

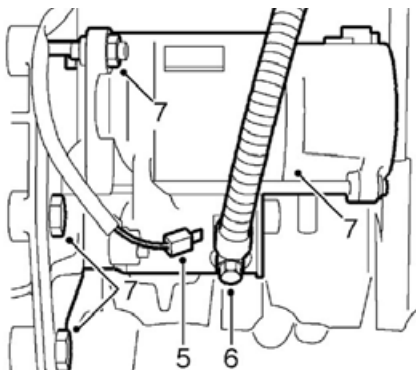
Klickande startmotor i TD5

Jag har en tid haft problem med att startmotorn klickat flera gånger innan jag fått igång bilen. En rejäl genomspolning med 5-56 "löste" problemet för ett tag men föga överraskande så kom det tillbaka efter några veckor.

Nu har jag forskat i ämnet och konstaterat att det här är ett vanligt problem på Nippon Denso's startmotorer och att det går att lösa.

Kontaktblecken i solenoiden blir utbrända och ger dålig kontakt. Så var också fallet på min startmotor och jag kunde jaga rätt på material för att fixa till nya kontaktbleck på egen hand för några tior istället för att köpa en utbytesstartmotor för dryga två papp.

Jag började med att lyfta upp bilen på pallbockar så fjädringen sträcktes ut. Det gör att man lätt kan åka in och ut på en garagehora (eller montörsvagn kanske är mer politiskt korrekt) och att man får mer utrymme att lirka ner startmotorn när man fått loss den. Som alltid när man skruvar i elen måste minuspolen bort från batteriet om man vill undvika kortslutning och svetsbågar mellan plus och gods. Eftersom batteriets plus går raka vägen in i startmotorn utan säkring är det särskilt viktigt här.



Så ska motorn bort. Ett flatstift(5) och en 13 mm-nyckel(6) så är kablarna borta. Se bild.

Enligt RAVE sitter motorn med 2 bolts och 1 nut, och nog kan man bli nuts alltid. På illustrationen ser det ju jätteenkelt ut men verkligheten är helt annan. De två bultarna (13 mm) var enkla att komma åt från undersidan men den övre muttern (15 mm) var värre.



Efter att ha plockat bort den svarta kåpan på toppen så kan man få en glimt av muttern mellan insugningsrören.



Jag provade lednycklar, blocknycklar, ringnycklar med mera men med resultaten att nyckeln antingen föll ner eller så fanns det inget svängrum när man väl fått den på muttern.

Svavelosande besvärjelser över engelsk ingenjörskonst drogs, men så småningom fick problemet en lösning: Ett spårskafv med två förlängare och en led på mitten gick att trä in framifrån.

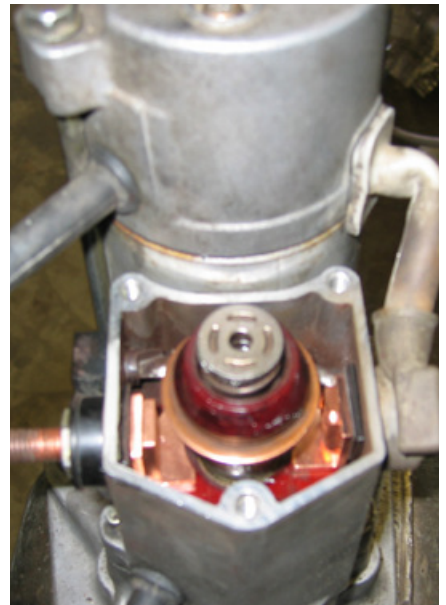


Startmotorn var nu lös och de där oljeledningarna till automaten jag oroat mig för var inget problem alls utan den gick att lirka ner ganska enkelt.

Locket på solenoiden sitter med tre små skruvar (8 mm) och sedan får man plocka bort polerna med 13 och 14 mm nycklar. Det är viktigt att brickor, o-ringar och plastbitar hamnar rätt när man monterar ihop så kolla hur de sitter när ni plockar isär dem.



Det ena kontaktblecket var nästan helt nerslitet, mindre än 1 mm gods kvar, och det andra var också klart slitet. Inte konstigt att det var dålig kontakt.



Till min stora förvåning gick det att få tag på nya delar på den lokala bilelfirmen för en hundring. Jag behövde alltså inte ägna mig åt kopparsmide på egen hand och det sparade en massa tid. Bilen startar nu alltid på första försöket igen och reparationen kostade bara en hundralapp i material. En ganska stor vinst mot att köpt en utbytesmotor för 2.200kr.

Har du frågor kring detta eller vill veta köpställen läs och fråga på forumet <http://slrk.phpbb2.se/forum/viewtopic.php?t=76>



#3805 Mats Lundblad

Så här ser en "lös" startmotor ut.