

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 kucište 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 segerec i povucite set kvačila nagore do segereca kako biste eliminisali zazor između njega i kvačila. (Slika 4)

Uklonite inspekциони 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 segerec. 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 уверили 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 şim 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 mîle 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 şim 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 şim kalınlığı	Şanzıman tarafı serbest boşluk	Önerilen şim 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!

يعد إعداد وضبط القابض الجديد أمرًا ضروريًا لضمان موثوقية ناقل الحركة وطول عمر القابض.

قبل إزالة ناقل الحركة، قم بإزالة أغطية تنفيس ناقل الحركة وقم بإغلاقها بالمقابض البلاستيكية المرفقة لمنع أي تسرب للزيت. (الشكل 1)

ملاحظة: احرص على تنظيف غطاء علبة التروس من الفبار والأوساخ قبل بدء العمل.

باستخدام شفرات التلمس، قم بقياس الخلوص الحر بين لوحات 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 واضفط 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 لوحات 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.

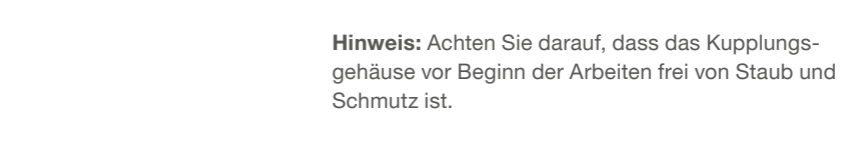
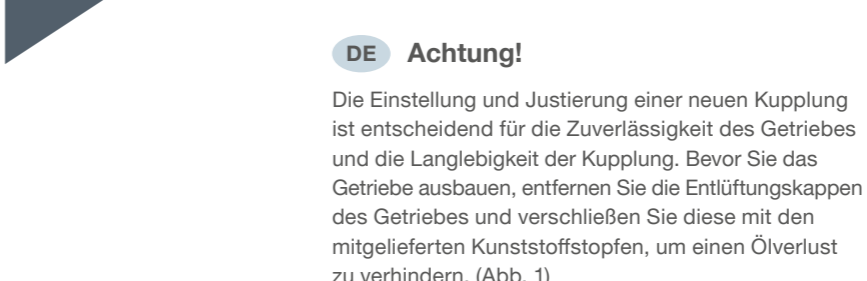
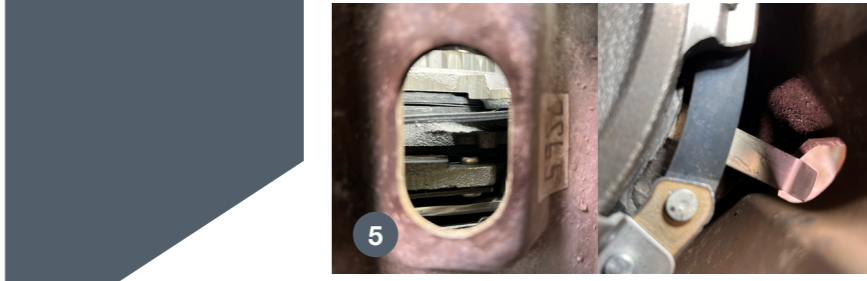
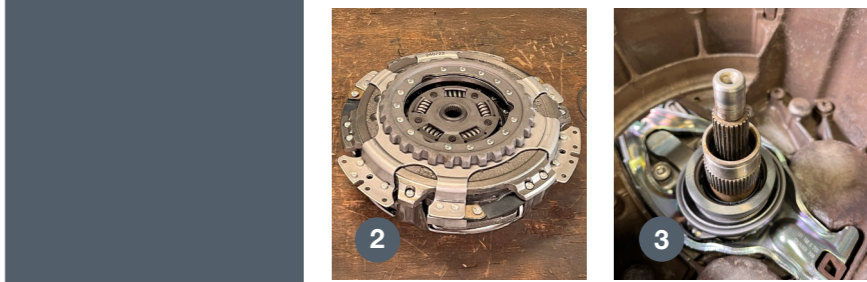
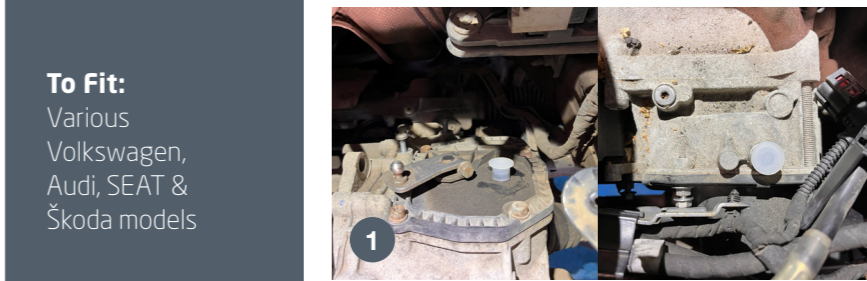
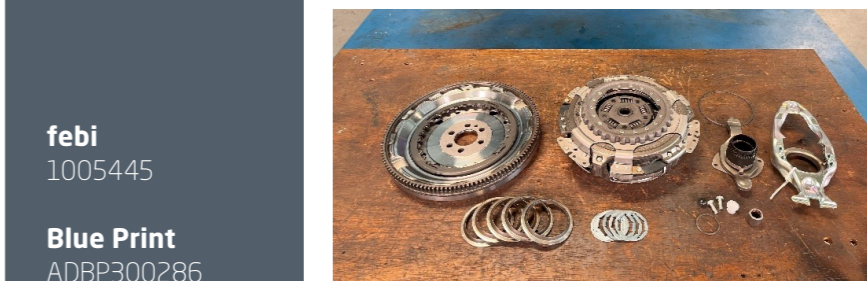
الخلوص الحر من جانب المحرك	سمك الرقاقة	الخلوص الحر لجانب علبة التروس	سمك الرقاقة الموصى به
1,1	2,0–2,2	1,1	0,8–1,0
1,2	2,2–2,4	1,2	1,0–1,2
1,3	2,4–2,6	1,3	1,2–1,4
1,4	2,6–2,8	1,4	1,4–1,6
1,5	2,8–3,0	1,5	1,6–1,8
1,6	3,0–3,2	1,6	1,8–2,0
1,6–1,8	3,0–3,3	1,6–1,8	2,2–2,4

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



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

Ferdinand Bilstein GmbH + Co. KG
Wilhelmstr. 47 | 58256 Ennepetal | Germany | Tel. +49 2333 911-0 | www.bilsteingroup.com

Clutch Kit



Messen Sie mit Hilfe von Führerlehren den freien Abstand zwischen den neuen Kupplungsscheiben und der Druckplatte. Wählen Sie anschließend 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 Sicherungsring 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 ausgetauscht 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)

Freies Spiel auf der Motorseite	Empfohlene Dicke der Ausgleichs-scheibe	Freies Spiel auf der Getriebe-seite	Empfohlene Dicke der Ausgleichs-scheibe
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 möglicherweise 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 Getriebe-seite ermöglichen bei Bedarf die Verwendung einer Kombination aus Unterlegscheiben.

BG: 300837 | Technical data can be subject to change | 12/2025

