



Instrucciones de montaje

Sistemas de transmisión

Model for

Opel
(gearboxes M32 &
M20)

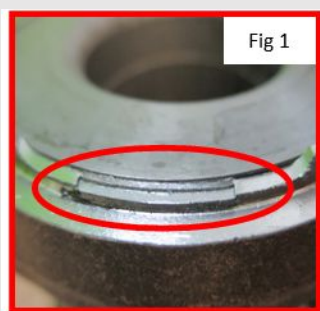
Part numbers

804578 810016 810017
810034 810039 810068
810226

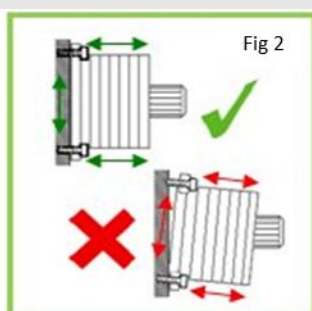
Advertencias de montaje

Para evitar cualquier problema de fugas con el CSC relacionados en este TSB, Valeo recomienda completar los siguientes pasos:

1. Antes de montar la unidad, **asegúrese de que la cara de acoplamiento de la caja de cambios esté limpia y libre de residuos**. De lo contrario, el cojinete podría asentarse de forma **irregular sobre la caja de cambios (Fig. 2)**, lo que podría provocar que la placa **posterior se saliera debido a la presión hidráulica (Fig. 1)**.
2. Al montar la unidad en la caja de cambios, asegúrese de apretar los tornillos uniformemente y con el par de apriete correcto para garantizar que la unidad se asiente a escuadra en la cara de acoplamiento de la caja de cambios. Esto asegurará que la placa posterior esté completamente apoyada.
3. Compruebe si el conducto hidráulico presenta defectos u obstrucciones. Si el pedal del embrague se pone duro o no vuelve a su posición de reposo después de cada depresión durante el proceso de purga, **no siga intentando purgar el sistema hidráulico**. Si sigue haciéndolo, entrará demasiado líquido en la cámara de fluido dentro del CSC y hará que el anillo de retención del pistón se mueva más allá de su punto de parada. **En la Fig. 3 se puede ver la deformación. Esto indica que el cilindro ha sido sobrecargado.**



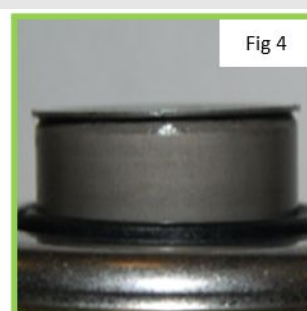
La unidad devuelta tiene la placa trasera forzada hacia fuera; esto se debe a que la placa trasera no está apoyada en la cara de acoplamiento de la caja de cambios.



Antes de apretar los tornillos, asegúrese de que la cara de contacto de la caja de engranajes esté libre de residuos y de que la unidad esté enrasada.



El anillo de retención del pistón presenta deformaciones u ondulaciones. Esto indica que el cilindro está sobrecargado.



El anillo de retención del pistón no presenta deformaciones ni ondulaciones. Esto demuestra que el cilindro no ha sido sobrecargado.

Prevención de problemas

1. Problema de **sobrecarga después de sustituir el embrague.**
2. El pedal del embrague se volvía duro después de la segunda o tercera presión del pedal y el CSC pierde cuando se pisa más el pedal.

Este problema es causado por un sello de sombrero de copa situado en el tubo de entrada / actuador que queda en el conector hembra cuando se retira la unidad antigua y / o el técnico encaja el nuevo sello en el nuevo CSC manteniendo el sello viejo y el nuevo sello, esto crea:

- **Una situación de válvula** unidireccional que permite la entrada de fluido en la cámara interna del CSC pero no permite su retorno.
- **La sobrepresión** crea fugas de líquido y averías en el CSC
 - **El fluido no retorna**, demasiado fluido en el CSC hará que el rodamiento se desplace en exceso y lo forzará más allá de su posición final y más allá del anillo de retención del CSC.



Atención

Las subsiguientes pisadas del pedal de embrague llenarán el CSC hasta su recorrido completo y se producirá un pedal rígido. Si se supera este pedal rígido, el CSC se sobrecargará y reventará, por lo que será necesario sustituirlo.

Si el pedal del embrague se endurece, ¡NO pise más el pedal!

Asegúrese de haber retirado la junta antigua de la tubería.



Website
valeoservice.com



Technical Assistance
0 810 600 606

Smart care for you
valeoservice.com

