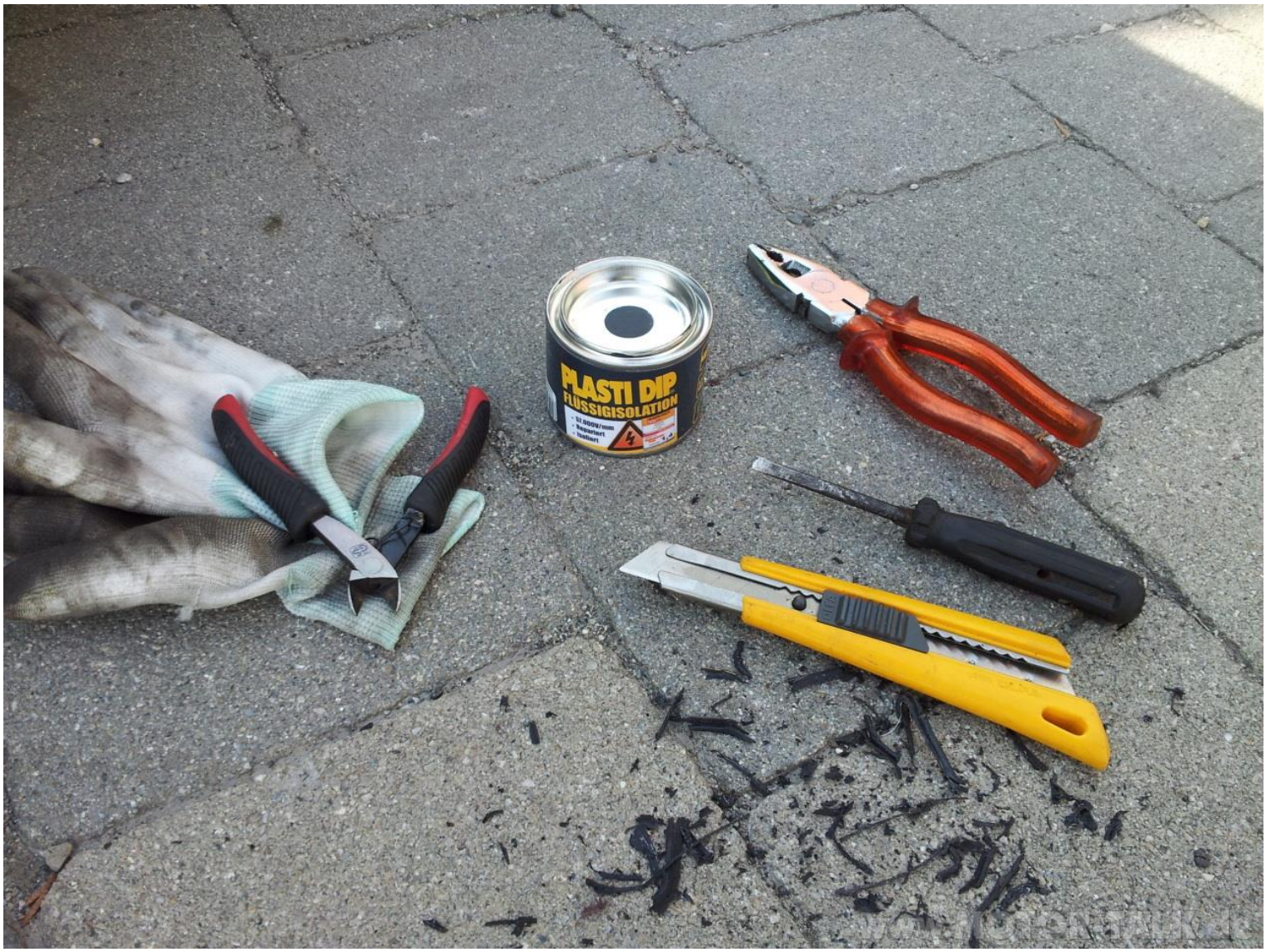
Kody błędów wentylatora:

- 41F0, kontrola zwarcia do pozytywu
- 41F1, kontrola zwarcia do masy
- 41F2, przerwa w sterowaniu
- 41F3, przekroczenie temperatury na wyjściu
- 4B22, zablokowany wentylator elektryczny

W moim przypadku dwa połączenia z wentylatora były skorodowane. Jeśli u Ciebie jest inaczej to należy sprawdzić trzy przewody. Grube to zasilanie a cienki to sterowanie.

Potrzebujemy:



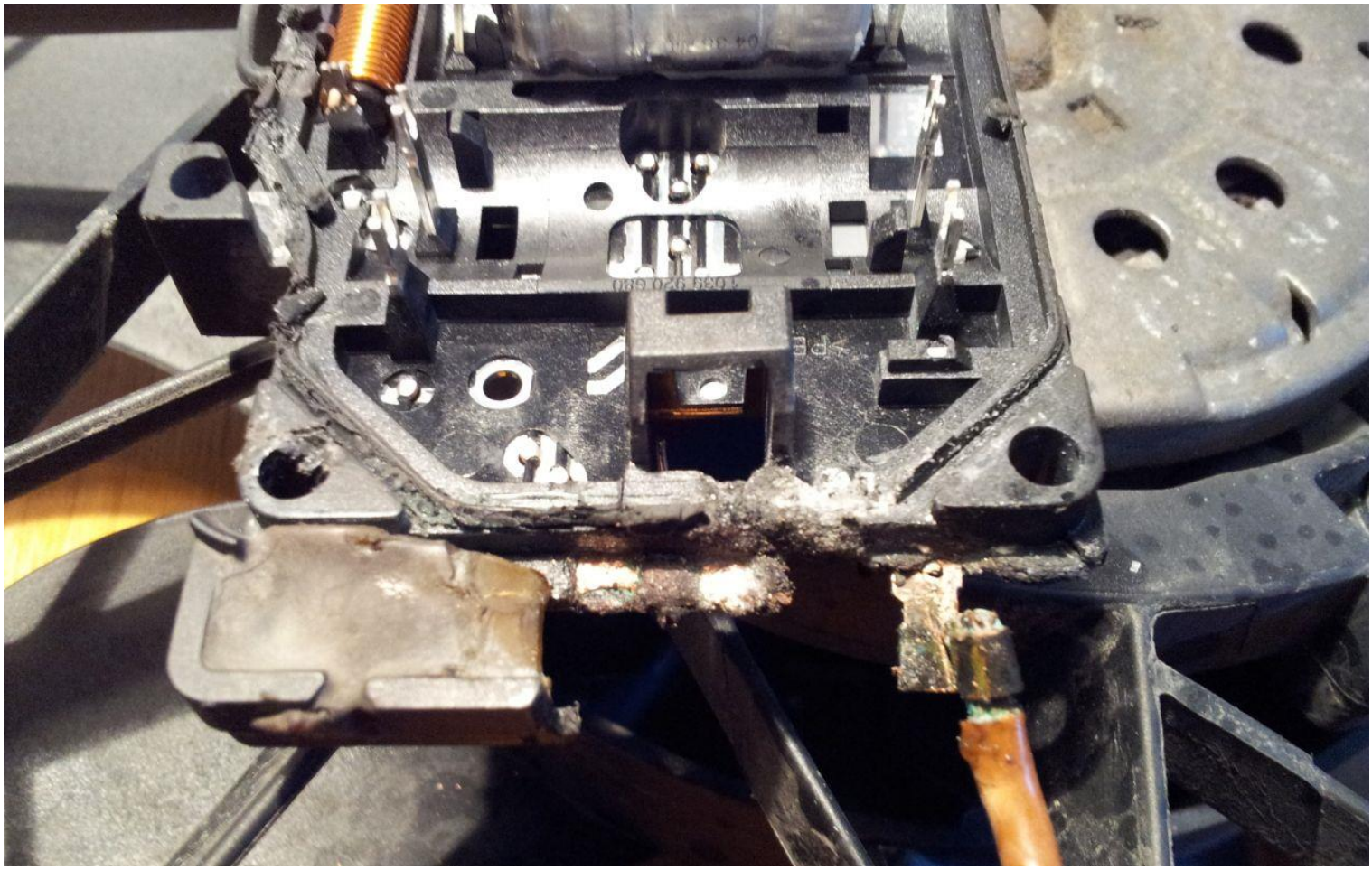
Wentylator należy wyjąć w celu wykonania naprawy.

Jeśli masz wentylator na zewnątrz, natychmiast zobaczysz przyczynę. Zaciski są wyjątkowo skorodowane, a guma ochronna wytopiła się z wysokiego prądu. Jedyną rzeczą, która pozostała zdrowa, jest neutralny przewodnik VSG.

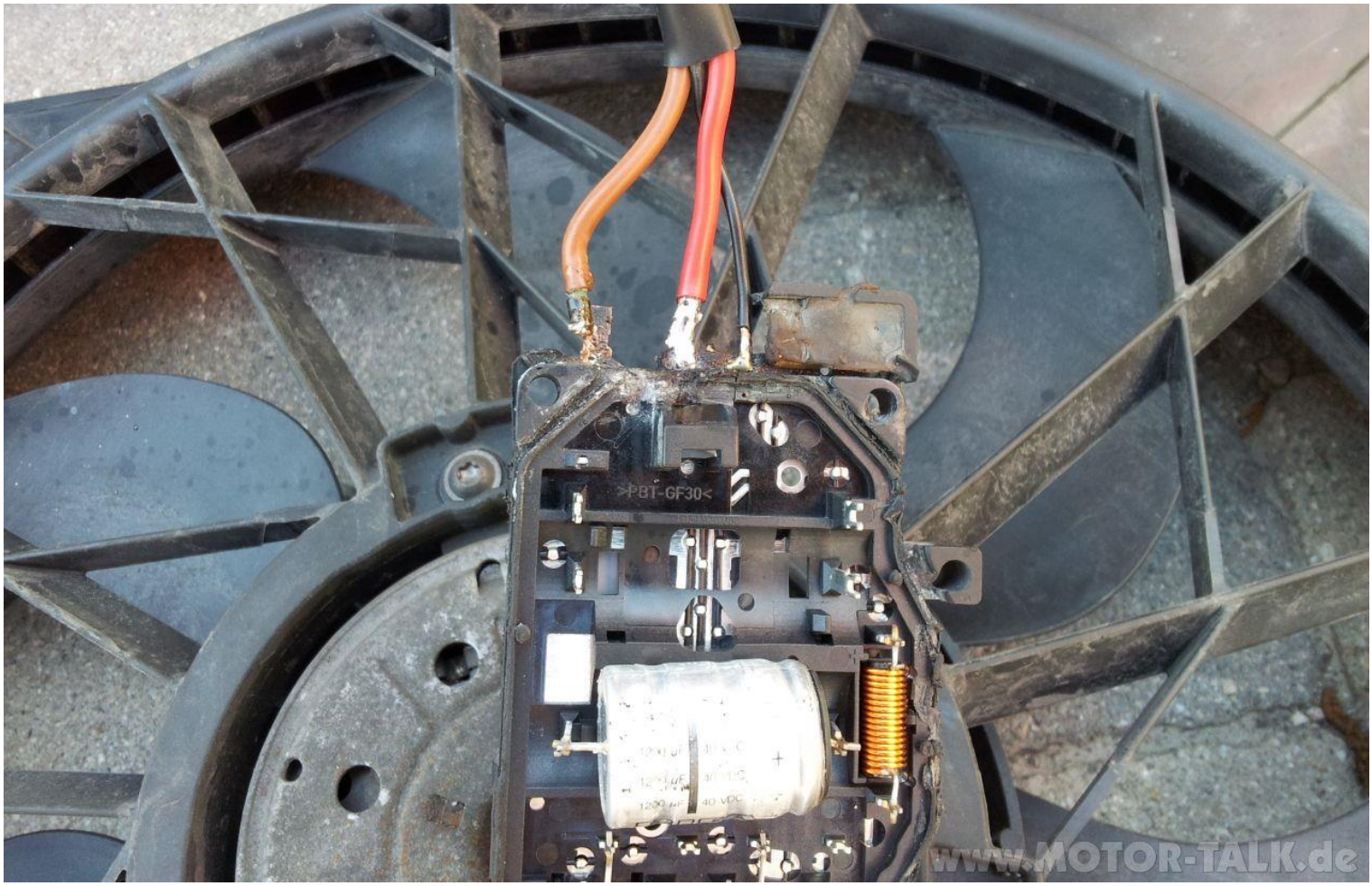


Plastik wokół przewodów jest kruchy i można go łatwo zepsuć.

Otworzyłem cały VSG i później zdałem sobie sprawę, że nie było to konieczne. Jeśli nie uzyskasz wystarczająco miejsca do lutowania tych miedzianych styków, musisz otworzyć VSG i podłączyć przewody do VSG.



Nieznacznie skróciłem przewody zasilania i sygnałowy, pasek i puszkę.



Teraz rozpoczynamy test. Umieść wentylator na silniku i połącz. Włóż kluczyk do zapłonu, **NIE ODPALAJ** samochodu. Teraz w INPA (w zależności od pojazdu, może to wyglądać inaczej) „Silnik -> DDE 6.0 -> Sterowanie -> Sterowanie 1 -> Włącz wentylator elektryczny” i wprowadź „30” (linia wentylatora w %). Odradzam 90%. Jeśli wentylator działa teraz świetnie.

W przypadku obu pokryw należy



usunąć rdzę i usunąć starą gumę izolacyjną na krawędzi.

NIE WOLNO usuwać taśmy przewodzącej ciepło!!!



Za pomocą płynnej gumy izolacyjnej należy stworzyć nową warstwę uszczelki. Zacząć od płaskiej pokrywy wtedy będzie łatwiej. Połączenia VSG ładnie wypełniają się tym połączeniem. Tak samo teraz po drugiej stronie. Następnie skręć 4 śrubami Torx. Teraz całkowicie wypełnij połączenia VSG gumą. **GOTOWE** 😊



Suszenie gumy izolacyjnej niestety wymaga czasu, ponieważ warstwa jest gruba.

