

BMW E46

Gyártási idő: 1998–2006

ZAJOS KLÍMA SZÍVÓCSŐ

Ha az 1998/3–1999/4 között gyártott, M52 típusú motorral szerelt 320i modellek esetében 3000 min⁻¹ fordulatszám felett zúgás vagy bűgás lenne hallható, a jelenséget a klímaberendezés szívócsöve okozhatja, ami erős rezgésbe jöhet, melynek zörejei az utastérbe is átterjednek. A jelenség független attól, hogy a klímaberendezés ki vagy be van-e kapcsolva. A zaj akkor is észlelhető, ha a jármű áll, és a motor üresjáratban jár. Halkabbá válik azonban, ha megfogjuk az elpárologtató és a kompresszor közötti csövet. A hiba elhárítása érdekében a teljes szívócsövet ki kell cserélni egy gyárilag módosított csőre. Az 1999/4 után gyártott modelleket már a módosított csővel szerelték.

A KEZELŐELEM CSERÉJE UTÁN VILLOG A KLÍMABERENDEZÉS GOMBJÁBAN LÉVŐ LED

A klímautomatikával szerelt járművek esetében előfordulhat, hogy a kezelőelem cseréje után villog a klímaberendezés gombjában lévő LED. Ez azt jelzi, hogy a klímaberendezés a klímakompresszor védelmi üzemmódjában van. Mivel az alkatrész a szériában beépített kezelőelemmel azonos, a LED mindaddig villog, amíg a kompresszort nem járattuk kb. 90 másodpercig 1500 min⁻¹ motorfordulatszám mellett. Ez teszi lehetővé, hogy a klímaberendezés első működ-



tetése során (új járművek esetében) a motor nagy fordulatszámon történő járása előtt az olaj megfelelően el tudjon oszlani a rendszerben.

KONDEZVÍZ A LÁBTÉRBE

Az 1998/2 és 1999/4 között gyártott, klímautomatikával felszerelt járművek esetében a klímaberendezés működése közben kondenzvíz juthat a lábtérbe. A kondenzvíz lefolyócsövek hibás elhelyezése miatt nem folyik el megfelelően a kondenzvíz. A csőfektetés korrigálásával elhárítható a hiba. A jobb hozzáférhetőség miatt szükségessé válhat az elpárologtató egység leszerelése.

ZAKATOLÁS MENET KÖZBEN

A 2000/6 után gyártott, M43 motorral szerelt, automatikus vagy manuális klímaberendezéssel felszerelt járművek esetében előfordulhat, hogy menet közben (bekapcsolt klímaberendezés mellett) kattogó kompresszorzörejek hallhatók. A jelenséget a túl kis hű-

tőközeg-mennyiség idézheti elő vagy erősítheti fel.

A hiba elhárítását, ill. a zaj csökkentését a járműgyártó által előírt hűtőközeg-mennyiség újbóli feltöltésével érhetjük el.

LÖKÉSEK ÉS ZÖREJEK A KLÍMAKOMPRESSZOR BEKAPCSOLÁSÁKOR

Az 1998/2 és 1998/8 között gyártott, M43 és M47 motorral szerelt járművek esetében előfordulhat, hogy füllel jól hallható a kompresszor működése. Emellett – főként állandó sebesség mellett – a kompresszor bekapcsolásakor zavaró lökések figyelhetők meg. A zörejek a belső védőszeleppel ellátott szabályozatlan kompresszorok esetében rendszerfüggőek lehetnek. A vezérlőegység nem képes elegendő mértékben szabályozni a kompresszor ütemes, üzemi által előidézett bekapcsolási lökéseit. A kompresszor cseréje a legtöbb esetben nem változtat a problémán.

A szabályozatlan kompresszor szabályozott kompresszorra történő cseréje

műszaki okokból nem lehetséges. Ellenőrizni kell a hűtőközeg-mennyiséget.

NEM JÖN KI LEVEGŐ AZ ELJEGESEDT ELPÁROLOGTATÓ MIATT

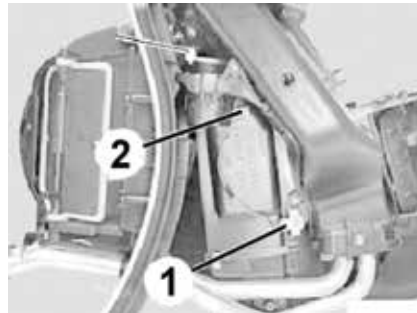
Az automata klímával felszerelt, 1998/2-től 1998/8-ig gyártott járművek esetében nagy külső hőmérséklet és hosszabb klímaüzem esetén eljegesedhet az elpárolgató. Ezt arról vehetjük észre, hogy egyre kevesebb levegő jön ki a légbefúvókból. Eközben az utastéri ventilátor továbbra is szabályosan működik. A klímaberendezés kikapcsolása után, néhány perc elteltével jelentős mennyiségű kondenzvíz képződik a jármű alatt. Ezután a klímaberendezés ismét szabályosan működik. Ebben az esetben a hiba okát az automatikus klíma vezérlőegységében kereshetjük (98/30 gyártási időpontig). 98/31 gyártási időponttól (1998. év 31. naptári hete) kezdődően ezt gyárilag módosították. A gyártási időpont a kezelőelem gyártócímkéjén található.

AZ AKKUMULÁTOR LEVÁLASZTÁSA

Ha a Klimatronic-rendszerrel felszerelt járművek esetében közvetlenül a gyújtás kikapcsolása után leválasztjuk az akkumulátort, annak ismételt csatlakoztatása után előfordulhat, hogy a rendszer hibakódot ment el. Ennek oka az lehet, hogy a szélvédő páratlanító csappantyúi csak kb. 2 perc elteltével állnak alapállásba. Az akkumulátor alapállás elérése előtti leválasztását a vezérlőegység hibaként értékeli. Ezért a gyújtás kikapcsolása után kb. 15 percet várni kell, mielőtt leválasztjuk az akkumulátort.

NEM MŰKÖDIK MEGFELELŐEN A SZELLŐZŐRENDSZER

A fenti hiba reklamációja esetén a meghibásodást egy párologtatóra szerelt, meghibásodott hőmérsékletszen-

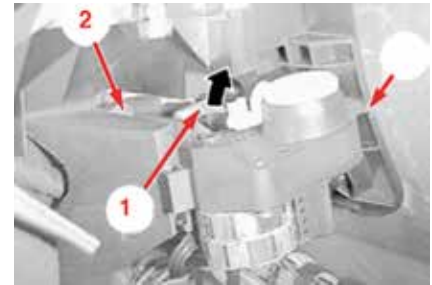


zor okozhatja. A hőmérsékletszenzor meghibásodása miatt eljegesedik a párologtató. Ebben az esetben ki kell cserélni a párologtató hőmérsékletszenzorát, ami a vezetőoldali lábterében található (1. pont). A szenzor kiszerezése előtt azonban ellenállásmérés elvégzését javasoljuk. A dugaszolt csatlakozást (2. pont) oldjuk, és az érintkezőkön elvégezzük a mérést. A névleges értéknek 25 °C környezeti hőmérséklet mellett 8,8 és 9,2 kΩ között kell lennie. A 2001 és 2006 közötti, automata klímával szerelt modellek érintettek.

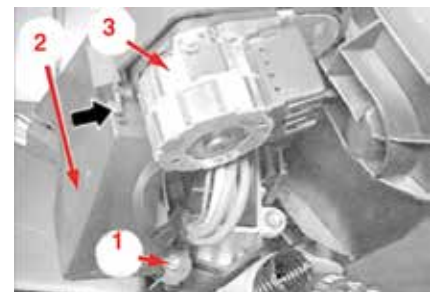
AZ UTASTÉRI SZELLŐZŐ BERENDEZÉS EGYENETLENŰL JÁR

A fenti hiba esetén a meghibásodást az utastéri szellőző berendezés végfoka okozhatja. Annak függvényében, hogy a szellőző berendezés melyik üzemmódban található (automata üzemmód vagy manuális szabályozás), a hiba alkalomszerűen is jelentkezhet. Ezen kívül a klímaberendezés vezérlőegységében nincs elmentett hiba. Ebben az esetben ki kell cserélni a végfokot. Ennek menete:

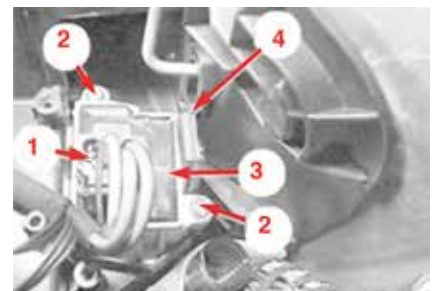
- Kiszerezjük a kesztyűtartót. Kiszerezjük a lábter légszűrőjét.
- A rudazatot (ld. ❶ ábra, 1. pont) felfelé kiakasztjuk.
- Oldjuk a rögzítőcsavart (ld. ❶ ábra, 2. pont).
- Visszaszerelés során ügyelni kell a vezető korrekt helyzetére (ld. ❶ ábra, 3. pont).



❶



❷



❸

- Oldjuk a rögzítőcsavart (ld. ❷ ábra, 1. pont).
- Kiacasztjuk az állítómotor tartóját (ld. ❷ ábra, 2. pont).
- Kihúzzuk az állítómotor csatlakozó dugóját (ld. ❷ ábra, 3. pont).
- Kihúzzuk a csatlakozódugót (ld. ❸ ábra, 1. pont).
- Oldjuk a rögzítőcsavarokat (ld. ❸ ábra, 2. pont).
- A tartóból kihúzzuk a végfokot (ld. ❸ ábra, 3. pont).
- Beszerelésnél ügyelni kell arra, hogy a végfokot korrekt módon toljuk vissza a tartóba (ld. ❸ ábra, 4. pont).
- Fordított sorrendben visszaszerelünk minden kiszerezett alkatrészt. ■