

Wichtige Hinweise zur korrekten Montage des Zentralausrückers (CSC) 510 0073 10

Hersteller: Alfa Romeo, Fiat, Opel, Saab, Vauxhall

Modelle:

Alfa Romeo: 159
Fiat: Croma (194)
Opel: Astra G, Astra H, Combo, Corsa C, Corsa D, Meriva, Signum, Tigra, Vectra B, Vectra C, Zafira
Saab: 9-3
Vauxhall: Astra Mk IV, Astra Mk V, Combo, Corsa Mk II, Meriva, Tigra, Vectra, Vectra Mk II, Zafira, Zafira Mk II

Art-Nr.: 510 0073 10

Der Zentralausrücker, kurz CSC (engl. Concentric Slave Cylinder) unterliegt wie Kupplung und Schwungrad genauso dem natürlichen Verschleiß und sollte daher bei jedem Kupplungswechsel erneuert werden.

Dabei ist beim Einbau auf einige Dinge zu achten, um die Funktionalität und die Langlebigkeit der Bauteile zu gewährleisten.

Zu beachten ist, dass die Bauform des eingebauten CSC vom LuK CSC mit der Art-Nr. 510 0073 10 abweichen kann. In diesem Fall ist das Ausrücksystem „umzurüsten“.



Bild 1: Bauteile ausbauen und entsorgen



Bild 2: LuK CSC 510 0073 10

Bild 1: Alten Zentralausrücker (1), Dichtring am Flansch des Getriebegehäuses (2), angeschlossene Leitung (3) sowie die Kunststoffhülse (4) für die Durchführung der Leitung durch das Getriebegehäuse entfernen und fachgerecht entsorgen.

Bild 2: Nach Erneuerung des Dichtrings (2) den Zentralausrücker (1) zunächst **handfest** befestigen.

Die Schrauben gleichmäßig beiziehen, damit sich der Zylinder nicht verkantet! Anschließend durch die Getriebegehäuseöffnung den Adapter (3) in den Zentralausrücker stecken. Dieser sitzt erst dann korrekt, wenn er hörbar einrastet. Die 3 Befestigungsschrauben des CSC mit 10 (+1) Nm festziehen.

Abschließend das Anschlußstück (**Bild 3**) auf das offene Rohrende des Zentralausrückers stecken. Auch dieses muss hörbar einrasten!

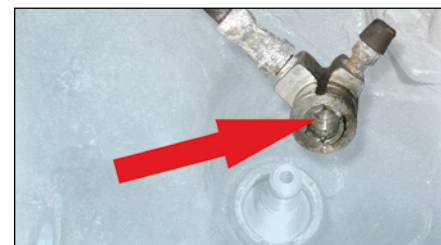


Bild 3: Anschlußstück überprüfen

Achtung:

Überprüfen Sie das Anschlußstück, das an der Leitung verbleibt genau, bevor Sie es aufstecken. Oftmals befindet sich der alte Dichtring oder Reste davon in diesem Teil.

Wird dies nicht berücksichtigt, kann sich dieser alte Dichtring beim Betätigen der Kupplung vor den Zentralausrücker setzen (siehe Bild 4) und den Rücklauf der Flüssigkeit verhindern. Im schlimmsten Fall kann der neue CSC platzen bzw. reißen (Bild 5), was zum Austritt der Bremsflüssigkeit, dem Versagen der Kupplungbetätigung und das Erneuern des CSC und der Kupplung zur Folge haben kann!

Wichtige Hinweise zur korrekten Montage des Zentralausrückers (CSC) 510 0073 10

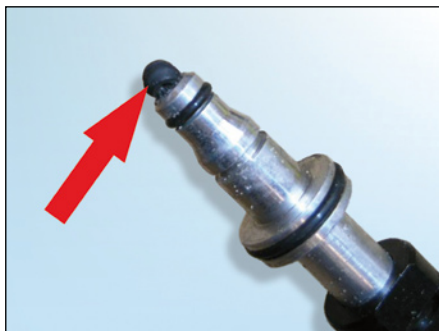


Bild 4: Wurde der alte Dichtring nicht entfernt, wird dieser in Richtung CSC gedrückt und verstopft die Leitung



Bild 5: Durch Falscheinbau zerstörte Zentralausrücker

Nach der Erneuerung des Zentralausrückers ist es notwendig, das System zu entlüften. Hierbei teilt sich der Entlüftungsvorgang in zwei Schritte. Einerseits muss die Kupplungsbetätigung entlüftet werden, andererseits wird der Zentralausrücker separat entlüftet.

Schritt 1:

Die Kupplungsbetätigung ist von unten nach oben, d.h. vom Entlüftungsventil zum Ausgleichsbehälter wie folgt zu entlüften:

1. Auffangbehälter mittels Adapter an den Bremsflüssigkeits-Ausgleichsbehälter anschließen
2. Schutzkappe vom Entlüftungsventil entfernen
3. Bremsentlüftergerät mit Adapter an das Entlüfterventil anschließen
4. Gerät einschalten. Der Druck darf 2 bar nicht überschreiten
5. Entlüfterventil 2-3 Umdrehungen öffnen
6. Der Entlüftungsvorgang für diesen Teil ist abgeschlossen, wenn am Auffangbehälter die Bremsflüssigkeit blasenfrei austritt

Hinweis:

Das Kupplungspedal darf nicht betätigt werden, wenn das Bremsentlüftergerät angeschlossen ist.

7. Entlüfterventil schließen, Gerät ausschalten
8. Bremsentlüftergerät und Adapter abbauen.

Schritt 2:

Zum anschließenden Entlüften des Zentralausrückers sind zwei Personen erforderlich. Es ist darauf zu achten, dass sich bei diesem Entlüftungsvorgang immer ausreichend Bremsflüssigkeit im Ausgleichsbehälter befindet:

1. Auffangbehälter an das Entlüftungsventil anschließen
2. Kupplungspedal langsam durchtreten und in dieser Position halten
3. Entlüfterventil öffnen, bis Luft bzw. Bremsflüssigkeit austritt
4. Ventil handfest schließen
5. Kupplungspedal langsam bis zum Anschlag zurückziehen (nicht reißen!).
6. 2-3 Sekunden warten
7. Vorgang mehrmals wiederholen (mindestens noch 10 mal)
8. Tritt keine Luft mehr aus, Entlüftungsventil mit 5 Nm schließen und Auffangbehälter abbauen
9. Schutzkappe auf das Entlüftungsventil aufstecken
10. Ausgleichsbehälter bis zur MAX-Markierung auffüllen

11. Ausgleichsbehälter verschließen
12. Pedal ca. 10 mal langsam betätigen. Pedaldruck am Kupplungspedal überprüfen
13. Probefahrt durchführen und Kupplungs- sowie Bremsdruck überprüfen

Richtiger Umgang mit dem CSC:

- Betätigen Sie niemals den neuen Zylinder mit der Hand. Beim Zusammendrücken kann die Abdichtung im Inneren beschädigt werden.
- Betätigen Sie beim Entlüften das Pedal nicht mehrmals hintereinander, sondern, wie beschrieben, immer nur einmal.
- Verwenden Sie keinerlei Schmier- und Reinigungsmittel. Mittel dieser Art können die Dichtungen und dadurch den ganzen Zylinder beschädigen.
- Achten Sie auf äußerste Sauberkeit.
- Verwenden Sie nur die vom Hersteller freigegebene Bremsflüssigkeit.
- Entfernen Sie alte Dichtungen und Dichtungsreste aus dem Anschlußstück.
- Ziehen Sie die 3 Befestigungsschrauben des Zentralausrückers erst dann fest, wenn der Adapter hörbar eingerastet ist.
- Achten Sie beim Einbau des CSC darauf, diesen nicht zu verkanten. Hierdurch könnte dieser schon beim Einbau an den Laschen beschädigt werden.



Angaben des Fahrzeugherstellers beachten!

Entsprechende Ersatzteile finden Sie in unserem Online-Katalog unter www.Schaeffler-Aftermarket.de oder im RepXpert unter www.RepXpert.com.

Stand 11.2009

LuK 0018

Technische Änderungen vorbehalten

© 2009 Schaeffler Automotive Aftermarket oHG

Für weitere Informationen:

Telefon: +49(0)1801-753-333*

Fax: +49(0)6103-753-297

LuK-AS@Schaeffler.com

www.Schaeffler-Aftermarket.de

*4,6 ct/min. aus dem dt. Festnetz, für Anrufe aus Mobilfunknetzen können abweichende Preise gelten.

