



Um einen einheitlichen Typenschild-Standard für sein gesamtes Aftermarket-Kompressoren-Programm in Europa einzuführen, hat der Hersteller Denso sein Typenschild neu designt. Mit der Erneuerung wurden auch die Angaben erweitert, um die Identifizierung von DENSO Kompressoren zu erleichtern. Neu hinzugekommen ist als zentrales Element des Typenschildes die DENSO Kompressor-Teilenummer. Zudem enthält das Etikett die Baugruppen- beziehungsweise Aggregatnummer. Das neue Typenschild befindet sich seitlich auf dem Kompressorgehäuse. Die bisher verwendeten Frontetiketten entfallen. Neu sind auch die Angaben zum Kompressoröl und der Füllmenge. Sie helfen beim Klimaservice oder Kompressorwechsel die Befüllung mit falschem Kompressoröl, Überfüllung oder Minderbefüllung und damit eine vermeidbare Beschädigung des Klimakompressors zu verhindern. Die korrekte Ölmenge wird anhand des jeweiligen Reparaturverfahrens berechnet. Detaillierte Hinweise hierzu finden sich in der Kompressor-Einbauanleitung, die der Produktverpackung jedes neuen DENSO Kompressors beiliegt.

Das Kompressoröl hat die Aufgabe, die beweglichen Teile im Kompressor zu schmieren und zu kühlen. Dabei muss das Kompressoröl in allen Betriebssituationen druck- und temperaturstabil sein, um die Ölzirkulation im Kältekreislauf zu gewährleisten. Darüber hinaus hält der Ölfilm in den Kältemittelleitungen und Anschlüssen die Gummidichtungen geschmeidig und reduziert die Diffusion. Gerade beim Kompressoröl gibt es jedoch große Unterschiede und grundsätzlich sollte nur das vom Fahrzeug- bzw. Kompressorhersteller freigegebene Öl verwendet werden, statt ein Universal- oder Mehrbereichsöl zu nutzen.

DENSO schreibt für viele seiner Kompressoren PAG-Originalöl Typ ND 8, auch DENSO Öl 8 genannt, vor. Da PAG-Öle wasseranziehend sind, sind sie in hermetisch geschlossenen metallischen Behältern zu lagern. Bei Hybridfahrzeugen – insbesondere bei Toyota und Lexus – sind die Klimaanlage mit einem elektrischen Kompressor ausgestattet. Hier ist

meist ein spezielles, nicht leitendes Isolationsöl, z.B. DENSO ND11, erforderlich. Werkstätten müssen in jedem Fall das Typenschild beachten. Eine Vermischung mit PAG-Öl oder anderen Fremdflüssigkeiten kann zu einem elektrischen Durchschlag führen. Eine Überfüllung mit Schmiermittel kann eine Beeinträchtigung der Kühlleistung verursachen, weshalb bei der Befüllung genau auf die korrekte Menge geachtet werden soll. Fremdflüssigkeiten wie z.B. Universalöle oder Dichtmittel dürfen nicht verwendet werden und führen zu einer drastischen Verminderung der Lebensdauer von Klimakompressoren. Etwaige Garantieansprüche können bei Einsatz von Fremdflüssigkeiten abgelehnt werden.