

Klima tylko do nabicia? Nie tylko!

data aktualizacji: 2021.04.25



Klimatyzacja jest w stu procentach sprawna, wymaga tylko nabicia - wielu z nas, podczas poszukiwań auta używanego, zetknęło się z tym popularnym zapewnieniem ze strony handlarzy. Zazwyczaj takie slogany można od razu włożyć między bajki.

O nabijaniu klimy słów kilka

Historie o sprawnym, ale jednak w tej chwili nie działającym układzie klimatyzacji to jedne z najczęściej spotykanych drobnych kłamstw handlarzy pojazdami. Pod tą zdawkową informacją można ukryć w zasadzie każdą, nawet najpoważniejszą usterkę. Potencjalny nabywca, w czasie oględzin auta, zazwyczaj nie jest w stanie zweryfikować czegoś więcej niż to, czy z otworów wentylacyjnych wydostaje się podmuch chłodu czy też nie. Informacja o nienabitej klimie powinna jednak spowodować zapalenie się w głowie klienta tzw. czerwonej lampki. Jeżeli układ wymaga bowiem tylko uzupełnienia czynnika, dlaczego sprzedawca nie wykonał tej prostej czynności przed wystawieniem auta na sprzedaż?

Wielu potencjalnych nabywców pojazdów nie zdaje sobie sprawy z tego, że krążący w układzie klimatyzacji czynnik chłodniczy nie znika stamtąd ot tak. Jeżeli faktycznie go tam nie ma, z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że stało się to za sprawą wycieku. Elementy układu klimatyzacji są narażone na zużycie eksploatacyjne. Z czasem w przewodach układu klimatyzacji zaczynają pojawiać się mikro-nieszczelności, które - jak łatwo się domyślić - wkrótce stają się coraz większe. Ich zlokalizowanie jest możliwe poprzez wprowadzenie do układu kontrastu, który zabarwi przewody w miejscach wycieków. Jest to jednak zadanie dla doświadczonego mechanika, ponieważ podając zbyt dużo kontrastu lub też kontrast złej jakości można narobić szkód. Nieodpowiedni kontrast może wejść w reakcje z elementami gumowymi w układzie klimatyzacji, zbyt duża ilość kontrastu może z kolei wpłynąć na zmniejszenie lepkości oleju i utratę odpowiednich parametrów smarnych.

Nabici... w butelkę

Kierowców zostawiających swoje świeżo zakupione auto w warsztacie w celu przysłowiowego nabicia klimy, zwykle czeka duże rozczarowanie. Opisana wyżej drobna nieszczelność układu może być najmniejszym potencjalnym problemem. Bardzo często już w kilkuletnich autach awarii ulegają trudne w wymianie i drogie elementy układu klimatyzacji.

Przykładem jest kompresor, zwany także sprężarką, uważany za serce całego układu chłodzącego. Jego zadaniem jest tłoczenie i sprężanie czynnika klimatyzacji. Pracuje w trudnych warunkach i pod dużym ciśnieniem, co niestety ma wpływ na jego potencjalną awaryjność.

- Wszelkie zanieczyszczenia krążące w układzie klimatyzacji mogą zbierać się na iglicy kompresora, uniemożliwiając jej poprawną pracę. Prowadzi to do zatarcia kompresora. Skąd w układzie zanieczyszczenia? Mogą mieć kilka źródeł, są to np. opiłki metali, oddzielające się od elementów układu w normalnym procesie eksploatacji. Zaszkozić mogą także drobinki pochodzące ze środków chemicznych, zastosowanych by zapobiec drobnym nieszczelnościom układu - mówi Dawid Kowalewicz, Dyrektor Produkcji w firmie Lauber, specjalizującej się w regeneracji części samochodowych.

Naprawa lub dobra naprawa

Konieczność wydania sporej kwoty na naprawę klimatyzacji jest czymś, czego nabywcy samochodów z drugiej ręki najczęściej nie planują. Trudno jest im zatem oprzeć się pokusie szukania oszczędności. Wbrew pozorom naprawę układu klimatyzacji można przeprowadzić tanio. Warto jednak wiedzieć, na czym oszczędzać można, a na czym nie.

Zdecydowanie złym pomysłem jest wymiana wyłącznie uszkodzonej części i pozostawienie układu w stanie sprzed naprawy. Możemy wówczas mieć pewność, że nie pozbyliśmy się przyczyny usterki wymienianej części lub też w krótkim czasie czeka nas awaria innego podzespołu. Wówczas znów konieczne będzie przeprowadzenie pełnego serwisu klimatyzacji z wypompowaniem i ponownym wprowadzeniem czynnika do układu - jak łatwo się domyślić, oznacza to dodatkowe koszty. Co zatem zrobić?

- W przypadku interwencji mechanicznej w układ klimatyzacji, np. wymiany kompresora, należy wymienić także skraplacz, filtr-osuszacz i zawór rozprężny oraz dokładnie wypłukać układ. Tylko wtedy możemy mieć pewność, że pozbyliśmy się zabrudzeń, które przy ponownym uruchomieniu klimatyzacji nie będą już krążyć w układzie - radzi Dawid Kowalewicz z firmy Lauber.

Czy musi być drogo?

Na czynnościach serwisowych nie warto oszczędzać. Koszt naprawy układu klimatyzacji można jednak skutecznie obniżyć poprzez odpowiedni dobór części. Znakomitą relacją ceny do jakości odznaczają się części poddane fabrycznej regeneracji. Ich trwałość jest zbliżona do produktów nowych, co najczęściej oznacza, że wymieniając raz np. kompresor, nie będziemy do tego zmuszeni ponownie aż do końca czasu eksploatacji samochodu.

- Kompresor po fabrycznej regeneracji to w pełni sprawny element, przygotowany do montażu w pojeździe. Nasza firma poddaje regeneracji tylko kompresory uznanych marek

pierwszomontażowych, dlatego też jesteśmy pewni jakości gotowego produktu i obejmujemy go ochroną gwarancyjną. Produkty te dostępne są na polskim rynku pod marką Ditermann - mówi Dawid Kowalewicz.

Dziś mało kto wyobraża sobie posiadanie auta, w którym nie można schłodzić wnętrza w upalne dni. Kupując auto na rynku wtórnym warto zatem zadbać o sprawdzenie stanu układu klimatyzacji. W tym celu najlepiej przed sfinalizowaniem transakcji udać się do warsztatu, w którym mechanik sprawdzi stan poszczególnych elementów. Czy ewentualne usterki powinny od razu zniechęcić nas do kupna samochodu? Niekoniecznie. Stwierdzenie uchybień jest dobrą przyczyną do negocjacji ceny pojazdu, zaoszczędzone w ten sposób pieniądze można przeznaczyć na serwis układu klimatyzacji. Po jego fachowym przeprowadzeniu, będziemy spać spokojnie wiedząc, że nie zaskoczy nas brak przyjemnego podmuchu z nawiewów w upalne dni.

źródło: Lauber

Źródło: