

## Demontáž napínáku řemenu a kompresoru klimatizace.

*Repase kladky a demontáž přítlačáku spojky kompresoru. Ford Mondeo MkII 1.8TD*

(Belous 22-03-2009)

1. Zvednout auto, ideálně obě strany, sundat kryt podběhů, příp. motoru.
2. K demontáži celé kladky doporučuji nejdříve povolit řemen (napínacím šroubem kladky (zahnutý očkový klíč 10). Pokud toto nejde (jako v mém případě) svěsit kompresor.
3. Kompresor-na třech dlouhých šroubech (zahnutý očkový klíč 13), nad kompresorem uvolnit držák přívodních hadic (šroub č. 8). Je to celkem přístupné.
4. Napínák řemenu- řemenice je přitažená imbusovým šroubem č. 8. Držák řemenice k motoru dvěma TORX šrouby č. 40. *Řemenici je potřeba sundávat i v případě výměny rozvodů u motorů s automatickým napínákem*  
a. Máme dvě možnosti: sundat a) pouze řemenici nebo b) celý držák kladky. Ideální a mnou velmi doporučené nářadí:  
a) Potřebujeme **šestihranný imbus č. 8 zkrácený na 15mm (celá šíře zahnutého konce) a ideálně s dlouhým držákem**. Téměř určitě bude vnitřek šroubu řemenice zkorodován, musí se nějakým vhodným nástrojem očistit, aby šel imbus zasunout. Je tam však velmi málo místa proto spíše doporučuji sundat celý držák kladky a pak očistit pro zpětnou montáž a napnutí řemenu.  
b) Potřebujeme **imbus s TORX hlavou č. 40, ideálně s dlouhým držákem**. Pokud nelze povolit samotná řemenice, je to jediná cesta jak sundat kladku bez spuštění/vyndání celého motoru-pomsta konstruktéra!, smůla pokud chcete měnit třeba rozvody.
5. *Rozborka samotné kladky už je jednoduchá, spíše je složitější ji dát správně dohromady. Pomůže foto dílů (všechny díly jsou otočené na pravou stranu). Stejně je konstruován napínač alternátoru, takže sesazovat stejně.* Na obr. (boční pohled) je držák kladky ohnutý-vada.
6. Kdo potřebuje, může vyměnit ložisko prostým vyfuknutím a nasazením. Je to běžně dostupný typ.
7. Rozebrání spojky kompresoru: přítlačák je zajištěn na hřídeli s tisícihranem jedním šroubem, pro povolení šroubu je nutné vhodným nástrojem přítlačák držet (já to chytil nástrojem na držení řemenice rozvodů). Vzdálenost mezi přítlačákem a řemenicí kompresoru je vymezena běžnou podložkou, u mě tl. 0,8mm. Ford dodává rozmezí 0,7-1,3mm, předpokládám, že v tomto rozmezí by měla být cívka schopná přitáhnout přítlačák.
8. Samotná řemenice je zajištěná segrovkou a je zřejmě nutný vhodný stahovák na stažení. Ložisko řemenice je běžně dostupné, cívka také. Samotný kompresor má prý bronzová pouzdra, která se při repasi mění na ložiska.
9. Moje cívka má 3 Ohmy (asi je tedy OK). Funkčnost přitahu lze prý (díky Patriku) zjistit pouze pokud je klima naplněná nebo připojením natvrdo na baterku.

**Kladka:** origo Ford č. 93BB19A216CE nebo SKF (origo výrobce) VKM 34043. Lze běžně koupit jako celý díl cca 1800,- Kč. Velmi podobně je řešena i napínák alternátoru (SKF VKM 34042).

**Ložisko kladky** (stejně je u alternátorového napínáku): SKF 6203-2RS1/C3 (kupoval jsem za cca 100,-Kč)

**Kompresor:** v mém případě XS7H-19D629-CA. Údajně má mnoho náhrad, pro Mkl a Mk II TD by měl být stejný. (nový od cca 6000,-)

**Přítlačný talíř:** č. F20H 19D786 AA nebo 990508A (asi 600,- Kč? u Forda).

**Ložisko řemenice:** Nachi 30BG05S5DS

Celá **spojka** tohoto kompresoru (přítlačák, řemenice s ložiskem, přitahovací cívka): např. u auto-pilot.cz typ DK ND0153 za 3600,-

**Řemen** (pozor, je o malinko delší než alternátorový, nezaměnit!. Nový napnout TĚMĚŘ na fest, vytáhne se poměrně rychle): stačí např. Starline 5PK888 za 137,- u Autokelly.

