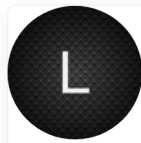


Volkswagen Passat 🚗 Brillante Passatizh

Climatronic, actuadores de compuertas: ubicación y desmontaje V107, V158, V159, V71, V113, V425



LizarD71 Fue hace 1 semana

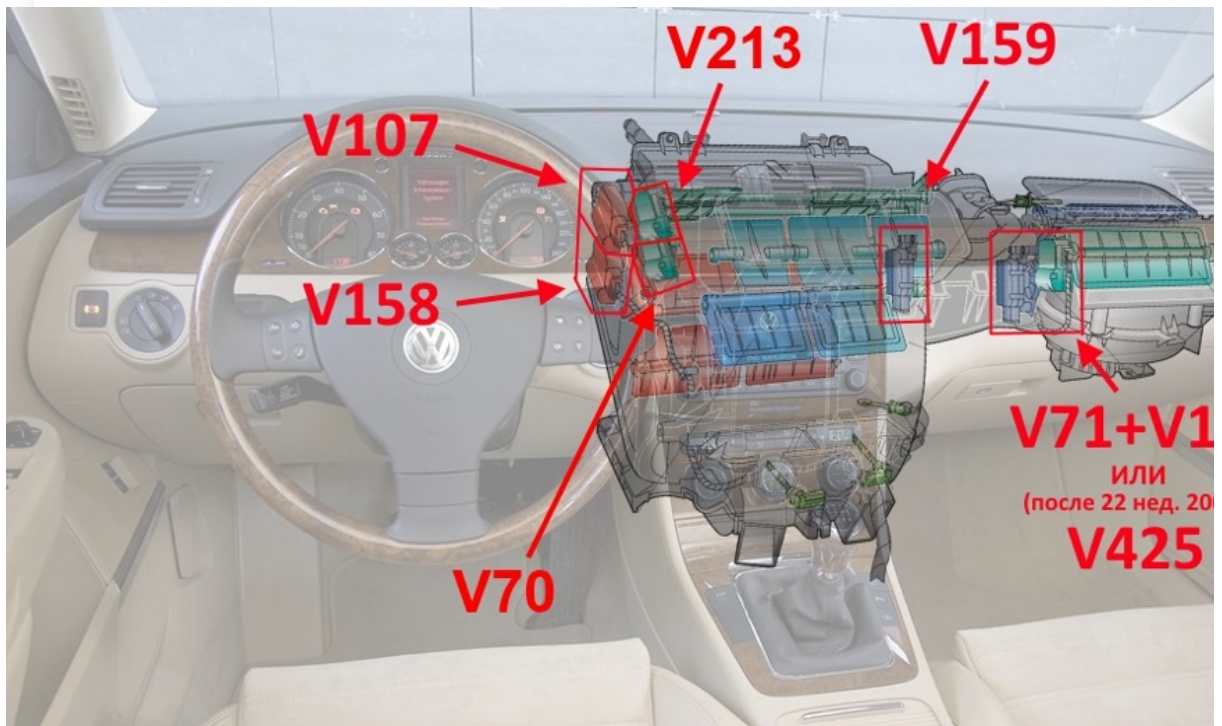
Conduzco Volkswagen Passat 🚗 Brilliant Passatizh (antes: Mercedes-Benz Clase S y Moskvich 2140)
Tula, Rusia

Este es el segundo de tres artículos dedicados al problema con los actuadores de las compuertas climáticas. En este artículo describiré cómo llegar a los actuadores del cabezal y retirarlos.

El artículo anterior describió el proceso de diagnóstico, reparación de unidades y hardware. En el siguiente te diré cómo llegar a V213 y V70.

Antes de comenzar, le sugiero que decida inmediatamente si desactivará las unidades de control. En caso afirmativo (y recomiendo hacer esto, hay muy poco espacio para maniobrar), antes de comenzar a trabajar, retire el inconveniente de la batería (y no olvide abrir el maletero y desbloquear todas las puertas antes de hacer esto).

Empezaré con una descripción general.



En total, el Passat Climatronics dispone de 6 o 7 servos, según el año. Antes de la semana 22 de 2007 había 7, después - 6 (dos accionamientos V71 y V113, que controlaban la recirculación y la ventilación del aire fresco, ahora han sido sustituidos por un V425). Sin embargo, por ejemplo, en VCDS lo más probable es que no encuentre el canal de medición responsable del variador V425. En los diagramas eléctricos, en los errores de la unidad de control del clima e incluso en ETKA, este variador se denomina V71, mientras que V113 simplemente falta. Por eso aquí me referiré a él como V425 (V71).

De la herramienta necesitarás una llave de 5,5 (idealmente con cabeza inclinada), un destornillador plano largo, puntas TORX (Tx10, Tx15, Tx20, Tx25), un destornillador para puntas, un pequeño trinquete para puntas, etc., que te permitirá ayudarlo a trabajar con brocas en lugares de difícil acceso (tal vez todo tipo de cardanes, etc.).

El trinquete de la foto de abajo me ayudó MUCHO; sin él no puedo ni imaginar cómo habría llegado a algunos lugares.



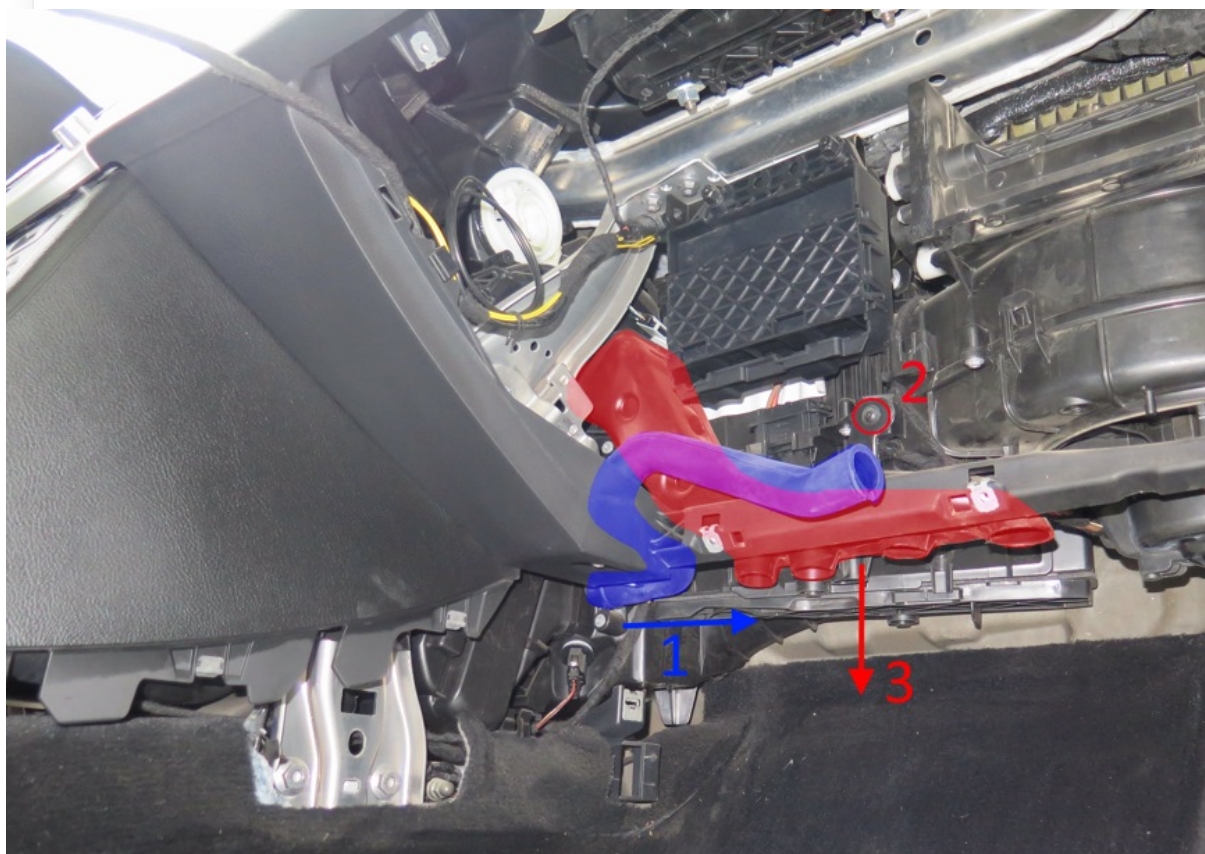
También recomiendo usar una linterna.

Empecemos por el lado derecho,

el primer paso es quitar la guantera del pasajero. No describiré este proceso; se ha descrito varias veces, por ejemplo, [aquí](#) o [aquí](#).

La única advertencia es que es necesario quitar la guantera de debajo de los pies. Los cables se pueden soltar (los clips son difíciles de sacar) y los conectores de retroiluminación se pueden desconectar. Entonces habrá suficientes cables para colocar la guantera en el túnel central. Si todos los conectores están desconectados, habrá un error en la almohada.

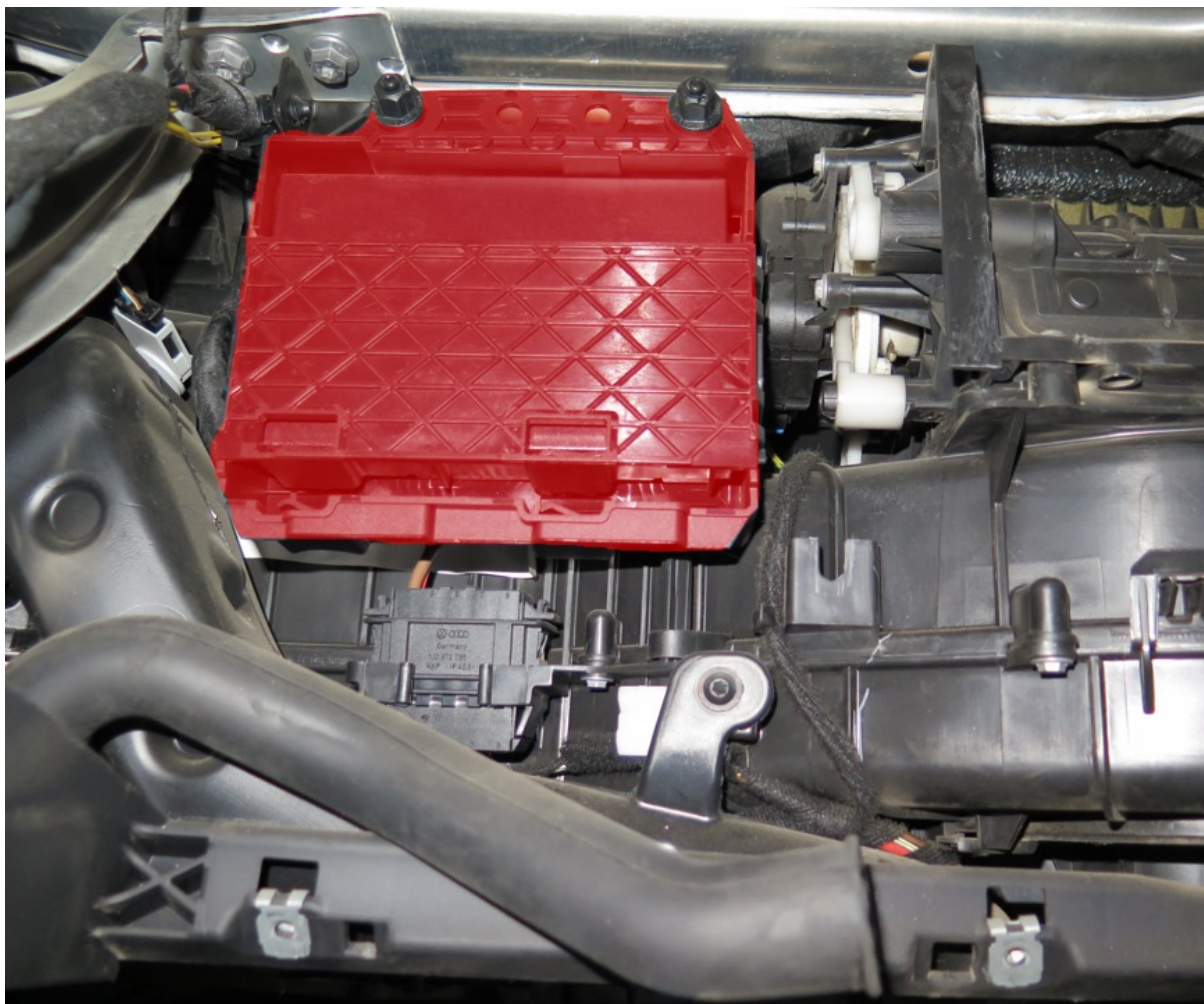
A continuación debe quitar los conductos de aire, procedemos de acuerdo con el esquema:



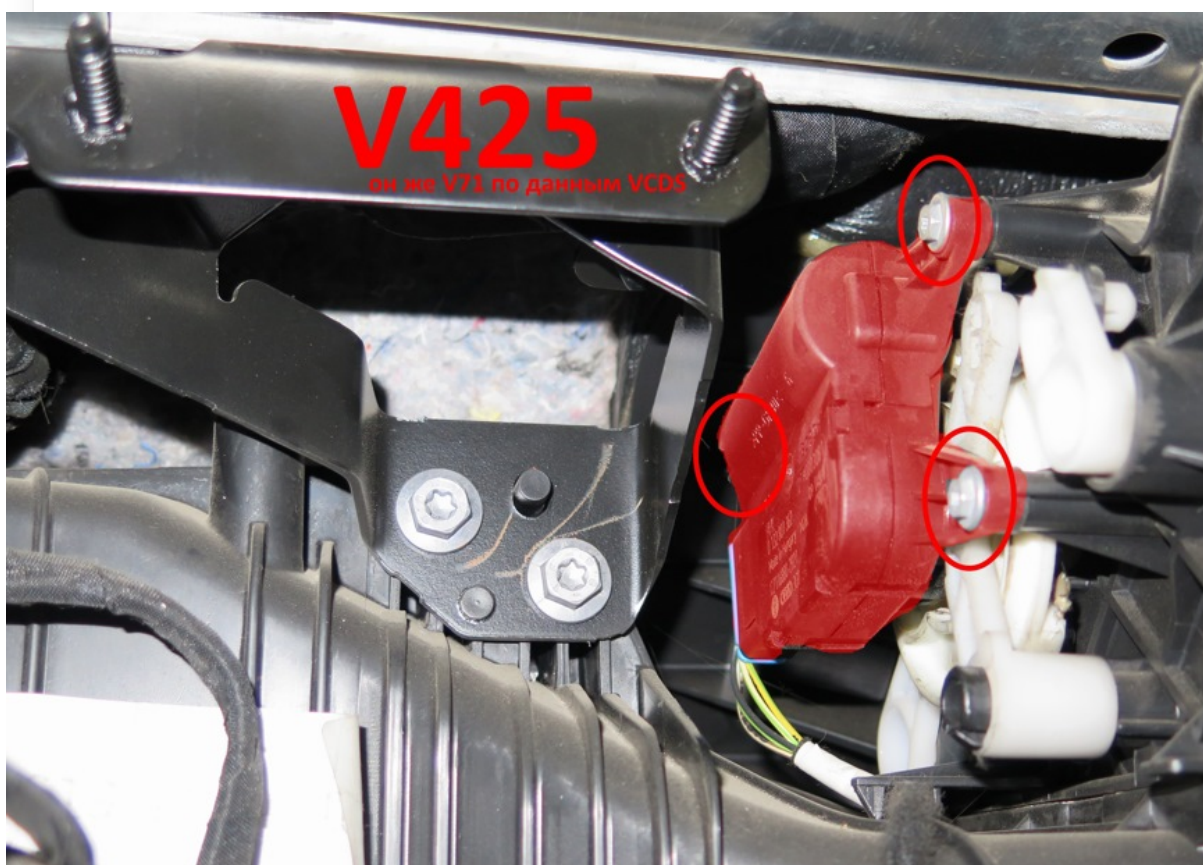
En realidad, todo está marcado: saque la manguera, desenrosque el tornillo, saque el conducto de aire hacia abajo. Justo abajo. Parecerá que su parte ancha no pasa, pero si lo giras se saldrá))

Accionamiento de recirculación/entrada de aire V425 (V71)

Retire el bloque de confort desenroscando dos tuercas de plástico (yo las desenroscué a mano):



Es más conveniente apagar la unidad de confort para que no cuelgue.
Ahora tenemos acceso normal a la unidad V425 (V71).



Desatornille los dos tornillos que están a la vista. En la parte posterior no hay ningún tornillo autorroscante, solo hay un pasador guía. Mueva con cuidado el variador hacia el centro de la cabina. Puedes hacer palanca

suavemente con algo de plástico para separar la palanca (blanca) y la unidad.

En automóviles fabricados antes de las 22 semanas. 2007 hay 2 unidades a la vez (V71 + V113) y están cubiertas con una especie de carcasa. Pero la eliminación allí no es muy difícil y el acceso es normal.

Adelante.

Unidad de control de temperatura a la derecha (V159)

La ubicación es extremadamente incómoda. Por un lado, aquí está, a plena vista. Por otro lado, un tornillo autorroscante generalmente se encuentra tristemente ubicado...



Se pueden desenroscar sin problemas dos tornillos autorroscantes (marcados con óvalos). Pero el lugar más interesante, que te dará mucho placer si eres masoquista, está marcado con un hermoso asterisco))

También agregaré que vi fotos donde la palanca no tiene un hueco al lado del tornillo inferior. . Entonces todo es triste (

Y otra adición de FAST: *en el lado del pasajero, si hay un bi-xenón estándar, entonces en el soporte que cubre el V159 hay una unidad de control AFS colgada y probablemente debajo de ella simplemente no haya ningún recorte para el tornillo inferior. Al tacto está ahí. Si no sale, no habrá suficiente espacio. ¡*

PERO! No quité el V159 en absoluto, porque la tarea era lavar los potenciómetros... solo Quité la tapa del variador (no la saqué, no sale, simplemente la rompí) y saqué el potenciómetro, lo lavé y lo volví a colocar en su lugar. Antes de esto, practicaba en el lado del conductor sin la unidad.

Desafortunadamente, no tenía una llave para 5.5, lo cual realmente lamenté. Tuve que cortar algo parecido a esta llave con medios improvisados, resultó algo como esto:

El único acceso al tornillo es desde arriba.

Как результат, минут 20 чертыханий и отборных проклятий – и привод у меня в руках))

Замечу, что этот и все следующие приводы вынимаются из рычагов путем поворота на некоторый угол – тогда «шипы» на приводах совпадают с «пазами» рычагов и привод свободен. В общем, просто покрутите туда-сюда – в каком-то положении удастся снять.

Еще в народе есть метод сверления кронштейна, который мешает открутить саморез. Я от него воздержался, т.к. не представляю, как не допустить попадания стружки куда не надо. Но если надумаете, [тут](#) и [тут](#) метод описан.

Но и это еще не все — есть сведения, что можно умудриться снять крышку привода, не снимая сам привод. Ну а потенциометр достать после этого уже не проблема.

Переходим на темную левую сторону

Первым делом снимаем вещевой ящик. Открываем, сверху есть пластиковые упоры – отжимаем их вверх, чтобы ящик выпал. И вынимаем сам ящик. Далее открываем 4 самореза снизу:

Облицовка останется висеть на защелке – просто жмем вниз. Далее тянем на себя. Осталось вынуть штекер подсветки и отщелкнуть диагностический разъем (он на двух защелках изнутри). Убираем накладку подальше.

Теперь снимаем воздуховод.

Откручиваем саморез и он выпадет вниз. Если нет – помогаем ему в этом).

На фото ниже показано примерное расположение приводов (чтобы знать, где искать).

Привод заслонки размораживателя (V107) и привод регулировки температуры слева (V158)

Добраться до этой сладкой парочки нам мешают алюминиевый кронштейн и пластиковый кожух.

ВНИМАНИЕ! Под пластиковым кожухом – трубки циркуляции антифриза! Они остаются горячими 3-4 часа после остановки двигателя. **Можно легко получить ожег! БУДЬТЕ ОСТОРОЖНЫ!**

На рисунке показаны места крепления этих деталей. С кожухом вообще никаких проблем.

Алюминиевый кронштейн служит опорой для проводки и гейтвея. На фото показаны только нижние 2 точки крепления. Верхние – только на схеме, можно нащупать рукой. Если у вас нет цели снимать V107, то достаточно открутить нижние винты и отжать кронштейн, подоткнув что-нибудь в распор. Я решил снять все, до чего дотянусь и сделать профилактику, поэтому откручиваем кронштейн.

Вынуть просто так не получится. Сначала нужно отстегнуть гейтвей – он на двух защелках, легко отстегиваются рукой сзади:



Там же крепится клипса жгута проводки – ее можно просто поддеть – она выскочит. И последняя преграда – в самом верху на кронштейне защелкивается держатель толстого жгута проводки. Защелкивается на этот выступ:



Длинная шлицевая отвертка поможет отстегнуть жгут.

После снятия кронштейна доступ к приводам открыт. Единственный момент – **обязательно пометьте** какой разъем идет к какому приводу!

На этом пока все, продолжение следует.

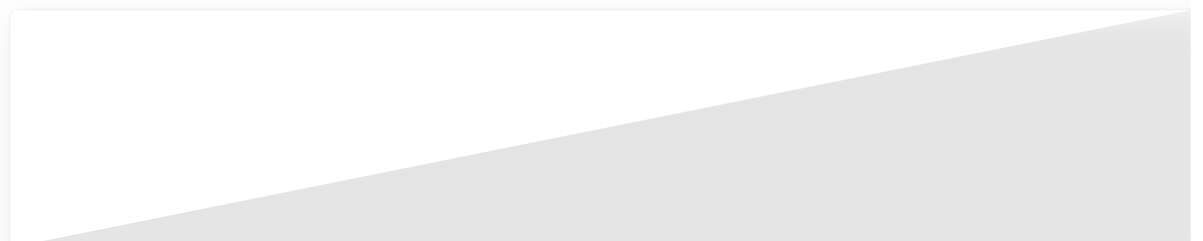
September 23, 2015 Tags: DIY

548

114

20

S



Comments 114

Only registered users can participate in discussions.

[Log In](#)

[Sign Up](#)

SLASH1990

I drive Volkswagen Tiguan (1G)

Доброго! Подскажи, где то в интернете видел что заслонки надо установить в сервисное положение, это так и есть или все равно как они стоят?

2 w

Adi74

I drive Volkswagen Passat CC

Подскажите, может кто проходил. Ошибка по 107-му, включатель заедает. Снял его, разобрал, проверил, все рабочее, подключаю и его и 158 на свои разъёмы, но не устанавливаю, что бы видно было работают они или нет, запускаю адаптацию, адаптация проходит, по ним видно как рычаги проходят полный цикл, адаптация успешно завершается, и один хрен та же самая ошибка по 107-му. Только теперь их две, ещё добавилось отсутствие адаптации. Опять снимаю оба, разбираю, меняю местами вариометры, со 107-го ставлю на 158, и наоборот, подключаю, адаптация, рычажки ходят, все успешно, ошибок нет, радуюсь что такой умный. Собираю все обратно, хренакс, опять ошибка именно по 107-му, та же самая, включатель заедает. Какой сука включатель, где он? Есть еще какой то вариант ? Ведь по 158 ошибок ни каких нет, а там сейчас вариометр от 107-го стоит. Моторчики оба рабочие. Может быть какая то тема что по механической части самой заслонки проблема, и когда все установлено сервопривод например просто не может его повернуть? Или может я че там собрал не правильно?

1 m

AdminkO

I drive Volkswagen Passat Variant (B6)

А привода все одинаковые? Поменял V71, сейчас ругается на V158, вот он будет такой же или с каким-нибудь рычагом?

5 m

FILINO

I drive Volkswagen Passat B6

я имел ввиду болт от V158 который невидно, может помните?

1 y

FILINO

I drive Volkswagen Passat B6

Здравствуйте.

Напишите пожалуйста как вы сняли диагностический разъем с нижней панели.

Как и чем вам удалось открутить невидимый болт моторчика и как вы его опять прикрутили, это невозможно.

Снятие железки без снятия панели вообще невозможно. Там можно открутить только 2 винта.

1 y

LizarD71 Author

I drive Volkswagen Passat B6

OBD который? Не помню уже. Помню, что он на защёлках и отщелкивается весьма хреново. А вот деталей не помню.

Если вы про болт, что звёздочкой, то он потому и со звездой, что много забываемых моментов мне доставил. Как я и описал, я его открутил подобием ключа, подбираясь сверху. Мата было много. Сейчас бы, наверное, просто дыру бы просверлил в железке, как многие делают.

1 y

FILINO

I drive Volkswagen Passat B6

я имел ввиду болт от V158 который невидно, может помните?

1 y

LizarD71 Author

I drive Volkswagen Passat B6

Ааа, железку снять можно) Но это тоже интересный опыт. Оптимально, если на левой руке будет хотя-бы 2-3 локтя. Я верхние болты крутил маааленькой трещеточкой, лёжа головой на педалях и с большим трудом доставая рукой до верха железки. Но 158 можно достать и просто отжав железку. Не удобно (как и звёздный), но возможно. Думаю, это будет проще, чем железку откручивать.

1 y

dema777-1978

I drive Volkswagen Passat B6

FILINO

Здравствуйте.

Напишите пожалуйста как вы сняли диагностический разъем с

Привет, согласен в статье умолчали об двух верхних болтах кронштейна шлюза, после того как я открутил их с помощью маленькой трещотки, я стал сразу чемпионом мира или даже олимпийским чемпионом по акробатики, но я смог заменить V107 резистор.

5 m

AndreyXY

I drive Volkswagen Golf Alltrack (Mk7)

А никто не знает какое там сопротивление у датчика самого V71. На Али продают отдельно, но говорят кому подходит, кому нет (((

1 y

Voyager

I can help with с установкой оригинального оборудования в автомобиле группы VAG.

4,7 кОм.

1 y

KKonstantinS

I drive ZAZ Chance

А у меня при самодиагностике ошибок не выдаёт, но при включении щелкают заслонки секунд 20, и у водителя дует теплым воздухом, а у пассажира дует ледяным, что аж стекло инеем покрывается (при выставленных 23,5), стоит крунуть пассажира температуру до градусов 25, как начинает греть тоже горячим. Это V159 нужно снимать смотреть?

2 y

leon888

No car

У меня под панелью рой шелкунсиков вообще, стрекосит постоянно, ноги и лицо не дует уже 😓

2 y

metis456

I drive Lexus RX (1G)

У меня тоже не дует на лицо и ноги только лобовое обдув как решил проблемк.

1 y

leon888

No car

Попробуй адаптацию провести.
Либо 107 менять потенциометр.

1 y

metis456

I drive Lexus RX (1G)

Адаптация не помогает

1 y

leon888

No car

Luego es 107, está por encima de 158) no es divertido escalar, pero después de eso las compuertas deberían

abrirse y el aire soplará)

Y entonces, si es realmente malo, puedes abrir el canal de
soplado con las manos, pero puedes romper todo ahí 😞

1 año

Evelyter

Conduzco un Ford Focus IV Wagon

¡Buen día! Da el error 711 Motor actuador de la trampilla de
calefacción del espacio para los pies en el lado izquierdo - V108
¿Dónde diablos está esta trampilla? No puedo encontrar ninguna
información al respecto.

2 años

AlexMetalista

Conduzco Volkswagen Passat B6

Chicos, por favor ayuden. Hubo un problema con las unidades, el
158 y el 213 estaban funcionando mal. El tormento es indescriptible,
el 158 todavía fue sacado y curado, y luego la muerte((No tenemos
artesanos que puedan hacer un reemplazo. Más precisamente, se
llevan todo, pero al final empeorarás de lo que era(La pregunta es:
¿Ali no está equipado con las 6 unidades para ordenar a la vez?
Miro, los índices son diferentes, no puedo determinar qué ni dónde.
Ayuda con un enlace, quien pueda, se lo agradeceré mucho.

2 años

mishanya16

Conduzco un Volkswagen Golf Mk4.

Últimamente he estado disparando 159 en unos 7 minutos.

1 2 años

© DRIVE2.COM, 2024



Texto original

Valora esta traducción

Tu opinión servirá para ayudar a mejorar el Traductor de Google

