

Hella Tech

Ford Focus

KÉNYSZERSZELLŐZŐ

Az 1999. januárig gyártott Ford Focusok esetében jelentkezik a szélvédő, a hátsó szélvédő és az oldalsó ablakok bepárásodásának problémája. A jelenség a hátsó lökhárító környékén található nem kielégítő kényszerszellőzésre vezethető vissza.

A hátsó lökhárító mögötti oldalsó kényszerszellőző kicserélésének menete:

- a hátsó lökhárítót leszereljük,
- a régi kényszerszellőzőket a tartóklipszek oldásával eltávolítjuk,
- az új kényszerszellőzőket behelyezzük,
- a lökhárítót felszereljük.

VENTILÁTORHIBA

Ha egy 2000. augusztus előtti Ford Focus esetében felmerül, hogy a ventilátormotor vagy a ventilátorszabályzó kapcsoló nem működik és érezhetően égett műanyag szag jelentkezik, annak lehetséges oka a ventilátor kezelőkapcsolóján lévő csatlakozó rossz elektromos érintkezése. A hiba megszüntetéséhez módosított kezelőkapcsolót és új csatlakozót kell beszerezni. Ehhez a következő lépéseket végezzük el:

- kiszerezjük a rádiót (ügyeljünk a kódra),
- kiszerezjük a fűtés/klímaberendezés kezelőelemének takarólapját (4 csavar),
- kiszerezjük a ventilátormotor kezelőkapcsolóját és újat szerelünk be,
- a kábelköteget kb. 40 milliméterrel a sérült csatlakozó mögött levágjuk a kezelőkapcsolóról,
- az új csatlakozót forrasztott/sarusztott kábelkötés segítségével összekötjük a kábelköteggel (a kábelek színére ügyeljünk).



A szerkezeti elemeket visszaszereljük, a rádiót visszatesszük és kódoljuk.

KELLEMETLEN SZAG AZ UTASTÉRBEN, PÁRÁS ABLAKÜVEGEK

A 2000. június előtt gyártott modellek esetében erős, áporodott szag képződik az utastérben vagy/és az ablaküvegek bepárásodnak. Ezt gyakran az elpárologtató házban, illetve az elpárologtató felszínén maradt nedvesség idézi elő. Az utastéri ventilátort bekapcsolva a nedvesség lecsapódik az ablakokon. Az elpárologtató környezetében mikroorganizmusok is megtelepedhetnek, melyek hozzájárulnak az erősen áporodott szag kialakulásához. A kellemetlen szagok megjelenésével összefüggő kifogások esetén az elpárologtatót célszerű fertőtleníteni. Az ablaküvegek bepárásodásának megelőzése érdekében plusz elektromos modul építhető be. A modul a gyújtás kikapcsolását követő 45 perc elteltével néhány percre bekapcsolja a légfúvó ventilátort. Ennek köszönhetően megszárad az elpárologtató felülete, illetve az elpárologtató burkolata. A kiegészítő modul a márkakereskedőknél beszerezhető.

ZÖREJEK A FŰTŐEGYSÉG FELŐL

A DAW, DBW, DNW, DFW motorkódú, 1998. 10. és 1999. 01. 13. között

gyártott modellek esetében sípoló zörejek jelentkezhetnek a fűtőegység környezetében. Ennek oka lehet a gyártási hézagok következtében a fűtőegységen keletkezett rés. A rés a 3. vagy/és 4. ventilátorfokozatban „sípoló zörejeket” okozhat. A megszüntetés érdekében különféle ventilátorrácsokat és légvezetőket kell eltávolítanunk, a fűtőegység meghatározott részében pedig egy speciális tömítőszalagot kell elhelyeznünk. 1999. 01. 14. óta gyárilag plusz tömítőszalagot ragasztanak a fűtőegység házára.

ÜZEMKÉPTELEN HŰTŐVENTILÁTOR MODUL

A 2006. 06. 01. és 2007. 01. 25. között gyártott, 1,6; 1,8 és 2,0 literes TDCi motorokkal szerelt gépjárműveknél, melyeket a saarlouis-i üzemben gyártottak, az úti szóró só hatása miatt túlmelegedés léphet fel, illetve a hűtőventilátor modul meghibásodhat. Különösen az olyan területeken használt gépkocsik érintettek, ahol télen nagy mennyiségű sót szórnak az utakra. A nagymértékű korrózió miatt a só akár az elektronikát is elérheti. A túlmelegedés miatt a modul, valamint a környező alkatrészek és vezetékek kigyulladhatnak.

A gépjárműgyártó a problémát egy visszahívási akció keretében kezelte.

Abból kell azonban kiindulni, hogy különféle okoknál fogva nem lehetett az összes gépkocsit ellenőrizni, illetve utólag javítani.

A visszahívási akció keretében a hűtőventilátor modul vezérlőegységet ellenőrzik és szükség esetén egy kiegészítő kábelköteget építenek be, mely kikapcsolt gyűjtésnél megszakítja a ventilátormodul tápellátását.

A modul nedvesedés és korrózióképződés elleni védelme érdekében egy kiegészítő védőpajzsot is felszerelnek. Nincs ismeretünk arról, hogy az így módosított gépkocsik valamilyen megjelölést kaptak volna. Figyeljen erre az információra a hűtési teljesítménnyel, illetve a ventilátor működésével kapcsolatos panaszok esetén.

ZÖREJEK A SZELLŐZŐRENDSZER VAGY A KLÍMABERENDEZÉS HASZNÁLATA KÖZBEN

A különböző Focus modellek esetében bekapcsolt fűtés/klímaberendezés mellett esetleg sípoló hangok hallhatók a hűtő/fűtő egységből. Ennek oka legtöbb esetben a ventilátor-ellenállás és a fűtőház közötti hibás tömítés. A létrejött léghuzat sípoló hangot eredményez. Az okot az alábbiak szerint eljárva szüntethetjük meg:

- Szereljük ki a ventilátor-ellenállást.
- Helyezzünk egy szigetelőszalag-darabot az ellenállás felső oldalára. Figyelem: a szigetelőszalag nem érintkezhet fémérintkezőkkel.
- Helyezzünk egy darab tömítést a szigetelőszalagra.
- Az ellenállást szereljük vissza.

NAGY- ÉS KISNYOMÁSÚ SZERVIZCSATLAKOZÓ

A Ford Focus MK1 modellek esetében a klímaberendezés szervizcsatlakozói közvetlenül a kondenzátoron ❶, illetve az akkumulátoron található. Az akkumulátorhoz a jobb oldali,



❶



❷

elülső dobetét leszerelésével tehetjük elérhetővé ❷.

VÍZ A LÁBTÉRBEN

Ha az 1998. augusztus és 1999. április között gyártott modellek esetében az elülső lábtérbe víz hatol, annak lehetséges oka a szélterelő és a szélvédő közötti rossz tömítés lehet. Ez a pollenszűrő feletti területet érinti. A rossz tömítés következtében víz kerül az utastéri szűrőbe, majd onnan tovább az utastérbe. A hiba megszüntetéséhez új – még hozzáigazítást igénylő – szélterelőt kell beszerezni. Ehhez a következő lépéseket végezzük el:

- A régi szélterelőt kiszerelem.
- A pollenszűrőt megvizsgáljuk, és adott esetben kicseréljük.
- Az új szélterelőt hozzáigazítjuk.

- Ehhez a habanyagtömböt 55 mm-re rövidítjük. Plusz vízfolyó furatot fúrunk, a szélterelőre pedig külön tömítő butilszalagot ragasztunk.
- Az új szélterelőt beszereljük.

A MOTOR ELLENŐRZŐ LÁMPÁJÁNAK KIGYULLADÁSA

Ha az ügyfél egy 2005. május és 2007. január között gyártott, 1,6 16V HWDA kódú motorral szerelt Ford Focus vagy C-Max-ra panaszkodik és a motor ellenőrző lámpája világit, akkor annak oka a fojtószelep potenciométerének hibája és/vagy egy csatlakozó korróziója lehet. A hibát jelentős teljesítménycsökkenés kísérheti. A következő hibakódok olvashatók ki a tárolóból:

P2119: Fojtószelep pozícióérzékelője/Fojtószelep hibája P2135: PCM / Fojtószelep/gázpedál pozícióérzékelője-kapcsoló A/B feszültségarány P2176: PCM /elektronikus fojtószelep/ illesztési hiba

Ilyen esetben a következők szerint kell eljárni:

- Tisztítsa meg a fojtószelep potenciométer-csatlakozójának érintkezését.
- Ha az érintkezők tönkrementek, akkor a potenciométert (Ford-cikksz. 1483794) cserélni kell.
- Ehhez szerelje le a fojtószelepházat, és szerelje be az új potenciométert.
- Ellenőrizze a fojtószelep mozgáskéességét. Ehhez néhányszor kézzel mozgassa meg a fojtószelepet. A fojtószelepnek elengedés után könnyedén vissza kell állnia alaphelyzetbe. Ha ez nem történik meg, akkor a fojtószelepet könnyen mozgathatóvá kell tenni, illetve szükség esetén cserélni kell a fojtószelepházat (Ford- cikksz. 1483795).
- A javítást követően törölje a megtevérdött hibákat, és ellenőrizze, hogy a motor kifogástalanul működik-e. ■