

Warnhinweise+Montage-SKK5080V2

Service - Kit Kupplung Sachs 50S + SW, 50/5, 80 ccm

Warnhinweise:

Nur für die angegebenen Motoren geeignet.

Nur für die angegebene Verwendung benutzen

Nicht zum Verzehr gedacht.

Nicht mit Benzin oder Ähnlichen übergießen und anzünden.

Nicht in Körperöffnungen einführen.

Nicht als Geschenk geeignet (z.B. Hochzeitstag, Geburtstag oder Weihnachten (Winterfest)).

Schwere gesundheitlich Schäden drohen.

Nicht als Schmuck, zum Beispiel zum Tragen an einer Kette geeignet. Schwere Schäden drohen auch bei Verwendung als O-Ring.

Nicht in der Microwelle erwärmen.

Nicht z.B in hinteren Teil von Wohnmobil montieren, wenn sie der Fahrer sind und gerade fahren.

Nicht auf den Boden werfen.

Montage:

Zur Montage der Lamellen kann der Kupplungskorb ganz herausgenommen werden. Den Druckteller einfach abnehmen. Zum Lösen der Schrauben längere Schrauben verwenden. Die **nacheinander** gegen die kurzen Schrauben ersetzen. Jetzt kann man die Schrauben immer abwechselnd ein wenig lösen und dann die Federn entspannen und die Korklamellen rausnehmen. Der Abrieb ist oft nicht messbar, da sie mit den Jahren verhärten und so unbrauchbar werden und nicht mehr greifen. Das schlimme ist oft, dass sie bei der ersten Fahrt nach langer Zeit greifen und dann nicht mehr.

Den Korb nach Beschädigungen untersuchen. Oft bilden sich Kerben in den Seiten, wo die Ohren der Stahllamellen greifen. Die kann man begradigen, wenn sie nicht zu ausgeprägt sind. Die Lamellen mit einem Spezialwerkzeug zentrieren. Man kann auch eine gebrauchte Name nehmen. Manche schaffen es auch ohne.

In den Teilelisten sind oft 9 Federn vorgesehen. Aber in all den Jahren haben wir nur Motoren mit 6 Federn geöffnet. Nur beim 125er mit bis zu 18 PS sind 9 Federn verbaut. Die bekannten 80er Motoren mit 11 PS kamen mit 6 Federn aus. Bei 9 Feder ist der Kupplungszug relativ schwergängig.

Die Federn altern eigentlich nicht. Meist hilft nur das Auswechseln der Lamellen.

Für die vorläufige Fixierung der Federn diese mit Fett auf den Aufnahmen vom Korb fixieren.

Die untere Stahllamelle mit der Aufnahme der Federn einsetzen. Dann kommt abwechselnd immer eine Kork- und Stahllamelle. Dann das Vorgelegerad wieder aufsetzen. Danach mit längeren Schrauben immer ein wenig nacheinander einschrauben, damit sich die Federn spannen, ohne dass sich was verkantet. Danach die Schrauben wieder nacheinander gegen kurze originale Schrauben ersetzen. Diese entfetten und mit mittelfester Schraubensicherung sichern.

Das Axiallager prüfen und gegeben falls ersetzen. Es bekommt mit einem Gasseil raus. Den Nippel dahinter einfädeln und in der Drehbewegung rausdrehen.

Die Dichtflächen mit Dichtmasse bestreichen. Serienmässig wurden die Dichtungen nur eingeölt.

Dafür müssen die Dichtflächen aber einwandfrei sein. Mit Dichtung den Motordeckel montieren und handfest anziehen. Darauf auf den kleinen Dichtring für die unterste Schraube achten (Dient als 2. Ablassschraube). Die Kupplung darauf hin erstellen. Der Kupplungshebel sollte 1 mm Spiel

haben. Für den Motor wird Getriebeöl SEA 80, 600 ccm vorgeschrieben.

