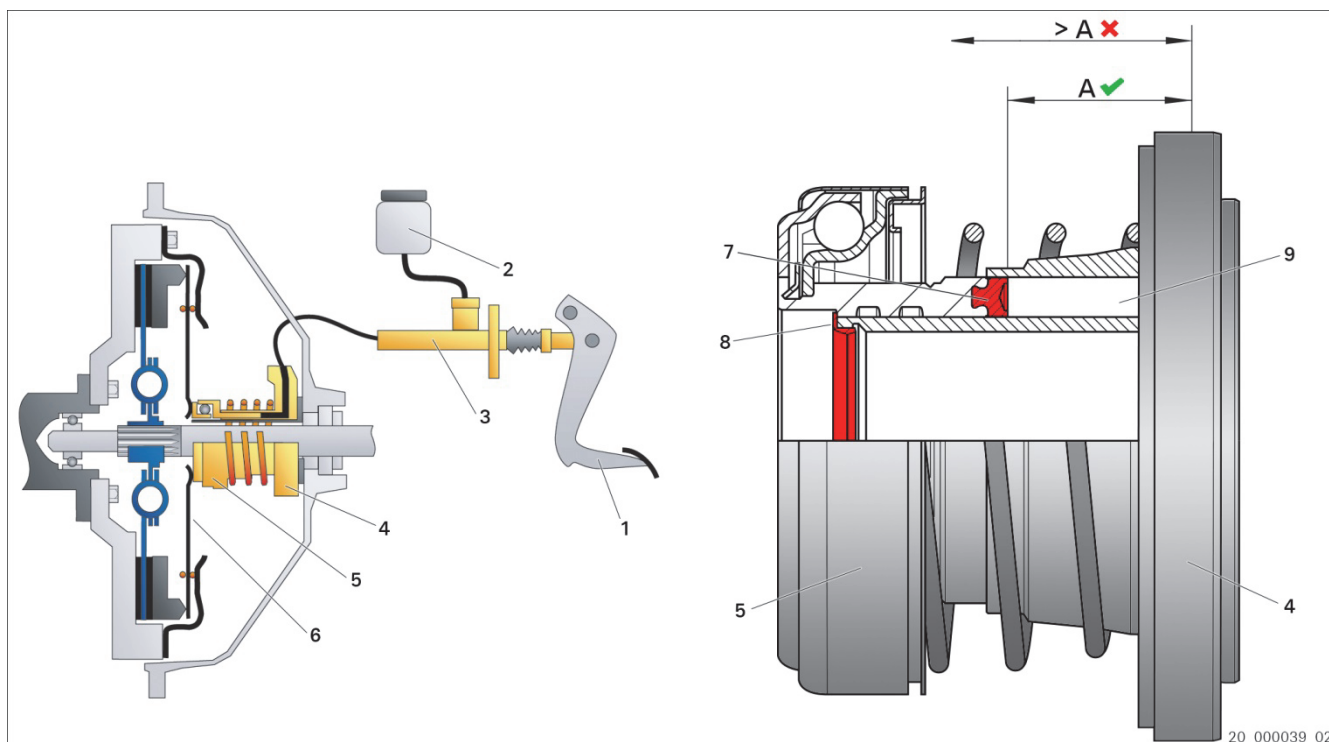




Rys. 1: Centralny wyprężnik (CSC, schemat)

- | | | | |
|-----|----------------------------------|---|--------------------------------|
| 1 | Pedał sprzęgła | 2 | Zbiornik wyrównawczy |
| 3 | Pompa sprzęgła | 4 | Centralny wyprężnik (CSC) |
| 5 | Łożysko rozłączające | 6 | Sprężyna membranowa |
| 7 | Pierścień uszczelniający wargowy | 8 | Zabezpieczenie transportowe |
| 9 | Przestrzeń cylindra | A | Droga wysprężania (maksymalna) |
| > A | Droga wysprężania przekroczone | | |

Działanie hydraulicznego systemu wysprężania

Gdy pedał sprzęgła (1) **nie** jest naciśnięty, system wysprężania jest połączony ze zbiornikiem wyrównawczym (2): → wyrównanie ciśnienia w systemie wysprężania.

Po naciśnięciu pedału sprzęgła (1) pompa sprzęgła (3) steruje zdefiniowaną objętość płynu hydraulicznego do cylindra (9) centralnego wyprężnika (4). Płyn hydrauliczny powoduje ruch łożyska rozłączającego (5) centralnego wyprężnika (4) maksymalnie po przewidzianej konstrukcyjnie drodze wysprężania (A), np. 8 mm (samochody osobowe). Gdy droga wysprężania (A) jest prawidłowa, koniec prowadnicy lub koniec cylindra hydraulicznego **nie** zostaje osiągnięty.

Po zwolnieniu pedału sprzęgła (1) łożysko rozłączające (5) zostaje pod wpływem siły zwrotnej sprężyny membranowej (6) ponownie ustawione w pozycji wyjściowej. → wyrównanie ciśnienia w systemie wysprężania.

OGŁOSZENIE

Możliwość wystąpienia szkód rzeczowych.

→ Uruchamiać centralny wyprężnik tylko wtedy, gdy jest on całkowicie zamontowany na przekładni, a przekładnia i silnik są mocno ze sobą połączone.

Zabezpieczenie transportowe (8) przytrzymuje części składowe centralnego wyprężnika podczas transportu i zabudowy, aż do mocnego połączenia przekładni z silnikiem. Zabezpieczenie transportowe (8) **nie** jest ogranicznikiem krańcowym centralnego wyprężnika (4).

Cechy świadczące o uszkodzeniu wskutek przekroczenia drogi wysprężania



Rys. 2: Ścięty pierścień uszczelniający wargowy

Rys. 3: Odwinięty pierścień uszczelniający wargowy

Rys. 4: Pofalowane zabezpieczenie transportowe

20_000042_01

Przyczyny przekroczenia określonej konstrukcyjnie drogi wysprężania (> A)

Objętość płynu hydraulicznego zasterowanego do centralnego wyprężnika jest za duża lub nie następuje całkowite wyrównanie ciśnienia w stanie nieruchomionym.

Możliwe przyczyny:

- Przewód lub wąż jest uszkodzony (np. załamany, napęczniały).
- Otwór kompensacyjny w pompie jest częściowo zatkany zabrudzeniami.
- Przewód hydrauliczny jest częściowo zatkany, np. starą uszczelką, która pozostała w złączce.
- Pedał jest źle ustawiony.
- Układ hydrauliczny nie jest odpowietrzony według instrukcji producenta pojazdu, np. przez utworzenie przez urządzenie odpowietrzające ciśnienia wejściowego i jednocześnie pompowanie pedałem sprzęgła.
- ...

Łożysko rozłączające (5) znajduje się już w nieruchomionym stanie w niewłaściwej pozycji startowej.

Możliwe przyczyny:

- Pedał sprzęgła został naciśnięty, zanim silnik i przekładnia zostały mocno ze sobą połączone.
- Zabudowane jest niewłaściwe sprzęgło lub niewłaściwy centralny wyprężnik.
- Układ został odpowietrzony, zanim silnik i przekładnia zostały mocno ze sobą połączone.
- ...



Skutkiem przekroczenia drogi wysprężania (> A) jest zawsze uszkodzenie centralnego wyprężnika.

Zależnie od modelu centralnego wyprężnika mogą wystąpić różne zjawiska lub szkody:

- Ścięty pierścień uszczelniający wargowy (7) (rys. 2)
- Odwinięty pierścień uszczelniający wargowy (7) (rys. 3)
- Pofalowane, lejkowate, luźne lub zerwane zabezpieczenie transportowe (rys. 4)
- Zerwana lub pęknięta obudowa.

➔ Przestrzegać informacji serwisowej:

Centralny wyprężnik (CSC) - Przyczyny nieszczelności (12040 PL).



www.aftermarket.zf.com/serviceinformation