

Opel Omega B

Gyártási idő: 1994–2003.

A VEZÉRLŐEGYSÉG AUTOMATIKUSAN VÁLTOGATJA A KLÍMA ÜZEMMÓDOT

Az automata klímával szerelt modellek esetén előfordulhat, hogy a gyújtás bekapcsolása után a vezérlőegység önműködően „Automata” üzemmódba kapcsol és a kiválasztott hőmérséklet 23 °C-ra vált. Ilyenkor a hibát a vezérlőegység hibája okozhatja. A vezérlőegység-hiba abban is megnyilvánulhat, hogy a motor beindítása után nem növekszik automatikusan a ventilátorfokozat. A hibatároló kiolvasása során nem található hiba a vezérlőben. A vezérlő cseréje általában megoldja a problémát.

VÍZ A LÁBTÉRBE

A manuális klímával szerelt, 1994 és 1996 között gyártott járművek esetében előfordulhat, hogy a fűtés burkolatából nedvesség folyik be az utastér lábterébe. A jelenséget a hiányzó vízterelő okozza. Az 1996. január után gyártott modellek már vízterelőt is tartalmazó módosított fűtésburkolattal rendelkeznek. A megoldás, hogy a teljes burkolatot ki kell cserélni egy módosított verzióra.

AZ 1. VENTILÁTORFOKOZAT NEM MŰKÖDIK

Ha az 1996. augusztus előtt gyártott, manuális klímával szerelt modellek esetén a klímaberendezés bekapcsolásakor az 1. fokozat helyett az utastéri ventilátor 2. fokozata kapcsol be, akkor kábelezési hibára gyanakodhatunk. A ventilátormotor előtét-ellenállásának csatlakozóján kell a bekötést



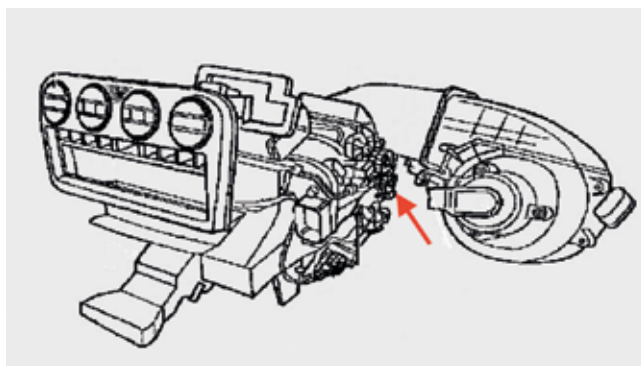
módosítani. A kábelezés javításához használjunk kapcsolási rajzot.

KIDÖRZSÖLŐDÉS, HŰTŐFOLYADÉK- ÉS VÁKUUMVESZTÉS

Az 1998-ig, X25XE és X30XE kódú motorokkal gyártott modellek esetében a hűtőfolyadék csöve és a főfékhenger vákuumcsöve között lévő, nem megfelelően kialakított tartó miatt a hűtőfolyadék-tömlő és/vagy a főfékhenger vákuumvezetéke kidörzsölheti egymást. Ellenőrizzük, és szükség esetén cseréljük ki a tartófület. Ellenőrizzük, hogy a csövek kidörzsölődtek-e, és szükség esetén cseréljük ki azokat is. 1998 után módosított tartófülekkel szerelték a járműveket.

BEPÁRÁSODIK A SZÉLVÉDŐ

Ha az 1996-os évjáratú, automata klímával szerelt járművek esetében a motor beindítása után, bekapcsol a klímaberendezés mellett bepárásodik a szélvédő, akkor a jelenséget nagy valószínűséggel a páramentesítő csappantyúk (rajz) állítómotorjának a hibája okozza. Diagnosztikai készülék segítségével az állítómotorok alapbeállításával megkísérelhetjük a probléma elhárítását. Szükség esetén ki kell cserélni az állítómotort.



1024050 alvázszámtól kezdődően gyárilag módosított állítómotorokat építettek be.

A KOMPRESSZOR ÉS AZ EXPANZIÓS SZELEP MÓDOSÍTÁSA

Az 1998-as gyártási évtől kezdődő motorkódváltás folytán (25DT helyett X25DT) eltérő kompresszor került beépítésre. A Denso 7SB16 helyettesíti a 97-es modelléig bezárólag használt Denso 6CA17-et. Egyidejűleg a kompresszorolaj töltésmennyisége is csökkent 155 ml-ről 145 ml-re.

Eltérő expanziós szelep került beépítésre: a Parker szelepet Egelhoff szeleppé váltotta le. Alternatívaként alkalmazható a Hella termékválasztékából származó expanziós szelep (8UW 351 239-111) is.

A rendszeren végzett javítások esetén szükség van a szárítószűrő cseréjére! A szárítószűrő a 8FT 351 195-481 alkatrészszám alatt szerezhető be a Hellától. Az olajmennyiség utántöltéséhez PAO kompresszorolaj (8FX 351 214-021 és -031) használatát javasolja a Hella.

ELTÖMÖDÖTT HŰTŐ / TÚLMELEGEDETT MOTOR

Az 1997-es modelléig az alumínium oxidációja a hűtő járatának eltömődését okozhatja. Emiatt csökken az átáramló hűtőfolyadék mennyisége, ami a motor túlmelegedéséhez vezethet. Az oxidáció oka a nem megfelelő / nem engedélyezett fagyálló koncentrátumok alkalmazása, ill. a fagyálló és a víz nem megfelelő keverési aránya. A fagyállónak, amely többek között korrózióvédő adalékokat is tartalmaz, meg kell felelnie az Opel által előírt specifikációknak. A keverési arány 50/50, ami 50% fagyállót és 50% vizet jelent. A hűtőfolyadéknak legalább -30 °C -ig fagymentességet kell biztosítania. Ha nem vagyunk



biztosak a hűtőfolyadék eredetében és állapotában, akkor érdemes az alábbi folyamatot elvégezni:

- Engedjük le a hűtőfolyadékot!
- Mossuk át a hűtőrendszert meleg vízzel ($> 50\text{ °C}$)!
- Szükség esetén a hűtőt, a fűtőradiátort, a hengerfejet és minden vízvezető elemet cseréljük ki!
- Ellenőrizzük a hűtőfolyadék-szerezőt, a termosztátot, és szükség esetén cseréljük ki őket!
- Töltsük fel a rendszert a megfelelő keverési arányú és típusú hűtőfolyadékkal!
- Légtelenítsük a hűtőrendszert és ellenőrizzük tömítettségét!

A beállított hőmérséklet eltér az utastérben uralkodó hőmérséklettől. Az automata klímával szerelt járművek esetén előfordulhat, hogy a kijelzőn beállított hőmérséklet nem egyezik meg az utastérben uralkodó hőmérséklettel. A hibát a tartó falával érintkező utastéri hőmérsékletszenzor okozza. A hiba elhárításához a szenzort a kezelő elem résein keresztül egy vékony tárggyal középirányba kell állítani, hogy ne érintkezzen a tartó falával.

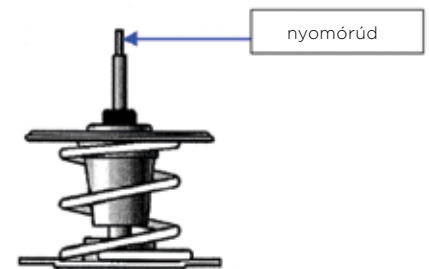
KLÍMAVEZÉRLŐ EGYSÉG MEGHIBÁSODÁS

Az 1996. szeptemberig gyártott modelleknél előfordulhat, hogy a klímaberendezés vezérlőegységének gombjai már csak nehezen vagy egy-

általán nem működtethetők. Némely esetben akár be is ragadhat egy-egy gomb. A hibát az érintőgombok vezetékeinek eltérő vastagságú lakkrétege okozza. A hiba egy új vezérlőegység beszerelésével elhárítható. Az 1996. szeptember után gyártott járműveket már módosított vezérlőegységekkel gyártották.

MOTOR-TÚLMELEGEDÉS

Az X25XE és X30XE motorokkal szerelt járművek esetében a hűtőfolyadék-termostát meghibásodása a hűtőfolyadék túlmelegedését, illetve



a motor teljesítményének csökkenését okozhatja. A hiba leginkább nagy motorterhelés és fordulatszám mellett lép fel. A termosztátban lévő viaszpatronból kicsúszott nyomórúd miatt előfordulhat, hogy a termosztát nem nyit ki teljesen, és a hűtőfolyadék hőmérséklete 120 °C fölé emelkedik. A termosztát cseréjével a probléma orvosolható. ■