

Чистка заслонки тепло/холод БЕЗ снятия панели.



Welcome-2112 был час назад

Сергей Липатников, 27 лет

Я езжу на **Mitsubishi Lancer <Правильный>** (до этого — Лада 2112)

Ульяновск, Россия

Всем привет! Наконец руки дошли выложить обещанный отчет по чистке заслонки тепло/холод печки в лансер 9. Инфы с фотоотчетами по данной операции в интернете совсем мало, собирал ее по крупицам, прежде чем выполнить. Но давайте все же по порядку.

Итак, начнем с симптомов. О них как раз инфы много. Почти у всех уланов с пробегом за 100 начинается проблема с регулятором температуры. Сначала она начинает туго ходить, а затем и вовсе гнется тросик, идущий от крутилки к органам управления в печке. А причина этому – грязь внутри печки на самой заслонке тепло/холод, на шестернях, и в пазе, где ходит заслонка. Замена тросика не решает проблему, новый вскоре так же погнется. Некоторые умельцы делают тросик из спицы для вязания – неплохой вариант, но устраняет лишь симптомы, а не причину. Выход в итоге только один – чистка заслонки печки.



Тут позволю себе украсть фото с интернета, свой тросик я еще не лечил)

На **форме технических маньяков** эта тема так же обсуждалась, и даже есть отчет в виде полной разборки печки, со снятием торпедо, рулевой и тд. А это все же очень большая работа и потому многие не решались на данную процедуру. Там же на форуме некто SQUALL описал (за что ему выражается благодарность), что проделал работу по чистке заслонки без снятия торпедо, но его описания были

только словами и не очень то подробными. А зря, проблем очень распространена, а о данном способе слышали не все. Потому пишу данный пост и надеюсь, что он поможет многим лансероведам.

PS. Так же данный пост поможет тем, кто хочет нормально почистить радиатор испарителя.



Начинаем с того, что отодвигаем пассажирское сиденье максимально назад (чтоб было удобней возиться), снимаем бардачек и нижнюю панель под бардачком, которая крепится на двух клипсах



Затем откручиваем три болта на 10, которые крепят контроллер, и вынимаем его вниз. Снизу жгут контроллера еще прикреплен к промежуточному воздуховоду – отщелкиваем защелку и жгут на свободе



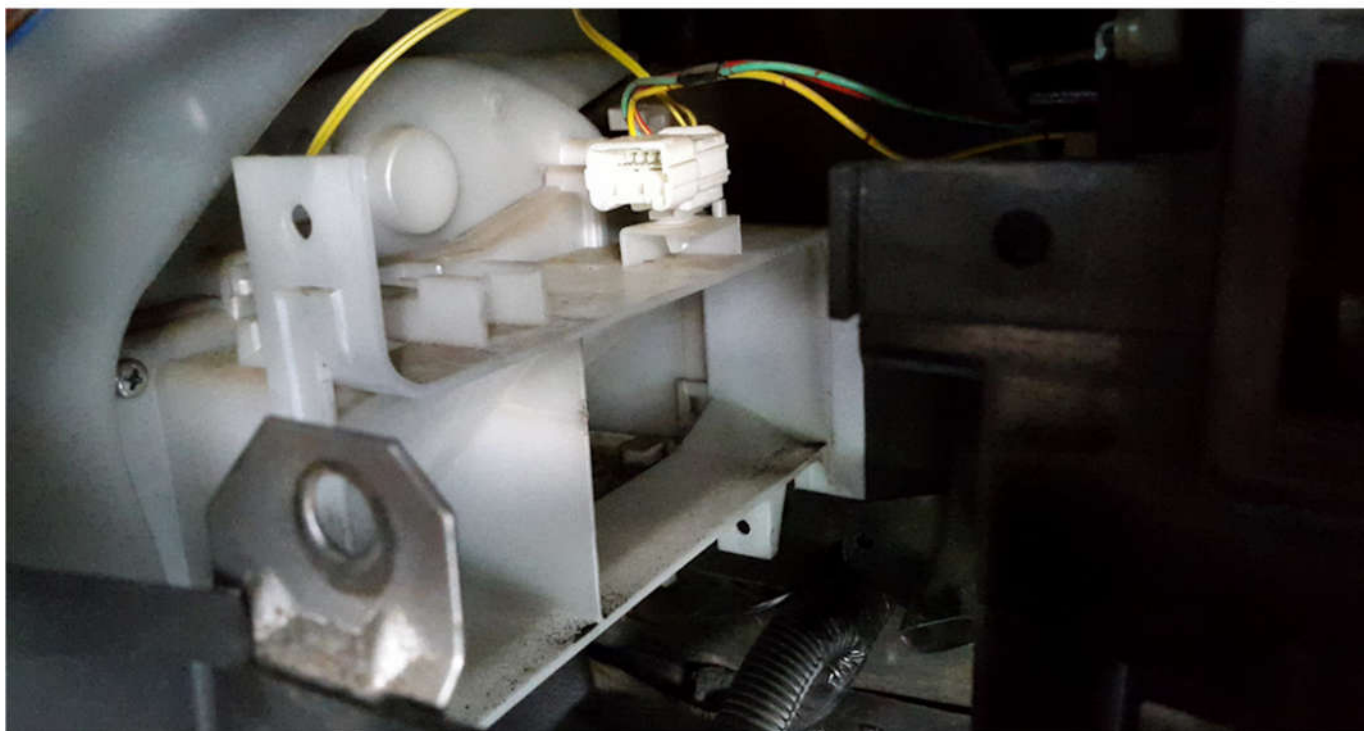
Далее сверху отщелкиваем фишку от черного воздуховода, а так же две верхние клипсы, которые его крепят (отщелкиваются небольшим продавливанием средней части клипсы внутрь)



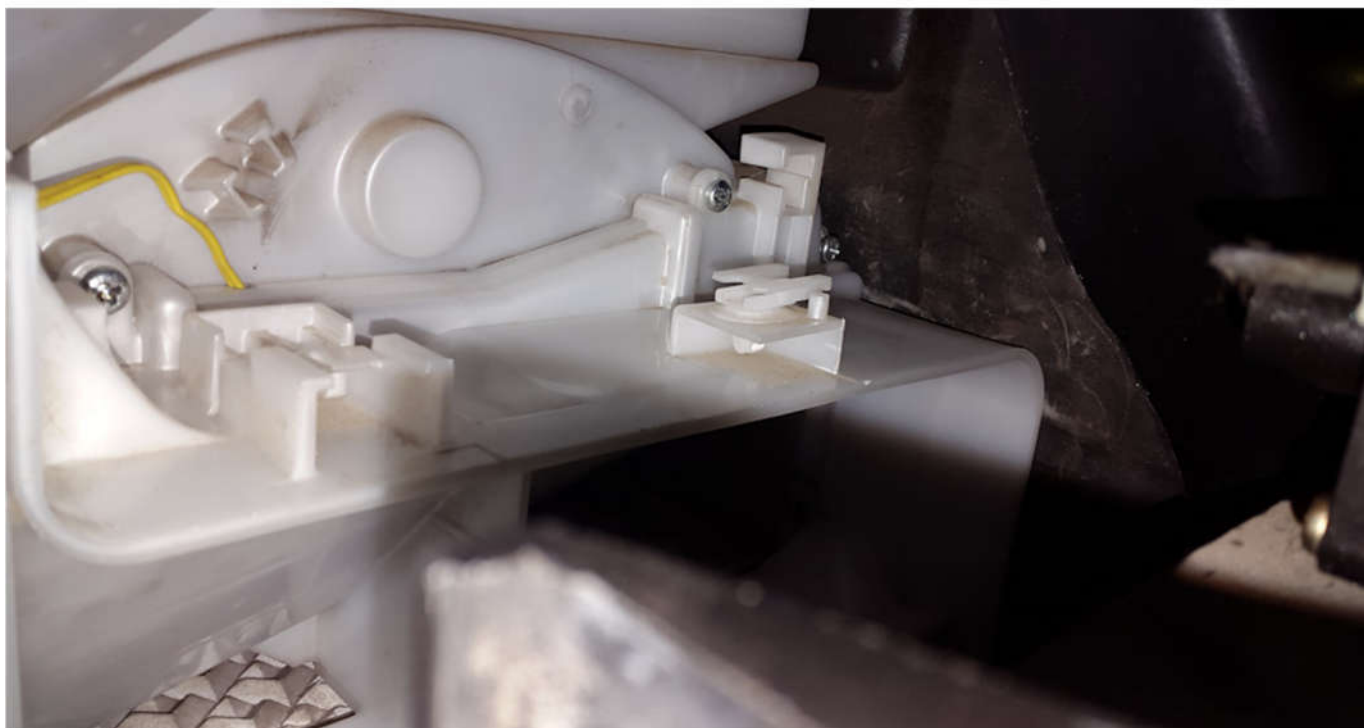
И снизу еще три такие же клипсы



После чего тянем черный воздуховод вниз и получаем такую картину



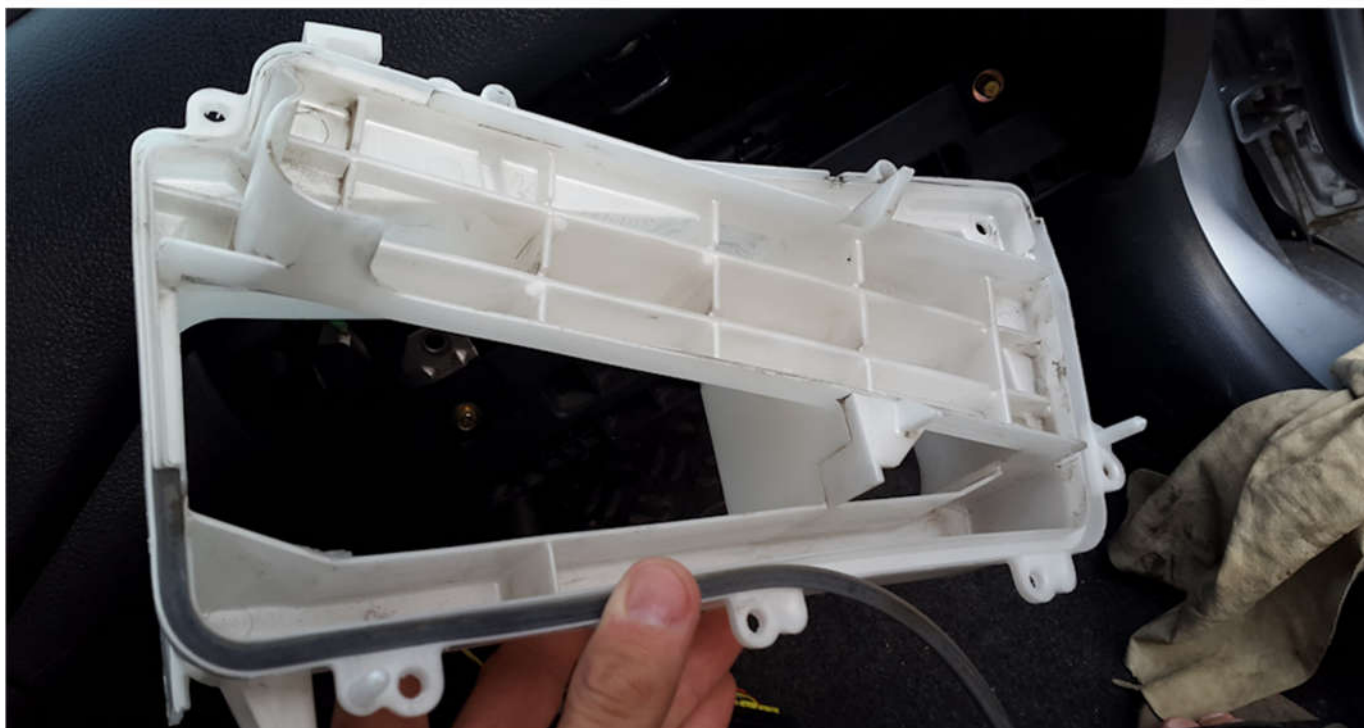
Далее нужно открутить следующий белый воздуховод от корпуса печки. Он крепится на 7 саморезов: 4 сверху, 3 снизу. Верхний дальний естественно самый неудобный, к тому же мешает фишка, закрепленная на воздуховоде. У меня ее снять на этом месте не получилось, и снял я ее только после снятия воздуховода



Прилагаю фото уже с процесса сборки – фишка не мешает обзору и видны дальние саморезы. Короткой отверткой откручиваются без проблем.



Далее тянем белый воздуховод вбок. Осторожно – у него длинные направляющие штырьки, чтобы не сломать их не спешите его наклонять вниз, сначала нужно полностью вытянуть. Получаем такую картину. Именно в этот момент удобнее всего отсоединить крепление фишки от белого воздуховода. От фишки внутрь печки будет тянуться еще один проводок, так что это жгут остается висеть, его снимем когда вынем испаритель



Не теряем уплотнительную резинку воздуховода, она у меня прилипла к печке... Отдираем и укладываем в паз белого воздуховода



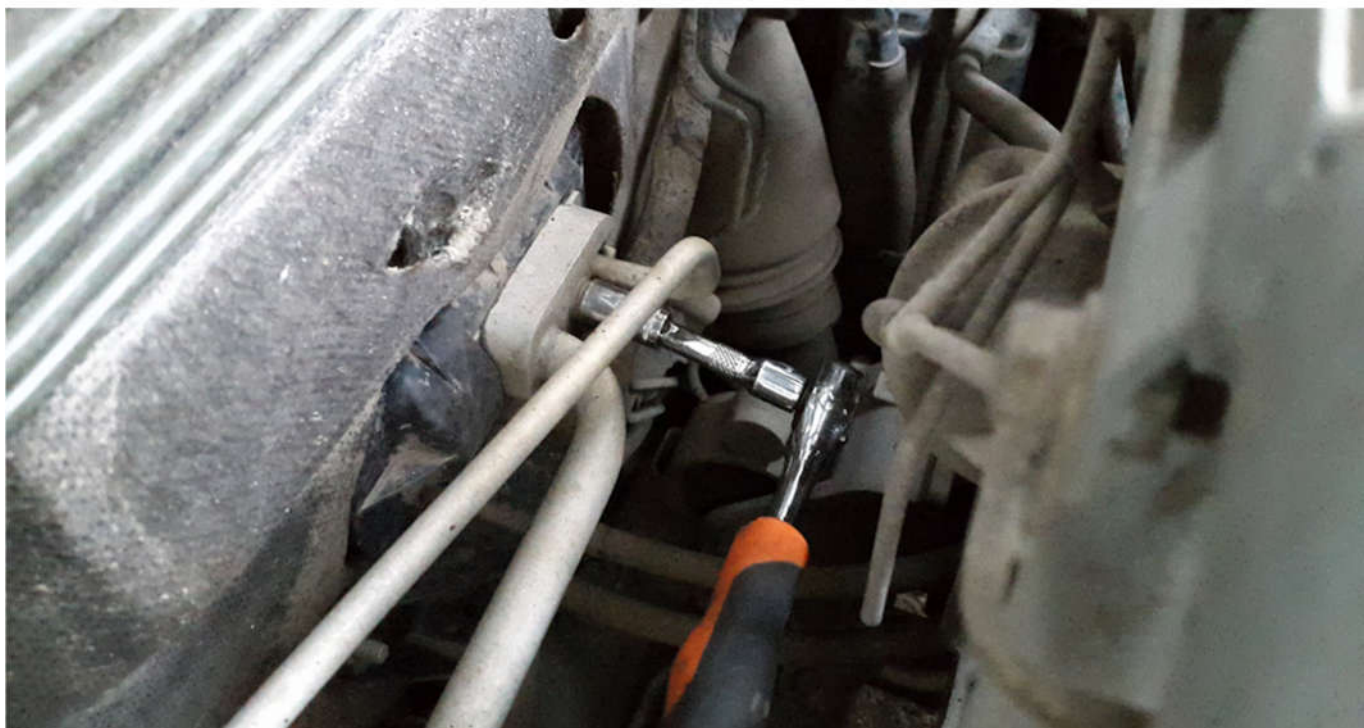
Видим испаритель, но его естественно просто так не снять. Идем ковыряться под капотом



Снимаем колпачки с ниппелей трубок кондиционера и стравливаем фреон



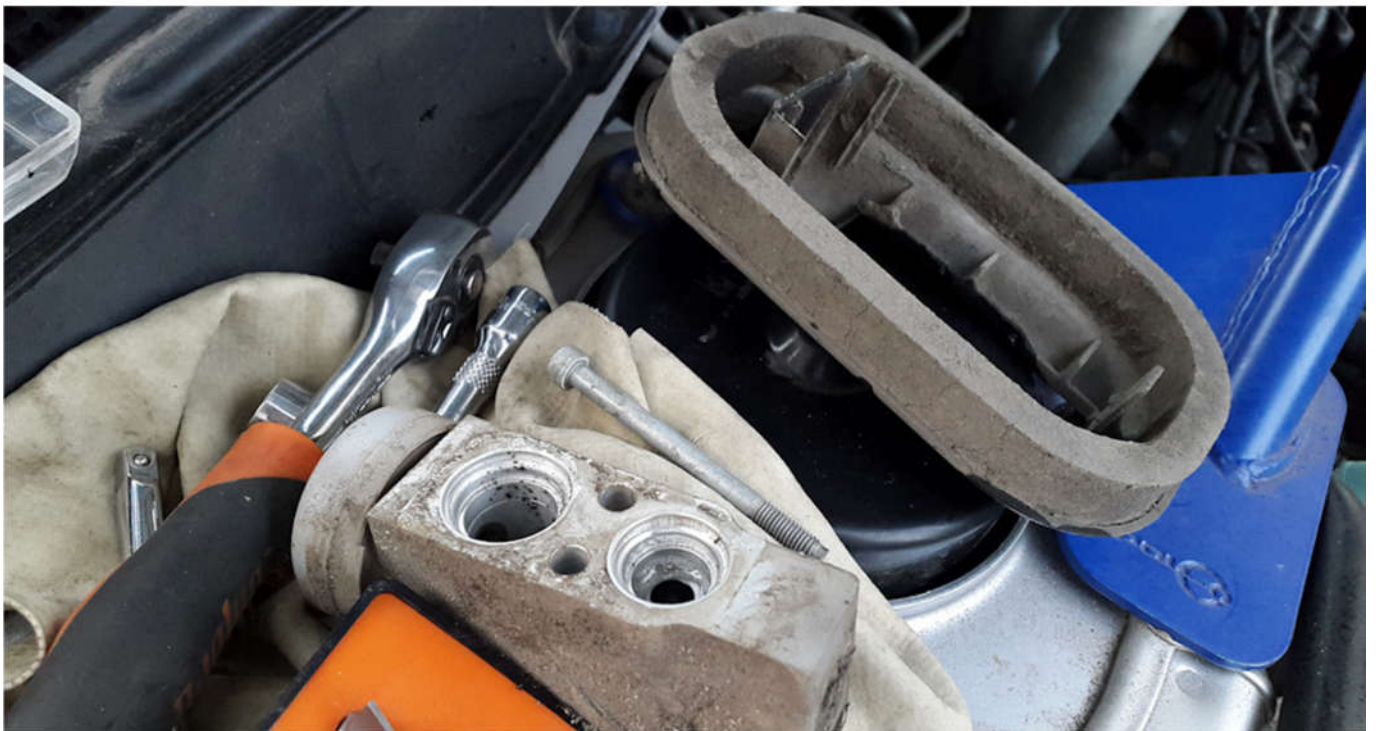
Начинаем с трубки высокого давления. Я делал так: прикладывал тряпку и обматывал ей ниппель и отвертку, и давил отверткой на ниппель. Потом так же до кучи сделал с трубкой низкого давления. Все прошло довольно легко и быстро. Тряпку сразу же выкинул.



Далее откручиваем головкой на 10 место крепления трубок к радиатору испарителя. После чего аккуратно пошатывая тянем на себя трубки. в этот момент выйдут остатки давления от фреона



Далее чтобы открутить клапан испарителя, нам нужен шестигранник. Откручиваем два длинных болта



И вынимаем клапан испарителя вместе с его кожухом. Кожух крепится только на клапане, так что он снимется сам собой



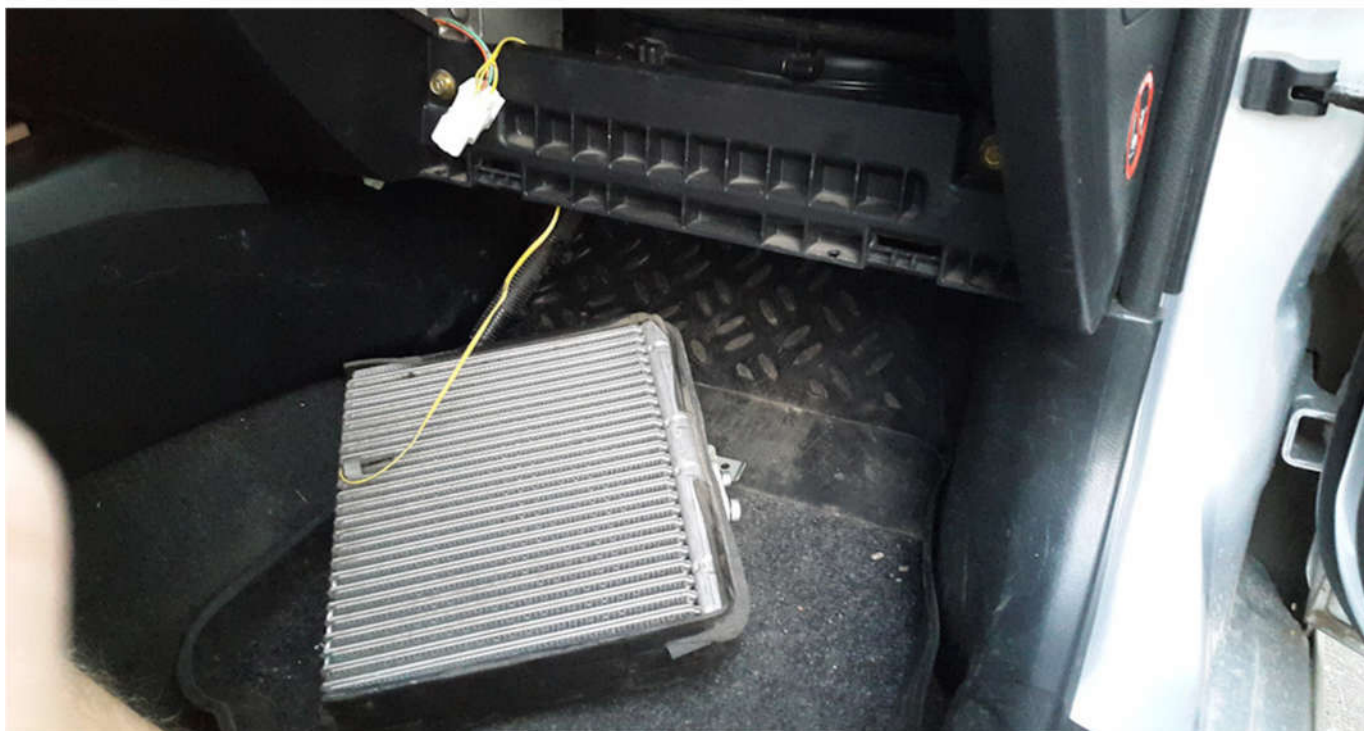
Далее довольно трудная операция – нужно вынуть переходник между испарителем и клапаном, т.к. он тоже мешает снятию испарителя



Хватаемся за что можем и покачивая вытаскиваем и его тоже.



Вот теперь можно вынимать испаритель вбок. Ах да, чуть не забыл, лучше еще снять воздуховод, который дует в ноги пассажиру – черный такой, он просто вставляется в печку чуть выше, тянем вбок и вынимаем. Без него будет больше места



И наконец-то долгожданный испаритель у нас. Снимаем с него датчик (просто вставлен в отверстия испарителя)



После того как достали испаритель переворачиваем его чтобы ужаснуться количеству грязи там. Но оказалось что все не так печально, забито было всего примерно 20% поверхности.



Откладываем радиатор испарителя в сторону и лезем смотреть состояние заслонки тепло/холод, ведь именно ради нее мы все это задумали... Грязи много и на шестерне и на ползьях и на самой заслонке... Нужно все отмывать



Но прежде чем ехать на мойку нужно поместить мозги в пакет, чтоб не замочить ненароком, а так же нужно заткнуть трубки кондея, те что в моторном отсеке. Я поступил так: пищевая пленка в несколько слоев, а сверху... Ну в общем сами догадайтесь xD



Теперь прыгаем в машину и едем на ближайшую мойку. Дело было вечером и мойка уже закрывалась, но я сказал что мне быстро, что я снял испаритель и что у лансеров болезнь с загрязняющейся заслонкой тепло-холод... Мойщик нифига ничего не понял и просто дал мне пистолет)) Сказал запенивай что тебе надо, но под твою ответственность)



Вот так выглядел процесс, при этом я несколько раз менял положение заслонки, перемещая ее за шестерни с водительской стороны. Как видно грязь оттуда уходит мигом... на дальнюю шестерню пена попадала легко, а на ближнюю чуть сложнее, но в целом тоже легко, т.к. пистолет брызгает не вперед а с распылом примерно 45 градусов. НИ В КОЕМ СЛУЧАЕ НЕ МОЕМ КЕРХЕРОМ ПОД ДАВЛЕНИЕМ! У керхера сил много — переломает там все, только пеной или керхером без давления



Ну и результат: все чистенько, на шестернях осталось немного старой смазки, но грязи нет. Вручную так не вычистишь, а на мойке дело 5и минут!



Ближняя шестерня. Кстати вся влага и пена стекает потом через специальное дренажное отверстие в печке, так что бояться ничего не стоит



А вот испаритель я совсем забыл помыть, думаю пена хорошо бы справилась, ну не беда) Заматываем трубки пищевой пленкой в несколько слоев и моем радиатор под краном, помогая ему всякими чистящими средствами)



Клапан испарителя и переходник я тоже забрал домой, аккуратно их отчистил, не под краном конечно)) А так, тряпочкой мокрой и сухой. Кстати перед обратной установкой нам нужно бы смазать колечки тем самым маслом, которое добавляется в систему... а как это сделать? Ответ – переворачиваем радиатор трубками вниз и ждем... Через секунд 10-20 с него начнет выкапывать масло, нескольких капель вполне хватит, чтобы смазать колечки))



Ну вроде и все, собираем в обратной последовательности... На испаритель не забываем прицепить датчик, вставляем его обратно, но чтобы снаружи вставить переходник и клапан испарителя нужно, чтобы сам радиатор встал очень точно. А для этого нужно сначала установить белый воздуховод т.к. именно он поддерживает его в правильном положении со стороны пассажира. Воздуховод вставляем аккуратно, следим за его штырьками-направляющими, чтобы все вошли в пазы.



И вот теперь стоит рассказать об одном НО!.. трубки кондиционера у меня герметизировались к клапану испарителя очень странным образом... а именно герметиком! Точнее на маленькой трубке колечко было а на большой был герметик... Поспрашивал у драйвовчан, посмотрел руководство по ремонту – везде должны быть колечки!



И вот еще одна фотка трубок с герметиком... В общем решил пока собрать так как было и съездить проверить герметичность системы, ибо новое колечко пришло бы только через 4 дня...



Созвонился с ребятами, приехал к ним на СТО после работы, пояснил ситуацию. Сказали: сейчас все проверим. Сначала вдули в систему 14 очков азота. По звукам нигде ничего не стравливало и давление держало. Затем решили проверить вакуумом. Вакуум так же подтвердил герметичность системы. Я решил что раз уж все проверки герметичности пройдены, то можно и заправиться. Залили 500гр фреона и добавили 20гр масла. Ну и завели проверили как холодит: 8,0 градусов почти как новый авто)

PS1 Мыть заслонку ни в коем случае не керхером с давлением! Только пеной или керхером без давления! Иначе там можно все переломать!

PS2 При сборке я забыл воткнуть клемму в резистор (тот что на черном воздуховоде), потому когда начали проверять у меня печка работала только на 4 скорости)) Ну я не растерялся, быстренько скинул бардачек, нижнюю панель и опустил вниз мозги, подключил фишку и все заработало)) Так что во время сборки проверяйте все подключения внимательней

PS3 Воздушный фильтр после этого я проклеил по периметру маделином и разумеется вытряхнул оттуда всю грязь. Теперь буду бороться за чистоту воздуха, чтобы пыль не налипала на шестерни и на испаритель. Кстати сами шестерни и салазки заслонки я решил ничем не мазать. Во первых там осталось немного родной смазки, а во-вторых смазка — источник прилипания пыли... и через время может стать только хуже.

PS4 Ездил вот к этим заправщикам кондиционера www.drive2.ru/o/b/2927379/ Для тех кто с Ульяновска — рекомендую, ничего не накручивали, ничего не придумывали, в проблему вникли))

Цена вопроса: 100р — на лапу мойщикам, 1300р диагностика + заправка фреоном и 20 гр масла

И еще я не успел починить свой тросик. Новый заказывать не хочется, потому думаю что сделаю его из спицы, о чем возможно будет ЧАСТЬ 3))
Всем бобра!

Ссылки на оригинальные тексты:

Чистка заслонки тепло/холод БЕЗ снятия панели. ЧАСТЬ 1
<https://www.drive2.ru/l/10564521/>

Чистка заслонки тепло/холод БЕЗ снятия панели. ЧАСТЬ 2
<https://www.drive2.ru/l/10572147/>