

York- Klimakompressor testen!?

Post by "Jonas G." of Sep 22nd 2008, 11:55 am

Guten Morgen zusammen,
ich hab an meinem bucht-Motor (76er M110 aus 123, 177PS) noch einen Klimakompressor dranne. Sieht patiniert (dreckig..) aus und ich würd den gerne versilbern. Denn so ein Schnäppchen war das dann insgesamt doch nicht.

Kann man die Funktion prüfen bei nichteingebautem Motor?
Und was kann man dafür preislich nehmen?

Danke schonmal... Jonas

PS wie in der Überschrift, Kompressor-HS ist York.

Post by "Mchen" of Sep 22nd 2008, 1:04 pm

Hallo Jonas,

Ich schätze es ist den York >

image not found or type unknown

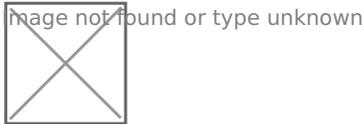


Die professionelle Klima-Werkstätte haben eine Testbank dafür, kein Problem.

Tip:

Die alte York-Kompressor nehmen ± 10 PS weg vom Motor und es gibt keine 100% Garantie das es R134a erträgt>

Es gibt Heutzutage eine Sanden-Kompressor mit Konvertiersatz für alte York-Kompressor > Preis ± 250 , Euro, nur 5 PS und R134a Gas.



Gruß Dirk

Post by "Olof K" of Sep 22nd 2008, 2:45 pm

Ups, 10 Ps hätte ich nicht gedacht. Ich habe auch noch zwei solcher Kompressoren und werde einen daraus machen.

Aber der neue sieht doch etwas schlimm aus, find ich. Da nehm ich lieder die weiteren 5 Ps in Kauf und schalt die Klima bei Bergrennen ab.

Den zweiten nicht eingebauten habe ich neulich teilzerlegt. Ist eigentlich recht simpel aufgebaut. Hat auch nicht wirklich viele Dichtungen und die wirklich wichtige Dichtplatte besteht auch nur aus Metall. Werde es also mit 134 wagen.

Habe mal irgendwo gelesen, dass die York Kompressoren im Austausch ein Paar hunderter Kosten.

Möglichkeit zu testen ?

Gruss Olof

Post by "Jonas G." of Sep 22nd 2008, 2:47 pm

Image not found or type unknown



So sieht das gute Stück aus. Typenschild kann ich grad nicht nachgucken. Bedeutet das jetzt soviel, das selber testen nicht geht? Ich weiss ehrlich gesagt nicht mal, was daran überhaupt funktionieren soll/kaputt gehen kann. Nur von gerissenen Pleuelen hab ich gehört. Wie findet man das denn raus?

Umrüsten oder sonstwas will ich auf keinen fall. Nur möglichst viel Knete einsacken.. *harr* 😞

Post by "kaypee" of Sep 22nd 2008, 7:11 pm

Is nen York, und wenn der noch nie überarbeitet worden ist mit ziemlich sicherheit erstmal für die Katz. Allein fürs befüllen OHNE ihn vorher zu überholen müsstest du nach Polen oder sonstwo fahren wo du noch R12 Kühlmittel bekommst ... mit R134a wird das jedenfalls nix.

Ich würde ihn einfach als "ungetestet" verkaufen und gucken was passiert.

grüße, Fabian

Post by "AlexanderM.T." of Sep 22nd 2008, 7:20 pm

... genau!

Vor verkauf ordentlich polieren & sauber machen! Dann viele Bilder: von oben, von unten, von der Seite, usw.

Sagen, dass der Kompressor bis kurz vor dem Ausbau funktionstüchtig war, Du jedoch, da Privatperson, keine Gewährleistung geben kannst!

Dann einen Sofortkaufpreis Deiner Vorstellung nennen und einen "Freund" hochbieten lassen sollte jemand bieten müssen...

Die alte Story - deswegen ist wohl das Linkwort: E B A Y hier im Forum gebannt.

Von einem Ebayer zum anderen, Alexander.

Post by "Mega-" of Sep 22nd 2008, 7:58 pm

Hallo!

Was schwebt Dir denn so vor vom Preis wenn ich ihn so Kaufe?

Gruss Norbert

Post by "playlife" of Sep 22nd 2008, 8:07 pm

der Klimakompressor York das neue Klimamittel R134a nicht mehr verträgt??

Ich habe so ein Ding jetzt aus einem Schlachter bei mit eingebaut, die Klima war noch komplett gefüllt.

@ Olof K. könnte ich mal ein paar Bilder von dem zerlegten Klimakompressor haben, da ich in dem Fall befürchte, das es meinem Kompressor nicht ganz so gut geht wenn er nicht das gute R12 bekommt.

Grüße Gerhard

Post by "Mega-" of Sep 22nd 2008, 8:32 pm

Hallo!

Ein York stirbt zu 99% an Ölmangel aber nicht von der Umrüstung auf 134a.;-))

Gruss Norbert

Post by "kaypee" of Sep 22nd 2008, 8:44 pm

ES sagt ja auch niemand das er stirbt, es geht nur darum das die alten Dichtungen das R134a nicht so verkraften und undicht werden, ein Kühlmittelverlust ist die folge.

Mein überholter York hat nach 2,5 Jahren noch über 50% seiner Befüllung gehabt jetzt aber mal ne neue bekommen ... finde ich durchaus OK, glaub auch das der rest sich irgendwo ander hinverflüchtigt hat, aber nicht durch den Kompressor...

grüße...

Post by "Mega-" of Sep 22nd 2008, 8:57 pm

Diese "Alten" Dichtungen (Kopf+Kurbelwelle)sind Identisch bei R12 und 134a 😊

Post by "playlife" of Sep 22nd 2008, 9:17 pm

was heisst es konkret, das der Kompressor an Ölmangel stirbt?

Sind die Ölmengen bzw Art bei R12 und dem Ersatzmittel 134a nicht gleich??

Grüße Gerhard

Post by "Mega-" of Sep 22nd 2008, 9:49 pm

Doch das sind sie.

Es traut sich nur anscheinend keiner mal den Ölstand zu ergänzen bzw. zu kotrollieren.

Von ca 50 Verdichtern die ich im Lauf des Sommers Repariere bzw. umstelle auf 134a haben 90%

zuwenig bzw. überhaupt kein Öl mehr im Kurbelgehäuse.

Also im Grunde alles Wartungsfehler oder die Angst ein falsches Öl einzufüllen.

Gruss NB

Post by "ehemals_majus" of Sep 22nd 2008, 10:08 pm

Moin,

meines Erachtens kann man da nur eins machen: zum Klimageservice und auf Dichtheit testen.

Statt R34a bietet sich angeblich R413a an, denn ersteres ist auch bald verboten und letzteres soll auch gut ohne Umrüstung funktionieren.

Ist aber nur Hörensagen...

Grüße
Marius

Post by "playlife" of Sep 23rd 2008, 5:50 am

meine Klima mit R134a befüllen und sollte dann nur die Wartung nicht vergessen.

[Mega-](#) Danke für die Antwort.

Grüße Gerhard

Post by "Mega-" of Sep 24th 2008, 8:11 pm

Mann Kann;-)

einen neuen Filter Trockner.

Leitungen, Verdampfer + Kondensator mit N spülen

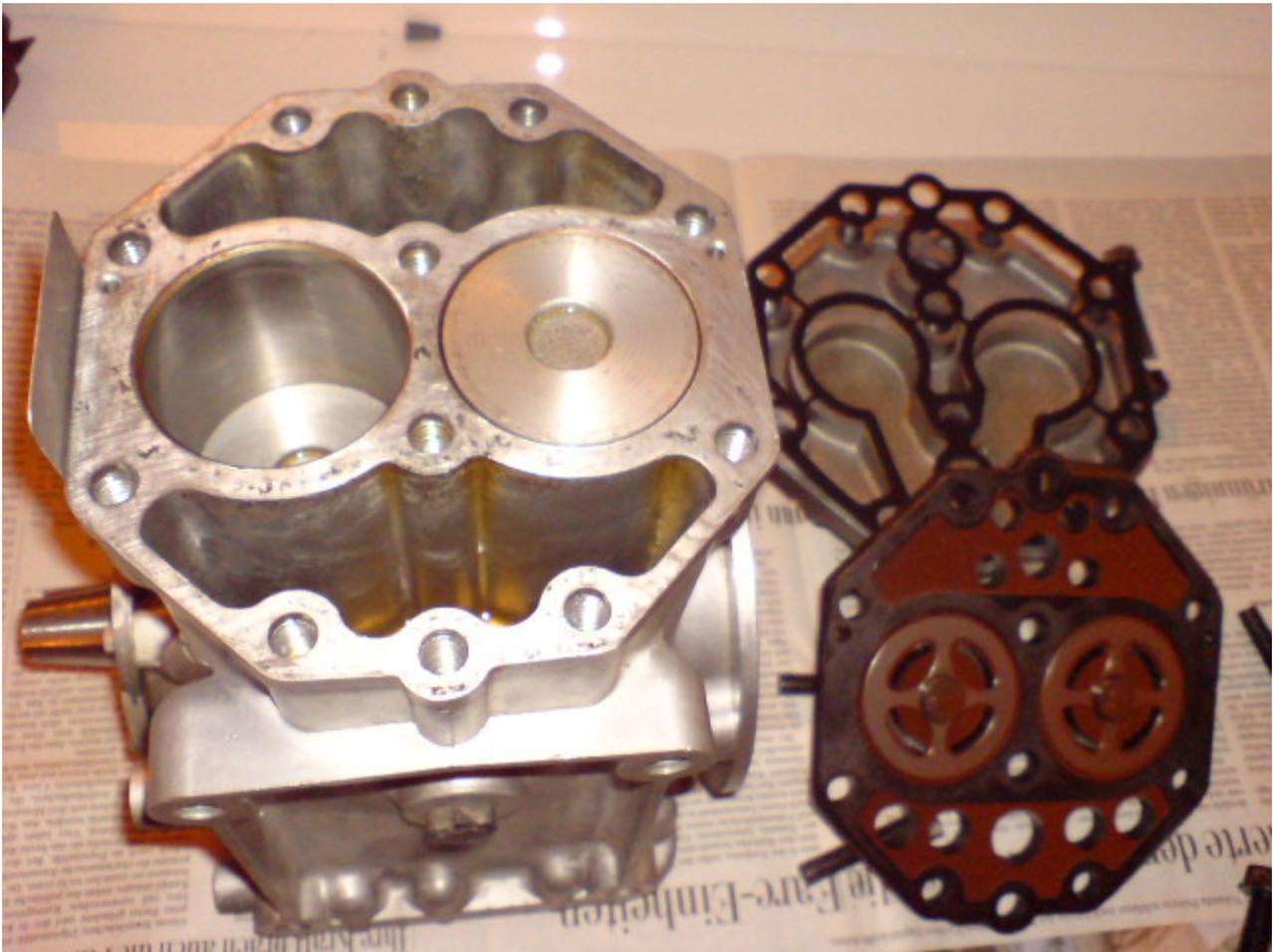
Öl im Verdichter wechseln (beim umstellen von R12 auf 134a grundsätzlich nur Esteröl)

Färtich;-))

Gruss Norbert

Post by "Olof K" of Sep 24th 2008, 8:27 pm

so jetzt habe ich nochmal ein Bild mit abm Kopf gemacht



Man sieht die Ventilplatte und die beiden Kolben. Den unteren Bereich mit der Kurbelwelle habe ich noch nicht geöffnet, sondern warte da noch, bis ich den anderen mal ausgebaut habe.

@Mega: Wo kann man denn da nen Ölwechsel machen und was für Öl in welcher Menge muss ich da einfüllen.

Ich nehme mal an, dass der Bereich der Kurbelwelle vom R12 Bereich getrennt ist, da der einzige "Durchgang" bei den Kolben wäre, wenn Sie nicht dicht wären. Also gibt es insgesamt zwei Dichtungen, die mit R134 in Berührungen kommen, und die sind schnell gewechselt. R12 bekommt man übrigens auch noch in der Schweiz

Gruss Olof

Post by "Mega-" of Sep 24th 2008, 10:32 pm

Ingesamt sinds 4 Dichtungen.

Kurbelwelle,Bodenplatte,Zyl.Kopf und Ventilplatte.

Es ist durchaus ein Durchgang vorhanden wenn Du genau hinschaust.

Dieses richtet sich nach der Saugseite des Verdichters.Jenachdem ob Rechts oder Linkssauger.

Irgendwie muss das Öl ja wieder ins Kurbelgehäuse zurück das mit durch die Anlage geschleift wurde;-) Die Grundschiernmenge befindet sich unten im Kurbelgehäuse und wird mit einem Peilstab kontrolliert.300 ml bei leerer Anlage bzw. 260ml im laufenden Betrieb.

Gruss Norbert

Post by "FrankKellewald" of Sep 25th 2008, 7:23 am

Sag mal Norbert,

sind die York-Kompressoren, die in den Claas-Dreschern drin waren eigentlich die gleichen, wie in den Alt-Benzen?

Welche Unterschiede gibt es noch da?

Kannst Du auch für uns Old-Daimlers die Kompressoren überholen, wenn die nicht mehr verdichten?

Post by "Mega-" of Sep 25th 2008, 8:00 pm

es sind die gleichen, Frank;-)

Unterschiede gibt es im Hubraum.

Von 206 über 209 bis zu 210 ccm.

(von außen nur an der KW zu erkennen)

Desweiteren drei verschiedene Zyl.Köpfe. Rotalock, Tube O und Flansch.

Das ganze dann noch als Rechts bzw. Linkssauger;-) also knappe 20 Modelle.

ca 5 verschiedene Kupplungen dann wärn wir bei 100 Varianten;-)

24 Volt lass ich lieber hier mal weg;-)

Einbaumaße sind übrigens immer gleich.

Ob ich für Euch Reparieren kann??

Mehr als die Hälfte meiner Verdichter geht schon seit Jahren in die alten Benze. Die andere Hälfte in Claas Erntetechnik.

mal rüberwink inne Kreiselstadt;-)

Norbert

Post by "alfons" of Sep 25th 2008, 8:44 pm

hallo Norbert,

das mit dem Öl beunruhigt mich nun doch ein wenig. Bei der Umstellung auf das R134 ist lediglich das Kältemittel getauscht worden, sonst nix. Sogar vom Vorbesitzer bei Benzens gemacht. Sollte man nun das Öl wechseln? Was muß dann rein? Der Tresenmensch bekommt der der Frage nach Klimakompressor York meist eh schon eine rote Birne auf ich wollte schon mal die Kopfdichtungen tauschen, aber bei DC wohl auch nicht mehr lieferbar ...

Alfons

Post by "Mega-" of Sep 25th 2008, 10:28 pm

Es gibt für den York aber noch alle Teile zu kaufen mit Ausnahme der Ventilplatte.

Das sogenannte Mineral Öl wie es bei R12 Verwendung findet wird nicht von 134a mit durch die Anlage transportiert.

Schäden am Verdichter sind also schon fast vorprogrammiert.

Gruss Norbert

Post by "playlife" of Sep 26th 2008, 8:13 pm

Wie kriege ich denn das alte Öl am besten raus aus dem Kompressor, damit ich ihn mit Esteröl füllen kann?

Gibt es eine Ablassschraube, oder absaugen oder Kompressor abschrauben und in bestimmter Position aus der Ölstandskontrollschraube laufen lassen.

Stickstoff zum durchblasen der Anlage hab ich sogar noch eine fast volle Flasche rumstehen.

Wie sieht es mit dem Trockner aus, gehen da auch die Dinger, die in der Bucht angeboten werden oder was kannst Du empfehlen, gibt es eine vernünftige Bezugsquelle? Gibts die auch bei Dir?

Grüße Gerhard

Post by "Mega-" of Sep 26th 2008, 9:10 pm

....es gibz zwei Möglichkeiten an das Öl zu kommen;-))

Verdichter ausbauen und eine der beiden Kontrollschrauben entfernen. Oder das Öl in eingebautem Zustand absaugen. (60ml Einwegspritze aus der Apotheke mit einem Stück Benzinschlauch.

An Trocknern kannst Du alles nehmen was angeboten wird und mit den Anschlüssen Kompatibel ist. Mercateo ist da ziemlich günstig im Internet und auch Preisswert.

Hoffe ich konnt Dir ein wenig helfen

Gruss Norbert

Post by "playlife" of Sep 27th 2008, 10:17 pm

Ja, Du hast mir sehr geholfen!

Jetzt organisier ich mir noch einen Trockner und dann mach ich die Anlage R134a tauglich.

Ich hoffe ich kann mich nochmal melden falls ich Probleme habe.

Schönes Wochenende

Gerhard

Post by "Mega-" of Sep 27th 2008, 11:20 pm

aber nun bist Du ja fit,zumindest was die Umrüstung anbetrifft;-)

bis denne...Norbert

Post by "alfons" of Sep 28th 2008, 9:26 pm

hallo Norbert,

so ganz check ich die Sache mit dem Öl noch nicht. Muß da im Kältemittel noch ein Öl drinnen sein? der York hat ja wie ein Verbrennungsmotor auch sein eigenes Öl für die Schmierung. Beim 4 takter ist ja im Benzin - Luft -Gemisch auch kein Öl mehr notwendig. Bin ich da nun auf der völlig falschen Fährte? (wahrscheinlich schon ?)

gruß Alfons

Post by "Mega-" of Sep 28th 2008, 10:19 pm

Ein Teil des Öles wird vom Kältemittel gebunden und mit durch die Anlage geschleift.

Deswegen ist auch die richtige Wahl des Öles so wichtig.

Es befindet sich also immer ein Teil des Schmierstoffes unterwegs in der Anlage.

Im kältemittel so wie es aus der Flasche kommt ist kein Öl enthalten.

Vielleicht kannst Du es ja nun nachvollziehn.

Gruss Norbert

Post by "alfons" of Sep 30th 2008, 9:28 pm

hallo Norbert,
DANKE für die Auskunft ! Klingt mehr als logisch. Ich glaub, da muß ich auch nochmals ran und Öl wechseln.
gruß alfons

Post by "Mega-" of Sep 30th 2008, 9:52 pm

welches KM fährst Du denn mit welchem ÖL?

Gruss Norbert

Post by "Franz" of May 15th 2009, 9:04 pm

[Quote from Mega-](#)

Doch das sind sie.

Es traut sich nur anscheinend keiner mal den Ölstand zu ergänzen bzw. zu kotrollieren.

Von ca 50 Verdichtern die ich im Lauf des Sommers Repariere bzw. umstelle auf 134a haben 90%

zuwenig bzw. überhaupt kein Öl mehr im Kurbelgehäuse.

Also im Grunde alles Wartungsfehler oder die Angst ein falsches Öl einzufüllen.

Gruss NB

Display More

Kannst Du mir sagen wie ich den Ölstand kontrolliere bzw. wo ich welches Öl einfüllen muss?

Hab vor 2 Wochen meine Klima mit R413 befüllen lassen. Er hat vor dem befüllen mit eine Art Einwegspritze Öl und Kontrastmittel reingespritzt. Reicht das dann?

Grüße

Franz

Post by "John R." of May 15th 2009, 9:22 pm

hallo. das ist alles schon mal sehr hilfreich, meine klima im 123er coupe läuft zwar super. ist auch noch r12 drinn, aber den kompressorölstand möchte ich doch ganz gern mal prüfen. kann ich diesen kontrollieren, ohne dass ich ein druckabfall im ganzen system habe und wieder neu befüllen müsste? ich stell mir das jetzt so vor, dass da irgendwo ein peilstab ähnlich der stempeleinspritzpumpe an meinem 220er ist.... danke, j.r.

Post by "Mega-" of May 16th 2009, 9:08 pm

Kontrollieren kannst Du ihn an einer der beiden Schrauben(SW13) seitlich am Kompressor.

Nimm einen Messing Schweißdraht der leicht gebogen ist dann sollte der Ölstand etwa 30mm betragen. Wurde beim Einfüllen nicht gemessen? Welches Öl wurde dann nachgefüllt?

Vorsicht beim öffnen der Schraube. Gehäuse steht unter Druck bzw. der Vedichter oder die Kompl. Anlage müssen erst abgesaugt werden.

Gruss Norbert

Post by "Mega-" of May 16th 2009, 9:11 pm

das gleiche gilt für Dich auch;-)

aber Vorsicht...Deiner hat noch Mineralöl drinnen also kein PAG oder Ester

Gruss NB

Post by "Albert Gerold" of May 17th 2009, 10:47 am

Hallo Norbert,

gut, das ich Dich hier im Forum treffe. Ich fahre eine Heckflosse 230S mit nachgerüsteter Kühlmeister Anlage mit den dicken York Kompressor. Die Schläuche sind alle neu von Aeroquipp. Die Trocknerpatrone ist auch neu.

Meine Klimaanlage soll demnächst auch neu befüllt werden mit 134a. Dazu werden wir (lt. Deiner Anweisung) 300 mml PAG oder Ester Öl verwenden. Dann werden vermutlich noch ca. 600 mml Kältemittel erforderlich sein.

Wie ich bereits erfahren habe, kann man den Ölstand nicht bei befüllter Anlage kontrollieren, weil dann der Druck aus dem System entweicht und die Anlage neu befüllt werden muss.

Ist das so richtig?

Jetzt noch eine weitere spezielle Frage.

Im letzten Jahr ist bei meinem York-Kompressor während des Betriebes der Sicherungsstopfen entwichen und die Anlage hat sich schlagartig entladen. Was kann der Grund dafür gewesen sein? Ist evtl. das Expansionsventil verstopft? Wie kann man das prüfen? Soll ich das

vorsichtshalber neu machen?

Ich habe den Sicherungsstopfen jetzt wieder mit einer Schraube verschlossen. Das ist bestimmt nicht richtig. Gibt es dafür bessere Lösungen. Die Schraube wird wohl nicht mehr nachgeben, wenn irgendetwas nicht in Ordnung ist.

Vielen Dank für Deine Hilfe.
Albert

Post by "Mega-" of May 17th 2009, 1:08 pm

mal der Reihe nach...;-))

erste Wahl bei Umrüstung von R12 ist immer das Esteröl.

Nachgefüllt werden kann schon Öl in eine laufende Anlage aber eben nur nach Gefühl da nicht gemessen werden kann.

zum Sicherheitsstopfen am Verdichter:

ich tippe da mal auf den HD Schalter da er die Anlage vor zu hohem Druck schützen soll.

Eventuell das EX Ventil mit Luft ausblasen um auf Nummer sicher zu gehen.

Gruss Norbert

Post by "Albert Gerold" of May 17th 2009, 3:18 pm

Hallo Norbert,

die Anlage war schon mit 134a befüllt, als der Sicherungsstopfen weggeblasen wurde.

Da waren aber noch die alten Schläuche drin, durch die das 134a fast jährlich raus diffundierte.

Ein Sicherungsschalter befindet sich in der Anlage. An Filtertrocker. Ich werde auch noch einmal das Relais überprüfen, welches von Sicherheitsschalter betätigt wird. Kann sein, dass das nicht richtig funktionierte. Da das 134a immer durch die alten Schläuche wegging, wird wohl auch der Filtertrockner in Auflösung begriffen sein.

Deshalb habe ich den Filtertrockner und die Schläuche jetzt neu im Keller liegen. Wenn ich alles überprüft habe (Ex Ventil und Sicherheitsschalter/Relais) werde ich die Anlage wieder mit den neuen Komponenten zusammen bauen und dann mit 300 gr. Esteröl und mit ca. 600 gr. R134a befüllen. Kann man beim Abdrücken mit Stickstoff das Ex Ventil überprüfen? Müsste das nicht von der Druckseite her durchlässig sein? Ich meine, dass der Stickstoff auf der (nicht angeschlossenen) Saugseite wieder raus kommen muss.

Ist das so? Beim Abdrücken werde ich auch noch einmal den Sicherheitsschalter mit Relais überprüfen. Der Sicherheitsschalter ist bei mir mit 27 bar angegeben.

Wie kann ich bei laufender Anlage Öl nachfüllen? Vermutlich nur über die Anschlüsse auf der Druck- und Saugseite für das Kältemittel.

Vielen Dank für Deine Tipps.

Albert

Post by "Mega-" of May 17th 2009, 3:47 pm

kannst Du auch Spülen.

Der Durchsatz ist zwar ziemlich gering aber Du bekommst es so auch frei.

Öl wird bei laufender Anlage mit einer Art Kartuschenpresse auf der Saugseite nachgefüllt.

Hier stehen im Betrieb ja nur etwa 1,5 Bar an.

Gruss und einen schönen Sonntag;-)

Post by "Franz" of May 17th 2009, 3:57 pm

[Quote from Mega-](#)

Kontrollieren kannst Du ihn an einer der beiden Schrauben(SW13) seitlich am Kompressor.

Nimm einen Messing Schweisdraht der leicht gebogen ist dann sollte der Ölstand etwa 30mm betragen. Wurde beim Einfüllen nicht gemessen? Welches Öl wurde dann nachgefüllt?

Vorsicht beim öffnen der Schraube.Gehäuse steht unter Druck bzw. der Vedichter oder die Kompl. Anlage müssen erst abgesaugt werden.

Gruss Norbert

[Display More](#)

Hallo Norbert,

bei/vor dem Befüllen mit Kältemittel wurde nichts gemessen, er hat lediglich eine Art Einwegspritze mit irgendeinem gelben Saft gefüllt und vor einbringen des Kühlmittels in den Sauganschluß des Kompressors gespritzt während am anderen Anschluss die Unterdruckpumpe werkelte. Als Kältemittel hat er R413 genommen.

Da die Anlage grad neu befüllt ist, werde ich den Ölstand wohl erst in ein/zwei Jahren kontrollieren.... und solange hoffen, daß genug drauf ist.

Grüße und Danke für Deine Tips

Franz

Post by "Alex Jeitler" of May 19th 2009, 12:52 pm

[Quote from Mega-](#)

Mehr als die Hälfte meiner Verdichter geht schon seit Jahren in die alten Benze. Die andere Hälfte in Claas Erntetechnik.

und preiswert sind sie auch noch..... und schön lackiert...und mit gelben stopfen dran....richtige sahnestückchen

kennst mich noch?

grüsse, alex

Post by "Mega-" of May 20th 2009, 8:14 pm

das war damals mein erster York der zu Dir nach Österreich ging.

Bist wieder auf der Suche nach einem oder lebt das gute Stück noch immer?

Gruss Norbert

Post by "Alex Jeitler" of Jun 7th 2009, 9:58 am

liegt noch immer gut konserviert in einer Kiste und wartet auf seinen Einsatz....
kann sich nur mehr um Jahre handeln, aber man soll das Geld dann ausgeben wenn man es hat....

Gibts eigentlich einen Standard-Überholsatz für die Dinge....hab noch ein paar?

Überholst du den Nippondenso Taumelscheibenkompressor vom W126 auch?

Post by "Olof K" of Jun 7th 2009, 11:57 am

Hoi Alex,

Für den York-Kompressor habe ich mir gerade 2 Dichtsätze gekauft (CHF 100,-). Einer ist für die Gehäusedeckel, Ventilplatte und so, der zweite für die Kurbelwelle (beide für R12 und R134a). Laut "4SEASONS" Katalog 06/07 wäre sogar noch die Ventilplatte lieferbar. Die habe ich aber noch neu aus einem anderen revidierten Kompressor aus nem Teilefundus.

Teurer wirds bei den Schläuchen, wenn man die original verschraubten haben möchte. Verpresste sind billiger, können aber in der Schweiz beim Veteraneneintrag Probleme bereiten. Ich fang mal mit 2 neuen an...

Ist es eigentlich ratsam das Verdampferventil prophylaktisch mit auszutauschen?

Gruss Olof

Post by "Matthias Vogt" of Jun 7th 2009, 2:24 pm

[Quote from Mchen](#)

Die alte York-Kompressor nehmen \pm 10 PS weg vom Motor

Laut WHB vom /8 sind`s maximal 7 PS, deshalb lohnt eine Umrüstung auf eine modernere 5-PS-Variante nicht wirklich....höchstens beim 200D mit 55 PS 😊

Post by "Mega-" of Jun 7th 2009, 4:18 pm

Von York gibt es zwar noch alle Ersatzteile mit Ausnahme der Ventilplatte aber keinen Speziellen Satz für eine Baugruppe.

Welcher Denso ist in dem Benz denn verbaut? 7SBU 16C?

Gruss Norbert

Post by "Mercedeslucky" of Jun 11th 2009, 10:38 am

[Quote from Mega-](#)

Öl wird bei laufender Anlage mit mit einer Art Kartuschenpresse auf der Saugseite nachgefüllt.

Hallo Norbert,

ich habe Deine Beiträge verfolgt und bin nun etwas verunsichert über die korrekte Ölbefüllung bei meinen Anlagen. Ich habe 2 Anlagen in /8er nachgerüstet. Die Anlagen stammen vom VDH aus USA. Bis auf Trockner wurde nichts erneuert. Die Anlagen laufen auch bereits seit 2 Jahren ohne Auffälligkeiten mit R134.

Bei den ausgebauten Kompressoren habe ich das Altöl so gut es ging auslaufen lassen. Es wurde händisch **kein** neues Öl eingefüllt. Die Ölzugabe (250ml PAG-Öl) erfolgte zusammen mit dem Kältemittel (1200g) durch den Befüllautomaten. Die Klimaanlage befand sich dabei im Stillstand. Der Ölstand wurde nachträglich nicht gemessen.

Stellt dieser Befüllablauf die ausreichende Schmierung des York sicher? Das Öl befindet sich doch zunächst nur im Kältemittelkreislauf. Gelangt es beim Betrieb in den Ölsumpf des Kompressors?

Gruß Hans

Post by "Mega-" of Jun 11th 2009, 8:21 pm

eine gute Frage nun.

Ich hab noch keinen solchen Fall gehabt das die ganze Menge Öl mit dem Service Gerät gegeben wurde. Der York ist nämlich ein Verdichter mit Sumpf Schmierung will heißen...die Schmierung erfolgt durch das eintauchen der KW in das vorhandene Öl. Wie lange er das mitmacht bzw. ob nicht Verampfer oder EX Ventil verstopfen??

Öl mit der Kartusche nachfüllen bezieht sich auf bereits befüllte Anlagen die nur aus Sicherheitsgründen etwa 10 ml/Jahr bekommen oder bei denen eine Komponente erneuert wurde.

Gruss Norbert

Post by "vambrus" of Jul 3rd 2014, 8:37 am

Hallo,

habe meinen York Kompressor ausgebaut um an den Kettenspanner zu kommen. Der Wagen ist ein 280 SE, Baujahr 1980. Der Kompressor sitzt also auf der Beifahrerseite. Unten rechts hinten ist er mit einer Stange befestigt (d.h. die Seite , die zum Kotflügel zeigt). Als ich diese Schraube gelöst habe, kam mir Flüssigkeit entgegen (schaumig). War das Kühlmittel? Ist das normal oder hab ich irgendwo ein Leck?

Post by “vambrus” of Aug 25th 2015, 4:29 pm

Hallo,

ich vermute, dass bei meiner Klimaanlage der Kühlmittelschlauch vom York Kompressor zum Kondensator undicht ist. Der Wagen ist ein Mercedes 280 SE, W126.

Diese Leitung ist leider nicht mehr zu bekommen.

Kann jemand hier im Forum evtl. eine solche Leitung selbst anfertigen, oder hat jemand eine Idee wo man eine passende erwerben kann?

Post by “Mega-” of Aug 25th 2015, 11:00 pm

Fast jeder Klima Fachbetrieb kann die Pressen und hat auch die passenden Fittinge.

Gruß Norbert

Post by “Mega-” of Sep 4th 2015, 7:28 pm

wie ist es gelaufen??

Gruß Norbert

Post by “buerschel” of Apr 16th 2016, 1:21 pm

Hallo,

vielen Dank an Euch alle für die nützlichen Hinweise zum Kompressor.

In meinem W111 ist eine Kühlmeisteranlage mit einem York-Kompressor eingebaut. Auf neues Kühlmittel wurde vor 3 Jahren umgestellt. In jedem Jahr passierte es, dass die Klimaanlage am Anfang lief und nach kurzer Zeit keine Kühlung zeigt. Der Dichtigkeitstest zeigt, dass die Anlage dicht sei (laut MB-Werkstatt).

Wenn ich alle Beiträge lese, so gehe ich davon aus, dass der Kompressor das Problem ist
Frage an die Fachleute: Macht es Sinn den Kompressor auszubauen, zu prüfen und zu reparieren? Oder gleich Nachbau in USA kaufen?

Wer kann mir helfen?

Danke vorab

Post by "Mega-" of May 16th 2016, 3:23 pm

Warum nicht hier in Deutschland ?

Gruß Norbert

Post by "HaWa" of May 17th 2016, 11:23 am

Hallo buerschel,

das "neue" Kältemittel hat kleinere Moleküle und verflüchtigt sich daher über die Schläuche.

Das Problem haben eigentlich alle Besitzer von neueren Fahrzeugen mit Klimaanlage.

Durch die Winterpause wird es auch nicht besser.

Gruß HaWA