

konieczność użycia innych narzędzi specjalnych). Stosować się więc należy zawsze do najnowszej instrukcji. Aktualne dane i informacje na ten temat można znaleźć na stronie: www.schaeffler-aftermarket.pl lub www.repxpert.pl.

Jeżeli podczas naprawy zauważone zostaną wycieki oleju ze skrzyni biegów, trzeba sprawdzić jego poziom i uzupełnić w razie potrzeby po zakończeniu montażu.

Zaleca się również sprawdzić przy wymianie sprzęgła działanie dwumasowego koła zamachowego i ewentualnie je wymienić. Więcej informacji na temat tej wersji DKZ można odnaleźć w broszurach „Podwójne sprzęgło suche” i „Dwu-

masowe koło zamachowe”. Sprawdzenia i w razie potrzeby wymiany wymaga też łożysko pilotujące w wale korbowym.

Przed zainstalowaniem nowego sprzęgła, wałki sprzęgłowe muszą być starannie oczyszczone i sprawdzone pod kątem uszkodzeń oraz nasmarowane odpowiednim smarem. W doborze środka smarnego należy przestrzegać instrukcji producenta pojazdu. Jeśli brak jest konkretnych wskazań, można zastosować smar z dwusiarczkiem molibden MoS_2 (np. Castrol Olista Longtime 2 lub 3), odporny na wysoką temperaturę i starzenie się.

Elementów układu włączającego i zespołu sprzęgła nie wolno smarować ani

naoliwiać. Zaoliwione i/lub zabrudzone części skrzyni biegów należy oczyścić przed zamontowaniem nowych elementów. W czasie całej naprawy konieczne jest zachowywanie czystości.

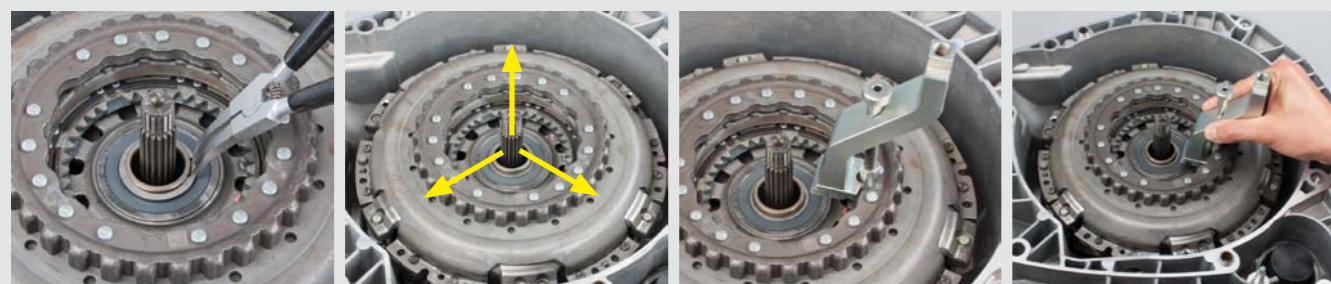
Po zamontowaniu sprzęgła i skrzyni biegów w pojeździe należy przy użyciu odpowiedniego przyrządu diagnostycznego przywrócić podstawowe nastawy systemu.

Przeostrog: DKZ lub podwójne sprzęgło po upuszczeniu na posadzkę warsztatu nie nadają się już do użytku; zespołów i części nie wolno czyścić myjką ciśnieniową; rozbiórka integralnych elementów jest zabroniona.

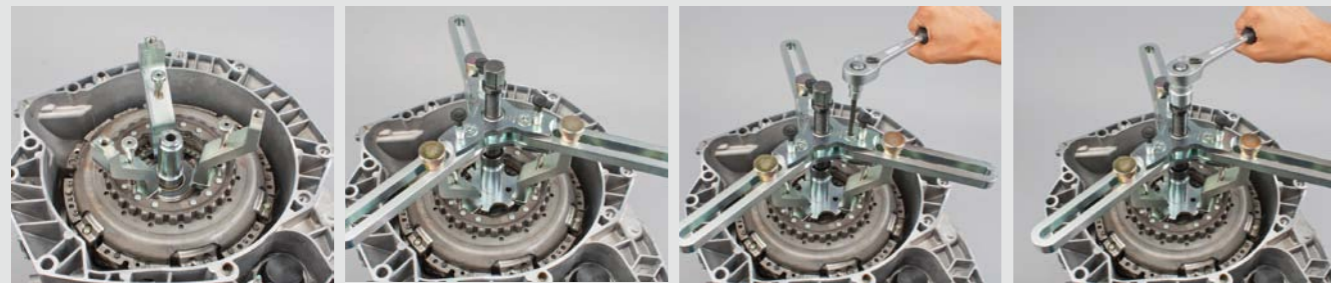
Demontaż podwójnego sprzęgła



1. Po wymontowaniu skrzyni biegów zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu należy zabezpieczyć gniazda pólki zatyczkami (KL-0500-8012)
2. Skrzynię na stole warsztatowym trzeba stabilnie podeprzeć podporą (KL – 0500-802) z podstawowego zestawu narzędzi
3. Pierścieni osadczy piasty górnej tarczy sprzęgła (K1) wyjmuję się, podważając go płaskim wkrętakiem wokół obwodu
4. Po zdjęciu pierścienia osadczego wymontowuje się piastę tarczy sprzęgła (K1)



5. Szczypcami (KL-0192-12) wyjmuję się pierścieni osadczy z zewnętrznego wałka sprzęgłowego
6. Trzy haki (KL-0500-824) rozmieszczone co 120° wkłada się do kosza sprzęgła
7. Hak mocuje się wstępnie do sprzęgła
8. ... a następnie wsuwa się go do obudowy sprzęgła i odchyła na zewnątrz; tę procedurę należy powtórzyć z dwoma pozostałymi



9. Tuleję podporową (KL-0500-8212) nasuwa się na wałek sprzęgłowy zewnętrzny oraz wprowadza do jej centralnego otworu element blokujący (KL-0500-8210) mocowanie haków.
10. Końcówkę śruby ściągacza opiera się na tulei podporowej, a jego ramiona mocuje się do haków śrubami radełkowanymi
11. Po dokręceniu trzech śrub imbusowych
12. ... zdejmuję się, wkręcając śrubę centralną, zespół sprzęgła z zewnętrznego wałka sprzęgłowego i odkłada go ostrożnie na miękkie podłoże

FOT. SCHAEFFLER

FOT. SCHAEFFLER

Demontaż systemu zasprzęglającego



1. Po wymontowaniu sprzęgła należy zdjąć zespół łożysk zasprzęglających K1 i K2
2. Następnie odkręca się śruby mocujące dwa silniki nastawcze (dla K1, K2)
3. Po odkręceniu śrub silniki nastawcze daje się wyjąć ze swych gniazd
4. W dalszej kolejności odkręca się i wyjmuję sprężyny zwrotne...



5. ... oraz śruby mocowania dźwigni włączających
6. Dźwignie włączające po wyjęciu należy odłożyć na miękką podkładkę, jeśli mają być montowane ponownie
7. Potem odkręca się trzy śruby mocujące tuleję łożysk oporowych i ...
8. ... wyjmuje się ją ku górze, zsuwając z zewnętrznego wałka sprzęgłowego

Montaż systemu zasprzęglającego

Na tę fazę pracy składają się czynności stanowiące dokładną odwrotność przedstawionych wcześniej operacji demontażowych. Trzeba je wykonywać, oczywiście, w odwrotnej kolejności, lecz nie ma sensu powtarzać tych samych ilustracji. Wystarczą dodatkowe, prezentujące specyficzne wymogi montażu.

Przed instalacją nowych elementów należy sprawdzić, czy tuleje prowadzące i szpilki są mocno osadzone i czy nie ma wycieków z pierścieni uszczelniających wałka sprzęgłowego. Po usunięciu tych ewentualnych usterek trzeba wyczyścić wałek sprzęgłowy. Skorodowany lub uszkodzony – wymaga naprawy lub wymiany.

Prawidłowe włożenie nowej tulei jest proste, gdyż pasuje ona tylko w jednej pozycji. Mocujące ją nowe śruby dokręca się momentem 8 Nm.

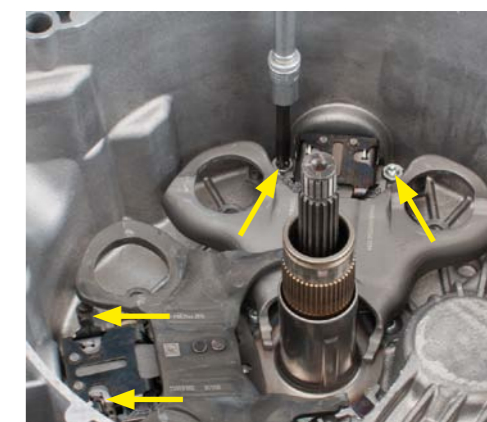
Następnie montuje się nową dźwignię K2 wąskim widelcem od strony łożyska. Właściwe jej położenie jest ustalane przez tuleję prowadzącą i kotek. Obie dźwignie włączające K1 i K2 muszą być prawidłowo posadowione na powierzchni bazowej obudowy skrzy-

ni biegów. Zaniedbanie tego warunku może spowodować wadliwe działanie systemu zasprzęglania.

Dźwignię K1 montuje się szerokim widelcem od strony łożyska. Jej położenie jest również ustalane przez tuleję prowadzącą i kotek.

Nowe śruby na płycie podstawy dźwigni dokręca się momentem 19 Nm (fot. 6).

Koźnierze sprężyn zwrotnych i otwory dźwigni są dopasowane fabrycznie do siebie, a zatem muszą być prawidłowo łączone w parę (fot. 7). Środkowe cztery cyfry na oznaczeniu sprężyny zwrotnej muszą być identyczne z ostatnimi czterema cyframi na dźwigni włączającej. W zastawie LuK RepSet® 2CT zawsze dwie spośród czterech sprężyn zwrotnych mają ten sam czterocyfrowy numer i są parą w odpowiedniej dźwigni włączającej. Sprężyny te dokręca się momentem 26 Nm. Specjalnym kluczem płaskim (KL-0500-8010) należy obrócić sprężynę zwrotną tak, aby znaki były ustawione naprzeciw siebie (fot. 9). Z obu dźwigni trzeba usunąć zabezpieczenia transportowe (fot. 10). Nieprawidłowe ich usunięcie może spowodować uszkodzenie sprzęgła! →



FOT. 6. ROZMIESZCZENIE ŚRUB DOKRĘCANYCH MOMENTEM 19 NM



FOT. 7. KOŹNIERZE SPRĘŻYN ZWROTNYCH I OTWORY DŹWIGNI SĄ DO SIEBIE PASOWANE FABRYCZNIE