Astra H (Halógeno – Xenón AHL y AFL

No es una tarea compleja, pero si laboriosa en cuanto a los cables y demás. Esto es un breve resumen de como lo hice yo pero seguro que luego cada uno le puede aportar su buen gusto (El tema de los cables, ordenarlos y rutearlos siempre se me dio muy mal).

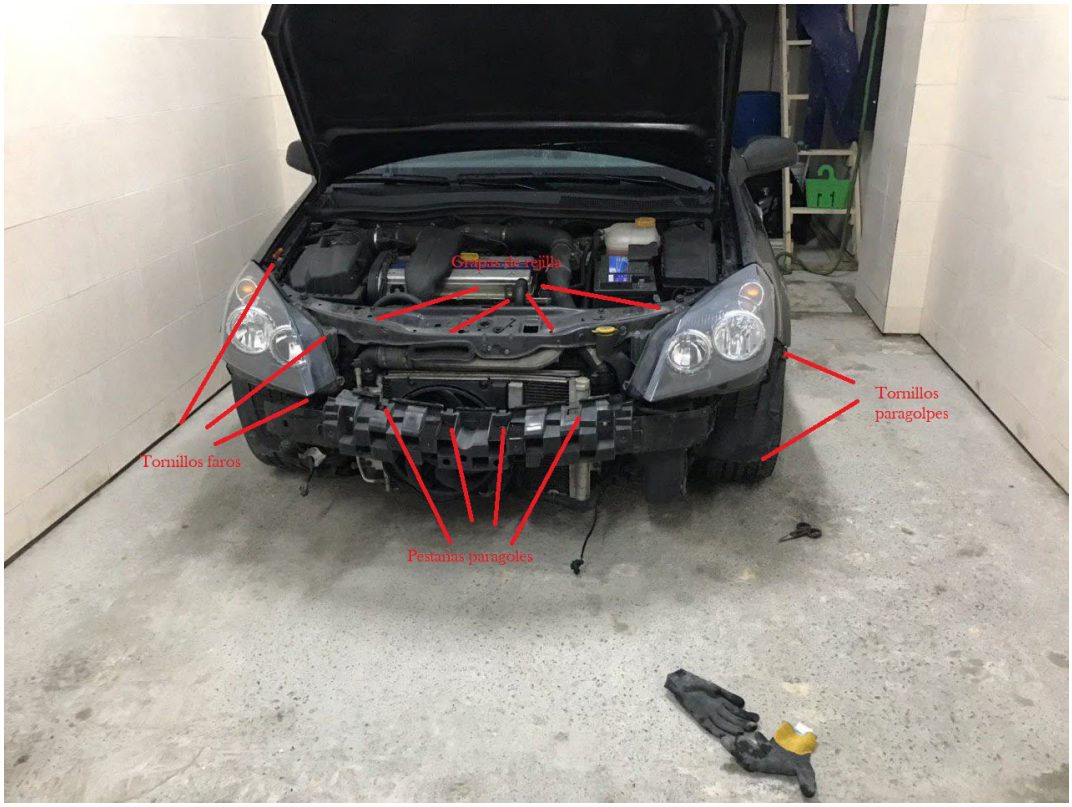
Nos harán falta las siguientes cosas:

- Faros de xenón (Bien AHL o AFL)
- Lavafaros
- Sensor de altura para el puente trasero
- Centralita para regulación del xenón (AHL o AFL)
- Motor de agua para lavafaros
- Tuberías con los enchufes para los lavafaros
- Lavafaros
- Los conectores de todos estos elementos (Yo recomiendo tirar de desguace y traerse el cableado lo más entero posible)
- Tijeras
- Cinta (Yo use de esa de tela)
- Unos sacapines (A mí me dejaron unos de este estilo y me sirvieron perfectamente)

Para empezar, desmontar la rejilla delantera, lleva 4 grapas por arriba de pasador. Empujamos el pasador hasta que se libere la grapa (Procura coger el pasado por la parte de abajo para que no a formar parte del mundo de la magia). La rejilla ira anclada con unas grapitas a la parte baja, con cuidado la sacamos.

Retiramos el paragolpes que va sujeto con 4 tornillos por el pase de ruedas, dos a cada lado, uno arriba y otro abajo. Se quitan se tira de la esquina hacia afuera para liberarlo de la guía lateral y después de unas pestañas que lleva en la parte central (No olvidar soltar el sensor de temperatura del termómetro y desenchufar antinieblas si los lleváis).

Desmontamos los faros también que se fijan con otros tres tornillos, dos por arriba, fácilmente visibles y otro por debajo. Una vez suelto busca el conector por la parte trasera y desenchúfalo (Hay que desplazar la pieza de color para que quede liberado y el solo saldrá).



Lo primero que yo hice fue desmontar el bote de agua de limpia, no es igual. Va fijado con dos tornillos, solo hay que quitarlos y desenchufar el conector del motor ya existente que es el del limpiaparabrisas.

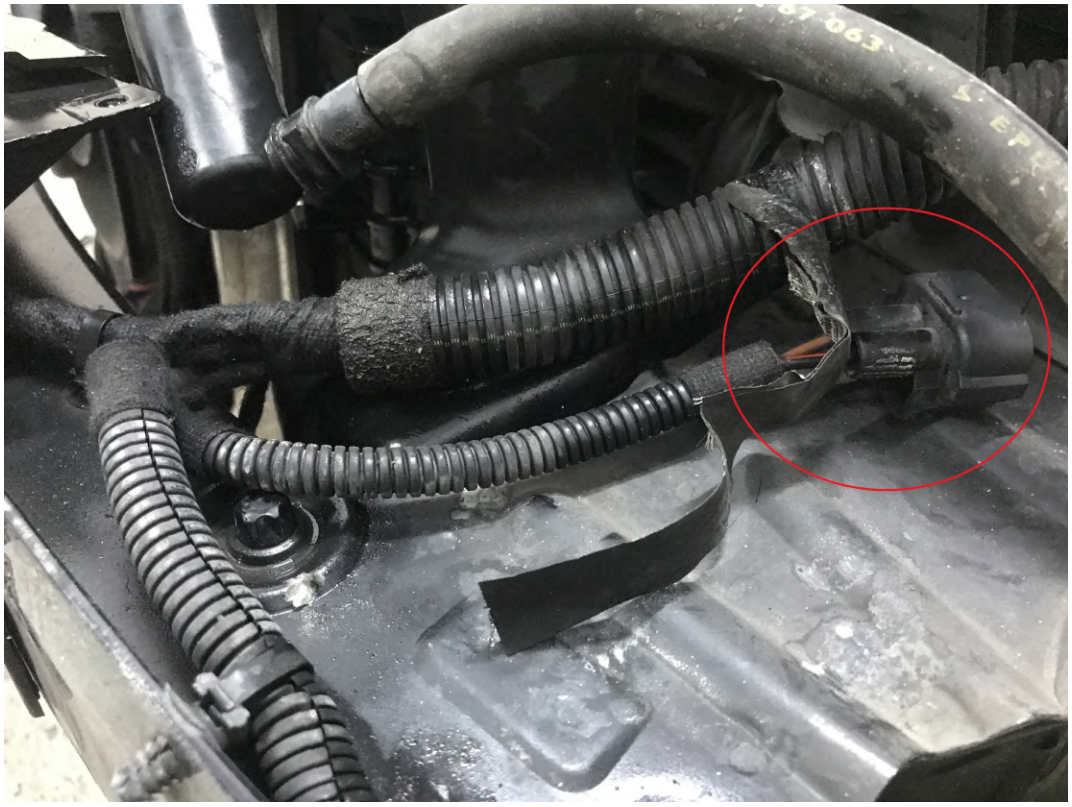
Al bote nuevo, en mi caso, me toco hacerle el agujero para el sensor de nivel. Al que se lo quite no lo tenía. Lo hice con la típica pala que usan los carpinteros para hacer agujeros.

También este nuevo bote lleva un tornillo extra. Lo desconocía así que en un primer momento lo deje sin el. Pero ya sabiéndolo haceros con uno para fijarlo.

Una vez colocado tocaría empezar con cables, como ya dije anteriormente lo ideal es sacarlos todos de un donante.

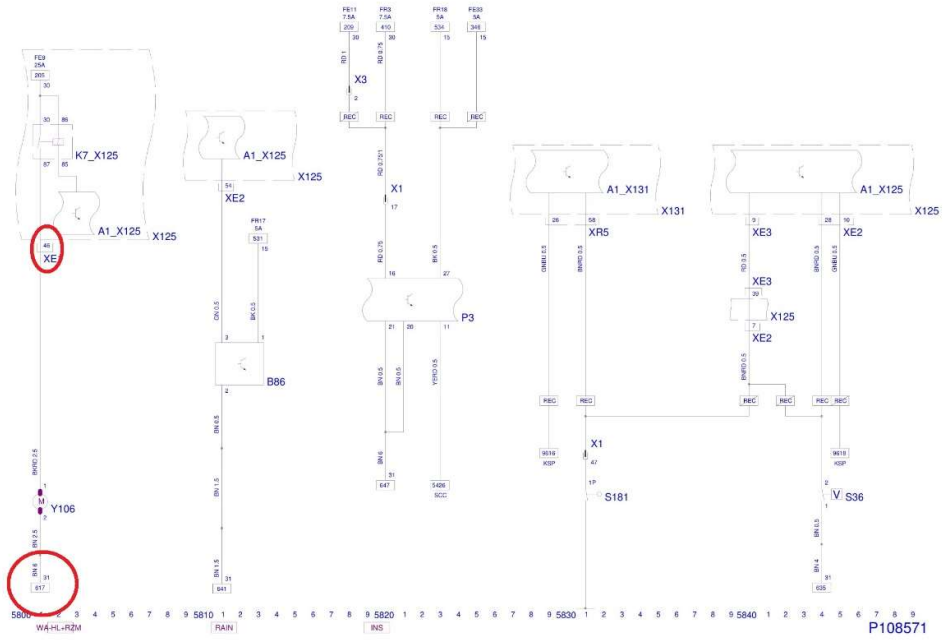
Yo me fui al desguace una tarde y me lo traje prácticamente entero desde faros delanteros hasta casi pilotos traseros.

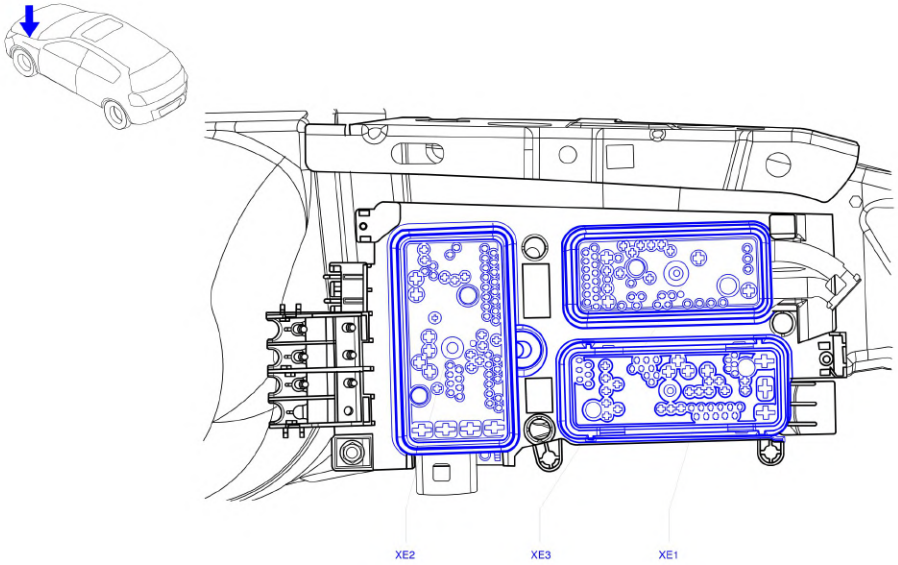
Digo tocaría porque en este caso al desmontar el faro izq, debajo estaba la preinstalación del motor para lavafaros.



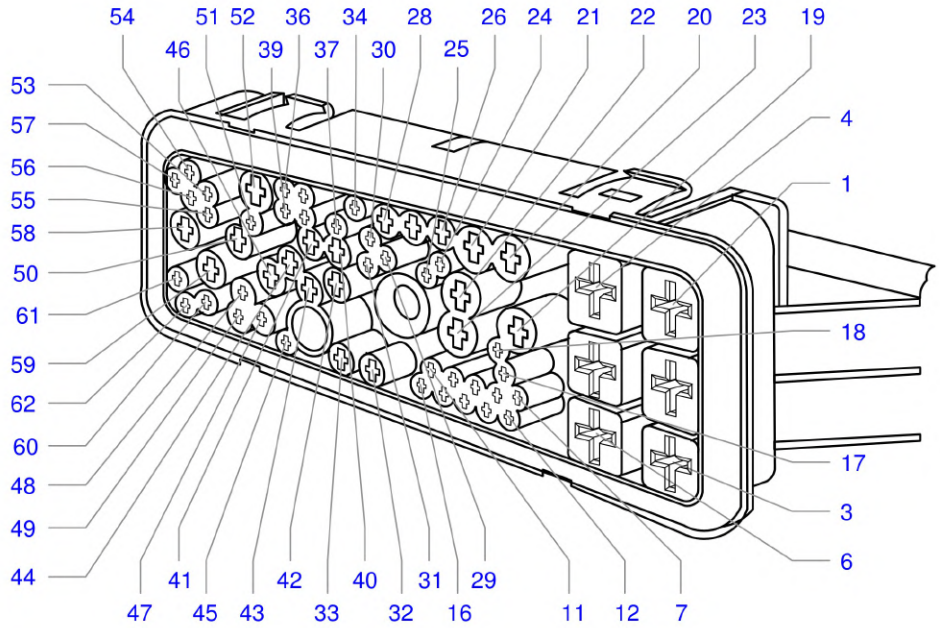
En caso de no tenerla pues en todo ese mazo de cables hay que identificarlo y separarlo.

En el esquema se ve donde iría, uno va a masa, así que llevara el típico terminal que es redondo q va a un esparrago con una tuerca y el otro va a la caja de fusibles delantera q está marcada como X125. Esta, dentro tiene otros tres conectores, en este caso XE1.


K7_X125
A1_X125
X125
XE
A1_X125
X125
XE2
X3
X1
P3
B86
A1_X131
X131
XR5
X1
S181
A1_X125
X125
XE3
XE2
XE3
X125
XE2
S36
Y106
WA-HL-RZM
RAIN
INS
P108571


XE2
XE3
XE1
P9358

Pin 46

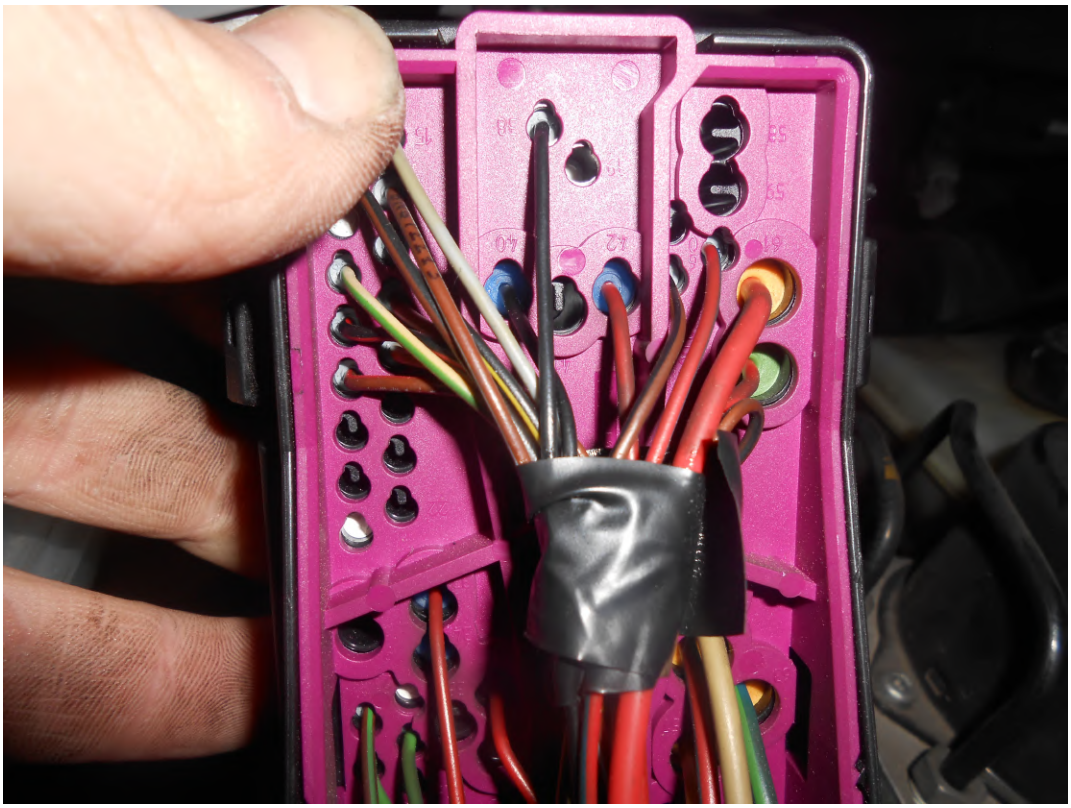


Para llegar a estos conectores, quitar la tapa de los fusibles y esta misma caja llevara 3 tornillos y una tuerca q habrá q quitar. Después va encajada a presión y unas pestañitas en ambos lados (Los tornillos no salen de su sitio, están pensados para que no salgan).

Los pines vacíos que vayamos a usar probablemente tengan un tapón dentro (Entiendo que por posibles porquerías) que hay q retirar antes de volver a meter el pin en el hueco.

Tanto para retirar pines, como para meterlos, en estos tres conectores existe una especie de seguro para que no se salgan solos. En este caso (XE1, XE2 y XE3) es una placa de color q hay q correrla para q los agujeros de esta y la del conector coincidan, recordad poner otra vez el seguro una vez metidos todos en su

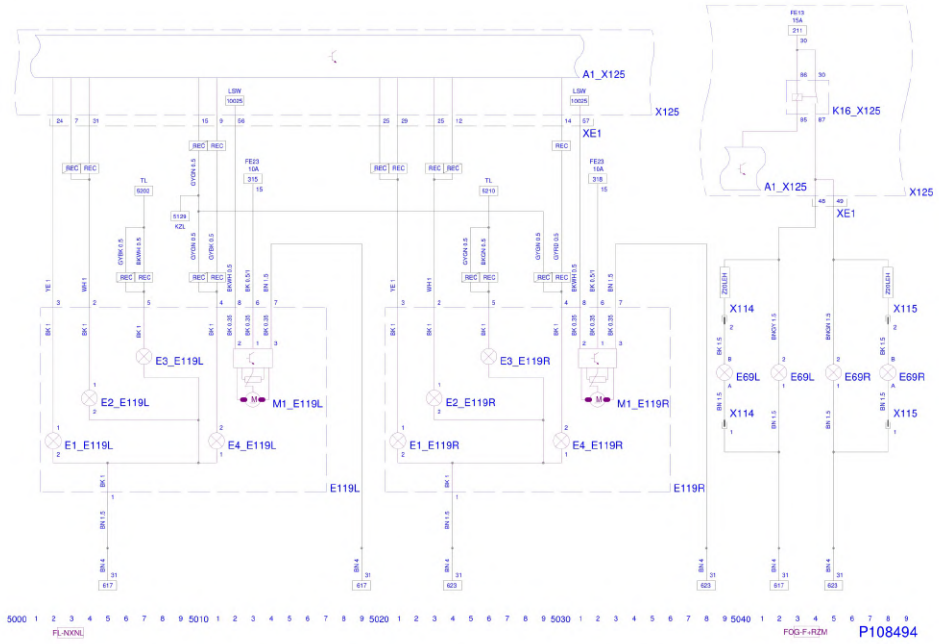
sitio.



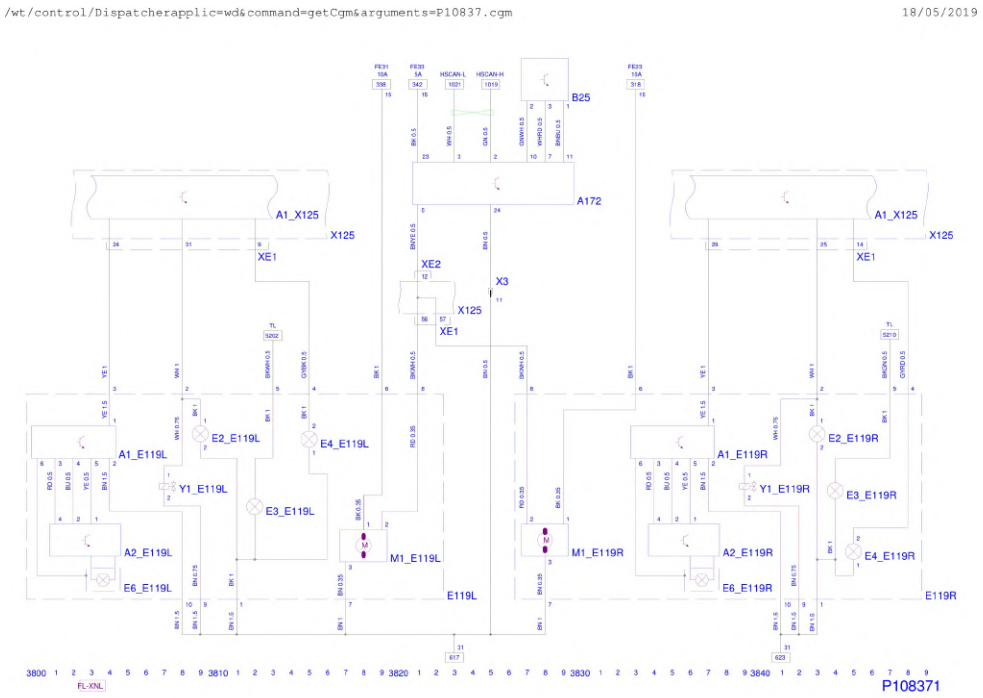
Seguimos a la instalación de los faros.

En este caso es bastante sencillo la verdad. Un faro halógeno usa 8 de los 10 pines que tiene el conector. Para montar un sistema AHL, únicamente tendríamos que poner una masa extra en cada hueco (Cambia la alimentación de la unidad de nivelación de un fusible a otro, yo lo cambie, pero manteniéndolo debería funcionar igual. Los halógenos se alimentan ambos por el fusible 23 y en el xenón el izq lo hace por el 31 y el dch por el 23. Para ponerlo como se debe del conector XE1 (El anterior mostrado) hay que retirar el pin 40 y pasarlo al 27). El resto del pinado coincide en procedencia excepto la señal de nivelación q luego nos encargaremos de ella.

Esquema halógenos:

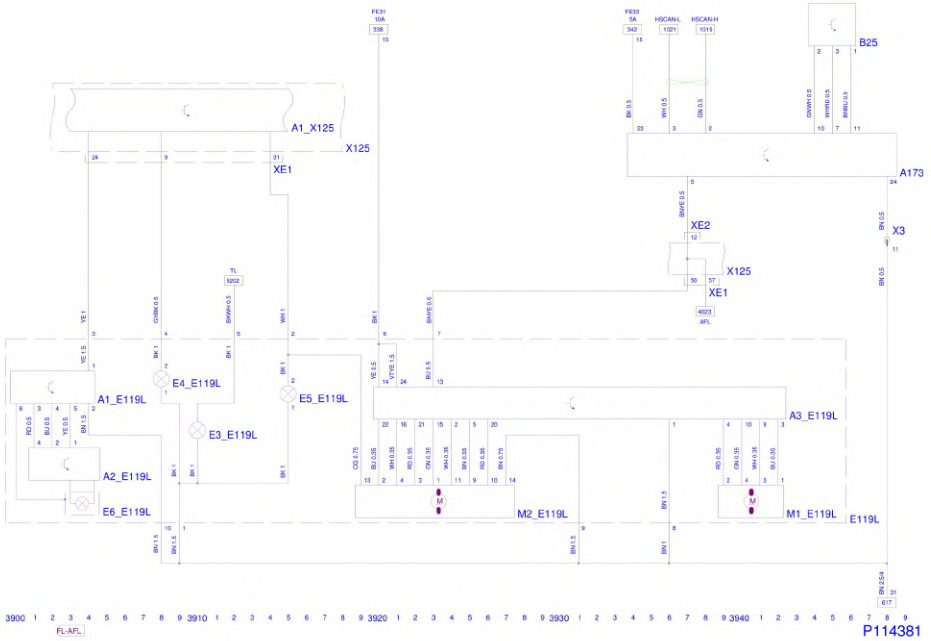


Esquema Xenón AHL

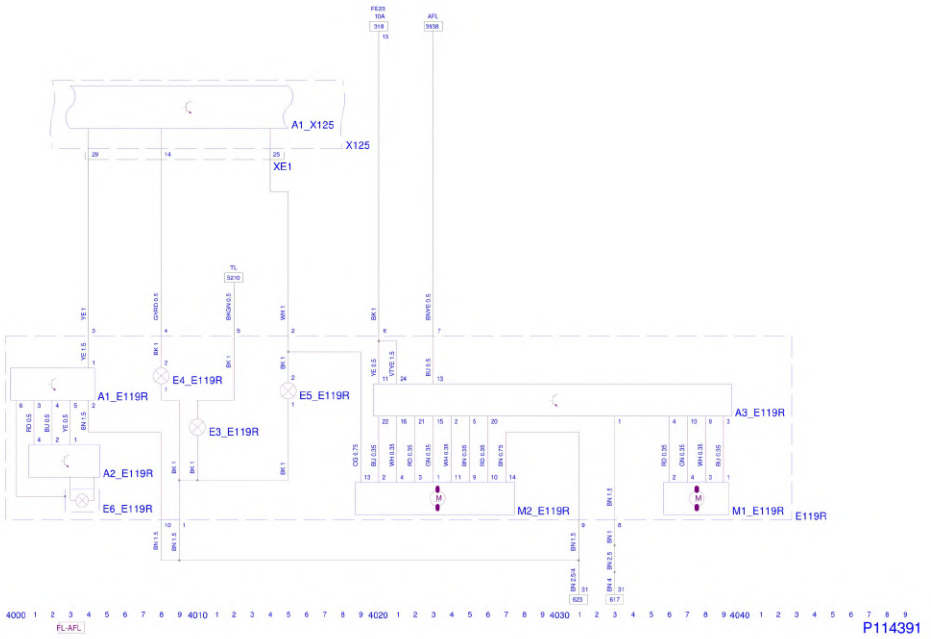


En caso de instalar AFL existe una leve diferencia, le hacen falta dos masas extra como al AHL, pero hay q invertir los pines 7 y 8 de cada faro, en halógeno y AHL el 7 es masa y el 8 es la señal de nivelación, en el AFL es al contrario, el 7 pasa a ser señal y el 8 masa. **Resumiendo, en caso de querer pasar del AHL al AFL invirtiendo estos pines y cambiando la unidad estaría hecha la conversión**.

Esquema Xenón AFL (Faro izq)



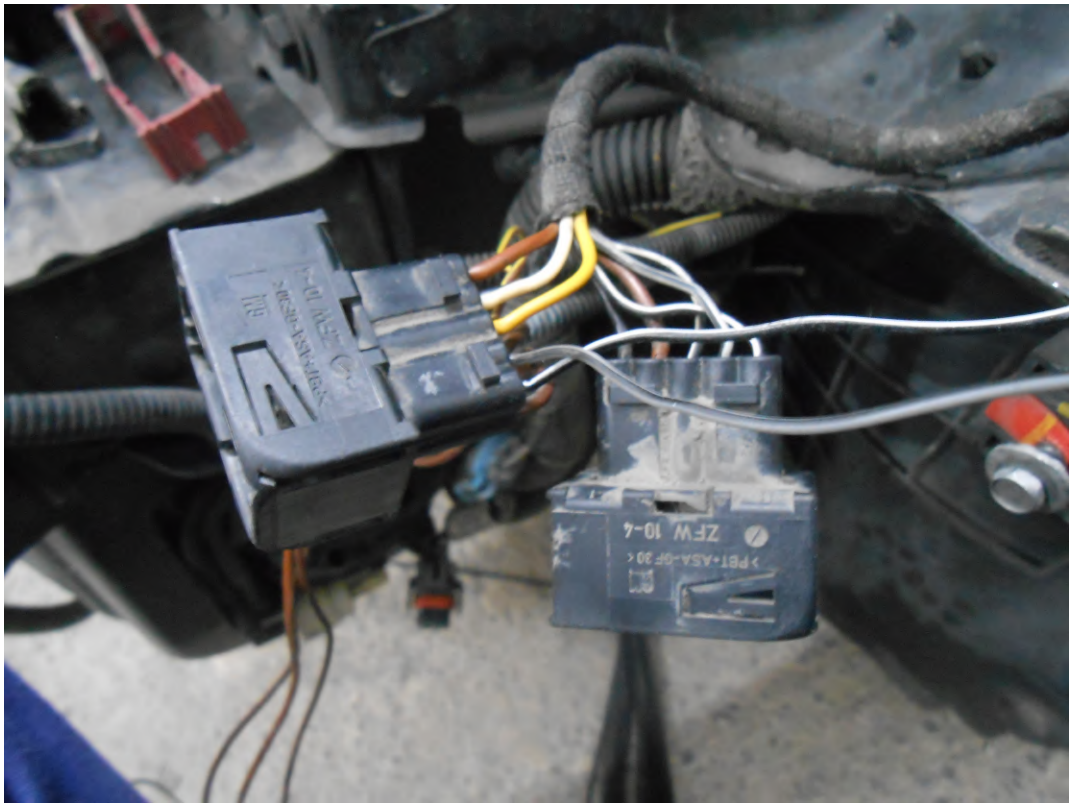
Esquema Xenón AFL (Faro dch)



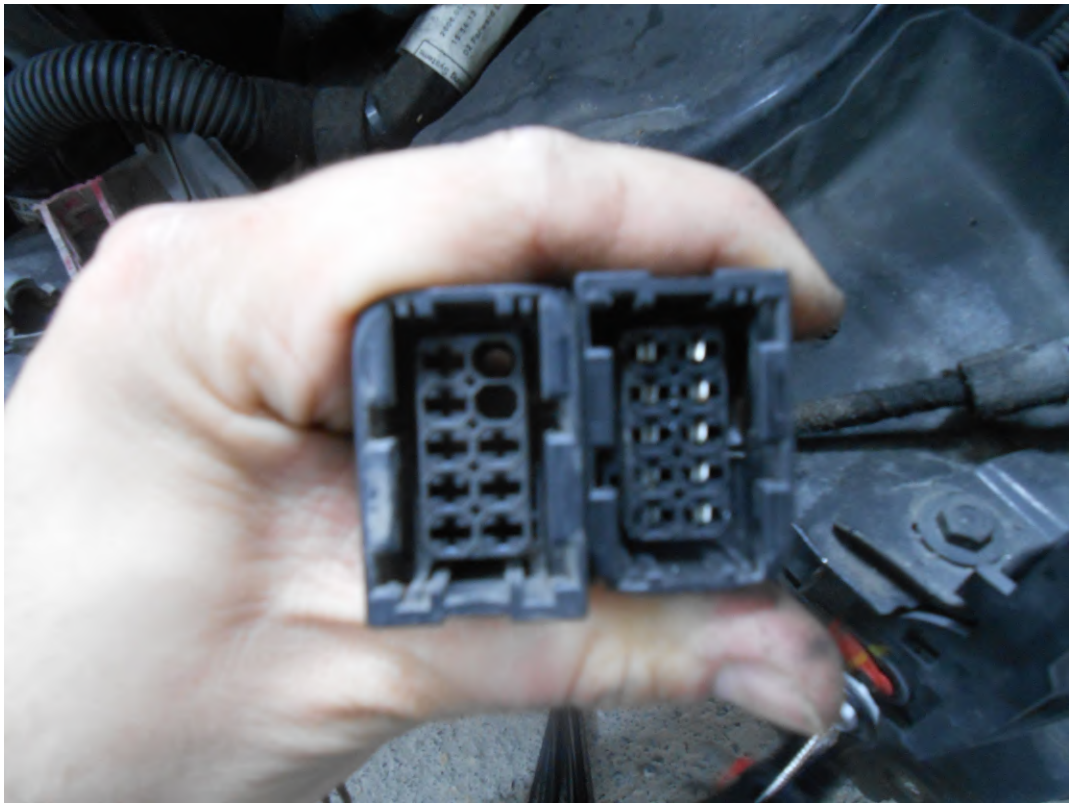
En el conector de faro se ven los dos pines vacíos

En este caso, en mi caso, no se porque motivo, el conetor no esta preparado para meter los pines, además de venir cegado el conector no tiene la forma para que ancle. Si es tu caso te tocará desmontar todo el conector y sustituir los pines de un conector al q tengas del desguace (Valore cortar el ramal y soldarlos todos, pero creo que esto queda mas limpio).

Gracias a mi daltonismo no me la jugué a sacar todos y a recolocarlos. Tocó sacar y meter uno a uno por orden.



Comparamos ambos conectores para ver la diferencia de los pines ciegos.



Una vez montado todo el conector las dos masas extras q hemos metido las encintamos bien y las ruteamos (Al gusto) de la mejor manera posible hasta una masa fiable. Yo las coloque, el del faro izq a una masa q hay al lado de caja de batería.

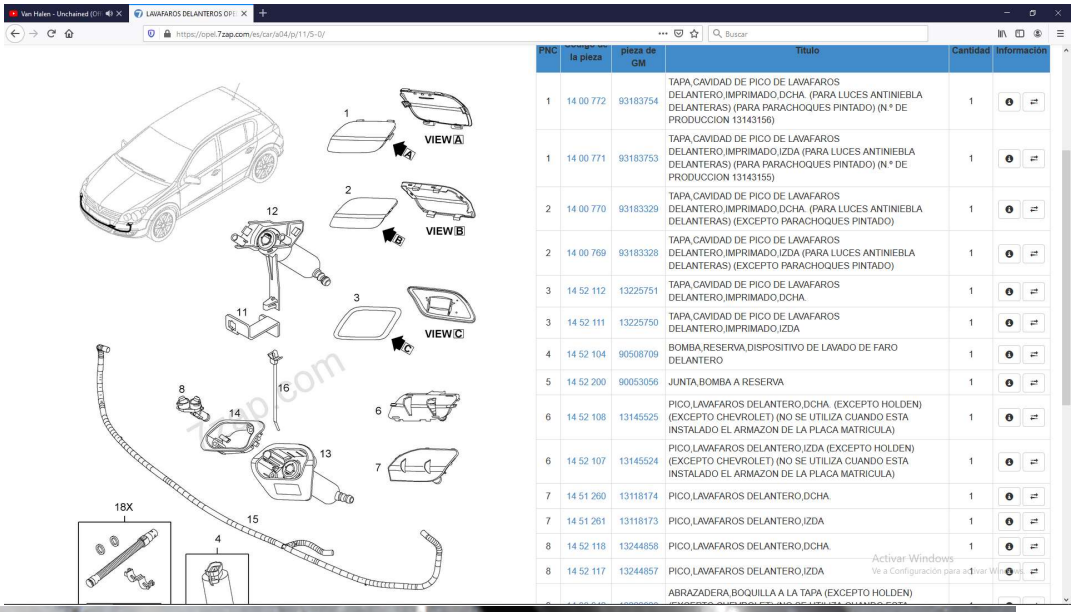
Y el dch a otra idéntica que va justo detrás del faro

Teniendo ya ambos faros cableados, creo, que lo mejor es montarlos para que no estén dando vueltas por ahí y lo siguiente lavafaros también para dejar todo el frente ya montado.

Lavafaros, tarea sencilla, retirar las tapas y encajarlos en los huecos que corresponde, no hay mucho misterio.

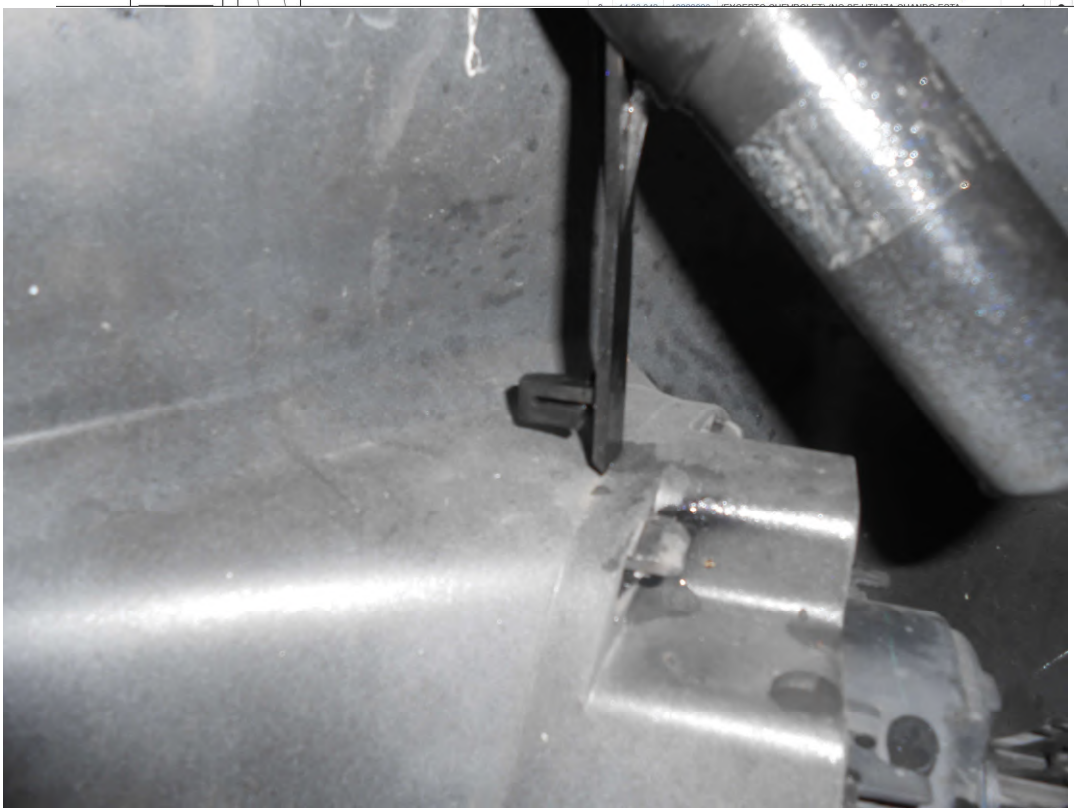
La pata de debajo, desconozco si lleva alguna grapa o anclaje, pero simplemente fijado arriba queda bastante fijo ya. Supongo que la pieza numero 11 será para resolver el problema. Aprovecho la imagen para decir que aún no tengo muy claro el tema de las tapas. Por números de bastidor que he mirado y filtrado para OPC y GTC la numero 1 es válida tanto para lavafaros como para tapa.

Pero sin embargo para acoplarlo al lavafaros hace falta la numero 6. Digamos que es un nexo entre la 8 y la 1. O eso quiero entender. En este momento las tenía en camino de llegar.

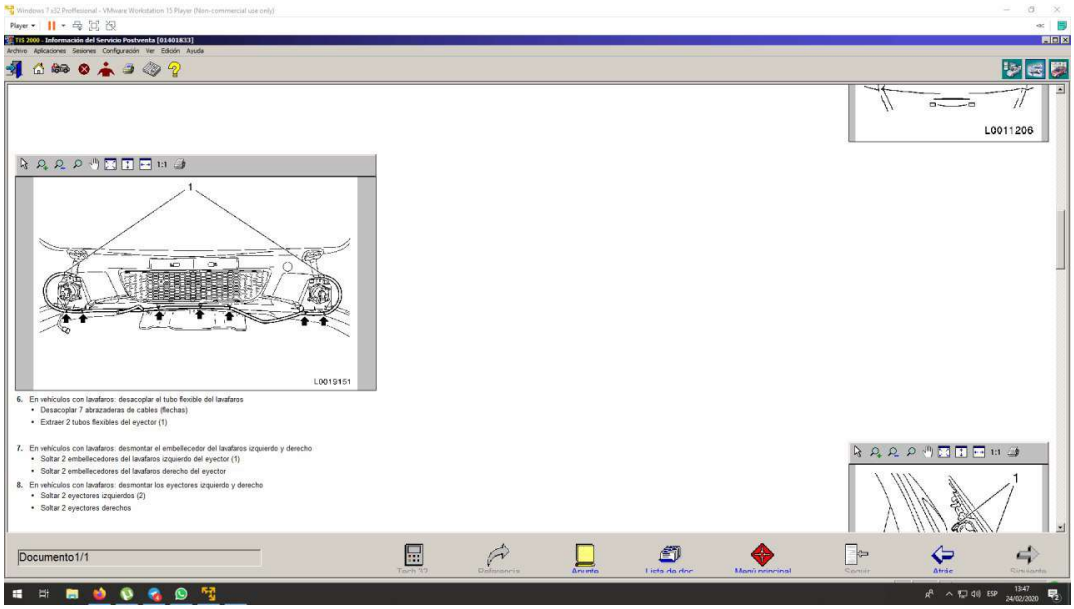


PNC	Código de la pieza	pieza de GM	Título	Cantidad	Información
1	14 00 772	93183754	TAPA,CAVIDAD DE PICO DE LAVAFAROS DELANTERO,IMPRIMADO,DCHA. (PARA LUCES ANTINIEBLA DELANTERAS) (PARA PARACHOQUES PINTADO) (N.º DE PRODUCCION 13143156)	1	
1	14 00 771	93183753	TAPA,CAVIDAD DE PICO DE LAVAFAROS DELANTERO,IMPRIMADO,IZDA (PARA LUCES ANTINIEBLA DELANTERAS) (PARA PARACHOQUES PINTADO) (N.º DE PRODUCCION 13143155)	1	
2	14 00 770	93183329	TAPA,CAVIDAD DE PICO DE LAVAFAROS DELANTERO,IMPRIMADO,DCHA. (PARA LUCES ANTINIEBLA DELANTERAS) (EXCEPTO PARACHOQUES PINTADO)	1	
2	14 00 769	93183328	TAPA,CAVIDAD DE PICO DE LAVAFAROS DELANTERO,IMPRIMADO,IZDA (PARA LUCES ANTINIEBLA DELANTERAS) (EXCEPTO PARACHOQUES PINTADO)	1	
3	14 52 112	13225751	TAPA,CAVIDAD DE PICO DE LAVAFAROS DELANTERO,IMPRIMADO,DCHA.	1	
3	14 52 111	13225750	TAPA,CAVIDAD DE PICO DE LAVAFAROS DELANTERO,IMPRIMADO,IZDA	1	
4	14 52 104	90508709	BOMBA,RESERVA,DISPOSITIVO DE LAVADO DE FARO DELANTERO	1	
5	14 52 200	90053056	JUNTA,BOMBA A RESERVA	1	
6	14 52 108	13145525	PICO,LAVAFAROS DELANTERO,DCHA. (EXCEPTO HOLDEN) (EXCEPTO CHEVROLET) (NO SE UTILIZA CUANDO ESTA INSTALADO EL ARMAZON DE LA PLACA MATRICULA)	1	
6	14 52 107	13145524	PICO,LAVAFARAS DELANTERO,IZDA (EXCEPTO HOLDEN) (EXCEPTO CHEVROLET) (NO SE UTILIZA CUANDO ESTA INSTALADO EL ARMAZON DE LA PLACA MATRICULA)	1	
7	14 51 260	13118174	PICO,LAVAFAROS DELANTERO,DCHA.	1	
7	14 51 261	13118173	PICO,LAVAFAROS DELANTERO,IZDA	1	
8	14 52 118	13244858	PICO,LAVAFAROS DELANTERO,DCHA.	1	
8	14 52 117	13244857	PICO,LAVAFAROS DELANTERO,IZDA	1	
			ABRAZADERA,BOQUILLA A LA TAPA (EXCEPTO HOLDEN)		

Activar Windows
Ve a Configuración para activar Windows.



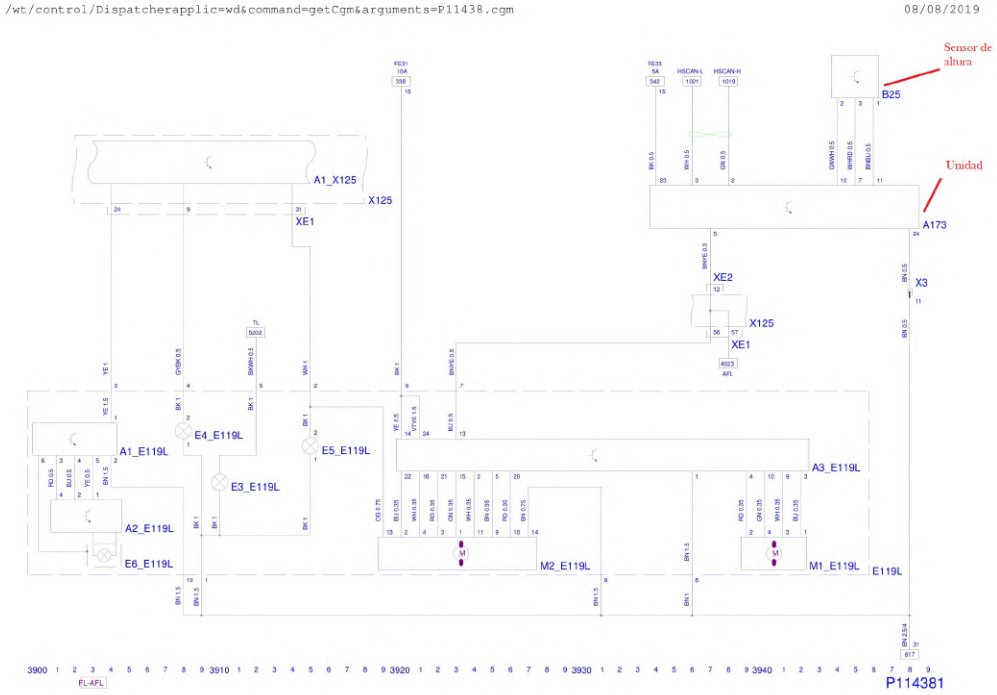
Como colocamos la manguera de lavafaros:



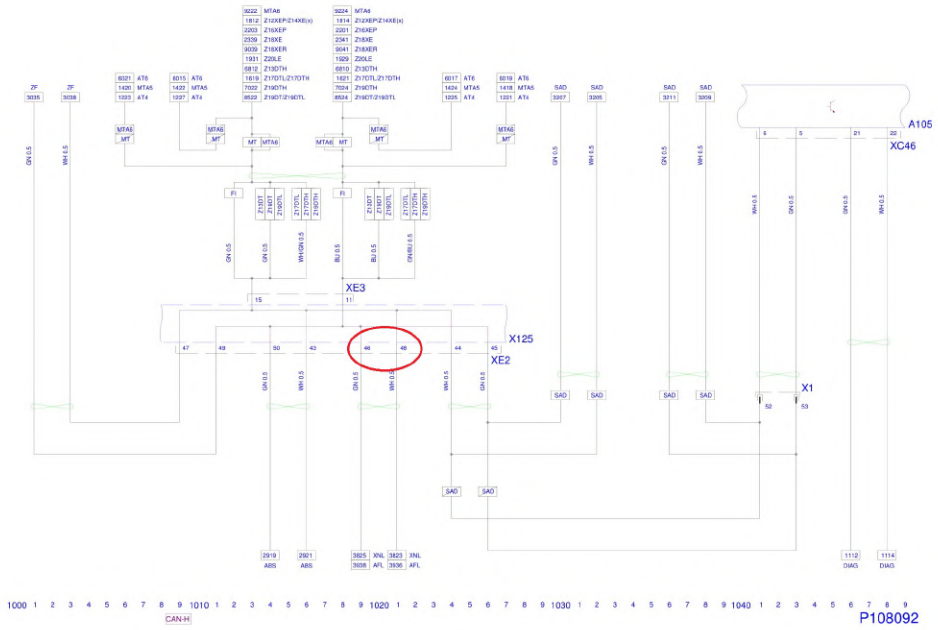
Se conecta todo, se coloca la bomba en el bote, simplemente a presión con su goma para que no pierda y otra cosa más hecha. Colocar paragolpes y rejilla y a otra cosa.

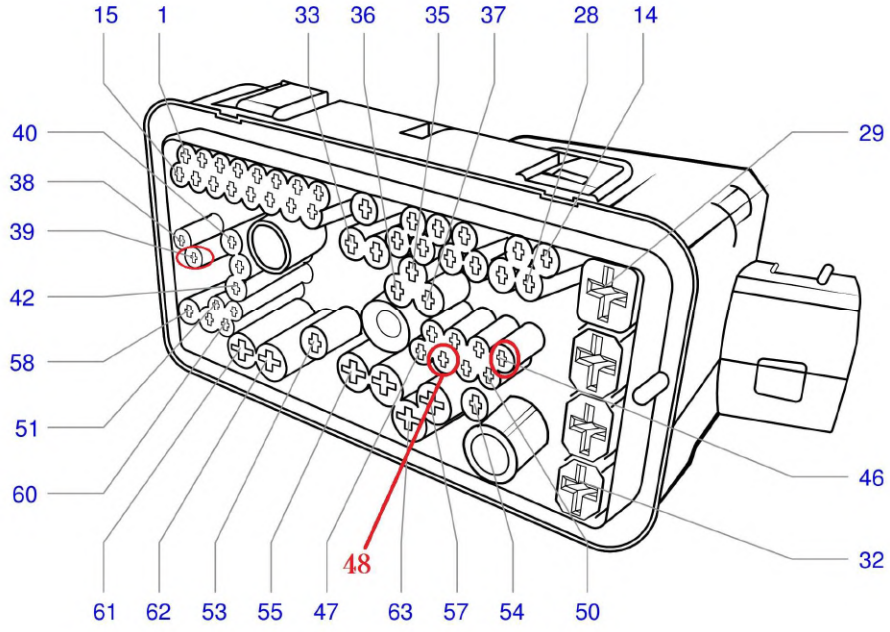
Penúltimo paso, cablear la unidad que va ubicada en el interior, justo encima de la maneta para la apertura del capot delantero. Necesitamos para esta, una alimentación (Un 15), una masa, dos cables trenzados para el CAN y un hilo encargado de darle la señal a las unidades de los faros para su nivelación, y en este caso también para el giro. Y tres más que serán los encargados de aportarle a la unidad el valor de altura del eje trasero.

Del vano



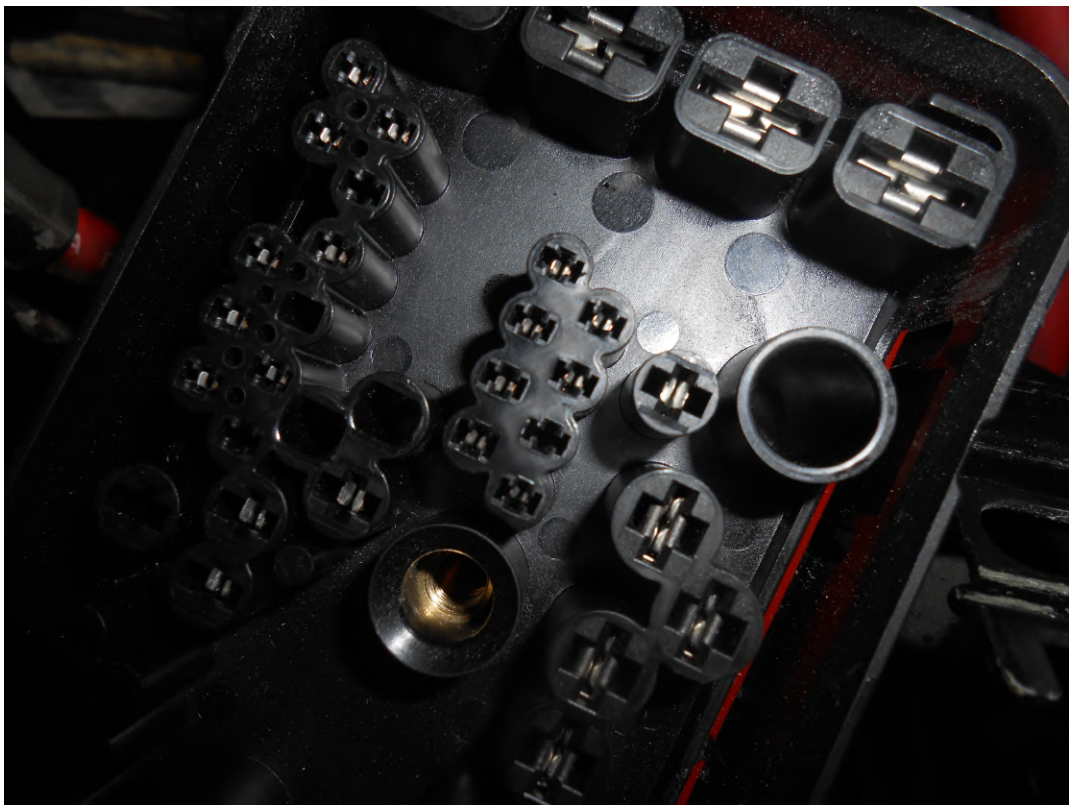
Desde el vano de motor tendríamos que meter 5 hilos como digo, pero yo solo use 3. Desde la caja de fusibles cablee únicamente los dos del canbus (verde y blanco) al pin 46 y 48, respectivamente, al conector XE2 del X125 (Caja de fusibles).





Y el positivo bajo contacto q alimenta la unidad del xenón. Pin 39 del XE2 (Imagen anterior).

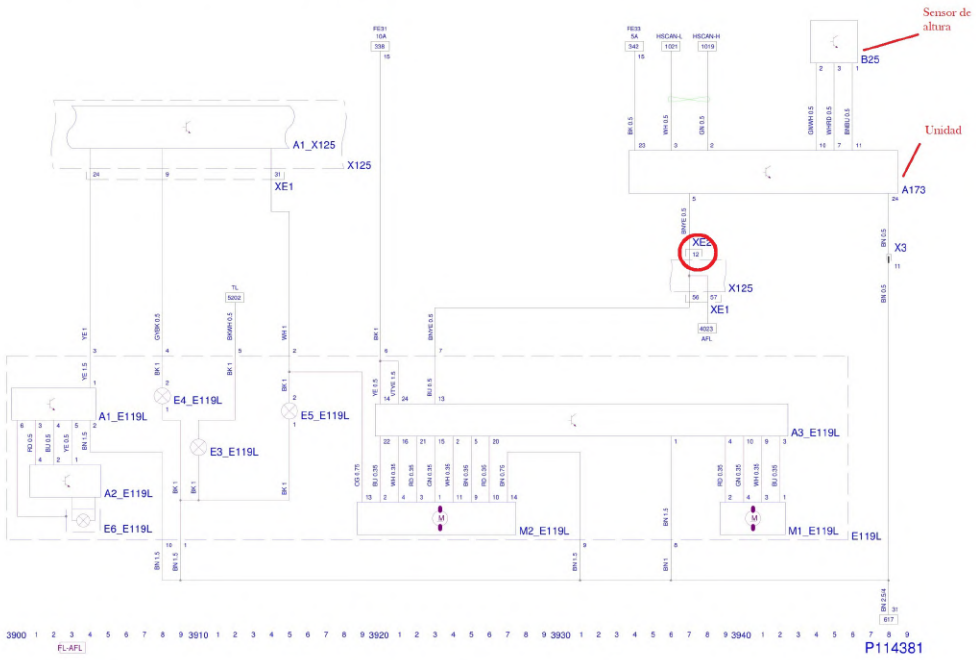
Aquí se ve el 46 del CAN colocado y el 48 por colocar aun.



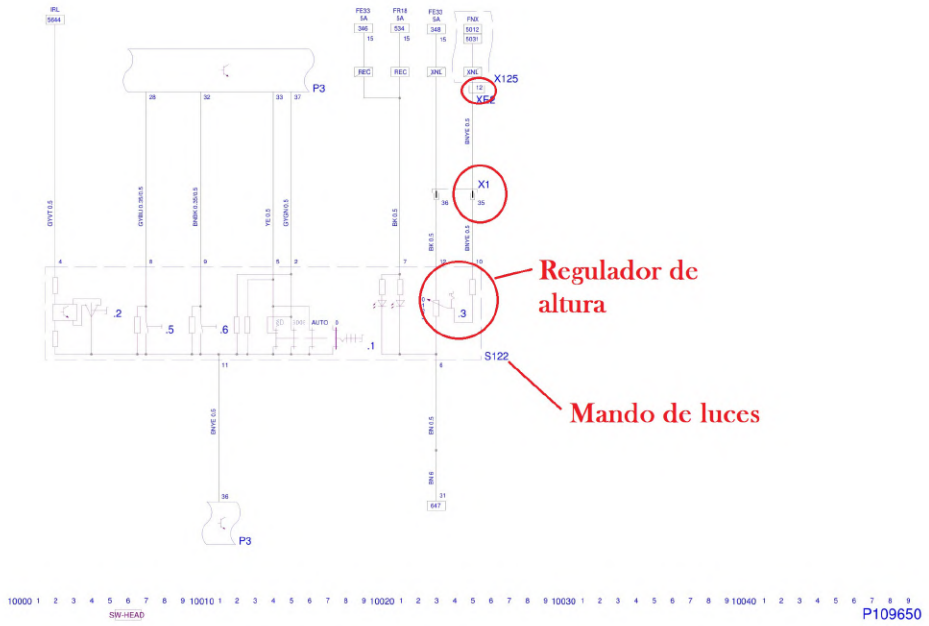
La masa decidí no traerla desde el vano porque viene del conector X3 q esta de muy mal acceso, en imagen aleatoria de internet marco cual es

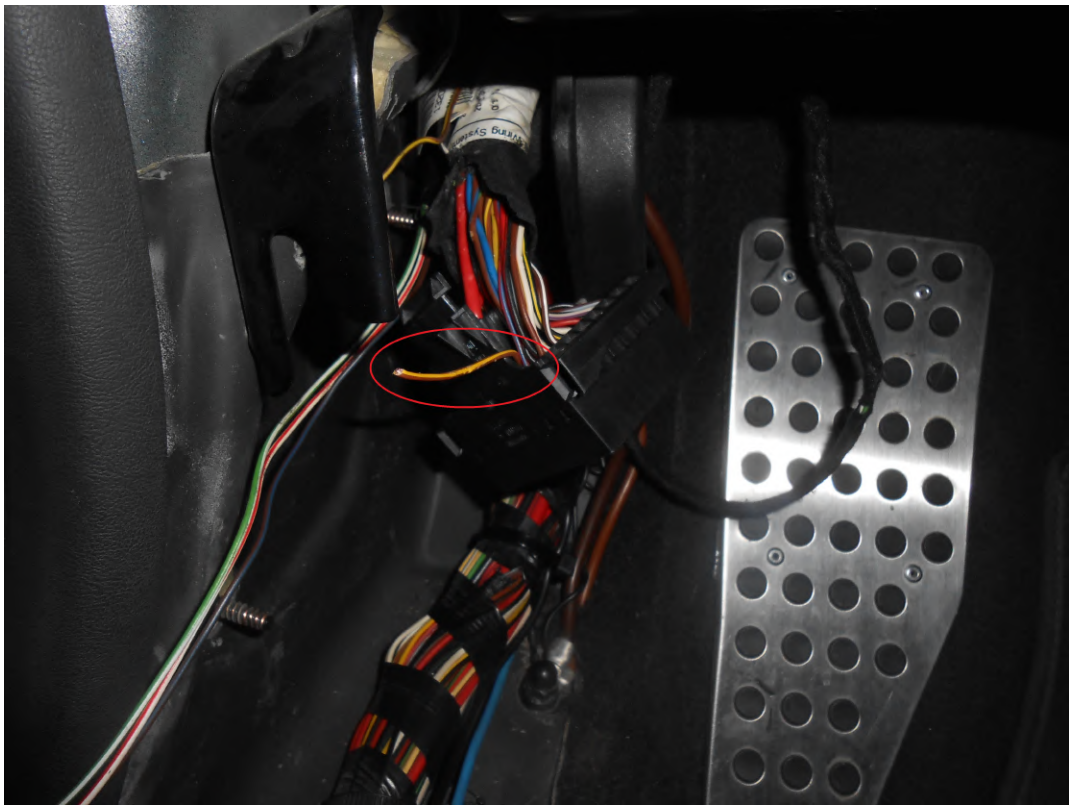
Siendo una masa simple, decidí usar cualquiera que estuviera bien ubicada en el interior. Por ejemplo la que está bajo el tirador de apertura al lado del ramal de carrocería.

El otro cable que decidí no pasar del vano hacia la unidad es la señal de nivelación. Esta señal viene desde el conector 12 del XE2

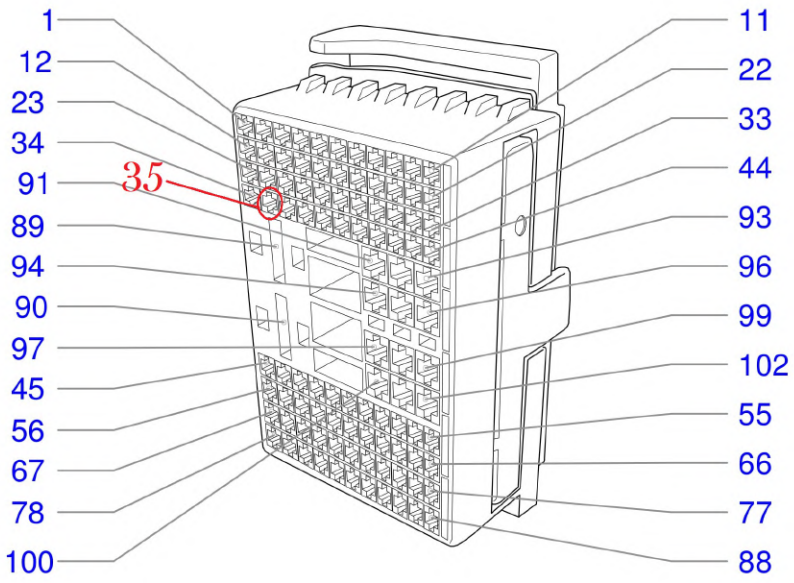


Este pin está ocupado también en el caso de un coche con halógenos. Está ocupado por la señal que viene del mando de las luces para la regulación manual de altura. Lo que hice fue, desde el interior en el conector X1 que marco (El del interior de carrocería bajo el tirador de apertura del capot) identificar el cable cortarlo y empalmar ahí el de la propia unidad de xenón. De esta manera me evitaba dejar un hilo muerto en la caja de fusibles que hubiera quedado al llevar un nuevo cable desde la unidad.





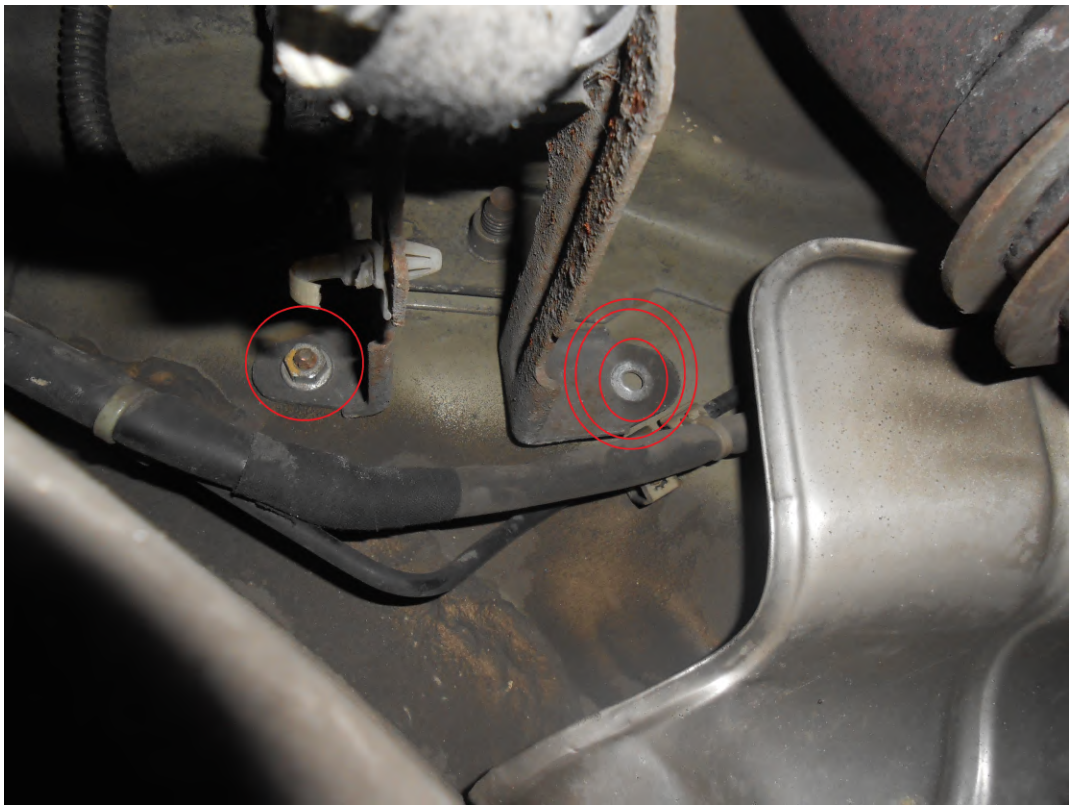
Para la gente normal con buscar el marrón-amarillo es suficiente. Yo desarme el conector y busque el pin 35 del X1



Ultimo paso de cables. Desde la unidad del xenón hay q echar 3 cables mas hasta el puente trasero. Desde la unidad (Al gusto), corre con el ramal gordo que se ve en la foto anterior del X1 (No pasa por este conector, en esquema de AFL se ve que va directo) por debajo de toda la moldura lateral y por detrás del panel trasero. Se desmonta la culera del asiento trasero y vemos que ya existe un ramal que sale del panel trasero (3 puertas). Este termina en un pasamuros de goma bajo el respaldo del asiento mas o menos al medio del asiento. Lo desencitamos un poco para pasar el cable por donde pide y lo sacamos al exterior. Por debajo lo localizaremos enseguida los cables que ya hemos metido.

Después solo es cuestión de anclar el sensor al puente.

Y el armazón del sensor al chasis, originalmente va con dos espárragos que están en el chasis, pero el mío solo tiene uno. De momento lo he dejado con una tuerca a ver si se me ocurriera manera de sujetar el otro punto con otra cosa.



Justo al lado, por donde va ese latiguillo hay un esparrago idéntico al del otro lado, pero no llega. Diría que está muy lejos.

Y nada, colocar de nuevo asiento, tapar todos los cables etc etc y mecánicamente listo.

Después llegó el problema que me volvió loco casi una semana. Vas todo feliz a encender las luces y, encienden, pero a los breves segundos se apagan, ambas. Y el ordenador marca luz fundida. Piensas de todo, estarán ambos balastros estropeados, encendedores, pero los dos???? Nada tiene que ser programación. Me acerco a la Opel de confianza les cuento la que he liado y conectamos ordenador. Ambos faros dan el mismo fallo,

tensión alta y tensión baja en luz de corta. Decir q el resto de cosas funcionaban (Posicion, intermitente, larga, la pletina q hace el cambio del bixenon…), por lo tanto descartaba algún fallo de cables porque iba todo correctamente.

Con tech2 conectado comenzamos a vincular unidades, y a decirle a todas q tienen una unidad nueva. Pues será de ahí… terminamos enciendo luces e ídem…

Total, nos da por pensar q la UEC (Caja de fusibles) puede q no sea compatible (Cosas a comprobar antes de liarte a hacer esto, porque no todas deben valer, lo desconozco), que este estropeada. Al final es la unidad que manda encenderse a las luces. Al darnos tensión baja como fallo pensamos que el positivo que alimenta las unidades de ambos faros detectaba que venían de fusibles diferentes (Lo que comente anteriormente de que el positivo venía de diferentes sitios para ambos faros y en xenón venían del mismo fusible), inicialmente no lo cambié. Pensando q podría ser eso me fui a casa lo cambio y nuevo chasco, no funcionan. Nuevo paseo a casa casi con lágrimas en los ojos.

Al día siguiente con mas ganas cojo portátil y a por el. Conecto el op-com y me pongo a enredar, gracias a que el día anterior vi donde había que enredar (En la vida hubiera mirado en la UEC para programar eso), me pongo a hurgar. Entro en la programación de la UEC y me sale como luces halógenas, xenón no presente, y lavafaros desactivados. Activo estos últimos, hago test de funcionamiento y funcionan, pequeña sonrisa. Abro el desplegable de xenón no presente y me dice AHL o AFL, selecciono en este caso el AFL guardo y alegría total, funcionan, al fin.

Como dato curioso decir que al volver a entrar en la configuración (Ya q estaba había que mas cosas se podrían tocar) el ordenador, o el coche se había cambiado el solo a AHL, en un primer momento pensé que yo le había dado mal. Lo vuelvo a

reconfigurar a AFL, guardo, salgo, vuelvo a entrar y de nuevo estaba en AHL.

No hay problema, esta configuración es solo para que sepa q lleva xenón y su consumo y les de paso a encenderse. El funcionamiento de la unidad del xenón es independiente por lo tanto hace bien el giro adaptativo de estas.

Así que una nueva situación donde el op-com nos salva el ojal. Desconozco si con el tech2 poniendo AHL en lugar de AFL hubiera funcionado. Lo probaré