



SERVICE INFO – LuK 0056



Jak smarować wielowypust tarczy sprzęgła

Właściwe smarowanie

Tarcza sprzęgła przenosi moment obrotowy z silnika do skrzyni biegów. Jest to możliwe dzięki tarcu pomiędzy tarczą sprzęgła a kołem zamachowym i dociskiem. Nawet nieznaczna ilość smaru na tym połączeniu będzie miała negatywny wpływ na możliwość przeniesienia wymaganego momentu obrotowego.

Zanik tarcia może nie tylko być spowodowany poprzez wyciek oleju z uszkodzonych uszczelniających wałów: silnika i przekładni, ale też przez nieumiejętne smarowanie elementów sprzęgła.

Współczesne sprzęgła składają się z elementów, które na ogół nie potrzebują być smarowane. Jedynym wyjątkiem jest połączenie tarczy z wałkiem sprzęgłowym. W większości przypadków, podczas wymiany sprzęgła powinien być nałożony w tym miejscu odpowiedni smar. Zasada jednak jest taka: „Im mniej tym lepiej”.

Dobór właściwego smaru zależy od wymagań producenta samochodu. Jeśli ta informacja nie jest dostępna, powinien być zastosowany smar o wysokiej odporności termicznej i eksploatacyjnej z zawartością MoS₂ (np. Castrol Olista Longtime 2 lub 3).

Wskazówka:

Nie wolno smarować niklowanych wielowypustów tarcz. Można je rozpoznać po błyszczącej srebrnej powierzchni.



Foto 1: Smarowanie wielowypustu tarczy sprzęgła

Procedura smarowania odbywa się w następujących krokach:

- Równomiernie nałożyć niewielką ilość smaru na wielowypust tarczy i wałka sprzęgłowego (Foto 1)
- Aby równomiernie rozłożyć smar, należy przesunąć tarczę po wałku sprzęgłowym w obie strony. Zdjąć tarczę i zrobić to samo drugą stroną
- Usunąć nadmiar smaru z krawędzi piasty

Należy stosować się do zaleceń producenta pojazdu!

Dodatkowe informacje:

Schaeffler Polska Sp. z o.o.
aainfo.pl@schaeffler.com
www.schaeffler-aftermarket.pl

