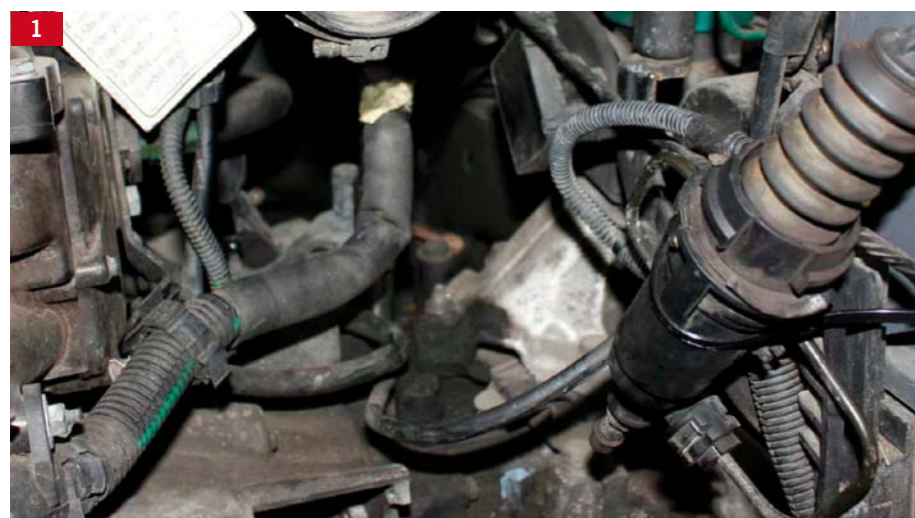


REXPERT – wskazówki dotyczące instalacji

Wymiana sprzęgła w samochodzie Citroën C5 2.0 HDi (RHZ)

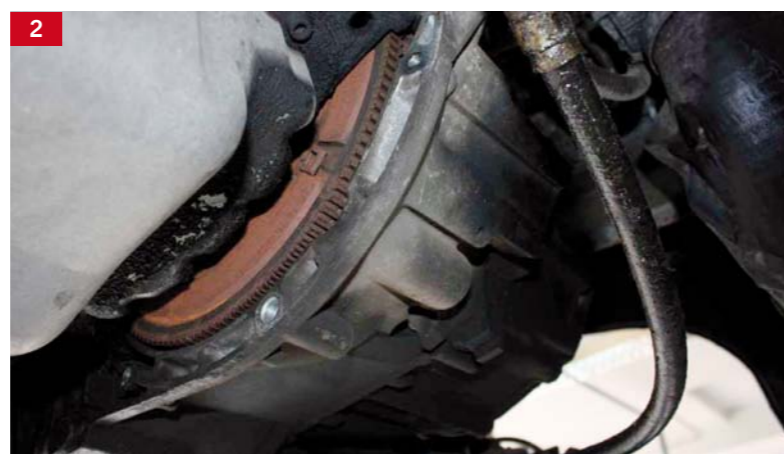
TEN KONKRETNY MODEL JEST WYPOSAŻONY W DWUMASOWE KOŁO ZAMACHOWE I SPRZĘGŁO CIĄGNIONE, KTÓRE PODCZAS WYMIANY WYMAGA SZCZEGÓLNEJ UWAGI. OPIS ODNOSI SIĘ RÓWNIEŻ DO NIEKTÓRYCH ZASTOSOWAŃ W MODELACH FIAT I PEUGEOT. NALEŻY PAMIĘTAĆ, ŻE PRZY KAŻDEJ WYMIANIE SPRZĘGŁA KONIECZNA JEST TAKŻE WYMIANA DŹWIGNI WYSPRZĘGLAJĄCEJ WRAZ Z TRZPIENIEM. NUMER UŻYTEJ DO MONTAŻU CZĘŚCI LUK TO 623304100



i mocuje go opaską zaciskową po jednej stronie skrzyni (fot. 1). Odłączenie przewodu hydraulicznego nie jest konieczne. W dalszej kolejności należy wymontować rozrusznik, górne śruby pokrywy sprzęgła oraz zamocowanie i wspornik skrzyni biegów. Należy wypiąć złącza wielostykowe świateł cofania i prędkościomierza.

Po zamontowaniu belki do podwieszenia silnika trzeba podnieść pojazd, zdjęć oba przednie koła i z gumowych końcówek zabezpieczających odłączyć po obu stronach przewody układu ABS oraz czujniki zużycia klocków hamulcowych.

Po odłączeniu przewodów chłodnicy turbosprężarki, a także ich wsporników zamocowanych do skrzyni biegów należy zdjęć pokrywę kontrolną skrzyni (fot. 2) i wyjąć trzy śruby wspornika mocującego ciągną.



Podczas tej naprawy użyto podnośnika dwukolumnowego, belki do podwieszania silnika, długiej podpory osi, podnośnika skrzyni biegów oraz narzędzia centrującego do tarczy sprzęgła. Jeżeli pojazd ma felgi aluminiowe, przed rozpoczęciem prac należy sprawdzić, czy założono nakrętki zabezpieczające. Dla bezpieczeństwa konieczne jest odłączenie przewodu masyowego akumulatora.

Demontaż rozpoczyna się od zdjęcia osłony silnika. Następnie odłącza się przewody filtra powietrza oraz zdejmuje jego obudowę i podstawę. Rozłączenia wymagają też wielostykowe złącza instalacji elektrycznej. Należy wyjąć pomocniczą skrzynkę bezpiecznikową, co umożliwi lepszy dostęp do górnej części skrzyni biegów. W dalszej kolejności odłącza

się ciągną zmiany biegów usytuowane w górnej części skrzyni od mechanizmu zmiany biegów. Dopiero teraz możliwe jest wymontowanie całego podzespołu. Następnie wyjmuje się siłownik sprzęgła

Następnie odłącza się wsporniki przewodów klimatyzacji (fot. 3) i umieszcza je po jednej stronie.

Należy ostrożnie wysunąć ze skrzyni biegów półkę po stronie kierowcy, odpiąć wspornik łożyska półosi po stronie pasażera oraz wyciągnąć ją ze skrzyni.

W dalszej kolejności luzuje się dwie śruby ramy pomocniczej (sanek) wkręcone po stronie kierowcy i wyjmuje dwie śruby po stronie pasażera. Skrzynię biegów trzeba podeprzeć na podnośniku hydraulicznym, by wykręcić pozostałe śruby z obudowy sprzęgła.

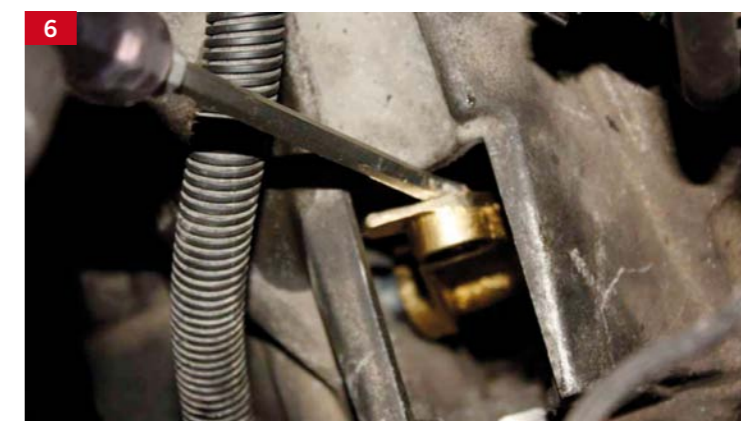
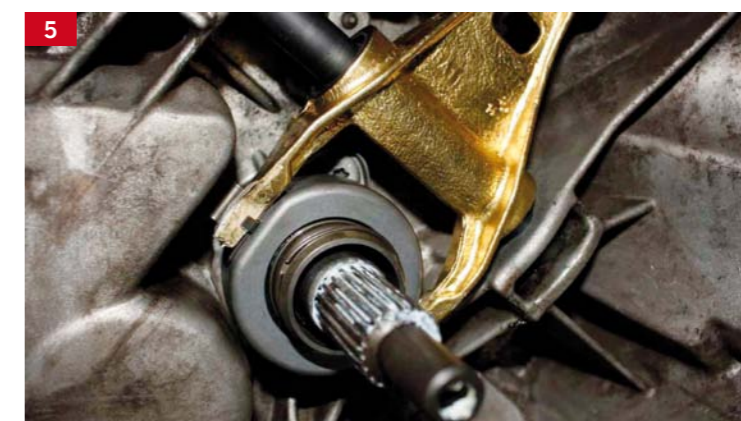
W przypadku sprzęgła ciągnionego po wyjęciu skrzyni dźwignia wysprzęglająca wysunie się z łożyska oporowego. Skrzynię można następnie nieco obniżyć, lekko ją obracając. Umożliwi to wyjęcie jej z ramy pomocniczej.

Stare łożysko oporowe będzie przymocowane do docisku (fot. 4). W tym momencie dochodzi często do błędów montażowego, polegającego na wciskaniu nowego łożyska oporowego w docisk sprzęgła. Taka sytuacja nigdy nie powinna mieć miejsca. Łożysko oporowe musi zostać najpierw zamocowane do dźwigni wysprzęglającej.

Należy również sprawdzić stan zużycia DKZ. Kąt swobodnego obrotu nie powinien przekraczać 20 stopni (lub 8 zębów wieńca rozrusznika). Jeżeli kąt ten jest większy lub występuje jego brak, konieczna jest wymiana DKZ na nowe. W opisywanym przypadku luz poprzeczny nie przekraczał wartości granicznej, natomiast luz krawędziowy przekroczył wartość dopuszczalną 1,6 mm i wyniósł 2,1 mm. Z tego powodu DKZ zostało wymienione.

Ponowny montaż skrzyni biegów wykonuje się w kolejności odwrotnej, jednak trzeba pamiętać, aby nowe łożysko oporowe założyć do nowej dźwigni wysprzęglającej (fot. 5). Łożyska nie wolno montować z powrotem w docisku.

Po zamontowaniu skrzyni łożysko oporowe powinno się zakleszczyć w docisku przy użyciu odpowiedniej dźwigni wsuniętej przez otwór roboczy siłownika sprzęgła (fot. 6). Zatrzaśnięcie łożyska w docisku sprzęgła jest zasygnalizowane charakterystycznym „kliknięciem”. Aby upewnić się, że łożysko jest pra-



widlowo zamontowane, należy ostrożnie poruszać widełkami za pomocą dźwigni w kierunku przeciwnym, czyli załączającym sprzęgło. Tego modelu

nie wyposażono w korek oleju, zatem należy wlać 1,8 l oleju przekładniowego określonego w specyfikacji producenta pojazdu.