

REPARATURANLEITUNG

Dunstabzugshaube „PRIVILEG“, Einbauversion (hinter einem Schrankfach) mit Abluft

Baujahr: ca. 2003

Reparaturjahr: 2013

Zeit: ca. 4 Stunden

Schwierigkeitsgrad: mittel (übersichtliche Mechanik, Elektrotechnik)

Werkzeug: Kreuzschlitz-Schraubendreher

Lötkolben / Lötzinn

Ringschlüssel 15 mm

ggfs. Phasenprüfer, Durchgangsprüfer, Voltmeter etc.

Hilfsmittel: Reiniger / Küchentücher / Schaber

Holzleisten

Ersatzteile: nach Bedarf

Bemerkung: Die Reparatur einer Dunstabzugshaube ist wahrscheinlich eine der weniger dankbaren Arbeiten: viel Schmutz / Fett, scharfe Blechteile.
Neupreis wäre gewesen: ca. 250,- €



So ähnlich sieht es auch bei Euch aus, wenn Ihr die Gewürze und Öle aus dem Schrank nehmt. Dahinter liegt die Technik der Abzugshaube



Es empfiehlt sich, eine Hakenschraube einzudrehen und die Rückwand abzuziehen.



Abluftanschluss

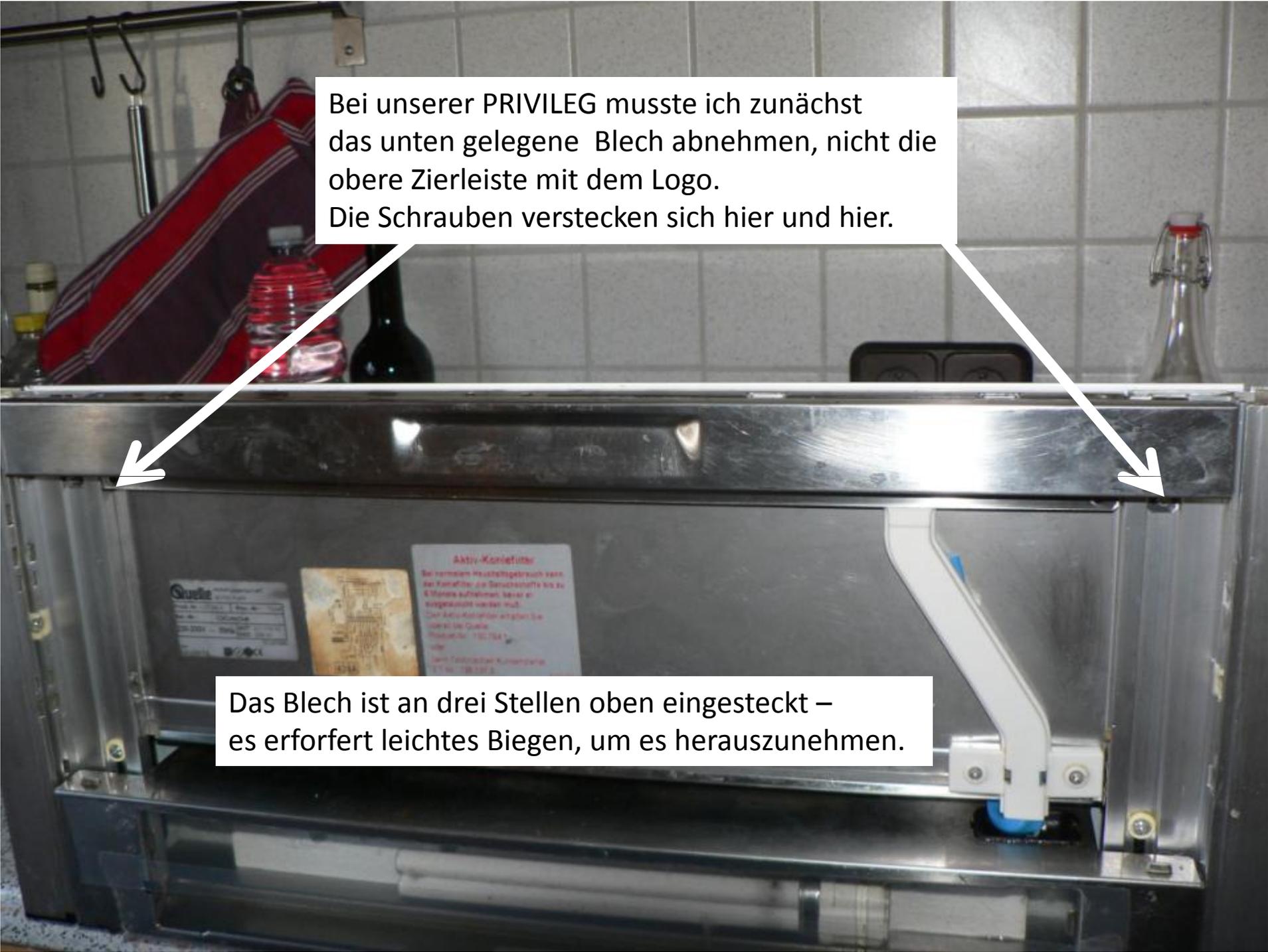
Elektrischer
Anschluss

Die eigentliche Abzugshaube



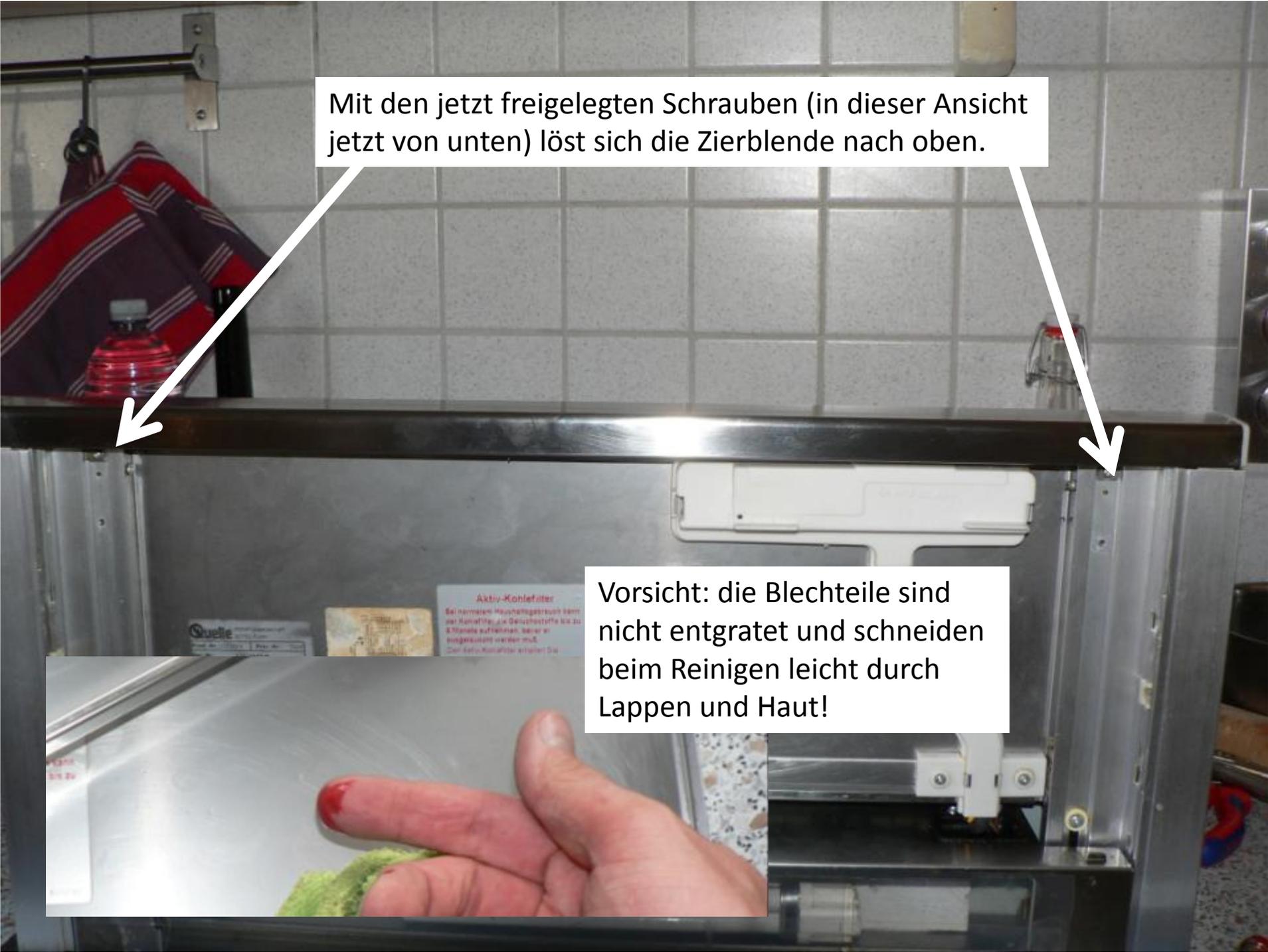
Trick: sägt Euch zwei Leisten so zu, dass sie die Haube unterstützen. Ansonsten kann die Haube herunterfallen, wenn Ihr sie löst.

Die Filter herausnehmen – darunter kommen Halteschrauben zum Vorschein, welche die Abzugshaube an beiden Seiten innen halten (Verschraubung an den seitlichen Schränken)

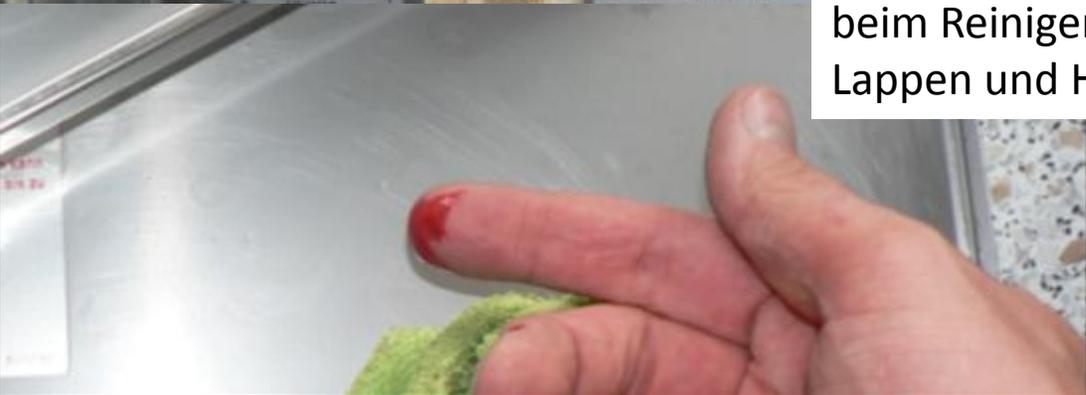


Bei unserer PRIVILEG musste ich zunächst das unten gelegene Blech abnehmen, nicht die obere Zierleiste mit dem Logo. Die Schrauben verstecken sich hier und hier.

Das Blech ist an drei Stellen oben eingesteckt – es erfordert leichtes Biegen, um es herauszunehmen.



Mit den jetzt freigelegten Schrauben (in dieser Ansicht jetzt von unten) löst sich die Zierblende nach oben.



Vorsicht: die Blechteile sind nicht entgratet und schneiden beim Reinigen leicht durch Lappen und Haut!

Hierunter liegen die Schiebeschalter und die Kabel.
Das Gehäuse ist mit deutlich sichtbaren Schnapphaken
verbunden und kann einfach gelöst werden.

Mit diesen beiden Schrauben wird die ganze
Einheit abgenommen. Die Schrauben sind die
gleichen wie fast alle folgenden Blechschrauben!



Netzstecker ziehen!

Das Schiebeschaltermodul auseinandernehmen und gründlich reinigen.



So werden die Schiebeschalter herausgenommen.
Beim Wiedereinsetzen darauf achten, dass die Schalter
in die Schiebepotentiometer richtig eingreifen!



Dies dürfte der ungefähre Stand der Reparatur jetzt sein.
Die Schaltertechnik liegt frei, Gleitkufen und Abdeckung sind noch montiert.



Alle Blechschrauben lösen. Bis auf zwei sind alle gleich (siehe Kabelhalterung beim Schiebeschaltermodul). Es gibt zwei Schneidschrauben oben beim Abluftflansch.



Das unangenehmste beim Reinigen einer Abzugshaube ist natürlich das alte Fett, das sich angesammelt hat. Nehmt am besten einen enzymatischen Reiniger oder Neutralseife dafür. Ohne Werbung machen zu wollen: „Quick & Brite“ hat die Aufgabe bestens bewältigt.



Das Abnehmen der Gleitkufen erfolgt durch zwei Schrauben von außen.
Wenn sich darin selbst kein Fehler befindet, würde ich das Gleitsystem zusammengebaut lassen. Es lässt sich ausreichend im montierten Zustand reinigen.



Das abgenommene Gleitsystem



Der Kunststoffrahmen und die runden Gitter werden mit ein Mal zwei und je einer Schraube gelöst. Die runden Gitter danach seitlich herausziehen.



Die Rotoren lassen sich einfach lösen – eine 15 mm Schraube gegen das Rad lösen und den Rotor nach oben abziehen.



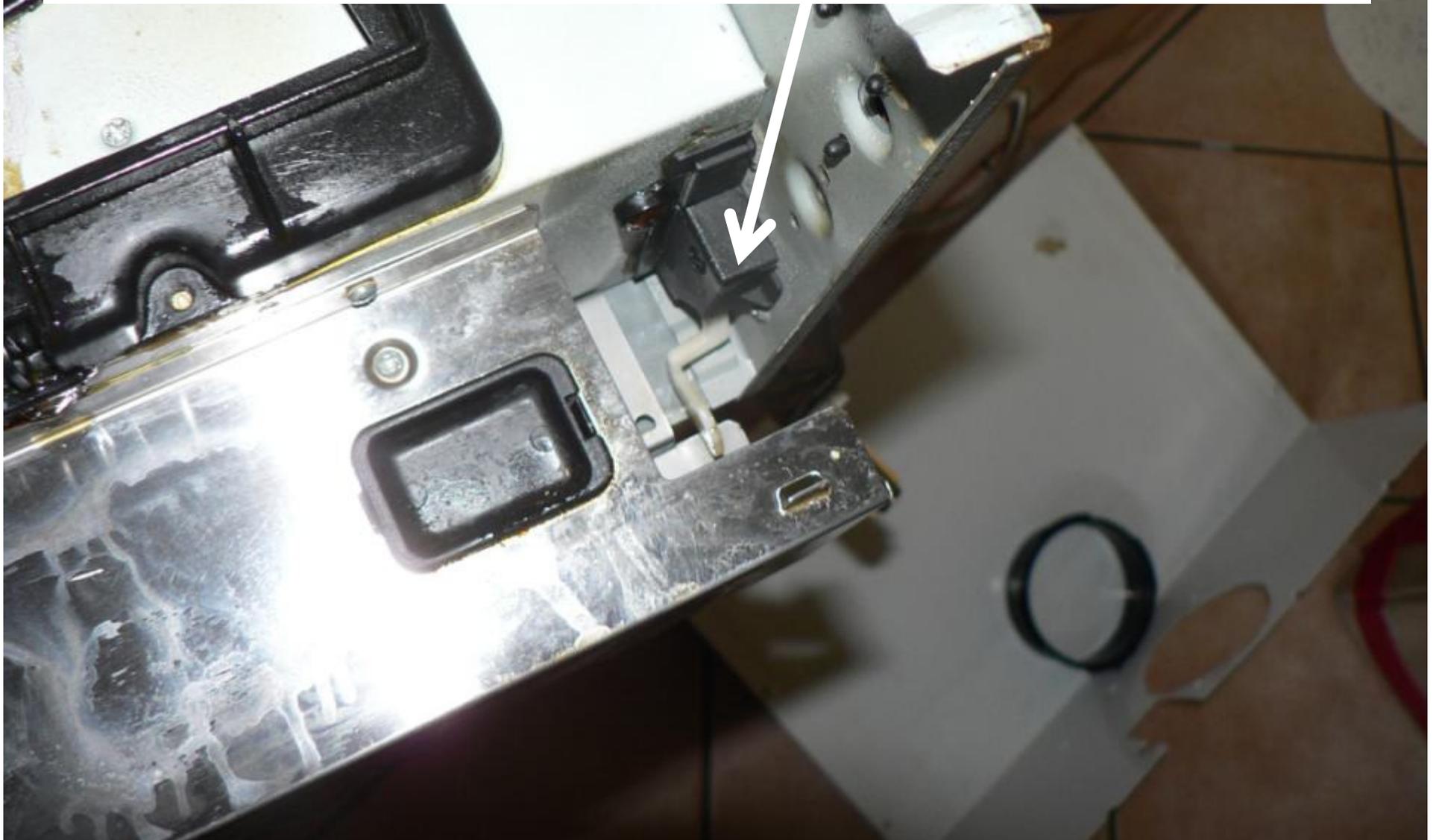


Die Befestigungsmutter ist von besonderer Art: sie klemmt den Rotorflansch auf die Achse. Ich denke, diese Mutter lässt sich nicht durch eine merische- oder Feingewindemutter ersetzen und müsste gegebenenfalls beim Hersteller bestellt werden.

Vorsicht beim Reinigen der Lamellen:
auf einer oder mehreren Lamellen
sitzt wahrscheinlich ein Auswuchtgewicht
(ein kleiner Draht, der abspringen kann).

Innen hinter dem Gleitsystem liegt ein Endschalter, welcher die Haube stromlos schaltet, wenn sie eingeschoben wird.

Wenn hier ein Fehler vorliegt, kann der Schalter ausgetauscht werden oder der Betätiger im Gleitsystem muss justiert werden.



Bei uns lag ein Kabelbruch im Strang zwischen Motorsteuerung und Schiebeschalter vor. Diesen konnte ich einfach nachweisen, indem ich im eingeschalteten Zustand den Kabelstrang bewegt habe. Der Motor ging daraufhin aus. Ich musste also das gebrochene Kabel ersetzen.

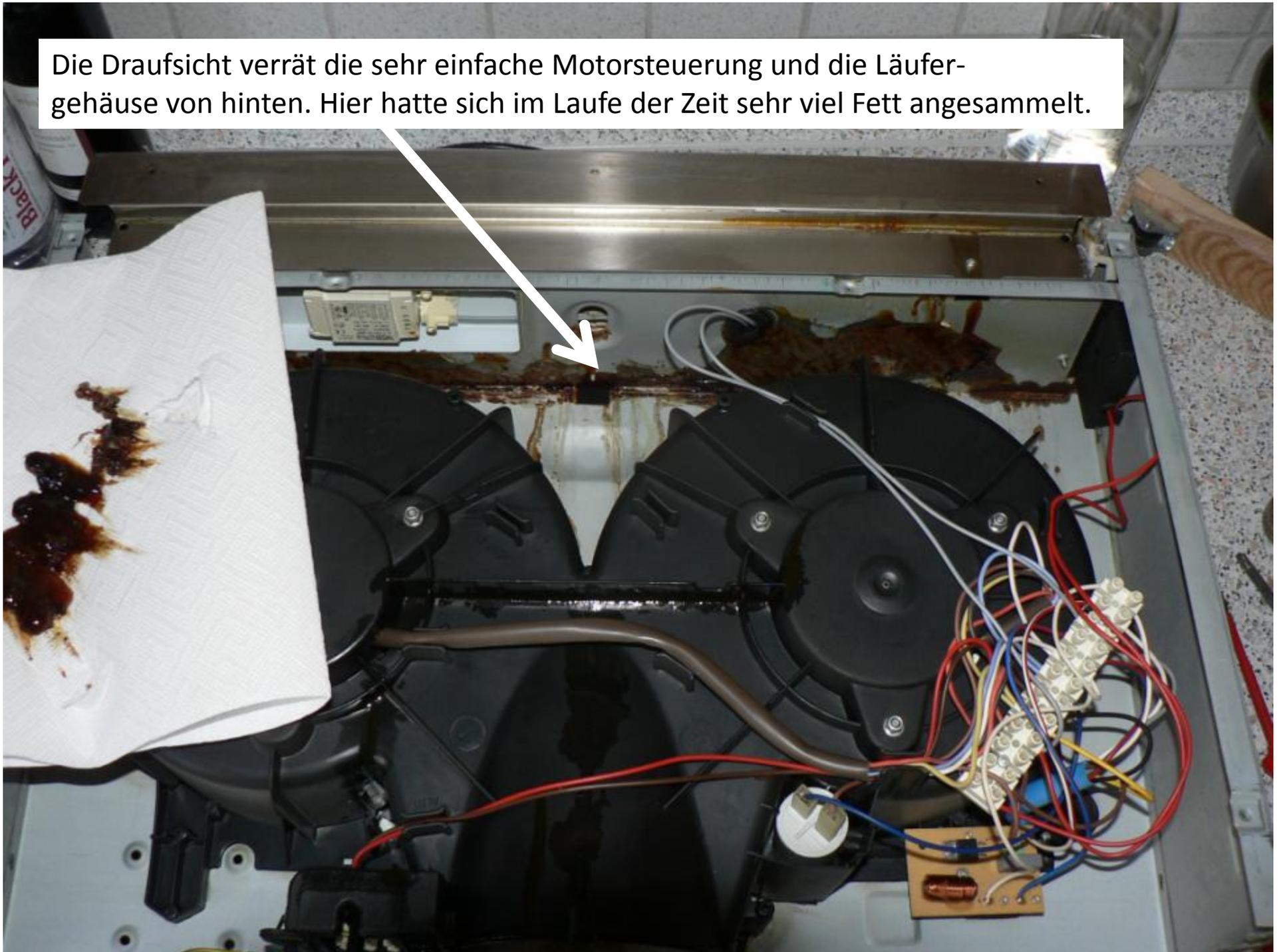


Achtung, Gefahr eines Stromschlags!

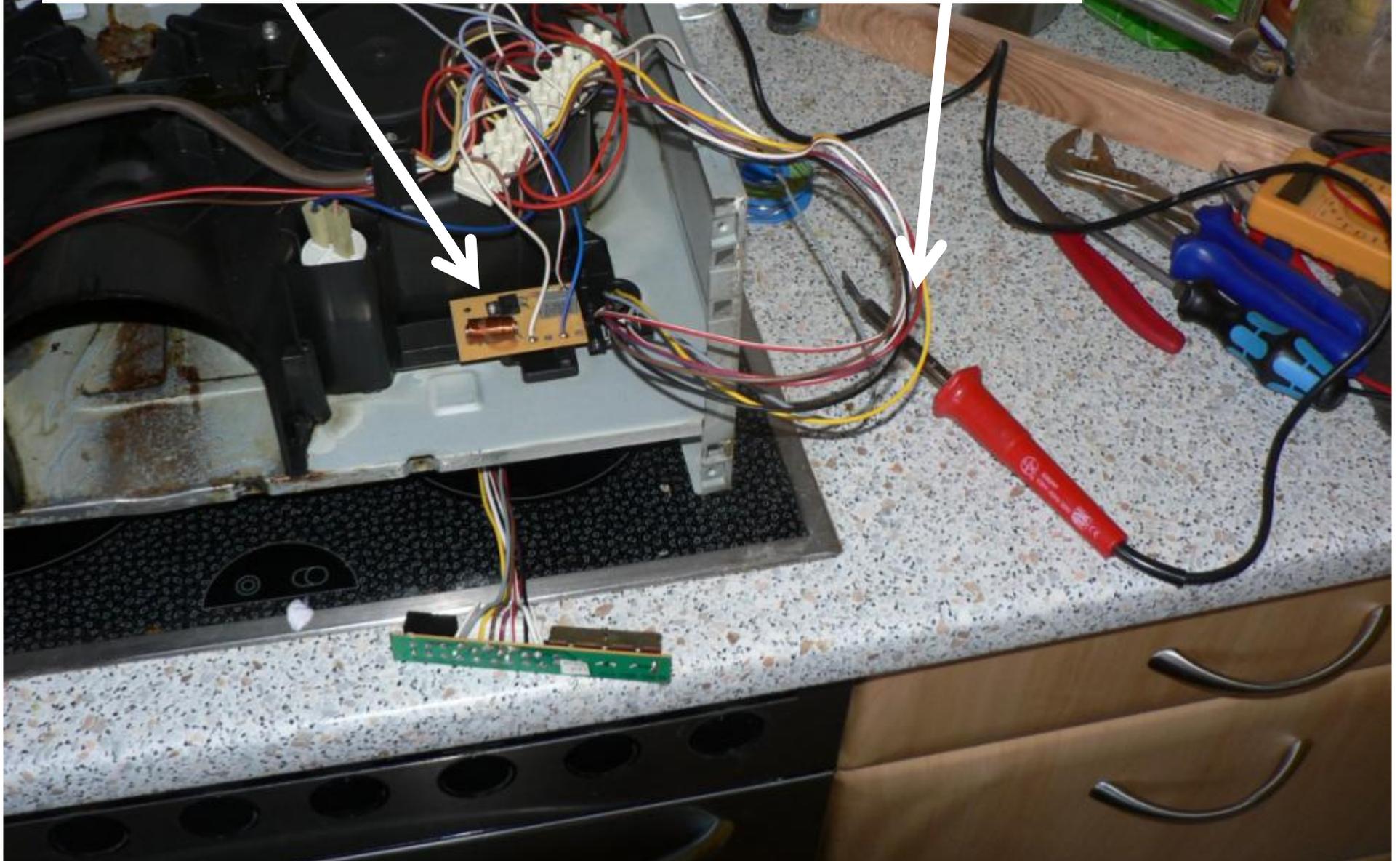
Für die Reparatur muss die hintere Seite der Abdeckung entfernt werden.
Dies sind ca. 10 Schrauben der uns schon bekannten Art.



Die Draufsicht verrät die sehr einfache Motorsteuerung und die Läufergehäuse von hinten. Hier hatte sich im Laufe der Zeit sehr viel Fett angesammelt.



Neben den Motoren sind dies die einzigen elektrischen Komponenten. Es gibt nur sehr wenige Elektronikbauteile, welche kaputt sein können. In unserem Falle musste ich ein gebrochenes Kabel ersetzen.



Kabelersatz und Anschluss durch Löten an die Platine.
Danach erfolgt die Montage der Haube
(ganz einfach durch Rückwärtsklicken dieser Präsentation).

Viel Erfolg!

