



# MONTAGEANLEITUNGEN

## Getriebesysteme

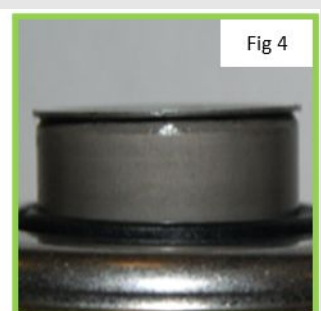
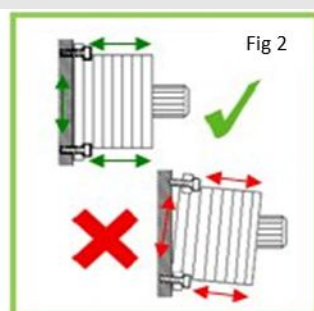
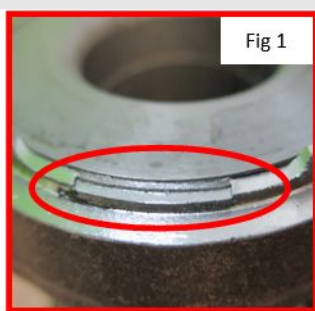
**Model for**  
 Opel  
 (gearboxes M32 &  
 M20)

**Part numbers**  
 804578 810016 810017  
 810034 810039 810068  
 810226

### Warnhinweise zum Einbau

Um Probleme mit undichten Stellen bei CSC zu vermeiden, die in diesem TSB angesprochen werden, Valeo empfiehlt, die folgenden Schritte durchzuführen:

1. Vergewissern Sie sich vor dem Einbau des Aggregats, **dass die Gegenfläche des Getriebes sauber und frei von Verunreinigungen ist. Ist dies nicht der Fall, kann dies dazu führen**, dass die Einheit ungleichmäßig auf dem Getriebe sitzt (Abb. 2) **und die Rückplatte durch den Hydraulikdruck herausgedrückt werden kann (Abb. 1).**
2. Achten Sie beim Einbau der Einheit in das Getriebe darauf, dass die Schrauben gleichmäßig und mit dem richtigen Drehmoment angezogen werden, um sicherzustellen, **dass die Einheit rechtwinklig auf der Gegenfläche des Getriebes sitzt.** Dadurch wird sichergestellt, dass die Rückwand vollständig abgestützt wird.
3. Überprüfen Sie die Hydraulikleitung auf Defekte oder Verstopfungen. Wenn das Kupplungspedal während des Entlüftungsvorgangs hart wird oder nach jeder Betätigung nicht in seine Ruheposition zurückkehrt, **versuchen Sie nicht weiter, das Hydrauliksystem zu entlüften.** Wenn Sie dies weiterhin tun, gelangt zu viel Flüssigkeit in die Flüssigkeitskammer des CSC und führt dazu, dass sich der Kolbenhaltering über seinen Haltepunkt hinaus bewegt. In **Abb. 3 sind Verformungen/Riffelungen zu sehen. Dies zeigt, dass der Zylinder überhubbt wurde.**



Bei der zurückgegebenen Einheit ist die Rückwand herausgedrückt worden; dies ist darauf zurückzuführen, dass die Rückwand nicht von der Gegenfläche des Getriebes gehalten wird.

Vergewissern Sie sich vor dem Festziehen der Schrauben, dass die Getriebeseite frei von Verunreinigungen ist und die Einheit bündig sitzt.

Der Kolbenhaltering weist Verformungen oder Riffelungen auf. Dies zeigt, dass der Zylinder überhubbt wurde.

Der Kolbenhaltering weist keine Verformungen oder Riffelungen auf. Dies zeigt, dass der Zylinder nicht überhubbt wurde.



## Probleme verhindern

1. Problem des Überhubes **nach dem Austausch der Kupplung**.
2. Das Kupplungspedal wurde nach der zweiten oder dritten Betätigung des Pedals hart und das CSC leckt, wenn das Pedal weiter betätigt wird.

Dieses Problem wird durch eine Zylinderkopfdichtung verursacht, die sich auf dem Einlass-/Antriebsrohr befindet und in der Anschlussbuchse verbleibt, wenn das alte Gerät entfernt wird und/oder der Techniker die neue Dichtung in das neue CSC einbaut, wobei die alte Dichtung und die neue Dichtung beibehalten werden, wodurch dieses Problem entsteht:

- **Ein Einwegventil lässt Flüssigkeit** in die innere CSC-Kammer, aber nicht zurück.
- **Überdruck führt** zu Flüssigkeitslecks und CSC-Ausfällen
  - Zu viel Flüssigkeit im CSC führt dazu, dass sich das Lager überdreht und über seine Endposition und über den CSC-Sicherungsring hinaus gezwungen wird.



## Aufmerksamkeit

Nachfolgende Betätigungen des Kupplungspedals füllen den CSC bis zu seinem vollen Weg und es kommt zu einem schwergängigen Pedal. Wenn dieses schwergängige Pedal überwunden wird, überhubt der CSC und platzt, was einen Austausch erforderlich macht.

**Wenn das Kupplungspedal hart wird, das Pedal NICHT weiter durchtreten!**

**Stellen Sie sicher, dass Sie das alte Siegel aus dem Rohr entfernt haben!**

