

Leitfaden zur Vermeidung von Störungen am Kupplungssystem

Nicht immer führt der Wechsel der kompletten Kupplung oder einzelner Komponenten zum gewünschten Resultat. Folgend haben wir ein paar Tipps für Euch, die das ein oder andere Ärgernis zu vermeiden helfen.

Vorab der Montage zu beachten:

Die Kupplung vor Einbau gründlich entfetten, z.B. mit Bremsenreiniger. Vor der Montage bitte Teile auf Baugleichheit prüfen.

Schwungrad

Nach längerer Laufzeit der Kupplung ist das Schwungrad oft stark eingelaufen. Riefen und Hitzeflecken deuten auf eine starke Beanspruchung hin. Es ist unbedingt notwendig das Schwungrad auf die vorgeschriebenen Toleranzen abzdrehen. In diesem Fall muss auch die Anschraubfläche der Kupplungsdruckplatte um dasselbe Maß wie die Schwungscheibe abgeschliffen werden.

Pilotlager

Wenn das Pilotlager klemmt, ist kein Auskuppeln möglich. Es verursacht starke Geräusche und führt zu einem Winkelversatz und kann so die Kupplungsscheibe beschädigen. Es empfiehlt sich, bei einem Wechsel der Kupplung grundsätzlich auch das Pilotlager zu ersetzen.

Wellendichtringe (motor- und getriebeseitig)

Fett- oder Ölsuren in der Kupplungsglocke oder den Kupplungsflächen beeinträchtigen die Funktion der Kupplung ganz erheblich und machen in der Regel die Erneuerung der Wellendichtringe erforderlich.

Grundsätzlich bietet sich der Wechsel der Wellendichtringe im Zuge des Kupplungstausches an, da sowohl der Kurbelwellen Simmering, als auch der vordere Getriebe Simmering bei ausgebautem Getriebe frei zugänglich sind.

Ausrücklager

Das Ausrücklager sollte bei Kupplungswechsel immer erneuert werden. Es darf nicht verkanten und muss leicht auf der Führungshülse gleiten. Mit vorgeschriebenem Fett leicht einfetten, überschüssiges Fett unbedingt entfernen.

Ausrücklager-Führungshülse

Auf genauen Sitz prüfen. Die Führungshülse muss zentriert und parallel zur Getriebehauptwelle stehen. Druckstellen oder Schleifspuren an der Hülse beeinträchtigen das exakte Gleiten des Ausrücklagers und führen zum Rutschen, oder Rupfen der Kupplung.

Ausrückhebel

Die Lagerung des Ausrückhebels auf Leichtgängigkeit überprüfen. Zuviel Lagerspiel reduziert den Ausrückweg der Kupplung. Ungleicher Verschleiß an den Mitnahmekuppen zum Ausrücklager führt zum Verkanten des Lagers. Ein einwandfreies Gleiten ist dann nicht gewährleistet. Bei Fahrzeugen mit externer Rückzugsfeder deren ausreichende Spannung überprüfen.

Kupplungszug/Kupplungsdruckstange

Eine exakte Überprüfung des Kupplungszuges ist nicht immer möglich. Daher ist es zu empfehlen, den Kupplungszug im Zuge des Kupplungswechsels zu erneuern. Die Kupplungsdruckstange auf Verwindungen, den Zustand der Einstellgewinde und der Widerlager überprüfen.

Zentrierung

Darauf wird sehr häufig nicht geachtet. Folglich ist die einwandfreie Funktion der Kupplung nach dem Einbau nicht gewährleistet (rupft, trennt nicht). Der exakt mittige Sitz der Kupplung muss unbedingt am Schwungrad geprüft werden, idealer Weise mit einer Zentrierhilfe (gehört bei den von uns vertriebenen Kupplungen meist nicht zum Lieferumfang).

Hinweis zum Abschluss

Auch wenn ihr schon oft an Eurem Schätzchen geschraubt habt, ist es nie verkehrt, einen Fachmann zur Rate zu ziehen. Und zwar vielleicht nicht erst dann, wenn man schon Probleme hat. Nicht von ungefähr findet Ihr auf unseren Rechnungen immer den folgenden Hinweis:
Einbau von Ersatzteilen nur durch qualifiziertes Fachpersonal!