

ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO

Sistemi di trasmissione



Model for

Opel
(gearboxes M32 &
M20)

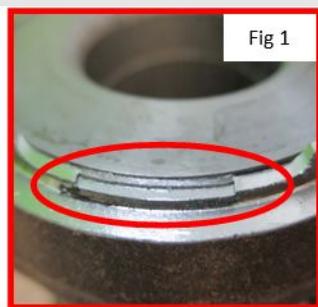
Part numbers

804578 810016 810017
810034 810039 810068
810226

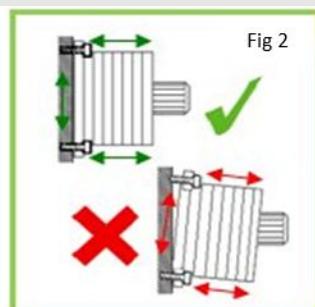
Avvertenze per il montaggio

Per evitare eventuali problemi di perdite con il CSC correlati a questo TSB, Valeo raccomanda di completare le seguenti operazioni:

1. Prima di montare l'unità, **accertarsi che la superficie di accoppiamento del cambio sia pulita e priva di detriti**. In caso contrario, l'unità potrebbe posizionarsi in modo non uniforme **sulla scatola del cambio (Fig. 2)**, con il rischio che la piastra posteriore venga **forzata dalla pressione idraulica (Fig. 1)**.
2. Quando si monta l'unità sulla scatola del cambio, **assicurarsi di serrare i bulloni in modo uniforme e con la coppia corretta** per garantire che l'unità sia in posizione parallela sulla superficie di accoppiamento della scatola del cambio. In questo modo si assicura che la piastra posteriore sia completamente supportata.
3. Controllare che la linea idraulica non presenti difetti o blocchi. Se il pedale della frizione diventa duro o non torna in posizione di riposo dopo ogni pressione durante il processo di spurgo, **non continuare a cercare di spurgare il sistema idraulico**. Se si continua a farlo, il fluido che entra nella camera del fluido all'interno del CSC è eccessivo e provoca lo spostamento dell'anello di ritegno del pistone oltre il suo punto di arresto. Nella **Fig. 3 è possibile notare una deformazione/increspatura**. Ciò dimostra che **il cilindro è stato sottoposto a una corsa eccessiva**.



L'unità restituita ha la piastra posteriore forzata verso l'esterno; ciò è dovuto al fatto che la piastra posteriore non è supportata dalla faccia di accoppiamento del cambio



Prima di serrare i bulloni, accertarsi che la superficie di accoppiamento del cambio sia libera da detriti e che l'unità sia posizionata a filo.



L'anello di tenuta del pistone presenta deformazioni o increspature. Ciò indica che il cilindro è stato sottoposto ad extracorsa.



L'anello di tenuta del pistone non presenta deformazioni o increspature. Ciò dimostra che il cilindro non è stato sovraccaricato.



Prevenire i problemi

1. Problema di **extracorsa dopo la sostituzione della frizione**
2. Il pedale della frizione diventava duro dopo la seconda o terza pressione del pedale e il CSC perdeva quando il pedale veniva premuto ulteriormente.

Questo problema è causato da una guarnizione a cappello situata sul tubo di ingresso/attuatore che rimane nel connettore femmina quando la vecchia unità viene rimossa e/o il tecnico inserisce la nuova guarnizione nel nuovo CSC mantenendo la vecchia guarnizione e quella nuova:

- **Una situazione** di valvola unidirezionale che consente l'ingresso del fluido nella camera interna del CSC, ma non il suo ritorno.
- La sovrappressione crea perdite di liquido e guasti al CSC
 - **Til fluido non ritorna**, un eccesso di fluido nel CSC provoca una corsa eccessiva del cuscinetto e lo spinge oltre la sua posizione finale e oltre l'anello di ritegno del CSC.



Attenzione

Le successive pressioni del pedale della frizione riempiranno il CSC fino alla sua completa corsa e si verificherà un pedale rigido. Se si supera questa rigidità del pedale, il CSC va in extracorsa e scoppia, rendendo necessaria la sua sostituzione.

Se il pedale della frizione diventa duro, NON premere ulteriormente il pedale!

Assicurarsi di aver rimosso la vecchia guarnizione dal tubo!

