

ОПИСАНИЕ РЕМОНТНОГО КОМПЛЕКТА СМС01

MTA Easytronic и Durashift EST с главным цилиндром сцепления (ГЦС) G1D500201

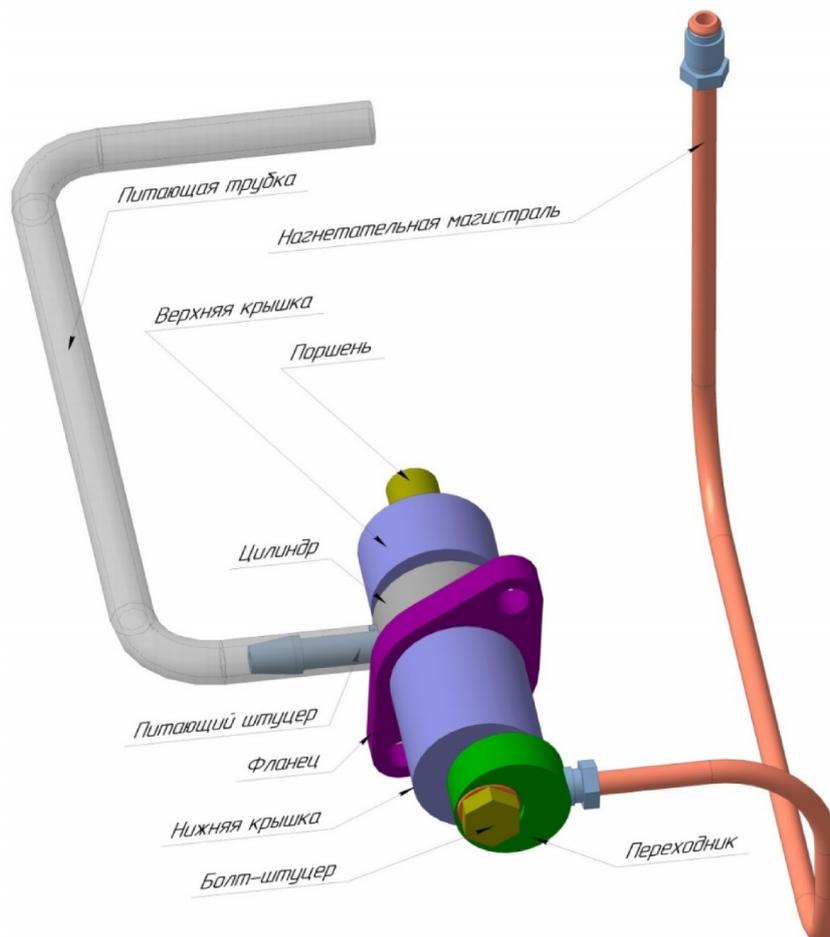
Предназначен для роботизированных коробок передач **Easytronic** с главным цилиндром сцепления **LuK G1D500201**, поэтому подходит для всех автомобилей с такой коробкой передач. С переходником (мы бесплатно добавим его в комплект по запросу) — легко устанавливается и на **Durashift EST (Ford)**.

Не требуется производить никаких доработок, комплектовать и дополнительно проверять исправность комплекта: он уже испытан на стенде и сразу готов к установке.

Используются проверенные временем материалы: анодированный и неанодированный сплав алюминия, очень стойкий к коррозии, а также латунные сплавы, — обработанные на высокоточном токарном оборудовании с ЧПУ и без. Мы предоставляем 3 года гарантии на изделие, тем не менее, конструкция относительно просто разбирается для ремонта (с помощью ремонтного набора возможно произвести полноценный ремонт устройства за несколько минут).

Надежный клапан настроен несколько жестче оригинального, также используется жесткая нагнетательная магистраль без гибких вставок, поэтому стабильность параметров привода сцепления в сложных условиях движения (например, длительные городские «пробки») ощутимо выше. Прозрачная трубка удобна для контроля загрязнения рабочей жидкости, оценки ее критического уровня, так как расширительный бачок непрозрачен. Очень маленький зазор (0,5 мм) между корпусом актуатора и корпусом цилиндра — дополнительное препятствие для грязи с дорог.

К сожалению, этот ремонтный комплект не исправляет изношенные сцепление и рабочий цилиндр сцепления (размещенный в картере коробки передач).



УКАЗАНИЯ ПО УСТАНОВКЕ РЕМОНТНОГО КОМПЛЕКТА СМС01

1. Не требуется производить никаких доработок, комплектовать. Защелка в поршне цилиндра устроена аналогично защелке оригинального цилиндра, поэтому принцип установки не отличается.
2. Не требуется дополнительно проверять исправность комплекта: он уже испытан на стенде. Будьте осторожны, чтобы при осмотре не «выстрелить» в глаза жидкостью DOT4, оставшейся после испытаний. Комплект поставляется испытанным в сборе, поэтому нагнетательную магистраль (медную трубку со штуцерами) и переходник от цилиндра не отсоединять, цилиндр не разбирать.
3. Обеспечивать чистоту рабочей жидкости и трущихся поверхностей комплекта при установке и в процессе эксплуатации от любых загрязнений (масел, смазок, топлива, растворителей, WD40 и т.п.) — это основное условие его надежной и продолжительной работы.
4. Для установки цилиндра:
 - предварительно опустить толкатель актуатора в самое нижнее положение (вращать вал по часовой стрелке — опускать толкатель, до очень легкого упора) и затем поднять его на 10-12 оборотов (вращать вал против часовой стрелки — поднимать толкатель);
 - обеспечить выступание поршня над верхней крышкой цилиндра не менее 15-20 мм. Обязательно смазать наружную часть поршня жидкостью DOT4 и несколько раз переместить поршень вдоль его оси (после этого поршень будет перемещаться легче, чем до смазки);
 - поместить цилиндр в актуатор, гарантируя размещение толкателя актуатора в полости поршня и закрепить фланец болтами;
 - кратковременно подать сжатый воздух (2-8 ат) в нагнетательную магистраль (медную трубку) до характерного щелчка, свидетельствующего о защелкивании толкателя в поршне. Поднять толкатель актуатора в максимально верхнее положение (вращать вал против часовой стрелки — поднимать толкатель, до очень легкого упора): в этом положении воздух должен свободно проходить через цилиндр (через нагнетательную магистраль к питающему штуцеру и обратно), что свидетельствует о корректном защелкивании толкателя в поршне;
 - подсоединить питающую магистраль (прозрачную трубку) к цилиндру и расширительному бачку. При закреплении питающей магистрали (прозрачной трубки) хомутами не допускайте повреждения ее от передавливания хомутом;
 - подсоединить нагнетательную магистраль (медную трубку) к тройнику, при этом допускается ее изгибать в разумных пределах.
5. Произвести прокачку гидравлической системы, проверить утечки в соединениях. Конструкция имеет некоторые особенности устройства обратного клапана, повышающие стабильность работы привода сцепления, поэтому первичную прокачку системы выполнять «вручную» (так называемым «отверточным методом»), чтобы не газировать рабочую жидкость в начальный момент заполнения гидросистемы, что значительно удлиняет процесс прокачки. Для прокачки системы с помощью давления, подаваемого через расширительный бачок, комплектная трубка питающей магистрали (прозрачная трубка) не предназначена.
6. После установки комплекта рекомендуем произвести обучение трансмиссии (обычно с помощью «Tech2»). Без проведения этой процедуры нельзя гарантировать отсутствие «скольжения» сцепления, толчков или ударов при переключении передач именно в начальный момент эксплуатации автомобиля. В дальнейшем трансмиссия самостоятельно корректирует свою работу, если на кратких остановках оставлять селектор передач в положении «А».
7. Заменить рабочую жидкость через 1000 км, далее — каждые полгода. Также возможно периодически заменять рабочую жидкость только в расширительном бачке без полной прокачки, например, с помощью медицинского одноразового шприца, чтобы всегда поддерживать ее чистоту. Обычно необходимость в обучении трансмиссии после проведения прокачки отсутствует.