

A motorkiemelést a netes [Manual](#) alapján kezdtük el elvégezni. Íme a magyar verzó, a mi kiegészítéseinkkel.

A művelet időtartama: kb. 4 óra (ha minden adott hozzá... :))))

Szükséges speciális szerszámok: valami vékony cső az olaj leszívásához

Így csináltuk:

1. Akasszuk ki a motorházetetőt. A kis biztosító kapocs nálunk el volt ferdülve, úgyhogy minden további nélkül fel lehetett nyitni a motorházetető teljes derékszögbe.
2. Kössük le az akkumulátort...
3. Eresszük le a hűtővizet, a leeresztő lyukon keresztül. Ezt mi nem találtuk a nyilazott helyen. Természetesen a kiemelés után megtaláltuk, de be volt rohadva, úgyhogy kiemelt motor mellett küzdöttünk vele. Alternatív megoldás, ha a hűtő jobboldalán lévő alsó csövet húzzuk le, ekkor kifolyik a víz javarésze. Kell egy nagyszájú edény, mert elég nagy nyomással indul meg a víz.
4. Kössük ki a hűtőhöz vezető csöveket, beleértve az olajhűtő csöveket is. A váltóolaj hűtőjét le lehet dugózni, de ha óvatosak vagyunk, akkor minimális folyik csak ki a váltófelől. Kiemeléskor is oda lehet rá figyelni, de tény és való, hogy a dugózás az igazi.
5. Emeljük ki a hűtőket egyben. A propeller védője nem jön ki, azt majd a következő pont után lehet eltávolítani.
6. Vegyük le a propellert a közepén található csavarral. Első ránézésre be lehet ragadva, de egy kis nyüsti után nekünk szépen lejött. Ezután levehető a védőburkolata is.
7. Csavarozzuk le a légkondi kompresszorát és rakjuk le a földre a motor mellé. Ha ezt is ki akarjuk venni, akkor le kell belőle szippantatni a gázt. Ne engedjük a levegőbe, mert az környezetszennyező!
8. Ez egy olyan pont, amit mi nem csináltunk meg, mert nem is találtuk, meg nem is kellett. (Kössük ki az olajpumpát) Aztán lehet, hogy típus specifikus és csak nálunk nem kellett...
9. A szervóolajat szívjuk ki a szervóolajházon keresztül. Ez egy igazi cumi. Nekünk egy vastag csövünk volt, azzal ilyen felszívom, befogom, kiengedem módszerrel kipipantottunk valamennyit, hogy ne folyon szanaszét, mikor a csöveket lekötöttük.
10. Kössük le a szervópumpáról a csöveket
11. Kössük le az önindító tápkábeleit.
12. Kössünk le a motorról minden elektromos csatlakozást. Nos ez egy pár szavas utasítás, de jó sok meló. Mi feliratoztunk minden kábelt, mi hova volt kötve, de így utólag egy robbantott rajz és kapcsolási rajz alapján simán reprodukálható minden. Bár a feliratozás akkor is hasznos! :)
13. Csatlakoztassuk le a hosszanti vezérlő szárat. Ezt egyszerűbb, ha rögtön a tűzfal utáni első tagnál tesszük meg.
14. Kössük le az összes hűtő és vákumellátást biztosító csövet. Ez igazából szemrevételezés

alapján gyorsan elvégezhető. Tisztán látszik mit és honnan kell leszedni.

15. Vegyük le a tesztcsatlakozót. Nos ezt nem értettük miért kell, de nem is kellett...

Innentől kell egy ember az aknába is! :)))

16. A leömlőknél kössük le a kipufogócsöveket. Itt már lehetnek beragadt csavarok.

Visszahelyezésnél egészen biztosan kelleni fognak új tömítések és egyebek, mi a csavarokat is cserélni fogjuk.

17. Csavarozzuk ki a motor lengéscsillapítóit, az alsó kis csavarokkal. Ez szintén elég nehezen ment, mert ezek a csavarok is hajlamosak a beragadásra. De a kicsavarás mellett van még egy lehetőség, hogy kihúzzuk őket simán a kis tokból és akkor utólag lehet játszani a csavarkiszedéssel.

18. Csavarjuk ki a motortartó bakok alsó nyílásán keresztül a motort tartó csavarokat. Ehhez szükség van egy elég izmos kulcsra, aminek toldható a szára. Iszonyúan meg tud szorulni. Először azt hittük el is tört, de aztán kiderült, hogy csak engedett a nyomatéknak.

19. Nem tudtuk mire gondol, kihagytuk ezt a lépést.

20. Csatlakoztassuk le a kilométeróraspirált a váltónál.

21. Csavarozzuk le a takarólemezt a kardántengely csatlakozásánál és csúszttassuk hátra. Nekünk a kezünkben maradt, úgyhogy leszedtük.

22. Szedjük ki a rögzítőcsavarokat a kardán és a váltó közül. Ehhez is erő kell!

23. Kössük meg a motort az első és hátsó szemeknél fogva. Nálunk rejtélyes módon eltűnt az első szem, úgyhogy felcsavaroztunk egy vaslapot. Ennél fogva is tökéletesen emelhető volt.

24. Amik elmardtak a leírásból: Van egy testkábel a motor vezető felőli oldalán, amit aknából simán ki lehet... illetve lehetne kötni, ha nem lett volna úgy istenesen beragadva. De be volt, úgyhogy flex. Majd pótoljuk. Szintén utolsó pillanatban derült ki, hogy az olajnyomásvisszajelző rendszer csövét sem kötöttük ki. Egy sima cső, és nálunk úgy meg volt szorulva, hogy kénytelenek voltunk ezt is vágni.

A kiemelés: A kiemelésnél célszerű ha jó magasra meg tudjuk emelni a motort, mert az autó eleje nagyon megemelkedik. Szintén célszerű ha van egy ilyen billentő szerkezetünk, mert a motort egy kis emelés után meg kell úgy billenteni, hogy a váltó lejjebb legyen. Kb 45 fokos megdöntés után a folyamatos emelés közben ki lehet tolni alóla az autót. Persze mi azért az autót mozgattuk, mert fix állványunk volt, nem lehetett mozgatni. Egy zsiráffal persze lényegesen könnyebb lett volna.

Hát kb. ennyi. Így jött ki nekünk a soros hatos! Sok sikert!

üdv:SGabo