

Замена правого заднего датчика АБС (#40 01 483).

Случилось так, что на моем дурьлке (SAAB 9000CSE '93) периодически стала загораться лампа ANTILOCK, да и само поведение дурьлки стало странным. Явно кто-то ему мозг душит. ☺ Было принято решение начать с самого простого: проверки живучести датчиков АБС. Как и предполагалось один из датчиков (правый задний) признаков жизни не выказывал. Ну что делать?! Будем менять!

Для проведения операции необходимы: мультиметр, сам датчик (я взял с разборки за 500 рублей), ключ «трещотку»*, головка на 10, «торкс» T25, молоток/большая отвертка по вкусу, домкрат, подпоры и ключ «балонник».

Начинаем с проверки датчиков. Откидываем диванную подушку и откручиваем 5 саморезов, крепящих декоративную панель порога:



Приподнимаем обивку пола и открываем отверстие, закрытое пенопластовой крышкой. К краю отверстия скобкой крепится контакт датчика. Вытаскиваем его на свет, разъединяем и меряем сопротивление датчика. У рабочего оно должно быть 1.1-1.3 кОма. У неработающего его быть и не должно:



Ну и далее понеслась: поддомкрачиваем заднюю часть, ставим подпоры, снимаем колесо и видим такую картину:



Сам датчик находится с обратной стороны суппорта, а его шнур запрятан в серьгу рессоры и уходит в салон. В канале серьги шнур удерживается двумя металлическими скобками и кронштейном, направляющим тросик ручника. Отщелкиваем и откручиваем всю эту лабудень и получаем:



Затем вытаскиваем резиновые фиксаторы шнура из своих гнезд:



И вуаля: шнур датчика на свободе! Салонная часть шнура видна невооруженным взглядом. Она чистая. ☺



Осталось освободить сам датчик. Как раз для проведения этой процедуры, ради собственной безопасности я бы рекомендовал поставить машину на подпоры. Почти наверняка придется применять силу при вытаскивании датчика и чем прочнее SAAB будет стоять на земле в это время тем лучше.

Итак, берем ключ-«трещотку» головку на 10 и залазим под крыло своего самолета. Там видим сам датчик, входящий в суппорт и шляпку, крепящего его болта. Изловчаемся, что бы накинуть головку ключа на болт и откручиваем его.



При необходимости можно легонько постучать по болту молотком и прыснуть какой-нить жижой вроде WD40. Главное не сорвать сам болт и его шляпку.

Открутили болт. Далее с помощью все того же легкого обстукивания, большой отвертки и такой-то матери пытаемся вытащить датчик из его посадочного отверстия. Он там прикипает, поэтому операция требует усилий. Внимательный читатель заметит, что в части фотосессии, представленной на этой странице участвовали два датчика. У старого я отломил корпус, когда раскачивал его отверткой. ☺ Короче, в результате получим вот что:



Бинга! Датчик на свободе и можно приступать к обратной сборке. Она осуществляется в обратном порядке. И вот когда все поставлено на место и готово ехать проверяем за что, собственно, боролись:



Вроде все как надо. Полетели!
Гладких дорог и удачных путешествий вам и вашему самолету, сааберы!

*: автор допускает несоответствие используемых в тексте названий инструментов, деталей и их частей, настоящим названиям этих инструментов, деталей и их частей. ☺

(c) DenGlad aka Den.9000Turbo.78, лето 2006