

Saab 9000 MY94 tulekojameeste lammutamine by teager

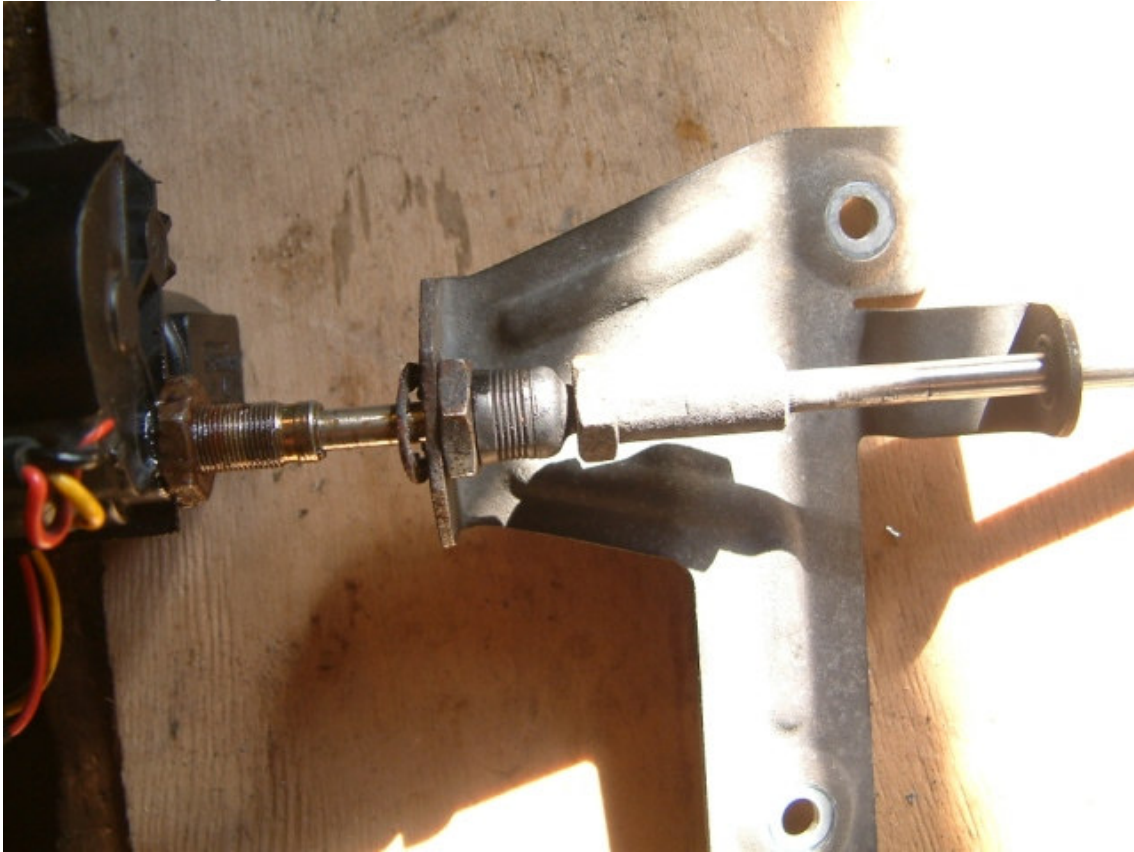
Kõigepealt enne lahtilõhkumist ja luua varre eemaldamist tuleks meelde jätta asend, milleks tuleb kokku pannes taastada:



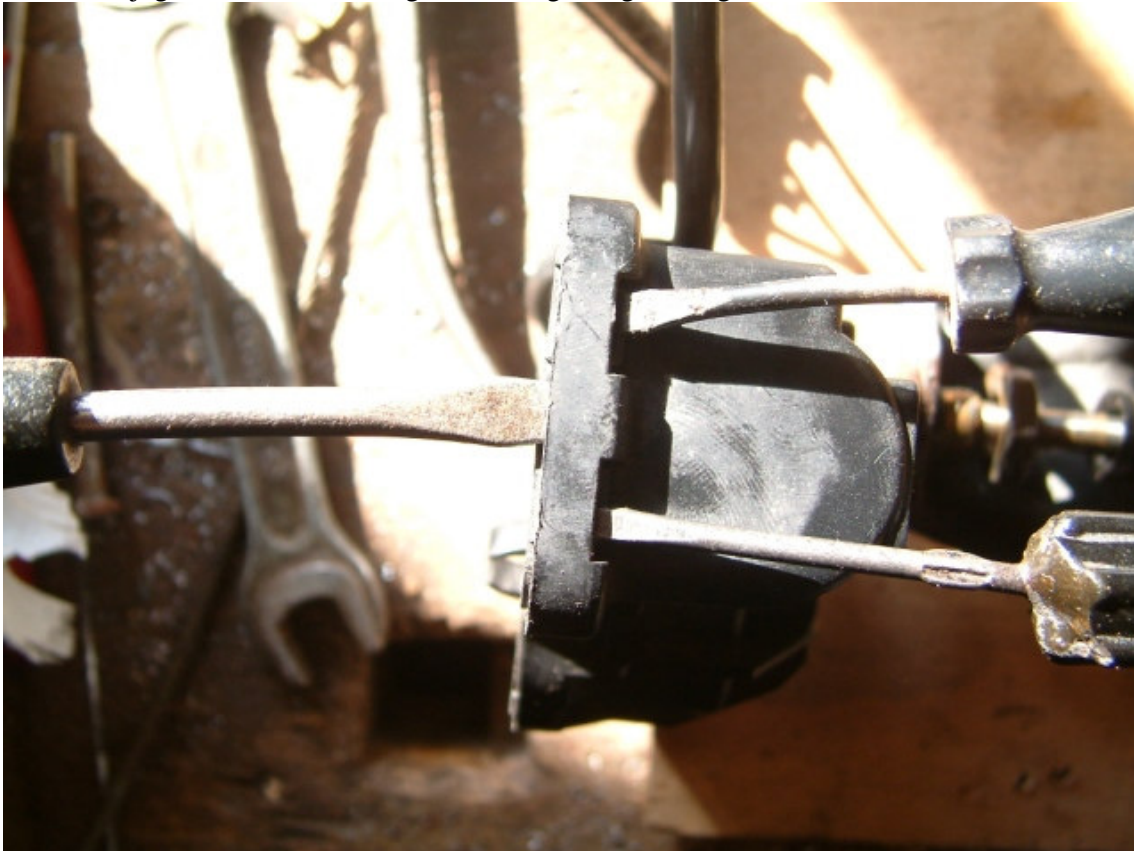
Enne karbi lahtikangutamist tasuks tõmmata eemale kummikaitse ning keerata lahti järgmine mutter:



Kummikaitse ning mutter eemaldatud:



Nüüd võib minna korpuse avamise kallale. Lihtsaima ja vähima hävinguga viisi leidsin järgmise – kahe kruvikeerajaga klambrid lahti ning kolmandaga kergelt kangutades vähehaaval avada:



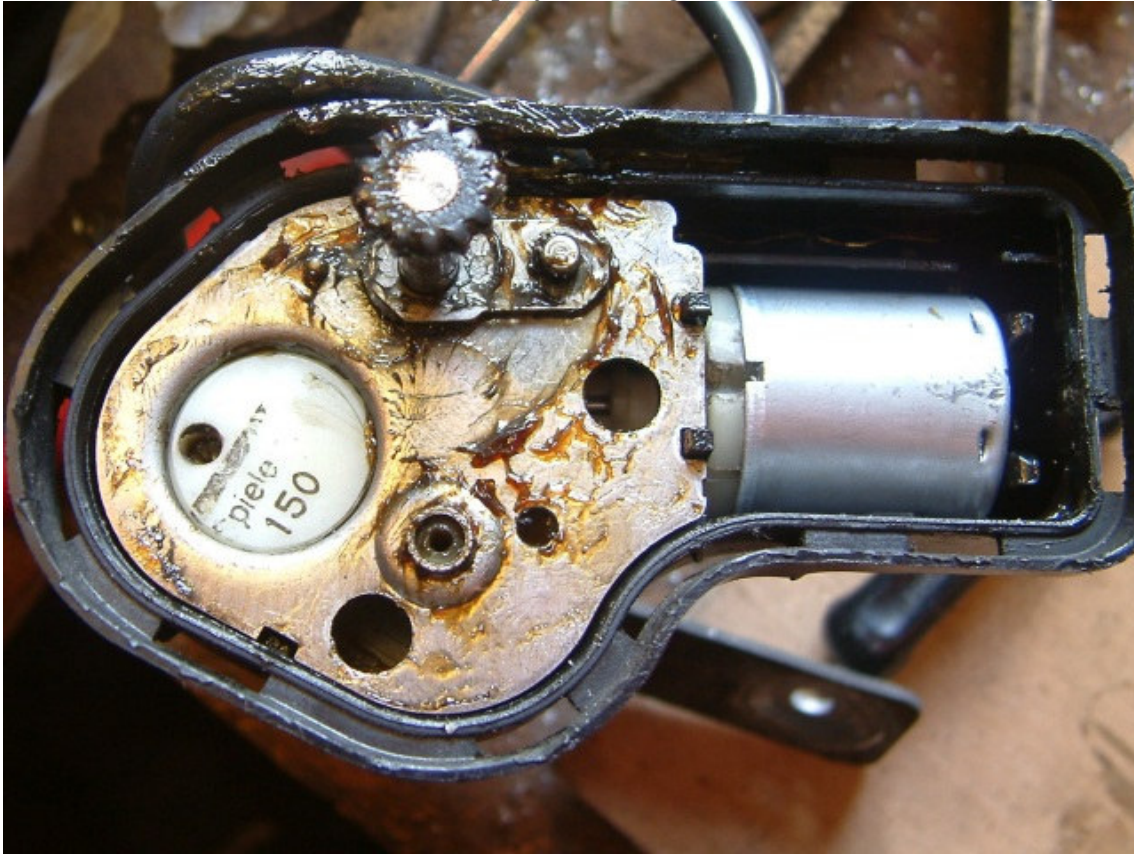
Pärast kaane eemaldamist avaneb järgnev pilt:



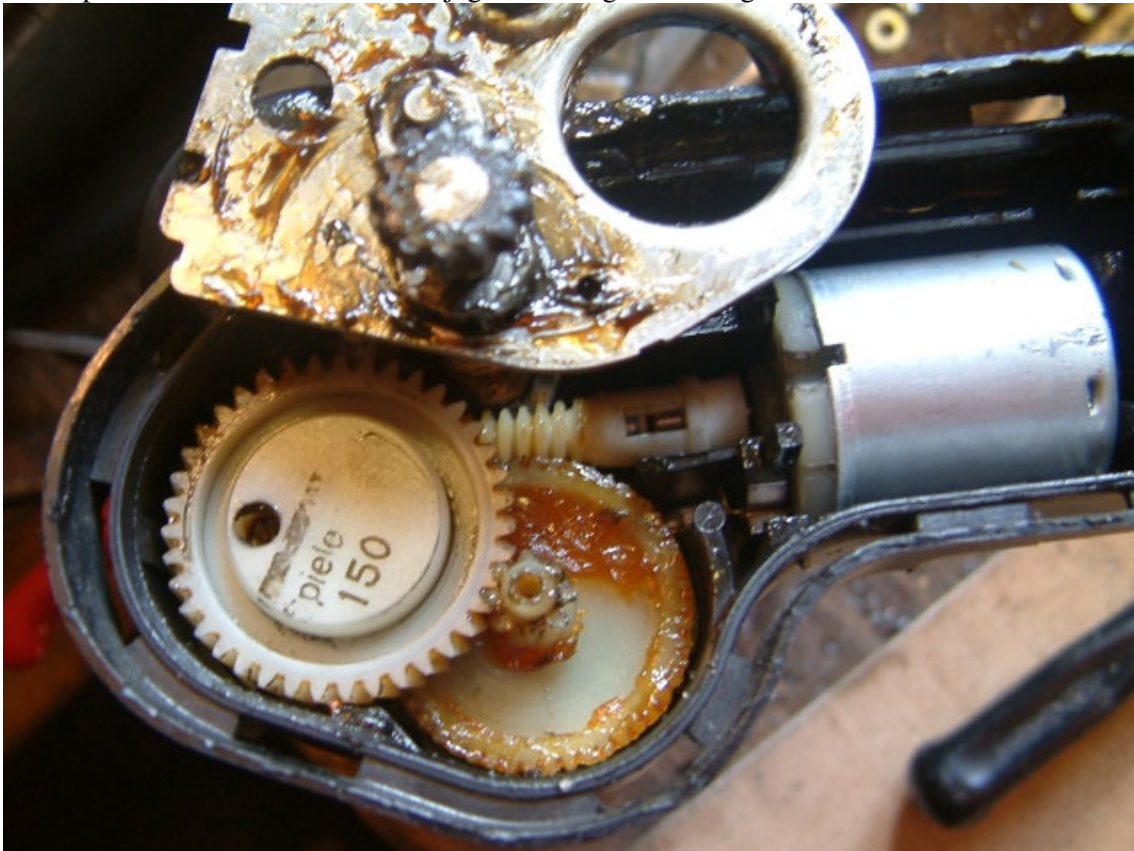
Hakkame siis järjest jubinaid eemaldama, kusjuures, kõik määre, mis eraldub ning pole musta värvi, tuleks kõrvale panna, ning kokku pannes tagasi liikuvate osakesta vahele toppida:



Nüüd saab ka mootori varre üles lükata, põhjus miks alguses keerasime lahti mutri ning kummikaitse:



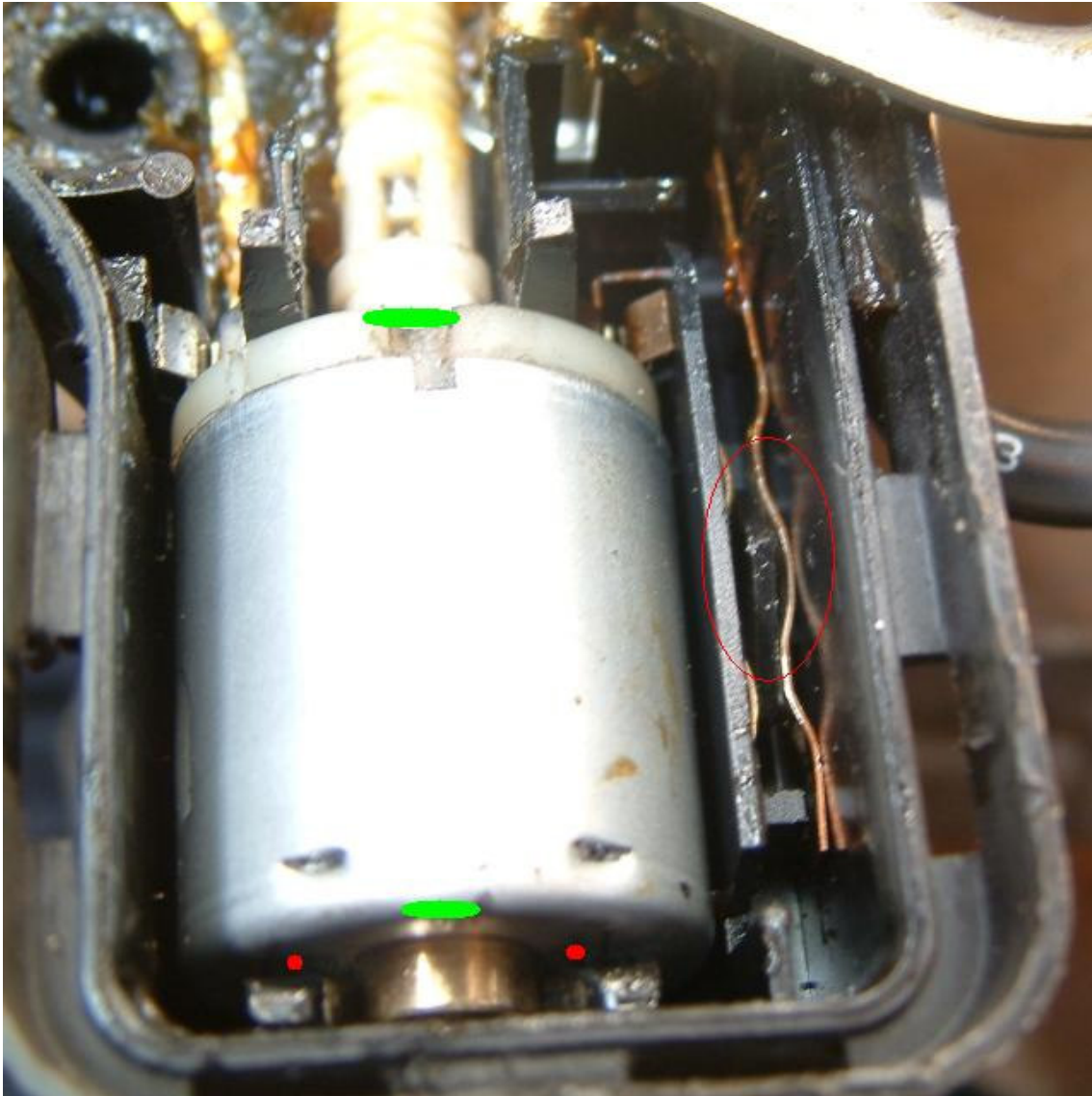
Metallplaadi saab eemale kruvikeerajaga üles kangutades ning keerame ta kõrvale:



Eemaldame hammasrattad, need lihtsalt näpitsatega välja tõstes:



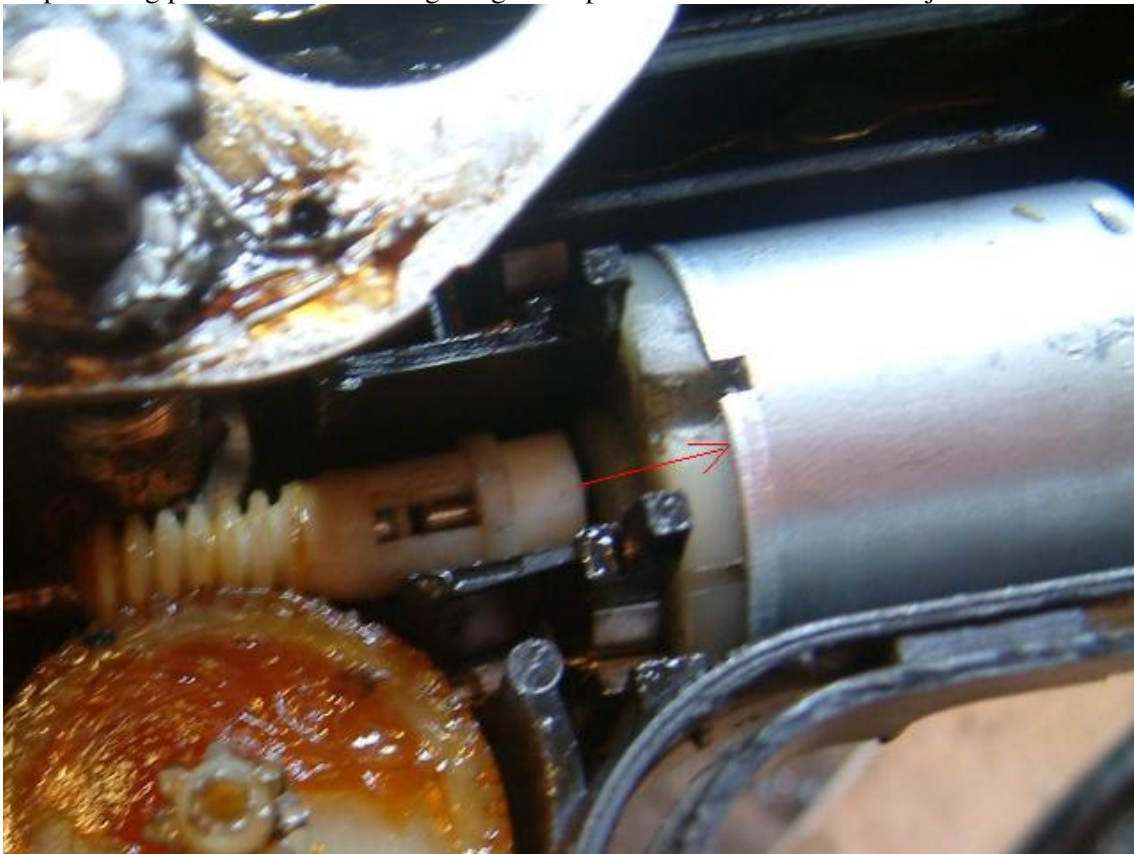
Mootori väljasaamiseks on kaks moodust – kas suruda kaks kruvikeerajat punaste täppide kohale ja kangutada või korraliku ulatusega tangidega võtta lihtsalt kinni mootori otstest, märgitud rohelisega. Lisaks märgitud punase ringi sees „kurikuulus” termokaitse, selle saab kruvikeerajaga kätte, termokaitse ning klemmid lihtsalt puhastada. Termokaitse asend klemmide vahel on \diamond , mitte \square nagu arvata võiks.



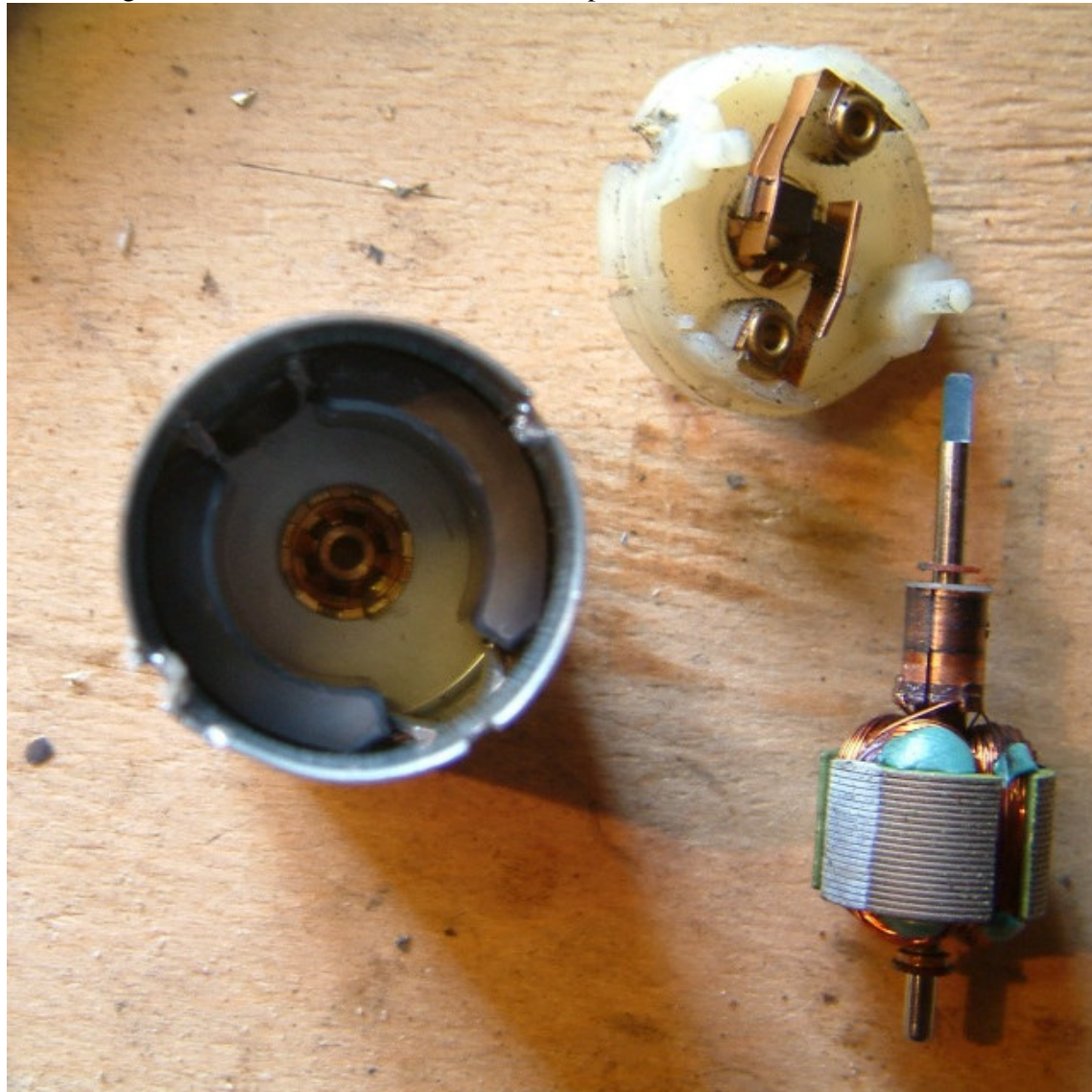
Mootorist osa võib korpuse külge jätta, kuigi ka see osa on eraldatav:



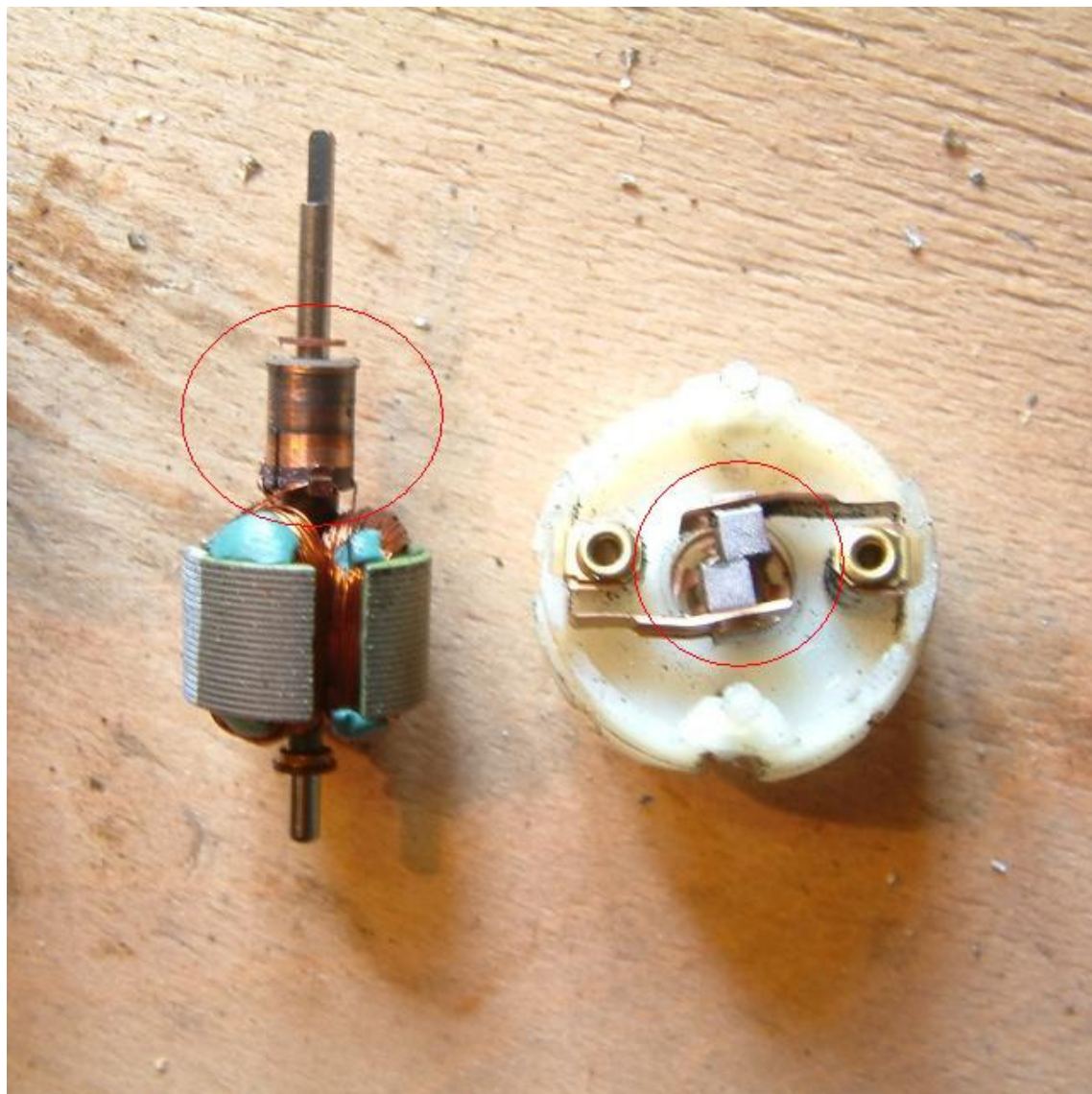
Kui mootor on korpusest väljas, siis lammutamiseks võtsin brutaalse mooduse – tagusin kruvikeeraja korpuse ning plastmassi vahele ning kangutasin plastmassi metalli vahelt välja:



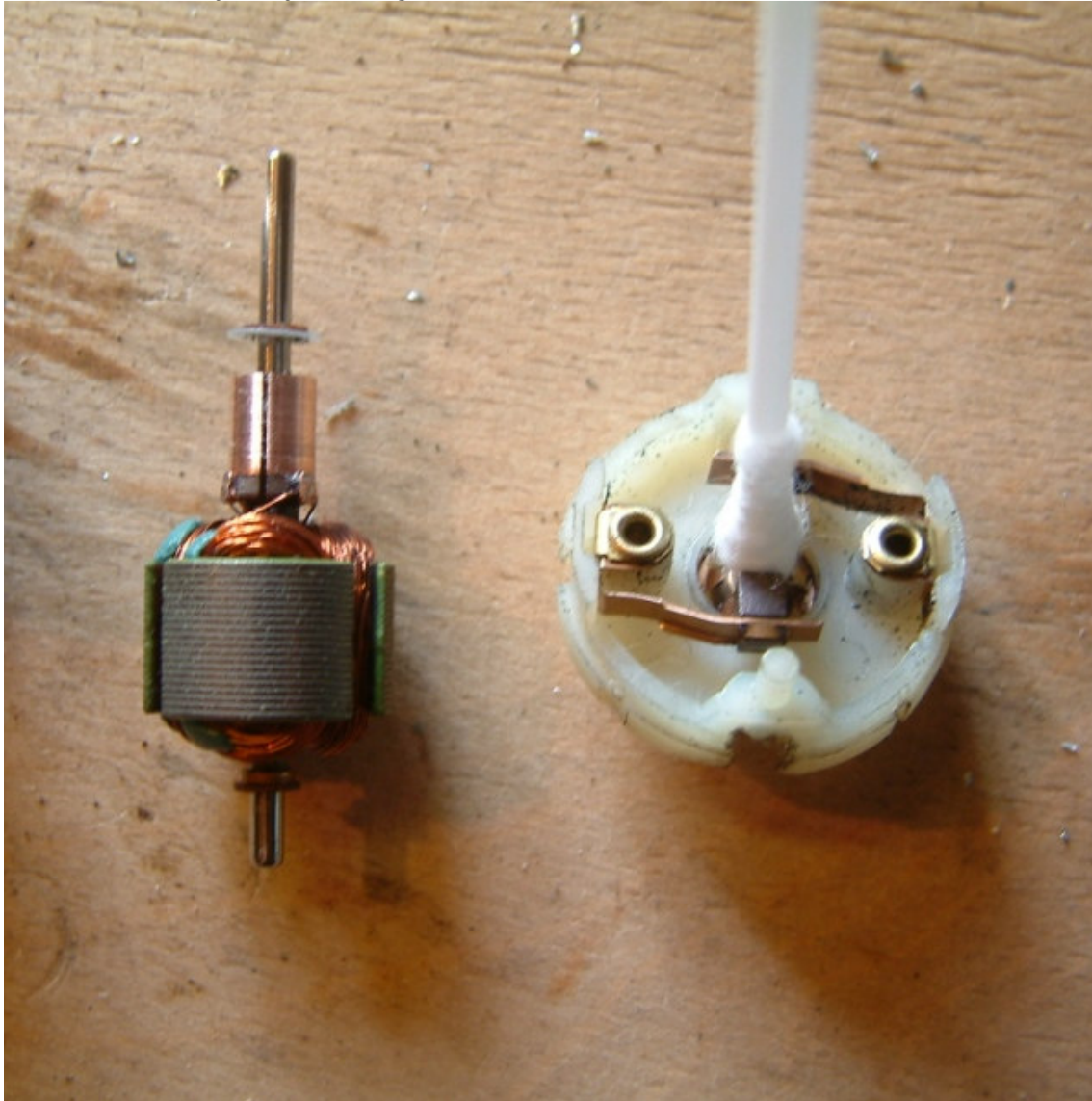
Mootor lagunes kolmeks tükiks, mida enam edasi pole mõtet lahti lammutada:



Siin näha mustad kontaktid:



Kui mootor veel koos oli, ning kontaktidele otse 12V andsin peale, siis mootor urises, susises, plastmassi vahelt oli sähvatusi näha ning kohe hakkas ka suitsu tulema, mootor muutus tulikumaks. Kui nüüd vaadata olukorda, kus mootor on korpuses ning mööda üht kontakti mootorisse tuleb ühendus läbi termokaitse, siis pole ka ime, et see peagi üle kuumeneb ning mootori välja lülitab. Sai siis kontakte lihvitud hästi peene liivapaberiga ning puhastatud, kokkupandud ja proovitud seni, kui mootor enam töötades suitsu välja ei ajanud ning ei kuumenenud.:



Ja nüüd kõik vastupidises järjekorras kokku tagasi!!!

Lisaks veel testida:

- Kui mootor on puhastatud ja kokku pandud – anda kontaktidele otse 12V peale ning kontrollida, kas mootor töötab sujuvalt, ei kuumene ega ei suitse. Kui peaks probleeme olema, uuesti lahti, puhastada, lihvide, võlle õlitada, seni kui enam ei teki probleeme.
- Kui mootor on korpuses tagasi, hammasrattad ühendatud ning korpus kinni tagasi – ühendada **MUST** juhe miinusega ning **PUNANE** juhe 12V plussiga. Mootor töötab lõpmatuseni. Seejärel kontrollida nn „parking” asendit, mis jääb ka kokkupanekuasendiks. **MUST** juhe endiselt miinusega ning **KOLLANE** juhe 12V plussiga. Mootor töötab, vars (kui on otsas) teeb 5 liigutust ning naaseb „parking” asendisse. Kui ka see on korras, võib mootori masina peale tagasi kruvida.

Lisainfot:

<http://www.saab9000.com/procedures/electrical/headlampwiperepair.php>

Ning üks hea vihje – juhul kui mootori puhastamine ebaõnnestub või midagi ära lõhkuda, siis neid väikseid mootoreid on saadaval ametlikus Boschi esinduses:

Kood: 1-397-220-056

Hind: 430 eeku, tarne 1-2 päeva (seisuga 26.09.2006)

E-mail: info@bakt.ee

WWW: <http://www.bakt.ee>