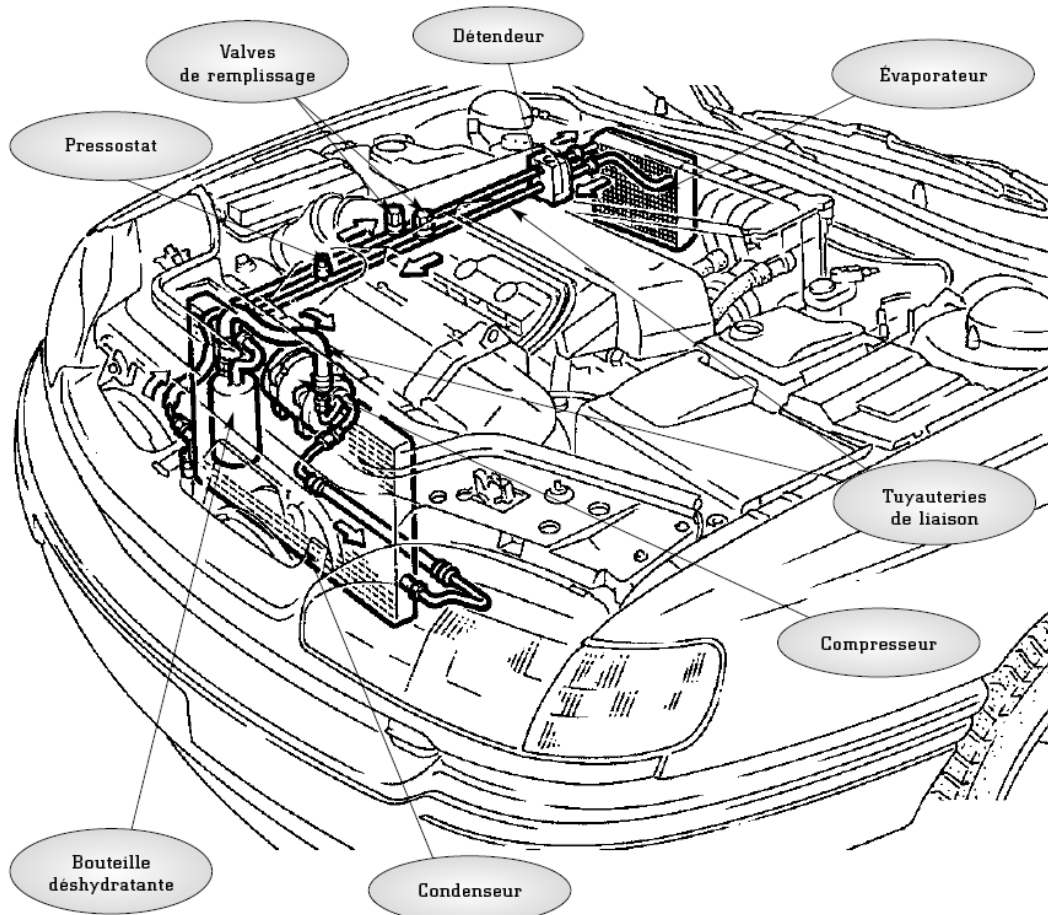


CLIM HORS FONCTIONNEMENT

Identification des éléments :



Ce qu'il faut faire pour diagnostiquer rapidement:

Vérifier que le condenseur est propre et que les ventilateurs fonctionnent.

Vérifiez le(s) fusible(s) et changez le(s), ça fonctionne, terminé.

Ca ne fonctionne pas :

Brancher un multimètre ou une lampe sur le connecteur du compresseur, mettre le moteur en marche et la climatisation, vérifier que la lampe s'allume.

Attention, certaines clim doivent être à une température mini de l'habitacle pour fonctionner (15° par exemple)

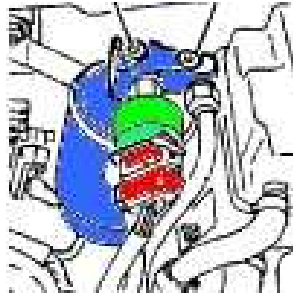
La lampe ne s'allume pas, remonter jusqu'au contacteur de pression, débranchez le connecteur (en rouge) et shunter les deux contacts 1 et 2 (si les ventilos se mettent à fond, c'est que vous vous êtes trompés de

liaison), si ça fonctionne, on coupe tout pour ne pas «planter» le compresseur.

En rouge : le connecteur a shunter

En vert : le pressostat

En bleu : la bouteille déshydratante



Dans ce cas, cela veut dire que votre circuit de climatisation a une pression trop basse pour fonctionner et celui-ci passe en sécurité.

Pour info, un circuit de clim qui perd est un circuit qui fuit, donc, il faut voir un pro comme Carrier froid industriel, qui fera une charge avec traceur et déterminera ce qui est percé.

En général, le condenseur (placé devant le radiateur moteur) est percé par oxydation de l'alu avec le sel et autre agents agressifs extérieur mais également les raccords sur les conduites de fluide (sertissage défectueux).

Remplacer la pièce défectueuse et procéder à un tirage au vide et remplissage en gaz.

Pour la quantité de gaz, demandez à votre concessionnaire ce que préconise le constructeur car certains appareils donne une charge fausse pour un type de véhicule (ex Citroën Xara, 950 g au lieu de 625 !).

Méfiez vous également des RTA qui donnent parfois des indications erronées.

Attention à la charge de gaz, car si le circuit est trop chargé, la clim se mettra en sécurité haute pression dans les embouteillages et ne fonctionnera plus.

Dans le cas où le shunt ne change rien, vérifiez que le Neiman, en position «moteur en route», délivre bien du courant à chaque sortie, si non, le changer et si oui, changez le relais.

Le relais de commande de la clim, doit se trouver dans le compartiment moteur sur les 406 phase 1 (autoradio Philips) et dans le BSI pour les 406 phase 2 (après 04/99) avec autoradio Clarion. (Voir PDF pour les phase 2)

Relais changé, ça doit fonctionner.

Au cas ou tout est ok, le compresseur tourne et il n'y a pas de froid, vérifiez que le condenseur entre a 80 ° et sort a 50° environ, si oui, passer a la bouteille déshydratante, sinon, vérifiez la pression du circuit de clim.

Dans le cas ou le circuit est a la bonne pression et que le condenseur ne chauffe pas a 50 degrés, c'est que le compresseur est HS (clapet bloqué), a remplacer.

L'entrée et la sortie de la bouteille doivent être à la même température, si oui, faire la même chose au détendeur, sinon, bouteille à remplacer (sels déshydratants bouchés empêchant le fluide de circuler).

Au détendeur, si la température est identique en entrée et sortie, c'est qu'il est bloqué; à remplacer.

Voilà, ça peut aider a trouver pourquoi ça ne marche pas mais ces mesures de température ne remplacent pas un diagnostic par un spécialiste du froid.

Le concessionnaire qui bien souvent, ne sait même pas comment fonctionne la clim sur une voiture, propose de tout changer, sans savoir pourquoi et attention à la note qui sera salée.

Pour info, quelques prix de pièces sans pose :

Compresseur	: 500 €
Condenseur	: 300 €
Evaporateur	: 600 €
Bouteille	: 60 €
Détendeur	: 150 €
Charge circuit	: 120 €

Relevé des pressions/températures :

