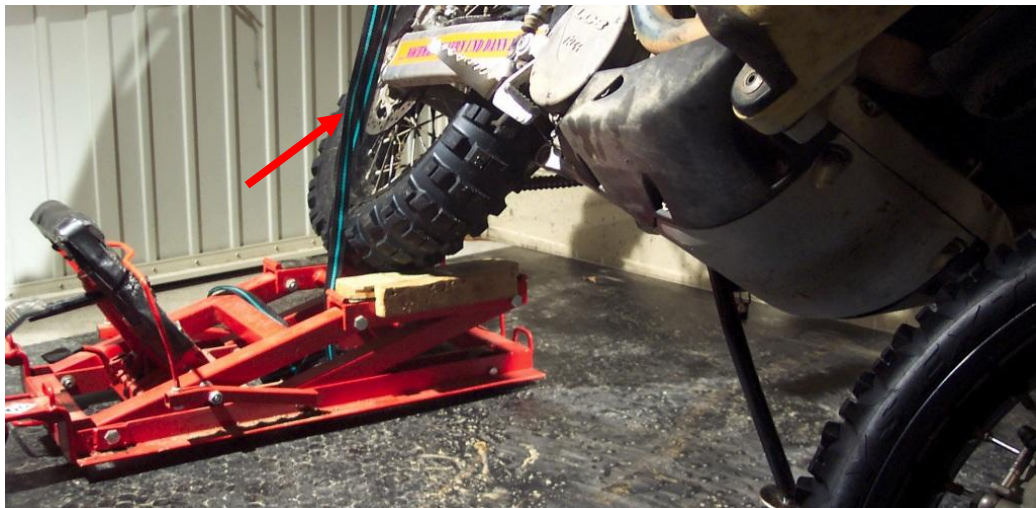


Hallo liebe Forum- Freunde. Da Einige nachfragten über eine Anleitung zum tauschen der Druckstange oder Kupplungslamellen, hier mal ein Versuch, es verständlich rüber zu bringen. Wir haben die Bilder erst beim zusammenbauen gemacht, hoffe aber es ist trotzdem verständlich. So müsst Ihr zur Kontrolle einfach nur Rückwärts lesen :)

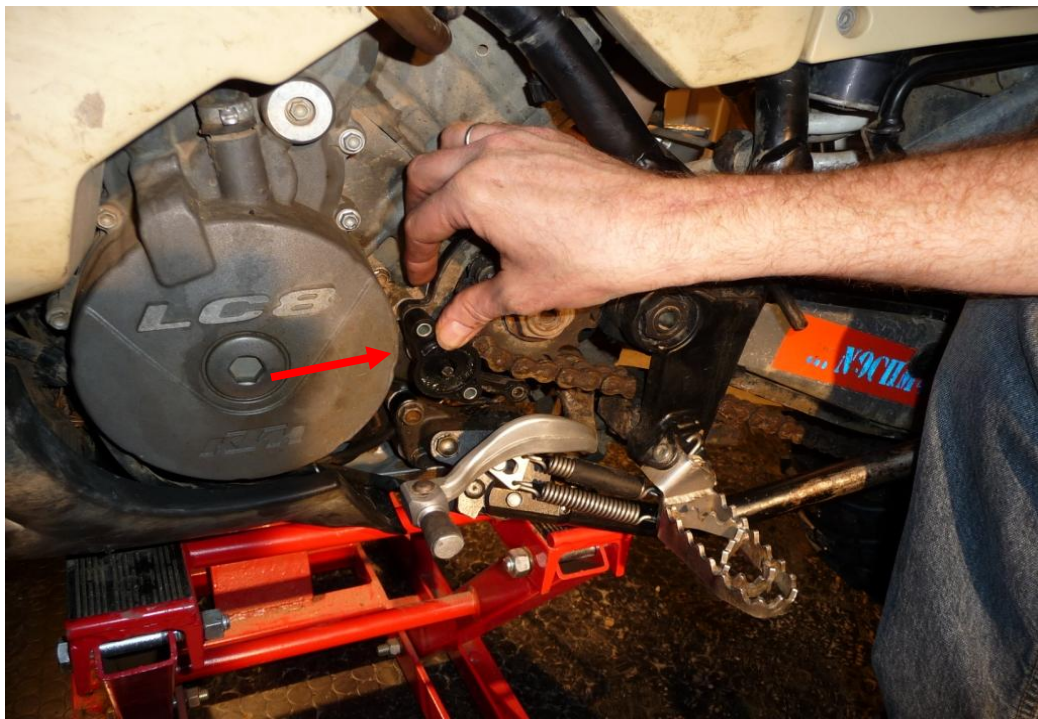
Das Problem selbst machte sich bemerkbar durch einen harten Anschlagpunkt des Kupplungshebels und eines gebrochenen Kupplungsnehmerzylinders.

Als erstes empfehle ich das Motorrad auf den Seitenständer zu stellen und unter das Hinterrad einen Wagenheber oder großen Holzklotz zu legen. Gesichert haben wir das ganze mit einem „Idiotengurt“ und dem blockieren der Vorderradbremse. Ihr könnt natürlich auch auf dem Hauptständer arbeiten, nur müsst Ihr dann sonst noch das Motoröl ablassen.

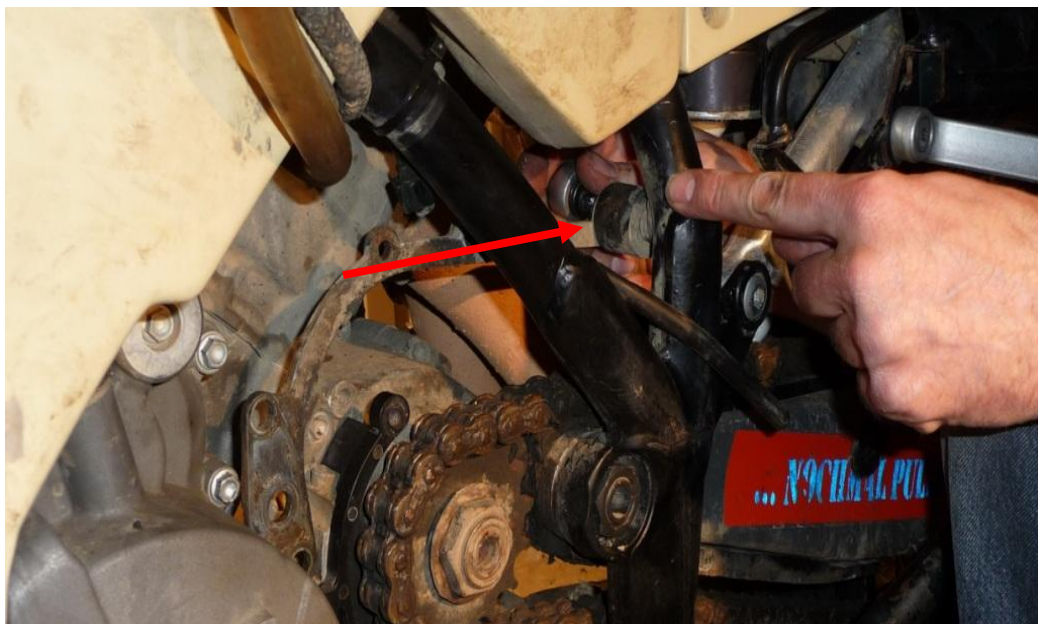


Den Kupplungsnehmerzylinder mit den 2 Schrauben, Schlüsselweite 8, entfernen. Dabei keine Leitung öffnen, da sonst Luft in das System kommt. Diesen am besten mit einem Expander oder sonstigem etwas hochbinden um besser arbeiten zu können, KNZ Zwischenstück entfernen. Danach die 3 Schrauben der Ritzelabdeckung entfernen.





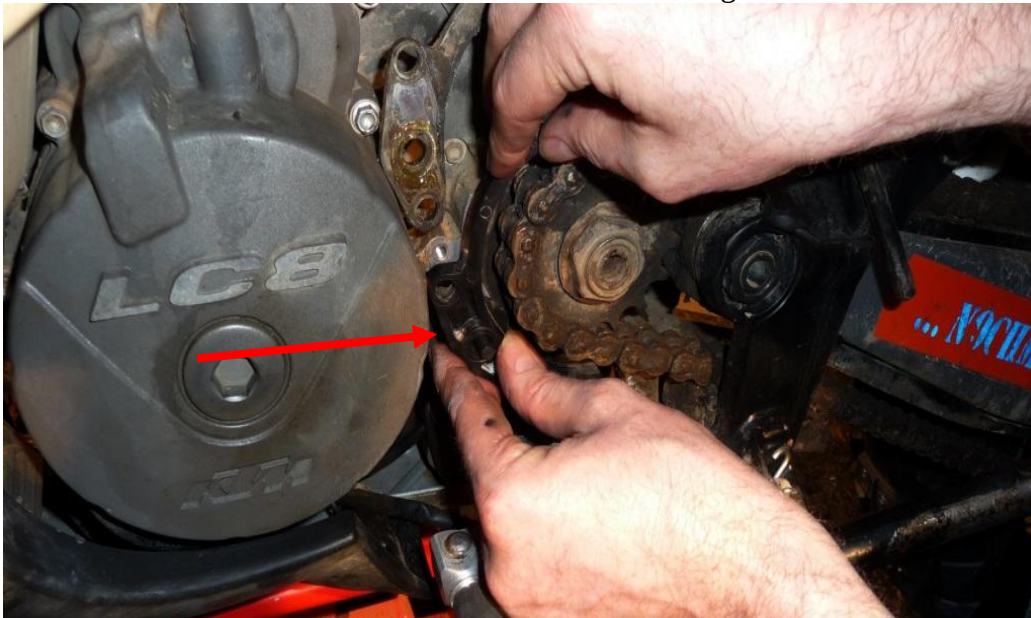
Schraube des Kettenfangs an der Innenseite des Rahmens lösen, um den Kettenfang nach oben zu verschieben. Ihr könnt diesen natürlich auch komplett entfernen.



Tip: Die Führung des KNZ haben wir beim Einbau mit Bremsenfett eingeschmiert, da dieses beim heiß werden nicht so flüssig wird. Dadurch soll verhindert werden, dass Wasser vor dem KNZ steht und im Winter gefriert. Den Kupplungshebel vor dem Lösen des KNZ festkleben. Wenn Ihr den aus versehen zieht, bricht der KNZ sonst.



Jetzt entfernt Ihr das Distanzstück hinter dem Kettenfang.



Dahinter sitzt ein Splint in der Druckstange, welchen Ihr auch entfernt. Beim Einbau darauf achten, dass der Splint in der Ausfräsung des Distanzstückes sitzt.



Wenn Ihr noch eine alte Version der Druckstange verbaut habt, welche geteilt ist, müsstet Ihr den einen Teil jetzt leicht herausziehen können.

Wenn es geht, steckt Ihr einfach eine lange 6er Schraube mit einem Lappen in die Bohrung, sonst läuft Motorenöl heraus.

Könnt Ihr diese nicht herausziehen, dann überspringt den Punkt und nehmt diese später komplett von der rechten Seite heraus. Es kann sein, dass die eine Hälfte mit der anderen eingelaufen ist.

Als nächstes löst Ihr auf der rechten Seite die 7 Schrauben des Kupplungsdeckels. Darauf achten das eine Schraube oben links länger ist.



Beim Anziehen über Kreuz vorgehen und auf den Drehmoment achten.



Danach öffnet sich für Euch der Blick auf die Kupplung.
Diese 6 Schrauben löst Ihr und entfernt diese mit den Federn.



Beim Zusammenbauen wieder über Kreuz arbeiten und auf den Drehmoment achten.
Die Federn sind neu 30,77mm und haben eine Verschleißgrenze von 29,0 mm.

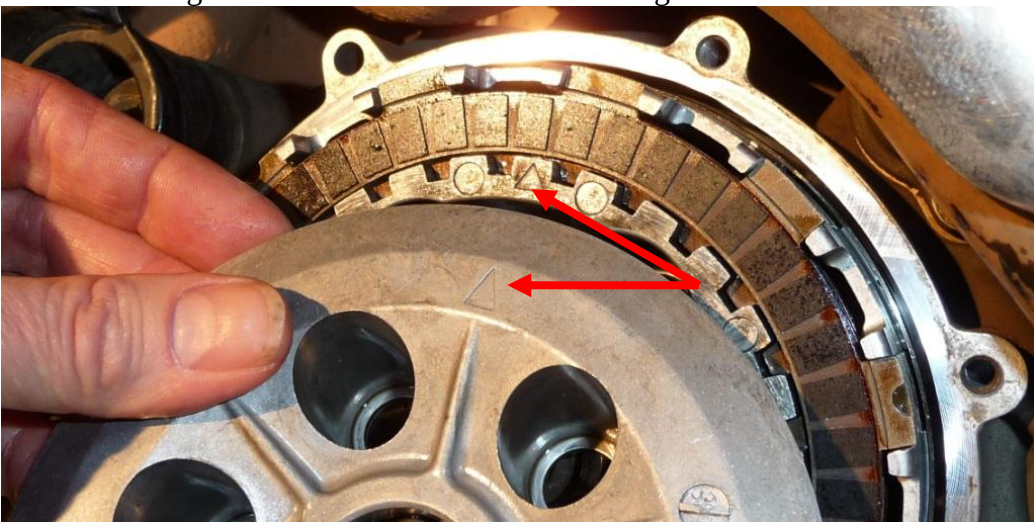
Achtung: Auf keinen Fall Loctite vergessen, da ja alles bewegte Teile sind.



Als nächstes den Deckel mit dem Drucklager entnehmen. Dieses auf Spiel prüfen und beim Zusammenbau darauf achten, das das Lager richtig im Deckel sitzt.

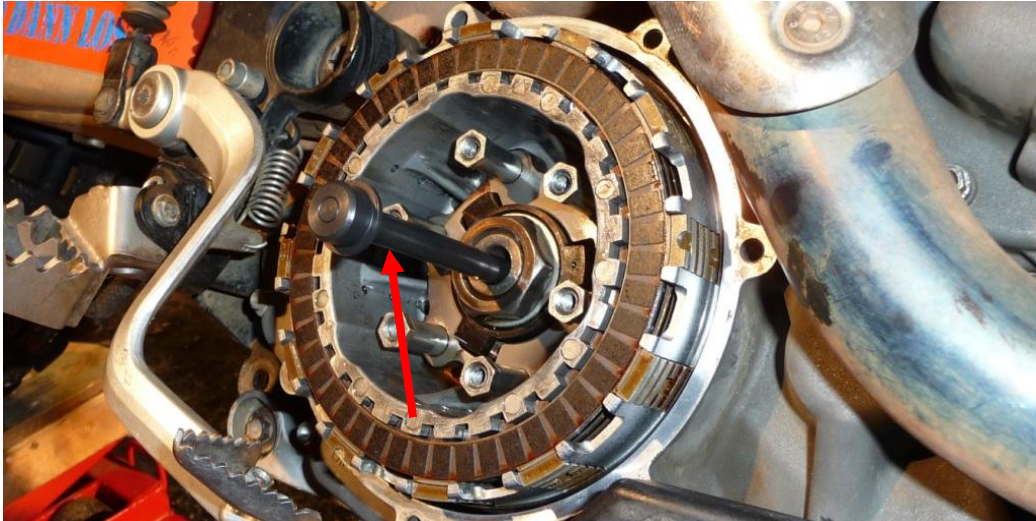


Bei der Montage darauf achten das die Pfeile richtig stehen.



Jetzt könnt Ihr die Druckstange herausziehen.

Auf dem Bild ist schon die neue Version zu sehen welche einteilig ist und aus Stahl besteht. Die alte Version ist geteilt und besteht aus 3 Teilen, welche auch ineinander einlaufen können, da diese aus Alu und Stahl sind.



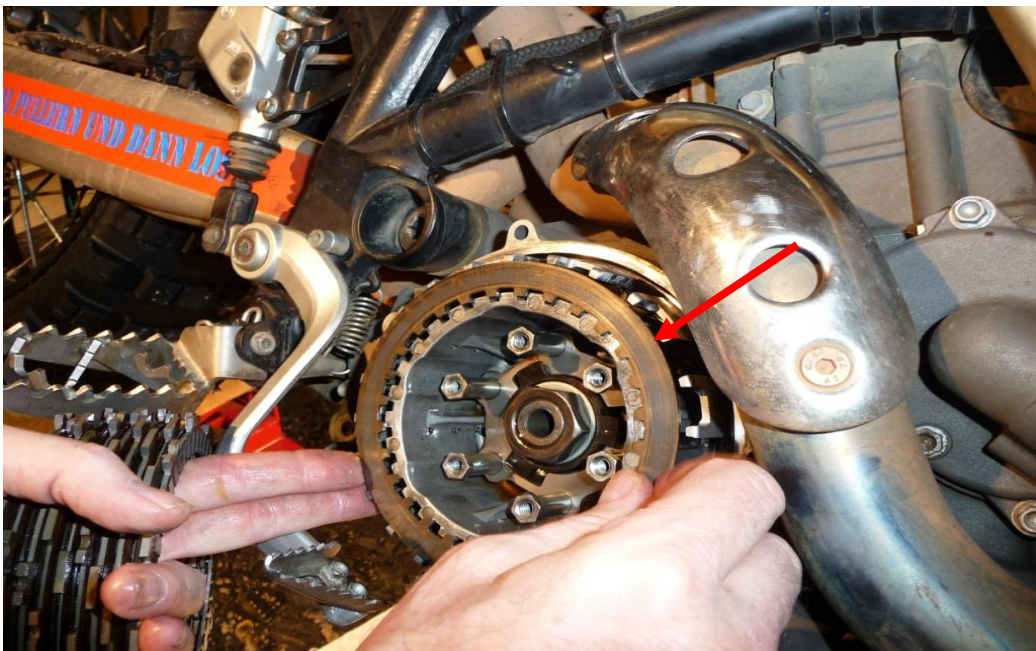
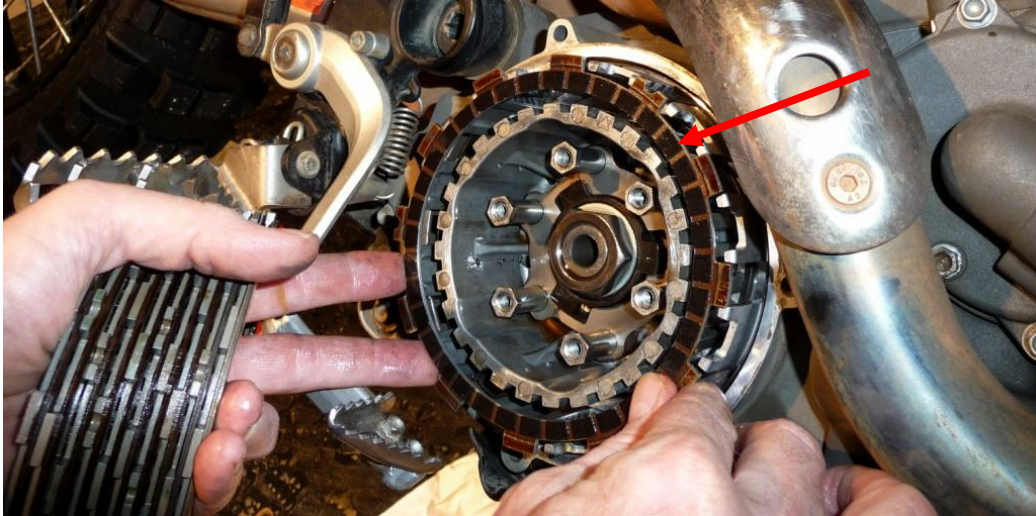
2 Alte Druckstangen welche eingelaufen sind.



Links nach 45'000km, rechts nach 29'000km



Nach und nach können jetzt die 11 Kupplungslamellen und 10 Stahllamellen Entnommen werden. Falls Ihr diese nur prüfen wollt, achtet darauf das Ihr die Reihenfolge beachtet.



Die Stahllamellen dürfen keine Vertiefungen haben und müssen beim Einbau mit der scharfen Kante in eine Richtung verbaut sein.

Die Kupplungslamellen haben eine Verschleißgrenze von 2,65 mm.

Das gesamte Kupplungspaket hat eine Verschleißgrenze von 48,0 mm.

Achtung, die erste und die letzte Lamelle haben an den äußeren Seiten einen anderen Belag, da dieser auf Alu läuft. Die letzte Lamelle hat einen größeren Innendurchmesser unter dem ein gebogener Stützring sitzt.

Bei der Montage darauf achten das der Ring nach außen wegsteht.



Wenn Ihr die Lamellen erneuern wollt, legt diese eine Nacht lang in Motorenöl ein. Die Eingriffe der Lamellen sollen laut Rep.-Anleitung alle in einem Eingriff liegen, ich bevorzuge diese lieber gleichmäßig aufzuteilen, da alles bewegte Teile sind. Beim Einbau wie immer auf Sauberkeit achten und immer daran denken:

„Das Zusammenbauen beginnt beim Auseinandernehmen“

Alles in allem, müsste es das gewesen sein. Loctite kann natürlich überall verwendet werden, ich persönlich mag dies nicht, da ich viele Schrauben mehrfach löse pro Jahr und irgendwann das ganze Gewinde einen Schaden bekommen könnte.

Wir hoffen Ihr kommt gut zurecht damit, ansonsten könnt Ihr Euch gern melden.

Viel Spaß wünschen Euch

Moose



Atze

