

CLT1

Instrukcja obsługi



Spis treści

Instrukcja obsługi	3
Zestaw CLT1	4
Ogólne informacje i dane techniczne	5
Opis	6
Podłączenie	7
Przygotowanie i uruchomienie	8
Przygotowanie przed rozpoczęciem testowania	9
Podłączenie akumulatora	10
Zapobieganie kodom błędów za pomocą CLTSIM	10
Przebieg testowania	11
Możliwe błędy na zaworze elektromagnetycznym	11

Instrukcja obsługi

CLT1 – sprzęt testowy do sprężarek zewnętrznie sterowanych

Bardzo szanowna Klientko, bardzo szanowny Kliencie!

Dziękujemy bardzo, że Państwo zdecydowali się na urządzenie CLT1 firmy Adiator.

CLT1 może być stosowany, żeby przez cały rok niezależnie od temperatury otoczenia testować wszystkie bezsprzęgłowe, bezpośrednio napędzane sprężarki z zewnętrzną regulacją wydajności.

CLT została wykonana przez techników dla techników.

Techniczne zastosowanie

CLT1 służy jako bezpośrednie zasilanie w energię zaworu regulacyjnego do wszystkich bezsprzęgłowych, bezpośrednio napędzanych sprężarek klimatyzacyjnych z zewnętrzną regulacją wydajności bez konieczności utworzenia połączenia z instalacją elektryczną pojazdu. Format przyjazny dla użytkownika umożliwia znaczącą oszczędność czasu podczas diagnozy urządzeń klimatyzacyjnych. Za pomocą CLT1 możecie Państwo rozszerzyć spektrum wykonywanej przez Państwa diagnozy instalacji klimatyzacji.

Zestaw CLT1

ZAWARTOŚĆ

Numer katalogowy

OPIS



CLT1

Jednostka centralna CLT1 do regulacji bezsprzęgłowych sprzężarek łącznie z kablem zasilającym w energię. Za pomocą tej jednostki można regulować bezsprzęgłowe sprzężarki firmy Denso, Sanden oraz Zexel.



CLTHK

Zaczepek z uchwytem magnetycznym



CLTUNI

Uniwersalny zestaw kabli (2 m) do podłączenia wszystkich bezsprzęgłowych sprzężarek.



CLT PWS

Kabel do zasilania w energię do podłączenia z akumulatorem w pojeździe. Wymagane jest zasilenie prądem 12 V.



CLTVAG

Kabel przyłączeniowy (2 m) do sprzężarek Sanden (PXExx) do pojazdów marki Audi, Lamborghini, Seat, Skoda oraz Volkswagen.



CLTDEN

Kabel przyłączeniowy (2 m) do sprzężarek Denso (6SEU16: 7SEU16) do pojazdów marki BMW, General Motors, Jaguar, Lexus, Porsche, Land Rover, Mercedes, Rolls-Royce oraz Toyota.



CLTSIM

Symulator zaworu elektromagnetycznego, który zapobiega generacji kodów błędów w systemie pojazdu.

Ogólne informacje i dane techniczne

OGÓLNE INFORMACJE

- W celu wykluczenia błędów podczas testowania prosimy dokładnie przeczytać niniejszą instrukcję obsługi. Dzięki temu można będzie uniknąć błędów na jednostce testowej oraz sprężarce.
- Technik musi być przeszkolony w zakresie posługiwania się urządzeniami klimatyzacyjnymi.
- Adiator nie odpowiada za szkody, które zostały spowodowane niewłaściwym korzystaniem z jednostki.

DANE TECHNICZNE

- Zasilanie elektryczne: 11-15 V
- Zakres temperatur: -10 do +40°C
- Temperatura przechowywania: -20 do +50°C
- Prąd pobierany: maksymalnie 3 A
- Wydajność sterowania sprężarką: 3-100%
- Waga: około 600 g

15 V

-10°C do 40°C

Czy są wiadomości o urządzeniach klimatyzacyjnych?

Opis



1. Przycisk do zwiększenia wydajności sprężarki
2. Przycisk do zmniejszenia wydajności sprężarki
3. Kontrolka LED krótkiego spięcia lub przzerwania zaworu elektromagnetycznego
4. Kontrolka LED zbyt dużego poboru prądu zaworu elektromagnetycznego
5. Ośmiopunktowy wskaźnik LED do zmiany wydajności zaworu regulacyjnego - / +

Podłączenie



1. Dwubiegunowe przyłącze do zestawu kabli do zaworu regulacyjnego sprężarki

2. Trójbiegunowe przyłącze do zasilania w energię z akumulatora samochodu 12 V

Przygotowanie i uruchomienie



1. Zestaw kabli zasilających w energię do połączenia narzędzia ręcznego z akumulatorem pojazdu
 2. Zestaw kabli do zaworu regulacyjnego sprężarki, istnieją trzy dostępne opcje.
- 2-biegunowy uniwersalny zestaw kabli, numer katalogowy CLTUNI, do podłączenia ze wszystkimi sprężarkami.
 - Zestaw kabli do Grupy Volkswagen-Audi numer katalogowy CLTVAG, do podłączenia z modelami grupy Volkswagen-Audi.
 - Zestaw kabli Denso, numer katalogowy CLTDEN, do podłączenia z modelami BMW, Mercedes, Toyota itd.

Przygotowanie przed rozpoczęciem testowania

- Pojazd powinien wskazywać temperaturę roboczą.
- Urządzenie klimatyzacyjne należy ustawić na maksymalną wydajność (chłodzenie).
- Dmuchawę należy ustawić na maksymalną wydajność.
- Powietrze powinno być wydmuchiwane tylko ze środkowych dysz na desce rozdzielczej, wszystkie pozostałe dysze należy zamknąć.
- Strumień powietrza należy skierować na wysokość twarzy. W celu pomiaru temperatury wydmuchu należy zastosować termometr ustawiony centralnie.
- Należy przyłączyć manometr lub dowolną jednostkę do serwisowania instalacji klimatyzacyjnych, żeby otrzymać wiedzę o nastawnych parametrach po stronie niskiego i wysokiego ciśnienia.
- Należy poluzować wtyczkę na sprężarce oraz zastosować pasujący zestaw kabli CLT1 (CLTUNI, CLTVAG lub CLTDEN).
- Należy podłączyć symulator do wyciągniętej wtyczki.



Przykład jednostki CLT1, która jest podłączona do sprężarki.

Ogólna wskazówka

W celu ochrony wyposażenia testowego oraz sprężarki należy podtrzymywać zasilanie w energię z akumulatora 12 V.

Podłączenie akumulatora

Należy połączyć klemmy akumulatora 12 V z akumulatorem w pojeździe. Podczas tego należy zwrócić uwagę na właściwą biegunowość, żeby nie zniszczyć jednostki CLT1.

To oznacza:

Czerwony = dodatni = biegun dodatni = 30

Czarny = ujemny = masa = 31



Zapobieganie kodom błędów za pomocą CLTSIM

Za pomocą symulatora (numer katalogowy CLTSIM) zapobiegacie Państwo zanotowaniu kodu błędów w elektronice pojazdu. Należy połączyć symulator z wyciągniętą wtyczką.



CLTSIM ma 2-biegunowe uniwersalne przyłącze, które pasuje do wszystkich pojazdów. W przypadku pojazdów tylko z jednym przewodem należy połączyć drugie przyłącze symulatora z masą (31).

Przebieg testowania

Należy podwójnie kliknąć na przycisk minus (-), aż wyłączy się jednostka. Ośmiopunktowy wskaźnik LED nie świeci się (brak obciążenia wydajności sprężarki).

- Należy włączyć pojazd i pozostawić włączony. Należy zwiększyć prędkość obrotową biegu jałowego do około 1500 obrotów/min.
- Należy kliknąć w odstępach każdorazowo co 15 s na przycisk plus (+). W ten sposób zostanie zwiększona mechaniczna wydajność zaworu regulacyjnego sprężarki. Należy się upewnić, że zmieniają się parametry robocze instalacji klimatyzacyjnej po stronie niskiego i wysokiego ciśnienia na podstawie wskaźników pomiarowych na rozdzielaczu.
- Należy zwrócić uwagę, że ciśnienie po stronie wysokiego ciśnienia podczas testowania za pomocą CLT1 może wzrosnąć oraz że eksploatacja przy szybkim rozruchu wentylatora regulacyjnego w pojeździe przerywa poprawny przebieg testowania zaworu regulacyjnego sprężarki klimatyzacyjnej.
- Należy uważać ciągle na temperatury oraz parametry ciśnienia systemu klimatyzacyjnego, podczas wykonywania testów za pomocą CLT1.
- Należy pilnować pomiędzy każdym zwiększeniem, czy sprężarka odpowiednio realizuje poziomy.

Nastawa	Niskie ciśnienie	Temperatura wydmuchu*
Maksimum	1,6 +/- 0,5 bar	0°C +/- 3°
Minimum	3 +/- 0,7 bar	10°C +/- 3°

* Prosimy zwrócić uwagę, że tolerancje są dostrajane do warunków obciążenia sprężarki w przypadku temperatury otoczenia. Muszą być analizowane podczas testu sprężarki na poziomie minimum i maksimum. Zmiany po stronie niskiego ciśnienia muszą odpowiadać zmianom w ustawieniach na CLT1.

Możliwe błędy na zaworze elektromagnetycznym



Kontrolka LED „OC” świeci się:

- Niewystarczające przyłącze zaworu regulacyjnego
- Kompletnie przerwanie na zaworze regulacyjnym
- Krótkie spięcie na zaworze regulacyjnym (poniżej 3 om)

Kontrolka LED „OL” świeci się:

- Zbyt wysoki pobór prądu zaworu



www.adiator.se

www.clt1.com

ADRES
Hälsingeg. 40 (14 floor)
113 43 Stockholm [Sztokholm]
Szwecja

KONTAKT
P.O. Box [Skrytka pocztowa] 23056
S-104 35 Stockholm [Sztokholm]
Szwecja
Tel.: +46 8 729 17 00
Faks: +46 8 729 17 17

SERWIS
Mail: info@clt1.com
Phone: (+46) 456-423 30
Fax: (+46) 456-102 54