

Chauffage - Climatisation

CARACTÉRISTIQUES

Généralités

Montage de la climatisation à régulation manuelle ou automatique en option suivant version.

COMPRESSEUR

Compresseur entraîné depuis le vilebrequin par une courroie multipistes.

Marque et type :

- jusqu'en août 2005 Sanden SD7V16 à puissance variable.
- à partir d'août 2005 Visteon VS16 à puissance variable.

Entrefer :

- jusqu'en août 2005, 0,4 à 0,8 mm.
- à partir d'août 2005, 0,35 à 0,75 mm.

COURROIE DE COMPRESSEUR

Courroie multipiste commune à tous les accessoires et entraînée depuis le vilebrequin.

Tension : assurée par un galet tendeur automatique.

Périodicité d'entretien : Contrôle de l'usure tous les 20 000 km. Remplacement tous les 10 ans ou tous les 240 000 km.

RELAIS DE SOUFFLERIE (K14)

Il est situé dans la boîte à relais compartiment moteur, fixée vers le bac à batterie (Fig.1). Il est commandé par le calculateur habitacle "GEM" situé sur le boîtier fusibles habitacle. Il est alimenté à ses bornes 1 et 3 en 12 V via le fusible F10 du boîtier fusible moteur. Sa masse est commandée par le calculateur habitacle en borne 2. Le relais commande la soufflerie en borne 5.

RELAIS DE CLIMATISATION (K32)

Il est situé dans la boîte à relais compartiment moteur, fixée vers le bac à batterie (Fig.1).

Par son intermédiaire, le calculateur de gestion moteur contrôle l'enclenchement du compresseur de climatisation afin que la puissance absorbée par celui-ci ne perturbe pas le fonctionnement du moteur. Le fonctionnement du compresseur est interrompu en cas de surchauffe ou de pleine charge du moteur. Au ralenti, si le compresseur de climatisation est sollicité, le calculateur va préalablement relever le régime moteur avant d'autoriser l'alimentation du compresseur.

Borne 1 du relais : 12 V (fusible F35 10A boîtier fusibles batterie).

Borne 2 du relais : masse commandée par le calculateur de gestion moteur (PCM).

Borne 3 du relais : 12 V (fusible F27 10A boîtier fusibles batterie).

Borne 5 du relais : Commande 12 V de l'embrayage du compresseur de climatisation.

PRESSOSTAT BASSE PRESSION DE CLIMATISATION

Pressostat simple vissé sur la canalisation basse pression, située près du tablier côté droit (Fig.2).

Il est fermé lorsque la basse pression est normale (environ 2,9 bars). Il s'ouvre quand cette dernière est trop basse (environ 1,5 bar), interrompant alors la liaison entre le calculateur de gestion moteur (borne C4 pour le moteur 1.6 TDCi et borne H2 pour le moteur 1.8 TDCi du connecteur 418) et le boîtier de commande de la climatisation, suivant l'état du 1^{er} étage du pressostat haute pression. Ceci afin d'éviter le givrage de l'évaporateur.

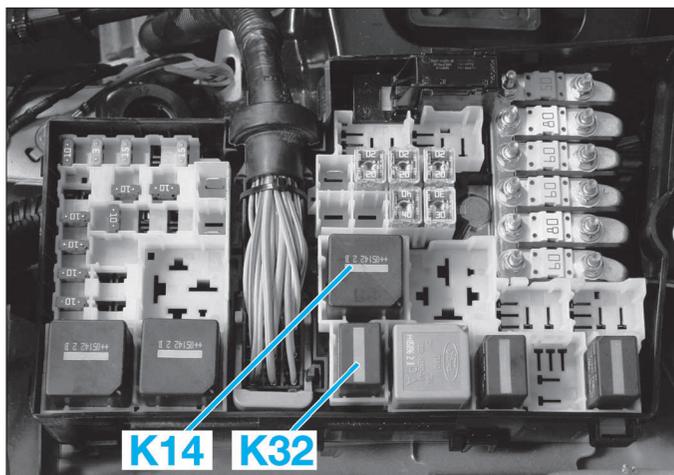


FIG. 1

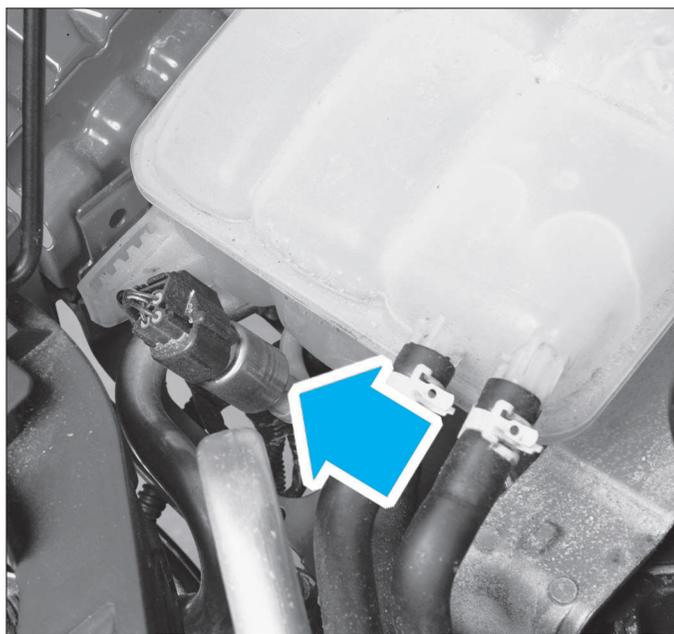


FIG. 2

PRESSOSTAT HAUTE PRESSION DE CLIMATISATION

Pressostat double vissé sur la canalisation allant du condenseur à l'évaporateur, à l'avant droit dans le compartiment moteur (Fig.3).

Le 1^{er} étage du pressostat est fermé lorsque la haute pression est normale. Il s'ouvre quand cette dernière est trop importante, interrompant alors la liaison entre le calculateur de gestion moteur (borne C4 pour le moteur 1.6 TDCi et borne H2 pour le moteur 1.8 TDCi du connecteur 418) et le boîtier de commande de la climatisation, suivant l'état du pressostat basse pression. Ceci afin de protéger le circuit contre les pressions trop élevées.

Le 2^e étage du pressostat est ouvert lorsque la haute pression est normale. Il se ferme lorsque la haute pression dépasse un certain seuil (environ 20,7 bars) mettant ainsi la borne G3 pour le moteur 1.6 TDCi et borne D2 pour le moteur 1.8 TDCi du connecteur 418 du calculateur de gestion moteur, à la masse. À partir de cet état, le calculateur commande alors l'enclenchement de la 2^e vitesse du motoventilateur de refroidissement jusqu'à ce que la haute pression redescende approximativement à 17 bars.

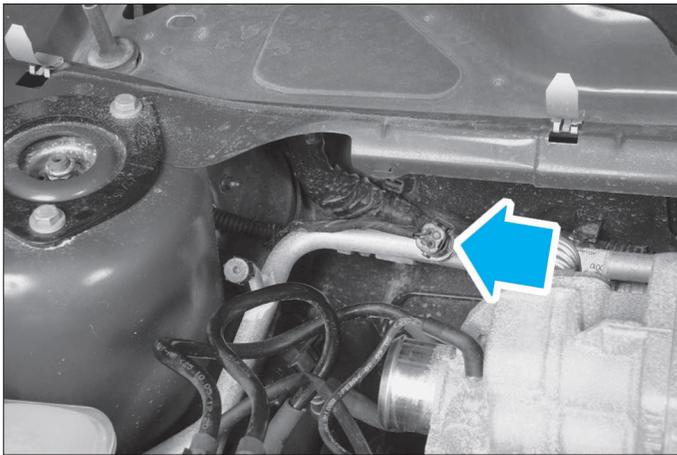


FIG. 3

CALCULATEUR DE CLIMATISATION

Climatisation manuelle

Sur les véhicules équipés d'une régulation manuelle de la température, le chauffage et la climatisation se commandent au moyen de trois sélecteurs rotatifs. La commande des volets de répartition d'air s'effectue via l'unité de commande de volet de répartition d'air/volet de température qui est reliée par un axe au panneau de commande. La commande du volet de température s'effectue via l'unité de commande de volet de répartition d'air/volet de température qui est reliée par un câble au panneau de commande. Le panneau de commande contient aussi le commutateur de recyclage d'air et le commutateur marche/arrêt de climatisation.

Affectation des bornes du connecteur du calculateur de climatisation manuelle

N° borne	Affectation
Connecteur C380	
1	Commande masse résistance de soufflerie de chauffage
2	Commande masse résistance de soufflerie de chauffage
3	Commande masse résistance de soufflerie de chauffage
4	Commande masse moteur de soufflerie de chauffage
5	Masse du calculateur de climatisation
Connecteur C378	
1	(+) 12 V (fusible F43 de 10 A du boîtier fusibles habitacle)
2	Signal climatisation au calculateur habitacle
3	(+) 12 V éclairage combiné des instruments et du tableau de bord
4	Masse
5	Signal climatisation au calculateur habitacle
6	Commande du moteur du volet de recirculation d'air
7	Commande du moteur du volet de recirculation d'air
8	(+) APC (fusible F70 de 10A du boîtier fusibles habitacle)

Climatisation automatique

Les véhicules équipés d'une régulation automatique de la température sont munis d'un panneau de commande équipé de touches pour commander les fonctions suivantes :

- Mise en marche et arrêt de la climatisation.
- Réglage de la température pour les côtés conducteur et passager.
- Mise en marche et à l'arrêt de la fonction de dégivrage du pare-brise.
- Mise en marche et à l'arrêt de la climatisation automatique et du mode bizona.

- Répartition d'air.
- Commande de soufflerie.
- Désactivation de la climatisation automatique bizona.
- Commande du recyclage d'air.

Affectation des bornes du connecteur du calculateur de climatisation automatique (Fig.4)

N° borne	Affectation
Connecteur noir C539	
1 et 2	—
3	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air côté gauche
4	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air côté gauche
5	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air de plancher
6	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air de plancher
7	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air de dégivrage
8	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air de dégivrage
9	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air côté droit
10	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air côté droit
11	(+) 12 V (fusible F43 de 10 A du boîtier fusibles habitacle)
12	(+) 12V commande moteur du volet de mixage d'air côté gauche
13	(+) 12V commande moteur du volet de mixage d'air de dégivrage
14 et 15	—
16	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air côté gauche
17	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air côté gauche
18	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air de plancher
19	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air de plancher
20	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air de dégivrage
21	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air de dégivrage
22	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air côté droit
23	Masse de commande moteur du volet de mixage d'air côté droit
24	Masse
25	(+) 12V commande moteur du volet de mixage d'air côté droit
26	(+) 12V commande moteur du volet de mixage d'air de plancher
Connecteur blanc C540	
1	(+) 12V commande sonde de température habitacle
2	Masse sonde de température habitacle
3	Alimentation éclairage combiné d'instruments et tableau de bord
4 à 6	—
7	Signal (+) sonde de température plancher côté droit
8	Signal (+) sonde de température panneau côté droit
9	Signal (+) sonde de température plancher côté gauche
10	Signal (+) sonde de température panneau côté gauche
11 à 14	—
15	Commande du moteur de soufflerie de chauffage
16	Retour signal moteur de soufflerie de chauffage
17	Masse capteur ensoleillement et sonde de température habitacle
18	Liaison CAN H vers le calculateur habitacle
19	Liaison CAN L vers le calculateur habitacle
20	Masse sonde de température
21	Signal (+) sonde de température habitacle
22	Signal (+) capteur ensoleillement
23	Signal (+) capteur ensoleillement
24 à 26	—

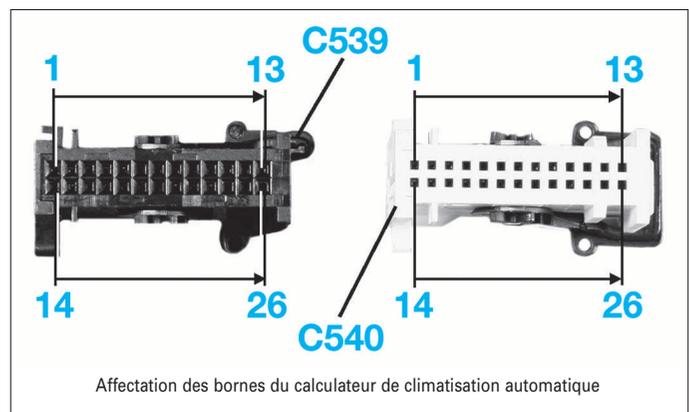


FIG. 4

CHAUFFAGE AUXILIAIRE

Le chauffage auxiliaire est un complément au chauffage traditionnel avec la température du liquide de refroidissement du moteur. Il est utilisé pour les moteurs Diesel qui ne fournissent qu'une faible chaleur pour le chauffage. Le chauffage auxiliaire assure, à basse température extérieure, un réchauffement plus rapide de l'habitacle à l'aide d'une résistance électrique placée dans le bloc de chauffage.

GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE

Si la température intérieure a été réglée sur "HI" (maxi.) ou si le réglage de chauffage est mis en position de chauffage maximum, le système de climatisation deux zones envoie, sur le réseau multiplexé "CAN", un signal de demande "activer chauffage électrique" au calculateur habitacle "GEM" du boîtier fusible habitacle. Si le véhicule est équipé d'une climatisation manuelle, le signal est transmis par une liaison câblée traditionnelle. La puissance calorifique du chauffage auxiliaire électrique est proportionnelle au signal à modulation d'impulsion du "GEM". La puissance développée totale du chauffage auxiliaire électrique dépend des signaux d'entrée du calculateur de gestion moteur "PCM" et de la sonde de température d'air extérieur. Le "GEM" établit la puissance calo-

rifique du chauffage auxiliaire électrique en fonction des paramètres suivants :
 - la température du liquide de refroidissement est comprise entre 60 °C et 70 °C.
 - la température ambiante est comprise entre 10 °C et 20 °C.
 - la puissance de l'alternateur est suffisante (via le réseau CAN).
 Si le signal atteint une durée de fonctionnement de 10%, le chauffage auxiliaire commence à chauffer. Si la durée de fonctionnement du signal continue à augmenter, la puissance calorifique du chauffage auxiliaire électrique augmente de manière proportionnelle jusqu'à ce qu'une durée de fonctionnement de 95% environ développe une puissance maximale.

Schémas électriques de ventilation-chauffage et climatisation

LÉGENDE

 Pour l'explication de la lecture des schémas électriques, se reporter au schéma détaillé placé en tête des schémas électriques au chapitre "ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE".

CODES COULEURS

BK. Noir.	OG. Orange.
BN. Marron.	PK. Rose.
BU. Bleu.	RD. Rouge.
GN. Vert.	SR. Argent.
GY. Gris.	VT. Violet.
LG. Vert clair.	WH. Blanc.
NA. Naturel.	YE. Jaune.

Couples de serrage (daN.m)

- Fixation de la bouteille déshydratante : 2,5
- Vis de fixation du compresseur : 2,5.
- Condenseur : 2,5.
- Canalisations sur le compresseur : 2.
- Canalisations sur la bouteille déshydratante : 0,8.
- Canalisations sur le condenseur : 0,8.
- Canalisations d'évaporateur : 0,5.
- Canalisations de réfrigérant sur canalisations d'évaporateur : 2,5
- Vis de fixation du disque d'embrayage du compresseur : 2,2.
- Écrou de pédale d'accélérateur : 0,9.
- Contacteur haute pression : 0,8.
- Contacteur basse pression : 0,25.

Ingrédients

FILTRE À AIR D'HABITACLE

Montage d'un filtre à air d'habitacle accessible par la partie inférieure gauche de la planche de bord. Il est placé derrière une trappe d'accès située derrière le garnissage latéral après dépose de la pédale d'accélérateur.

Périodicité d'entretien : remplacement tous les 20 000 km ou tous les ans et plus fréquemment pour une circulation en région poussiéreuse.

FLUIDE FRIGORIGÈNE

Capacité : 600 ± 15 grammes.

Préconisation : fluide frigorigène R134a.

LUBRIFIANT

Préconisation : huile Ford WSH-M1C231-B.

Capacité : 200 ml.

Lors du remplacement d'un des éléments du circuit hydraulique, ajouter la quantité d'huile suivante par rapport à la contenance initiale du circuit :

Compresseur :

- pour une quantité d'huile vidangée inférieure à 150 ml : remplir le compresseur de 150 ml d'huile neuve.

- pour une quantité d'huile vidangée supérieure à 150 ml : remplir le compresseur de 200 ml d'huile neuve.

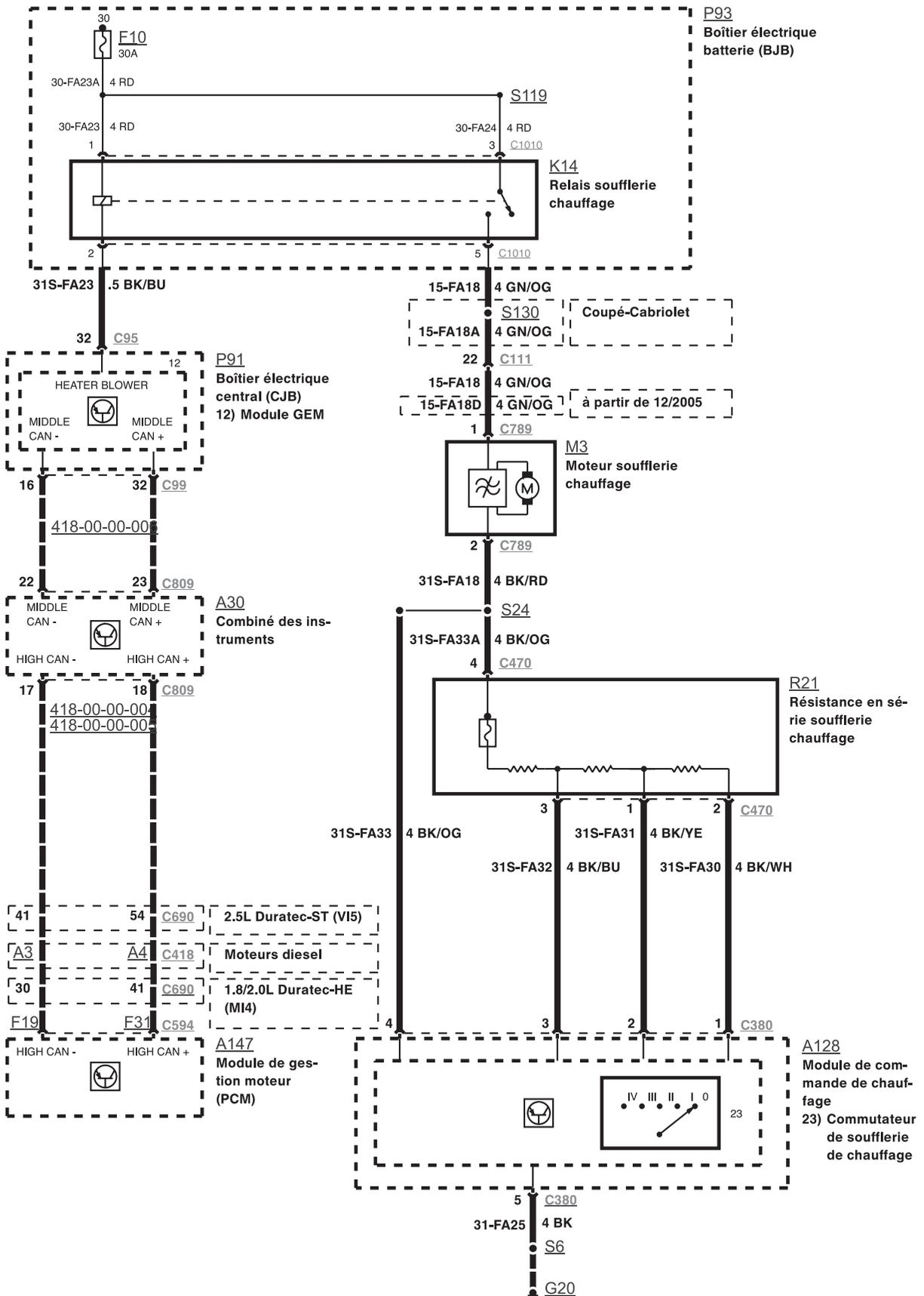
Condenseur : 30 ml

Évaporateur : 30 ml

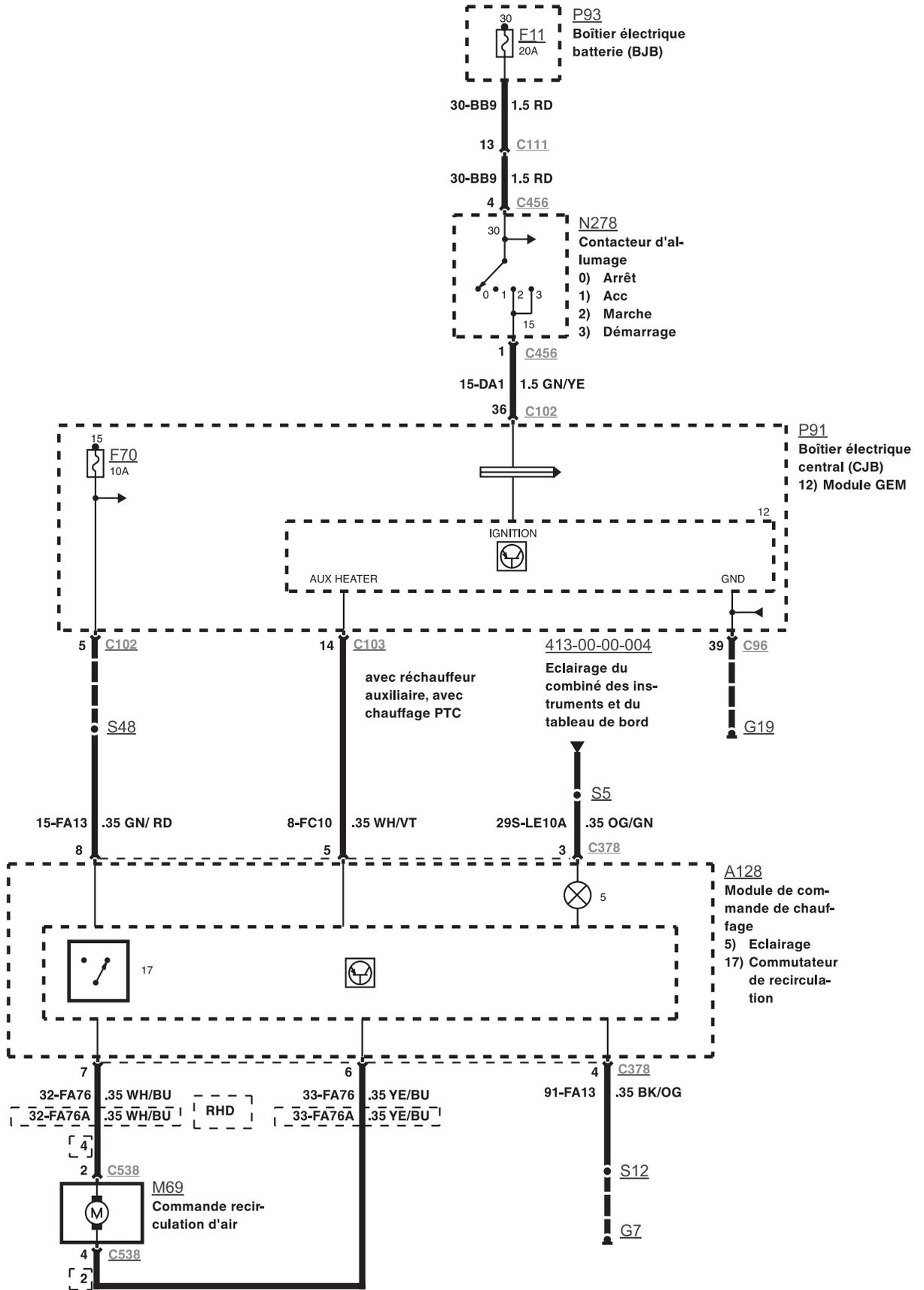
Filtre déshydratant : remplir de la même quantité d'huile neuve que celle vidangée et ajouter 90 ml à celle-ci.

Toutes les canalisations : remplir de la même quantité d'huile neuve que celle vidangée

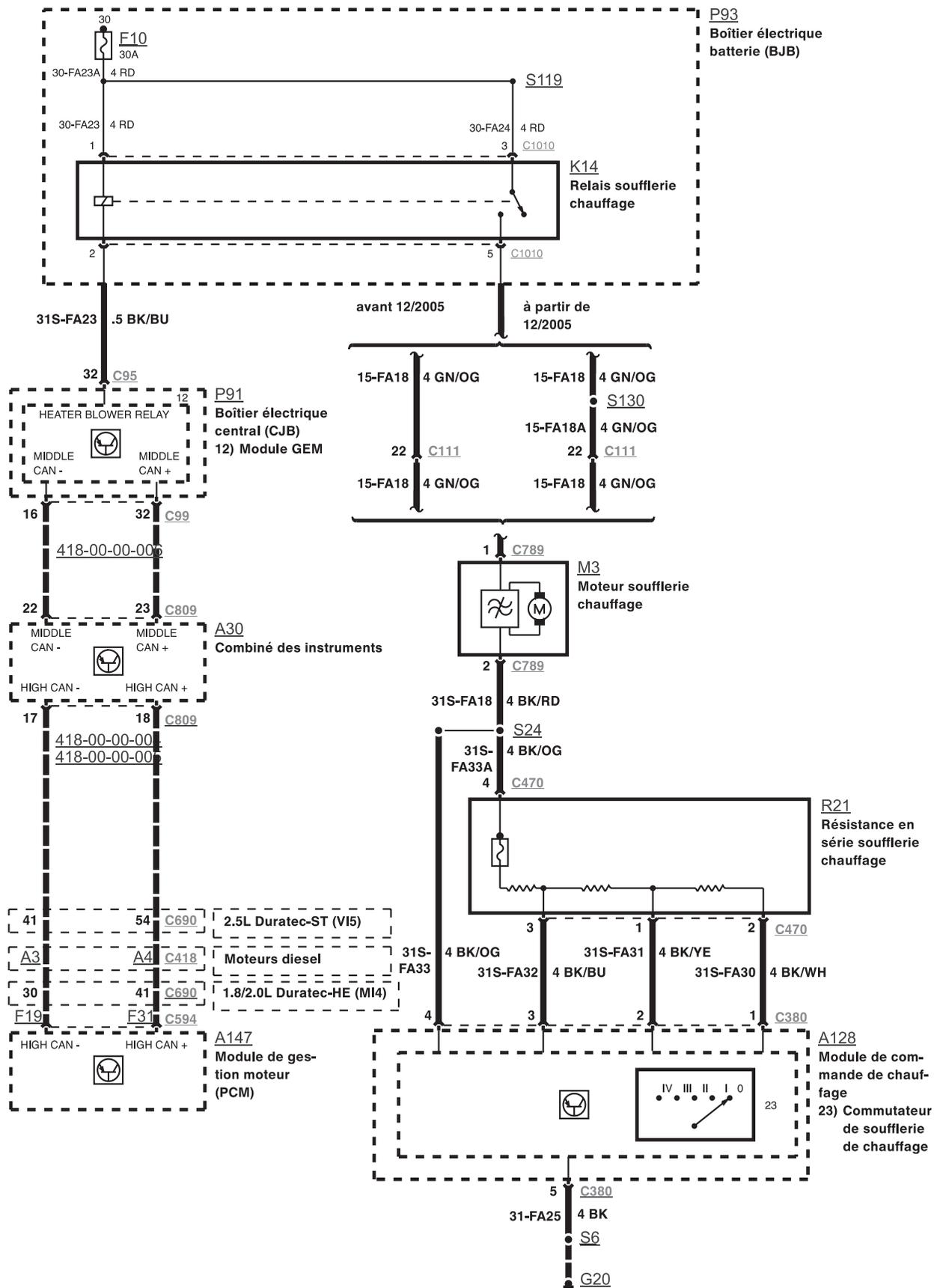
 Lors du remplacement d'un des éléments, ajouter la quantité d'huile recommandée.
 Lors de la dépose des éléments, remplacer systématiquement tous les joints déposés. Lubrifier avec de l'huile spécifique les joints neufs.



COMMANDE DE SOUFFLERIE SANS CLIMATISATION



COMMANDE DE RECYCLAGE D'AIR SANS CLIMATISATION



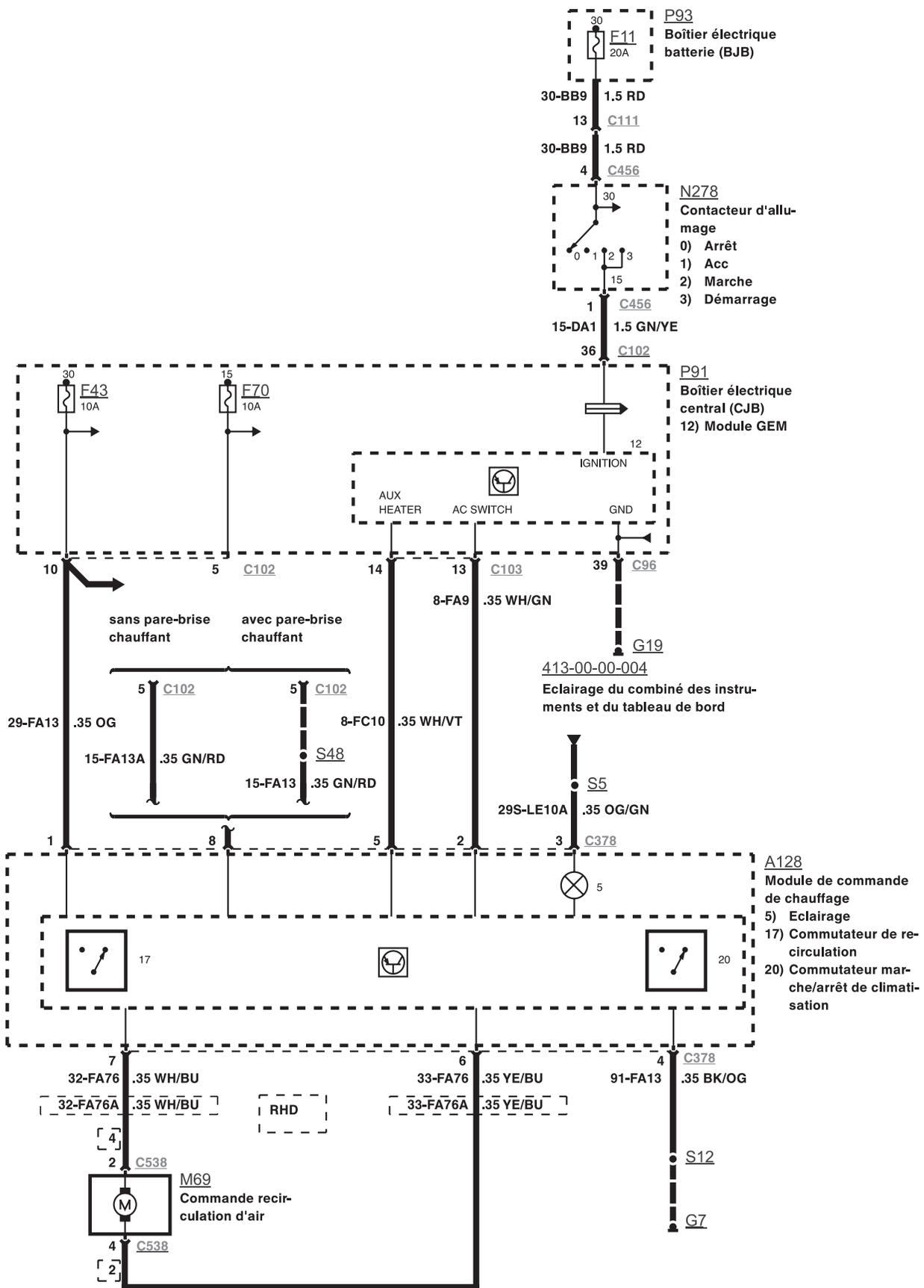
COMMANDE SOUFFLERIE AVEC CLIMATISATION MANUELLE

GÉNÉRALITÉS

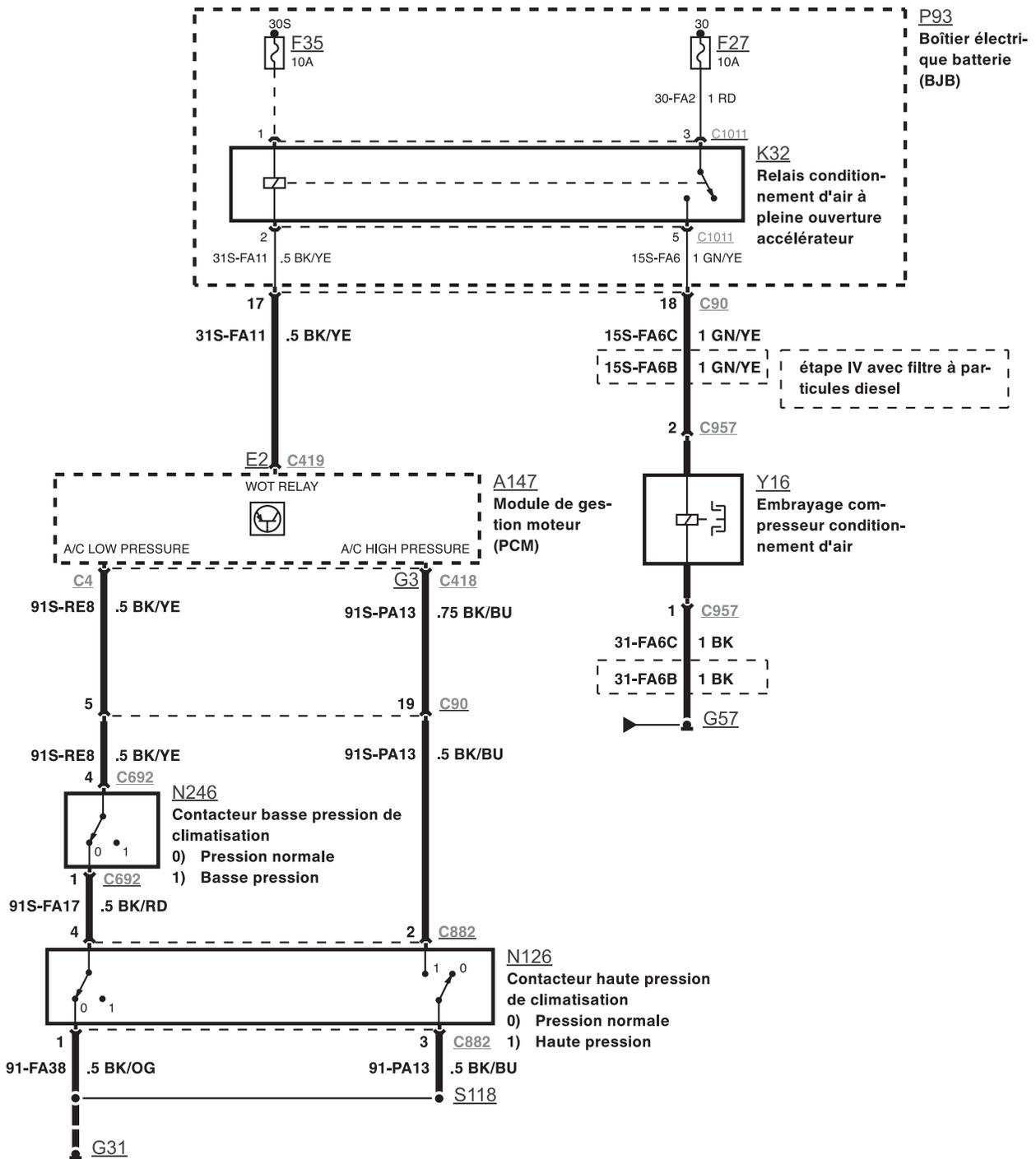
MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

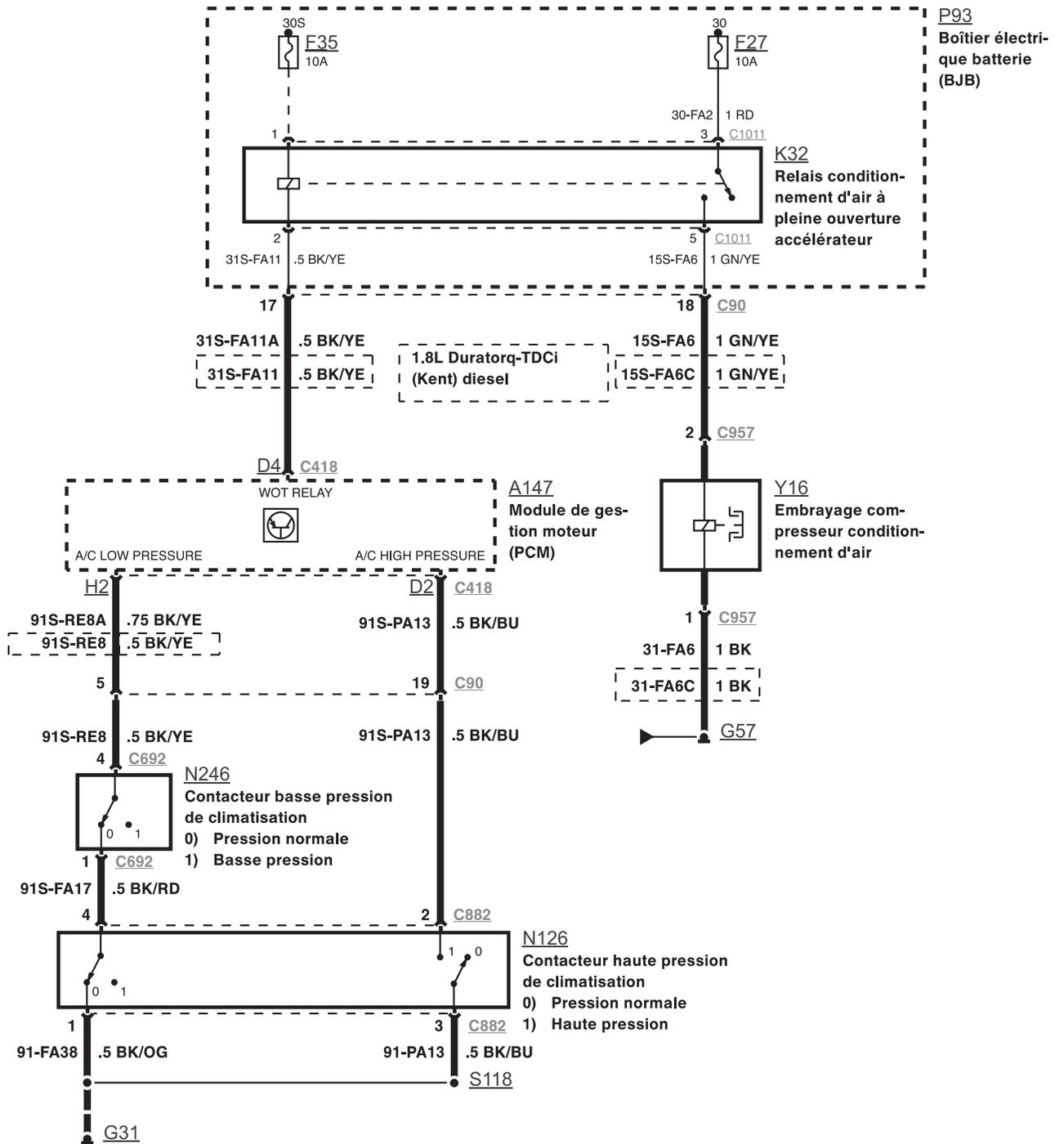
CARROSSERIE



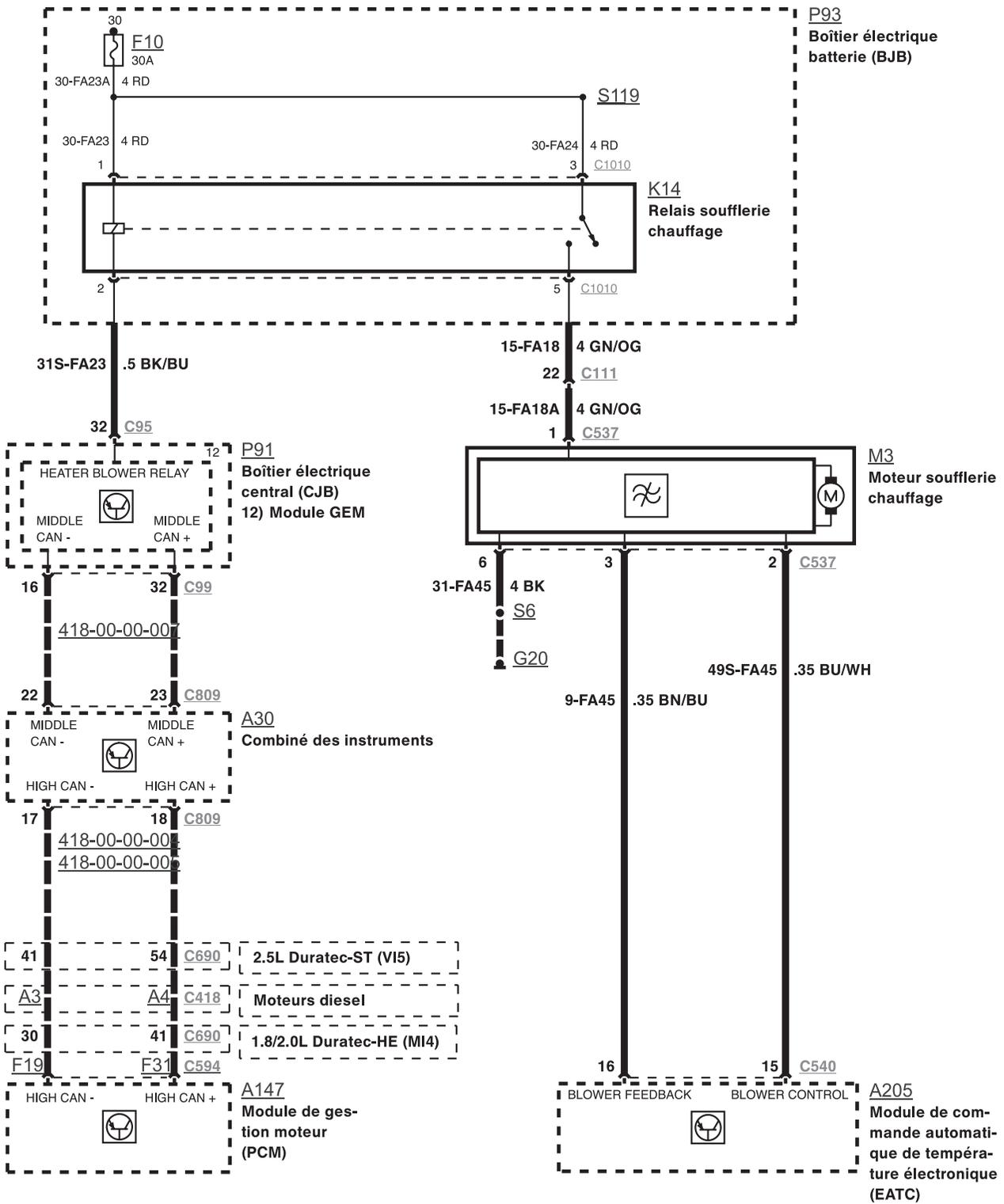
COMMANDE DE RECYCLAGE D'AIR AVEC CLIMATISATION MANUELLE



COMMANDE COMPRESSEUR DE CLIMATISATION MANUELLE (moteur 1,6L TDCi)



COMMANDE COMPRESSEUR DE CLIMATISATION MANUELLE (moteur 1,8L TDCi)



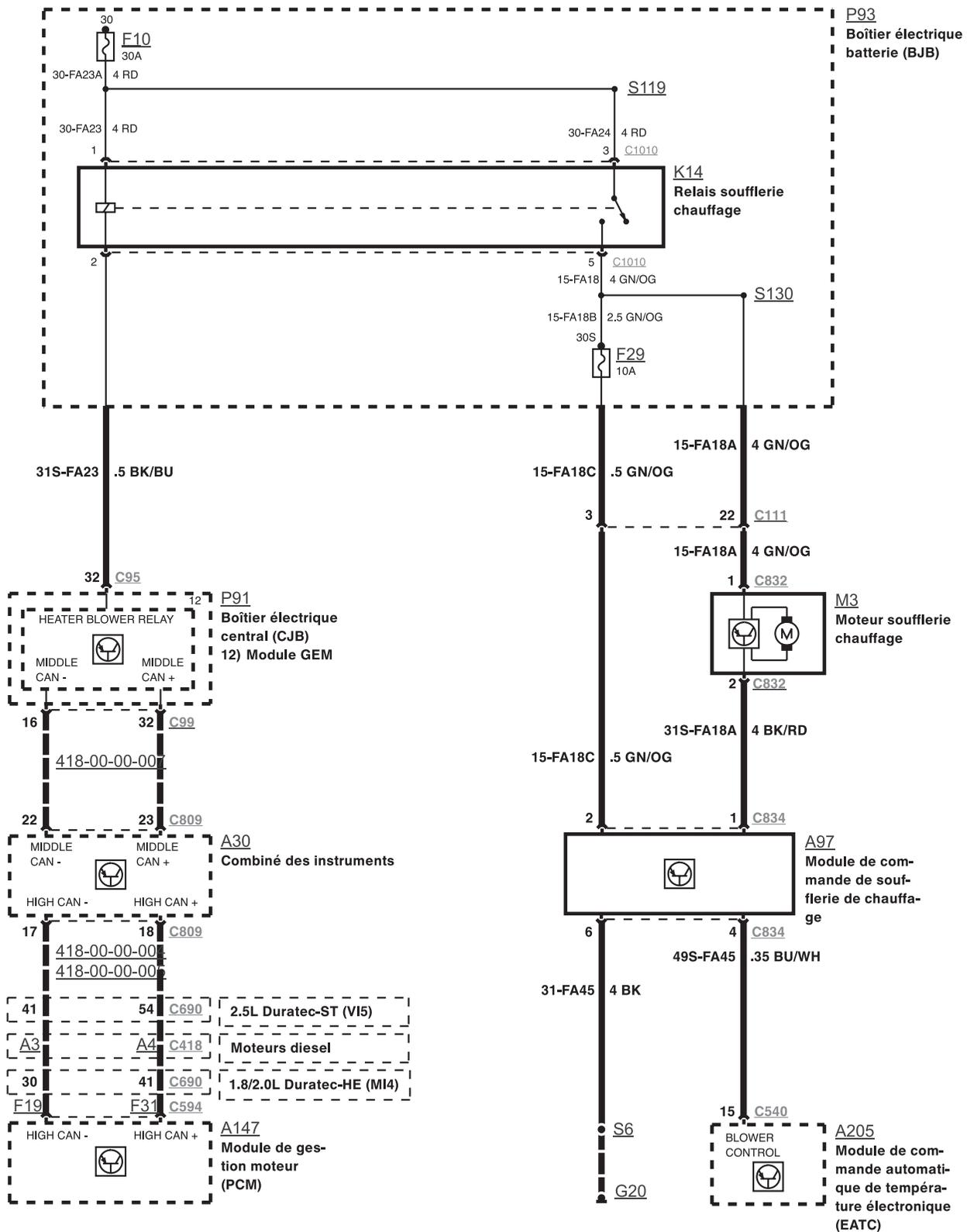
COMMANDE SOUFFLERIE CLIMATISATION AUTOMATIQUE (avant 12/2005)

GÉNÉRALITÉS

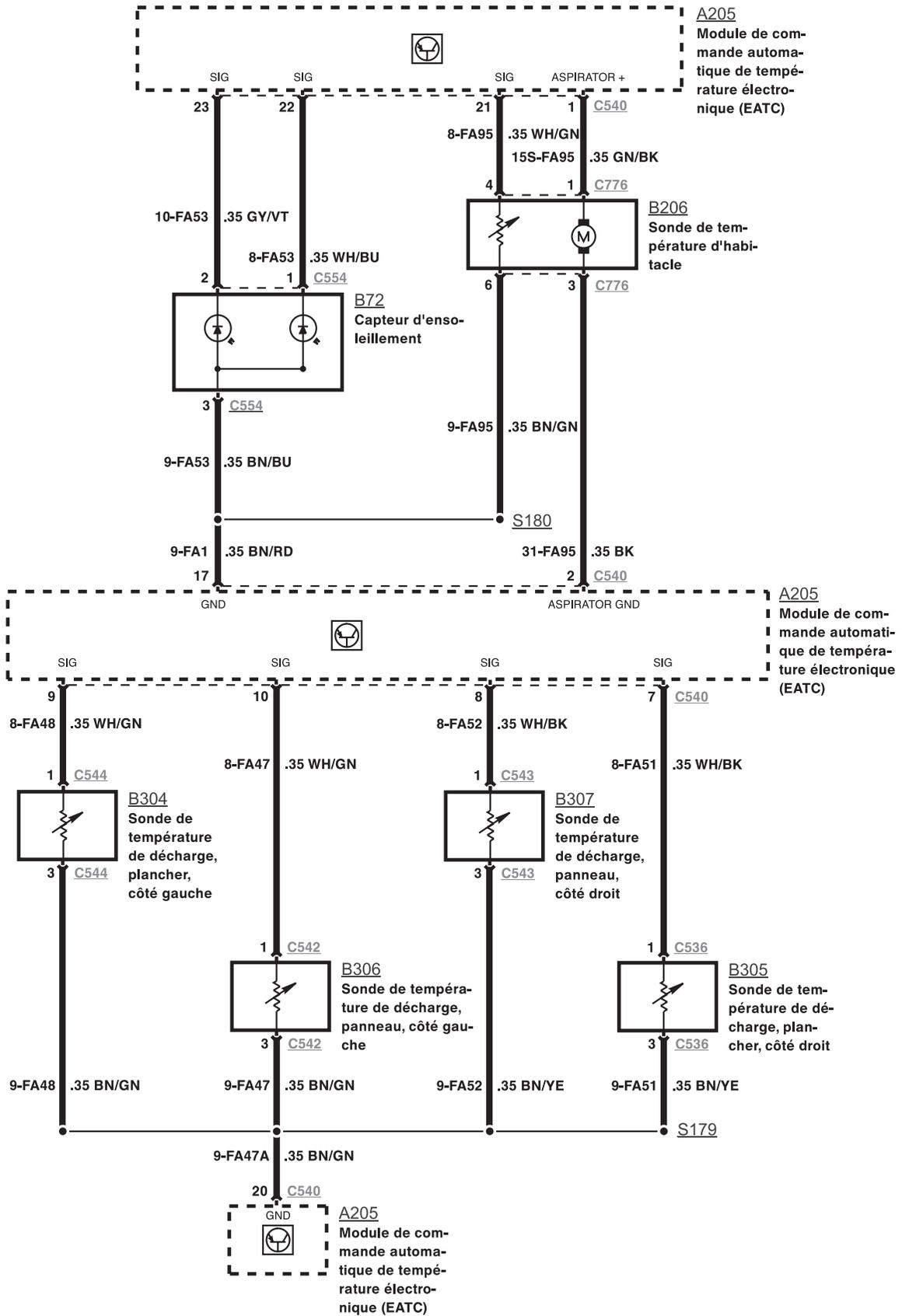
MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

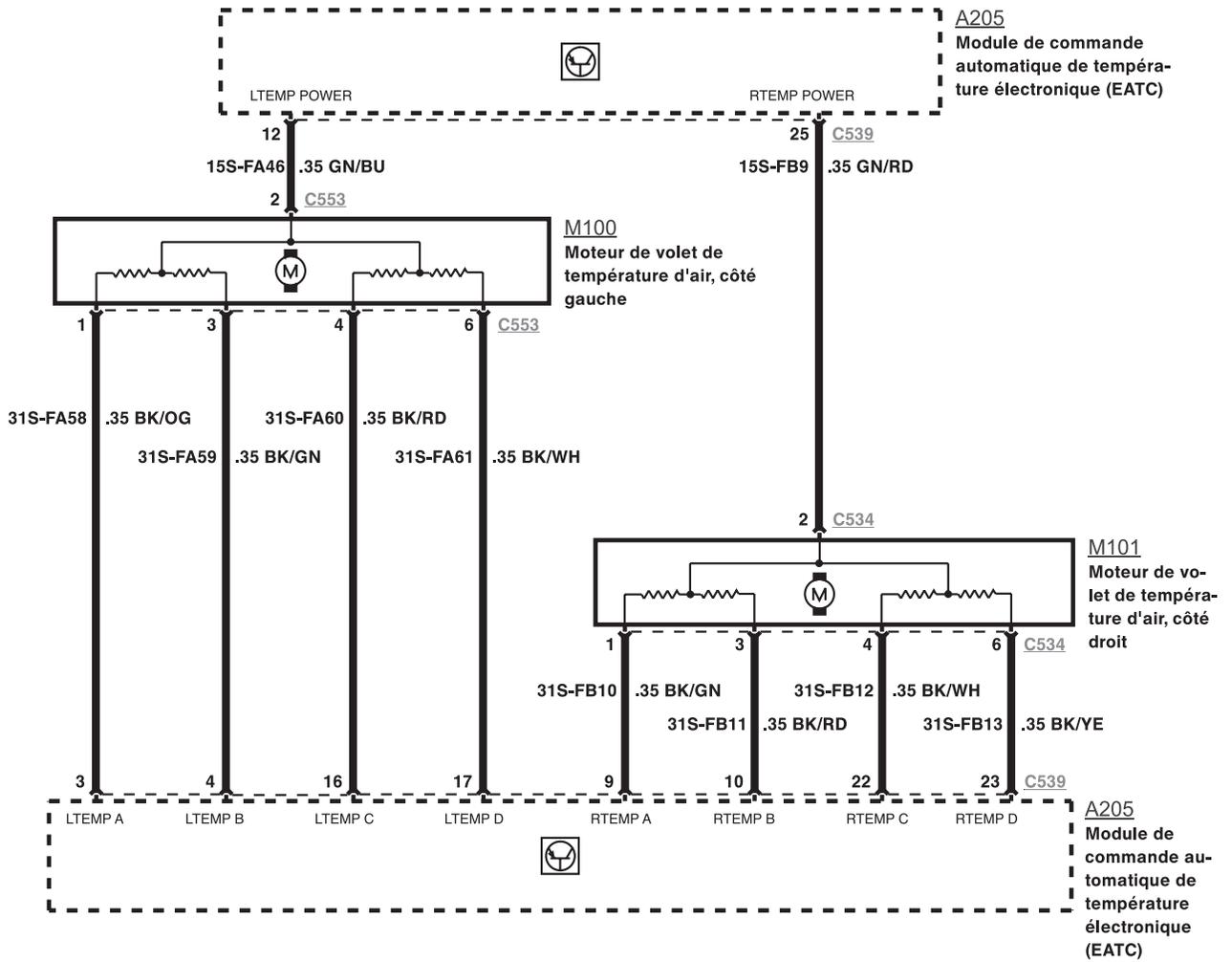
CARROSSERIE



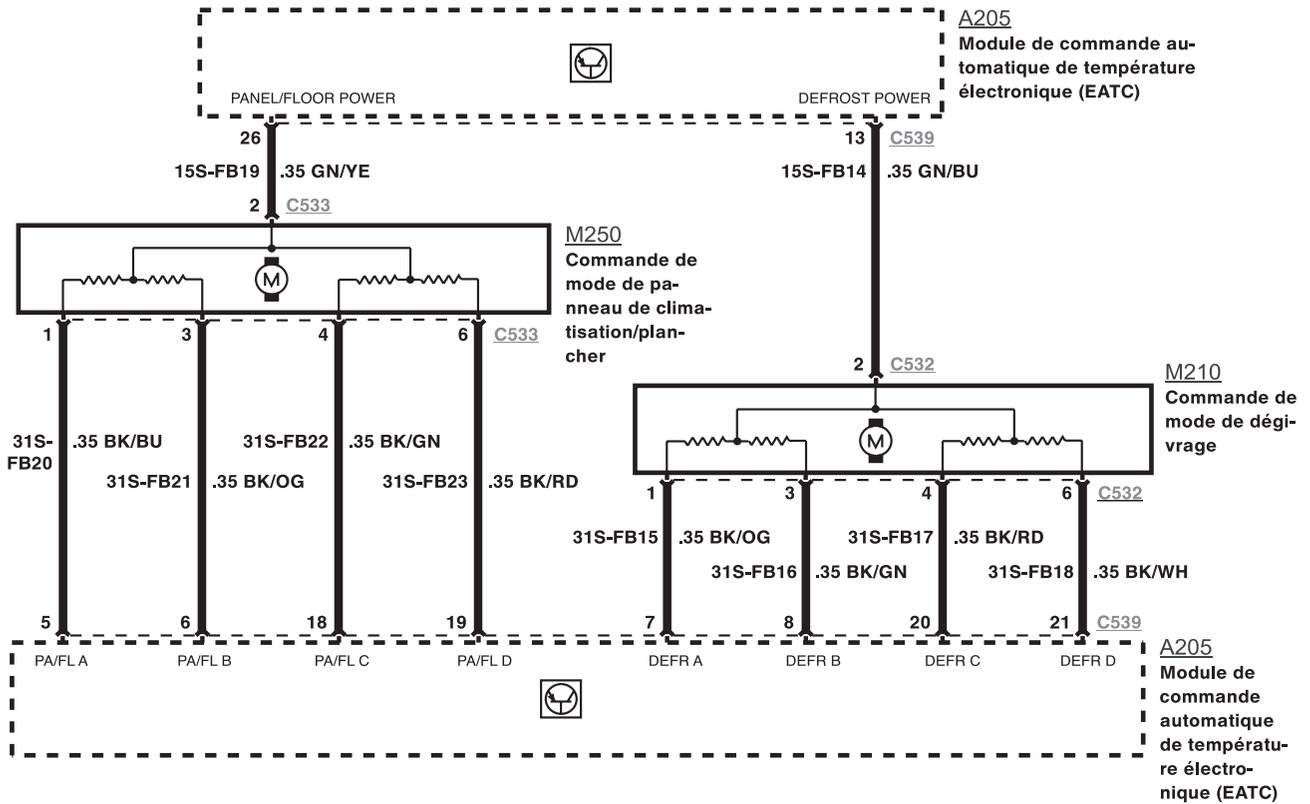
COMMANDE SOUFFLERIE CLIMATISATION AUTOMATIQUE (après 12/2005)



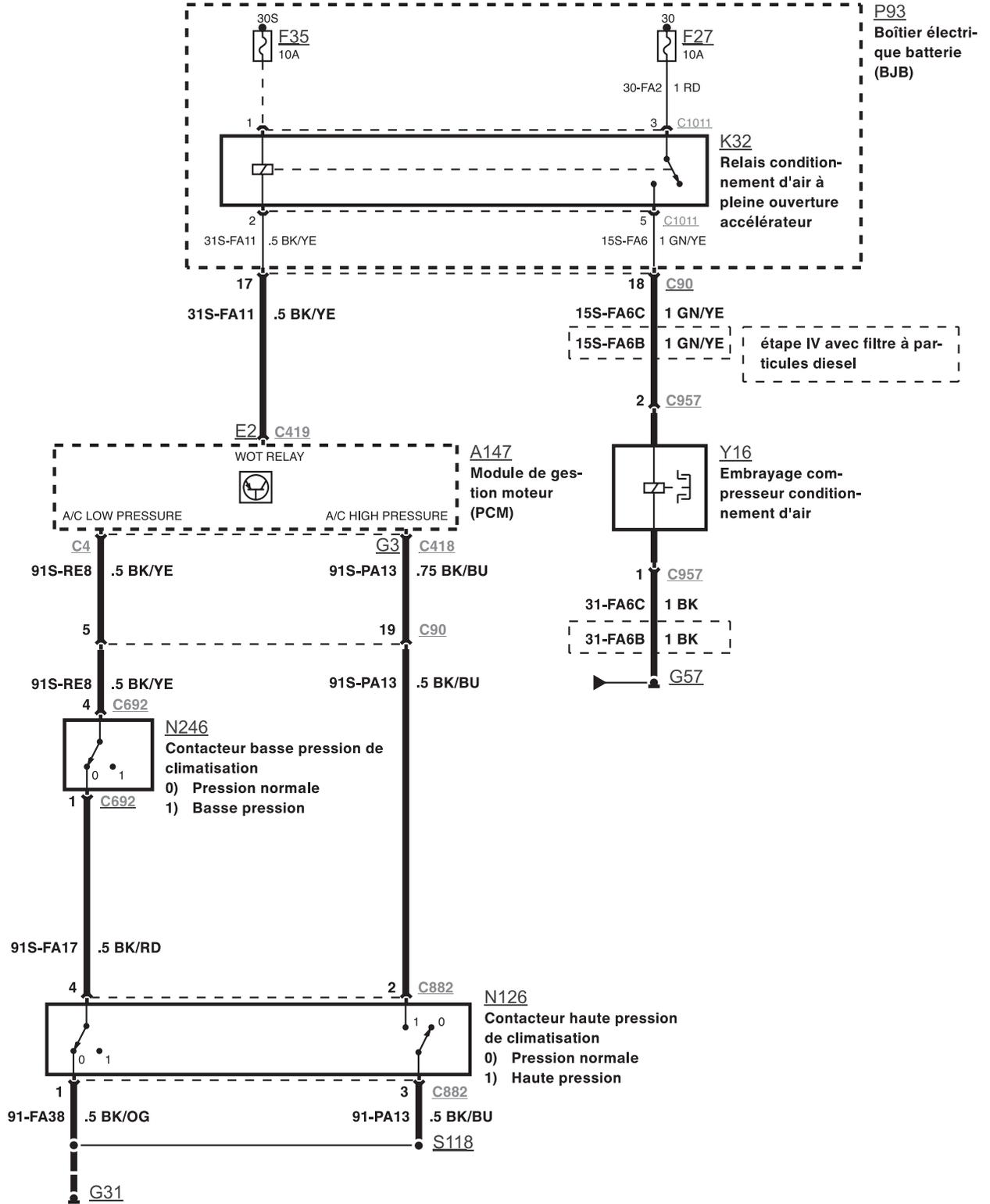
SONDE TEMPÉRATURE HABITACLE CLIMATISATION AUTOMATIQUE



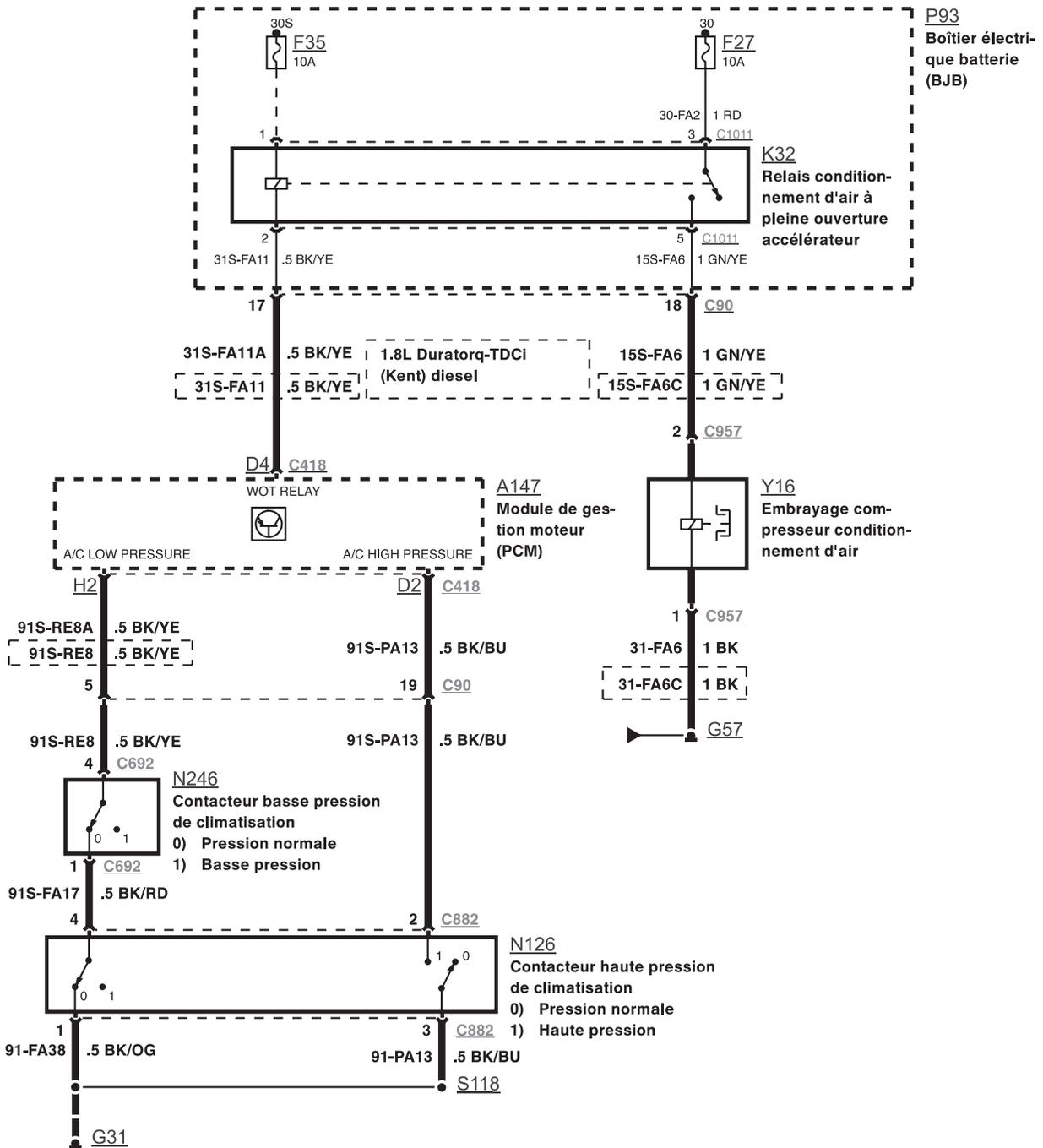
COMMANDE VOLETS DE MIXAGE D'AIR CLIMATISATION AUTOMATIQUE



COMMANDE VOILETS DE MIXAGE D'AIR CLIMATISATION AUTOMATIQUE (suite)



COMMANDE DE COMPRESSEUR DE CLIMATISATION (moteur 1,6L TDCi)



COMMANDE DE COMPRESSEUR DE CLIMATISATION (moteur 1,8L TDCi)

MÉTHODES DE RÉPARATION



La dépose du radiateur de chauffage nécessite celle de la planche de bord.
Pour la vidange et le remplissage du circuit frigorifique, se référer à la notice d'utilisation de la station utilisée.

Chauffage - Ventilation

FILTRE À AIR D'HABITACLE

REPLACEMENT

 Le filtre d'habitacle est accessible par la partie inférieure gauche de la planche de bord. Il est placé derrière une trappe accessible après dépose de la pédale d'accélérateur.

- Déposer :
 - la pédale d'accélérateur (1) avec son support et la placer sur le côté (Fig.5).
 - la trappe d'accès (2).

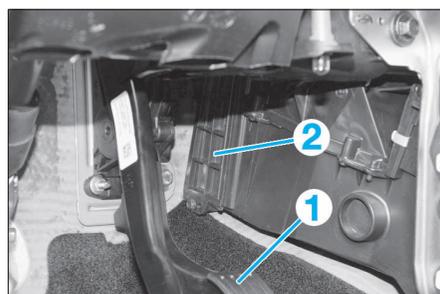


FIG. 5

 Il est possible en cas d'endommagement du trou fileté du couvercle de filtre à pollen, de fixer celui-ci par un trou de remplacement situé à côté de celui d'origine.

- Extraire le filtre d'habitacle par simple traction.

BOÎTIER DE COMMANDE

DÉPOSE-REPOSE

- Débrancher la batterie.
- Déposer :
 - l'autoradio.
 - les deux vis de la garniture (1) de console centrale (Fig.6).
- Décliper la garniture de la console centrale (2).

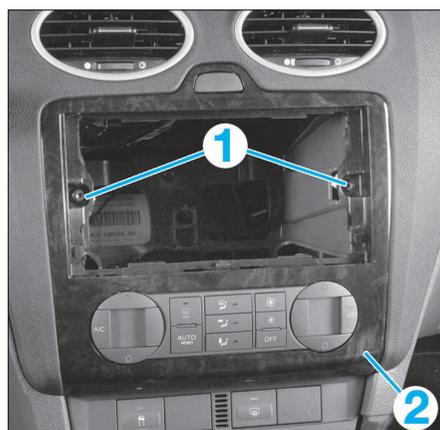


FIG. 6

- Débrancher tous les connecteurs de la garniture et la déposer.
- Déposer :
 - les vis (3) du boîtier de commande et le débrancher (débrancher les câbles dans le cas d'une climatisation manuelle) (Fig.7).
 - le boîtier de commande (4).

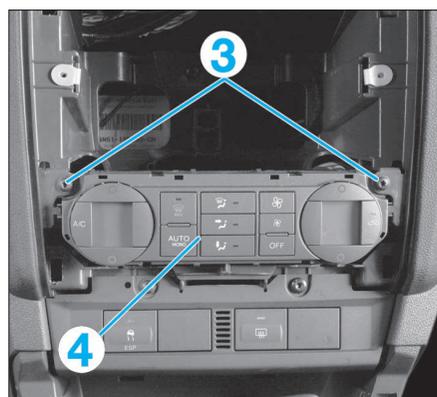


FIG. 7

- À la repose, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en respectant les points suivants :
- s'assurer de la mise en place du faisceau électrique en respectant les passages.
 - contrôler le bon fonctionnement de l'équipement électrique et celui de la ventilation.

MOTOVENTILATEUR DE CHAUFFAGE

DÉPOSE-REPOSE

- Déposer la boîte à gants (voir chapitre "CARROSSERIE").
- Décrocher et mettre de côté la boîte à fusibles.
- Débrancher le connecteur sur le boîtier de répartition d'air (1) (Fig.8).

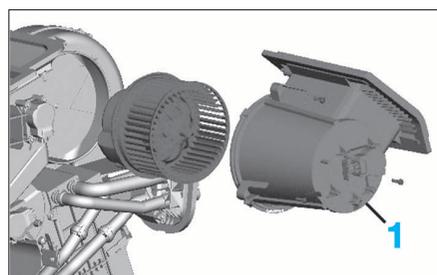


FIG. 8

- Déposer
 - le support de boîte à fusibles.
 - les 3 vis de fixation du boîtier de répartition d'air (1).
 - le boîtier de répartition d'air (1).
- Débrancher le connecteur du motoventilateur.
- Déverrouiller le motoventilateur en (A) puis tourner dans le sens (B) (Fig.9).
- Déposer le motoventilateur de chauffage à l'aide d'un outil adapté (outil Ford ref. 412-131) (Fig.10).

- À la repose, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en respectant les points suivants :

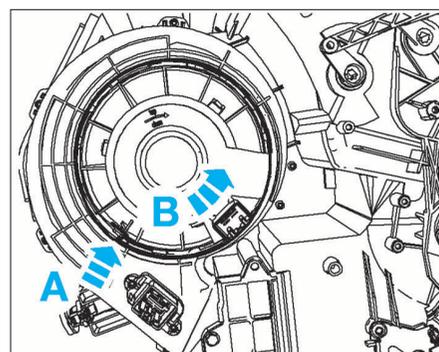


FIG. 9

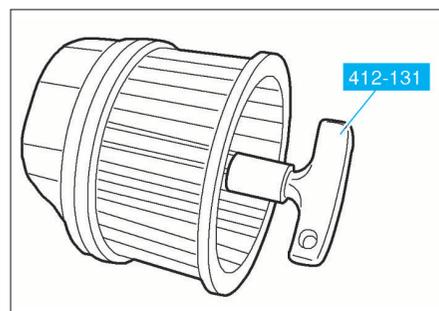


FIG. 10

- s'assurer de la mise en place du faisceau électrique en respectant les passages.
- contrôler le bon fonctionnement de la ventilation.

BLOC DE CHAUFFAGE

DÉPOSE-REPOSE

- Vidanger le circuit de refroidissement et de climatisation.
- Déposer :
 - le cache moteur.
 - la grille et le compartiment de auvent (voir opération concernée au chapitre "CARROSSERIE").
 - Débrancher les canalisations de liquide de refroidissement du radiateur de chauffage du tablier (pour cela tourner le circlips des canalisations dans le sens inverse horaire jusqu'en butée).
- Déposer
 - les vis (1) du carter supérieur (2) du bloc de chauffage (Fig.11).
 - la planche de bord (voir opération concernée chapitre "CARROSSERIE").

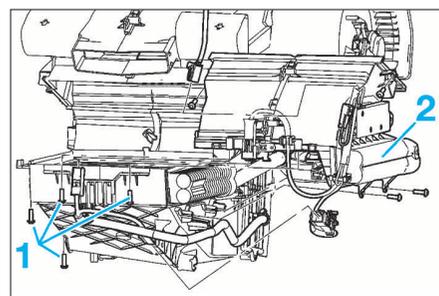
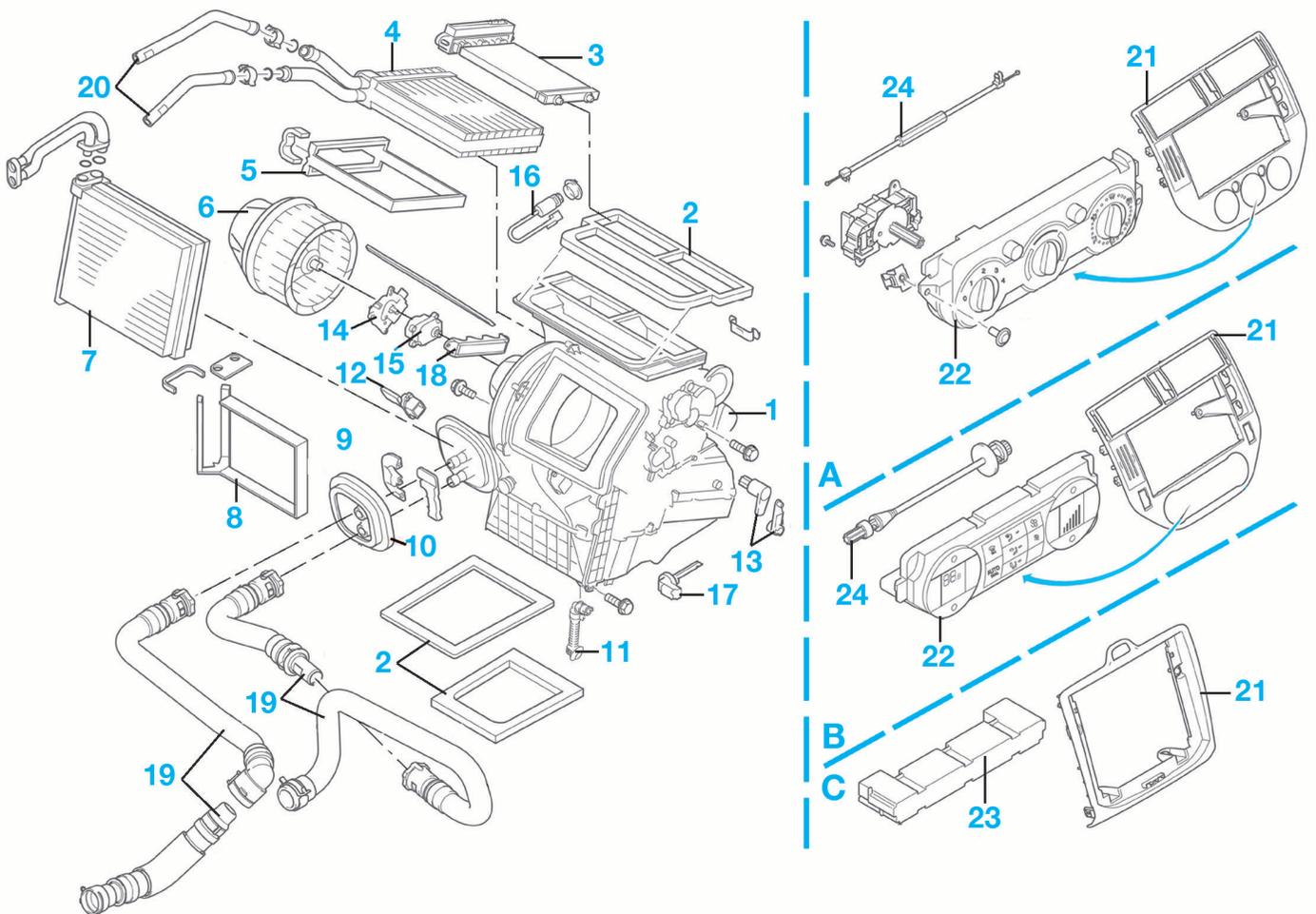


FIG. 11

CHAUFFAGE - VENTILATION - CLIMATISATION



- A. Commande avec climatisation manuelle
- B. Commande avec climatisation automatique
- C. Système de climatisation avec écran tactile.
- 1. Bloc de chauffage/climatisation
- 2. Joint d'étanchéité
- 3. Chauffage auxiliaire
- 4. Radiateur de chauffage
- 5. Support de radiateur de chauffage
- 6. Motoventilateur
- 7. Évaporateur

- 8. Support évaporateur
- 9. Joint de tablier de l'évaporateur
- 10. Entretoises
- 11. Tuyau d'évacuation d'eau
- 12. Résistance
- 13. Levier de commandes des volets
- 14. Mécanisme d'actionnement
- 15. Moteur
- 16. Capteur de température (climatisation double zone)

- 17. Capteur de température
- 18. Bouchon
- 19. Durits de chauffage
- 20. Canalisations du circuit réfrigérant
- 21. Enjoliveur central de planche de bord
- 22. Bloc de commande chauffage/climatisation
- 23. Élément de commande avec écran tactile de l'ordinateur de bord
- 24. Câble de commande.

- Débrancher :
 - les conduits d'air inférieurs.
 - les faisceaux électriques attenants au bloc de chauffage.
- Déposer le boîtier de bloc chauffage avec le tuyau d'évacuation d'eau.

À la repose, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en respectant les points suivants :

- s'assurer de la mise en place du faisceau électrique en respectant les passages.
- effectuer la purge du circuit de refroidissement et le remplissage du circuit de climatisation.
- contrôler le bon fonctionnement de la ventilation et des équipements électriques.
- contrôler l'étanchéité du circuit de refroidissement.

RADIATEUR DE CHAUFFAGE

DÉPOSE-REPOSE

- Débrancher la batterie.
- Vidanger le circuit de refroidissement (voir opération correspondante au chapitre "MOTEUR" correspondant).
- Déposer le cache moteur.

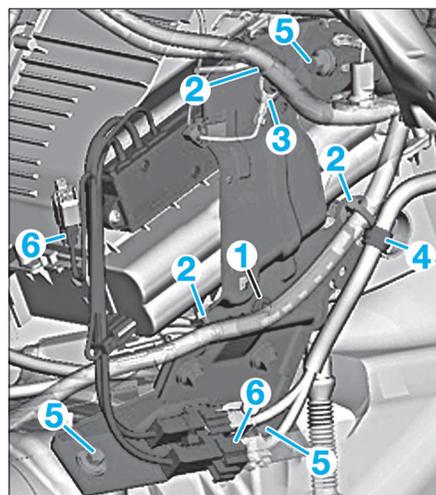


FIG. 12

- Débrancher les durits de liquide de refroidissement sur le tablier en faisant tourner le circlips dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

- Déposer :
 - la planche de bord (voir opération correspondante au chapitre "CARROSSERIE").
 - la vis du boîtier d'échangeur thermique (1) (Fig.12).

- les clips de faisceau de planche de bord (2).
- le câble de masse (3).
- le clip (4) de faisceau moteur sur le boîtier de chauffage.
- les 3 vis (5) du renfort de planche de bord puis celui-ci.
- Déconnecter les connecteurs de chauffage auxiliaire (6).
- Déposer :
 - le demi couvercle de guidage de tablier (7) (Fig.13).
 - les 2 parties du guidage des durits sur le tablier (8) (Fig.14).
- Découper les tuyaux rigides (9) du radiateur de chauffage.
- Déposer le radiateur de chauffage et les parties restantes des tuyaux rigides.

GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE

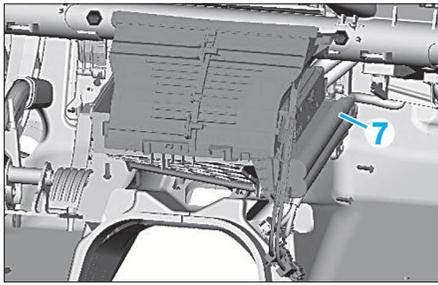


FIG. 13

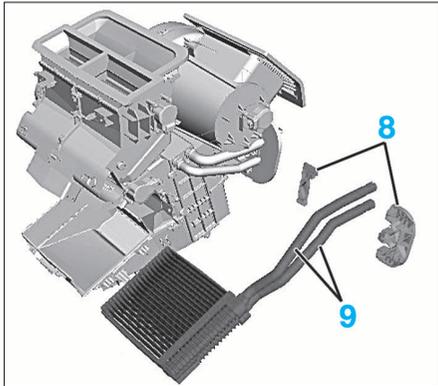


FIG. 14

À la repose, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en respectant les points suivants :

- poser les tuyaux rigides neufs et raccorder le radiateur à l'aide de clips et de joints appropriés.
- effectuer le remplissage du circuit de refroidissement et du circuit frigorifique.
- remplacer et lubrifier les joints d'étanchéité.
- s'assurer de la mise en place correcte des éléments de la planche de bord et du faisceau électrique.
- contrôler le bon fonctionnement de l'équipement électrique et celui de la ventilation.

EVAPORATEUR

DÉPOSE-REPOSE

La dépose de l'évaporateur nécessite la dépose du bloc de chauffage (voir opération concernée).

Obturer les canalisations de réfrigérant et l'évaporateur pour éviter la pénétration d'impuretés.

- Déposer :
 - le bloc de chauffage (voir opération correspondante).
 - les 2 demis couvercles de guidage de tablier (1) (Fig.15).

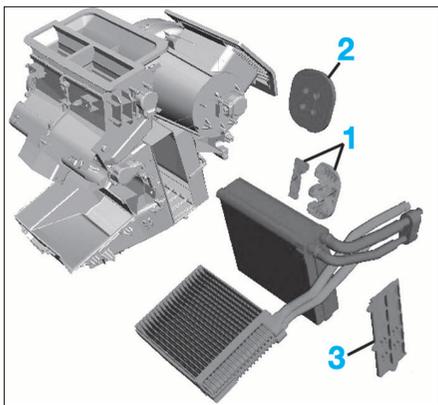


FIG. 15

- le joint de tablier (2).
- le couvercle d'évaporateur (3).
- simultanément le radiateur de chauffage avec l'évaporateur.

À la repose, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en respectant les points suivants :

- effectuer le remplissage du circuit de refroidissement et du circuit frigorifique.
- remplacer et lubrifier les joints d'étanchéité.
- s'assurer de la mise en place correcte de la planche de bord et du faisceau électrique.
- contrôler le bon fonctionnement de l'équipement électrique et celui de la ventilation.

COMPRESSEUR

DÉPOSE-REPOSE

- À l'aide d'un poste de récupération, vidanger le réfrigérant du circuit.
- Déposer la courroie d'accessoires (voir chapitre "MOTEUR correspondant").
- Débrancher le connecteur (1) de l'embrayage de compresseur (Fig.16 ou 17) (selon motorisation).

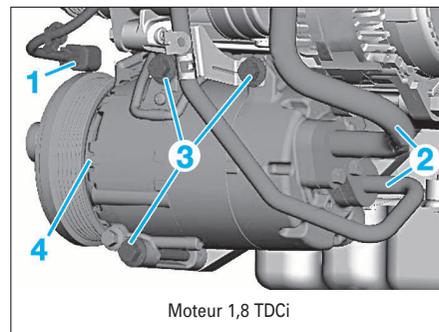


FIG. 16

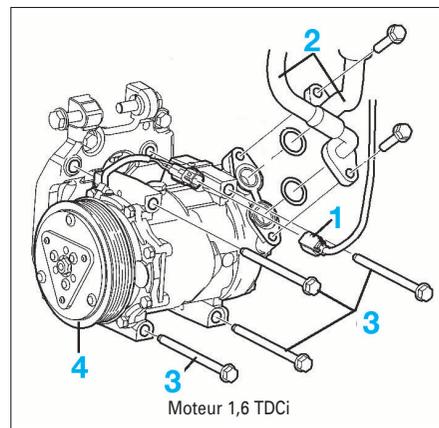


FIG. 17

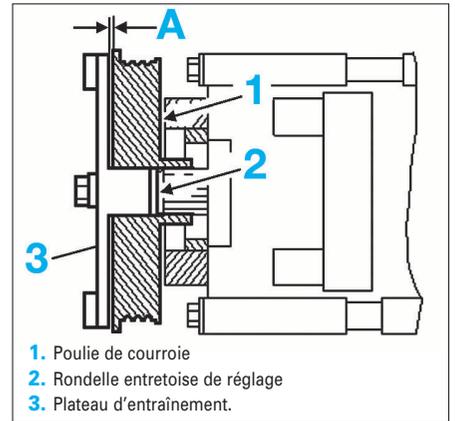


FIG. 18

1. Poulie de courroie
2. Rondelle entretoise de réglage
3. Plateau d'entraînement.

- Désaccoupler les canalisations (2) d'air conditionné, obturer les conduites avec des capuchons étanches.
- Récupérer les joints.
- Déposer les vis de fixation (3) du compresseur (4).
- Déposer le compresseur.

À la repose, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en respectant les points suivants :

- effectuer le remplissage du circuit frigorifique.
- remplacer et lubrifier les joints d'étanchéité.
- respecter les conditions préliminaires sur la quantité d'huile nécessaire (voir aux "CARACTÉRISTIQUES").

RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE

- Déposer le compresseur.
- Contrôler l'entrefer en (A) entre le plateau d'entraînement et la poulie, à des intervalles de 60 degrés sur toute la circonférence (Fig.18) (voir valeur au "CARACTÉRISTIQUES").
- Déposer
 - l'écrou central du plateau (3) d'entraînement si il y a réglage.
 - le plateau central (3) et mettre une entretoise (2) d'épaisseur adaptée.

BOUTEILLE DÉSHYDRATANTE

DÉPOSE-REPOSE

- À l'aide d'un poste de récupération, vidanger le réfrigérant du circuit.
- Déposer le bloc optique avant droit.
- Débrancher les canalisations (1) et (2) de la cartouche (3) et récupérer les joints (Fig.19).
- Déposer :
 - le pare-boue droit.
 - la vis de fixation (4) (Fig.20) dans le passage de roue droit.
 - les 2 vis de fixation (5) (Fig.19).
 - la bouteille déshydratante.

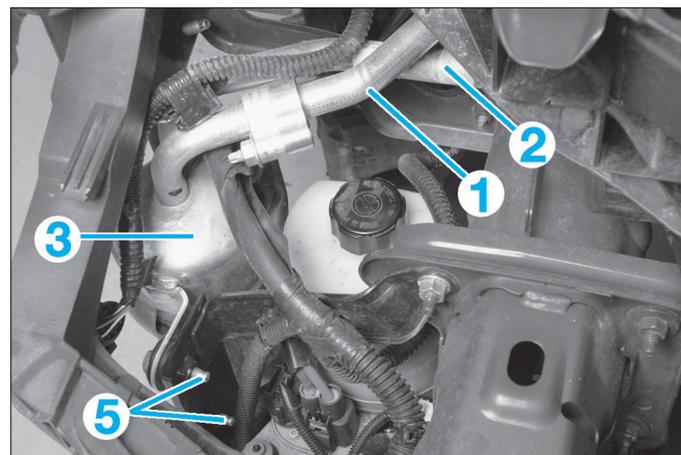
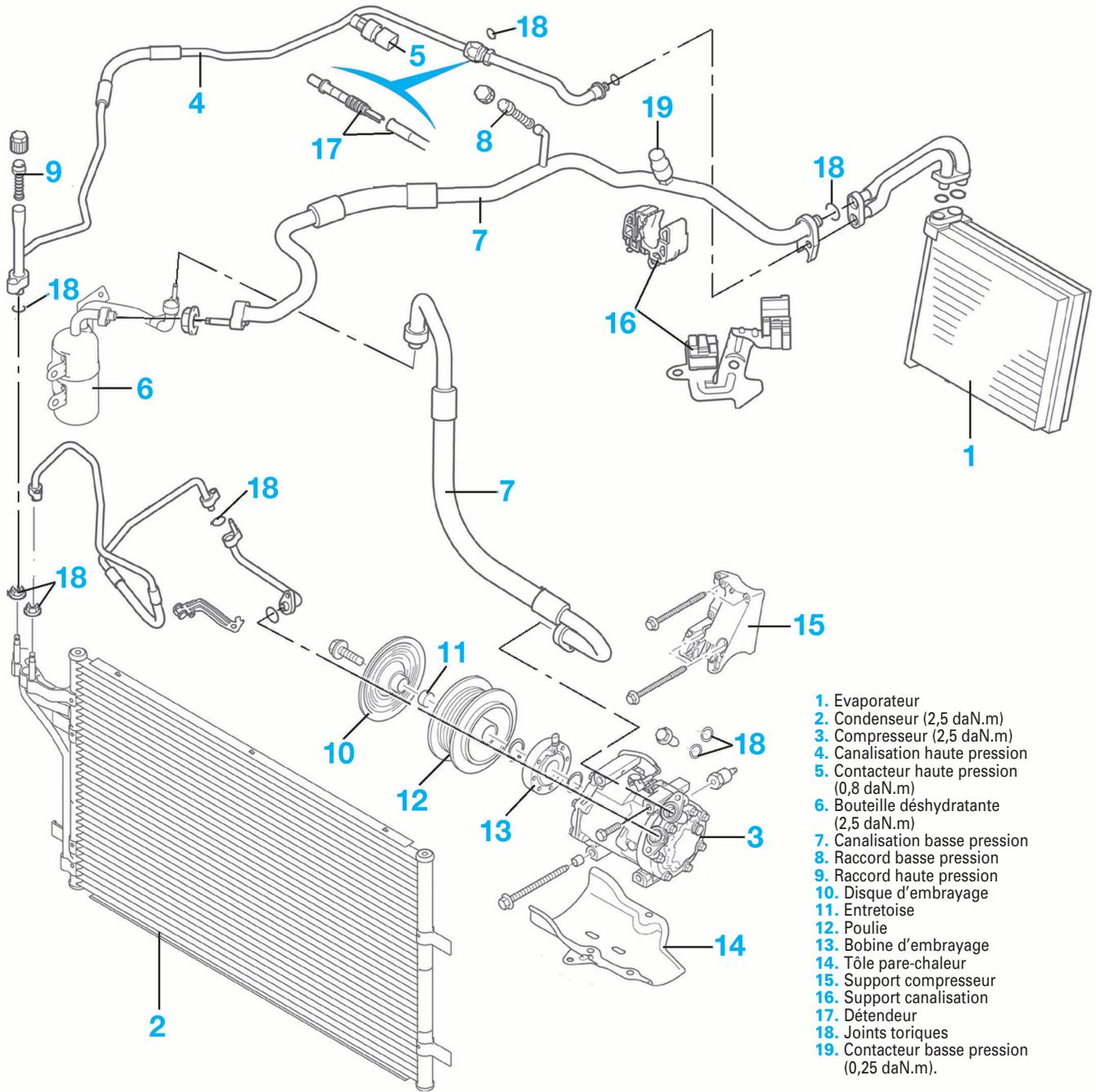


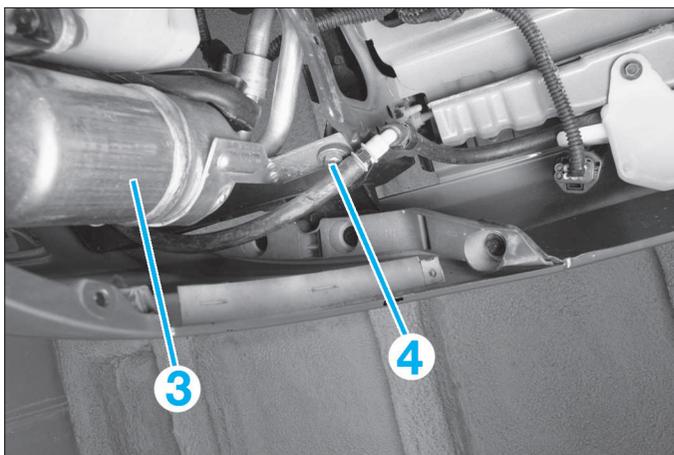
FIG. 19

CIRCUIT DE CLIMATISATION



1. Evaporateur
2. Condenseur (2,5 daN.m)
3. Compresseur (2,5 daN.m)
4. Canalisation haute pression
5. Contacteur haute pression (0,8 daN.m)
6. Bouteille déshydratante (2,5 daN.m)
7. Canalisation basse pression
8. Raccord basse pression
9. Raccord haute pression
10. Disque d'embrayage
11. Entretoise
12. Poulie
13. Bobine d'embrayage
14. Tôle pare-chaaleur
15. Support compresseur
16. Support canalisation
17. Détendeur
18. Joints toriques
19. Contacteur basse pression (0,25 daN.m).

FIG. 20



À la repose, procéder dans l'ordre inverse aux opérations de dépose en respectant les points suivants :

- effectuer le remplissage du circuit frigorifique.
- remplacer et lubrifier les joints d'étanchéité.
- respecter les conditions préliminaires sur la quantité d'huile nécessaire (voir valeur aux "CARACTÉRISTIQUES").

GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE