

**Zarysowania okładzin od strony koła zamachowego**



**Przyczyny:**

- zużycie powierzchni ciernej koła zamachowego nie zostało zweryfikowane;
- nieprzetoczona powierzchnia koła zamachowego lub niewymienione DKZ.

**Skutek:**

- sprzęgło łączy się ze zmienną intensywnością.

**Rozwiązanie:**

- wymienić zestaw sprzęgła;
- przetoczyć powierzchnię cierną koła zamachowego (tylko w przypadku sztywnej wersji);
- nie wolno przetaczać powierzchni DKZ! Jeśli DKZ jest zużyte, należy wymienić komponent.

**Olej lub smar na wewnętrznym obwodzie okładziny**



**Przyczyny:**

- przecieka uszczelniacz wału lub wałka sprzęgłowego;
- usterka w układzie wysprężlania;
- nadmierna ilość smaru na wieloklinie.

**Skutek:**

- siła odśrodkowa rozrzuca smar w kierunku okładzin, co powoduje zmianę tarcia na okładzinach i w efekcie – poślizg.

**Rozwiązanie:**

- wymienić zestaw sprzęgła;
- uwzględnić sposób smarowania piasty;
- sprawdzić układ wysprężlania;
- sprawdzić wycieki z silnika i skrzyni biegów.

**Zużyta powierzchnia cierna koła zamachowego**



**Przyczyny:**

- przeciążenia termiczne: np. błąd kierowcy, usterka w układzie wysprężlania;
- uszkodzona powierzchnia cierna (sztywne koło), niewymienione podczas naprawy;
- zużyty DKZ nie został wymieniony.

**Skutek:**

- zbyt małe tarcie powodowało poślizg lub szarpanie sprzęgła.

**Rozwiązanie:**

- wymienić zestaw sprzęgła;
- przetoczyć powierzchnię cierną koła zamachowego (tylko w przypadku sztywnej wersji);
- nie wolno przetaczać powierzchni DKZ! Jeśli DKZ jest zużyte, wymienić komponent.

**Wyżłobiona tuleja prowadząca**



**Przyczyny:**

- naturalne zużycie;
- niewymieniona tuleja łożyska oporowego.

**Skutek:**

- zarysowane powierzchnie współpracujące powodują blokowanie łożyska oporowego i szarpanie sprzęgła.

**Rozwiązanie:**

- wymienić tuleję prowadzącą;
- wymienić zestaw sprzęgła;
- postępować zgodnie z instrukcjami smarowania.

**Urwane ucho łożyska oporowego**



**Przyczyny:**

- błędny montaż dźwigni sprzęgła i łożyska;
- zamontowano niewłaściwe łożysko oporowe.

**Skutek:**

- nierówny nacisk na łożysko oporowe powoduje, że sprzęgło szarpie.

**Rozwiązanie:**

- wymienić zestaw sprzęgła;
- poprawnie zamontować dźwignię i łożysko.

**Zużyta dźwignia sprzęgła i/lub zużyty sworznię**



**Przyczyna:**

- naturalne zużycie.

**Skutek:**

- dźwignia sprzęgła nie poruszała się równo względem sworzni, powodując szarpanie.

**Rozwiązanie:**

- wymienić sworznię;
- wymienić dźwignię sprzęgła;
- wymienić zestaw sprzęgła.

Opracowanie na podstawie broszury REPKPERT

**Łożysko oporowe niewłaściwie nasmarowane**



**Przyczyna:**

- łożysko oporowe i tuleja prowadząca niewłaściwie nasmarowana.

**Skutek:**

- zastosowanie nieodpowiedniego smaru powoduje blokowanie łożyska na tulei prowadzącej. Sprzęgło szarpie, gdyż nie jest w stanie płynnie załączać.

**Rozwiązanie:**

- wymienić zestaw sprzęgła;
- wyczyścić tuleję prowadzącą i łożysko oporowe, w razie potrzeby należy je wymienić;
- postępować zgodnie z instrukcjami smarowania.

**Uszkodzony profil żeńców wielowypustu**



**Przyczyny:**

- tarcza uderzona wałkiem sprzęgłowym;
- tarcza niewycentrowana podczas montażu;
- zamontowane niewłaściwe sprzęgło;
- duża nieliniowość wałka sprzęgłowego względem wału korbowego.

**Skutki:**

- tarcza sprzęgła przylega do wałka sprzęgłowego, co oznacza, że sprzęgło nie rozłącza się całkowicie;
- sprzęgło szarpie.

**Rozwiązanie:**

- wymienić zestaw sprzęgła;
- wycentrować tarczę, używając narzędzia specjalnego LuK 400 0237 10;
- montować skrzynię biegów z udziałem podnośnika hydraulicznego.

**Niewspółosiowy ślad nacisku w talerzyku wysprężlającym (VW)**



**Przyczyny:**

- uszkodzone łożysko oporowe popychacza wysprężlającego;
- wybita tulejka prowadząca popychacza wysprężlającego.

**Skutek:**

- nierównomierny skok płyty dociskowej powoduje szarpanie.

**Rozwiązanie:**

- wymienić zestaw sprzęgła;
- sprawdzić łożysko oporowe popychacza wysprężlającego;
- sprawdzić tulejkę prowadzącą popychacza wysprężlającego.

FOT. REPKPERT

FOT. REPKPERT

# e-autonaprawa.pl

**Diagnostyka i ustawianie nowoczesnych świateł**

Wymiana uszkodzonych świateł dzisiaj jest już dla większości kierowców naturalnym i obowiązkowym procesem codziennej eksploatacji pojazdu. Często jednak nie pamiętamy o ustawieniu reflektorów lekkością taką komunię.

**Typowe uszkodzenia alternatorów i rozruszników**

Zarówno w starszych konstrukcjach pojazdów silnikowych, jak i w najnowszych silnikach elektrycznych alternator jest przetransmisją prądu prądu do silnika energii mechanicznej w prąd prądu. Przewodzący jest zbiorem najczystszych części tych części.

**Serwisowanie i naprawa sprzęgła**

Opisuje rozrządzenie lub łożysko się sprzęgła, nadmierne kulejka jego praca, a także blokowanie się mechanicznie łożyska sprzęgła - mogą być spowodowane uszkodzeniem mechanicznym łożyska sprzęgła.

**Przebieg homokinetyczny**

Wypukłe układy przeniesienia napędu są tak konstruowane, by być symetrycznymi względem osi przemieszczania się koła. Dzięki temu koła obracają się z taką samą prędkością, bez względu na to, czy koło jest na wyboju.

**Wymiana napędu rozrządu w modelu Ford Puma 1.7**

Opracowanie na celu wyeliminowanie potencjalnych problemów montażowych związanych z wymianą napędu w silniku 1.7HDEY.

**Nowoczesne przekładnie hydrokinetyczne**

ZF Automarket rozszerza swoje portfolio produktów marki Sachs, wprowadzając 55 przekładni hydrokinetycznych nowej generacji do samochodów klasy SUV. Nowe przekładnie oferują lepszą precyzję sterowania i trwałość.

**Instukcje montażowe**

Instukcje montażowe są dostępne dla każdego modelu samochodu. Dzięki temu kierowca może samodzielnie wykonać naprawę, nie musząc odwiedzać warsztatu.

**Ponad 10 000 artykułów technicznych dostępnych**

- bezpłatnie!
- bez rejestracji!
- bez logowania!