



Zestaw naprawczy podwójnego mokrego sprzęgła LuK



Demontaż i montaż, narzędzie specjalne

Audi, SEAT, Škoda, Volkswagen

6-biegowa skrzynia biegów 02E (DQ 250)

7-biegowa skrzynia biegów 0BH, 0DE, 0BT, 0DW (DQ 380/81, DQ 500)



Treść niniejszej broszury nie jest prawnie wiążąca i może być używana jedynie w celach informacyjnych. W granicach określonych przez prawo, Schaeffler Automotive Aftermarket GmbH & Co. KG nie ponosi odpowiedzialności w związku z niniejszą broszurą.

Wszystkie prawa zastrzeżone. Kopiowanie, dystrybucja, powielanie, publiczne udostępnianie lub inne publikacje tej broszury, zarówno w całości lub we fragmentach bez uprzedniej pisemnej zgody Schaeffler Automotive Aftermarket GmbH & Co. KG jest zabronione.

Copyright ©
Schaeffler Automotive Aftermarket GmbH & Co. KG
Czerwiec 2018

Schaeffler na rynku części zamiennych – więcej innowacji, więcej jakości, więcej usług.

Schaeffler na rynku części zamiennych – zawsze pierwszy wybór przy naprawie pojazdu.

Kiedy samochód wymaga naprawy nasze części i rozwiązania naprawcze są zazwyczaj pierwszym wyborem mechanika. Schaeffler obsługując rynek części zamiennych branży motoryzacyjnej zapewnia stały dostęp do produktów czterech marek LuK, INA, FAG i Ruville oraz marki serwisowej REXPERT z każdego miejsca na świecie. Niezależnie od tego czy jest to samochód osobowy, dostawczy, ciężarowy, czy też traktor – Schaeffler dzięki wieloletniemu doświadczeniu oferuje rozwiązania dopasowane do różnorodnych wymagań naprawczych.

Nasze produkty to kompleksowe rozwiązania systemowe. Innowacje, wiedza techniczna oraz najwyższa jakość materiałów i produkcji sprawiają, że jesteśmy jednym z wiodących partnerów dla producentów pojazdów. Jesteśmy również pionierskim dostawcą najwyższej jakości części zamiennych i kompletnych rozwiązań naprawczych dla sprzęgła i systemów wysprzęglających, silnika, układu przeniesienia napędu oraz podwozia, a także specjalistycznych narzędzi.

Od ponad 50-ciu lat Schaeffler dostarcza wszystkie potrzebne elementy do naprawy przeniesienia napędu. Oprócz grupy produktów LuK RepSet oraz elementów układu wysprzęglania dla zapewnienia profesjonalnej naprawy sprzęgła, w ofercie znajdują się także dwumasowe koła zamachowe oraz komponenty umożliwiające naprawę układu przeniesienia napędu oraz mechanizmu różnicowego. Portfolio zawiera profesjonalne rozwiązania naprawcze dla układu przeniesienia napędu w samochodach dostawczych oraz traktorach.



Schaeffler REXPERT - usługi dla profesjonalnych warsztatów.

Pod marką REXPERT oferujemy pełen zakres usług i informacji na temat rozwiązań naprawczych LuK, INA, FAG i Ruville. Szukasz konkretnych informacji technicznych lub informacji o diagnozowaniu uszkodzeń? Potrzebujesz specjalistycznych narzędzi, aby usprawnić codzienną pracę w warsztacie? Portal internetowy, infolinia techniczna, instrukcje montażu, filmy instruktażowe, szkolenia techniczne oraz informacje o wydarzeniach - wszystko dostępne w jednym miejscu.

Kilka kliknięć myszką i możesz to wszystko mieć za darmo w zasięgu ręki na:

www.rexpert.pl

SCHAEFFLER
REXPERT





Spis treści

1	Diagnoza uszkodzeń systemu sprzęgła podwójnego	6
1.1	Ogólne wskazówki dotyczące kontroli układu sprzęgła	6
1.2	Kontrola zużycia	7
1.3	Ocena wizualna	7
1.4	Hałas	7
1.5	Diagnostyka podwójnego sprzęgła	7
4	Demontaż i montaż podwójnego sprzęgła	10
4.1	Instrukcja naprawy	11
4.2	Demontaż podwójnego sprzęgła	12
4.3	Montaż sprzęgła podwójnego	17

1 Diagnostyka uszkodzeń systemu sprzęgła podwójnego

1. 1 Ogólne wskazówki dotyczące kontroli układu sprzęgła

W przypadku wykonywania napraw związanych z podwójnym sprzęgłem, aby zawęzić diagnostykę potencjalnego problemu, należy odpowiednio wcześniej wyjaśnić z klientem kilka zasadniczych kwestii.

Jeśli pojazd jest jeszcze zdolny do jazdy, należy odbyć jazdę próbną razem z klientem. Klient powinien siedzieć za kierownicą i w czasie jazdy próbnej zaprezentować, w jakich sytuacjach można zaobserwować zgłaszane usterki.

PODWÓJNE SPRZĘGŁO STRONA SILNIKA



PODWÓJNE SPRZĘGŁO STRONA SKRZYNI BIEGÓW



Przykłady konkretnych pytań do klienta

- Co dokładnie nie działa lub czego dokładnie dotyczy zgłaszana usterka?
- Jak długo występuje dany problem?
- Czy dany problem wystąpił nagle, czy pojawiał się stopniowo?
- Sporadycznie, często, zawsze?
- Np. przy rozruchu, podczas przyspieszania, hamowania, w stanie zimnym lub przy wysokiej temperaturze pracy?
- Jaki jest przebieg pojazdu?
- Czy są jakieś dodatkowe obciążenia pojazdu?
Np. jazda z przyczepą, duży ładunek dodatkowy, częsta jazda po terenach górskich, czy samochód jest taksówką, pojazdem floty samochodowej, samochodem wynajmowanym, używanym do nauki jazdy?
- Samochód do jazdy miejskiej, na krótkich odcinkach, na trasie, po autostradach?
- Czy były już wykonywane naprawy układu sprzęgła lub skrzyni biegów? Jeśli tak, jaki był wtedy przebieg? Jaki był powód zgłaszanej usterki? Jakie wykonano naprawy?

Ogólne badanie pojazdu

Przed rozpoczęciem naprawy w pojeździe, należy sprawdzić poniższe punkty:

- Zapis kodów błędów w jednostce sterującej (silnik, skrzynia biegów, sprzęgło, komfort, CAN-BUS, itp.)
- Stan akumulatora

1. 2 Kontrola zużycia

Zużycia sprzęgła nie można stwierdzić podczas jazdy testowej. Skrzynia biegów i elektronika sterująca są permanentnie monitorowane przez układ diagnostyki. Nieprawidłowości są wyświetlane na zestawie wskaźników.

1. 3 Ocena wizualna

Przed każdą naprawą dotyczącą układu sprzęgieł należy sprawdzić, czy nie ma nieszczelności albo uszkodzeń. Zanim sprzęgło zostanie wymienione, należy najpierw usunąć wszelkie uszkodzenia spowodowane przez ułamane elementy lub wyciek oleju (uszkodzone uszczelki lub pierścienie uszczelniające).

1. 4 Hałas

Przy ocenie hałasów związanych z pracą podwójnego sprzęgła w czasie jazdy próbnej należy zwrócić uwagę czy nie są one generowane przez otaczające elementy, jak np. układ wydechowy, osłony termiczne, poduszki silnika, tuleje metalowo gumowe, dodatkowe agregaty lub inne. Podczas weryfikacji należy wyłączyć radio, klimatyzację i wentylację. W celu precyzyjnego ustalenia źródła można w warsztacie użyć stetoskopu.

1. 5 Diagnostyka podwójnego sprzęgła

Skrzynia biegów i moduł podwójnego sprzęgła posiadają funkcję elektronicznej diagnozy. Odczyt pamięci usterek musi być dokonany za pomocą odpowiedniego urządzenia diagnostycznego przed wykonaniem naprawy. Jeśli to możliwe, należy wydrukować i przechowywać zapis w formie papierowej. Raport dostarcza informacji na temat zapisanych kodów błędów. Są one istotne w przypadku kontaktu z centrum obsługi lub w przypadku zgłoszeń reklamacyjnych. Po zakończeniu naprawy sprzęgła podwójnego, należy przeprowadzić nastawy podstawowe przy użyciu odpowiednich narzędzi.

2 Opis i zawartość zestawu LuK RepSet 2CT

Zestaw LuK RepSet 2CT (Double Clutch Technology – technologia sprzęgła podwójnego) zawiera wszystkie elementy niezbędne do przeprowadzenia profesjonalnej naprawy. Z zasady układ ten wymienia się w całości.

Łączenie używanych elementów i nowych części jest nie-
dozwolone. Może powodować to niewłaściwe działanie
układu przeniesienia napędu.



- 1 Mokre sprzęgło podwójne
- 2 Pierścień osadczy pokrywy sprzęgła
- 3 Podkładki

- 4 Pokrywa sprzęgła
- 5 Pierścień osadczy sprzęgła podwójnego
- 6 Łożysko pilotujące

3 Opis i zawartość zestawu narzędzi specjalnych LuK

Narzędzie specjalne LuK (nr. : 400 0540 10) jest niezbędne do prawidłowego montażu/demontażu mokrego sprzęgła podwójnego w 6-biegowych i 7-biegowych skrzyniach biegów.

Z uwagi na ograniczoną powierzchnię, podwójne sprzęgło nie może być ręcznie zdemontowane i ponownie zamontowane w obudowie. Dlatego zestaw zawiera dwa specjalistyczne narzędzia.

Ustalacz zapewnia profesjonalne osadzenie sprzęgła podwójnego. W przeciwieństwie do innych narzędzi, nasz zestaw jest zaprojektowany tak, aby jedna osoba była w stanie przeprowadzić profesjonalną naprawę. Po montażu, za pomocą podkładek znajdujących się w zestawie LuK RepSet 2CT należy ustalić poosiowy luz modułu sprzęgła. Wszystkie narzędzia pomiarowe wchodzą w skład zestawu.



- 1 Młotek udarowy
- 2 Czujnik zegarowy ze statywem
- 3 Uchwyt
- 4 2 zatyczki
- 5 2 haki
- 6 Ustalacz dla DQ 250

- 7 Ustalacz dla DQ 380/81 i DQ 500
- 8 Tuleja montażowa dla DQ 250
- 9 Tulejka ściągacza
- 10 Tuleja montażowa dla DQ 380/81 i DQ 500
- 11 Demontaż i montaż podwójnego sprzęgła oraz film szkoleniowy na DVD

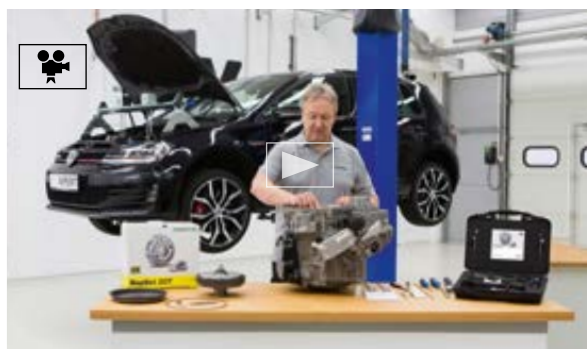
4 Demontaż i montaż podwójnego sprzęgła

Instrukcja montażowa



Instrukcja montażowa przedstawia i wyjaśnia wszystkie kroki dla demontażu i montażu podwójnego sprzęgła z użyciem specjalnego narzędzia LuK.

Film szkoleniowy i instrukcje są zawarte w zestawie specjalnych narzędzi.



Uwaga:
Więcej wiedzy: www.repxpert.pl

4. 1 Instrukcja naprawy

Niniejsze wytyczne stosuje się do:

- DQ 250 6-biegowa skrzynia biegów, np. 02E, itp.
 - DQ 380/81 7- biegowa skrzynia biegów, np. 0DW, 0DE, itp.
 - DQ 500 7- biegowa skrzynia biegów, np. 0BH, itp.
- Z podwójnym mokrym sprzęgłem w samochodach Audi, Seat, Škoda i Volkswagen.

W połączeniu z zestawem:

LuK RepSet 2CT

Za pomocą narzędzi specjalnych LuK:

Nr części: 400 0540 10

Ważne informacje dotyczące prawidłowej naprawy:

- Naprawy mogą być wykonywane wyłącznie przez wykwalifikowany personel, przy użyciu odpowiednich narzędzi warsztatowych.
- Ze względu na to, że producent pojazdów stale rozwija technologię danej serii, w trakcie realizacji naprawy mogą wynikać rozbieżności (np. zmieniony wzorec nastawczy) lub może być konieczne użycie narzędzi specjalnych.
- Naprawę należy wykonać stosując się do najnowszej instrukcji oraz przy użyciu odpowiednich narzędzi specjalnych.

Aktualne dane i informacje na ten temat można znaleźć na stronie: www.rexpert.pl

- Zaleca się, żeby przy wymianie sprzęgła sprawdzić działanie dwumasowego koła zamachowego (DKZ) i w razie potrzeby je wymienić. Jeśli DKZ nie będzie wymieniane, należy w szczególności zwrócić uwagę na ząbienia.
- Jak w przypadku naprawy standardowego sprzęgła, tak i przy wymianie podwójnego sprzęgła należy sprawdzić łożysko pilotujące i w razie potrzeby je wymienić (w zestawie LuK RepSet 2CT).

- Przed zainstalowaniem podwójnego sprzęgła, wałki sprzęgłowe muszą być starannie oczyszczone i sprawdzone pod kątem uszkodzeń.
- Wielowypust sprzęgła podwójnego i dwumasowego koła zamachowego DKZ musi być nasmarowany odpowiednim smarem. Przy wyborze smaru należy przestrzegać instrukcji producenta. Jeżeli parametry środka smarnego nie są podane, należy stosować smar z zawartością MoS₂.
- Sprawdzić stan oraz posadowienie blachy pośredniej. Jeśli jest uszkodzona należy wymienić (jeśli jest dostępna).
- Jeżeli tulejki prowadzące są uszkodzone, lub brak jest tulejek prowadzących, należy koniecznie je wymienić.
- Należy zawsze używać odpowiednich podnośników do montażu i demontażu skrzyń biegów. Należy ręcznie dosunąć skrzynię biegów do bloku silnika, a dopiero potem dokręcać śruby.
- Po zakończeniu naprawy należy przeprowadzić podstawowe ustawienia układu przy użyciu odpowiedniego systemu diagnostyki.
- Zestaw LuK RepSet 2CT należy wymieniać w całości. Łączenie używanych elementów i nowych części jest niedozwolone.
- Przed montażem nowych komponentów, należy starannie oczyścić zabrudzone elementy skrzyni biegów. W czasie wykonywania naprawy, należy zwrócić uwagę na zachowanie czystości.

Ważne:

Nie należy ponownie montować podwójnego sprzęgła lub dwumasowego koła zamachowego, jeśli zostały one upuszczone.

4. 2 Demontaż podwójnego sprzęgła

- Spuścić olej przekładniowy
- Wymontować skrzynię biegów zgodnie z zaleceniami producenta pojazdu

Skrzynia DQ 250:

- W położeniu montażowym może dojść do wycieku pozostałego oleju przez odpowietrznik. Aby temu zapobiec należy zdjąć kapturki odpowietrznika i w tym miejscu założyć zatyczki KL-0500-6071



- Wymienić filtr oleju
- Skrzynię biegów położyć na płaskiej powierzchni i podeprzeć przy użyciu podpory. Obudowa sprzęgła musi być stabilna i skierowana do góry



- Za pomocą śrubokręta zdemontować pierścień osadcy znajdujący się na obrzeżu pokrywy sprzęgła



- Podważyć pokrywę sprzęgła

Uwaga:

Nie wolno ponownie użyć tych części!



- Podważyć pierścień osadczy tarczy zabierakowej



- Jeśli sprzęgło podwójne będzie użyte ponownie, to tarcza zabierakowa i kosz muszą pozostać w tym samym ustawieniu. Jeżeli nie ma znaków fabrycznych, należy zaznaczyć ich położenie



- Nałożyć i zablokować tulejkę ściągacza KL-0500-900 na zewnętrznym wałku sprzęgła podwójnego
- Wkręcić młotek udarowy KL-0049-100 na tulejkę i wybić tarczę zabierakową



- Zdemontować pierścień z wałka wejściowego przekładni

Skrzynie DQ380/81 i DQ 500:

- Zachować pierścień osadczy dla dalszych pomiarów



Skrzynie DQ380/81 i DQ 500:

- Zdemontować pierścień osadczy

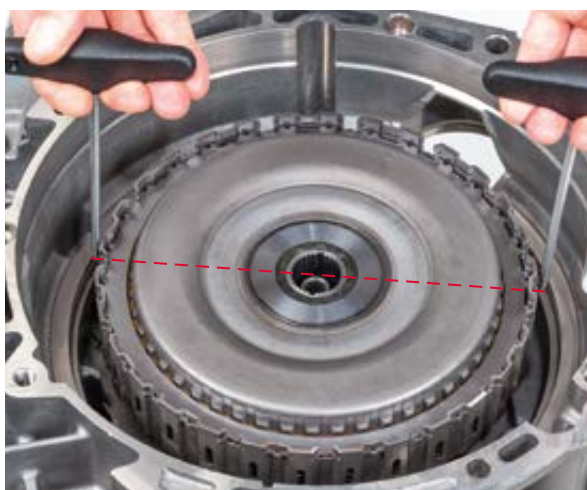


Skrzynia DQ 250:

- Zdemontować wałek napędowy pompy oleju z wałka wejściowego skrzyni



- Zaczepić haki po przeciwnych stronach kosza sprzęgła
- Unieść sprzęgło



- Położyć na czystej i równej powierzchni



- Sprawdzić powierzchnie współpracujące. Nie może być widocznych bruzd i wyżłobień



4. 3 Montaż sprzęgła podwójnego

Skrzynie DQ380/81 i DQ 500:

- Zamontować ustalacz KL-0500-901 i zabezpieczyć uchwytem KL-0500-903 w obudowie skrzyni

Skrzynia DQ 250:

- Zamontować ustalacz KL-0500-902 i zabezpieczyć uchwytem KL-0500-903 w obudowie skrzyni



- Wyjąć nowe sprzęgło z opakowania

Uwaga:

Sprzęgło nie może być rozmontowane, gdyż powoduje to przesunięcie tarcz. W takim przypadku montaż będzie znacznie bardziej skomplikowany. W niektórych przypadkach, poprawne ustawienie sprzęgła staje się niemożliwe.



- Obrócić ręcznie pierścienie uszczelniające sprzęgła. Muszą one obracać się swobodnie
- Ustawić zamki pierścieni 1 i 3 w tej samej pozycji
- Zamki pierścieni 2 i 4 muszą być obrócone o 180° względem zamków 1 i 3



- Chwycić kosz sprzęgła hakami KL-0500-906



- Zamontować sprzęgło

Uwaga:

Należy zrobić to ostrożnie. Sprzęgło nie może wpaść do środka! Jeśli pozycja montażowa nie jest osiągnięta, należy obrócić sprzęgło o pewien kąt i ponownie je zamontować.



- Właściwa pozycja montażowa zostaje osiągnięta, gdy kosz sprzęgła opiera się na łapie zamontowanego ustalacza

Uwaga:

Ustalacz musi pozostać do montażu tarczy zabierakowej. Nie wolno obracać sprzęgłem. Może to przesunąć ustalacz, w rezultacie pomiar będzie niewłaściwy.



- Sprawdzić wzajemne oznaczenia tarczy zabierakowej i kosza. Jeżeli nie ma znaków fabrycznych, należy zaznaczyć ich położenie (przed demontażem)



- Podważyć pierścień osadczy tarczy zabierakowej

Uwaga:

Pierścień osadczy będzie użyty ponownie



- Nałożyć i zablokować tulejkę ściągacza KL-0500-900 na zewnętrznym wałku sprzęgła podwójnego
- Wkręcić młotek udarowy KL-0049-100 na tulejkę i wybić tarczę zabierakową



Skrzynie DQ380/81 i DQ 500:

- Zamontować „stary” pierścień osadczy na wałku wejściowym skrzyni. Pierścień osadczy zamontować zwracając się stroną ku górze

Uwaga:

„Stary” pierścień jest używany tylko do pomiarów.

Skrzynia DQ 250:

- Zamontować pierścień o grubości 2 mm. Pierścień osadczy zamontować zwracając się stroną ku górze



- Trzy pomiary (dwa w przypadku skrzyni DQ 250) są niezbędne, aby określić grubość podkładki i pierścienia osadczego

Pomiar 1:

Luz poosiowy wałka wejściowego przekładni

- Zamontować czujnik zegarowy na obudowie skrzyni biegów
- Ustawić czubek czujnika na końcu wałka
- Ustawić zegar w pozycji 0
- W stanowczy sposób unieść sprzęgło do góry za pomocą haków KL-0500-906 i zanotować wynik pomiaru



Przykład:

Pomiar 1: 0,12 mm

Pomiar 2:

Luz poosiowy sprzęgła podwójnego i wałka sprzęgłowego

- Ustawić czubek czujnika na piaście kosza sprzęgła. Nie może on dotykać pierścienia osadczego
- Ustawić zegar w pozycji 0
- W stanowczy sposób unieść sprzęgło do góry za pomocą haków KL-0500-906 i zanotować wynik pomiaru



Przykład:

Mierzona wartość 2: 1,40 mm

- Ustalić grubość podkładki i pierścienia osadczego na podstawie poniższej kalkulacji

Skrzynie DQ380/81 i DQ 500:

Pomiar 2 – pomiar 1 – 0,11 mm = grubość podkładki

Skrzynia DQ 250:

Pomiar 2 – pomiar 1 + 1,85 mm = grubość podkładki

Przykład:

Pomiar 2: 1,40 mm
 Pomiar 1: – 0,12 mm
 – 0,11 mm

Obliczona grubość
 podkładki /
 pierścienia osadczego 1,17 mm

- Z zestawu należy wybrać pierścień osadczy lub podkładkę, których grubość jest najbliższa obliczonej wartości. Jeżeli nie ma elementu dokładnie odpowiadającego pomiarom, należy użyć pierścienia lub podkładki o rozmiar większych od wskazanych pomiarów

Przykład:

Obliczona grubość
 podkładki /
 pierścienia osadczego 1,17 mm

Podkładka
 pierścienia osadczego
 do zamontowania 1,20 mm

Skrzynia DQ 250:

- Zdemontować pierścień o grubości 2 mm i zastąpić go pierścieniem o obliczonej grubości
- Zamontować wałek napędowy pompy oleju



Skrzynie DQ380/81 i DQ 500:

- Zdemontować "stary" pierścień osadczy
- Zamontować podkładkę o obliczonej grubości
- Zamontować "stary" pierścień osadczy



Pomiar 3:

Pomiar kontrolny

(tylko dla skrzyń DQ 380/81 i DQ 500)

- Ustawić czubek czujnika na podkładce w oknie pierścienia osadczego
- Ustawić zegar w pozycji 0
- Unieść kosz sprzęgła za pomocą haków KL-0500-906 i zanotować wynik pomiaru

Przykład:

Pomiar 3: 0,20 mm



Skrzynie DQ380/81 i DQ 500:

Wartości 3 i 1 są używane do określenia czy poosiowy luz wałka skrzyni biegów jest w tolerancji

Wynik pomiaru 3 – wynik pomiaru 1 = luz poosiowy wałka

Przykład:

Pomiar 3: 0,20 mm

Pomiar 1: – 0,12 mm

Wynik pomiaru

kontrolnego 0,08 mm

Wartości oczekiwane: 0,05 mm do 0,12 mm



Skrzynie DQ380/81 i DQ 500:

- Jeśli wynik nie mieści się w przedziale wartości oczekiwanej należy użyć grubszej lub cieńszej podkładki
- Jeśli pomiar kontrolny mieści się w przedziale wartości oczekiwanej należy „stary” pierścień zastąpić „nowym”
- Pierścień osadczy zamontować zwężając się stroną ku górze



- Zamontować tarczę zabierakową w koszu sprzęgła. Upewnić się, że znaki na elementach się pokrywają
- Przytrzymać na zewnątrz ustalacz KL-0500-901/902
- Zamontować tarczę zabieraka przy użyciu tulejki ściągacza KL-0500-900 i młotka udarowego KL-0049-100



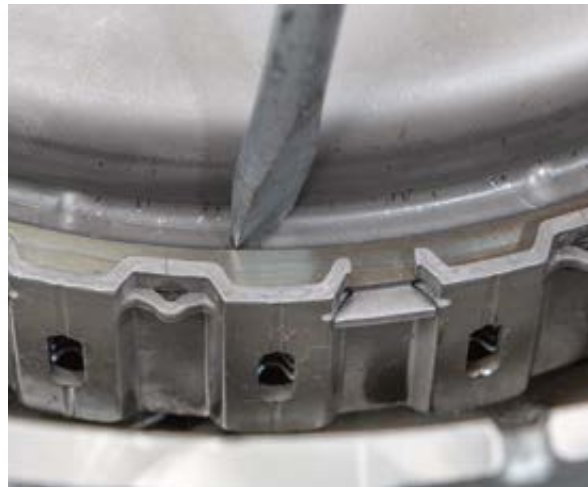
- Zaczynając od okna założyć pierścień osadczy tarczy zabierakowej w kierunku wskazówek zegara

Uwaga:

Niektóre sprzęgła mogą mieć w oknie wystający element. W tych rozwiązaniach istotne jest, aby pierścień osadczy był posadowiony oknem centralnie w stosunku do wystającego elementu.



- Docisnąć pierścień osadczy w gnieździe
- Używając śrubokrętu docisnąć pierścień osadczy tak, aby zajął pozycję ostateczną
- Zdemontować ustalacz KL-0500-901/902 wraz z uchwytem



- Sprawdzić powierzchnię pierścienia wystającego ze sprzęgła. Musi być czysta sucha



- Wyjąć pokrywę sprzęgła z opakowania. Chwycić pokrywę jak pokazano na zdjęciu

Uwaga:

Nie wolno smarować ani dotykać wewnętrznego uszczelnacza. Spowoduje to wyciek.



Skrzynie DQ380/81 i DQ 500:

- Postawić złotą tuleję KL-0500-905 na płaskiej i czystej powierzchni

Skrzynia DQ 250:

- Postawić czarną tuleję KL-0500-904 na płaskiej i czystej powierzchni

Uwaga:

Tuleje muszą być czyste, a ich powierzchnie nie mogą być porysowane

- Aby zapewnić właściwą pozycję warg uszczelnacza, należy na tulejkę nałożyć pokrywę skierowaną wypukłą częścią do góry
- Następnie wyjąć tuleję z pokrywy

Skrzynie DQ380/81 i DQ 500:

- Posadowić złotą tuleję KL-0500-905 na wystającym kołnierzu sprzęgła

Skrzynia DQ 250:

- Posadowić czarną tuleję KL-0500-904 na wystającym kołnierzu sprzęgła

- Ostrożnie posmarować zewnętrzny uszczelniacz niewielką ilością oleju

- Przesunąć pokrywę przez tulejkę i docisnąć do tarczy zabierakowej

Uwaga:

Pokrywa musi być ostrożnie dociskana. Zbyt duża siła może zdeformować pokrywę i spowodować wycieki.



- Zamontować nowy pierścień osadczy. Docisnąć go w kierunku zewnętrznym, równomiernie na całym obwodzie gniazda.



- Nałożyć niewielką ilość smaru na wielowypusty sprzęgła podwójnego oraz dwumasowego koła zamachowego DKZ

Uwaga:

Przy wyborze smaru należy przestrzegać instrukcji producenta. Jeżeli parametry środka smarnego nie są podane, należy stosować smar z zawartością MoS_2 .

- Wymienić łożysko pilotujące (jest elementem składowym zestawu LuK RepSet 2CT)



- Zamontować skrzynię biegów
- Napętnić skrzynię odpowiednim olejem

Uwaga:

Nie wolno uruchamiać silnika, jeśli w skrzyni biegów nie ma oleju.

- Przeprowadzić nastawy podstawowe przy użyciu odpowiedniego narzędzia diagnostycznego
- Wykonać jazdę testową na dystansie min. 20 km
- Odczytać pamięć błędów
- Sprawdzić poziom oleju w skrzyni biegów



