

Skrócona procedura wymiany sprzęgła - na przykładzie Mercedesa Actrosa

data aktualizacji: 2019.07.04



Na przykładzie Mercedesa Actrosa opiszemy skróconą procedurę wymiany sprzęgła. W zależności od wersji pojazdu montowane są w nim sprzęgła jedno- lub dwutarczowe. O ile montaż pierwszego nie sprawia większych problemów, to dwutarczowe wymaga nieco innego podejścia do montażu. Po pierwsze należy dysponować wałkiem ustalającym z wielowypustem, aby obydwie tarcze dopasowały się osiowością z wałkiem sprzęgłowym. Po drugie, potrzebny jest klucz dynamometryczny do dokręcenia koła zamachowego, jeśli zachodziła potrzeba wymiany koła lub uszczelnacza momentem, który wynosi 210Nm +90 stopni na krzyż i docisku sprzęgła momentem 55Nm.

Po montażu należy skontrolować, czy elementy dystansowe w płycie pośredniej przylegają do odpowiednich gniazd w docisku sprzęgła (są to zazwyczaj cztery kostki ustawione co 90 stopni, mocowane śrubami M8 na klucz 13; w nowych zestawach sprzęgła są ustawione fabrycznie). Należy pamiętać o tym, że skok docisku sprzęgła wynosi 6 mm, a tarczy pośredniej połowę tej odległości, czyli 3 mm i nieprawidłowa odległość może spowodować zbyt szybkie zużycie okładzin jednej z tarcz lub jej zniszczenie.

Przy okazji wymiany sprzęgła należy skontrolować stan dźwigni wysprzęglającej (rolki, łożysko, sworzeń) i ewentualnie wymienić na nowe. Należy pamiętać o tym, że nowy zestaw sprzęgła będzie pracował co najmniej przez 500 tys. kilometrów. Po zamontowaniu skrzyni biegów konieczna jest kalibracja sprzęgła. Jeśli tego nie zrobimy, to jednym z objawów będzie załączanie półbiegów bez wciskania pedału sprzęgła. W przypadku skrzyni manualnej kalibrację można wykonać za pomocą testera diagnostycznego np. Texa Truck. Jeśli sprzęgło zostało wymienione w samochodzie ze skrzynią zautomatyzowaną EPS, to muszą być spełnione następujące warunki: wszystkie odbiorniki muszą być wyłączone, drzwi pozamykane, zaciągnięty hamulec postojowy oraz napowietrzony układ

pneumatyczny.

Procedura jest wówczas następująca:

- wsiadamy do pojazdu na fotelu kierowcy, wciskamy pedał sprzęgła do oporu, następnie wciskamy prawy guzik dźwigni zmiany biegów i jednocześnie włączamy zapłon;
- gdy usłyszymy charakterystyczny dźwięk w postaci głośnego puknięcia, natychmiast puszczamy pedał sprzęgła. Gdy ponownie usłyszymy puknięcie, wciskamy pedał sprzęgła do końca i tak na przemian do momentu, aż na wyświetlaczu biegów pojawi się symbol „N” - procedura zakończona pomyślnie;
- jeżeli z jakiegoś powodu procedura nauczania nie zostanie zakończona, na wyświetlaczu pojawi się symbol GS i nr kodu dwucyfrowy np. GS01. W zależności, czy jest to pojazd pierwszej generacji, czy nowszej, mogą być wyświetlane różne kody błędów.

Lista kodów błędów wywołanych podczas procedury nauczania w Mercedes MP I:

- GS01 - gałka awaryjnej zmiany biegów nie jest w położeniu podstawowym;
- GS02 - awaryjna zmiana biegów jest czynna;
- GS09 - błąd wprowadzania, położenie neutralne;
- GS10 - błąd wprowadzania, wartości wprowadzone dla split są wadliwe;
- GS11 - błąd wprowadzania, wartości wprowadzone dla bieg są wadliwe;
- GS12 - błąd wprowadzania, wartości wprowadzone dla bieg są wadliwe;
- GS13 - błąd wprowadzania, wartości wprowadzone dla ścieżka są wadliwe;
- GS16 - błąd wprowadzania, wartości wprowadzone dla ścieżka są wadliwe;
- GS17 - błąd wprowadzania, wartości wprowadzone dla Range są wadliwe;

- GS18 - usterka na jednym zaworze elektromagnetycznym lub czujniku położenia;
- GS19 - błąd wprowadzania, pojazd toczy się;
- GS20 - błąd wprowadzania, napięcie zbyt niskie;
- GS21 - błąd wprowadzania, obsługa sprzęgła;
- GS22 - błąd wprowadzania, wybieranie Neutral jest przzerwane;
- GS23 - błąd wprowadzania, typ skrzyni jest nieprawidłowy;
- GS24 - błąd wprowadzania, hamulec postojowy nie jest uruchomiony;
- GS25 - błąd wprowadzania, awaryjna zmiana biegów jest uruchomiona;
- GS26 - błąd wprowadzania, silnik pracuje;
- GS27 - błąd wprowadzania, moment silnika brak lub jest nieważny;
- GS28 - błąd wprowadzania, silnik nie jest uruchomiony;
- GS29 - błąd wprowadzania, brak prędkości obrotowej silnika;
- GS30 - błąd wprowadzania, bieg jałowy;
- GS31 - błąd wprowadzania, odległość sprzęgła poza zakresem;
- GS32 - błąd wprowadzania, prędkość obrotowa wałka pośredniego nieprawidłowa.

Dodatkowo w MP II:

- GSII 05 - brak zabezpieczenia położenia neutralnego;
- GSII 06 - wartość sprzęgła jest nieprawidłowa.

Materiał dostarczony przez firmę Inter Cars.

Źródło: