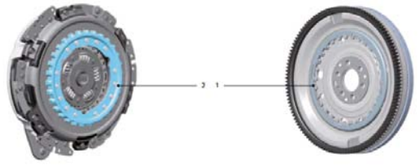
SCHAEFFLER

Schaeffler jest wiodącym dostawcą części zamiennych i innowacyjnych rozwiązań naprawczych. Oferta produktowa marek LuK, INA i FAG obejmuje systemy przeniesienia napędu, silnika oraz zawieszenia.

Podręcznik mechaniki pojazdowej

Dwumasowe koła zamachowe z kasatorem luzu

Fot. 1. Koło zamachowe z kasatorem luzu do sprzęgła 2CT



Fot. 2. Połączenie: koło zamachowe – sprzęgło 2CT

Skrzynie biegów z podwójnym suchym sprzęgłem DDCT są stosowane w samochodach grupy Stellantis od kilkunastu lat i coraz częściej stają się przedmiotem napraw w niezależnych serwisach samochodowych. To nowoczesne rozwiązanie budzi wiele pytań, zwłaszcza podczas pierwszej naprawy. Dzisiaj zajmiemy się tematem użytego w tym rozwiązaniu koła zamachowego z kasatorem luzu oraz suchym sprzęgłem podwójnym 2CT.

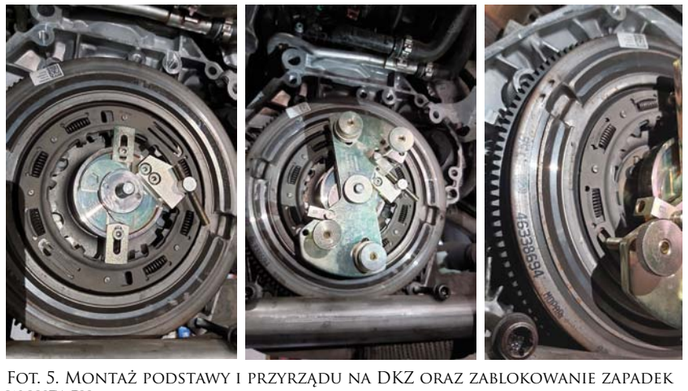
Fot. 3. Rozprężony pierścień napinający

Fot. 1 przedstawia zastosowany mechanizm, którego zadaniem jest skasowanie luzu międzyzębnego pomiędzy kołem zamachowym a zazębieniem sprzęgła podwójnego 2CT. W przypadku wymiany DKZ na nowe mechanizm jest gotowy do montażu.

Z praktyki warsztatowej

W warsztacie z powodu wycieków z uszczelniaczy skrzyni biegów naprawiany był jeep renegade. Wymiana DKZ nie była konieczna, natomiast trzeba pamiętać, że każde odłączenie skrzyni biegów od bloku powoduje rozprężenie pierścienia. Łatwo zauważyć luźne sprężynki, zapadki poza łuzami oraz pierścień, który pod naciskiem może się przesunąć. Jeżeli DKZ ma być ponownie użyte, konieczne jest ustawienie fabrycznej pozycji kasatora luzu. Do tego celu służy specjalne narzędzie o nr. 400 0471 10. Montaż skrzyni bez uprzedniego ustawienia DKZ może skończyć się połamaniem pierścienia oraz, co oczywiste, dodatkowymi kosztami.

Fot. 4. Przyrząd nr 400 0471 10 do ustawienia fabrycznej pozycji kasatora luzu



Fot. 5. Montaż podstawy i przyrządu na DKZ oraz zablokowanie zapadek w łuzach

Fot. Schaeffler

Naprawa

Pierwszą czynnością jest zamocowanie podstawy przyrządu w odpowiednim miejscu pierścienia napinającego. Istnieją cztery wersje koła zamachowego zależnie od rodzaju silnika, więc trzeba być uważnym. Więcej informacji na ten temat znajduje się na stronie *www.repxpert.pl* oraz w aplikacji Repxpert.

Narzędziem chwytamy za pierścień napinający, wysuwając odpowiednie śruby. Następnie za pomocą szpilki napinamy mechanizm do pozycji, w której będzie możliwe zablokowanie zapadek w łuzach (*fot. 5*). Nie należy wciskać zapadek zbyt głęboko, gdyż mogą się złamać, a wtedy dalsza naprawa nie będzie już możliwa. Tylko w ten sposób przygotowane koło zamachowe jest gotowe do montażu skrzyni biegów.

Fot. 6. DKZ w ustawieniu gotowym do montażu skrzyni biegów

Trzeba umieć uważnie oceniać podzespoły, gdyż w samochodach innych marek istnieją również pierścienie „automatyczne" i tam operacja cofania napinacza nie jest potrzebna. Jednak w przypadku ponownego użycia DKZ w samochodach grupy Stellantis powyższa procedura jest niezbędna.

Kacper Zabłocki