

Демонтаж и рзглобяване на компресор на климатик на алфа ромео в частност Alfa Romeo 145, 1.6 TS, 2000г.. Отварям малка скоба, този компресор се монтира не само в алфичките, също така го монтират в пежо, ситроен, ауди, фолксваген и къде ли не. Резервните части за моя са от Голф 4, така че съм вдигнал поне 20 коня само от това къде е стоял преди това ☺ Компресора се подвизава под името SD7V16.



Работата не е много трудна и не се изискват специализирани инструменти. Основно камъните 13, 15 и 17, зегерклеши, една лулучка 14 и бирааа. Като начало трябва да се започне с източване на фреона от системата в оторизиран сервиз. Вторият вариант е отдавна да няма фреон в системата и тогава може да започнете директно с демонтажа. Преди да свалите ремъка трябва да развиете малката гайка с камъче 13, която е на оста на ротора на компресора. За съжаление няма как да ползвате ремъка за законтряне на ролката и трябва да се импровизира с нещо да се подпре самата ролка някъде за да се развие гайката. Като се има предвид, че гайката е 13 усилието не е кой знае колко голямо. След това с лула 14 се натиска обтяжната ролка на пистовия ремък в посока обратно на часовниковата стрелка, докато се освободи. След това го свалите от задвижваните ролки. След като махнете ремъка може да се приложат някои тънкости, за да ви е по-лесна работата. Тук ще опиша два варианта.

Вариант 1: Нямаме нужда да сваляте компресора, а само искате да смените лагера на ролката на съединителя. Тогава за да ви е по-удобно развивате дългият болт на тампона на мотора, който е под компресора и мотора пада доста надолу и имате възможност да работите с инструменти. *Уточнение: мотора трябва да е подпрян с крик преди да развиете болта на тампона, защото в противен случай, при развиване на болта, може да изтръгне последните витки или да ви удари. След като извадите болта спускате мотора от крика докато падне достатъчно, че да имате видимост!*

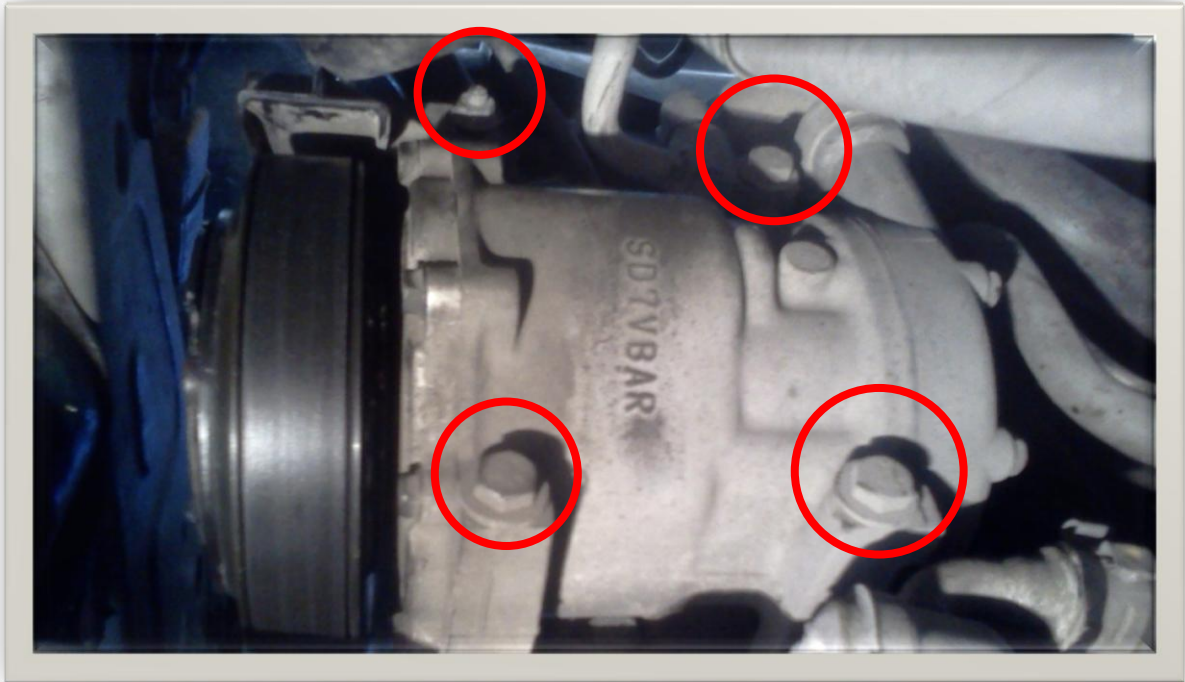
При този вариант също така не е зле да се свали и гумата, не е задължително но ще ви даде спокойствие, светлина и място за работа!

След като мотора е спуснат и гумата я няма се вижда и самата ролка/съединителя на компресора. С две отвертки противоположно или някакви плоски и здрави рамена се притиска равномерно от двете страни и притискателния диск излиза. Трябва да се внимава, да не се надере повърхността която се притиска към ролката! Също така трябва да се внимава, когато излиза да не изпадат две много тънки шайбички, които лежат на оста на която е съединителя. Те дистанционират притискателя от шайбата. След това на оста на шайбата има една голяма зегерка, която се маха със зегер клещите и заради, която спускаме мотора надолу. След зегерката пак с два лоста от противоположните страни излиза и ролката. След като ролката е долу със инструмент за вадене на лагери екстрактват лагера и отивате в магазин за лагери, където срещу ≈30лв. сте с нов лагер. За улеснение на монтажа на новия лагер, може да се ползва старият и отново да се ползва скобата за вадене. Монтажа на всичко е в обратният ред. Притискателя си има шпонка която го води, така че влиза само по един начин. Не забравяйте да поставите обратно малките шайбички между шайбата и притискателя. Снимките по-долу.

Вариант 2: Всичко под ножа. Приемаме че вече сте източили фреона или той си е заминал сам. В този случай е нужно само да сте свалили ремъка. За улеснение може тръбите на фреона да ги развиете след като откачите компресора от блока. Но и отгоре има възможност да се развие. Представлява един болт който притиска двете тръби към отворите в компресора. Развивате го и освобождавате тръбите.



След това се развиват 4-те болта които го държат, те са 13-ки и компресора се спуска надолу.

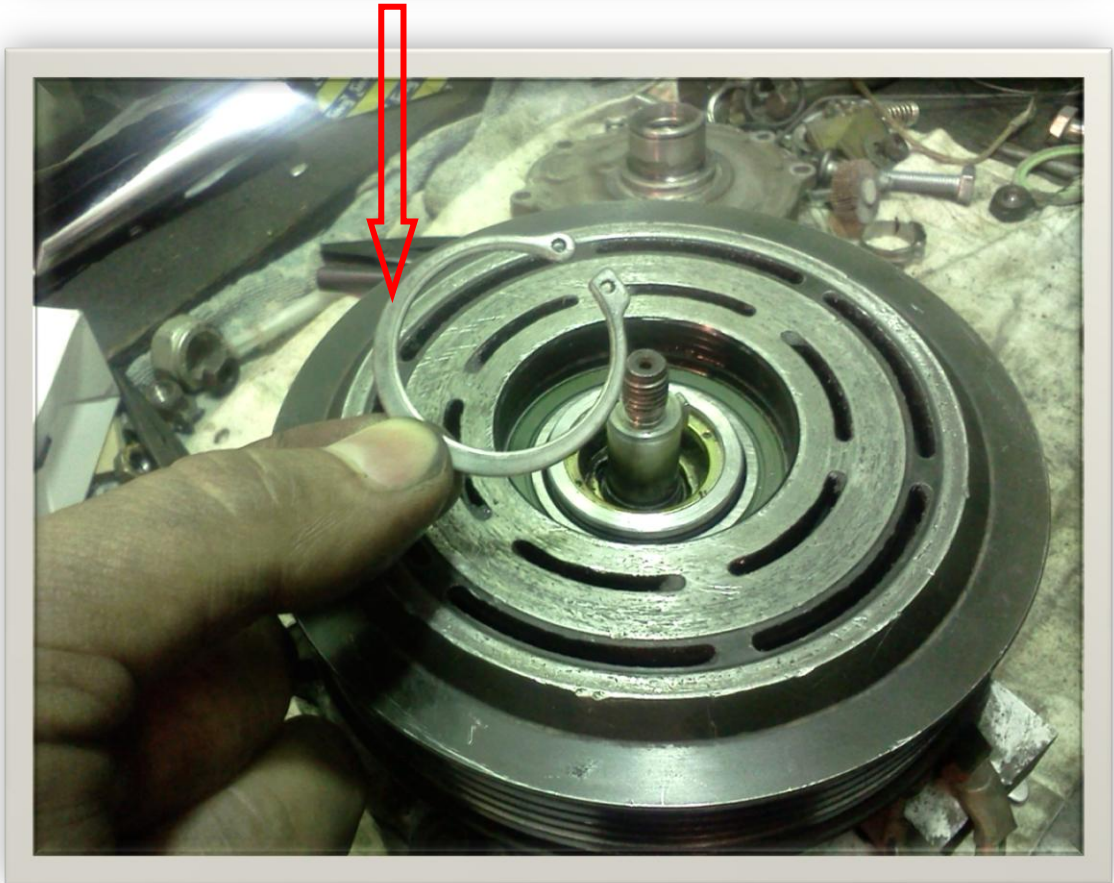
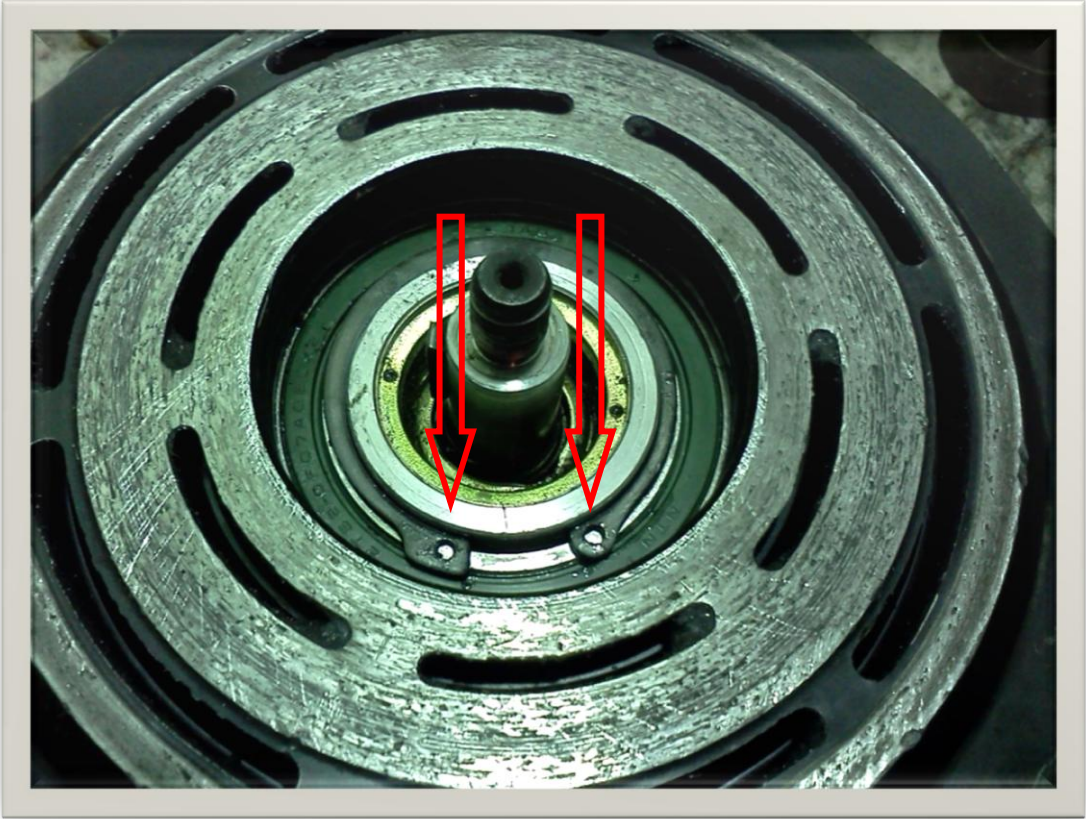


От тук нататък работата става лесна, тъй като може да си сложите компресора на масата и да си го разглобите съвсем спокойно. Последователността на разглобяване е указана по-горе, просто вече ви е удобно да работите. Във вариант 1 стигнахме до демонтажа на ролката и смяна на лагера, нека да продължим още малко. и да сменим гуменото уплътнение на капака на компресора, от където вероятно си е заминал фреона по някаква причина. Кратко резюме:

Пада гайката която държи притискателя и изваждаме внимателно притискателя от оста.



След това изваждаме зегерката която държи ролката

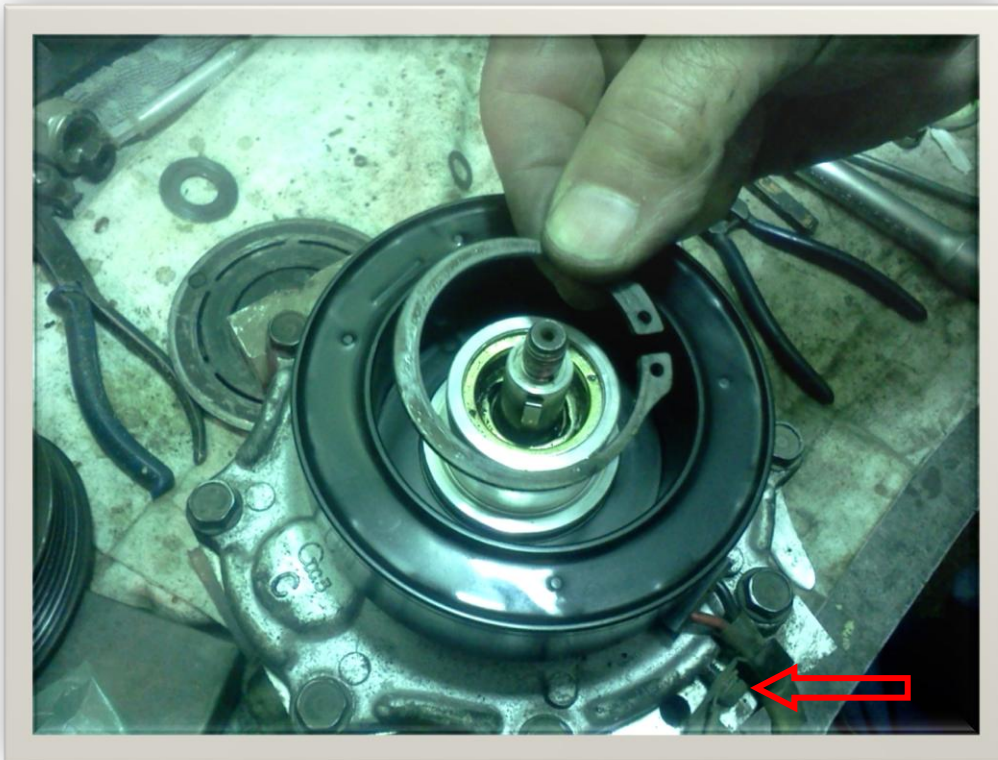


След това се изважда ролката и евентуално се сменя лагера. Размера на моя лагер беше 35X52X20, като имаше евтин вариант за 20лв и по-скъп вариант за 30лв. Всеки сам си избира! Желателно е да се обикаля за лагера със стария лагер в ръка.



Разглобяването продължава с махането на една голяма зегерка, която държи магнита. След като извадите зегерката и излезе и магнита остават болтовете на капака.





Преди да издърпате магнита нагоре, трябва да се развие едно малко болтче с отвертка, което държи кабела му.

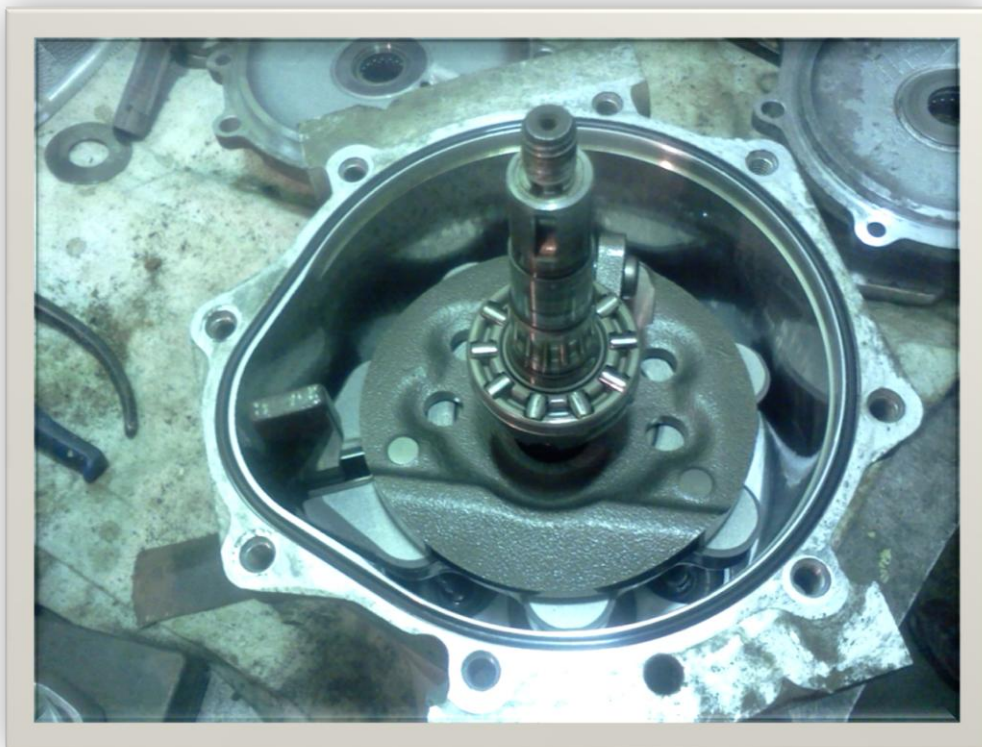
Това е гледката на извадените магнит, ролка и притискател.



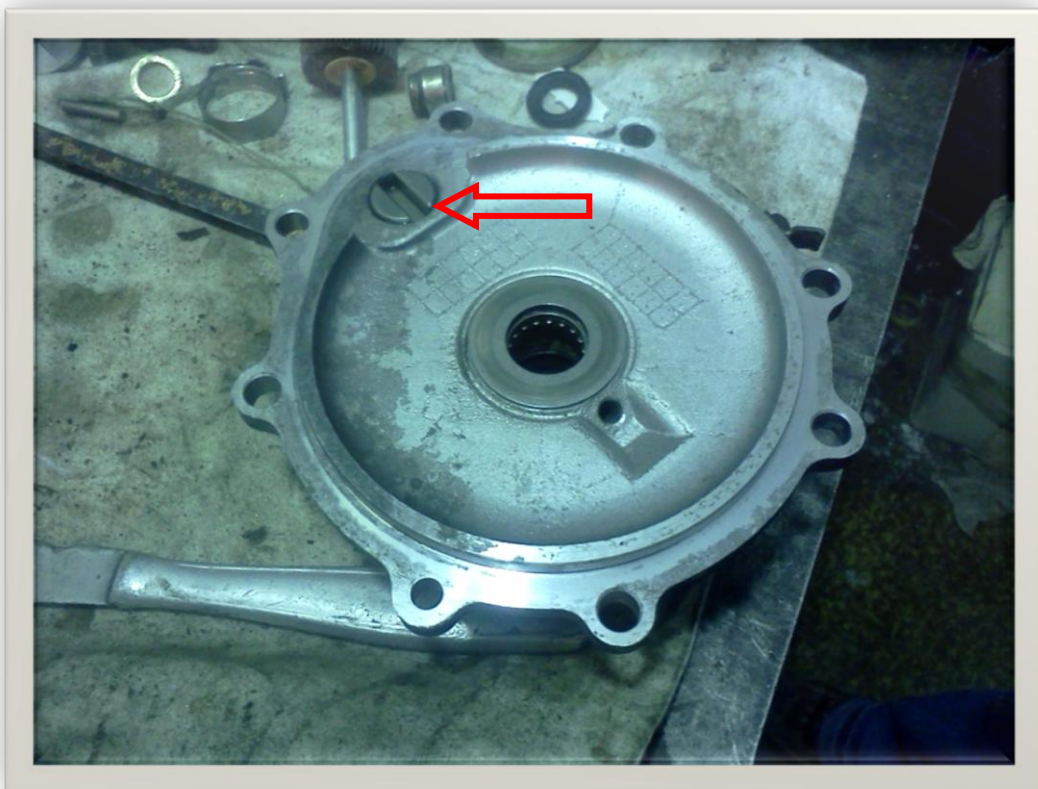
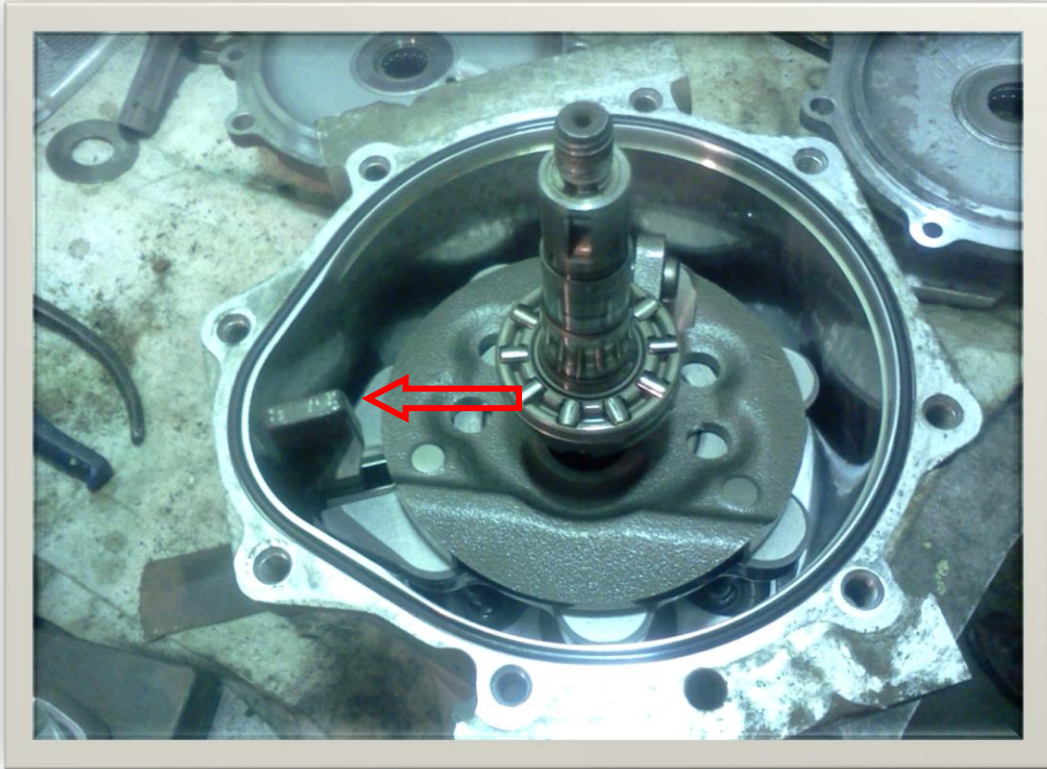
Следва развиването на капака на компресора, това се пада един вид картера му. 8 болчета с камъче 10-ка. **Преди да се отвори се маха и шпонката!**



След като се развият болтовете и капака се отдели от компресора се вижда аксиалният лагер на оста на ротора и дъната на буталата. и така стигнахме до гуменото уплътнение което е желателно да се смени преди да се затвори в обратен ред всичко.



При монтажа трябва да се почистят хубаво двете повърхности където ляга капака на компресора за да няма от къде да избяга фреона при нормалната работа. Налягането е доста голямо, така че трябва да се внимава като се стягат всички болтове обратно. Да се стягат на кръст и с еднакво усилие. Също така при сглобяването трябва да се внимава всичко да си влезе на мястото без някакво усилие.



Желателно е също така да се маже обилно със синтетично PAG масло, в краен случай с минерално масло (*минералното масло не се смесва с фреона, така че не е препоръчително, въпреки че реално няма голямо значение, тъй като след монтажа системата ще бъде попълнена с правилното масло и това ще гарантира нормалната работа на компресора*) по уплътнителя, по оста, както и по лагерчето в капака преди да се затвори. Основната идея е да се смаже за да не се повреди при монтажа семеринга от оста на компресора, а че има малко омазване върху гуменият пръстен, то едва ли ще стигне изобщо до другото което е вътре. Така че хубаво е да си намерите масло синтетично, с което да смазвате частите.



Сглобяването става по обратният ред. Капак, болтове, магнит, зегерка, поставяне на шпонката, поставяне на ремъчната ролка, втората зегерка, дистанционните шайби притискателният диск, и гайката която затваря целия пакет.

След като се сглоби системата, трябва да се отиде пак в сервиз, където да вакуумират всичко и да налят отново фреон и правилното масло, то не е наша грижа. Както и да проверят след това при високо налягане дали има пропуски.

Кратко клипче на работата на компресора със завъртане на ротора, за да се види горе - долу принципа на работа направих и качих в you tube: [ТУК](#)

Лека работа и успех на всички!

Не забравяйте да полеете успеха за да не се разваля повече!

Подарък за всички от инж. Емил Пенчев / PHOENIX