



## SERVICE INFO



# Ausrücklager für gezogene Kupplungen

## Unterschiedliche Ausführungen, Montage-Hinweis

Hersteller: Citroën  
Fiat  
Peugeot

Modelle:  
Citroën: Jumper  
Fiat: Ducato  
Peugeot: Boxer

LuK RepSet  
Art.-Nr.: 624 1846 00  
624 1931 00  
624 1932 00  
624 3096 00  
624 3165 00



Bild 1: Bei dieser Variante sind die Kontaktflächen zur Ausrückgabel Teil des Gehäuses

Die oben aufgeführten LuK RepSet können bei gleicher Artikelnummer zwei Varianten von Ausrücklagern enthalten. Bei der einen Version (Bild 1) sind die Kontaktflächen zur Ausrückgabel Teil des Gehäuses, bei der anderen (Bild 2) sind sie als Blechlaschen seitlich aufgesetzt. Beide Ausführungen erfüllen die technischen Spezifikationen und können uneingeschränkt bei den angegebenen Fahrzeugen verwendet werden.

Da bei einer gezogenen Kupplung das Ausrücklager in der Tellerfeder arretiert ist, sind beim Aus- und Einbau folgende Punkte zu beachten:

1. Vor dem Ausbau des Getriebes muss die Achse der Ausrückgabel entfernt werden. Für die Demontage empfiehlt es sich, ein Spezialwerkzeug zu verwenden (Siehe Service-Info **LuK 0062**).
2. Das Ausrücklager kann nur mit einem geeignetem Spezialwerkzeug von der Kupplung getrennt werden.



Bild 2: Ausrücklager mit seitlich aufgesetzten Blechlaschen

3. Grundsätzlich empfiehlt es sich, bei Reparaturen an diesem System folgende Bauteile zu prüfen, gegebenenfalls zu ersetzen:

- ▶ Kupplungsseilzug (bei mechanischer Betätigung)
- ▶ Geber- und Nehmerzylinder (bei hydraulischer Betätigung)
- ▶ Vorlastfeder am Pedal (sofern vorhanden)
- ▶ Führungshülse
- ▶ Ausrückgabel/ -Achse/ -Buchsen

4. Nach dem Einbau des Getriebes muss das Ausrücklager über den Ausrückhebel in der Druckplatte arretiert werden. Um das indirekt, d.h. von außen zu ermöglichen, ist es mit einem Sicherungsring ausgestattet. Dieser wird durch eine Kunststoffhülse unter Vorspannung gehalten (Bild 3, links). Sobald das Ausrücklager auf die Druckplatte gedrückt wird, schiebt sich die innere Hülse in die Öffnung der Tellerfeder. Die Kunststoffhülse bleibt dabei stehen und gibt den Sicherungsring frei (Bild 3, rechts). Dieser rastet dann hörbar im Aufnahme ring der Tellerfeder ein (Bild 4).

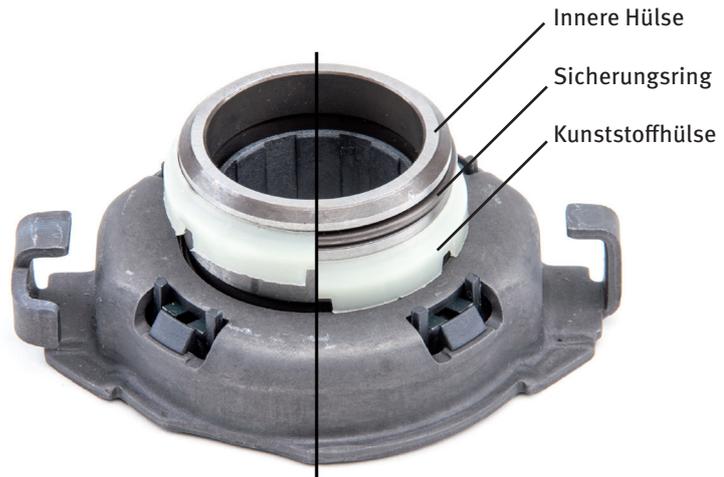


Bild 3: Der Sicherungsring wird durch die Kunststoffhülse vorgespannt (links) oder freigegeben (rechts)

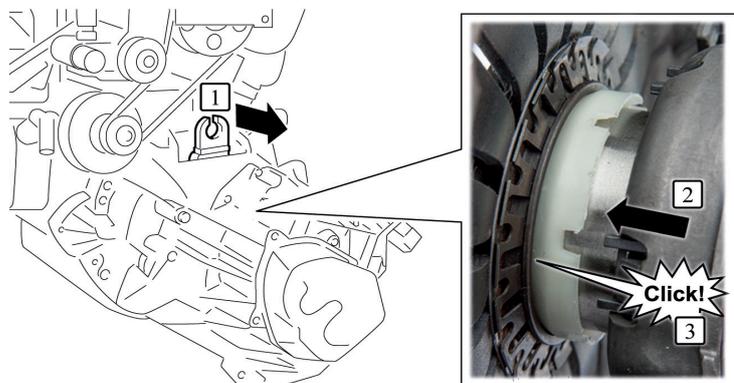


Bild 4: Mit einem kräftigen Ruck am Ausrückhebel wird das Lager hörbar in der Kupplung arretiert

**Vorgehensweise nach dem Austausch der Kupplung:**

- Ausrücklager und Gabel zusammensetzen anschließend mit der Achse in der Getriebe-glocke montieren. Auf korrekten Sitz achten!
- Stellung der Kunststoffhülse am Ausrück-lager prüfen (der Sicherungsring darf nicht sichtbar sein)
- Getriebe montieren und darauf achten, dass es vollflächig am Motor anliegt
- Ausrückhebel entgegen der Betätigungs-richtung ziehen, bis das Ausrücklager an der Aufnahme gleichmäßig anliegt. Zur Kontrolle kann die Gummimanschette des Ausrück-hebels entfernt werden
- Ausrückhebel nun mit einen kräftigen Ruck in gleicher Richtung bewegen. Dabei muss das Ausrücklager hörbar einrasten
- Automatische Nachstellung am Kupplungs-seilzug lösen und nach Vorgaben des Fahrzeugherstellers einstellen
- Kupplung 20x betätigen
- Automatische Nachstellung prüfen und ggf. nochmals einstellen

**Wichtig:**

Bei einem beschädigten oder nicht korrekt arretierten Sicherungsring löst sich das Ausrücklager von der Tellerfeder. Dabei kann die Kupplung trotz betätigtem Pedal schlagartig schließen. Weiterhin ist es nicht mehr möglich, die Kupplung zu trennen.

Angaben des Fahrzeugherstellers beachten!

**Mehr Werkstattwissen unter:**

[www.repxpert.de](http://www.repxpert.de)

Service-Center: 00800 1 753-3333\*

\*kostenfreie Rufnummer, Mo.–Fr. von 8.00–17.00 Uhr

[www.schaeffler-aftermarket.de](http://www.schaeffler-aftermarket.de)

