

Pojistková skříňka Fordu Escort Mk 7

Autor: standa16v@volny.cz

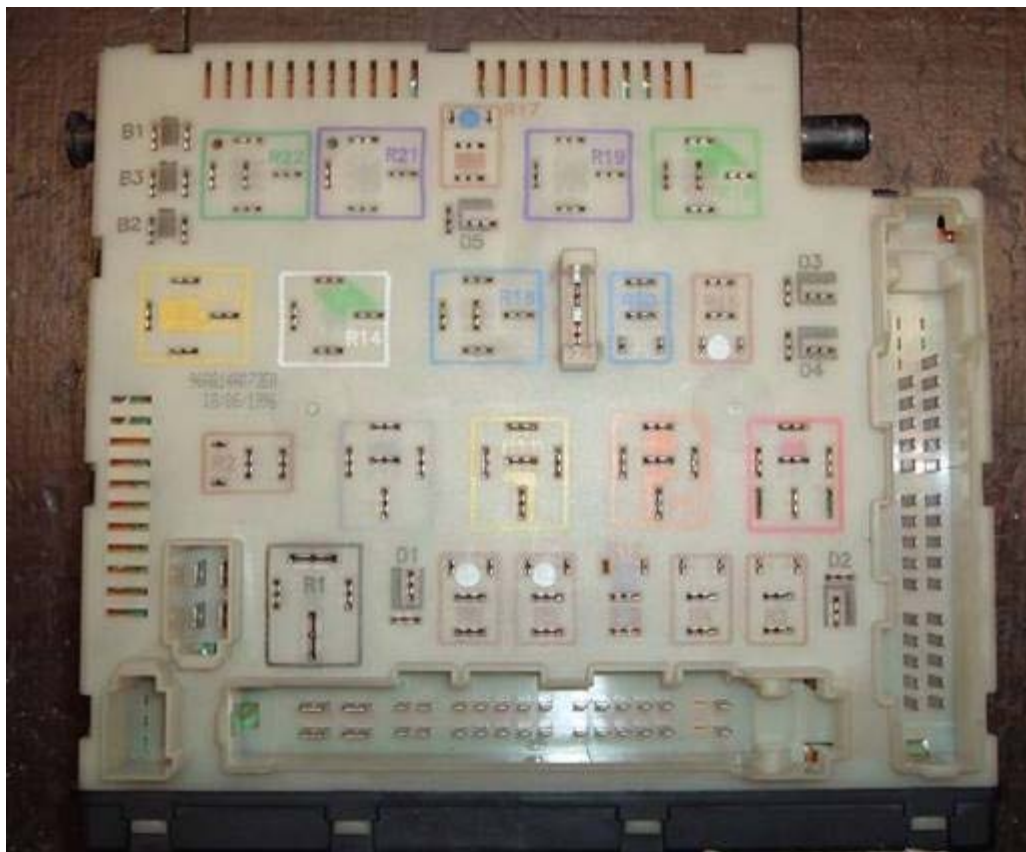
Mé problémy, které mě vedly k demontáži pojistkové skříňky, spočívaly ve cvakání relé palivového čerpadla během startování, což vedlo k tomu že motor nechtěl naskočit. Při třetím opakovaném pokusu o start relé většinou cvakat přestalo a motor naskočil. Problém se začal objevovat až když auto stálo déle venku v chladném počasí, ale do týdne jsem měl postupně problémy i při startování v garáži a během dalších dvou dní se ještě začaly objevovat problémy s občasným vynecháváním motoru při zrychlování. Před vlastní demontáží jsem už startoval asi na 20 pokus a byl jsem vůbec rád že motor naskočil.

Vlastní demontáž spočívala v tom, že jsem nejprve odpojil záporný pól od akumulátoru. Pak jsem odšrouboval spodní plastový kryt pod volantem a vyklopil pojistkovou skříňku, tak abych mohl odpojit 3 konektory shora u relátek. Spodní kryt s perforovaného plastu, který chrání spodní konektory jsem nejprve ve 4 úchytech prostříkl WD-40, pak jen stačilo potáhnout směrem od pojistkové skříňky a kryt se uvolnil. Teď již nic nebránilo uvolnění spodních konektorů a vytažení celé pojistkové skříňky která drží vpravo na pérovém otočném úchyty, kde stačí jen potáhnout k sobě, na levé straně je kolejnička a je třeba skříňku trochu potáhnout k sobě a pak zatlačit směrem ke spolujezdci, tak aby osazený čep prošel otvorem v kolejničce. Teď už zbývá jen uvolnit dva silné přívodní vodiče, které jsou utažené maticí M6 na spodní straně skříňky.

Demontovaná skříňka pak vypadá shora takto:



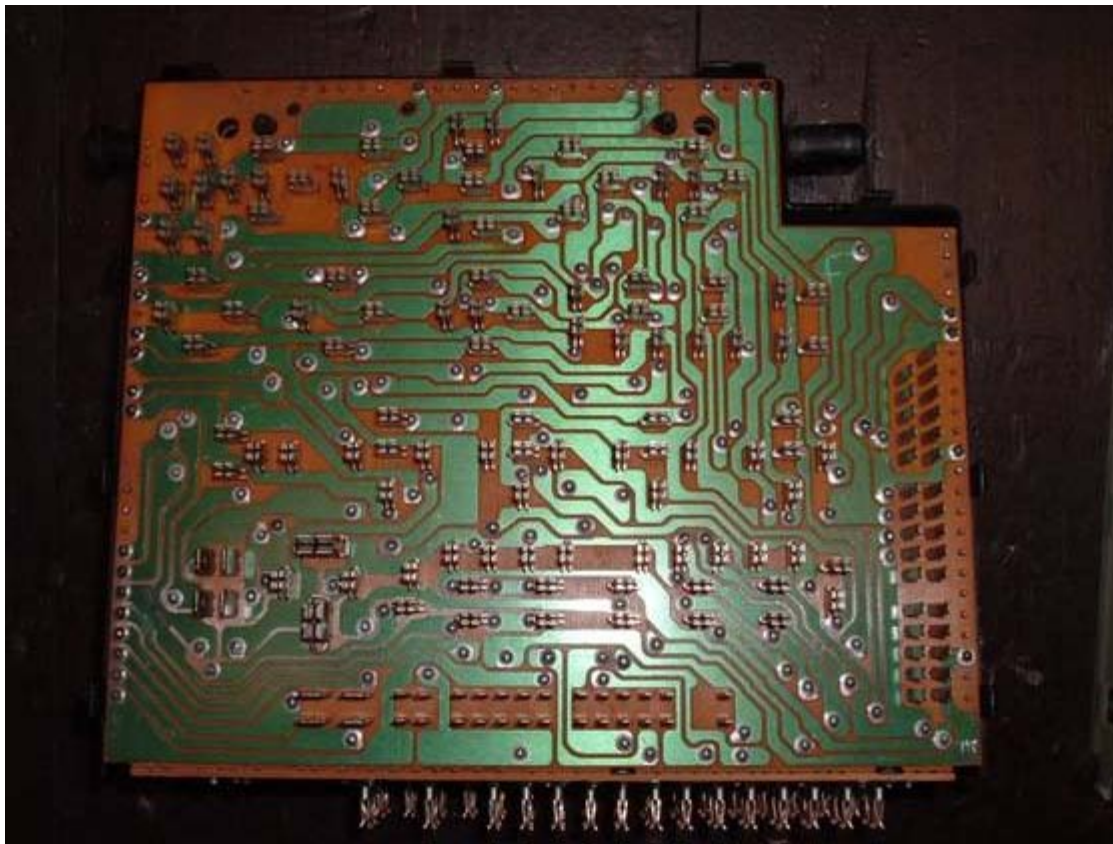
a zepředu jak ji známe častěji takto:



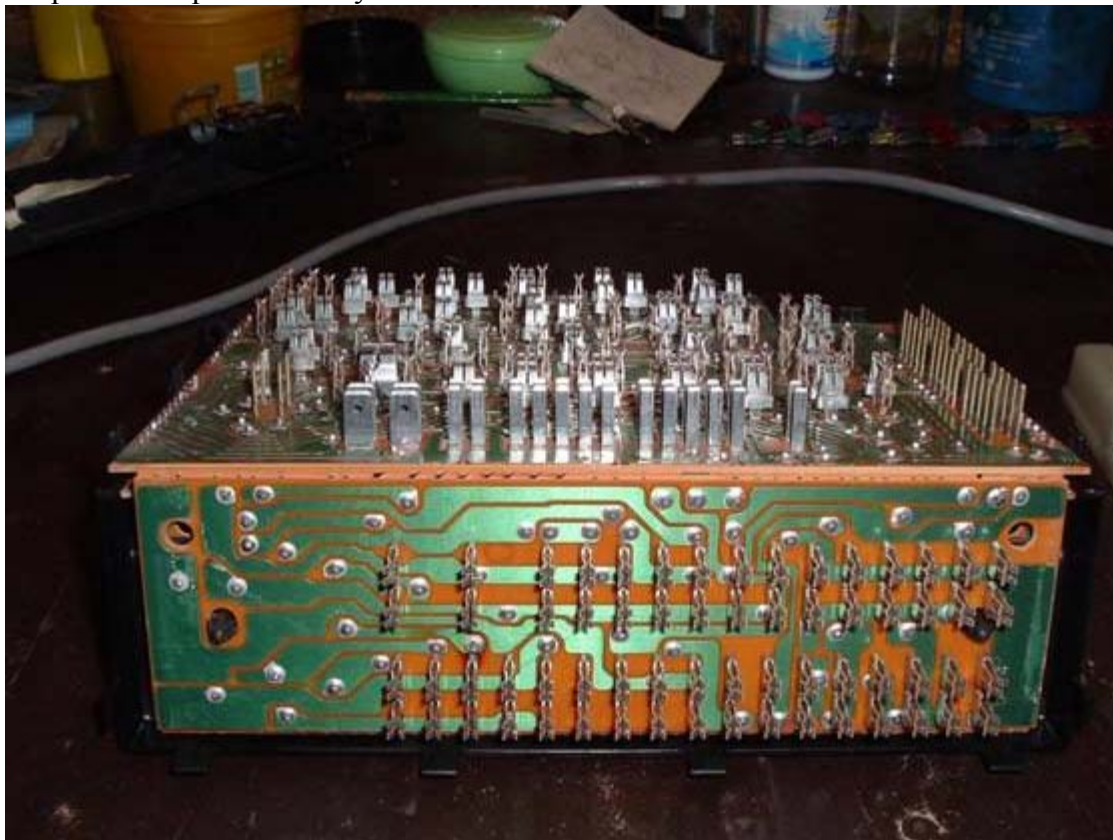
při pohledu zespoda:



Při pohledu shora bez krytu:



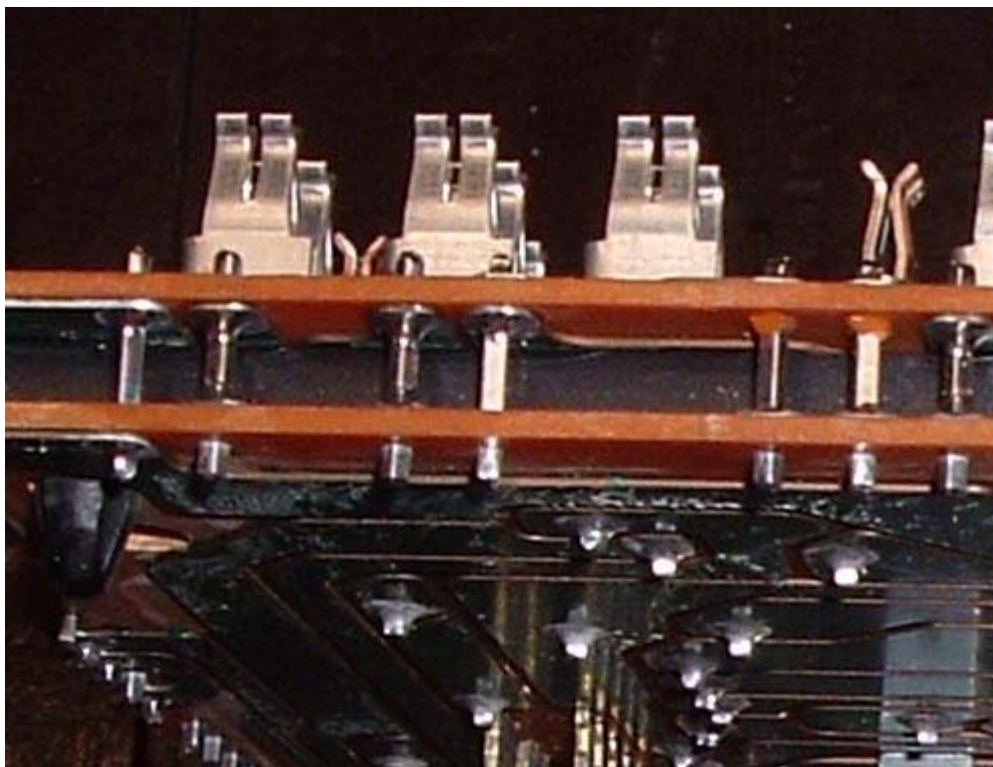
Při pohledu zepředu bez krytu:



Při pohledu z boku:

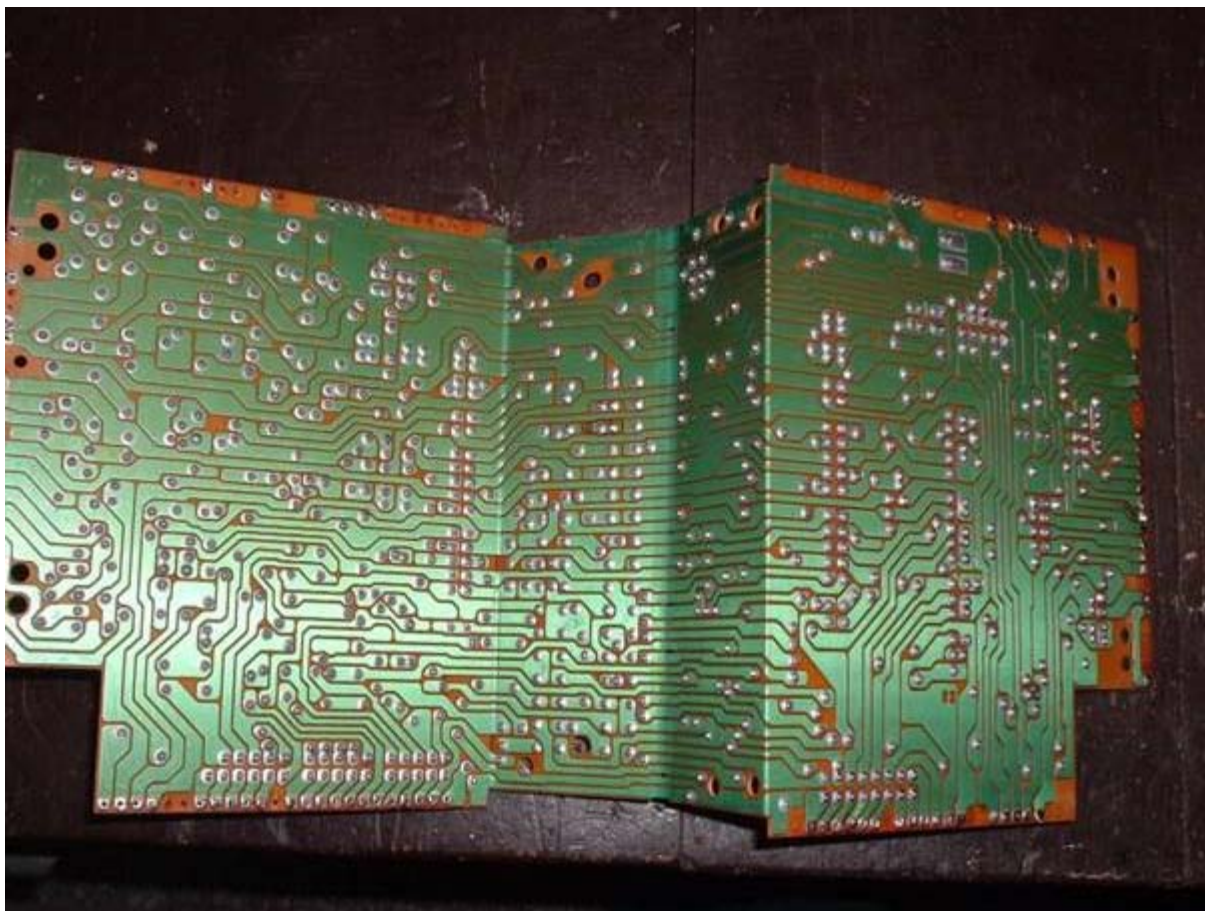


A nakonec detail kolíčku:



Jak je na fotkách vidět tak pojistkovou skříňku tvoří jedná deska vkuse, která je vytvarovaná do L a rozdělená na 4 samostatné desky které jsou spojené proti sobě kolíky čtvercového průřezu 1x1 mm. Mezi pertinaxovými deskami je plastová izolační deska. Pro přepájení desky je třeba kolíky odstranit a desku roztáhnout. Já jsem pomocí pomocníka o dvou pájek nahřál vždy obě desky a kolíček vytáhl kleštěmi. Bylo to ovšem velmi pracné a někdy nestačily ani 4 ruky. Až později mne napadlo, že kolíky jsem mohl přecvikat štípačkami a pak z desky vypájet. Při zpětné montáži by se nahradily měděným drátem o průměru 1,5 mm.

Když už tedy máme kolíky uvolněné tak lze desky od sebe odtáhnout, tak abychom se dostali ke kontaktům z obou stran.



Teď už nebrání nic tomu, abychom mohli celou desku přepájet. Kontakty jsou dost velké a i vzdálenost mezi nimi je dostatečná pro pájení pistolovou pájkou. Před demontáží jsem si myslel že bude potřeba mikropájkou, ale nakonec nešla použít. Nahřívání kontaktu totiž trvalo tak dlouho, že ani tří půldny, které jsem na přepájení potřeboval, by nestačily.

Problém celé desky je pouze v tom, že pájecí automat šetřil na cínu a postupně došlo k vyhřátí některých kontaktů a vytvoření studených spojů. Jen okem jich bylo vidět asi 5 a po prohlédnutí pod lupou byly viditelné trhliny na několika dalších. Pro pájení jsem spotřeboval asi 3 m trubičkového cínu o průměru 1,5 mm. Cín o průměru 1 mm není moc vhodný, protože rychle ubývá. Každý spoj jsem prohřál a doplnil asi další 1 až 2/3 cínu proti původnímu množství. Tím vznikly pěkně zaoblené čepičky a nebyl problém se zorientovat v tom který spoj ještě chybí prohřát.

Nakonec ještě pohled na kontakty před pájením:



Po přepájení kontaktů z obou stran desky, jsem vrtákem o průměru 1,5 mm pročistil otvory pro zpětné napájení kolíčku. Nejprve jsem zapájel kolíčky na krajích a pak jsem začal uprostřed, tak aby byly desky k sobě dobře přitažené a plastová středící deska nemohla za jízdy vibrovat. Poskládání plastového krytu byla pak už hračka. Po zpětné montáži do auta jsem netrpělivě očekával první start, ale vše dopadlo dobře a po týdnu ježdění můžu říct, že se závada již neobjevila a vše funguje na 100%.