

Avariiline auto jälle uueks



Toorik, kust saadi auto tagaosale vajalikud osad.

Haljas Saabi esiosa, kuhu pannakse uus tiib ja kapott.

Uus tagauks ja asendatud tagatiiva osa on autoga üheks saanud.

Autoõnnetusse sattunud Saabist tehti remonditöökojas lühikese aja jooksul pea uus auto, Tehnotrend käis seda jälgimas.

Tekst **Ardo Kalda**

Saabiga juhtus õnnetus: buss sõitis sellele ringteel ette nurka sisse, seejärel põrkusid küljed ja bussi ratas tegi Saabi tagatiiva lahti nagu plekist konservipurgi.

Tehnotrend vaatas Saahi parandamist ASi Benefit kereremonditöökojas, kus plekksepad ja värvijad tegid puruksrebitud Saabist peaaegu uue auto. Töökoja juhataja Meelis Lehtla sõnul oli tegemist n-ö kerge raske õnnetusega, sest lops ise polnud küll suur, kuid auto kahjustused on sellised, mille kordategemine pole just odav lõbu.

Lehtla sõnul toodi auto töökotta treileril, sest esirattasse saadud pauk oli nii kõva, et auto polnud võimeline sõitma. Esmalt võeti kahjustada saanud osad täielikult lahti ja tehti selgeks, mis autol täpselt viga on ja millised on remondimahud. Saadud

teadmiste põhjal koostati kalkulatsioon. Hinnaarvestusse pannakse kas korralikud kasutatud varuosad, tarvikud või originaalvaruosad.

Sellele mudelile oli korralikke kasutatud varuosi saada ja need ka külge läksid. Saabi omanik oli sellega nõus. Tihti on kasutatud osa panek kõige mõistlikum otsus, sest vanadele osadele on tehases tehtud korrosioonitõrje, mida teatud uutel osadel ja ammugi mitte tarvikutel pole, põhjendas Lehtla kasutatud osade valimist.

Siinsel juhul õnnestus Benefiti saada kasutatud varuosadega tegeleva OÜ FenderNet kaudu Saabide sünnimaalt Rootsist parem tagaots, millelt oli hea juppe võtta. Lisaks tulid sealt kapott ja esitiib.

Esmalt taastati kere kuju ehk venitati vigastatud osa välja, mis tähendab, et esimesed mittevigastatud punktid venitatakse mõõtu, et nad klapiksid kere joontega. Seejärel vahetati välja välimised vigastatud detailid.

Alguses oli autol ette nähtud terve tagatiiva vahetus, kuid plekksepp avastas töö käigus, et seda pole siiski vaja, ja vahetas tiiva vaid vigastuste ulatuses. Saabi tagatiiva osa asendamine oli väga suur mõõtmine, sest eemaldatud osa tuli asendada millimeetri pealt samasugusega ja seda kolmes

suunas. Pärast detaili asendamist tehti autole värvimise eeltööd. Tihtipeale tuleb keevituskohtadele teha lisaks tinasilumist, et aeglustada rooste tekkimist keevituskohale.

Siis auto krunditi, siluti allesjäänud ebatasasused pahtliga ning seejärel värviti ja lakiti. Vahepeal lasti suruõhuga karpi sisse ka korrosioonitõrjevaha, mis kleepus pinna külge ning hiljem hangus ja jättis pinnale kilekihi. See ei luba keevituspinnalet niiskust ega roostet.

Lehtla kinnitusel pole auto tervise osas pea kunagi küsimus selles, kas auto on avariini teinud, sest enamik Eestisse toodavaid autosid on õnnetusse sattunud. Küsimus on hoopis selles, kuidas on auto korda tehtud.

Odavates töökodades oleks selle auto tagatiib enam-vähem välja venitatud ja pooleteisesentimeetrise pahtlikihiga õiget nägu voolitud. Ei arvestata aga, kas tasuks töömehe kolme päeva tööraha tüki hinnaks arvestada ja mõlkis tiib lihtsalt korraliku osaga asendada.

Pahtlikiht hakkab üsna pea pudenema. Lehtla sõnul pole pahteldamine paha, kuid seda tehakse enamasti hooletult ja odavate asjadega ning nii ei saa sealt ka midagi head tulla. **tt**

Tihti on kasutatud osa panek autole kõige mõistlikum otsus, sest vanadele osadele on tehases tehtud korrosioonitõrje, mida teatud uutel osadel ja ammugi mitte tarvikutel pole.

Meelis Lehtla

Vahetamist vajanud autoosad

- kapott
- esitiib
- rattadetailid
- käändmik
- rattalaager
- parem taga-
tiib osaliselt
- tagumine
karbiots
osaliselt
- parem
tagauks
- tööaeg: üks
nädal
- maksumus:
80 000 krooni



Uus esitiib ja asendatud
sillaosad.

Auto on värvitud ja terve ning näeb välja nagu
uus, seda nii eest kui ka tagant.