



Kupplungsprobleme ?

Ich möchte in diesem Kapitel nicht auf das normale Wechseln der Kupplung eingehen, da dies ähnlich wie an jedem Auto ist. Es ist zu bemerken, daß die Kupplung immer komplett gewechselt werden sollte, d.h. Kupplungsautomat, Kupplungsscheibe und Drucklager. Einerseits wegen des Arbeitsaufwandes und andererseits, weil es, zumindest beim Legere nötig ist, Motor und Getriebe auszubauen. Beim Normale, Familiare und Commerciale reicht es, wegen des größeren Platzangebotes, nur das Getriebe auszubauen, dabei muß aber der Motor mit einem Wagenheber angehoben werden. Soviel zum eigentlichen Kupplungswechsel.

Häufig ergeben sich aber nach dem Wechsel Störungen an der Kupplung, deren Beseitigung ich hier beschreiben möchte.

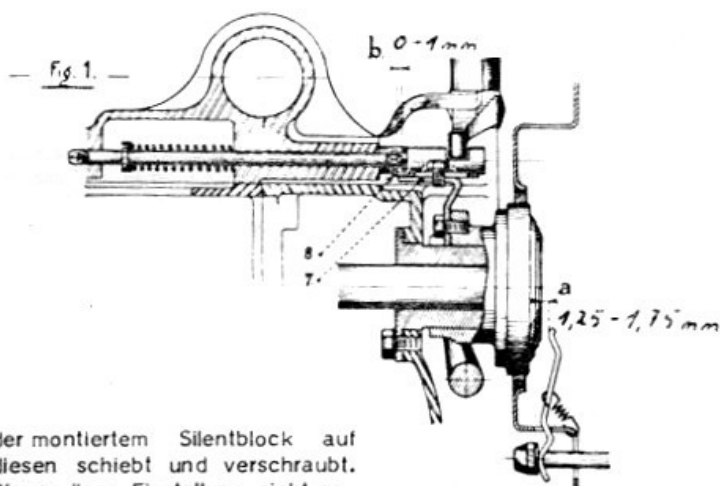
Viele 11 CV-Besitzer beklagen sich über eine rufende Kupplung. Beim Anfahren im 1. Gang kann es sogar so stark sein, daß der ganze Vorderwagen (Kotflügel, Motorhaube) auf- und abhüpfen. Um das Rupfen zu beseitigen, geht man zweckmäßigerweise in folgender Reihenfolge vor:

Zuerst prüft man die Motoraufhängung und zwar an der Spritzwand. Dazu stellt man den 11er auf eine gerade Fläche und schraubt von innen, nach Abnehmen des Teppichs, an der Spritzwand den Lagerbecher ab. (4 Schrauben) Der nun freiliegende Gummiblock (Silentblock) muß nach Augenmaß genau mittig im

Ausschnitt stehen. Ist dies nicht der Fall, meist hängt er nach unten, stellt man die Höhe und Schräglage an beiden seitlichen Motorstützen, die auf Federn gelagert sind, ein. Nun prüft man, ob der Gummiblock spielfrei im Becher sitzt. Dazu nimmt man den Gummiblock ab und paßt ihn in den Becher. Hat er ein altersbedingtes Spiel, besorgt man sich einen Neuen oder man legt oben und unten eine Gummischeibe ein. Das geht am besten, wenn man die Gummischeiben in den Becher klebt, mit Gleitmittel bestreicht und das Ganze nach wie-

zwischen Lager und Finger gemessen, 1,25 - 1,75 mm betragen. Das ist aber im montierten Zustand nicht zu messen, somit entspricht das Spiel am Hebel einem Weg von 3 - 4 mm am äußeren Betätigungshebel. (Fig.3) Es ist an der danebenliegenden Schraube mit Kontermutter an der Kupplungsglocke einzustellen. (Fig.2 (5)) Nachdem man an der oberen Lagerung des Zuges an der Spritzwand die Mutter für das Seil (Fig.4 (4)) und die Überwurfmutter mit Hülse (Fig.4 (5)) gelöst hat, wird das Seil wieder eingehängt. Nach Einhängen des

Längsschnitt durch die Achse, mit Verriegelungsnadel



der montiertem Silentblock auf diesen schiebt und verschraubt. Wenn diese Einstellung nicht gestimmt hat, wird der 11er leiser. Danach hängt man das Kupplungsseil am Betätigungshebel der Kupplung an der Getriebeglocke aus und prüft das Spiel zwischen Drucklager und Kupplungsfinger. (Fig.1) Dieses Spiel soll, direkt

Seils am Kupplungshebel darf dieser **nicht** belastet sein. (Fig.3) Dann stellt man den Mantel an der oberen Hülse so ein, daß er leicht bauchig zwischen seinen beiden

Lagerungen (Spritzwand, Kupp-
lungsglocke) hängt.

Das ist wichtig, da sich sonst die
Motorbewegungen auf das Kupp-
lungsseil übertragen und das Rup-
fen herbeiführen können.

Danach kontert man die Hülse

Ansicht von vorne mit Kupplungsgabel-Anschlag und Querschnitt
durch die Gabelwellen

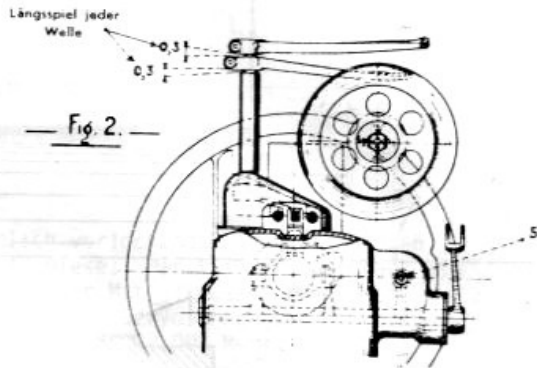
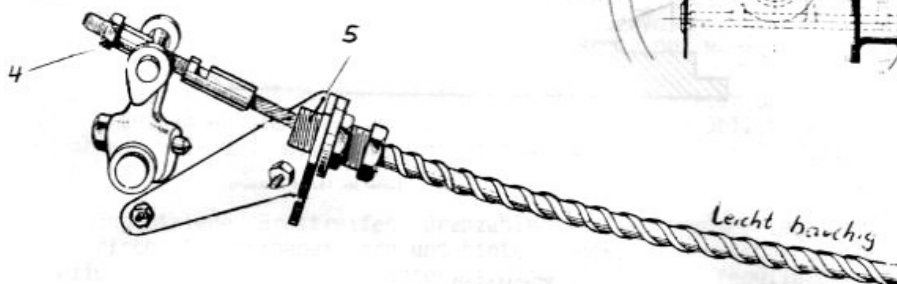


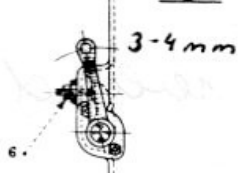
Fig. 2.

Fig. 4



Seitenansicht
mit Angabe der Einstellung
des Gabelschlages

Fig. 3.



und stellt die Mutter des Zuges
soweit fest, daß bei Betätigung
des Pedals das Seil spielfrei ar-
beitet und der Kupplungshebel an
der Getriebeglocke noch nicht
angespannt ist.

Sind diese Einstellungen alle ge-
wissenhaft durchgeführt worden,
muß die Kupplung ruckfrei arbei-
ten. Ist dies immer noch nicht der
Fall, so bleibt nur noch die Mög-
lichkeit, eine Kupplungsscheibe
mit schmalere Belag einzubau-
en, die eine weichere Kraftüber-
tragung ermöglicht.

Jürgen Czajka