

ПЕРЕБОРКА ЗАДНЕГО СУППОРТА 9000

СААБЕРСКОЕ РУКОВОДСТВО

Напишу я, таки, этот текст, давно хотел, но лень мешает, да и происходит это чаще не там где фотоаппарат удобен. А тут вот настроение пришло.

Суппорт на фото с виду очень хорош, но полежал снятый, долго полежал.

Читайте до конца перед разборкой, мало ли вопросы какие возникнут.

Это пара необходимых специальных инструментов, слева бывшая отвёртка, загнутая и заточенная, справа шило (фрагмент саабьей же антенны на самом деле). WD40 весьма полезна. Есть и другие, ниже появятся. =)



Собственно суппорт, задний (важно), левый (неважно).



Пыльник я с него уже снял, но не заснял, но это просто (если это уже сложно, то дальше не читайте). Вынимаем поршень. Можно бы и штатными методами, регулировочным винтом, но там всё закисшее или зубья поломаны, а так надёжно.

Волчьей пастью не хватая за полированную часть поршня против часовой. Под конец поршень будет перекашивать, надобно это пресечь.



О, поршень! Там на нём полоса, это не гниль, это налёт, почищу, войлочный круг с пастой ГОИ под рукой. В целом, оставляю, менять смысла нет. (Новые продаются, не дорого особо. Budweg 233306 например, если искать, есть и аналоги)



А вот и виден результат того, что суппорт лежал отдельно от машины.... Тут также видно как поршень собран на случай того, что разобрали, а какой стороной собирать не помним.



И тут виден, а когда снимали суппорт с машины, я уверен, был в идеале.



Резинки эти удаляем, их мирской путь окончен, в ремкомплекте новые.



Пружину возвратную снимаем, пусть в сторонке полежит пока.



А вон там виднеется регулировочный винт ручника, тот который под шестигранник 4мм.



Если хорошо смотреть, то там видна ещё пружинка, которая не даёт винту с места своего сбежать (в повороте там или за портвейном =)), пружинка на витке резьбы держится и по резьбе же и выкручивается при разборке.

На фото нет заглушки этого болта. В принципе она там быть ДОЛЖНА. По сути, в ней ничего сложного, просто пробка с резьбой и прокладкой медной. По заводу, вроде, под ключ на 14. Если подгнила, то доводим напильником до состояния "под ключ на 13" и пользуем дальше, никуда не денется.

Вынимаем пружинку, потом вынимаем этот винт, с зубьями, в данном случае он отличный, это хорошо.

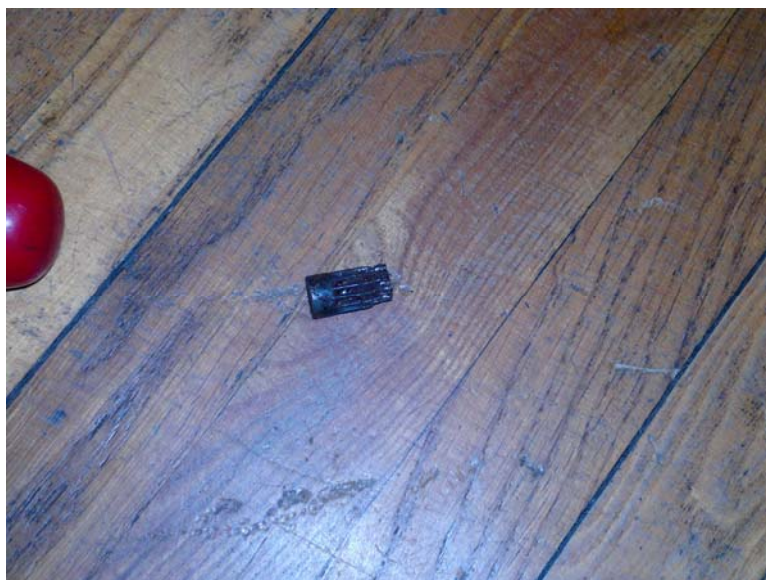


А бывает вот такой нередко, это хуже, но не особо. Мы же видим, что рабочая зона у шестерёнки невелика. Отпиливаем изношенное, чистим от заусенцев оставшее-

ся и ладно, там и ещё на раз хватит. =) И вот тут я ещё добавлю для тех, у кого зубья покροшило, и кто думает вынуть эту шестерёнку, отпилить и вставить. Не выйдет, разбирать надо! потому что во-первых, очевидно, этим не будет устранена причина, а во-вторых эти отломанные зубья остались в ответной части и эти осколки всё равно не дадут механизму работать.

Ещё бывает, что шестигранник перестал быть шестигранником, а аппроксимировался к круглому отверстию. Пропиливаем шлиц под обычную отвёртку и пользуемся впредь ею, не аутентично, но работает.

Деталь новая, кстати, доступна, но стоит нецензурно.



А в суппорте тем временем ещё много чего осталось. В глубине кольцо стопорное видно.



По уму для таких колец есть свой инструмент, но то вообще и по уму, а мне надо здесь и сейчас, а нету. Ну вот шилом и выковыривал, не с первого раза, обновив в памяти специфический лексикон, но всё ж.



А вот и стопор. (Quake, часть первая, для тех, кто в курсе) Отросток этот посере́дке полезен при сборке-разборке. Уже на месте поровну, на работу не влияет. Я к тому, что стопор этот ломается иногда, можно и найти замену без изысков.



Уплотнение. Основное, можно сказать. А всё равно оно к помойке направляется, у нас новое есть в ремкомплекте опять же.



Стопор уже снят, вытаскиваем шток.



Это свежавынутый шток. Рядом регулировочный винт, чтоб было яснее про рабочую зону зубьев винта, которая отпиливается в некоторых случаях. К штоку на смазке приклеена ещё деталь, толкатель, будем считать.



Вот этот.



Ещё колечко, если суппорт течёт по регулировочному винту, то это оно виновато, ага. По одну сторону от него тормозухи нет, точнее не должно быть.



К вопросу как разобрать поршень. Меняем детали местами на время.





Вкручиваем.



Разобрался. Этот вынутый узел я забыл сфотографировать. Разобрать его тоже можно, я не разбираю, не вижу смысла без особой нужды. А его ещё и собирать придётся. Если суппорт ломом не разводили, то ничего с ним и не случается, а помыть и так можно.



Далее вынимаем скобу ручника. Метод вандальный, но работает. Не вандально нужно удалять сначала заглушку с обратной стороны, и потом её менять. Тогда стопор можно снять будет. Я отвёртку вбивал меж корпусом и скобой. Суппорт был в тисках, фотоаппарат держать было не удобно. На фото скоба уже сдвинута с места.



Скоба.



Толстым тупым предметом выбивает заглушку.



Шайба, стопор и заглушка.



Ещё уплотнение.



Суппорт, почти весь, заглушки регулировочного винта нет. И ремкомплект, весь.



Указанное на фото место чистим шкуркой. От ржавчины в этом месте при рваном пыльнике поршень и клинит в суппорте.



Тоже чистим.



Далее долго и уныло моем и чистим всё, нужно хорошо чистить. Поцарапать чего внутри можно не бояться, кроме полированной поверхности поршня. Можно почистить суппорт снаружи, мне лень, простите, на мой взгляд он достаточно чистый. Можно его покрасить или в гальванику, это красиво, но мне его не на витрину класть, а дома на полке или установленный на машину его разглядывать незначем, тормозить ему внешний вид не помешает.

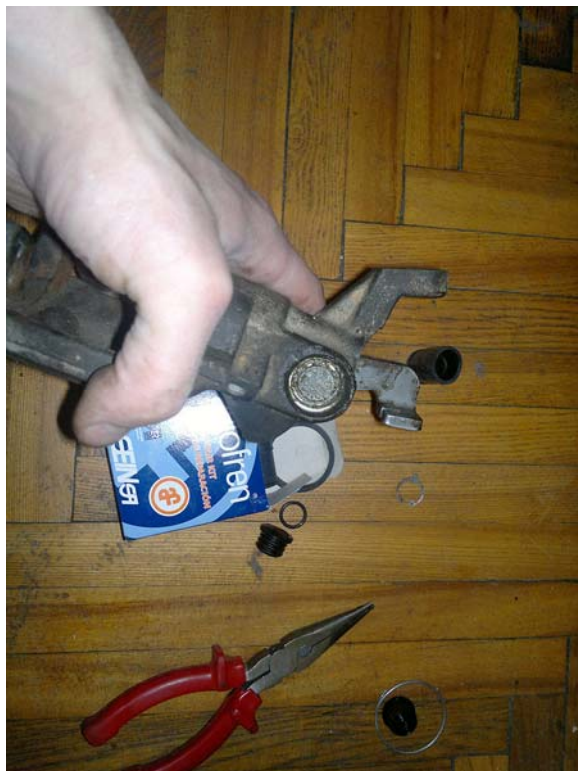
Стопоры и шайба немного деформированы, на наковальню их и вернуть изначальную форму.



Резинка новая, смазываем. Литол, в данном случае.



Шайбу, стопор. Следим, чтоб стопор защёлкнулся. Обильно смазываем.



Забиваем обратно заглушку. Головка на 14 вполне подходит. Пружину ручника ставим на место.



Новая резинка. Смазываем, толкатель не забываем.



Вставляем на место, стопор не забываем.



Новое колечко. Смазываем, но уже не литолом, литола на сегодня хватит. Я пользую PBR rubber grease.



Собираем поршень. Перед установкой смазываем обе детали, и поршень внутри и потроха его. Головка на 17 самый аккурат. Забивается без труда с одного удара, но нужно без перекоса поставить сразу.



Суппорт без поршня смазываем изнутри, лучше, чтоб сухих мест не осталось вообще. Поршень тоже смазываем. Рукой помогаем, винт регулировочный крутим шестигранником 4 мм, против часовой. На половину углубляем, не больше.



Натягиваем пыльник, пыльник тоже смазываем.



Расправляем пыльник.



Далее.



Фиксируем пыльник, пружинка из ремкомплекта. Пружинкой пыльник не рвём.



Тоже чистим отверстия от ржавчины и смазываем слегка.



Снова новые резинки.



Сводим суппорт до конца регулировочным винтом, да и, можно сказать, всё.

Дядя Фёдор

29.03.2012