

Kopplingsbyte Peugeot 405 MI16 xu9

Verktyg och materiel

Någonting att hålla upp motorn med. Motorlyft, domkraft under och en plank med spännband ovanför eller dyl.

Hyllsnyckelsats

Torxbits

Insexbits

Hjulmutterhylsa Storlek 35

Centreringsverktyg (Svarvad pinne)

Svårighetsgrad:

Inte särskilt svårt.

Dock är det mycket saker som måste plockas bort och sättas tillbaka rätt så det tar rätt lång tid. Är det första gången detta görs så räkna med ett par dagars stillestånd på bilen iallafall. Var gärna två.

Beskrivning

Demontering av allt runtom:

1.

Koppla ur batteriet

2.

Tag bort batteriet och batterihållaren (tändmodulen hänger såklart med)

3.

Tag bort Luftburken, insugsröret (innan filtret) och gärna plåten den är monterad på för att göra det lättåtkomligare.

4.

Tag bort styrservopumpen och hållaren. Kanske även dax att byta

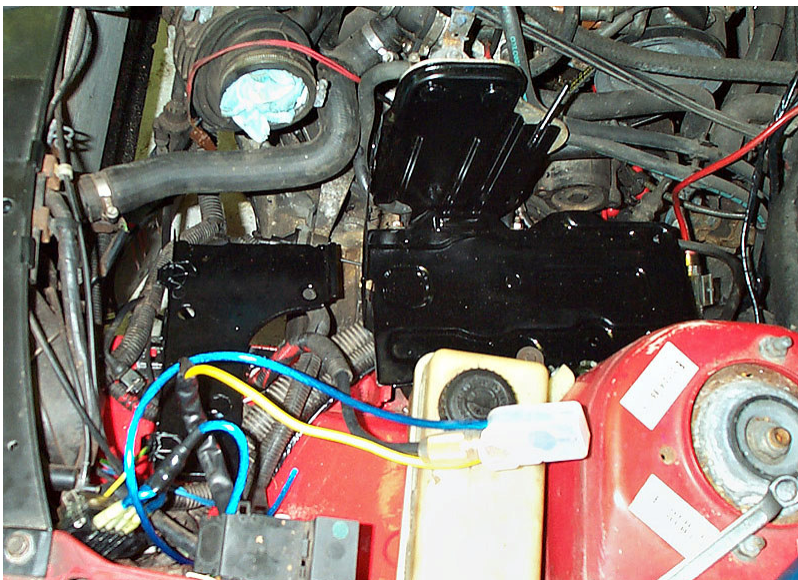


Bild 1 – Batteriet och luftburken bortplockade

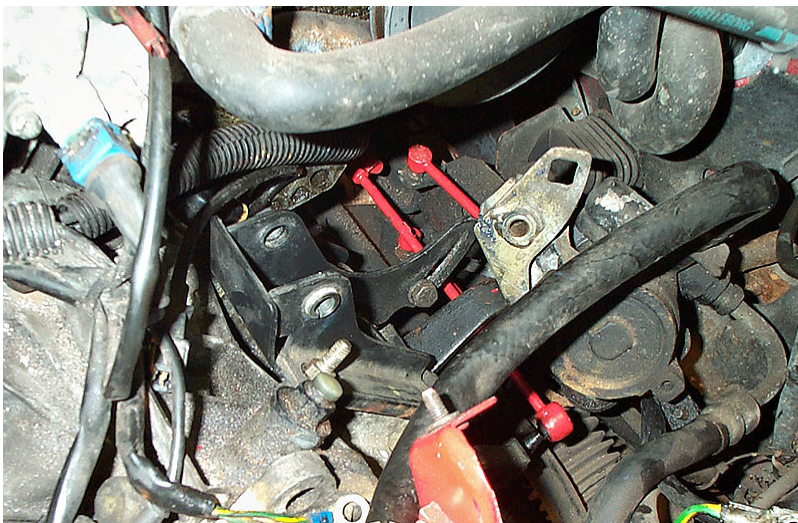


Bild 2 – Batterihållaren och servopumpen bortplockad

styrservoremmen?

5.
Koppla ur div. givare som sitter fast i växellådan. Ö.d.p. t.ex.

6.
Tag loss kopplingswiren.

7.
Lossa hjulbultarna fram lite grann, Hissa upp bilen, Tag av hjulen och pilla bort sprintarna och kåporna för Centrumhjulbulten. Sätt sedan tillbaka hjulen och sänk ner bilen (om du inte kör med bultdragarmaskin).

Hjulen måste dock sitta på när man tar bort centrumbulten. Annars skadar man saker.

8.
Lossa Centrumhjulbultarna med den stora hylsan. Här behövs massa kraft. Antingen ett förlängt (rörbit) vilkelskaft till hylsan eller allra helst en muttermaskin

9.
Hissa upp bilen igen och pallra upp den ordentligt. Tag bort hjulen igen.

10.
Koppla ur
Hastighetsmätarwiren (man drar bort gumfjuppen och sen är det bara att dra ur wiren)

11.
Töm växellådan på olja. Det sitter en oljeplugg under växellådan.

12.
Tag även loss plastkåpan för växellådan. Kolkanistern sitter fast i skyddet låt den sitta kvar om det går.

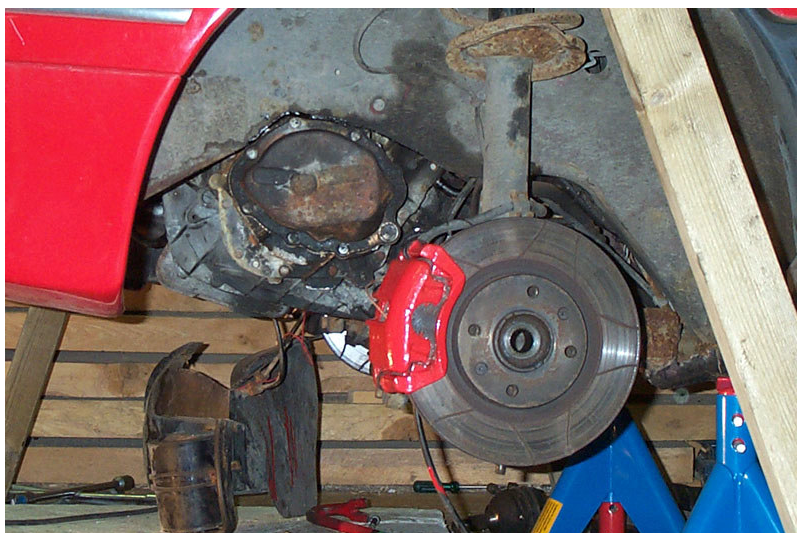


Bild 3 – Plastkåpan i hjulhuset bortmonterad

13.
montera isär båda spindellederna.
Här kan behövas ett par fjäderspännare för att klämma ihop fjädrarna och göra det hela lite lättare.
En domkraft under skivorna att trycka lite lätt med underlättar och sen är det bara o knacka på den gängade tappen med nått som inte är så hårt. träklubba eller tennklubba. (alt träbit och ståklubba).

14.

Tag loss axeln på förarsidan.

Dra inte längst ut utan dra i den innre knuten så inte saker delar på sig på fel ställen.

15.

Lossa stödlagret på passagerarsidan. och ta ur axeln

Det sitter 2 muttrar vid lagret som ska lossas på en bit tills "bulten" går att skjuta bakåt och vrida så att lagret kan tas ut. För att sedan få ut lagret och axeln ur hållaren får man knacka på axeln vid lagret. Det är en kant som går att hålla

emot på. Ta en kofot eller järnstång och håll mot kanten. be sedan någon slå på änden av verktyget. Ta det lugnt.

16.

Lossa växellänkaget

Det sitter 3 pinnar med kulleleder och gummileder som behöver lossas i någon av ändarna. Gummidelen brukar vara lättast att få bort. Det sitter ett metallclips som håller kvar gummileden.

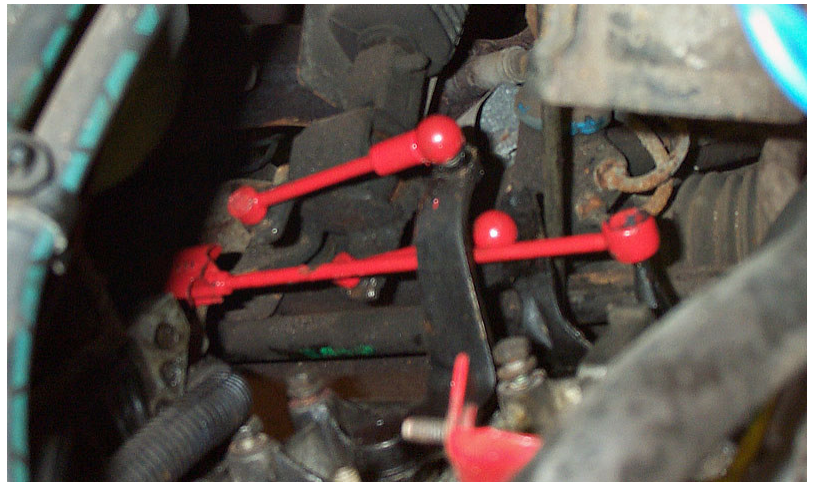


Bild 4 – Växellänkaget (moddat med kulleleder)



Bild 5 – Svänghjulsåpan bortmonterad

17.

Lossa skyddet för Svängjulet

Detta sitter under motorn monterat med ett par insex i växellådan.

18.

Häng upp motorn.

Motorn behöver nu någon form av stöd för att inte trilla ner när motorfästena plockas bort.

Enklarest är att hänga motorn i en motorlyft i lyftögglan på förarsidan.

Har man inte tillgång till motorlyft kan man bygga en jättepallbock o ställa över bilen och hissa med kedjelyft eller dyl eller lägga en kraftig plank mellan fjäderbenen och sätta fast motorn i (detta är knöligt

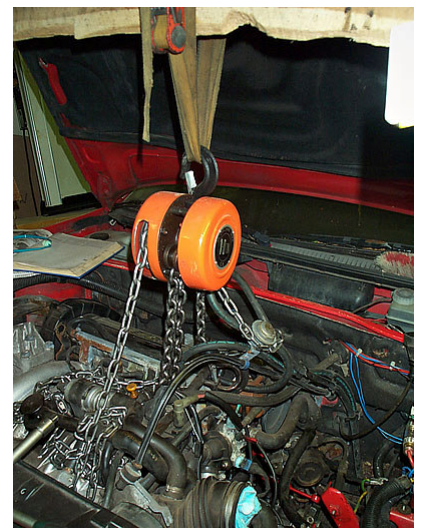


Bild 6 – Motorn upphängd

senare) och höja o sänka med en domkraft o plank under bilen..

19.

Lossa undre motorfästet och Stödlagerhållaren.

20.

Lossa Motorfästet på Förarsidan. Tag bort hela fästet. Tag även bort pinnen som går igenom gummiklumpen. (kan behövas en lång hylsa här)

21.

Sänk ner motorn försiktigt så långt det går. Håll koll på Motorfästet på passagerarsidan så det inte ansträngs för mycket. Hållaren för krängningshämmaren på förarsidan och staget kan behöva lossas för att komma förbi med

växellänkagedetaljer.

22.

Lossa växellådan. Ha ett stöd under lådan. t.ex. domkraft o plank. Lådan sitter med 3 st. insexbultar som sitter fast i startmotorn + ett par vanliga bult. + en insex en bit ner.

Så nu är kopplingen synlig och kan demonteras. Tryckplattan sitter fast i svänghjulet med ett par insexbultar.

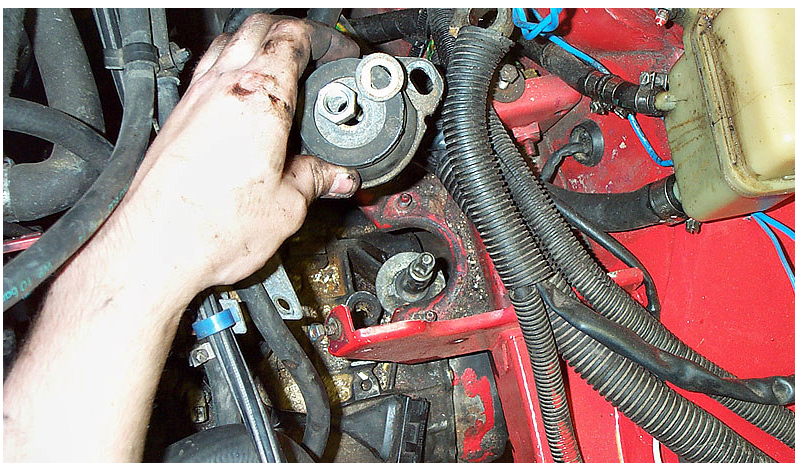


Bild 7 – Motorfäste förarsida

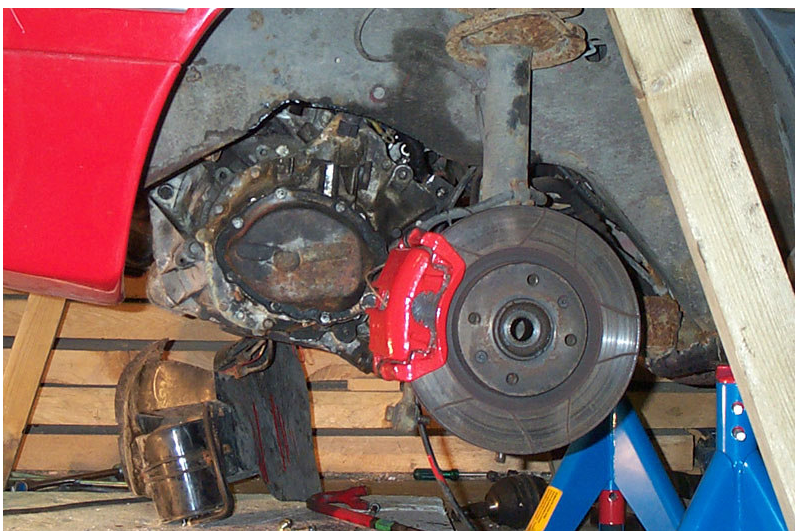
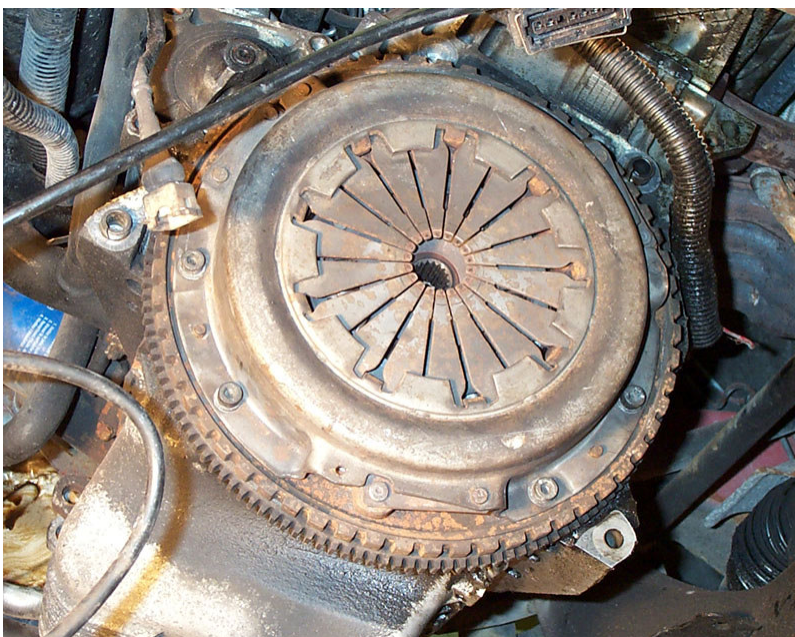


Bild 8 – Motorn nedsänkt



Vid montering av ny tryckplatta och lamell bör ett centreringsverktyg användas i form av en svarvad pinne.

Bild 9 - Kopplingen

Detta för att se till att den nya lamellen är linjerad med hålet i svänghjulet så man får på lådan lätt sen igen.

Se till att göra rent axeln på växellådan noggrant och sedan fetta in den med något segt fett. tex. molybdenfett eller marine-grease eller dyl.

Inte för mycket bara så det finns risk att det stänker runt i kopplingen.

Lamellen och tryckplattorna måste tvättas av med sprit (ej lacknafta!!) innan dom monteras.

Dom får ej ha spår av fett och olja (då kommer kopplingen att slira sen).

När man ändå är så här långt in i motorn och gräver är det även värt att byta packboxen bakom svänghjulet.

Momentnyckel bör användas vid montering av svänghjul och tryckplatta. Se moment i Haynes.

Glöm inte hälla i ny växellådsolja vid montering.

Man fyller på genom den lite större bulten på sidan av växellådan (bakom hjulet) när motorn sitter på plats

Man får såklart justera kopplingswiren när en ny koppling är monterad.

//Lycka till!

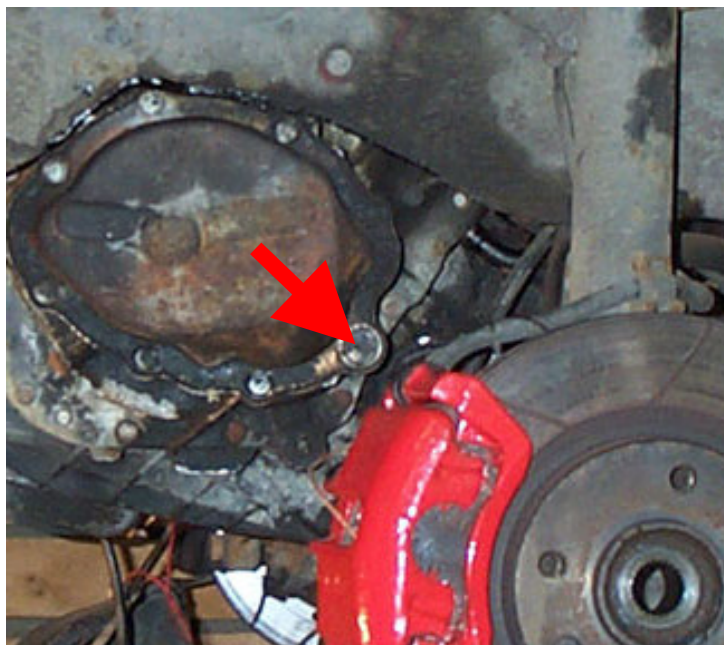


Bild 10 – Oljepåfyllning växellåda