



SAC-KUPPLUNG EIN-/ AUSBAU-/ VORSPANN-/ ZENTRIERWERKZEUG

Artikel-Nr. 116378

- Zur schnellen, fachgerechten De-/ Montage von SAC- und nahezu allen Standard-Kupplungen
- Ohne diesen Werkzeugsatz ist ein richtiges Einbauen der SAC Kupplung nahezu unmöglich
- Mit universeller Zentriermöglichkeit der Kupplung
- Ein Rückstellen des Nachstellrings ist mit dem Werkzeugsatz problemlos möglich
- Verhindert das Verdrehen des Nachstellrings in der Kupplungsdruckplatte
- Aktuellste Version für Druckplatten mit 3, 4, 6, 8 oder 9 Befestigungsbohrungen, durch universeller 3- oder 4-Loch Abbildung in Einem
- Vielseitige Verwendung durch universelle Spreizung und /oder maßgenaue Zentrierdorne (z.B. aktuellste Zusammenstellung der BMW Zentrierdorne)
- Zentrierdorne mit Durchmesser 12, 14, 15, 16, 17, 18 und 19 mm
- Vermeiden Sie Funktionsstörungen (schlechtes Trennen, vorzeitiger Ausfall, Rutschen oder Rupfen) durch fachmännischen und korrekten Einbau
- Passend für nahezu alle SAC-Kupplungen mit 3- und 4-Loch Teilung der Hersteller Audi, BMW, Ford, Mercedes, Opel, Renault, Seat, Skoda, Volvo, Volkswagen etc.
- Ebenso lassen sich herkömmliche Kupplungssysteme problemlos zentrieren

ARTIKEL	ANZAHL	PRODUKTBEZEICHNUNG	OE-NUMMER zum Vergleich
1	1 Stk	Grundplatte mit 3er und 4er Teilung	
2	1 Stk	Stirnlochschlüssel	
3	1 Stk	Druckstempel	
4	6 Stk	Zentrierdorne für vorgespannte BMW-SAC-Kupplungssysteme	
		26,4 x 15 mm	GS6-17BG, GS6-17DG, S5D 250G 212250
		23 x 15 mm	S6S 420G+560G, S5D, 200G+250G+260Z+320Z 212140 / 142
		28 x 15 mm	S6S 420G+560G, S5D, 200G+250G+260Z+320Z 212140 / 141
		34 x 15 mm	
		32,5 x 15 mm	GS6-53DZ, GS6-53BZ 212230
		32,5, B 15 mm	GS6-53DG mit M57T2, GS6-53BZ mit N54 212270
5	1 Stk	Klammer zum Rückstellen des Nachstellrings	
6	1 Stk	T-Griff und Mutter für Druckstempel	
7	1 Stk	Zentrierdorne	Ø 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19 mm
		Universalspreizer	Ø 15 bis 29 mm
8	1 Stk	Rändelmuttern für Fixierbolzen	
9	1 Stk	Fixierbolzen (M6 x 1,0, M7 x 1,0, M8 x 1,25)	
10	1 Stk	Universalzentrierwerkzeug	



Anwendung für SAC-Kupplung Ein- / Ausbau- / Vorspann- / Zentrierwerkzeug Satz, Art.-Nr. 116378

Bitte haben Sie Verständnis dass wir nicht jede der verschiedenen Kupplungen anmerken können.
Verwenden Sie stets geeignete Werkstattunterlagen, die Herstellerangaben sind zu beachten!

1.1 Eingebautes Kupplungssystem wird wieder verbaut

- Sollten die Kupplungskomponenten wieder eingebaut werden, empfiehlt es sich, die Kupplung-Nachstelleinheit vor dem Ausbau mit der Klammer **5** zu arretieren, ansonsten muss vor dem Wiedereinbau die Druckplatte mittig betätigt und dann zurückgestellt werden

1.2 BMW-SAC-Kupplungssysteme und andere vorgespannte Ausführungen

- Die Arretierung der Kupplung lässt eine Verwendung der langen Universalarretierung **10** nicht zu, somit müssen hier die Dorne **4** verwendet werden
- Die Kupplungsscheibe wird auf der Schwungscheibe mit einem passenden Dorn **4** zentriert
- Die Druckplatte wird eingebaut und festgezogen
- Die Arretierung der Druckplatte kann entfernt und der Dorn mit der beiliegenden Schraube entnommen werden

1.3 Einbau eines nicht vorgespannten Kupplungssystems

- Setzen Sie zuerst den Universalzentrierdorn **10** zusammen
 - Ermitteln Sie den passenden Universal spreizer nach Ihrer Kupplungsscheibe und tauschen diesen ggf. aus (15-22 mm oder 22-28 mm)
 - Verwenden Sie den passenden Dorn **7** für die Bohrung in der Kurbelwelle oder Pilotlager und schrauben Sie diesen auf die Spitze des Zentrierwerkzeugs
- Setzen Sie die Kupplungsscheibe mit der Universalarretierung **10** am Schwungrad an und fixieren Sie diese durch Spreizung
- Die Druckplatte kann nun angesetzt und durch Einschrauben der Fixierbolzen **9** gehalten werden (3 x bei 6er- / 9er-Teilung, 4 x bei 4er- / 8er-Teilung)
- Den Druckstempel **3** in die Grundplatte **1** einschrauben und diese über das Universalzentrierwerkzeug **10** am Fahrzeug bis zum Anliegen an den Fixierbolzen **9** überschieben
- Mit den Rändelmutter **8** das Werkzeug fixieren und den T-Griff mit Mutter **6** anbringen
- Durch Drehen des T-Griffes **6** wird die Kupplung betätigt, dies soweit fortsetzen, bis die Druckplatte das Schwungrad komplett berührt
- Schrauben Sie die Befestigungsschrauben in die übrigen Bohrungen bis Anschlag ein
- Drehen Sie den T-Griff **6** zurück und bauen das Werkzeug vom Fahrzeug ab
- Die restlichen Schrauben einsetzen und mit dem entsprechenden Drehmoment anziehen

