

# INSTRUCTIONS D'INSTALLATION DU COMPRESSEUR

## Toujours faire preuve de prudence!

- Sacs gonflables (Prudence)
- Porter des lunettes protectrices
- Porter une protection cutanée (gants)
- Ne pas fumer
- Travailler dans un endroit bien aéré
- Récupérer le liquide de refroidissement avant d'effectuer la réparation

**AVERTISSEMENT: LE COMPRESSEUR PEUT ÊTRE SOUS PRESSION. POUR PRÉVENIR LES BLESSURES, PORTEZ DES LUNETTES DE PROTECTION ET DÉVISEZ LENTEMENT LE CAPUCHON OU LA PLAQUE AFIN DE LIBÉRER LA PRESSON. SI LE COMPRESSEUR EST DOTÉ D'UN OBTURATEUR DE PORT DE PRESSOSTAT, N'ENLEVEZ PAS LE JONC DE BLOCAGE AVANT QUE LA PRESSON AIT ÉTÉ COMPLÈTEMENT LIBÉRÉE.**

## **S'assurer de suivre tous les règlements fédéraux, provinciaux et locaux.**

Le bon fonctionnement du système de climatisation dépend du bon fonctionnement de tous ses composants. S'assurer que le circuit de refroidissement du moteur est en bon état et que le ventilateur de refroidissement et embrayage de ventilateur fonctionnent correctement. Des courroies, des pignons et des tendeurs usés peuvent provoquer des glissements de courroie et réduire le rendement. Une tension insuffisante de l'embrayage provoquera la défaillance prématurée du compresseur.

La contamination du liquide de refroidissement demeure un des principaux problèmes auquel fait face le secteur de l'entretien de système de climatisation. Employer un identificateur de liquide de refroidissement pour s'assurer que le liquide vidangé du véhicule n'a pas été contaminé par un autre liquide de refroidissement ou que de l'air s'y trouve en grande quantité.



### Conseil!!!

Lors de l'installation du compresseur de rechange dans le véhicule, le compresseur doit bien se loger ou reposer uniformément sur tous les points de fixation. Dégauchir complètement ou remplacer les supports déformés. Laisser les boulons lâches jusqu'à ce qu'ils soient tous en place. Serrer tous les boulons au couple spécifié pour ce compresseur. **Éviter de trop serrer.** (Des boulons trop serrés causent des fuites.)



## **Remplacement du déshydrateur-filtre ou de l'accumulateur**

Tous les **déshydrateurs-filtres** et les **accumulateurs** contiennent un matériel dessicatif. Ce matériel est conçu pour absorber l'humidité qui s'est infiltrée dans le système de climatisation. De l'humidité qui s'infiltré dans un système de climatisation peut former des contaminants corrosifs qui provoqueront la défaillance rapide du système. Il est très important d'enlever toute humidité du système de climatisation.

## **Remplacement ou inspection des dispositifs de contrôle**

Le **tube à orifice** est un dispositif de contrôle et un filtre pour un système de l'accumulateur et il doit être remplacé pour assurer un débit adéquat d'huile et de liquide de refroidissement dans le système. Le **détendeur thermostatique** est le dispositif de contrôle des systèmes à réservoir déshydrateur. Il doit être examiné et remplacé, s'il est contaminé.

## **Nécessité d'un système de climatisation propre**

Lorsqu'un compresseur tombe en panne, de minuscules particules internes se mélangent avec l'huile et se répandent dans tout le système. Cette huile contaminée, ainsi que l'humidité et les autres contaminants corrosifs, doivent être éliminés pour éviter la défaillance prématurée du compresseur de remplacement. Nettoyer l'ensemble du système à fond avec un agent de nettoyage efficace et/ou remplacer les parties contaminées. L'air seul ne peut éliminer les contaminants. On utilise aujourd'hui deux méthodes efficaces pour enlever l'huile et les contaminants : (1) un nettoyage liquide avec un agent de nettoyage efficace et (2) un nettoyage en circuit fermé utilisant un liquide de refroidissement.

**La vidange au moyen de Dura Flush II** ou de tout autre liquide de vidange de système de climatisation automobile sans huile s'avère une méthode éprouvée pour nettoyer le système de climatisation lorsque combinée avec un cylindre de vidange et de l'air sous pression.

**La vidange en circuit fermé** au moyen d'un appareil de vidange motorisé et d'un solvant approuvé par le fabricant est une méthode efficace pour nettoyer les composantes du système de climatisation. Cette méthode est utilisée par plusieurs fournisseurs qui effectuent l'entretien des systèmes de de climatisation de grande marque.

## **Remarque**

Les condensateurs de conception plus récente (après 1996) sont difficiles, voire impossibles à nettoyer à fond, et dans la plupart des cas ils devront être remplacés.

## **Évacuation appropriée**

Pour fonctionner correctement, le système de climatisation doit être exempt d'air et d'humidité. Il est nécessaire d'enlever l'air et l'humidité du système de climatisation avec une pompe à vide pendant quarante-cinq minutes à une heure, pour assurer un rendement approprié et durable du système de climatisation.

## **Lubrification**

Comme le compresseur est le seul composant du circuit de climatisation qui possède des pièces mobiles, il est crucial de bien le lubrifier. Si la quantité d'huile ou de frigorigène n'est pas correcte, les organes internes subiront des dommages. En cas de doute sur le type et la quantité de lubrifiant, consultez l'étiquette collée sous le capot, le manuel de dépannage du FEO, le catalogue électronique accessible à [www.4s.com](http://www.4s.com), l'appli mobile SMP ou le guide des capacités.

**Balayer le code QR afin de connaître le type d'huile adéquat et le guide des capacités correspondant.**



Pour assurer une lubrification adéquate du compresseur, pour les compresseurs sans bouchon de remplissage d'huile, verser, du côté de l'aspiration, la moitié de la quantité d'huile requis dans le système. Il faudra peut-être tourner l'arbre du compresseur à mesure que l'huile est versée. Avec les compresseurs doté d'un bouchon de remplissage d'huile, retirer le bouchon et ajouter la moitié de la quantité d'huile requise dans le système. La quantité d'huile restante doit être versée dans l'accumulateur ou le point le plus bas du système.

**Lorsque l'huile a été versée et pour s'assurer que le joint d'étanchéité avant est lubrifié et bien étanche, le compresseur doit être placé ou tenu avec le joint d'étanchéité avant pointant vers le bas pendant 1 à 3 minutes de manière à permettre à l'huile de recouvrir le joint d'étanchéité. Si le joint d'étanchéité n'est pas lubrifié avant l'installation, le liquide de refroidissement pourrait fuir.**

L'étiquette de couleur qui se trouve au-dessus des ports du compresseur indique si celui-ci doit être purgé ou non avant l'installation. Quel que soit le cas, assurez-vous d'utiliser le type et la quantité de lubrifiant recommandés par le fabricant.

**Étiquette jaune** : Vidanger l'huile du compresseur. **Étiquette rose** : Contient déjà 3 oz d'huile PAG

#### Utiliser seulement la quantité et le type de liquide de refroidissement recommandé

La technologie ayant évolué, il est impératif de lire les recommandations du fabricant sur le type et la quantité de liquide de refroidissement et d'huile à utiliser. Ces produits ne sont pas tous les mêmes et certaines applications exigent deux types différents de liquide de refroidissement et d'huile. La quantité de charge correcte est essentielle pour maintenir l'efficacité et la durabilité du système, car le liquide de refroidissement transporte le lubrifiant dans tout le système. Ces spécifications sont indiquées dans le Guide des capacités, sur l'étiquette qui se trouve sous le capot ou dans le manuel d'entretien technique de l'équipement d'origine.

#### Conseil!!!

Les systèmes de climatisation doubles exigent davantage de liquide de refroidissement et d'huile. Consulter la fiche technique du véhicule.

#### Rotation du compresseur

Toujours faire tourner l'arbre du compresseur au moins dix (10) tours complets après le branchement des flexibles, avant de démarrer le moteur. Cela permettra de pomper l'excès de liquide lubrifiant hors du compresseur pour l'acheminer dans le système.

#### Embrayage

La tension de la bobine de l'embrayage doit être à plus ou moins un volt de la tension de fonctionnement du système. Une tension moindre affaiblit la force magnétique de l'embrayage causant du glissement, une augmentation de la chaleur et une défaillance. L'entrefer d'embrayage (jeu entre le moyeu et la poulie) est important et doit être vérifié avant l'installation pour s'assurer qu'aucun changement ne s'est produit pendant le transport et la manipulation. Demander au fournisseur la donnée de l'entrefer.



#### **CONSEIL!!!**

Après l'installation, éteindre et allumer le compresseur à 10 ou 12 reprises, le moteur tournant au ralenti. Ceci permettra de polir la surface du moyeu et de la poulie, d'éliminer le lustre d'usure ou les inhibiteurs de rouille et d'améliorer toute la surface de contact.

#### Vérification de la réparation

Utiliser un **détecteur électronique de fuite** ou du **colorant fluorescent** pour vérifier la présence de fuites. Une fois la réparation terminée, s'assurer que le travail est correctement fait en effectuant un test de baisse de température.

Outils et équipements suggérés pour les systèmes de climatisation:

- Lubrifiant de joint torique pour système de climatisation
- Bouteille de charge
- Jeu de jauges
- Détecteur de fuite
- Identificateur de liquide de refroidissement
- Clé à ergots
- Pompe à vide

Ce compresseur est garanti contre les défauts de fabrication et de matériaux à sa sortie de l'usine. Consulter votre fournisseur pour obtenir des détails sur les conditions de cette garantie.

Temperature Control Division  
1801 Waters Ridge Dr.  
Lewisville, TX 75057 États-Unis

\*Les conseils techniques se retrouvent sur le site Web << Four Seasons >> [www.4s.com](http://www.4s.com)