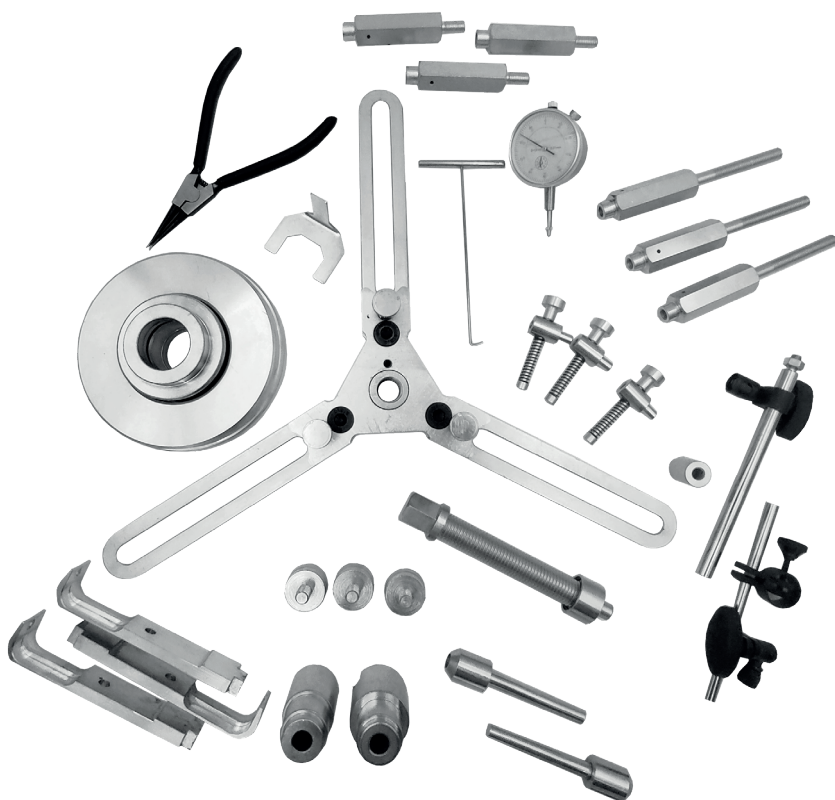


PL | EN

Instrukcja / Manual

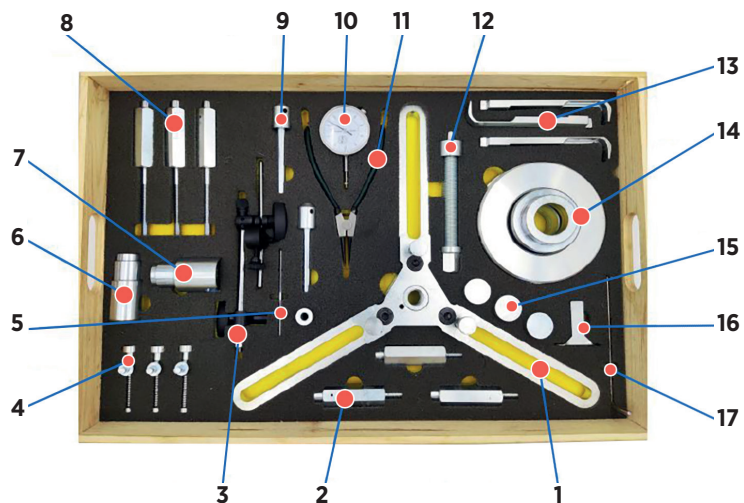
OK-02.0457

Zestaw do wymiany suchego sprzęgła w DSG
Kit for replacing the dry clutch in DSG



ROCKS[®]

STOP ŹELAZA Z PASJĄ



1.	Ściągacz	Welt
2.	Trzpień krótki	Pin short
3.	Statyw czujnika	Sensor stand
4.	Trzpień ze sprężyną	Pin with spring
5.	Trzpień	Pin
6.	Tuleja 563	Sleeve 563
7.	Tuleja 564	Sleeve 564
8.	Trzpień długi	Long pin
9.	Trzpień ze śrubą dociskową	Pin with pressure screw
10.	Czujnik zegarowy	Dial gauge
11.	Szczypce	Pliers
12.	Śruba	Screw
13.	Łąpy do wyciągania	Lugs to be pulled out
14.	Tuleje wzorcowe	Reference sleeves
15.	Nakrętka	Nut
16.	Szablon	Template
17.	Hak	Hook

DEMONTAŻ

1. Zabezpiecz odpowietrzniki przed wylaniem się oleju!
Ustaw skrzynię biegów w pozycji sprzęgłem do góry.
2. Wyjmij pierścień osadczy sprzęgła.
3. Wyjmij piastę tarczy sprzęgła.
4. Zdejmij pierścień osadczy z wału.
5. Włóż tuleję 564 na wał.
6. Załóż łapy na kosz sprzęgła. Połącz łapy (13) i bolec (4).
7. Włóż ściągnacz (1) na łapy i przykręć go za pomocą nakrętek (15).
8. Wkręć śrubę ściągnacza (12), aby zdjąć kosz z wału.
9. Wyjmij kosz sprzęgła z tarczami.
10. Zdemontuj zestaw ściągnacz (1).
11. Wyjmij łożysko oporowe z podkładką regulacyjną.
12. Wyjmij duże łożysko oporowe z podkładką oraz dźwignią wysprężającą.
13. Wykręć śruby jarzma po czym jednocześnie wyjmij je razem z dźwignią wysprężającą z tuleją prowadzącą.
14. Sprawdź stan uszczelnienia wałków skrzyni biegów. Usuń zanieczyszczenia i nasmaruj wałki.



MONTAŻ

1. Załóż nowe gniazdo dźwigni włączającej. Zamontuj nową dźwignię wysprężającą z jarzmem – dokręć nowe śruby momentem przewidzianym przez producenta skrzyni biegów. Upewnij się, że pozycja dźwigni jest prawidłowa. **Ważne! Elementów nie smarować, nie naoliwiać!**
2. Załóż nową dużą dźwignię wysprężającą z łożyskiem oporowym – upewnij się, że pozycja jest prawidłowa. **Ważne! Elementów nie smarować, nie naoliwiać!**

Sprzęgło K1:

3. Włóż najgrubszą podkładkę regulacyjną.
4. Tuleję wzorcową (14) nałóż na duże łożysko oporowe. Na wzorec nałóż okrągły ciężarek, aby sprawdzić czy szablon bez oporu wsunie się na pierścień. Jeżeli nie jest to możliwe należy wymienić zamontowaną podkładkę regulacyjną – o rozmiar cieńszą.
5. Powtórnie nałóż tuleję wzorcową i wykonaj próbę z szablonem. Powtarzaj tę czynność aż szablon da się nałożyć na pierścień bez użycia siły.
6. Skontroluj luz dźwigni wyciskowych. Dopuszczalna wartość to 0,1 mm.
7. Sprawdź i ustal indywidualną tolerancję dla sprzęgła 1. Odczytasz ją ze sprzęgła od strony silnika – oznaczenie K1.
Wartość tolerancji należy w zależności od znaku (wartość dodatnia lub ujemna) doliczyć do wcześniej ustalonej grubości podkładki regulacyjnej lub ją odjąć.
8. Po wyliczeniu włóż dobraną podkładkę regulacyjną do dużego łożyska oporowego sprzęgła K1.

Sprzęgło K2:

9. Włóż najgrubszą podkładkę regulacyjną na małe łożysko oporowe.
10. Upewnij się, że wypustki pasują do wpustów podkładki regulacyjnej.
11. Małe łożysko oporowe sprzęgła K2 ustaw i włóż.
12. Tuleję wzorcową nałoż na małe łożysko oporowe.
13. Na wzorzec nałóż okrągły ciężarek, aby sprawdzić czy szablon bez oporu wsunie się na pierścień. Jeżeli nie jest to możliwe należy wymienić zamontowaną podkładkę regulacyjną – o rozmiar cieńszą.
14. Powtórnie nałóż wzorzec i wykonaj próbę z szablonem. Powtarzaj tą czynność aż szablon da się nałożyć na pierścień bez użycia siły.
15. Sprawdź i ustal indywidualną tolerancję dla sprzęgła 2. Odczytasz ją ze sprzęgła od strony silnika – oznaczenie K2.

Wartość tolerancji należy w zależności od znaku (wartość dodatnia lub ujemna) doliczyć do wcześniej ustalonej grubości podkładki regulacyjnej lub ją odjąć.

16. Po wyliczeniu włóż dobraną podkładkę regulacyjną do dużego łożyska oporowego sprzęgła K2. Upewnij się, że wypustki pasują do wpustów podkładki regulacyjnej.
17. Nałóż nowy kosz sprzęgła na wał.
18. Upewnij się, że jest prawidłowo osadzone na wale – zmierz odstęp pomiędzy górną krawędzią pierścienia sprzęgła, a powierzchnią czołową wału. Odległość może wynosić max. 8 mm. Jeżeli wartość będzie większa, tarcza sprzęgła nie będzie osadzona w uzębieniu wału drążonego.
19. Załóż tuleję 564.
20. Załóż trzy bolce (8) w rozstawie co około 120 stopni na zewnętrzną stronę obudowy skrzyni biegów.
21. Zamontuj ściągacz (1) na bolce (8). Za pomocą klucza dynamometrycznego ustawionego na moment wskazany przez Producenta skrzyni biegów dokręć śrubę (12) do momentu, gdy wpust pierścienia będzie widoczny w otworze tulejki 564.
22. Zamontuj pierścień osadczy na wale węższą szczeliną ku górze.
23. Za pomocą czujnika ze statywem skontroluj skok dolnej tarczy sprzęgła K2. Zamontuj czujnik na obudowie skrzyni, końcówkę pomiarową ustaw na dolnej tarczy sprzęgła. Wyzeruj czujnik.
24. Za pomocą haka (17) podnieś dolną tarczę sprzęgła – odczytaj wartość na czujniku. Pomiaru dokonaj w trzech miejscach. **Dopuszczalne wartości skoku: 0,3 mm – 1 mm.**
25. Zamontuj piastę tarczy sprzęgła górnego K1. Załóż pierścień osadczy.
26. Sprawdź skok górnej tarczy analogicznie jak wyżej - za pomocą haka (17) podnieś górną tarczę sprzęgła – odczytaj wartość na czujniku.
27. Pomiaru dokonaj w trzech miejscach.

Jeżeli skok mieści się w granicach 0,3 mm – 1 mm - **WYMIANA PRZEBIEGLA PRAWIDŁOWO.** Jeżeli nie – dokonaj ponownej regulacji sprzęgła.

DISASSEMBLY

1. Secure the breathers against oil spillage!
Place the gearbox in the clutch up position.
2. Remove the clutch snap ring.
3. Remove the clutch disc hub.
4. Remove the snap ring from the shaft.
5. Insert sleeve 564 onto the shaft.
6. Place the feet on the clutch basket.
Connect the legs (13) and the pin (4).
7. Put the puller (1) on the feet and screw it with the nuts (15).
8. Screw in the puller screw (12) to remove the basket from the shaft.
9. Remove the clutch basket with the plates.
10. Remove the puller assembly (1).
11. Remove the thrust bearing with shim.
12. Remove the large thrust bearing with washer and release lever.
13. Remove the yoke bolts and simultaneously remove them together with the release lever with the guide bushing.
14. Check the condition of the gearbox shaft seal. Remove debris and lubricate rollers.



ASSEMBLY

1. Insert a new counterbearing for the engagement lever (it only fits in one position).
Mount a new small engagement lever with a guiding sleeve and new retaining plate.
Tighten the new bolts with the correct torque. Ensure the engagement lever is positioned correctly on the counterbearing. **Do not grease or oil components!**
2. Insert a new large engagement lever with engagement bearing.
Ensure the engagement lever is positioned correctly on the counterbearing.
Do not grease or oil components!

K1 Clutch

3. Insert the thickest shim.
4. Place the gauge sleeve (14) on the large thrust bearing. Put a round weight on the pattern to check that the template will slide smoothly onto the ring. If it is not possible, the installed shim should be replaced - by a size smaller.
5. Reattach the gauge sleeve and test with the template. Repeat this action until the template can be put on the ring without using force.
6. Check the looseness of the pressing levers. The allowed value is 0.1 mm.
7. Check and determine the individual tolerance for the clutch 1. You can read it from the clutch on the motor side - marking K1.
Depending on the sign (positive or negative value), the tolerance value should be added to or subtracted from the previously determined thickness of the adjusting shim.
8. After the calculation, insert the selected shim into the large K1 clutch thrust bearing.

K2 clutch:

9. Place the thickest shim onto the small thrust bearing.
10. Make sure the tabs fit into the slots on the shim.
11. Align and insert small K2 clutch thrust bearing.
12. Place the gauge sleeve over the small thrust bearing.
13. Put a round weight on the pattern to check that the template will slide smoothly over the ring. If it is not possible, the installed shim should be replaced - by a size smaller.
14. Repeat the pattern and test the pattern. Repeat this action until the template can be put on the ring without using force.
15. Check and determine the individual tolerance for the clutch 2. You can read it from the clutch on the motor side - K2 designation.

Depending on the sign (positive or negative value), the tolerance value should be added to the previously determined thickness of the adjusting shim or it should be subtracted.

16. After calculating, insert the selected shim into the large K2 clutch thrust bearing. Make sure the tabs fit into the grooves of the shim.
17. Place the new clutch basket onto the shaft.
18. Make sure it is seated correctly on the shaft - measure the distance between the top edge of the clutch ring and the face of the shaft. The distance may be max. 8 mm. If the value is greater, the clutch disc will not be seated in the hollow shaft toothing.
19. Install sleeve 564.
20. Install three lugs (8) approximately 120 degrees apart on the outside of the gear housing.
21. Install the puller (1) on the pins (8). Using a torque wrench set to the torque indicated by the gearbox manufacturer, tighten the bolt (12) until the key of the ring is visible in the hole in the sleeve 564.
22. Fit the snap ring on the shaft with the narrower slot facing up.
23. Check the stroke of the lower clutch disc K2 using a sensor with a tripod. Install the sensor on the gearbox housing, set the measuring tip on the lower clutch disc. Zero the sensor.
24. Use the hook (17) to raise the lower clutch disc - read the value on the sensor. Take the measurement in three places. **Allowable stroke values: 0.3 mm - 1 mm.**
25. Install the K1 upper clutch disc hub. Install the snap ring.
26. Check the stroke of the upper disc in the same way as above - use the hook (17) to raise the upper clutch disc - read the value on the sensor.
27. Take the measurement in three places.

If the stroke is between 0.3 mm - 1 mm - **CHANGE WAS CORRECTLY.**

If not - re-adjust the clutch.

ROCKS[®]

STOP ŹELAZA Z PASJĄ