

 **DENSO**

Product Bulletin

Issue date: 12/2016

Revision date: 11/2018

Kompresory-technická informace

Havárie kompresoru po opravě klimatizačního okruhu



1. Úvod

Tato informace vysvětluje, proč dochází často k havárii kompresoru autoklimatizace po výměně původního OEM vzduchového kondenzátoru náhradním kondenzátorem, který není OEM.

2. Aplikace

Chladicí okruhy autoklimatizace se všemi typy kompresorů.

3. Příčina havárie kompresoru

V poslední době zaznamenáváme nárůst počtu záručních výměn havarovaných kompresorů. V převážné většině případů dojde k havárii kompresoru po náhradě původního OEM vzduchového kondenzátoru vzduchovým kondenzátorem z druhovýroby.

Rozborem vadných, reklamovaných kompresorů zjišťujeme, že v mnoha případech nejsou vzduchové kondenzátory z druhovýroby pečlivě propláchnuty. Tavidlo, které se v průběhu výroby kondenzátoru dostane dovnitř trubek způsobí chemickou reakci mezi olejem, tavidlem a případně fluorescenční látkou.

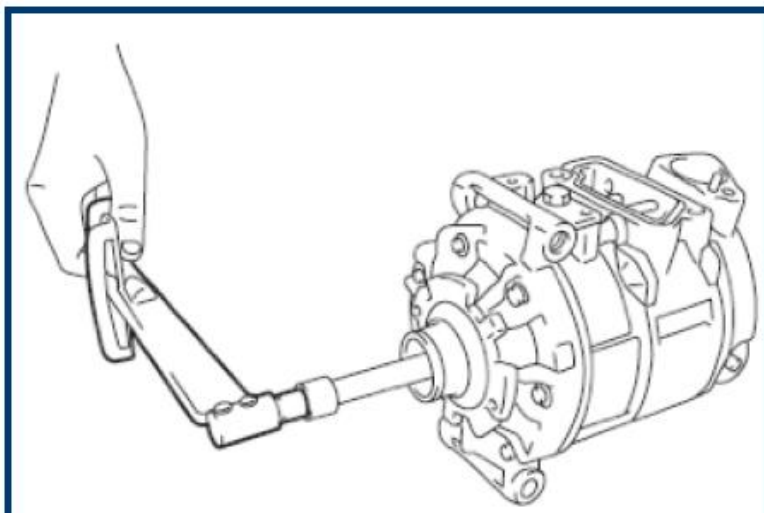
4. Co se odehrává uvnitř trubek

Tavidlo se většinou používá pro pájení hliníku při výrobě kondenzátoru. Z důvodu špatné kvality výroby některých kondenzátorů, které nejsou originálními díly, se může tavidlo během tohoto procesu dostat do trubek kondenzátoru.

Při montáži těchto neoriginálních kondenzátorů v servisu přichází tavidlo uvnitř trubek kondenzátoru do kontaktu s UV-barvivem. Během provozu klimatizačního systému se tavidlo a UV-barvivo začnou mísit a způsobí chemickou reakci s olejem. Touto reakcí se olej změní na rosolovitou, lepkavou látku. Bezprostředně po opravě systém klimatizace funguje bez problémů. Problém nastane po vypnutí motoru až když systém klimatizace vychladne. Během chladnutí lepkavý, rosolovitý olej způsobí zalepení pístů, ojníc a všech pohyblivých částí kompresoru. Kompresor se silou motoru stále otáčí, ale zůstává v poloze minimálního výtlaku, čímž nedává požadovaný chladicí výkon.

5. Jak poznáme zalepený kompresor.

Ke zjištění, zda je kompresor zalepený nebo není použijeme momentový klíč.



Otáčivý moment zalepeného kompresoru je vyšší a při otáčení kompresoru je cítit "lepkový" pocit, drhnutí hřídele.

Standardní moment čistého kompresoru na hřídeli je maximálně 2,0 Nm.



Tavidlo se dostane do trubek kondenzátoru při výrobě.
pasta.

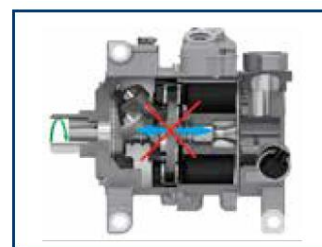
Různé druhy tavidel jako prášek, kapalina nebo



Znečištěný kondenzátor kompresor po



UV barvivo s olejem



Zalepený vychladnutí.



PAG olej s barvivem se nelze změnit na rosolovitou hmotu. protočit.



Písty se zalepí ve válcích v horní poloze.



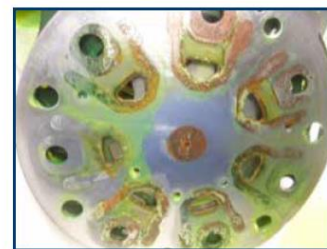
Normální silou kompresorem



Kompresor je možné uvolnit rezavé. pouze alkoholovým čističem.



Během 24 hodin jsou vnitřní části kompresoru



Tento materiál byl přeložen se souhlasem firmy Denso Europe B.V.

Stav: 01/2022