

Opel Insignia

Gyártási idő: 2008–

ELEKTRONIKUS SZABÁLYOZÁSÚ KLÍMABERENDEZÉS-HIBA

A 2012-es modelleknél hibák léphetnek fel a klímaberendezés hőmérséklet-szabályozásában: a jármű belterében a beállított hőmérsékletet a rendszer nem tartja, illetve nem állítja be. Az alábbi alvázszámú járművek érintettek: C1000001 .. C1067795.

A hiba elhárításához a jármű gyártója szoftverfrissítést bocsát rendelkezésre. A WoLGM6EL7C1067796 alvázszám-tól kezdve a járműveket már gyárilag a frissített szoftverrel látták el.



A MOTOR TÚLMELEGSZIK / HIBÁS TERMOSZTÁT

A 2009–2010-ben gyártott, A16XER és A18XER motorkódú járműveknél a termosztát hibája miatt a motor túlmelegedhet. A viasztöltet a termosztátház mikrorepedésein át elszívárogthat, és ezért nem nyit ki a termosztát. Rendkívüli esetben a motor károsodásához vezethet a hiba. A járműgyártó a WoLGM67C191102001 alvázszám-tól kezdődően olyan termosztátot szerel gyárilag a járművekbe, amelynél ez a probléma már nem áll fenn. A motor hőmérsékletével kapcsolatos panaszok esetén érdemes a termosztát ellenőrzésével kezdeni a hibafeltárást.

Az érintett alvázszám-tartományba eső járműveknél elővigyázatosságból akkor is érdemes kicserélni a termosztátot, ha a túlmelegedés nem jelentkezik.

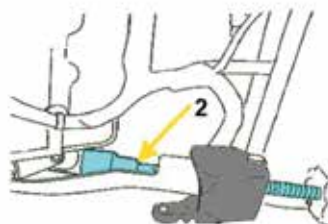
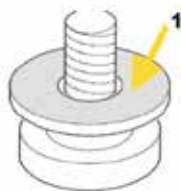
MEGHIBÁSODOTT AZ ÜLÉSMAGASSÁG-ÁLLÍTÓ

A 2009-es modelleknél az állítóorsó blokkolása miatt előfordulhat, hogy

nem állítható az ülés magassága. A magasságállító motor szorul az orsó és a műanyag megállító között. A problémára megoldást jelenthet egy kiegészítő alátét (1).

Az alátét beépítésének munkafolyamata:

- Szerelje ki az ülést.
- Lazítsa ki és távolítsa el a csavart (2).
- Használjon 6,4 x 18 x 1,6 méretű alátétet (1) (OE-szám: 11035613).



- Kenje be speciális zsírral (OE-szám: 13329237).
- Helyezze be a csavart (2) és húzza meg 10 Nm nyomatékkal.
- Szerelje vissza az ülést.

A MOTORHIBÁT JELZŐ LÁMPA SZABADONFUTÁS KÖZBEN KIGYULLAD

A 2009–2011 között gyártott, A18XER motorkódú és 91000001 – B1198549 alvázszám közötti modellek esetén, ha egyszerre jelenik meg a hibatárolóban a P0300 és az U0100 hibakód, akkor nagy valószínűséggel a motorvezérlőben lévő szoftver hibás. A P0300 kód jelentése: egy vagy több henger hibás gyújtása. Az U0100 hibakód jelentése: nincs kommunikáció a motorvezérlővel „A”.

A vezérlőegység emellett a következő üzenetet mutatja a hibaprotokollban: a hibakódok 0%-os fojtószelepállásnál és 900 °C feletti katalizátor-hőmérséklet mellett jelentek meg. Megoldást jelenthet a motorvezérlőn elvégzett szoftverfrissítés.

GYENGÉN JÁRÓ MOTOR, TELJESÍTMÉNYVESZTESÉG, A MOTORHIBÁT JELZŐ LÁMPA KIGYULLAD

A 2009–2010 között gyártott, A20DT x kódú motorral szerelt modellek esetében a motor veszíthet a teljesítményéből és ezzel egyidejűleg kigyulladhat a motorhibát jelző lámpa is.

A motor vezérlőegységében tárolt hibakódok a következők:

- P2282: fals levegő jut be a fojtószelep és a szívószelep között
- P2458: részecskeszűrő regenerációs folyamat, hibás működés, időtartam

A hibát először a szorítóbilincs környékén érdemes keresni. Gyakori probléma, hogy a töltőlevegő cső lecsúszik a töltőlevegő hűtő csatlakozócsonkjáról.

Előfordulhat, hogy a szorítóbilincs nem elég szoros. A probléma elhárítása érdekében meg kell tisztítani a csatlakozót és csavaros bilincset kell használni a cső rögzítéséhez. A járműgyártó is felismerte a problémát, ezért a WOLGT8E-



M1A1109304 alvázszámtól kezdve már csavaros bilincseket használnak a gyártás során.

NEM KIELÉGÍTŐ MOTORTELJESÍTMÉNY, A VÉGSEBESSÉG NEM ÉRHTŐ EL

A 2011–2012 között gyártott, A28NER vagy A28NET kódú motorral és az AF40 kódú váltóművel szerelt járműveknél a motorvezérlő hibás szoftvere miatt előfordulhat, hogy a jármű végsebessége nem érhető el. Az ügyfél esetlegesen a motor teljesítményére is panaszkodhat. B1000001 alvázszámtól érintettek a járművek, melyeken szoftverfrissítést kell végrehajtani. A jármű gyártója is felismerte a problémát, ezért 2012 februárjától az új modelleket már új szoftverrel látták el.

Szoftverfrissítés

Az autóipar elmúlt évtizedekben tapasztalt átalakulásának egyik eredménye, hogy a felsőbb kategóriákba tartozó autók 40%-át elektromos berendezések teszik ki. A vezérlőegységekben futó programkódok hossza már meghaladja egy Boeing 747 Jumbo Jet szoftvereinek tartalmát! A programkódokat tesztelik, de nem lehet minden üzemállapotot rekonstruálni, és előfordulhat, hogy az alkatrészek öregedése miatti szenzorjel-eltolódások okoznak kisebb-nagyobb zavarokat a rendszerben. A fejlesztési ciklusok rövidülése a tesztelésre szánt időszak csökkenését is magával vonzza, ami megnöveli az előforduló hibák (bug-ok) valószínűségét. Ma már bevett szokás, hogy a gyárból kijövő autók vezérlőegységeinek szoftverét a szervizekben frissítik, a szokásos karbantartási és javítási munkák elvégzése mellett. Ha olyan

problémával érkezik hozzánk egy autó, ami közvetlenül nem vezethető vissza mechanikus meghibásodásra, akkor érdemes ellenőrizni a hibás rendszer vezérlőegységében lévő szoftver azonosítóját. Az autógyárak a forgalomba helyezést követően többször is módosíthatnak/javíthatnak a vezérlőegységekben lévő szoftveren, ha vannak olyan hiányosságok vagy problémák, amelyek csak üzemeltetés során fordulnak elő. A fent olvasható HellaTechWorld tapasztalatok ékes bizonyítékai annak, hogy a modern gépjármű-diagnosztika és -javítás alapvető feltétele a vezérlőegységek olvasása és szükség szerint a programozása is.

Ahhoz, hogy a műhelyünkben ilyen jellegű műveletet végezhessünk, a hardvert tekintve egy úgynevezett pass-thru funkcióval ellátott diagnosztikai eszköz szükséges. Ma már

szinte minden gyártó kínál ilyen műszereket, melyek a J2534 és az ISO22900 szabványnak megfelelő kommunikációra képesek. A személyautók esetében az Euro V-ös normától, míg a haszonjárműveknél az Euro VI-os norma bevezetése óta kötelező a szabvány használata. Szoftveres oldalról már kicsit kacífántosabb az ügy, mivel a különböző autógyárak más-más kapcsolati és finanszírozási módszert alkalmaznak. Minden esetben szükséges szerződni az autógyárral, hiszen a frissített szoftvert ők szolgáltatják. Van olyan márka, amelynek szoftverfrissítéséhez akkreditálni kell a szervizt és részt kell venni gyári oktatáson. Mivel a szoftver közvetlenül a gyár szerveréről tölthető le, ezért stabil internetkapcsolat is szükségeltetik. Ezek hiányában a szoftverfrissítést csak a márkaszerviz végezheti el. ■