

## Změny u kompresorů pro autoklimatizace.

1. Poměr množství oleje v kompresoru k množství oleje v okruhu klimatizace je 90 :10%.
2. Nové typy kompresorů pracují s náplní oleje pouze 50-60cm<sup>3</sup>. Důvodem je snížení čerpacích ztrát při chodu kompresoru a tím snížení potřebného příkonu kompresoru. Důvodem je všeobecný tlak na snížení emisí CO<sub>2</sub> a NO<sub>x</sub> z výfuku vozidla.
3. Pozor tedy při přidávání UV kapaliny pro zjištění úniku chladiva. Fluorescenční látka je samozřejmě rozpuštěna v mazacím oleji. Takže před přidáním látky do okruhu by měla být snížena náplň oleje v kompresoru.
4. Nové kompresory DENSO používané firmou Toyota mají v kompresoru přepážku, která rozděluje olej na dvě části. Z přední části lze olej vypustit výpustním šroubem. Druhá část výpustní šroub nemá. Olej se vypustí následovně.
  - a) Kompresor se mírně nakloní řemenicí dolů.
  - b) Rukou asi 10-15x otočíte řemenicí. Olej z druhé části vyteče. Teprve když již žádný olej nevytéká, je kompresor bez oleje.
5. U hybridních a elektromobilů je chlazení či vytápění kabiny až druhořadá záležitost. Hlavním úkolem kompresoru je tepelný management baterie a případně elektromotorů. Porucha kompresoru nebo chladícího okruhu způsobí u těchto vozů odstavení z provozu. Hlavním důvodem je ochrana trakční baterie, jejíž teplota se musí pohybovat v rozmezí +18°C až +32°C.