

MINIBRICO: Cambio de aceite SAAB c900

Tiempo estimado: 15'

Dificultad: Mínima

Estas son todas las herramientas que necesitamos:



1. Un recipiente en el que quepa el aceite que vamos a desechar(>4l)
2. Una llave para abrir el tapón del cárter (creo que es de 13mm, no me acuerdo)
3. Una llave de filtros

Además tenemos que comprar:

- 1- Aceite nuevo, 4l (caben 4l exactos. Yo siempre uso 5w40 sintético, cada 10.000km)
- 2- Filtro de aceite (en cualquier recambista lo tienen, y si no en nuestras tiendas web habituales)
- 3- Nueva arandela de cobre para el tapón del cárter

Hay quien lo hace con el motor caliente ya que el aceite está más fluido y parece que sale mejor. Otros lo hacen con el motor en frío y así se vacía antes el cárter.... El procedimiento es el mismo en ambos casos, solo cambiará el tiempo que tarde en caer todo el aceite.

Bien. Comencemos

- 1- Abrimos el capo y quitamos la varilla del aceite para poder vaciarlo mejor



- 2- Elevamos el coche, ya sea con elevador, borriquetas o foso.
Identificamos el tornillo de vaciado del cárter (el único si vuestro 900 es post90, si es pre90 aun tendréis tornillo de vaciado para el cambio, que está justo debajo del diferencial. No os confundáis.).
Está situado inmediatamente delante del cross-member del chasis, lado del conductor, y tiene esta inscripción anexa:

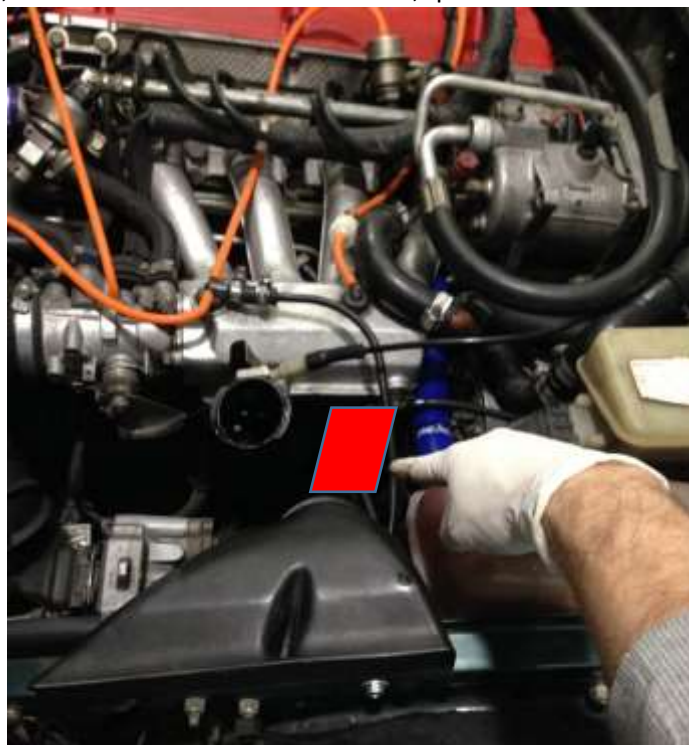


"Engine Drain"

- 3- Lo aflojamos, teniendo ya listo el recipiente debajo.
Tened cuidado, primero aflojáis con la llave, luego lo termináis de soltar con la mano (y un guante, os vais a manchar si o si) para no perder ni el tapón ni la arandela:



Mientras dejáis escurrir del todo el aceite (que afortunadamente en el 900 sale verticalmente hacia abajo por lo que salpica y mancha muy poco), nos vamos de nuevo al vano motor, e identificamos el filtro del aceite, que está más o menos aquí



Aunque no es imprescindible, para ganar comodidad desmontamos el snorkel de la admisión (2 tornillos torx 25 a la aleta + la abrazadera que lo une a la caja del filtro):



- 4- Ahora por fin, con el extractor de filtros aflojamos el filtro (recordad, mirando la rosca de frente, giramos en sentido contrario a las agujas del reloj), así:



Una vez flojo, lo sacamos con la mano.



A la izda. el viejo, a la dcha el nuevo

- 5- Preparamos el nuevo filtro. Con un poco de aceite viejo lubricamos la junta de goma y la rosca:



- 6- Colocamos el nuevo filtro en su sitio y lo apretamos fuerte **CON LA MANO**. No caigáis en la tentación de apretarlo con la llave, u os arrepentiréis en el próximo cambio de aceite.

Mientras hemos hecho todo esto ya se habrá terminado de vaciar el cárter, ya no caerá nada de aceite y como mucho habrá una gota colgando. La limpiamos.

- 7- Es el momento de colocar de nuevo el tapón con su arandela de cobre que hace las veces de junta.(yo la cambio cada 2 cambios de aceite). NO recuerdo la métrica, compré varias y la que me quedaba esta vez era la última. A cualquier recambista decente le lleváis la vieja y no tendrá problemas para daros una nueva. Apretamos bien el tapón sin pasarse (el cárter/carcasa de la caja de cambios es de duraluminio, no queremos rajarlo).
- 8- Bajamos el coche, rellenamos con los preceptivos 4 litros de aceite nuevo de calidad. Primero rellenad con 3l, metéis la varilla y comprobáis, y vais rellenando poco a poco hasta que el nivel esté justo en la marca de MAX.
- 9- Recogéis todo y os vais a daros una vuelta hasta que el motor alcance la Tª de funcionamiento correcta (al menos 1 ciclo de electroventilador, mejor 2), así seguro que habrá abierto el termostato para el radiador del aceite y se habrán rellenado bien los taqués y el filtro de nuevo.
- 10- Apagáis, dejáis reposar unos 5-10min y volveis a comprobar el nivel. Si ha bajado volvéis a rellenar hasta la marca de MAX y listo.

Como ya he dicho, son 4 litros EXACTOS. Si os han entrado menos es porque no lo habéis vaciado por completo. Si no os han salido 4l es porque vuestro motor o fuga o bebe aceite. Si lo habéis hecho todo bien....Que os aprovechen los próximos 10.000km!!