

## Desmontaje bloque aire acondicionado Renault Megane RXE 2.0

Herramientas:

Llave de 10 mm.

Llave de 14 mm.

Llave de 16 mm.

Destornillador Torx 15

Destornillador Torx 30

Destornillador plano mediano

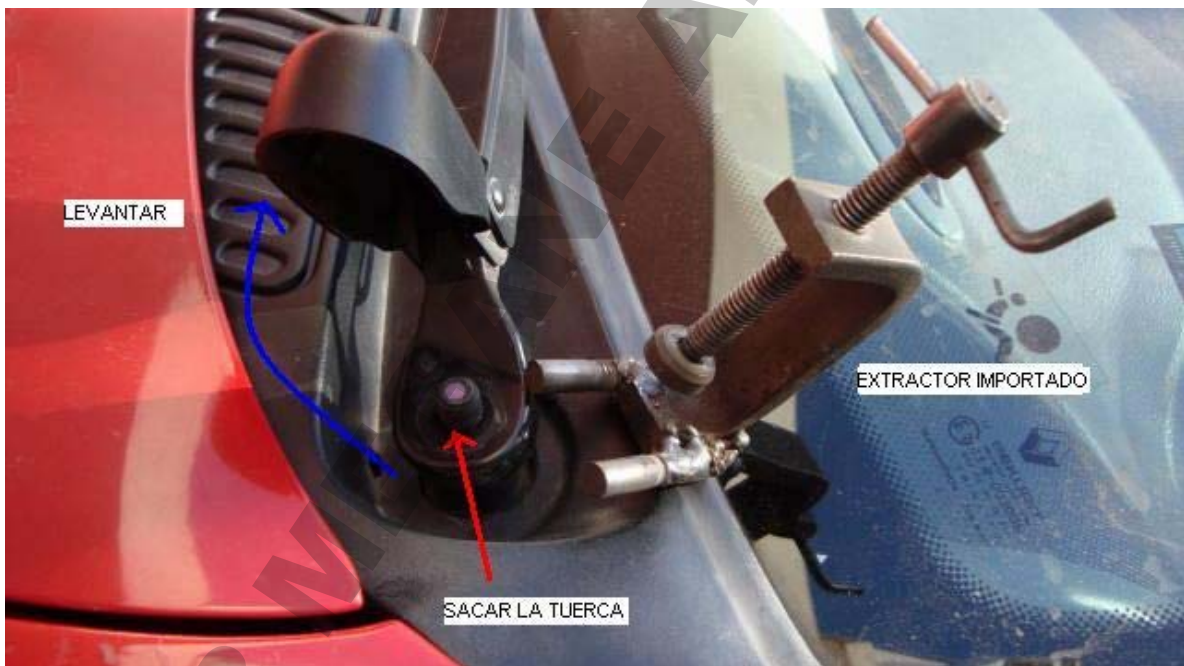
Llaves Allen

Extractor de escobillas limpiaparabrisas (opcional)

Antes de empezar el motor debe estar frío ya que se necesita trabajar sobre partes que normalmente se calientan mucho.

El tiempo necesario para desmontar todo puede ser de 2 a 3 horas dependiendo de la habilidad de cada uno y otros factores externos.

- 1- Levantar los capuchones cubre tuerca de los limpiaparabrisas y sacar las tuercas con la llave de 16 mm.

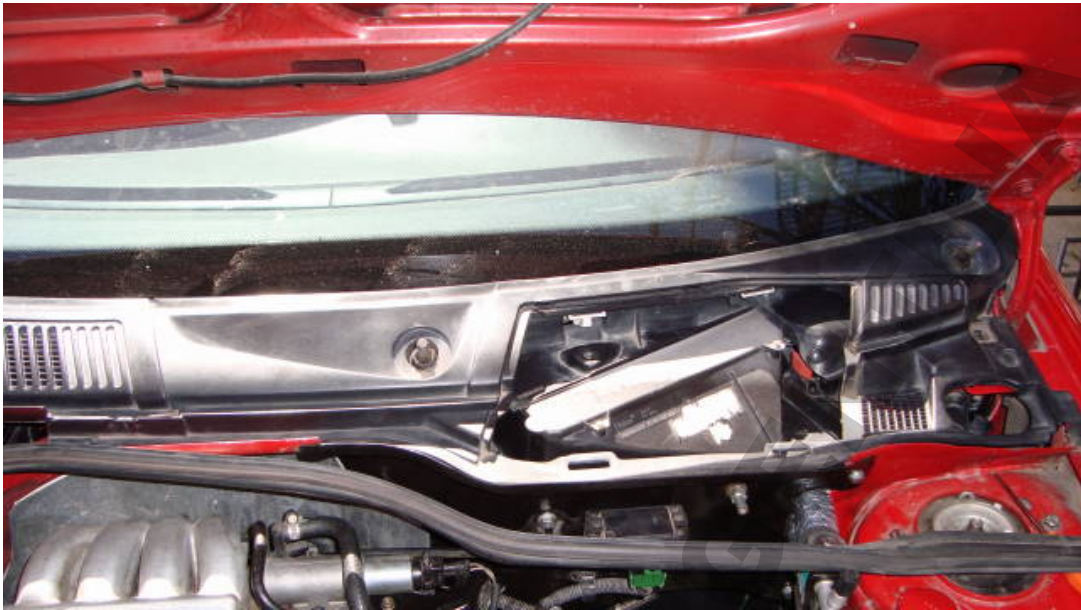


CLUB

- 2- Aflojar los brazos limpiaparabrisas con un extractor o algún elemento que permita hacer palanca cuidando de no golpear el parabrisas y de no dañar los plásticos. Extraer los brazos limpiaparabrisas. Yo usé un extractor fabricado por mi hermano con una prensa. (¡Gracias Alejandro!!!).
- 3- Separar el burlete de goma superior y sacar la tapa que cubre el filtro antipolución, tiene dos pequeñas trabas que hay que apretar y levantar.



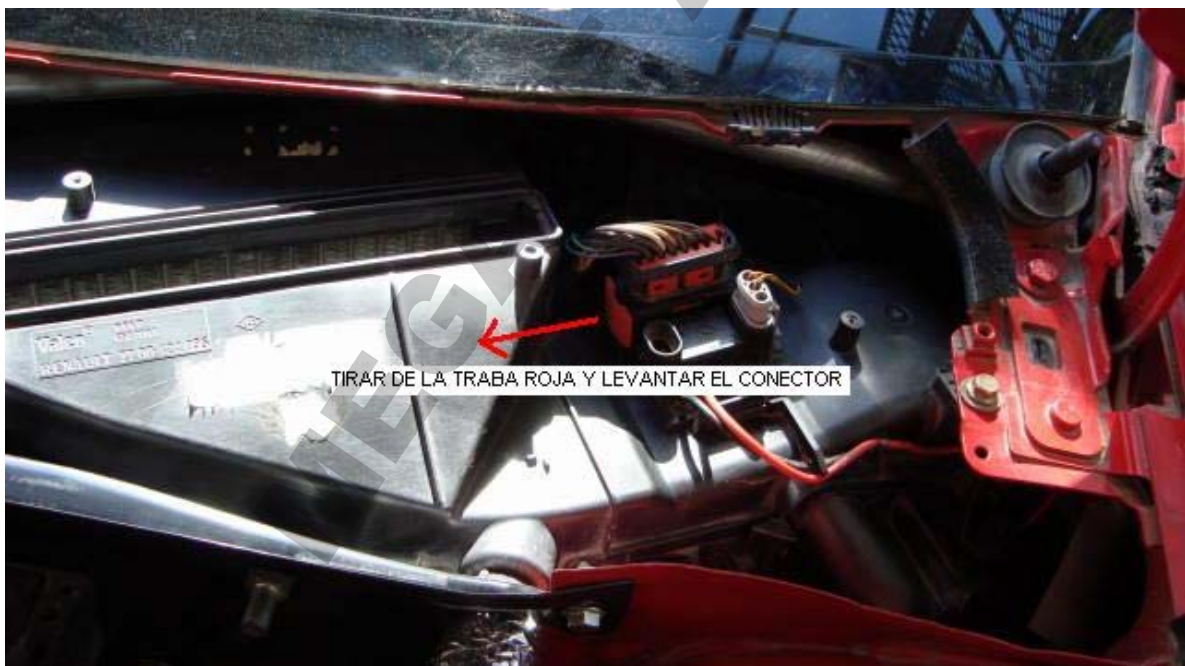
- 4- Con el destornillador T15 sacar los 3 tornillos que sujetan los plásticos.



- 5- Con cuidado extraer primero el sector izquierdo, notar que en la parte que se superpone con el derecho tiene una pequeña traba que hay que apretar hacia el frente para facilitar su liberación, luego deslizar la pieza hacia el centro y después hacia delante cuidando de no romper las trabas que posee por debajo.
- 6- Del modo similar sacar el lado derecho.
- 7- Acá se puede aprovechar para desconectar y extraer la batería así después se podrá limpiar a fondo la caja de agua.



- 8- Extraer ahora los dos tornillos T15 que sujetan el plástico deflector de agua que cubre los conectores eléctricos de la caja. Sacar el plástico deflector.



- 9- Queda a la vista el conjunto completo que aloja el forzador de aire, el filtro de aire, el panel evaporador y el conducto canalizador de aire.
- 10-Ahora hay que sacar la chapa (negra) que cubre la abertura por donde sacar el conjunto del aire, pero antes habrá que desconectar y sacar algunas cosas más.

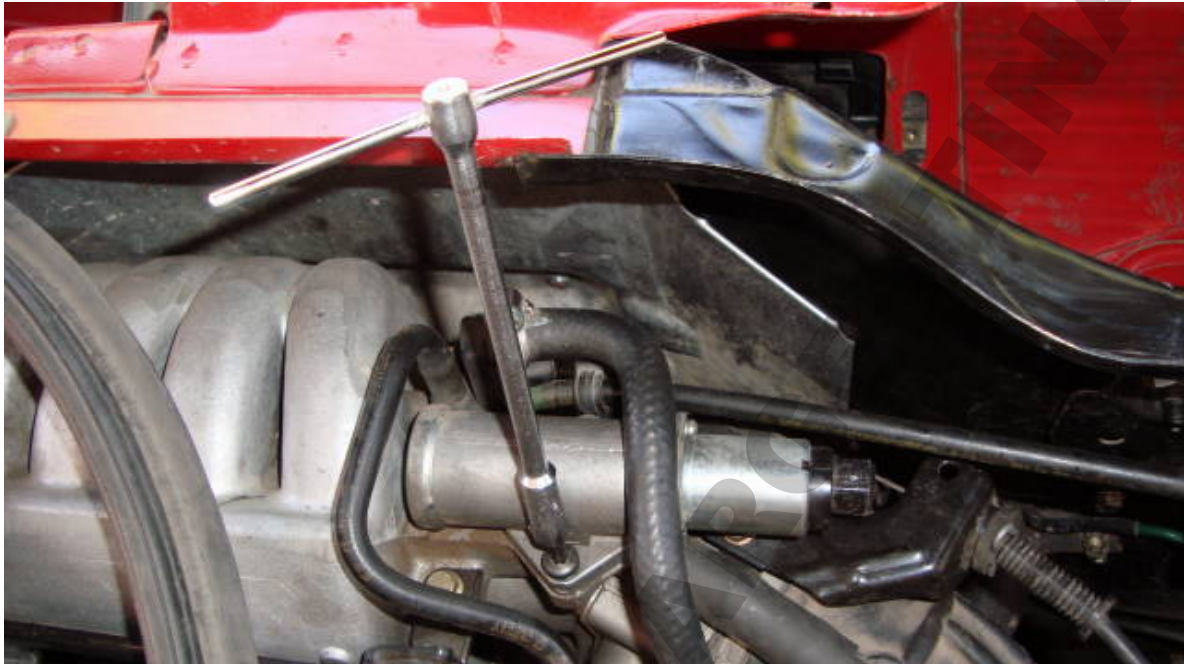
11-Desconectar las fichas del motor paso a paso, del sensor de temperatura del aire del motor y del otro sensor que está fijado a la chapa negra.

12-Con un destornillador plano aflojar las abrazaderas del conducto de goma que une el filtro de aire con la caja mariposa, sacar el conducto.



CLUB MEGANA

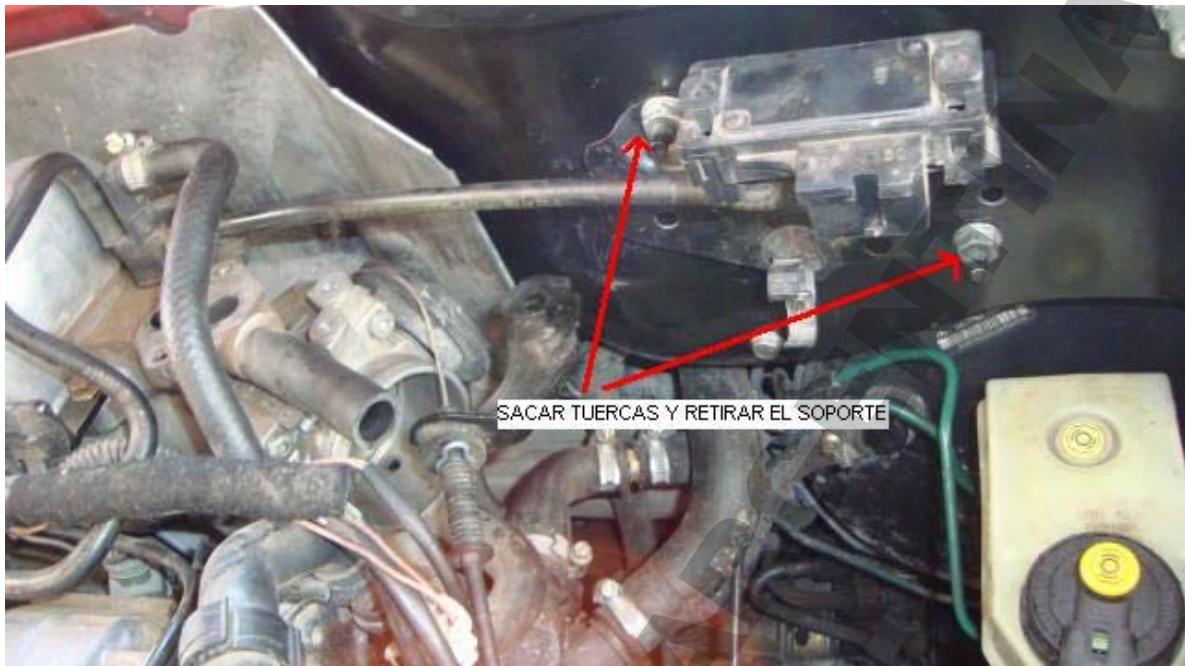
- 13- Con un destornillador T30 aflojar y sacar los 2 tornillos que sujetan el motor paso a paso que regula el ralentí, cuidado con la junta, posiblemente convenga cambiarla por una nueva al armarlo. Sacar el motor y cuidar que no caiga basura por los orificios que quedarán descubiertos.



- 14- Ahora sacar los dos tornillos (con el mismo destornillador) que sujetan la placa metálica que soporta el extremo del cable del acelerador y apartar el mismo hacia el centro del motor, en principio no hace falta desconectar el cable.



- 15- Con una llave de 14 mm sacar las dos tuercas que sujetan la base del sensor ubicado sobre la chapa negra, cuidado con la manguerita que tiene conectada, dejarlo a un lado.



- 16- Ahora llega la parte más complicada que es sacar las tuercas (10 mm) que sujetan el protector de aluminio ubicado detrás del múltiple de escape, hay cuatro tuercas, dos arriba y dos más abajo, con sacar las de arriba es suficiente, habrá que hacerlo con paciencia porque el espacio es muy reducido y la llave no se puede girar más que en un cierto ángulo.



- 17-Una vez liberada la parte superior del deflector de calor de aluminio se procederá a sacar los seis tornillos que sujetan la chapa negra, usar una llave de 10 mm. Hay cinco tornillos a la vista que salen sin problema, el sexto queda escondido debajo del panel deflector de aluminio, es el más complicado de sacar, habrá que mantener el deflector hacia delante para tener espacio y poder introducir la llave.





18-Antes de intentar sacar la chapa conviene aflojar los tres tornillos que sujetan el conjunto del aire, en realidad son dos tornillos y una tuerca. Aflojar el conjunto facilitará la extracción de la chapa separadora.

19-Desconectar los tornillos que conectan la válvula expansora, usar llaves Allen. Tapar y cubrir con cuidado los extremos de los caños de aluminio, evitar que entre suciedad y humedad al circuito. Retirar con cuidado los anillos o-rings y comprar un juego nuevo para reponer en el armado, estos o-rings son 4 y todos son de diferente medida, es aconsejable buscar los que vienen especialmente para equipos de aire acondicionado (normalmente de color verde).



CLUB MEG

20-Ahora sí extraer la chapa negra llavándola primero hacia delante y luego hacia arriba del lado que está la válvula expansora. Cuidado con los caños de aluminio que conectan con la válvula.



21-Con la chapa negra afuera queda descubierto el espacio por donde sacar la caja de ventilación, hay que terminar de sacar los dos tornillos y la tuerca que la sujetan.



22-Además habrá que sacar el tornillo que fija el conducto que lleva el aire hacia el interior del habitáculo, es un tornillo largo que hay que sacar desde el lado de la batería.

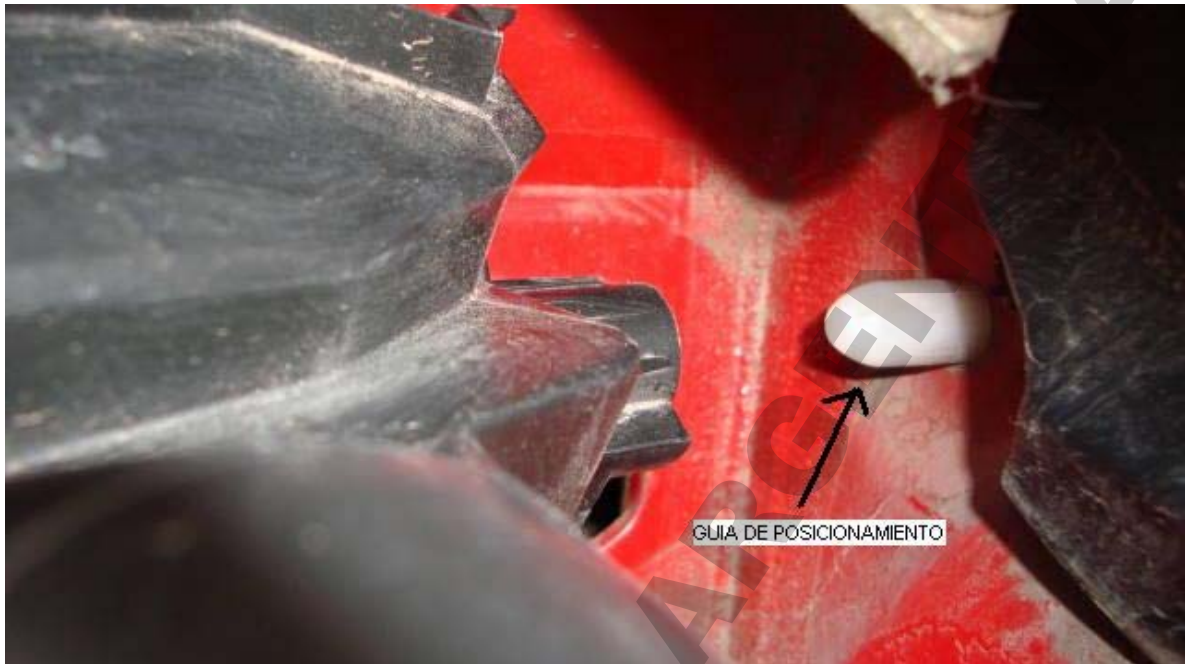




23-Desconectar la ficha con el cableado que llega hasta la caja. La ficha tiene una traba de plástico rojo que hay que desplazar hacia un costado para liberar la ficha.



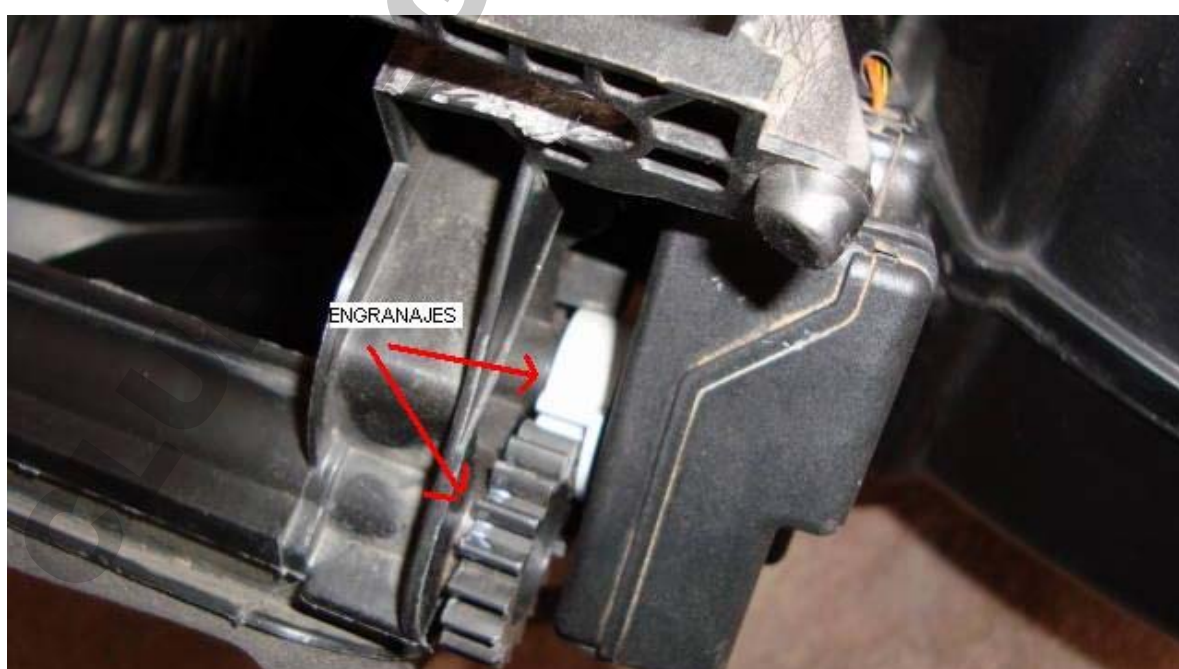
24-Extraer la caja girando un poco hasta encontrar la posición más cómoda para que pase por la abertura libre. Observar que hacia el lado derecho, es decir hacia el guardabarro, hay una guía de plástico que fija la posición de la caja, tener en cuenta esto al armar el conjunto nuevamente.



25-Con la caja y el conducto del aire afuera se puede aprovechar para limpiar toda la caja de agua de la tierra, hojas, bichos, etc. que con el tiempo seguramente se habrá acumulado ahí.



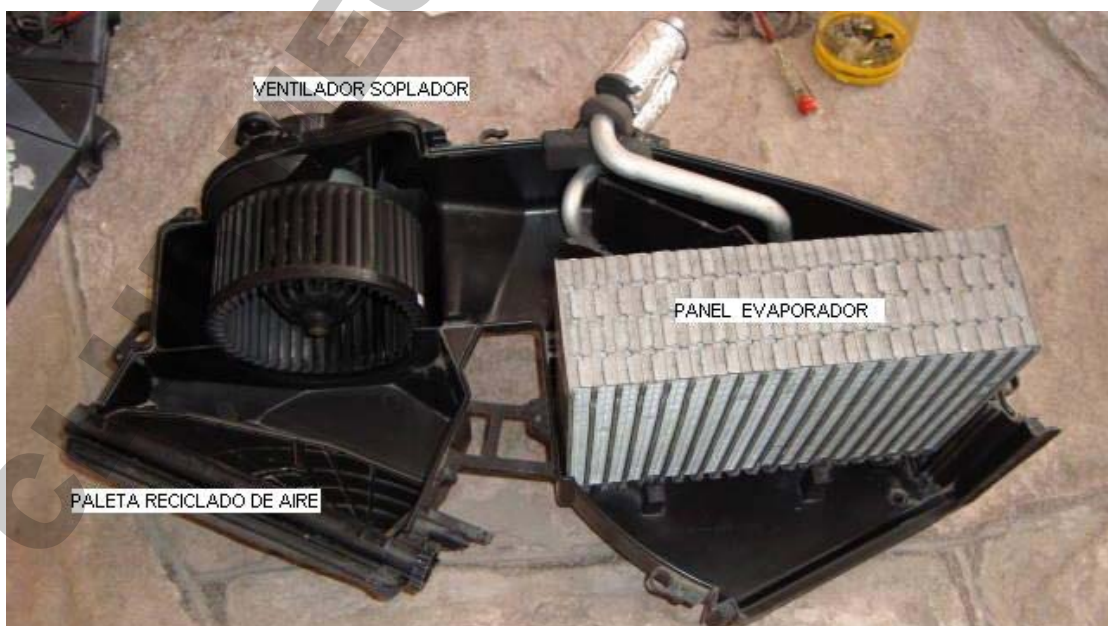
26-Antes de abrir la caja conviene extraer el motor que controla la apertura y cierre de la compuerta de reciclado del aire, tiene 2 tornillos, controlar bien la posición actual de la compuerta y la posición de los engranajes que la controlan para después armar todo como estaba originalmente.



27-La caja está formada por dos piezas unidas por varios tornillos que habrá que sacar, en el extremo que une la caja con el conducto de aire hay un burlete de goma que impedirá separar las dos piezas después de quitar todos los tornillos, en lugar de sacar el burlete, que estaba muy pegado yo opté por cortarlo con mucho cuidado con un cutter bien afilado en el lugar donde se unen las dos piezas (solo dos cortes), así se pueden separar sin problema.



28-Una vez abierta la caja tenemos acceso al ventilador forzador del aire y al panel evaporador que va colocado entre unas guías de plástico nada más, no lleva ninguna otra fijación. El cuerpo del ventilador está tomado con 3 tornillos.





29-Sacar el ventilador y el panel evaporador y lavar bien las dos partes de la caja.



30-En mi caso el evaporador tenía una fuga en la unión del caño con el panel, lo hice soldar (cuidado que es todo de aluminio) y lo coloqué nuevamente.

31-Aproveché para limpiar bien todas las partes y controlar el correcto funcionamiento de las partes móviles, especialmente los motores y la compuerta de reciclado del aire del habitáculo. Atención con los engranajes que controlan esta compuerta, deben quedar bien limpios y no llevan ningún tipo de grasa, trabajan en seco.

32-Una vez reparada la falla se procederá a armar todo el conjunto, probar el funcionamiento de la compuerta y del motor forzador de aire conectando solamente la ficha, sin colocar la caja en su posición definitiva, una vez verificado el funcionamiento de estas partes proceder al armado siguiendo en orden inverso todos los pasos descriptos aquí.