Zbyt duża ilość oleju obniży wydajność układu, natomiast zbyt mała spowoduje zatarcie kompresora.

Ignorowanie usterek obecnych w systemie klimatyzacji / kolejność czynności serwisowych

Dobrym zwyczajem jest rozpoczęcie obsługi klimatyzacji od sprawdzenia obecności ewentualnych błędów / usterek związanych z układem sterowania. Zachęcamy również do przeprowadzenia szczegółowego wywiadu z klientem oraz podpięcia testera diagnostycznego, ponieważ pozwala to szybciej zidentyfikować i rozwiązać problem.

Przykładem ujawnionej w ten sposób usterki jest ślizganie sprzęgła sprężarki przy dużych obciążeniach. Doprowadza to do całkowitego unieruchomienia sprężarki klimatyzacji, a nierzadko ma poważniejsze konsekwencje. Innym przykładem może być uszkodzenie zaworu rozprężnego. Rutynowe odzyskanie i podanie czynnika chłodzącego nie powinno więc być pierwszą czynnością serwisową,

ponieważ nie rozwiązuje problemów dotyczących układu sterowania.

„Rozdzielanie” układu hydraulicznego od elektronicznego

Układ klimatyzacji stanowi jedną całość. Składa się z części hydraulicznej (obieg czynnika chłodzącego) oraz części sterowania. Systemy całkowicie manualne (z pokrętkami do ustawiania temperatury

Czy w układzie znajduje się nowy czynnik? Układ wyposażony w złączki serwisowe dla nowego czynnika chłodzącego R1234yf

Dzień 1 stycznia 2011 roku przyniósł poważną zmianę dla producentów samochodów w Europie. Począwszy od tej daty wszystkie nowo homologowane pojazdy powinny być wyposażone w układ z nowym czynnikiem chłodzącym. Niestety,



FOT. 2. HERMETYCZNE ZBIORNIKI NA OLEJ ŚWIEŻY ORAZ BARWNIK UV (TEXA KONFORT 760R)

i bez wyświetlacza) wyposażone są w sterownik klimatyzacji lub mają czujniki podłączone do sterownika silnika nadzorującego pracę sprężarki. Obsługa układu od strony hydraulicznej wprawdzie zapewni, że ilość czynnika chłodzącego w układzie jest prawidłowa, jednak należy jeszcze przeprowadzić diagnostykę elektroniczną – niezależnego lub współpracującego ze stacją. Pełny wgląd w system, kontrola parametrów rzeczywistych, obecność kodów usterek – mogą wykazać, że niewłaściwa praca układu spowodowana jest ustereką części elektronicznej.



FOT. 3. IDENTYFIKATOR GAZU STANOWI OPCJONALNE WYPOSAŻENIE STACJI TEXA



FOT. 1. OBROTOWA GŁOWICA Z MANOMETRAMI I WYŚWIETLACZEM (TEXA KONFORT 780 BI-GAS)