

ОПИСАНИЕ РЕМОНТНОГО КОМПЛЕКТА CMC01-ishift

IMT I-SHIFT с главным цилиндром сцепления (ГЦС) G1D500101

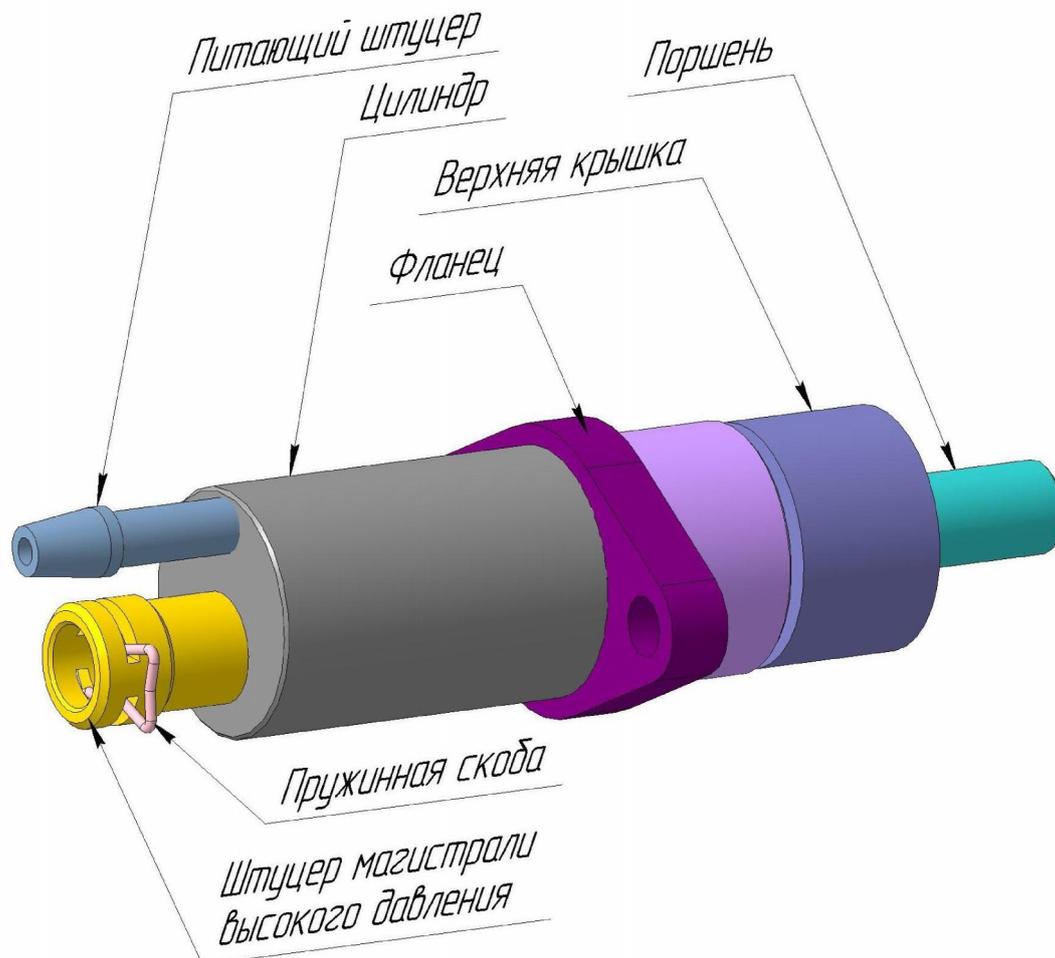
Предназначен для роботизированных коробок передач **I-SHIFT** с главным цилиндром сцепления **LuK G1D500101**, поэтому подходит для всех автомобилей с такой коробкой передач. Учтен опыт наших предыдущих разработок (например, CMC01, для Easytronic и Durashift EST), поэтому в CMC01-ishift применены самые надежные решения.

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, поэтому стабильность параметров привода сцепления в сложных условиях движения (например, длительные городские «пробки») ощутимо выше. Плотная посадка устройства в корпус актуатора — дополнительное препятствие для грязи с дорог.

К сожалению, этот ремонтный комплект не исправляет изношенные сцепление и рабочий цилиндр сцепления (закрепленный на передней части двигателя).



УКАЗАНИЯ ПО УСТАНОВКЕ РЕМОНТНОГО КОМПЛЕКТА СМС01-ishift

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.
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:
 - обеспечить выступание поршня над верхней крышкой цилиндра не менее 25 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. Убедиться, что после установки сборки актуатора в подкапотном пространстве цилиндр будет расположен так, чтобы его питающий штуцер находился выше штуцера нагнетательной магистрали. Закрепить фланец болтами;
 - кратковременно подать сжатый воздух (2-8 ат) в штуцер нагнетательной магистрали до характерного щелчка, свидетельствующего о защелкивании толкателя в поршне. В этом положении воздух должен свободно проходить через цилиндр (через нагнетательный штуцер к питающему штуцеру и обратно), что свидетельствует о корректном защелкивании толкателя в поршне (для этой проверки толкатель актуатора должен быть в верхнем положении, обычно он находится в этом положении после выключения зажигания);
 - закрепить сборку актуатора в подкапотном пространстве автомобиля;
 - подсоединить оригинальную нагнетательную и питающую магистрали;
 - убедиться, что сборка не касается, например, патрубков охлаждения на радиаторе и не повредит их со временем.
5. Произвести прокачку гидравлической системы, проверить утечки в соединениях. При этом следует учитывать, что конструкция имеет некоторые особенности устройства обратного клапана, повышающие стабильность работы привода сцепления, поэтому первичную прокачку системы лучше выполнять «вручную» по следующему алгоритму, чтобы не газировать рабочую жидкость в начальный момент заполнения гидросистемы и не удлинять процесс прокачки:
 - a) заполнить расширительный бачок и подключить трубку для прокачки к прокачному штуцеру;
 - b) включить зажигание (в главном цилиндре создается давление);
 - c) открыть прокачной штуцер, выпуская из системы жидкость с воздухом, затем закрыть прокачной штуцер;
 - d) выключить зажигание (поршень главного цилиндра вернется в ненагруженное состояние), жидкость из расширительного бачка должна втянуться в систему из-за создавшегося разрежения. Обеспечивайте достаточный уровень жидкости в процессе прокачки;
 - e) повторять пункты b-d до тех пор, пока выходящая жидкость содержит пузырьки воздуха;
 - f) вдавить несколько раз подряд поршень рабочего цилиндра сцепления, надавливая рукой либо на вилку сцепления, либо непосредственно на поршень. При этом в расширительном бачке могут появиться несколько крупных пузырьков воздуха;
 - g) повторять пункты b-d до тех пор, пока выходящая жидкость содержит пузырьки воздуха;
 - h) включить и выключить зажигание 3-5 раз, чтобы поршень рабочего цилиндра сцепления гарантированно выбрал зазоры, образованные после пункта f.
6. После установки комплекта рекомендуем произвести обучение трансмиссии (обычно с помощью HDS HIM). 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.