

# Reparaturhilfe ABS Relais Porsche 928 S4

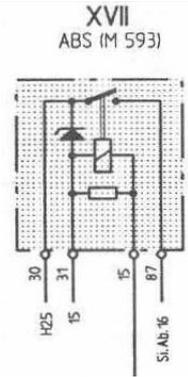
Erstellt und geladen von : <http://928.djh.at>



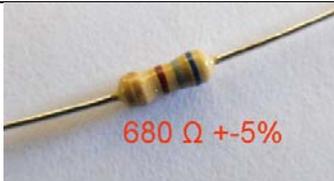
Hersteller : Stiebel Eltron  
 Ersatzteil Nr.: 928 615 124 01  
 Preis (wenn noch lieferbar): ~120.-€ Stand: 09.2010

Verbaut in den Fahrzeugen:  
 928 All, (1985-1995)  
 944, & Turbo, (1983-1989)  
 944 S & S2, (1987-1991)  
 964 C2/C4/Turbo (1989-94)  
 968, (1992-1995)

Alle Informationen in diesem Dokument sind ohne Garantie und Gewährleistung.  
 Verwendung auf eigenes Risiko!



## Bauteile:

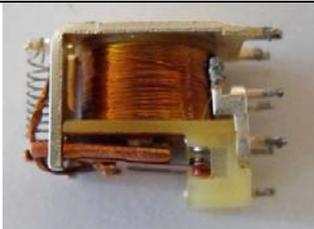


680 Ω +-5%

Widerstand:  
 680 Ω +-5%  
 0,10 €



Einpressdiode:  
 12V min:10A  
 Anode am Körper  
 4,89€



Meines Wissens nicht Original oder als Vergleichstyp lieferbar.  
 Bei anderwärtiger Info- bitte um Information an mich!



Kupferlackdraht:  
 0,15mm<sup>2</sup>  
 Für die neue Wicklung **Hauptursache!**  
 3,24€

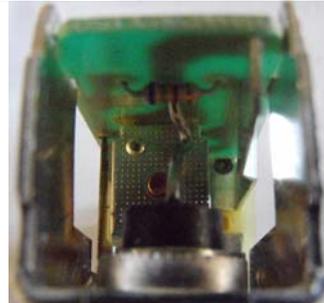
Zeitaufwand : ca. 1h 30min  
 Voraussetzung: etwas Geschick Lötkenntnis Gefühl!

Ersatzteil Gesamtkosten: **8,23€**  
 Stand : 09.2010

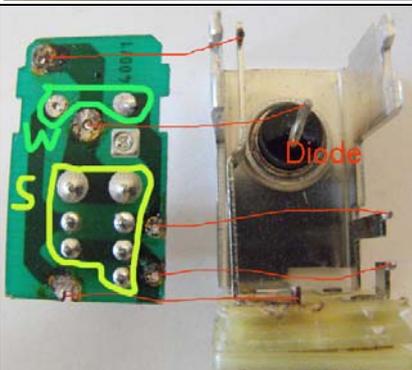
## Reparatur:



1. mit einem kleinen Schraubenzieher den unteren Alu-Rand vorsichtig aufbiegen und Abdeckung abziehen.

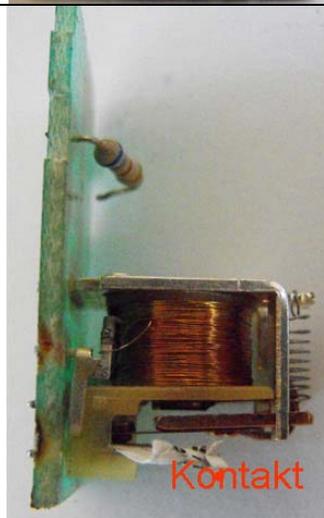


2. der Blick von oben in das Relais. Schon sind die Bauteile erkennbar.



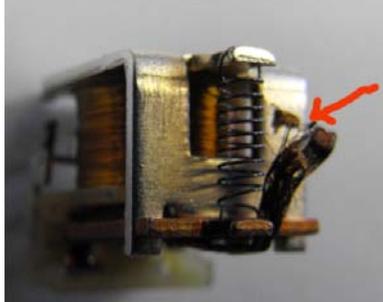
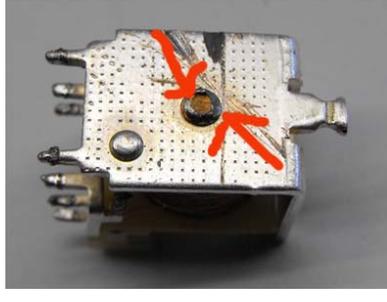
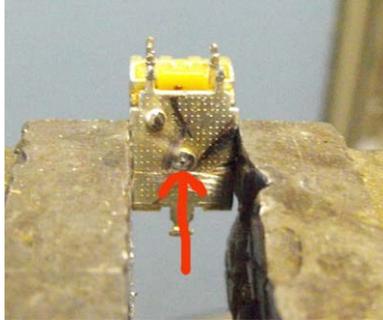
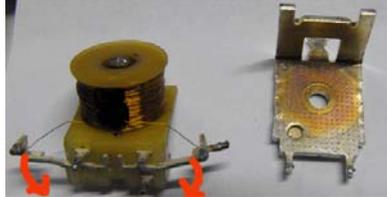
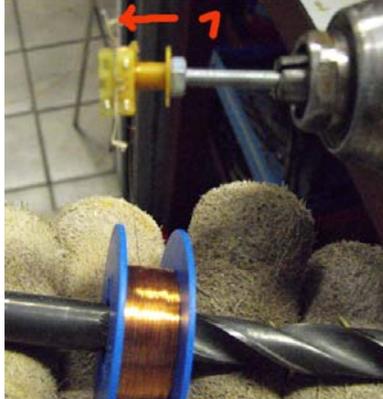
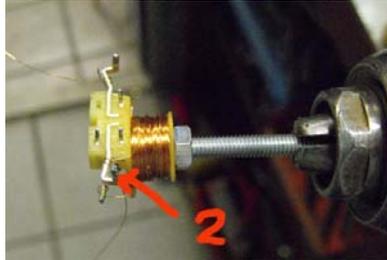
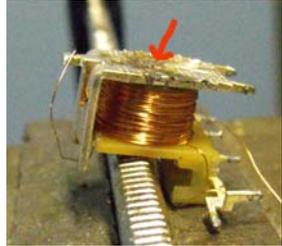
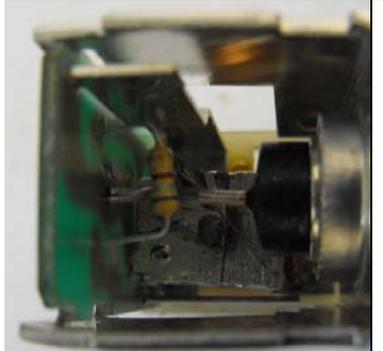
Lötunkt der Diode, zwischen Widerstand und Spule auflöten.

3. Auf der Platinen-Rückseite die 4 mit roten Strichen gekennzeichneten Punkte auflöten um das Relais zu teilen.  
 W= 2 Lötstellen des Widerstandes  
 S= 7 Lötstellen der Spule



4. auf der nun freiliegenden Platine einen Kontakt des Widerstandes auslöten und an der Unterseite der Spule den geschlossenen Kontakt unterbrechen (Papier) nun alle Bauteile durchmessen.

## Erneuern der Spulen Wicklung.

	<p>Sp1. Den Kupferdraht vom Gehäuse lösen. (mit Schraubenzieher von unten abhebeln) Feder aushängen und das Schaltplättchen herausnehmen</p>		<p>Sp2. Auf der Oberseite den vernieteten Spulenkern seitlich abschleifen.</p>
	<p>Sp3. Das Spulengehäuse fest aber nicht zu fest (Verbiegung) in einen Schraubstock einspannen und den Spulenkern mit einem dünnen Durchschlag ausbauen.</p>		<p>Sp4. Nach Abnahme des Oberteiles, Entfernung des Spulenkerns, die beiden Kontakte der Spule nach unten (gefühlvoll) um 90° verbiegen. Mit einem scharfen Messer den alten Draht rausschneiden.</p>
 <p>Lederhandschuh verwenden, denn der Draht ist sehr dünn (<b>scharf</b>) leicht auf Spannung halten!</p>	<p>Sp5. Bohrmaschine im Schraubstock fixieren. Eine Schraube M4x40 durch die Öffnung an stelle des Spulenkern schieben und fixieren mit einer Mutter M4. Den Kupferlackdraht an einen der um 90° gedrehten Pin 3-4x wickeln einige Umdrehungen der Bohrmaschine mit der Hand durchführen, danach <b>langsame Umdrehungen mit der Maschine.</b></p>	<p>Sp6.  wenn die selbe Menge an Draht auf der Spule ist das andere Ende des Drahtes <b>(Achtung nicht die Spannung verlieren!)</b> um den 2 Pin wickeln</p>	<p>Sp7.  M4 entfernen den Spulenkern einsetzen Oberteil aufsetzen, satt auflegen und mit der Hammerfinne wieder fest <b>(vorsichtig)</b> vernieten.</p>
	<p>Sp8. Zusammenbau in umgekehrter Reihenfolge</p>	<p><b>!!! Nicht auf das Isolationsplättchen auf der Rückseite beim Einschub in das Gehäuse vergessen!!!</b> Nach Wiederaufsetzen des Gehäuses, an der unteren Kante mit einem Schraubenzieher in die Haltenut des Relaiskern eindrücken und so die Verbindung wieder herstellen.</p>	

Nun haben wir wieder einen Teil, der zu unserem Steckenpferd passt!  
Altes Chassis, mit neuem funktionierendem Innenleben.

Gutes Gelingen. ;=)hans