

(Piccola) riparazione di un guasto ABS 1

- **31.03.2011 - Caro Diario**, stasera, tornando a casa, stavo finalmente iniziando a trovare un po' di feeling con il mio nuovo 1100 quando mi accorgo che la spia ABS lampeggia!

Panico. Arrivato a casa inizio a indagare. Scarico questo documento e me lo studio: http://www.k100.biz/Electr/NT/NT_ABS1_diag_corr.pdf.

Per prima cosa attacco un tester di quelli vecchi a lancetta col puntale rosso sul pin centrale del connettore diagnostico (è l'unico volante che sta sotto la fiancatina laterale sinistra, alle volte ha un tappo); impostazioni per misura tensione c.c. 20V fondo scala, il puntale nero a massa. Accendo il quadro e guardo cosa accade. Se la tensione sta fissa a 12V vuol dire che tutto va bene. Se ogni tanto ha dei guizzi, si devono contare, quello è il codice di errore (trascurare i primi a quadro appena acceso).

Tre guizzi, ossia codice di errore 3. Verifico sul documento citato e anche su:

<http://www.quellidellelica.com/vbforum/showthread.php?t=70891>

Il significato è chiaro:

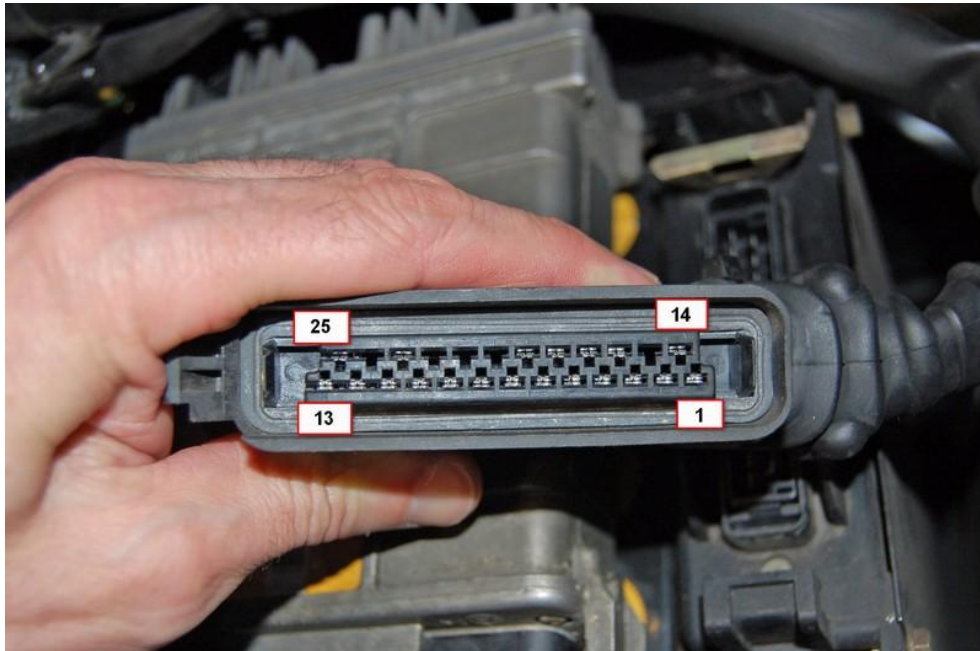
3 = Sensore di velocità ruota anteriore

Stacco il connettore dalla centralina ABS:

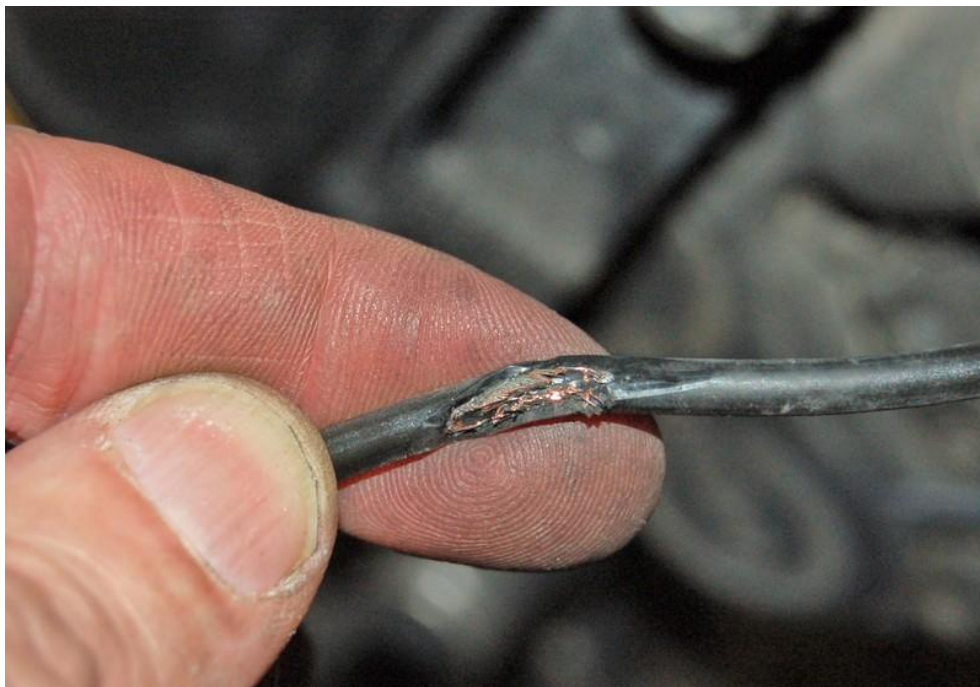


Controllo la resistenza tra i pin 1 e 2 (figura successiva) con il tester in ohm, fondo scala 200. Secondo il doc citato dovrei leggere 130 ohm. Invece leggo 1,5 ohm! Ipotesi: il cavo è in corto o il sensore è partito.

Smonto il sensore dalla forcella (richiede chiave Torx) con tutto il cavo, fino al connettore che sta sotto al serbatoio. Scopro il problema. Il cavetto ha strusciato sulla ruota e si è usurato fino a andare in corto (vedi foto ancora successiva).



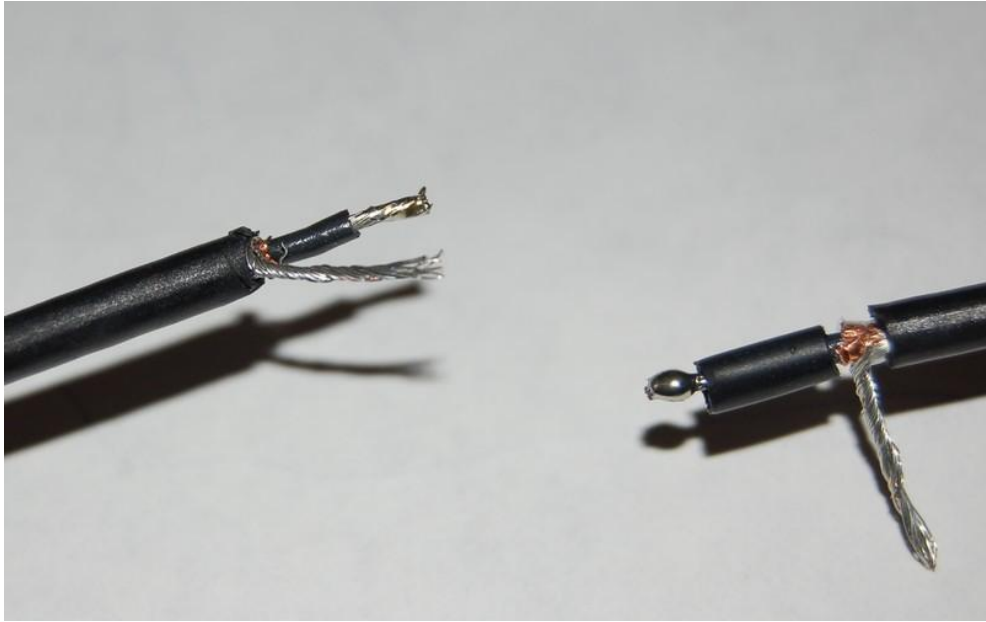
Numerazione pin del connettore



Cavetto danneggiato

Il cavetto è di tipo schermato. L'ho tagliato e riaggiuntato mediante saldatura (vedi foto che segue), fasciandolo con termorestringente e nastro adesivo.

Rimonto tutto e tutto è OK!



Terminali da aggiungere