

**O co jde?** Na Xsaře mně prasknul radiátor topení, fridex teče do prostoru radiátoru, tam se zahřívá a odpařuje, což způsobuje mlžení skel, zápach v autě a ztrátu chladicí kapaliny.

Jak na opravu? Nejjednodušší je samozřejmě dovézt auto do servisu, nicméně. V mém okolí nebyl servis kde by se do toho vrhli, krom Citroënu ve Zlíně, případně byly velmi dlouhé čekací doby. Dostal jsem tedy *spásný* nápad provést *rozborku* sám.

**Je zapotřebí demontovat kompletně celou palubovku, stěrače a řízení.** Není toho moc :o) Paradoxně nový radiátor stojí 800,- až 1500,- Kč, ale práce cca. 8000,-. Proč asi?

**V čem je výhoda měnit radiátor doma?** Při demontáži se potrhá mraky těsnění celého topení a ventilace. Musí se vyměnit. Jsem přesvědčen, že by se s tím žádný servis nepáral. Na konektory a kabeláž musí být člověk opatrný. Další z věcí, které bych servisu nevěřil. Možná mám jenom špatné zkušenosti.

**V čem je nevýhoda?** Je to doslova *maturita* v konstruktérské logice. Hledíte na to půl hodiny, než objevíte ten správný šroubek. Musíte uvažovat jako chytrý francouz a říkat si: „Kam bych dal te šroubek? Á, schovám ho za tady ten plast a potom přes to dám ještě nějaký držák, aby se k tomu nikdo nedostal“. Pokud začnete takto uvažovat, objevíte spoustu šroubků.

## Postup při výměně

1. Odpojit baterku. Důležité hlavně pro práci s airbagy.
2. Vyloupneme panel na ovládání zpětných zrcátek, odpojíme konektory a odšroubujeme všechny šroubky co tam jsou.
3. Vyloupneme panel okolo hodin a panel středové ventilace. Odpojíme čidlo klimatizace, vytáhneme hodiny, ovládání oken a vše odpojíme. Odšroubujeme.
4. Demontujeme spínač výstražných světel.
5. Vytočit kola, aby byl volant v 90°. Umožní nám to přístup na šrouby ze zadní strany volantu. Dáme volant do nejnižší polohy a vyjmeme koženku. Zespodu odmontujeme kryty volantu.
6. Odšroubujeme šroubky, které zakrývala koženka (2ks) a ještě další dva v horní části budky, přímo nad budíky. Vytáhneme budíky ven a odpojíme konektory.
7. Odšroubujeme zadní šroubky na volantu, vytáhneme airbag a odpojíme. Odšroubujeme volant a několika rázy sesuneme z tisícíhranu. Páčky na směrovky a stěrače drží čtyři šrouby. Odpojíme konektory.
8. Odšroubujeme šrouby na bocích přístrojovky (od obou dveří). Demontujeme páčku na otvírání víka motoru.
9. Vyjmeme odkládací kastlík spolujezdce. Šrouby jsou nahoře a pod nalepeným koberečkem. Jsou tam na okraji nastříhlé díry. Odděláme konektor a vypínač airbagů. Zároveň máme ze vzniklého prostoru přístup k airbagu spolujezdce. Opět dva šroubky.
10. Ve středu palubovky (prostor za rádiem) je šroub. Pryč s ním.
11. Další pakárna je demontáž krytu řazení. Zde použijeme trochu hrubého násilí, pokud to nechceme sundávat celé.
12. Přejdeme dopředu a demontujeme stěrače. Někdy jdou sundat blbě a musí se použít násilí, páka. Plastový kryt je naražený. Opatrně vytrhneme. Nesmí prasknou. Pravděpodobně popraskají narážečky (nové v Auto Kelly tuším, že na Fiata. Pod Citroenem je nenajdete. Dotěsnit silikonem). Pod krytem se objeví tři pozinkované závitové tyče s matkou na desítku klíč. Odšrubujeme. Drží palubovku.

13. Teď by měla jít celá palubovka sundat. Doporučuju dělat ve dvou. Jinak je to pakárna. Nejdete to úplně lehce ani dvěma lidem.

14. Opět v motorovém prostoru sundáme hadice jdoucí do topení. Plechový jazýček je pojistka. Doporučuju vypáčit, protože to jde velmi těžko.



*Trubky topení – těžko ven, těžko tam*

15. Vidíme dva šroubky. Pryč s nima. Sejmeme krycí plech i pryžovou podložku.

16. Přímo pod hadicemi a vyústěním topení je matka na tyčce. Pryč s ní. Kousek vlevo další. Taky pryč.

17. Demontujeme stěrače. Tři šrouby a jedna matka. Potom vše povolí. Získáme tím přístup ke šroubům řízení.



*Mechanismus stěračů*

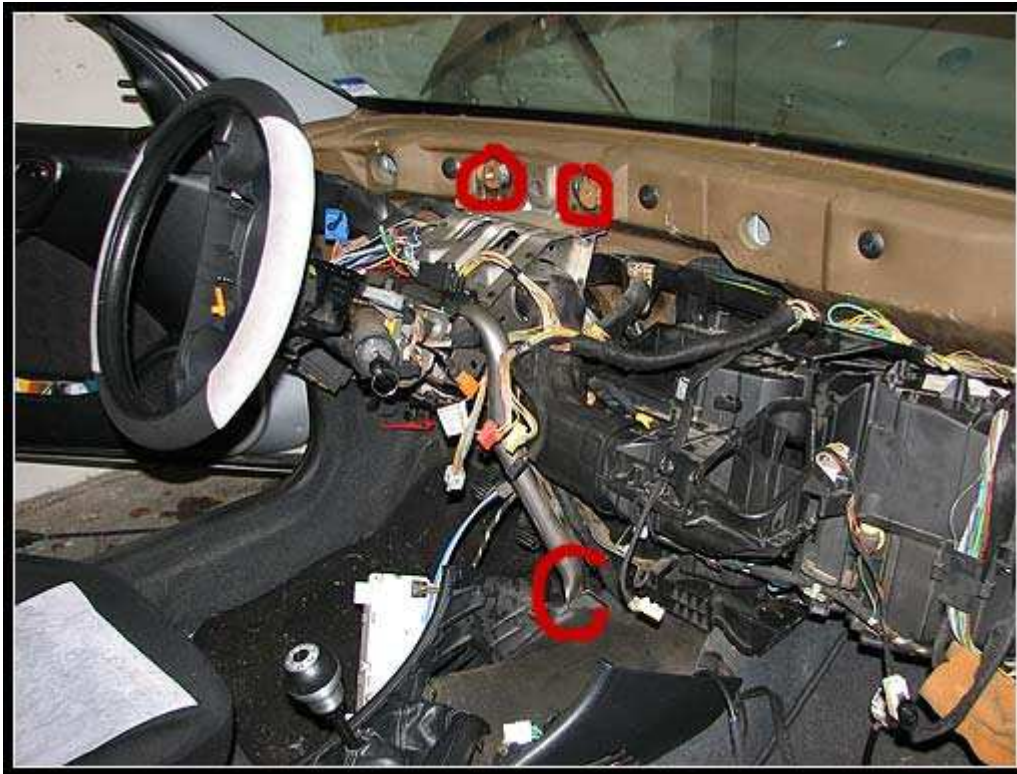
18. Vevnitř. Odpojíme plastový kryt topení od krytu ventilátoru. Dva šrouby a jedna samořezka. Musíte najít, protože se to těžko popisuje.

19. Zespodu topení. Kousek od řadící páky, těsně nad úrovní tunelu pro řazení je další šroub. Pryč s ním.



*Jeden fakt dobře ukrytý šroub*

20. Hned vedle zmiňovaného šroubu je držák řízení. Demontujeme držák té trubky i samotnou trubku.



*Držák řízení*

21. Povolíme kloub řízení a trubku, která drží celý systém řízení i na druhé straně. Celé řízení se tím uvolní. Natáhneme ho co nejvíce k sobě.

22. Lehce hrubě vyklopíme celé topení i s ventilátorem směrem k sobě. V podstatě jde už jen o to dostat radiátor ven. Pozor na případnou klimatizaci a veškerou kabeláž.

23. Odklapneme pojistné západky a vysuneme radiátor. Demontujeme plastový kryt a pryž z radiátoru (použijeme na nový díl).

24. 1/2 je hotová. Teď všechno zpět. Vypadá to hrozně, co?

Vyměňte si potrhání těsnění. Stačí to co se používá na dotěsnění oken doma. Vyměňte kabinový filtr a případné vadné kontrolky v přístrojovce. Doplněte Fridex. Malé množství vyteče.

Při této činnosti se mně velice osvědčila čelovka [Petzl Tikka Plus](#)

Ve dvou to jde líp. Ne proto, že by pro oba bylo tolik práce, ale platí heslo: „Víc hlav, víc ví“.

Pravděpodobně jsem na nějaký ten šroubeček zapomněl, ale i tak je to alespoň malé nakopnutí jak na to. Můžete si aspoň přečíst co Vás čeká a nemine při výměně.

Pokud [torxy](#) nepovažuju za speciální nářadí, tak vězte, že vše zvládnete s tím co má většina z nás doma.