

# INFO

leerd – als er geen speling is, neemt de slijtage van de koppelingspoot toe.  
De procedure om de speling van het koppelingspedaal te controleren en af te stellen:

- Druk het koppelingspedaal met de hand naar beneden (Afb. 1) en controleer op een soepele werking. Stijfheid of ruwheid in de bediening betekent dat er verder onderzoek verecht moet worden om de onderliggende oorzaak te bepalen.
- Het meten van de speling in het pedaal doet u snel en eenvoudig door voorzichtig met uw hand kracht op het pedaal toe te passen (ca. 15-20 Nm) totdat u voelt dat de druk die nodig is toeneemt. Meet de afgelegde afstand van het pedaal met een liniaal – de hoeveelheid speling in het koppelingspedaal moet 23 mm, +/- 5 mm (Afb. 2) bedragen.

#### De koppelingskabel afstellen:

- Trek aan de buitenste kabel van de koppeling totdat hij van de fixeerpunten los komt (ca. 3 mm).
  - Draai de stelmoer om de speling naar wens te vergroten of te verkleinen (1 volledige draai van de stelmoer staat gelijk aan ongeveer 6,5 mm speling van het pedaal).
  - Zorg ervoor dat de stelmoer na afstelling weer vastgezet wordt op de fixeerpunten.
  - Trap de koppeling 2-3 keer in.
  - Meet de speling van het koppelingspedaal opnieuw en pas indien nodig aan.
- N.B.:** Na afstelling kan het koppelingspedaal hoger staan dan het rempedaal – dit is normaal.

#### RU Почему возникают проблемы со сцеплением на Toyota Aygo:

Toyota Aygo (KGB10) имеет общую платформу с Citroën C1 и Peugeot 107. У всех этих автомобилей возникает проблема, связанная с повреждением диска сцепления. Так же клиенты жалуются на шум сцепления, говоря, что при нажатии издается "писк". Этот звук возникает вследствие износа диафрагменной пружины на корзине сцепления и/или повреждения выжимного подшипника. В результате трудно выжимается педаль сцепления, и переключение передач. Blue Print рекомендует заменить полный комплект сцепления, если возникают симптомы связанные с износом диска сцепления на автомобилях Toyota Aygo, Citroën C1 и Peugeot 107. Также при замене или диагностики сцепления необходимо проверять вилку выключения сцепления и при необходимости заменять ее. В результате повышенного усилия при переключении передач может сломаться рычаг вилки сцепления.

**Обратите внимание:** производитель выпустил сервисный бюллетень, в котором указано, что конструкция вилки сцепления изменилась, чтобы исключить проблемы с тяжелым выжимком сцепления и предотвратить повреждение рычага вилки сцепления. В результате необходимо заменить вилку сцепления ADT33351 и рычаг вилки сцепления ADT33352.

Также производитель выпустил другой сервисный бюллетень по причине преждевременного износа диска сцепления. И чтобы увеличить срок его службы, был увеличен диаметр диска сцепления с 180мм до 190мм на автомобиле Toyota Yaris (KSP90). На автомобили, указанные выше, комплекты сцепления ADT330246 от компании Blue Print поставляются с диском сцепления диаметром 190мм.

**Обратите внимание:** из-за большого диска сцепления момент его срабатывания может быть на 15-20мм ниже, чем раньше, на это может обратить внимание клиент. Кроме того, из-за увеличения диаметра сцепления важно обращать внимание на состояние маховика и при необходимости производить его замену или ремонт.

**При установке нового выжимного подшипника Вы должны следовать этим рекомендациям:**

- Используйте смазку только для шлицов первичного вала
- Не наносите смазку на выжимной подшипник или другие части первичного вала.

В конце, производитель выпустил третий бюллетень, в котором говорится, что срок службы сцепления может быть увеличен, если при проведении сервисного обслуживания (каждые 15000 км) или замены сцепления производить проверку и регулировку свободного хода педали сцепления. Отсутствие свободного хода педали сцепления приводит к увеличению износа диска сцепления.

**Debriyaj telini ayar:**

- Sabitime Pininden çıkana kadar (yaklaşık 3 mm) debriyajın dış telini çekin.
- Boşluğu artırmak veya azaltmak için Ayar Somununu çevirin (Ayar Somununun

#### сцепления.

- Nadavite na pedala scepeleniya rukami (Ris. 1) i poverhьте plavnost' eeхода. Esli pedala tjaželo ili ploko hodit, to neobходимo sledet' diagnostiku chto ustavot' prichinu.
- Obmerit' slobodnyj hod pedala scepeleniya dovolno prosto. Nemino nadavite na pedala rukoj (15-20 Nm) пока Vy ne pochuvstvuyete soprotivlenie. Izmerite linejkoj rastoyaniye proidyennogo pedala. Slobodnyj hod doljen sostavlyat' 23 +/- 5mm (Ris. 2).

#### Регуировка тросика сцепления:

- Potynnite za kozhuh trosika scepeleniya, пока ne vydjet fiksator (primereno na 3mm).
  - Povorachivayte gaiki uvelichivajte ili umenjshajte slobodnyj hod (1 polnyj oborot gaiki sootvetstvuet 6,5 mm slobodnogo hoda).
  - Posle regulirovki zafiguriruyte obratno fiksator regulirovochnoj gaiki.
  - Nahmite scepelenie 2-3 raz.
  - Povtorno izmerite slobodnyj hod pedeli scepeleniya i pri neobходимosti otregulyrujte.
- Обратите внимание:** после регулировки, педаль сцепления может быть выше педали тормоза – это нормально.

#### TR Aygo'daki debriyaj sorunlarının açıklaması:

Citroën C1 ve Peugeot 107 ile aynı platforma paylaşılan Toyota Aygo'da (KGB10), erken debriyaj disk aşınması görülebilmiştir. Sürücüler debriyaj gürültüsünden de şikayet etmektedir. Bu, debriyaj şemsiye yayının aşınması ve/veya ayrıma bıyla olsa da,客戶们也抱怨起噪音问题，这归因于离合器盖膜片弹簧和/或损坏的释放轴承片。并且，由于膜片弹簧损坏，离合器盖膜片弹簧可能会再次接触，从而导致离合器感觉沉重且难以操作。因此，建议在更换离合器套件或更换离合器时，如果遇到上述症状，则必须更换离合器套件或更换离合器。Blue Print 建议在更换离合器套件或更换离合器时，如果遇到上述症状，则必须更换离合器套件或更换离合器。

**Lütfen dikkat:** Üretici, ilerde yoğun debriyaj kullanımı ile başka sorunlar çıkmasına ve ayrıma zarar görmesini önlemek için çatal tasarıının iyileştirilmesini belirten servis bildirisi yayınlamıştır. Bu nedenle debriyaj ayrıma kolunda çatal gürültüsünü de debriyaj ayrıma koluna Blue Print parça no. ADT33351 (debriyaj çatalı) ve ADT33352 (debriyaj ayrıma kolu) ile değiştirilmiştir.

**Обратите внимание:** производитель выпустил сервисный бюллетень, в котором указано, что конструкция вилки сцепления изменилась, чтобы исключить проблемы с тяжелым выжимком сцепления и предотвратить повреждение рычага вилки сцепления. В результате необходимо заменить вилку сцепления ADT33351 и рычаг вилки сцепления ADT33352.

Также производитель выпустил другой сервисный бюллетень по причине преждевременного износа диска сцепления. И чтобы увеличить срок его службы, был увеличен диаметр диска сцепления с 180мм до 190мм на автомобиле Toyota Yaris (KSP90). На автомобили, указанные выше, комплекты сцепления ADT330246 от компании Blue Print поставляются с диском сцепления диаметром 190мм.

**Lütfen dikkat:** Daha büyük olan debriyaj disk takılığında, debriyaj temas noktası 15-20 mm daha aşağıda olacak ve bu sürücü tarafından fark edilebilir. Ayrıca çap büyütüldü için volanın durumunu mutlaka kontrol edilmeli ve gerekiyorsa değiştirilmeli veya profesyonel bir şekilde taşlanması gereklidir. Başlık olmazsa debriyaj disk daha çok aşırı.

**Yeni debriyaj bilyasını takarken aşağıdaki kurallara uymanız:**

- Debriyaj frezesi gresini yalnızca priz direğine parçalarına sürün.
- Gresi debriyaj bilyasına veya priz direğinin başka parçalarına sırmeyin.

Son olarak, üretici yayınındaki üçüncü bültenin debriyaj diskinin ömrünü daha uzatmak için tüm durumlarda, araç bakım (9000 mil'de bir) veya debriyaj değişimine geldiğinde debriyaj pedali boşluğunun kontrol edilip arayılması gereklidir. Başlık olmazsa debriyaj disk daha çok aşırı.

**При установке нового выжимного подшипника Вы должны следовать этим рекомендациям:**

- Используйте смазку только для шлицов первичного вала
- Не наносите смазку на выжимной подшипник или другие части первичного вала.

В конце, производитель выпустил третий бюллетень, в котором говорится, что срок службы сцепления может быть увеличен, если при проведении сервисного обслуживания (каждые 15000 км) или замены сцепления производить проверку и регулировку свободного хода педали сцепления. Отсутствие свободного хода педали сцепления приводит к увеличению износа диска сцепления.

**Debriyaj telini ayar:**

- Sabitime Pininden çıkana kadar (yaklaşık 3 mm) debriyajın dış telini çekin.
- Boşluğu artırmak veya azaltmak için Ayar Somununu çevirin (Ayar Somununun

bir tam turu yaklaşık 6,5 mm pedal boşluğununa karşılık gelir).

- Ayarladıkten sonra Ayar Somunun sabititeme pimindeki yerine tekrar kilitlen-diğinden emin olun.
  - Debriyaj 2-3 kez çalıṣtırın. ( )
  - Debriyaj pedalındaki boşluğu tekrar ölçün ve gerekiyorsa ayarlayın.
- Lütfen Dikkat:** Ayarladıksona debriyaj pedali fren pedalından yüksekte olabilir. Bu normaldir.

#### ZB Objasnjeni problemi kvačila na Aygo:

Toyota Aygo (KGB10), cija platforma je podjeljena sa Citroen C1 i Peugeot 107, poznato je da strada od prevenremenog habanja frikcione ploče kvačila. Vozač se takođe žale na buku kvačila; ovo se pripisuje „škrpić“ potisnog ležaja, što je prouzrokovano pohabanju potisnog opružnog dijaphragmi potisne ploče kvačila i/ili polomjenom jezičku potisnog ležaja – ovo može proizvesti osećaj tvrdog kvačila i tešku promenu stepena prenosa. Blue Print preporučuje da ako radite na Aygo, C1 ili 107 to imate simptome odnoseći se na pohabanju frikcione ploče kvačila, u tom slučaju potrebno je zameniti kompletan set kvačila. Takođe je preporučljivo ako menjate set kvačila, ili žalbe koje se odnose na istaknute simptome iznad, onda višu kvačila takođe mora biti provjerena i zamjenjena ako je potrebno. U ovom situaciju povećan napor potreban za izmenu stepena prenosa može rezultirati u kritičnim lomovima u potisni poluci kvačila.

**Molimo obratite pažnju:** Proizvođač je izdao servisni bilten da istakne da dizajn višu kvačila je poboljšan da spreči buduće probleme sa radom tvrdog kvačila i ostecenjem potisne poluge kvačila, zbog toga, ako nadete kritične lomove na potisni polugi kvačila, zamenite oboje višu kvačila i potisnu polugu kvačila sa Blue Print kataloškim brojevima ADT33351 (višu kvačila) i ADT33352 (potisna poluga kvačila).

Postojaо je drugi servisni bilten izdat od strane proizvođača što se tiče prevenremenog habanja frikcione ploče kvačila. Da bi se povećao servisni vek frikcione ploče kvačila, zamenjena je originalna frikciona ploča prenika 180 mm sa 190 mm frikcionom pločom korišćenom na Yaris (KSP90). Blue Print set kvačila ADT330246 za iznad navedene namene jedino je isporučuje sa 190 mm sklopom kvačila.

**Molimo obratite pažnju:** Sa ugrađenom pločom kvačila tačka prijanjala kvačila biće 15-20 mm niža, što može biti primećeno od strane vozača. Takođe, zbog povećanja u preniku od suštinskog je značaj da provjeriti stanje zamjaca i ako je potrebno, zameniti ga ili profesionalno mašinski obraditi.

**İşareti: Molimo obratite pažnju: 1. Yosunlu qapıların sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağından sadece kapağına taktırıldığında, sıkıştırma olasıdır.**

**Molimo obratite pažnju: 1. Aşağıda taktırıldığında sıkıştırma olasıdır. 2. Kapağı**

## DE Kupplungsprobleme bei Toyota Aygo im Detail:

Es ist bekannt, dass sich die Kupplungsscheiben bei den Modellen Toyota Aygo (KGB10), Citroën C1 und Peugeot 107, die sich die gleiche Plattform teilen, frühzeitig abnutzen. Fahrer klagen zudem über Kupplungsgeräusche. Dies liegt am Quietschen des Ausrücklagers, das durch eine abgenutzte Druckplattenmembran anfiebert und die Kupplung schwergängig anführt und sich die Gänge nur schwer einlegen lassen. Blue Print weist darauf hin, dass an allen Aygo, C1 und 107, die Symptome im Zusammenhang mit einem Verschleiß der Kupplungsscheibe aufweisen, die Kupplung komplett erneuert werden muss. Zudem wird empfohlen, bei der Erneuerung der kompletten Kupplung oder bei Klagen im Zusammenhang mit den zuvor genannten Symptomen auch die Kupplungsgabel zu prüfen und diese erforderlichenfalls zu erneuern. Unter solchen Umständen kann der erhöhte Kraftaufwand, der für den Gangwechsel erforderlich ist, dazu führen, dass die Gabel bricht.

**Hinweis:** Der Hersteller hat ein Service-Merkblatt herausgegeben, um darauf hinzuweisen, dass das Design der Gabel verbessert wurde, um zukünftige Probleme zu vermeiden. Achten Sie demzufolge beim Einbau von neuen Gabeln darauf, dass es sich um die modifizierte Erstausstattungsversion handelt.

Der Hersteller hat in Bezug auf die frühzeitige Abrundung der Kupplungsscheibe ein zweites Service-Merkblatt herausgegeben. Zur Maximierung der Lebensdauer der Kupplungsscheibe wurde die Originalscheibe mit einem Durchmesser von 180 mm durch die 190 mm-Scheibe, die beim Aygo (KSP90) zur Anwendung kommt, ersetzt. Der Blue Print-Kupplungsset ADT330246 für die oben genannten Anwendungen wird ausschließlich mit dem 190 mm-Kupplungsbaukasten geliefert.

**Hinweis:** Durch den Einbau der größeren Kupplungsscheibe verlagert sich der Kupplungspunkt um 15 bis 20 mm nach hinten. Dies kann sich beim Fahren bemerkbar machen. Durch den größeren Durchmesser muss auch der Zustand der Schwingungscheibe überprüft werden. Falls erforderlich, muss diese erneuert oder fachmännisch nachbearbeitet werden.

**Beim Einbau des neuen Ausrücklagers sind folgende Richtlinien zu beachten:**

1. Kupplungsverzahnungsfett nur auf die Kerbverzahnungen der Antriebswelle auftragen.
2. Das Fett darf nicht auf das Ausrücklager oder andere Teile der Antriebswelle aufgetragen werden.

Schlussendlich hat der Hersteller ein drittes Service-Merkblatt herausgegeben, das darauf hinweist, dass die Lebensdauer der Kupplungsscheibe noch weiter verlängert werden kann, sofern das Kupplungspedalspiel, entweder im Zuge einer Fahrzeugwartung (alle 15.000 Kilometer) oder einer Kupplungserneuerung, geprüft und eingestellt wird. Ist kein Spiel vorhanden, erhöht sich der Kupplungsscheibenzuschlag.

**Vorgehensweise zur Prüfung und Einstellung des Kupplungspedalspiels:**

1. Kupplungspedal mit der Hand niederdrücken (Abb. 1) und auf Leichtgängigkeit prüfen. Bei Schwierigkeit ist eine genauere Prüfung zur Feststellung der zugrundeliegenden Ursache erforderlich.

2. Das Pedalspiel kann schnell und einfach gemessen werden, indem man das Pedal sanft mit der Hand (circa 15 - 20 Nm) niederdrückt, bis man auf Widerstand stößt und merkt, dass mehr Kraft erforderlich ist. Zurückgelegten Pedalweg mit einem Lineal messen. Das Kupplungspedalspiel muss 23 mm +/- 1 mm (Abb. 2) betragen.

## Einstellen des Kupplungszugs:

1. Solange an der Schaltseihülle ziehen, bis sich diese aus dem Fixierstift löst (ca. 3 mm).
2. Einstellmutter hinein- oder herausdrehen, je nachdem, ob das Spiel vergrößert oder verringert werden muss (1 komplette Drehung der Einstellmutter entspricht circa 6,5 mm Pedalspiel).
3. Sicherstellen, dass die Einstellmutter nach dem Justiervorgang wieder fest mit dem Fixierstift arretiert ist.
4. Kupplung 2 - 3 mal betätigen.
5. Kupplungspedalspiel nochmals messen und gegebenenfalls nachstellen.

**Hinweis:** Nach dem Justiervorgang kann es vorkommen, dass das Kupplungspedal höher steht als das Bremspedal. Dies ist vollkommen normal.

## FR Explication des problèmes d'embrayage sur l'Aygo :

La Toyota Aygo (KGB10), qui partage sa plateforme avec la Citroën C1 et la Peugeot 107, est connue comme étant vulnérable à une usure prémature du disque d'embrayage. Les conducteurs se plaignent également d'un bruit de l'embrayage,

qui est attribué au « grincement » du roulement de débrayage, provoqué par l'usure d'un ressort du diaphragme du couvercle d'embrayage et/ou par la cassure d'une languette de roulement de débrayage ; à cause de ceci, l'embrayage peut sembler lourd et le passage de vitesses peut être plus difficile. Si vous travaillez sur une Aygo, une C1 ou une 107 dont les symptômes sont liés à l'usure d'un disque d'embrayage, Blue Print recommande d'effectuer le remplacement complet du kit d'embrayage. Si vous remplacez le kit d'embrayage ou si le client formule une plainte liée aux symptômes décrits ci-dessus, il est également recommandé de vérifier la fourchette d'embrayage et de la remplacer si nécessaire. Dans ce cas, l'effort supplémentaire requis pour changer de vitesse peut entraîner des fractures de fatigue de la fourchette.

**Remarque:** Le fabricant a émis un bulletin d'entretien pour souligner que la conception de la fourchette a été améliorée pour empêcher tout problème à venir. Donc, si vous installez la nouvelle fourchette, veillez à vous procurer la version d'équipement d'origine modifiée.

Un second bulletin d'entretien a été émis par le fabricant concernant l'usure pré-maturée du disque d'embrayage. Afin de maximiser la durée de vie utile du disque d'embrayage, ils ont remplacé le disque d'origine, d'un diamètre de 180 mm, par le disque de 190 mm utilisé sur la Yaris (KSP90). Le kit d'embrayage de Blue Print ADT330246 destiné aux applications ci-dessus n'est fourni qu'avec l'embrayage de 190 mm.

**Remarque:** Lorsque le plus grand disque d'embrayage est installé, le point d'en-gagement de l'embrayage est 15 à 20 mm plus bas, ce qui pourrait être remarqué par le conducteur. De plus, à cause du plus grand diamètre, il est essentiel de vérifier l'état du volant moteur et, si nécessaire, de le remplacer ou de le faire réviser.

**Quand vous installez le nouveau roulement de débrayage, il est impératif que vous suiviez les directives suivantes :**

1. Appliquez la graisse de cannelure d'embrayage uniquement sur les cannelures de l'arbre d'entrée.
2. N'appliquez pas de graisse sur le roulement de débrayage ni aucune autre pièce de l'arbre d'entrée.

Enfin, le fabricant a émis un troisième bulletin qui souligne que la durée de vie utile du disque d'embrayage peut être encore prolongée : que le véhicule soit amené pour entretien (tous les 15 000 km) ou pour un remplacement de l'embrayage, vérifiez la garde de la pédale d'embrayage et réglez-la. En l'absence de garde, l'usure du disque d'embrayage augmente.

## Procédure de vérification et de réglage de la garde de la pédale d'embrayage :

1. Enforcez la pédale d'embrayage à la main (Fig. 1) en vérifiant la facilité de l'opération. Si cette opération est dure ou difficile, il faudra en rechercher la cause.
2. Vous pouvez mesurer la garde de la pédale rapidement et facilement en enfonçant légèrement la pédale avec la main (force d'environ 15-20 Nm) jusqu'à ce que vous sentiez que la force de pression nécessaire augmente. Mesurez la distance de déplacement de la pédale avec une règle. La garde de la pédale d'embrayage doit être de 23 mm, +/- 5 mm (Fig. 2).

## Réglage du câble d'embrayage :

1. Tirez sur le câble extérieur de l'embrayage jusqu'à le détacher de la broche de fixation (environ 3 mm).
2. Faites tourner l'écrou de réglage pour augmenter ou diminuer la garde selon le besoin (1 tour complet de l'écrou de réglage équivaut à environ 6,5 mm de garde de la pédale).

3. Veillez à ce que l'écrou de réglage soit remis à sa place sur la broche de fixation une fois le réglage effectué.
4. Actionnez l'embrayage 2 ou 3 fois.

5. Remesurez la garde de la pédale d'embrayage et réglez si nécessaire.

**Remarque:** Une fois le réglage effectué, la pédale d'embrayage peut être plus haute que la pédale de frein : ceci est normal.

## ES Problemas de embrague en el Aygo explicados:

El Toyota Aygo (KGB10), cuya plataforma es compartida con el Citroën C1 y el Peugeot 107, sufre un desgaste prematuro de los discos de embrague. Los conductores también se quejan del ruido del embrague; esto se atribuye al 'chirrido' del cojinete de desembrague, que es causado por un resorte desgastado del diafragma de la cubierta del embrague, y/o una lengüeta rota del cojinetе de desembrague. Esto puede hacer que el embrague se sienta pesado y que se encuentren dificultades a la hora de cambiar de marcha. Blue Print aconseja que si usted está trabajando en un Aygo, C1 o 107 que muestre síntomas relacionados con

un disco de embrague desgastado, requiera de un kit de embrague completo de reemplazo. También se recomienda que si está reemplazando el kit de embrague, o si las quejas se relacionan con los síntomas resultados anteriormente, revise a su vez la horquilla del embrague y reemplácela si es necesario. En esta situación, el mayor esfuerzo para cambiar de marcha puede provocar fracturas por tensión en el soporte de la horquilla de embrague.

**Nota:** El fabricante ha publicado un boletín de servicio para resaltar que el diseño de la horquilla se ha mejorado para evitar problemas futuros con el funcionamiento del embrague y daños en el soporte de la horquilla, por lo tanto, si encuentran fracturas por tensión, sustituya tanto la horquilla del embrague como el soporte de la horquilla por los números de pieza Blue Print ADT33351 (horquilla del embrague) y ADT33352. El fabricante ha rilasciato un segundo boletín de servicio por quanto riguarda la usura prematura del disco frizione. Per maximizar la vida útil del disco de frizione, el disco original con diámetro 180mm è stato sostituito da disco de 190 mm utilizado sulla Yaris (KSP90). Il kit frizione di Blue Print ADT330246 per le aplicaciones de cui sopra è fornito solo con el gruppo frizione de 190mm.

**Nota importante:** instalando el disco frizione de dimensiones maggior, el punto de innesto della frizione sarà più basso de 15-20mm, situación que il conductor potrebbe notare. Inoltre, a causa dell'aumento do diâmetro, é molto importante controlare la condición del volano e, se necesario, substituirlo o farlo modificar de un profesionalista.

Hubo un segundo boletín de servicio emitido por el fabricante con respecto al desgaste prematuro del disco del embrague. Para maximizar la vida útil del disco de embrague, han sustituido el disco original de 180 mm de diámetro por el disco de 190 mm utilizado en los Aygo (KSP90). El kit de embrague ADT330246 de Blue Print para las aplicaciones anteriores sólo se suministra con el conjunto de la frizione, el disco original con diámetro 180mm es sustituido por el disco de 190 mm utilizado en los Aygo (KSP90). El kit frizione de Blue Print ADT330246 destinado a las aplicaciones mencionadas no viene incluido con el grupo de la frizione de 190mm.

## Quando si monta un nuovo cuscinetto di disinnesto è necessario seguire le linee guida indicate di seguito:

1. Aplicare graxa solo sul profilo scanalato dell'albero di entrata della frizione.
2. Non applicare graxa al cuscinetto di disinnesto o ad altre parti dell'albero di entrata.

Tenga en cuenta: Con el disco de embrague más grande instalado, el punto de enganche del embrague será 15-20 mm más bajo, lo que puede ser percibido por el conductor. Además, debido al aumento de diámetro, es esencial comprobar el estado del volante y, si es necesario, sustituirlo o hacer que sea revisado por un profesional.

**De cara al montaje del nuevo cojinete de desembrague se deben seguir las siguientes indicaciones:**

1. Aplique grasa de embrague sólo a las estrías del eje de entrada.
2. No aplique la grasa al cojinete de desembrague ni a otras partes del eje de entrada.

Finalmente, el fabricante emitió un tercer boletín en el que destaca que la vida útil del disco de embrague puede extenderse aún más, en caso de que, el vehículo se somete a un servicio (cada 9.000 millas) o a un cambio de embrague, donde se comprobara y se ajustara la holga del pedal de embrague - si no hay holga, el desgaste del disco de embrague aumenta.

## Procedimiento para comprobar y ajustar la holga del pedal del embrague:

1. Presione el pedal de la frizione a mano (Fig. 1) verificando la fluididad de la operación. Si se notan rigidez o rugosidad en la operación se requerirá de una mayor investigación para determinar la causa raíz.

2. La medida del gioco del pedale può essere eseguita rapidamente e facilmente aplicando manualmente una ligera fuerza al pedal (de circa 15-20 Nm) hasta que se note la aumento de la cantidad de presión necesaria. Mida la distancia percorsa del pedal con un regla - la holga del pedal de la frizione debe ser de 23 mm, +/- 5 mm (Fig. 2).

## Regulazione del cavo della frizione:

1. Tirare il cavo della frizione fino a quando non viene rilasciato dal perno di fissaggio (circa 3 mm).

2. Ruotare el dado de regulación para aumentar o diminuir el gioco como necesario (1 giro completo del dado de regulación è equivalente a circa 6,5 mm de gioco del pedale della frizione).

3. Assicurarsi che el dado de regulación sia bloccato al suo posto sul perno di fissaggio dopo la regulación.

4. Aziionate la frizione 2-3 volte.

5. Misurare nuovamente il gioco del pedale della frizione e regolarlo, se necessario.

**Nota importante:** dopo la regolazione, il pedale della frizione potrebbe essere più alto del pedale del freno, è una situazione normale.

## PT Problemas de embraiagem no Aygo explicados:

O Toyota Aygo (KGB10), uma plataforma partilhada com o Citroën C1 e Peugeot 107, é conhecido por sofrer de desgaste prematuro do disco da embraiagem. Os condutores também se queixam do barulho da embraiagem; isto deve-se ao rango do roamento do encosto, o qual é causado por uma mola de diafragma da tampa da embraiagem desgastada e/ou uma guia de roamento de encosto partido - isto pode fazer com que se sinte a embraiagem mais pesada e difícil de mudar de velocidade.

Blue Print recomenda que, caso esteja a trabalhar no Aygo, C1 ou 107 com sintomas relacionados com um disco de embraiagem desgastado, se use um kit de substituição da embraiagem completo. Também é recomendável que, caso esteja a substituir o kit de embraiagem, ou caso as queixas estejam relacionadas com os sintomas destacados acima, a horquilha da embraiagem também seja verificada e substituída, se necessário. Nesta situação, o maior esforço necessário para mudar a velocidade pode resultar em fraturas por pressão na horquilha.

Tenha em atenção: Após o ajuste, o pedal da embraiagem pode estar mais alto do que o pedal do travão - isto é normal.

## IT Panoramica delle problematiche per Aygo:

Sono noti i problemi della Toyota Aygo (KGB10) che condivide la piattaforma con la Citroën C1 e la Peugeot 107, dovuti all'usura prematura del disco frizione. Si denota anche rumore proveniente dalla frizione; questo viene attribuito ad un 'cigolio' del cuscinetto, causato da una molla del diaframma di copertura della frizione usata e/o alla rottura di una linguetta del cuscinetto di disinnesto. In questo caso si nota durezza della frizione e difficoltà durante el cambio de marcha.

Blue Print ricorda che se si sta lavorando su una Aygo, C1 o 107 con sintomi relativi ad un disco frizione usurato, è necessario sostituire il kit frizione completo. Inoltre si raccomanda che, in caso di sostituzione del kit frizione, o de lamenti relativi ad un disco frizione usurato, è necessario sostituirla. In questa situazione il maggiore sforzo richiesto per cambiare di marcia può provocare fratture da stress alla leva horquilha.

Houve um segundo boletim de serviço que foi emitido pelo fabricante relativamente ao desgaste prematuro do disco de embraiagem. Este pode fazer que o embrague se sinta pesado e que se encontrem dificuldades a hora de cambiar de marcha. Blue Print aconsela que se usted está trabajando en un Aygo, C1 o 107 que muestre sintomas relacionados con

Para maximizar a vida útil do disco de embraiagem, substituiu-se o disco original

com 180 mm de diâmetro pelo disco de 190 mm usado no Yaris (KSP90). O kit de embraiagem ADT330246 da Blue Print para as aplicações acima só é fornecido com o conjunto de embraiagem de 190mm.

**Montując nowełożysko wyciskowe spręzła należy przestrzegać następujących zasad:**  
1. Należy warstwę smaru tylko na wpusty walka spręzowego.  
2. Nie nakładać smaru nałożysko wyciskowe lub inne części walka spręzowego.

## Procedura sprawdzania i regulacji luzu pedala spręzyla wygląda następująco:

1. Naciśnij педал spręzyla ręką (Rys.1) sprawdzając płynność ruchu. Sztywność lub nierówności w pracy będą wymagać dalszego sprawdzania w celu ustalenia przyczyny.

2. Pomiń luzu pedala spręzyla aby zwiększyć lub zmniejszyć luzu w zależności od położenia. Alén tätto, devido ao aumento do diâmetro, é essencial verificar o estado do volante e se necessário, substituir-lo ou mandá-lo para ser trabalhado profissionalmente em máquina.

**Ao montar o novo rolamento de encosto, tem que seguir estas indicações:**

1. Aplicar graxa para estrías da embraiagem apenas nas estrias do eixo de admissão.

2. Não aplicar graxa no rolamento do encosto ou noutras peças do eixo de admissão.

Por fim, o fabricante emitiu um terceiro boletim que destaca que a vida útil do disco de embraiagem pode ser ampliada ainda mais se, em todos os casos, quer o veículo se encontre lá para revisão (a cada 15 000 quilómetros) ou uma substituição da embraiagem, que a folga do pedal de embraiagem seja verificada e ajustada - se não houver nenhuma folga, o desgaste do disco de embraiagem aumenta.

**O procedimento para verificar e ajustar a folga do pedal de embraiagem:**

1. Pressione o pedal da embraiagem para baixo