

RU **Внимание!**

Настройка и регулировка нового сцепления имеют решающее значение для надежности трансмиссии и долговечности сцепления. Перед снятием коробки передач снимите крышки сапуна коробки передач и закройте их пластиковыми заглушками, чтобы предотвратить утечку масла. (Рис. 1) **Примечание:** перед началом работы убедитесь, что корпус сцепления очищен от пыли и мусора.

С помощью щупов измерьте свободный зазор между новыми приводными дисками сцепления и нажимным диском. После этого выберите подходящие прокладки в соответствии с приведенной ниже таблицей. (Рис. 2) Замените пластиковый шариковый штифт, расположенный в картере сцепления, затем установите два рычага сцепления с выбранными прокладками в коробку передач. (Рис. 3) Установите новый сцепной пакет на вал и прижмите его с помощью специального инструмента, пока он не пройдет паз для стопорного кольца. Установите новое стопорное кольцо и подтяните новый сцепной пакет к стопорному кольцу, чтобы устранить зазор между стопорным кольцом и сцеплением. (Рис. 4) Снимите смотровую крышку коробки передач и повторно измерьте свободный зазор между новыми приводными дисками сцепления и нажимным диском в трех разных точках. (Рис. 5) После установки зазор может не достигать рекомендуемого значения. В этом случае необходимо снять сцепление и заменить прокладки на прокладки другой толщины, пока зазор не достигнет рекомендуемого значения. После установки сцепления и правильного соблюдения всех допусков зазора установите новую втулку и стопорное кольцо. После повторной установки коробки передач в автомобиль необходимо выполнить сброс и повторное обучение всех параметров блока управления с помощью подходящего диагностического инструмента в соответствии с инструкциями производителя автомобиля. Наконец, проведите длительное дорожное испытание, чтобы убедиться в правильной работе сцепления.

Таблица подбора прокладок подшипника выключения сцепления (рекомендуемая)
Стандартный зазор: со стороны двигателя (0,8 мм – 1,0 мм); со стороны коробки передач (0,6 мм – 0,8 мм)

Свободный зазор со стороны двигателя	Рекомендуемая толщина прокладки	Свободный зазор со стороны редуктора	Рекомендуемая толщина прокладки
1,1	2,0 – 2,2	1,1	0,8 – 1,0
1,2	2,2 – 2,4	1,2	1,0 – 1,2
1,3	2,4 – 2,6	1,3	1,2 – 1,4
1,4	2,6 – 2,8	1,4	1,4 – 1,6
1,5	2,8 – 3,0	1,5	1,6 – 1,8
1,6	3,0–3,2	1,6	1,8 – 2,0
1,6–1,8	3,0–3,3	1,6–1,8	2,2–2,4

Примечание: После первой установки зазор может не достигать рекомендуемого значения. В этом случае необходимо снять сцепление и заменить прокладки на прокладки правильной толщины, пока зазор не будет соответствовать рекомендуемым спецификациям. Прокладки со стороны коробки передач позволяют при необходимости использовать комбинацию прокладок.

SR **Pažnja!**

Podešavanje i pravilna ugradnja novog kvačila su ključni za pouzdanost prenosa i dugovečnost kvačila. Pre uklanjanja menjača, skinite čepove za odzračivanje menjača i zapečatite ih priloženim plastičnim čepovima kako biste sprečili curenje ulja. (Slika 1) **Napomena:** vodite računa da kućište kvačila bude čisto od prašine i nečistoća pre početka rada. Pomoću listića za merenje zavora, izmerite slobodan zazor između novih pogonskih lamela kvačila i potisne ploče. Nakon toga, izaberite odgovarajuće podloške (šajbne) prema donjoj tabeli. (Slika 2) Zamenite plastični kuglični zatik koji se nalazi u kućištu kvačila, a zatim montirajte dve poluge za uključivanje sa izabranim podloškama u menjač. (Slika 3) Ugradite novi set kvačila na vratilo i pritisnite pomoću specijalnog alata dok ne prođe iznad utora za osiguravajući zaptivač (seger). Postavite novi segrec i povucite set kvačila nagore do segereca kako biste eliminisali zazor između njega i kvačila. (Slika 4) Uklonite inspekcioni poklopac na menjaču i ponovo izmerite slobodan zazor između novih lamela i potisne ploče na tri različite tačke. (Slika 5) Zazor možda neće biti u preporučenim vrednostima nakon instalacije. Ako je to slučaj, kvačilo mora biti uklonjeno i podloške zamenjene onima druge debljine dok se ne postigne preporučeni zazor. Nakon što je kvačilo ugrađeno i svi zazor i ispravno podešeni, postavite novi ležišni prsten (glavu) i segrec. Nakon ponovne ugradnje menjača u vozilo, mora se izvršiti resetovanje i ponovno učenje svih parametara upravljačke jedinice pomoću odgovarajućeg dijagnostičkog alata u skladu sa uputstvima proizvođača vozila. Na kraju, izvršite produženi test vožnje kako biste se uverili da kvačilo funkcioniše ispravno.

Tabela za usklađivanje podloški (šajbni) za potisni ležaj kvačila (preporučeno)
Standardni zazor: Sa strane motora: 0,8 mm – 1,0 mm, Sa strane menjača: 0,6 mm – 0,8 mm

Slobodan zazor sa strane motora	Preporučena debljina podloške	Slobodan zazor sa strane menjača	Preporučena debljina podloške
1,1	2,0 – 2,2	1,1	0,8 – 1,0
1,2	2,2 – 2,4	1,2	1,0 – 1,2
1,3	2,4 – 2,6	1,3	1,2 – 1,4
1,4	2,6 – 2,8	1,4	1,4 – 1,6
1,5	2,8 – 3,0	1,5	1,6 – 1,8
1,6	3,0–3,2	1,6	1,8 – 2,0
1,6–1,8	3,0–3,3	1,6–1,8	2,2–2,4

Napomena: Zazor možda neće dostići preporučenu vrednost nakon prve ugradnje. Ukoliko je to slučaj, kvačilo mora biti uklonjeno, a podloške zamenjene onima odgovarajuće debljine, sve dok zazor ne zadovolji preporučene specifikacije. Podloške sa strane menjača dozvoljavaju kombinovanje više podloški ukoliko je potrebno.

TR **Dikkat!**

Yeni bir debriyajın kurulumu ve ayarlanması, şanzımanın güvenilirliği ve debriyajın uzun ömürlü olması için çok önemlidir. Şanzımanı sökmeden önce, şanzıman havalandırma kapaklarını çıkarın ve yağ kaybını önlemek için verilen plastik tapalarla kapatın. (Şekil 1) **Not:** Çalışmaya başlamadan önce, debriyaj muhafazasının toz ve kirden arındırılmış olduğundan emin olun.

Sentil kullanarak, yeni debriyaj tahrik plakaları ile baskı plakası arasındaki serbest boşluğu ölçün. Ölçüm tamamlandıktan sonra, aşağıdaki tabloya göre uygun şım pulları seçin. (Şekil 2) Debriyaj muhafazasında bulunan plastik bilyeli pimi değiştirin, ardından seçilen şimlerle iki kavrama kolunu şanzımana monte edin. (Şekil 3) Yeni debriyaj grubunu mile takın ve özel bir alet kullanarak, tutucu segmanın yuvasını geçene kadar aşağı doğru bastırın. Yeni segmanı takın ve yeni debriyaj paketini segmana kadar çekerek segman ile debriyaj arasındaki boşluğu ortadan kaldırın. (Şekil 4) Şanzıman üzerindeki kontrol kapağını çıkarın ve yeni debriyaj tahrik plakaları ile baskı plakası arasındaki serbest boşluğu üç farklı noktadan yeniden ölçün. (Şekil 5) Takma işleminden sonra boşluk önerilen değere ulaşmayabilir. Bu durumda, boşluk önerilen değere ulaşana kadar debriyaj sökülmeli ve şimler farklı kalınlıktakilerle değiştirilmelidir. Debriyaj takıldıktan ve tüm boşluk toleransları doğru bir şekilde karşılandıktan sonra, yeni göbek ve segmanı takın. Şanzımanı araca yeniden taktıktan sonra, araç üreticisinin talimatlarına uygun olarak uygun bir teşhis aleti kullanılarak tüm kontrol ünitesi parametrelerinin sıfırlanması ve yeniden öğrenilmesi gerekir. Son olarak, kavramanın doğru çalıştığından emin olmak için uzun ve kapsamlı bir yol testi yapın.

Debriyaj rulmanı şım eşleştirme tablosu (önerilen)
Standart boşluk: Motor tarafı (0,8 mm - 1,0 mm); Şanzıman tarafı (0,6 mm - 0,8 mm)

Motor tarafı serbest boşluk	Önerilen şım kalınlığı	Şanzıman tarafı serbest boşluk	Önerilen şım kalınlığı
1,1	2,0 – 2,2	1,1	0,8 – 1,0
1,2	2,2 – 2,4	1,2	1,0 – 1,2
1,3	2,4 – 2,6	1,3	1,2 – 1,4
1,4	2,6 – 2,8	1,4	1,4 – 1,6
1,5	2,8 – 3,0	1,5	1,6 – 1,8
1,6	3,0–3,2	1,6	1,8 – 2,0
1,6–1,8	3,0–3,3	1,6–1,8	2,2–2,4

Not: İlk kurulumdan sonra boşluk önerilen değere ulaşmayabilir. Bu durumda, boşluk önerilen spesifikasyona ulaşana kadar debriyaj sökülmeli ve şimler doğru kalınlıkta olanlarla değiştirilmelidir. Şanzıman tarafındaki şimler, gerekirse şimlerin kombinasyonunun kullanılmasına izin verir.

AR **تنبيه!**

بعد إعداد وضبط القابض الجديد أمرًا ضروريًا لضمان موثوقية ناقل الحركة وطول عمر القابض. قبل إزالة ناقل الحركة، قم بإزالة أغطية تنقيس ناقل الحركة وقم بإغلاقها بالمقابض البلاستيكية المرفقة لمنع أي تسرب للزيت. (الشكل 1) **ملاحظة:** احرص على تنظيف غطاء علبة التروس من الغبار والأوساخ قبل بدء العمل.

باستخدام شفرات التلمس، قم بقياس الخلوص الحر بين لوحتات محرك القابض الجديد ولوحة الضغط. بمجرد الانتهاء من ذلك، اختر حلقات التسوية المناسبة وفقًا للجدول أدناه. (الشكل 2) استبدل الدبوس البلاستيكي الكروي الموجود في غطاء القابض، ثم قم بتجميع ذراعي التروس مع الرفادات المختارة في ناقل الحركة. (الشكل 3) قم بتركيب مجموعة القابض الجديدة على العمود واضغط عليها باستخدام أداة خاصة حتى تتجاوز أخدود حلقة التثبيت. قم بتركيب الحلقة الجديدة واسحب حزمة القابض الجديدة إلى الحلقة لإزالة الفجوة بين الحلقة والقابض. (الشكل 4) قم بإزالة غطاء الفحص الموجود على علبة التروس وأعد قياس الخلوص الحر بين لوحتات محرك القابض الجديدة ولوحة الضغط في ثلاث نقاط مختلفة. (الشكل 5) قد لا يصل الخلوص إلى القيمة الموصى بها بعد التثبيت. في هذه الحالة، يجب إزالة القابض واستبدال الرفادات بأخرى بسماكة مختلفة حتى يصل الخلوص إلى القيمة الموصى بها. بمجرد تركيب القابض وتلبية جميع تفاوتات الخلوص بشكل صحيح، قم بتركيب المحور الجديد والحلقة الدائرية. بعد إعادة تركيب ناقل الحركة في السيارة، يجب إعادة ضبط جميع معلمات وحدة التحكم وإعادة تعلمها باستخدام أداة تشخيص مناسبة وفقًا لتعليمات الشركة المصنعة للسيارة. أخيرًا، قم بإجراء اختبار طويل على الطريق للتأكد من التشغيل الصحيح للقابض.

جدول مطابقة غسالة رفادة محمل تحرير القابض (موصى به)
الخلوص القياسي: جانب المحرك (0.8 مم - 1.0 مم)؛ جانب علبة التروس (0.6 مم - 0.8 مم)

الخلوص الحر من جانب المحرك	سمك الرقاقة الموصى به	الخلوص الحر لجانب علبة التروس	سمك الرقاقة الموصى به
1,1	2,0 – 2,2	1,1	0,8 – 1,0
1,2	2,2 – 2,4	1,2	1,0 – 1,2
1,3	2,4 – 2,6	1,3	1,2 – 1,4
1,4	2,6 – 2,8	1,4	1,4 – 1,6
1,5	2,8 – 3,0	1,5	1,6 – 1,8
1,6	3,0–3,2	1,6	1,8 – 2,0
1,6–1,8	3,0–3,3	1,6–1,8	2,2–2,4

ملاحظة: قد لا يصل الفراغ إلى القيمة الموصى بها بعد التثبيت الأول. في هذه الحالة، يجب إزالة القابض واستبدال الرفادات بأخرى ذات سماكة صحيحة، حتى يصل الفراغ إلى المواصفات الموصى بها. تسمح الرفادات الموجودة على جانب علبة التروس باستخدام مجموعة من الرفادات، إذا لزم الأمر.

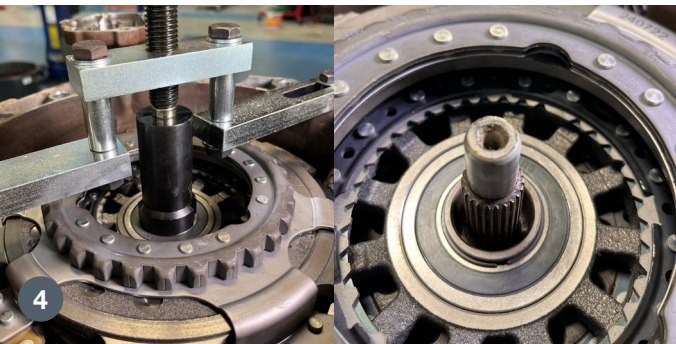
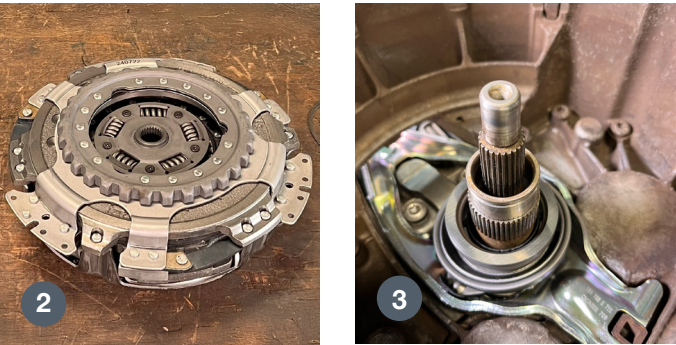
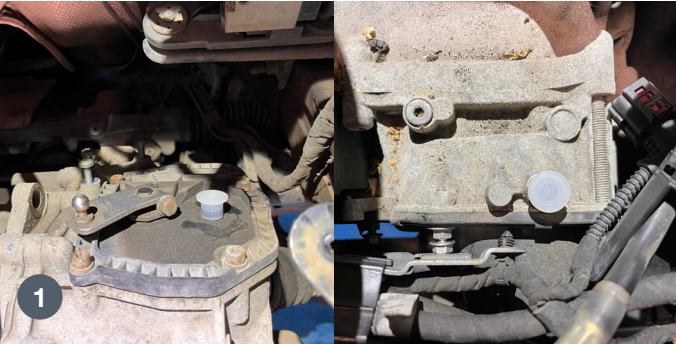
INFO

Clutch Kit



Blue Print
ADBP300286

To Fit:
Various
Volkswagen,
Audi, SEAT &
Škoda models



For more technical information please visit: partsfinder.bilsteingroup.com

DE **Achtung!**

Die Einstellung und Justierung einer neuen Kupplung ist entscheidend für die Zuverlässigkeit des Getriebes und die Langlebigkeit der Kupp-lung. Bevor Sie das Getriebe ausbauen, entfernen Sie die Entlüftungs-kappen des Getriebes und verschließen Sie diese mit den mitgelieferten Kunststoffstopfen, um einen Ölverlust zu verhindern. (Abb. 1)

Hinweis: Achten Sie darauf, dass das Kupplungsgehäuse vor Beginn der Arbeiten frei von Staub und Schmutz ist.

Messen Sie mit Hilfe von Führerlehren den freien Abstand zwischen den neuen Kupplungsscheiben und der Druckplatte. Wählen Sie an-schließend die geeigneten Ausgleichsscheiben gemäß der folgenden Tabelle aus. (Abb. 2)

Ersetzen Sie den Kunststoffkugelbolzen im Kupplungsgehäuse und montieren Sie dann die beiden Einrückhebel mit den ausgewählten Unterlegscheiben im Getriebe. (Abb. 3)

Setzen Sie das neue Kupplungspaket auf die Welle und drücken Sie es mit einem Spezialwerkzeug nach unten, bis es die Nut für den Siche-rungsring passiert hat.

Setzen Sie den neuen Sicherungsring ein und ziehen Sie das neue Kupplungspaket bis zum Sicherungsring hoch, um den Spalt zwischen dem Sicherungsring und der Kupplung zu beseitigen. (Abb. 4)

Entfernen Sie die Inspektionsabdeckung am Getriebe und messen Sie den Abstand zwischen den neuen Kupplungsscheiben und der Druckplatte an drei verschiedenen Stellen erneut. (Abb. 5)

Der Abstand erreicht nach dem Einbau möglicherweise nicht den empfohlenen Wert. In diesem Fall muss die Kupplung ausgebaut und die Unterlegscheiben durch solche mit einer anderen Dicke ausge-tauscht werden, bis der Abstand dem empfohlenen Wert entspricht. Nachdem die Kupplung eingebaut wurde und alle Spieltoleranzen korrekt eingehalten werden, die neue Nabe und den Sicherungsring einbauen.

Nach dem Wiedereinbau des Getriebes in das Fahrzeug müssen alle Parameter des Steuergeräts mit einem geeigneten Diagnosetester gemäß den Anweisungen des Fahrzeugherstellers zurückgesetzt und neu angelernt werden.

Führen Sie abschließend eine ausgiebige Probefahrt durch, um die korrekte Funktion der Kupplung sicherzustellen.

Passungstabelle für Unterlegscheiben des Kupplungsausrücklagers (empfohlen)
Standardabstand: Motorseite (0,8 mm – 1,0 mm);
Getriebeseite (0,6 mm – 0,8 mm)ngsausrücklagers

Freies Spiel auf der Motorseite	Empfohlene Dicke der Aus-gleichsscheibe	Freies Spiel auf der Getriebeseite	Empfohlene Dicke der Aus-gleichsscheibe
1,1	2,0 – 2,2	1,1	0,8 – 1,0
1,2	2,2 – 2,4	1,2	1,0 – 1,2
1,3	2,4 – 2,6	1,3	1,2 – 1,4
1,4	2,6 – 2,8	1,4	1,4 – 1,6
1,5	2,8 – 3,0	1,5	1,6 – 1,8
1,6	3,0–3,2	1,6	1,8 – 2,0
1,6–1,8	3,0–3,3	1,6–1,8	2,2–2,4

Hinweis: Nach der ersten Montage erreicht das Spiel möglicher-weise nicht den empfohlenen Wert. In diesem Fall muss die Kupplung ausgebaut und die Unterlegscheiben durch solche mit der richtigen Dicke ersetzt werden, bis das Spiel den empfohlenen Wert erreicht. Unterlegscheiben für die Getriebeseite ermöglichen bei Bedarf die Verwendung einer Kombination aus Unterlegscheiben.

EN **Attention!**

The setting up and adjustment of a new clutch is vital for the reliability of the transmission and the longevity of the clutch. Prior to removing the transmission, take off the transmission breather caps and seal with the plastic plugs provided to prevent any oil loss. (Fig.1)

Note: take care to ensure the bellhousing is clean from dust and debris before commencing work.

Using feeler blades, measure the free clearance between the new clutch drive plates and the pressure plate. Once done, choose the suitable shim washers according to the table below. (Fig.2)

Replace the plastic ball pin, located in the bell housing, then assemble the two engagement levers with the chosen shims into the transmission. (Fig.3)

Install the new clutch pack on to the shaft and press down using a special tool until it is past the groove for the retaining circlip.

Install the new circlip and pull the new clutch pack up to the circlip to eliminate the gap between the circlip and the clutch. (Fig.4)

Remove the inspection cover on the gearbox and re-measure the free clearance between the new clutch drive plates and the pressure plate at three different points. (Fig.5)

The clearance may not reach the recommended value after installation. If this is the case, the clutch will have to removed and the shims exchanged with those of a different thickness until the clearance meets the recommended value. Once the clutch has been installed and all clearance tolerances are met correctly, install the new hub and circlip. After reinstalling the transmission in the vehicle, a reset and relearning of all control unit parameters must be performed using a suitable diagnostic tool in accordance with the vehicle manufacturer's instructions. Finally, carry out an extended road test to ensure correct operation of the clutch.

Clutch release bearing shim washer matching table (recommended)
Standard clearance: Engine side (0,8 mm - 1,0 mm);
Gearbox side (0,6 mm - 0,8 mm)

Engine side free clearance	Recommended shim thickness	Gearbox side free clearance	Recommended shim thickness
1,1	2,0 – 2,2	1,1	0,8 – 1,0
1,2	2,2 – 2,4	1,2	1,0 – 1,2
1,3	2,4 – 2,6	1,3	1,2 – 1,4
1,4	2,6 – 2,8	1,4	1,4 – 1,6
1,5	2,8 – 3,0	1,5	1,6 – 1,8
1,6	3,0–3,2	1,6	1,8 – 2,0
1,6–1,8	3,0–3,3	1,6–1,8	2,2–2,4

Note: The clearance may not reach the recommended value after the first installation. If this is the case, the clutch must be removed and the shims replaced with ones of the correct thickness, until the clearance meets the recommended specification. Shims for the gearbox side allows combination of shims to be used, if required.

ES **¡Atención!**

La instalación y el ajuste de un nuevo embrague son fundamentales para la fiabilidad de la transmisión y la vida útil del embrague. Antes de retirar la transmisión, quite las tapas de ventilación de la transmisión y séllelas con los tapones de plástico suministrados para evitar cualquier pérdida de aceite. (Fig. 1)
Nota: asegúrese de que la carcasa esté limpia de polvo y residuos antes de comenzar a trabajar.

Con unas galgas de espesores, mida el espacio libre entre los nuevos discos de embrague y la placa de presión. Una vez hecho esto, elija las arandelas de espesor adecuadas según la tabla siguiente. (Fig. 2) Vuelva a colocar el pasador de bola de plástico, situado en la carcasa, y luego monte las dos palancas de acoplamiento con las arandelas elegidas en la transmisión. (Fig. 3) Instale el nuevo kit de embrague en el eje y presione hacia abajo con una herramienta especial hasta que pase la ranura del anillo de retención.

Instale el nuevo anillo de retención y tire del nuevo kit de embrague hacia arriba hasta el anillo de retención para eliminar el espacio entre el anillo y el embrague. (Fig. 4)

Retire la tapa de protección de la caja de cambios y vuelva a medir el espacio libre entre los nuevos discos de embrague y la placa de presión en tres puntos diferentes. (Fig. 5)

Es posible que el espacio libre no alcance el valor recomendado después de la instalación. Si es así, habrá que quitar el embrague y cambiar las cuñas por otras de diferente grosor hasta que el espacio libre alcance el valor recomendado.

Una vez instalado el embrague y cumplidas correctamente todas las tolerancias de holgura, instale el nuevo buje y el anillo de retención. Después de volver a instalar la transmisión en el vehículo, se debe resetear y volver a programar todos los parámetros de la unidad de control utilizando una herramienta de diagnóstico adecuada, de acu-erdo con las instrucciones del fabricante del vehículo. Por último, realice una prueba en carretera de una duración prolonga-da para garantizar el correcto funcionamiento del embrague.

Tabla de correspondencias de arandelas de ajuste del cojinete de desembrague (recomendadas)
Holgura estándar: Lado del motor (0,8 mm - 1,0 mm);
Lado de la caja de cambios (0,6 mm - 0,8 mm)

Holgura libre del lado del motor	Espesor recomendado de la cuña	Holgura libre del lado de la caja de cambios	Espesor recomendado de la cuña
1,1	2,0 – 2,2	1,1	0,8 – 1,0
1,2	2,2 – 2,4	1,2	1,0 – 1,2
1,3	2,4 – 2,6	1,3	1,2 – 1,4
1,4	2,6 – 2,8	1,4	1,4 – 1,6
1,5	2,8 – 3,0	1,5	1,6 – 1,8
1,6	3,0–3,2	1,6	1,8 – 2,0
1,6–1,8	3,0–3,3	1,6–1,8	2,2–2,4

Nota: Es posible que la holgura no alcance el valor recomendado tras la primera instalación. Si este es el caso, se debe retirar el embraguey sustituir las cuñas por otras del grosor adecuado, hasta que la holgura cumpla con las especificaciones recomen-dadas. Las cuñas para el lado de la caja de cambios permiten combinar cuñas, si es necesario.

IT **Attenzione!**

La regolazione e l'adeguamento di una nuova frizione sono fondamentali per garantire l'affidabilità della trasmissione e la longevità della frizione. Prima di rimuovere la trasmissione, togliere i tappi di sfiato della tras-missione e sigillarli con i tappi di plastica in dotazione per evitare perdite di olio. (Fig.1)

Nota: prima di iniziare il lavoro, assicurarsi che il campana frizione sia pulita da polvere e detriti.

Utilizzando delle lamelle di spessore, misurare il gioco libero tra i nuovi dischi di trasmissione della frizione e il disco di pressione. Una volta fatto ciò, scegliere le rondelle di spessore adeguate in base alla tabella sottostante. (Fig. 2)

Sostituire il perno a sfera in plastica, situato nella campana, quindi as-semblare le due leve di innesto con le rondelle di spessore scelte nella trasmissione. (Fig. 3)

Installare il nuovo pacco frizione sull'albero e premere verso il basso utilizzando un attrezzo speciale fino a superare la scanalatura dell'anello elastico di ritenuta.

Installare il nuovo anello elastico e tirare il nuovo pacco frizione verso l'anello elastico per eliminare lo spazio tra l'anello elastico e la frizione. (Fig.4)

Rimuovere il coperchio di ispezione sul cambio e misurare nuovamente il gioco libero tra i nuovi dischi di trasmissione della frizione e il disco di pressione in tre punti diversi. (Fig.5)

Il gioco potrebbe non raggiungere il valore raccomandato dopo l'installazione. In tal caso, sarà necessario rimuovere la frizione e sostituire gli spessori con altri di spessore diverso fino a quando il gioco non raggiungerà il valore raccomandato.

Una volta installata la frizione e verificato che tutte le tolleranze di gioco siano corrette, installare il nuovo mozzo e l'anello elastico. Dopo aver reinstallato la trasmissione nel veicolo, è necessario eseguire un ripristino e una nuova programmazione di tutti i parametri della centralina utilizzando uno strumento diagnostico adeguato, in conformità con le istruzioni del costruttore del veicolo. Infine, eseguire una prova su strada prolungata per assicurarsi del corretto funzionamento della frizione.

Tabella di corrispondenza delle rondelle di spessore del cuscinetto di rilascio della frizione (consigliata)
Gioco standard: lato motore (0,8 mm - 1,0 mm); lato cambio (0,6 mm - 0,8 mm) Tabella di corrispondenza delle rondelle di spessore del cuscinetto

Gioco libero lato motore	Livello dello spessore consigliato	Gioco libero lato riduttore	Livello dello spessore consigliato
1,1	2,0 – 2,2	1,1	0,8 – 1,0
1,2	2,2 – 2,4	1,2	1,0 – 1,2
1,3	2,4 – 2,6	1,3	1,2 – 1,4
1,4	2,6 – 2,8	1,4	1,4 – 1,6
1,5	2,8 – 3,0	1,5	1,6 – 1,8
1,6	3,0–3,2	1,6	1,8 – 2,0
1,6–1,8	3,0–3,3	1,6–1,8	2,2–2,4

Nota: Dopo la prima installazione, il gioco potrebbe non raggiun-gere il valore raccomandato. In tal caso, è necessario rimuovere la frizione e sostituire gli spessori con altri dello spessore corretto, fino a quando il gioco non soddisfa le specifiche raccomandate. Gli spessori per il lato cambio consentono di utilizzare una combinazione di spessori, se necessario.

NL **Opgelet!**

Het afstellen en instellen van een nieuwe koppeling is van cruciaal belang voor de betrouwbaarheid van de transmissie en de levensduur van de koppeling.

Voordat u de transmissie verwijdert, moet u de ontluichtingsdoppen van de transmissie verwijderen en afdichten met de meegeleverde plastic pluggen om olielekage te voorkomen. (Afb. 1)

Opmerking: zorg ervoor dat de koppelingsbehuizing vrij is van stof en vuil voordat u met de werkzaamheden begint.

Meet met voelplaatjes de vrije ruimte tussen de nieuwe koppelingsplaten en de drukplaat. Kies vervolgens de geschikte vulringen volgens de onderstaande tabel. (Afb. 2)

Vervang de plastic kogelpen in de koppelingsbehuizing en monteer vervolgens de twee koppelingshendels met de gekozen vulringen in de transmissie. (Afb. 3)

Installeer het nieuwe koppelingspakket op de as en druk het met een speciaal gereedschap naar beneden totdat het voorbij de groef voor de borgring is.

Installeer de nieuwe borgring en trek het nieuwe koppelingspakket omhoog tot aan de borgring om de opening tussen de borgring en de koppeling te dichten. (Afb. 4)

Verwijder het inspectiedeksel van de versnellingsbak en meet opnieuw de vrije speling tussen de nieuwe koppelingsplaten en de drukplaat op drie verschillende punten. (Afb. 5)

Het kan zijn dat de speling na installatie niet de aanbevolen waarde bereikt.

Als dit het geval is, moet de koppeling worden verwijderd en moeten de vulplaatjes worden vervangen door plaatjes met een andere dikte, totdat de speling de aanbevolen waarde bereikt.

Zodra de koppeling is geïnstalleerd en aan alle spelingstoleranties is voldaan, installeert u de nieuwe naaf en borgring.

Nadat de transmissie opnieuw in het voertuig is geïnstalleerd, moeten alle parameters van de regeleenheid worden gereset en opnieuw worden ingeleerd met behulp van een geschikt diagnoseapparaat, in overeenstemming met de instructies van de voertuigfabrikant. Voer ten slotte een uitgebreide testrit uit om te controleren of de koppeling correct werkt.

Tabel met passende vulringen voor koppelingsontkoppelingslager (aanbevolen)
Standaard speling: motorzijde (0,8 mm - 1,0 mm);
versnellingsbakzijde (0,6 mm - 0,8 mm)

Vrije speling aan de motorzijde	Aanbevolen dikte van vulplaat	Vrije ruimte aan de kant van de versnellingsbak	Aanbevolen dikte van vulplaat
1,1	2,0 – 2,2	1,1	0,8 – 1,0
1,2	2,2 – 2,4	1,2	1,0 – 1,2
1,3	2,4 – 2,6	1,3	1,2 – 1,4
1,4	2,6 – 2,8	1,4	1,4 – 1,6
1,5	2,8 – 3,0	1,5	1,6 – 1,8
1,6	3,0–3,2	1,6	1,8 – 2,0
1,6–1,8	3,0–3,3	1,6–1,8	2,2–2,4

Opmerking: De speling bereikt mogelijk niet de aanbevolen waarde na de eerste installatie. Als dit het geval is, moet de koppeling worden verwijderd en moeten de vulplaatjes worden vervangen door plaatjes met de juiste dikte, totdat de speling voldoet aan de aanbevolen specificatie. Vulplaatjes voor de versnellingsbakzijde maken het mogelijk om indien nodig een combinatie van vulplaatjes te gebruiken.

PL **Uwaga!**

Ustawienie i regulacja nowego sprzęgła ma kluczowe znaczenie dla niezawodności skrzyni biegów i trwałości sprzęgła.

Przed demontażem skrzyni biegów należy zdjąć korki odpowietrzające skrzyni biegów i uszczelnić je za pomocą dostarczonych plastikowych zatyczek, aby zapobiec utracie oleju. (Rys. 1)

Uwaga: przed rozpoczęciem pracy należy upewnić się, że obudowa sprzęgła jest czysta i wolna od kurzu i zanieczyszczeń.

Za pomocą szczelinomierza zmierzyć luz pomiędzy nowymi tarczami sprzęgła a tarczą dociskową. Następnie wybrać odpowiednie podkładki regulacyjne zgodnie z poniższą tabelą. (Rys. 2) Wymienić plastikowy sworzeń kulkowy znajdujący się w obudowie sprzęgła, a następnie zamontować dwie dźwignie sprzęgające z wybranymi podkładkami w skrzyni biegów. (Rys. 3) Zamontować nowy zestaw sprzęgła na wałku i docisnąć za pomocą specjalnego narzędzia, aż minie rowek pierścienia ustalającego. Zamontować nowy pierścień ustalający i podciągnąć nowy zespół sprzęgła do tego pierścienia osadczego, aby wyeliminować szczelinę między pierścieniem osadczym a sprzęgłem. (Rys. 4) Zdjąć pokrywę kontrolną skrzyni biegów i ponownie zmierzyć luz między nowymi tarczami sprzęgła a tarczą dociskową w trzech różnych punktach. (Rys. 5)

Po zamontowaniu luz może nie osiągnąć zalecanej wartości. W takim przypadku należy zdemontować sprzęgło i wymienić podkładki na inne o innej grubości, aż luz osiągnie zalecaną wartość.

Po zamontowaniu sprzęgła i prawidłowym ustawieniu wszystkich tolerancji luzów należy zamontować nową piastę i pierścień zabezpieczający.

Po ponownym zamontowaniu skrzyni biegów w pojeździe należy zresetować i ponownie zaprogramować wszystkie parametry jednostki sterującej za pomocą odpowiedniego narzędzia diagnostycznego, zgodnie z instrukcjami producenta pojazdu.

Na koniec należy przeprowadzić rozszerzoną jazdę próbną, aby upewnić się, że sprzęgło działa prawidłowo.

Tabela dopasowania podkładek regulacyjnych łożyska dociskowego sprzęgła (zalecane)
Standardowy luz: strona silnika (0,8 mm – 1,0 mm); strona skrzyni biegów (0,6 mm – 0,8 mm)

Łużny luz po stronie silnika	Zalecana gru-bość podkładki	Wolna przestrzeń po stronie skrzyni biegów	Zalecana grubość podkładki
1,1	2,0 – 2,2	1,1	0,8 – 1,0
1,2	2,2 – 2,4	1,2	1,0 – 1,2
1,3	2,4 – 2,6	1,3	1,2 – 1,4
1,4	2,6 – 2,8	1,4	1,4 – 1,6
1,5	2,8 – 3,0	1,5	1,6 – 1,8
1,6	3,0–3,2	1,6	1,8 – 2,0
1,6–1,8	3,0–3,3	1,6–1,8	2,2–2,4

Uwaga: Po pierwszym montażu, luz może nie osiągnąć zalecanej wartości. W takim przypadku należy zdemontować sprzęgło i wymienić podkładki na podkładki o odpowiedniej grubości, aż luz osiągnie zalecaną wartość. Podkładki po stronie skrzyni biegów umożliwiają w razie potrzeby stosowanie kombinacji podkładek.