SERVICE INFO – LuK 0058

Drgania w układzie sprzęgła w samochodach grupy PSA i FIAT ze sprzęgłem ciągnionym

Producent pojazdu: Citroën, Fiat, Peugeot

Modele: Wszystkie modele z grupy PSA i FIAT wyposażone w sprzęgło ciągnione

Foto 1: Sprzęgło ciągnione

Niektóre pojazdy z grupy PSA i FIAT wyposażone są w sprzęgło ciągnione. Oznacza to, że w celu rozłączenia sprzęgła łożysko oporowe jest ciągnięte, a nie pchane przez dźwignię wysprzęglającą (Foto 1).

Zazwyczaj, podczas intensywnej pracy, końcówki widełek dźwigni wysprzęglającej ulegają wytarciu. Takie zużycie jest często traktowane jako mało istotne podczas naprawy.

W wyniku tego zużycia, widełki wycierają się (Foto 2) i zmieniają kształt. Prowadzi to do zmian w pracy sprzęgła, powodując nagłe załączanie sprzęgła i drgania sprzęgła podczas ruszania pojazdu.

Należy zwrócić uwagę, że tego typu drgania nie mogą być spowodowane przez dwumasowe koło zamachowe.

Podczas wizualnej oceny dźwigni wysprzęglającej należy pamiętać, że miejsca kontaktu z łożyskiem oporowym zlokalizowane są od strony skrzyni biegów, więc nie są łatwo widoczne. Te obszary należy sprawdzić przy użyciu lusterka, lub też poprzez demontaż dźwigni.

Należy także sprawdzić punkty podparcia dźwigni wysprzęglającej (np. zużycie tulei trzpienia), oraz stan zużycia tulei prowadzącej łożysko oporowe.

Foto 2: Zużyta dźwignia wysprzęglająca musi zostać wymieniona

Schaeffler Automotive Aftermarket zaleca wymianę dźwigni wysprzęglającej podczas każdej wymiany sprzęgła.

Stan 06.2015 **LuK 0058** Zastrzega się prawo do zmian technicznych
Numery OE i nazwy producentów zostały użyte wyłącznie w celach informacyjnych
© 2015 Schaeffler Automotive Aftermarket GmbH & Co. KG

SCHAEFFLER AUTOMOTIVE AFTERMARKET

Zużyta dźwignia wysprzęglająca może być przyczyną niektórych usterek:

- Drgania sprzęgła, szczególnie na pierwszym i wstecznym biegu, spowodowane przez brak płynności w przeniesieniu momentu obrotowego.
- Deformacja lub pęknięcie jednego lub obu uchwytów łożyska oporowego, co może doprowadzić do wypadnięcia łożyska z docisku.

Jeśli sprężyna talerzowa została narażona na zbyt duże wibracje i w wyniku tego doszło do kontaktu z obudową sprzęgła (Foto 5), konieczne będzie zastosowanie zestawu naprawczego sprzęgła. W takim przypadku należy skontrolować stan tłumika wału korbowego.

Wskazówka:
Proszę nie smarować pierścienia mocującego łożyska (Foto 3).

Foto 3: Pierścień ustalający łożyska

Foto 4: Deformacja uchwytu łożyska oporowego

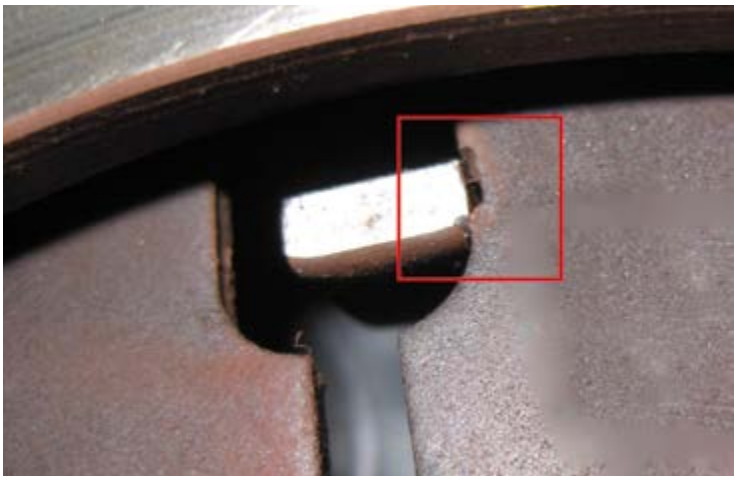

Foto 5: W przypadku uszkodzenia sprężyny talerzowej, należy także wymienić tłumik wału korbowego

Należy stosować się do zaleceń producenta pojazdu!

Dodatkowe informacje:
Schaeffler Polska Sp. z o.o.
aaminfo.pl@schaeffler.com
www.schaeffler-aftermarket.pl
www.repxpert.pl

LuK 0058

SCHAEFFLER
AUTOMOTIVE AFTERMARKET