

РУКОВОДСТВО ПО УСТАНОВКЕ И ЭКСПЛУАТАЦИИ РЕМОНТНОГО КОМПЛЕКТА

1. Не требуется производить никаких доработок, комплектовать. Защелка штока актуатора ремонтного комплекта издает характерный щелчок при зацеплении со штоком и устроена аналогично защелке штока оригинального цилиндра, поэтому принцип установки требует минимальных пояснений.
2. Не требуется дополнительно проверять исправность системы: она уже испытана на стенде. Будьте осторожны, чтобы не «выстрелить» в глаза жидкостью DOT4, оставшейся после испытаний. 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.
3. Обеспечивать чистоту рабочей жидкости и трущихся поверхностей комплекта при установке и в процессе эксплуатации – это основное условие его надежной и продолжительной работы.
4. Перед установкой обязательно смазать наружную часть поршня жидкостью DOT4 и несколько раз переместить поршень (после этого поршень будет вытягиваться легче, чем до смазки).
5. Комплект поставляется испытанным в сборе, поэтому нагнетательную магистраль (медную трубку со штуцерами) без особой необходимости от переходника не отсоединять, при монтаже цилиндра допускается ее изгибать в разумных пределах. При закреплении питающей магистрали (прозрачная трубка) хомутами не допускайте повреждения трубки от передавливания; для прокачки системы с помощью давления, подаваемого через расширительный бачок, трубка питающей магистрали не предназначена.
6. Смонтировать цилиндр на актуаторе: предварительно опустить шток актуатора в самое нижнее положение (вращать вал по часовой стрелке – опускать шток, до очень легкого упора) и затем поднять его на 10-12 оборотов (вращать вал против часовой стрелки – поднимать шток); поршень должен хотя бы на 10-15 мм выступать над верхней крышкой. Поместить цилиндр в актуатор, гарантируя размещение штока актуатора в полости поршня, и подать сжатый воздух в нагнетательную магистраль (медную трубку). Нажимая на цилиндр руками довольно сильно (не используя рычаг и не подтягивая болтами фланцы) протолкнуть шток в поршень до характерного щелчка – зацепление произошло. Поднять шток актуатора в максимально верхнее положение (вращать вал против часовой стрелки – поднимать шток, до очень легкого упора) и закрепить фланец болтами.
7. Произвести окончательную прокачку гидравлической системы, проверить утечки в соединениях.
8. Появление нескольких пузырьков воздуха в прозрачной трубке расширительного бачка в процессе прокачки или сразу после прокачки гидравлической системы не влияет на работу системы в целом и их наличие – не критерий качества прокачки системы, поэтому не нужно ориентироваться по ним на этом этапе. В процессе эксплуатации они исчезнут совсем.
9. После установки комплекта обязательно «адаптировать» так называемую «Точку касания (touch point)». Без проведения этой процедуры (обычно с помощью «Tech2») нельзя гарантировать отсутствие «скольжения» сцепления, толчков или ударов при переключении (на исправном автомобиле).
10. Ни при установке, ни в процессе эксплуатации не требуется откручивать болт-штуцер трубопровода от нижней крышки цилиндра. Тем не менее, никогда не пытайтесь закручивать его без демонтажа цилиндра непосредственно на пластиковом корпусе актуатора – повредите этот корпус.
11. Заменить рабочую жидкость через 500 км и через 1000 км, далее – каждые полгода. Также возможно периодически просто заменять рабочую жидкость в расширительном бачке, например, с помощью медицинского одноразового шприца, чтобы всегда поддерживать ее чистоту.