

Tehniline korrasolek SAAB 9-5/9-3/9000/900

Trionic softituunigu puhul

Nagu me kõik teame on tuunimisel puhul kõige tähtsam aspekt tehniliselt korras auto. Enne, kui hakata mõtlema oma auto tuunimisele, tuleks kriitilise pilguga üle vaadata kõik, mis lähema aja jooksul võiks laguneda või puruneda. Tuleks meeles pidada, et suuremad jõunumbrid ainult kiirendavad viletsate osade purunemist, see on paratamatus.

Juhul, kui teil endal puudub oskus säärast ettevõtmist läbi viia, tuleks kindlasti pöörduda mõne SAAB-le spetsialiseerunud töökoja poole. Tuunides autot, mis ei ole tehniliselt korras, võib lõpptulemus olla halvem, kui algne staadium. Mõningatel juhtudel võib see ka pöördumatuid kahjusid tuua auto mootorile või teistele komponentidele.

Järgneva loetelu puhul toome välja SAAB-de valupunktid, mida tasuks soovituslikult kontrollida enne tuunima asudes. Me ei väida, et oskame välja tuua kõik tähelepanu vääriavad probleemid, kuid loodame, et teeme teie elu pisutki kergemaks.

- **Õlivahetused** – Kindlasti tasuks meenutada, kas minevikku jäävad õlivahetuste intervallid on vastavuses auto kasutusjuhendis välja toodud nõuetele. Meie soovitus oleks õlivahetus iga 10 000 km tagant.
- **Õlilekked** – Kõige lihtsam on võtta abiks taskulamp ning uurida pisut mootori välispinda. Kui tundub, et kusagil on mõni tõsisem õlileke, tuleks konsulteerida SAAB-i spetsialistiga.
- **Voolikute korrasolek** – Mootoriruumis leidub paras hulk erineva suurusega voolikuid. Otsida tasuks murenenud ja välimuselt väsinud voolikuid. Kindlasti ei tohi olla lahtisi voolikuotsi. Vajadusel konsulteerida mõne SAAB-i spetsialistiga, kui jääb selgusetuks kuhu miski peab kinnituma. Igasugune õhuleke SAAB-de puhul tekitab parajat segadust nii tuunimisel kui ka tavaseades. Meie soovitame kõik vaakumvoolikud silikoonvoolikute vastu vahetada.
- **Sisselase** – Veenduma peaks, et õhufiltrit on vahetatud korrapäraselt. Uue tavafiltriiga saab hakkama kuni ~280 hobujõuni. Kasutades sportfiltrit, tuleks

veenduda, et seda on korrapäraselt puhastatud (õlitatud). “Open Air” –õhufiltri kasutamine 9-5/9-3 mudelitel pole soovitatav. Samuti ei tohiks kasutada “Blow-Off valve”-t neil mudelitel. Tasuks üle kontrollida ka MAF sensori plaatinatraatid. Kui ise ei riski MAF-i puhastada, siis aitab mõni SAAB-ga tegelev töökoda.

(SAAB 9000/900 MAF sensori-õhumõõtja olemasolu näitab, et seda mudelit me tuunida ei saa!)

- **Väljalase** – Üle tuleks ka vaadata väljalaskesüsteemi liitekohad. Lekked väljalaskes tekitavad samuti erinevaid probleeme. Kriitilised kohad on turbo ja summutitoru vaheline liide ning väljalaskekollektori ja mootoriploki vahelised liited. Kui on kahtlus, et katalüsaator võib olla ummistunud, tuleks konsulteerida mõne SAAB-i spetsialistiga. Vigane katalüsaator võib tähendada turbo kiiret surma.
- **Elektripistikud** – Kõiksugu pistikud tuleks üle kontrollida ja veenduda, et nad on korralikult oma pesades. Samuti tuleks vaadata, et kõik juhtmed oleksid kahjustamata.
- **Turbo** – Kuna turbo korrasoleku kontrollimine võib paljudele liialt keeruliseks osutuda, soovitame sel puhul SAAB-i spetsialisti teenuseid kasutada. Erinevaid teooriaid katkise turbo sümptomite tuvastamiseks võib leida SAAB-le pühendunud foorumites või kirjanduses. Meie proovime alati turbote leida ohutu töövahemiku, kuid kulunud või katkisele turbote võib sellest väheks jääda.
- **Bensiin** – soovitame kasutada 98 bensiini. Madalaoktaanilise (95) kütuse puhul võivad soovitud jõunumbrid väiksemaks osutuda.
- **Eelnevad modifikatsioonid** – Tasuks meenutada, et milliseid modifikatsioone on eelnevalt auto seadistuses tehtud. See kiirendaks tuunimise käiku märkimisväärselt. Teie enda poolt tehtud “parandused” ja muu säärase võib ka julgelt ära mainida. Kedagi hukka me ei mõista.