

WERKZEUGSATZ FÜR FORD POWERSHIFT DSG GETRIEBE – DPS6 / 6DCT250, WIE 307-675 Artikel-Nr. 115977



Passend für Fiesta ab 2011, Focus
ab 2016, B-Max / Ecosport ab 2012

| ARTIKEL | | ANZAHL | PRODUKTBEZEICHNUNG | SPEZIFIKATIONEN |
|---------|---|--------|---|---|
| 1 |  | 1 Stk | Presswerkzeug | inkl. Sichtfenster |
| 2 |  | 1 Stk | Grundplatte | mit Bohrungen a – p |
| 3 |  | 1 Stk | Druckspindel | |
| 4 4a |  | Satz | Halteklauen mit Muttern | 2x Halteklaue „Standard“ 1x Halteklaue „abgeschrägt“ |
| 5 |  | 1 Stk | Druckstück für Ausbau | |
| 6 6a |  | Satz | Schrauben mit Muttern | 4 x 75mm 2 x 50mm |
| 7 |  | 1 Stk | Dichtstopfen für Antriebswellenbohrung | |

Zusatzwerkzeug



Diese Artikel sind
nicht enthalten!

| ARTIKEL | | ANZAHL | PRODUKTBEZEICHNUNG | OE-NUMMER zum Vergleich |
|---------|---|--------|--|--|
| 117004 |  | Satz | De-/Montage Werkzeug für Wellendichtring Eingangswelle | 307-671, 307-672, 307-673, 307-674, 307-705 |
| 117000 |  | Satz | Rückstellwerkzeug (nur wenn bereits verbaute Kupplung wiederverwendet wird) | 307-676 |
| | | 1 Stk | Steckeinsatz Vielzahn zum Zurückstellen des Actuators | 307-677 |



Technische Änderungen vorbehalten, alle Angaben ohne Gewähr. Dies ist keine verbindliche Werkstattanleitung, bitte beachten Sie stets die Hersteller-Angaben. Es handelt sich nicht um Originalwerkzeug. Alle angegebenen Originalnummern (OE) dienen lediglich zum Vergleich und der besseren Identifikation.

Anwendung Werkzeugsatz für Ford PowerShift DSG – DPS6 / 6DCT250, wie 307-675, Artikel-Nr. 115977

Hinweis zum Getriebe-Öl Befüllen:

- Die Ablassschraube befindet sich unten am Getriebe
- Die Einfüll-/Kontrollschraube mittig hinten / fahrerseitig am Differential
- Temperaturbereich 35 – 45°C
- Bilder / Markierungen von Positionen, Einbaulagen empfehlenswert
- Die Schrauben des Schwungrads müssen durch die Anlasseröffnung gelöst werden

Ausbau:

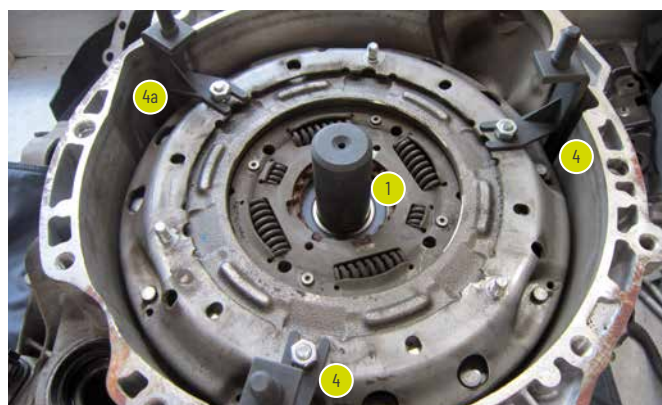
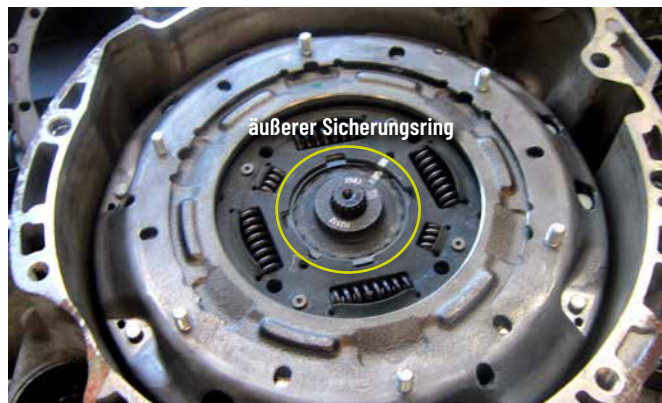
- Den Stecker von den Aktuatoren lösen
- Aktuatoren (je 4 Schrauben) ausbauen
- Den äußeren Sicherungsring im Kupplungspaket entfernen – die Einbaulage der Zahnscheibe darunter zum Kupplungspaket ist mit einem Strich zu kennzeichnen

Inneren Sicherungsring entfernen:

- Presswerkzeug **1** auf die Welle aufsetzen
- Werkzeug **2** auf die Glocke setzen sodass die Anlasserbefestigungen frei bleiben
- Die Platte mit den Bohrungen b, f mit den 2 x 50 mm Schrauben und in i, g mit 2 x 75 mm Schrauben (mit Mutter) zuerst handfest befestigen. Dann die Gewindespindel **3** auf das Presswerkzeug **1** ausrichten und die 4 Schrauben am Gehäuse mit 5 Nm anziehen
- Mit Handkraft die Spindel nach unten drehen bis im Fenster-Ausschnitt des Presswerkzeuges **1** zu sehen ist, dass sich der Sicherungsring nach oben verschoben hat
- Das Werkzeug kann nun abgebaut und der innere Sicherungsring demontiert werden

Kupplungspaket ausbauen:

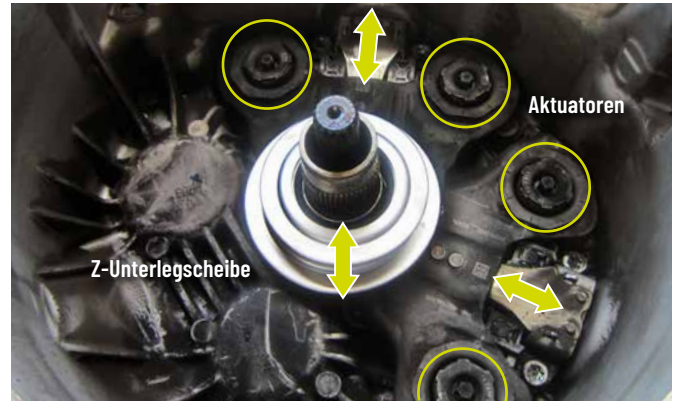
- Nun werden die Klauen **4** und **4a** montiert: die identischen Klauen **4** kommen an die Positionen nahe des Anlassers und Differential, die abgeschrägte Klaue **4a** nahezu senkrecht nach unten (in Einbauposition gesehen) in die Aussparung der Glocke
- Das Druckstück **5** wird nun auf die Eingangswelle aufgesetzt und die Platte an den 3 Langlöchern l, k, p mit den Muttern befestigt – nun die Muttern der Klauen festziehen
- Durch Drehen der Spindel wird das Kupplungspaket verspannt und kann ausgebaut werden
- Sollten Sie eine bereits gefahrene Kupplung wieder einbauen, beachten Sie die Hinweise in unserem Werkzeug Art.-Nr. 117000, zu verw. wie Ford 307-676
- Die Wellendichtringe der Eingangswelle sollten erneuert werden, beachten Sie die Hinweise in unserem Werkzeug Art.-Nr. 117004 zu verw. wie 307-672, 307-674, 307-705



Anwendung Werkzeugsatz für Ford PowerShift DSG – DPS6 / 6DCT250, wie 307-675, Artikel-Nr. 115977

Vorarbeiten:

- Vor dem Einbau die Kupplungsantriebe überprüfen: Mit einem geeigneten Steckschlüssel die Wellen der Aktuatoren 8 Umdrehungen gegen den Uhrzeigersinn drehen – hierbei müssen sich die Antriebe und das Ausrücklager in beide Richtungen leichtgängig bewegen (s. Bild)
- Z-Unterlegscheibe auf dem Ausrücklager kontrollieren und den Wellenstumpf 1 und 2 mit einem Tuch reinigen
- Die blanke Gleitlagerfläche mit dem (für dieses Getriebe freigegebene) Getriebeöl dünn benetzen
- Die Verzahnung beider Wellen mit dem entsprechenden Fett dünn bestreichen



Einbau (eines neuen Kupplungspakets):

- Vermeiden Sie ab jetzt, bis zum kompletten Zusammenbau, dass durch Stöße oder Bewegungen des Getriebes die Z-Unterlegscheibe ggf. unbemerkt verrutscht
- Mit 2 Spitzzangen die Kupplung in den 2 Aussparungen zwischen den Torsionsfedern greifen und vorsichtig in die Glocke heben
- Erst Presswerkzeug 1 dann die Platte 2 mit den 4 Schrauben wie beim Ausbau am Getriebe ansetzen und die Spindel langsam betätigen, bis der Abstand für den Sicherungsring gegeben ist
- Sicherungsring einsetzen und dessen Sitz kontrollieren
- Die Zahnscheibe wieder in alter Position (ggf. von alter Kupplung übernehmen) einbauen
- Den äußeren Sicherungsring einsetzen und Position markieren



Kupplungsverriegelung freigeben:

- Mit dem Steckschlüssel die Aktuatoren 14 Umdrehungen gegen den Uhrzeigersinn drehen und dabei auf ein "Klack"-Geräusch achten
- Die Aktuatoren reinigen und die Zahnwelle, die Dichtfläche außen, sowie die Innenverzahnung im Getriebe dünn mit Kupplungsfett bestreichen
- Nun die Aktuatoren einsetzen, auf komplette Anlage achten und mit 5 Nm anziehen



Hinweis: Kennzeichnen Sie auf dem Getriebe und ggf. im Serviceheft die Durchführung der Reparatur

- Getriebe montieren, Ölstand anpassen und ggf. Fehlerspeicher / Lernwerte löschen

