

Na ściankach miski olejowej może tworzyć się cienki, ciemnoszary film, ale jest to zjawisko całkowicie normalne.

Ponowny montaż:

Prace należy przeprowadzić na czystym podłożu. Podczas demontażu obudowy zaworów ze sterownika ściągnąć plastikowe osłony cewek magnetycznych oraz odkręcić trzy śruby mocujące blaszane sprężyny. Teraz można ostrożnie wyciągnąć cewki magnetyczne.



► Sterownik wyciągnąć z obudowy zaworów. Cewki magnetyczne zmieniające przełożenia nie są wyposażone w o-ringi, natomiast pozostałe mają po dwa, służące do regulacji ciśnienia. Skontrolować o-ringi oraz otwory, w które wchodzi. Sprawdzić filtry na otworach pod kątem zanieczyszczeń.

Nowy sterownik nałożyć na obudowę zaworów – są tam dwie wypustki prowadzące, które muszą się zatrzasknąć.

► Posmarować o-ringi olejem i wcisnąć w ich otwory cewki magnetyczne. Ustawić styki w odpowiedniej pozycji.

► Założyć blaszane sprężyny i dokręcić śruby. Następnie założyć osłony cewek magnetycznych. Za pomocą czyściwa bez włosków oczyścić powierzchnię przylegania obudowy zaworów i zamontować

ją. Podczas tej operacji odpowiednio ustawić tłoczek dźwigni zamiany przełożeń i dokręcić śruby mocujące obudowę zaworów.

► Przed montażem nowego filtra posmarować olejem o-ring. Należy przy tym zwrócić uwagę na to, by zaczepy oporowe weszły do rowka w obudowie zaworów. Nową uszczelkę miski olejowej posmarować olejem, umieścić na swoim miejscu, a następnie miskę nałożyć na skrzynię biegów.

Płytkę sterownika połączona jest z zewnętrzną częścią skrzyni biegów za pomocą tulejki prowadzącej, która na płycie i na obudowie skrzyni uszczelniona jest o-ringami. W wyniku uszkodzenia tych o-ringów olej może przedostać się do korka zamykającego. Natomiast opiłki metalu krążące w oleju ATF mogą powodować spięcia elektryczne.

► O-ringi posmarować olejem, a otwory w tulejce prowadzącej ustawić do kołków na sterowniku i całość zatrzasknąć.

► Zamontować korek zamykający – jasnobrązową tulejkę obrócić do momentu wyczucia oporu w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Następnie obrócić o kolejne 30° w celu zatrzasknięcia w pozycji zamknięcia. Zmierzyć objętość oleju ATF, który został zlan, gdyż informacja ta będzie potrzebna później – podczas napełniania. Do ponownego napełnienia potrzebne jest około pięć litrów.

Zdemontować czerwony kołek blokujący na krótcu wlewu oleju skrzyni biegów, a następnie ściągnąć korek. Przez króciec wlewu, w którym umieszczony jest bagnet pomiarowy, nalać nieco mniejszą ilość oleju niż została wcześniej zlane. Do tego celu użyć czystego lejka lub rury wlewowej.

Uruchomić silnik i pozostawić przy prędkości obrotowej biegu jałowego przez dwie minuty. Dźwignię zmiany przełożeń ustawić w różnych pozycjach i w każdym położeniu zostawić na 10 sekund. Dzięki temu, sprężyna zostanie napełniona, a powietrze wyparte.

Bagnet

Niektóre modele skrzyni 722.6 wyposażono w bagnet (rys. 6). Bagnet jest potrzebny do pomiaru poziomu oleju ATF (febi 38023).

Bagnet pomiaru poziomu oleju ma około metra długości i jest umieszczony w przeznaczonym do tego otworze w skrzyni biegów. Końcówką sięga dna miski olejowej. Część bagnetu wystaje z króćca do napełniania oleju.

Olej przekładniowy charakteryzuje się wysokim stopniem rozszerzalności cieplnej. Dlatego też na bagnecie pomiarowym umieszczone są dwa oznaczenia – dolne do mierzenia poziomu oleju przy temperaturze 25°C, a górne do mierzenia poziomu oleju przy 80°C.

Gdy silnik jest ciepły, temperaturę oleju, a tym samym wnętrza skrzyni biegów, należy zmierzyć za pomocą testera diagnostycznego.

Dźwignia zmiany przełożeń musi znajdować się w położeniu „D” lub „R”, ponieważ wtedy zamykany jest hermetyczny łącznik elektryczny (kontakton) w czujniku temperatury oleju przekładniowego. W innych pozycjach wskazywana jest domyślna wartość temperatury cieczy chłodzącej. Pomiar należy wykonać na biegu jałowym silnika i przy temperaturze oleju 80°C. Olej trzeba uzupełnić do momentu osiągnięcia górnego oznaczenia na bagnecie. Następnie zamontować korek i podczas jazdy próbnej sprawdzić poprawność działania skrzyni biegów.

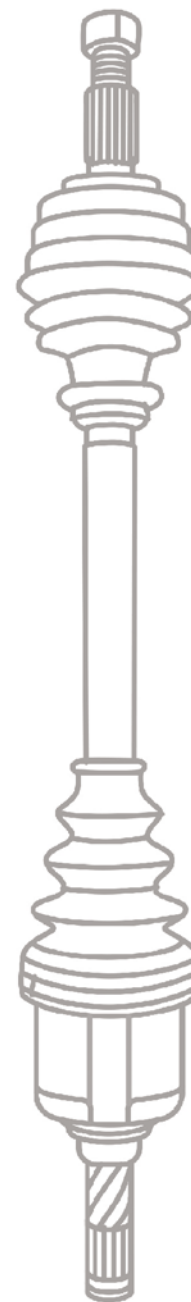
Cały asortyment części elektrycznych Febi w jakości OE do samochodów osobowych dostępny jest na stronie: partsfinder.bilsteingroup.com.

Opracowanie na podstawie materiałów firmy Febi Bilstein



POINT GEAR

NOWE I REGENEROWANE PÓŁOSIE NAPĘDOWE



PNG72190 L/P 510mm

Półoś napędowa przód L/P 510mm (dla pojazdów z ABS) FORD GALAXY; SEAT ALHAMBRA; VW SHARAN 1.8-2.8 03.95-03.10



PNG72141 P 942mm

Półoś napędowa przód P 942mm CITROEN C5 I, C5 II 2.0D/3.0 03.01-



PNG72187 P 580mm

Półoś napędowa przód P 580mm (dla pojazdów z ABS) FORD MONDEO III 2.0D/2.2D 10.00-03.07



PNG72632 P 922mm

Półoś napędowa przód P 922mm (dla pojazdów z ABS) RENAULT KANGOO, KANGOO BE BOP, KANGOO EXPRESS 1.5D/1.6/1.6ALK 06.05-



PNG72775 L/P 526mm

Półoś napędowa przód L/P 526mm (dla pojazdów z ABS) AUDI A4, CABRIOLET; SEAT EXEO, EXEO ST 1.8-3.2 01.97-



PNG72474 P 1140mm

Półoś napędowa przód P 1140mm (dla pojazdów z ABS) CITROEN JUMPER; FIAT DUCATO; PEUGEOT BOXER 2.2D/2.3D 04.06-



GWARANCJA

2
LATA

PONAD 2100 REFERENCJI