

Ausmessen der Scheibenstärke

Die montierte Fliehkraftkupplung nach unten drücken (zum Kurbelwellenlager) und mittels Fühllehre den Abstand zwischen Primärzahnrad und Sicherungsring ermitteln. Da zwischen Kupplungsdeckel und Fliehkraftkupplungsbelag ein Abstand von 0,30–0,50 mm sein muß (ansonsten neigt das Fahrzeug am Stand zum Weiterlaufen), werden 0,30 mm mit dem durch die Fühllehre ermittelten Maß addiert. Die Summe der addierten Maße ergibt die untere Scheibenstärke.

Den Kupplungskorb bis auf Anschlag anheben (Abstand zwischen Primärzahnrad und Sicherungsring auf größtmögliche Distanz bringen) und nochmals mit der Fühllehre das Maß ermitteln (Bild 14).

Von dem erreichten Maß die bereits ermittelte untere Scheibenstärke, sowie 0,20 mm für das Spiel des Kupplungskorbes abziehen, die hieraus erreichte Summe ergibt die Scheibenstärke der oberen Ausgleichscheibe (mit kleinerem Innendurchmesser). Die Stärke der Scheiben gibt es in einer Abstufung von 0,20 mm d. h. die Scheibe mit dem Durchmessermaß 22/15 von 1,1 mm bis 1,9 mm. Die größere Scheibe mit dem Maße 24/17 (Bild 13/1) von 1,1 mm bis 1,7 mm.

Wenn beim Ausrechnen eine Scheibenstärke ermittelt wird, die zwischen zwei vorhandenen Scheiben liegt (z.B. 1,2 mm), kann das Kupplungskorb-spiel axial auf minimal 0,10 mm verringert werden.

Z.B. Kupplungskorb nach unten gedrückt		
und mit Fühllehre gemessenes Maß	1,20 mm
Abstand zwischen Kupplungsdeckel und Fliehkraftkupplungsbelag	0,30 mm
	untere Scheibenstärke	1,50 mm
Kupplungskorb nach oben gehoben und mit Fühllehre gemessen	3,60 mm
	untere Scheibenstärke	- 1,50 mm
Spiel für Kupplungskorb		- 0,20 mm
	obere Scheibenstärke	- 1,90 mm

Verschleißgrenzen

Der Belag der Startkupplung kann bis auf 1mm Belagstärke abgefahren werden.

Die Fliehkraftkupplung kann bis knapp vor dem metallischen Eingriff Verwendung finden. Weisen jedoch Kupplungstrommel bzw. der Kupplungsbelag Schleifritzen auf, müssen beide erneuert werden.

Zur Beachtung

Bei allen Automatikmodellen findet ein eigenes Öl Verwendung. In der Betriebsanleitung und in den Schmiermitteltabellen sind die Bezeichnungen dieser Öle zu entnehmen. Durch Verwendung falscher Öle können folgende Fehler auftreten: Kupplung rutscht bzw. kuppelt zu spät ein. Die Fliehkraftkupplung löst nicht oder zu spät, weil der Belag kleben bleibt. Die Fliehkraftkupplung löst nicht, da der Belag aufgequollen ist. Der zuletzt genannte Fehler tritt auch bei Ölverdünnung durch Treibstoff auf, so z. B. bei undichtem Simmerring.

Scheibe

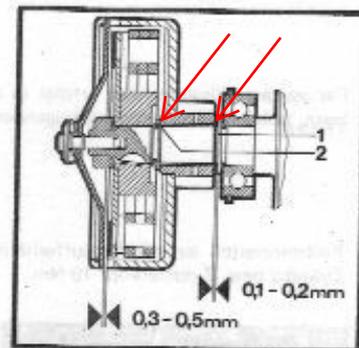
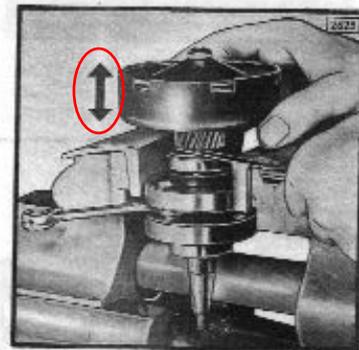


Bild 13



0,2mm

Bild 14