

Die mittels der Federmutter eingestellte Federkraft drückt einerseits die Kupplungsscheiben zusammen - andererseits muss diese Kraft mittels Kupplungshebel und Druckstange (grün) überwunden werden, um den Korb (blau) zu lösen. und damit den Druck auf die Kupplungsscheiben zu lösen.

Es ist also ein guter Kompromiss zu finden: Soviel Druck um eine saubere Anpressung der Kupplungsscheiben zu gewährleisten - aber nur gerade soviel, dass der Kupplungshebel keine übermäßige Kraft erfordert.

Kupplungsfeder - erzeugt mit Hilfe der Federmutter den Druck auf die Kupplungsscheiben.

Federmutter (Rechtsgewinde) mit Beilagscheiben. Um die Stärke der Scheiben kann die Federmutter nachgestellt werden. Sie geben der Mutter auch eine feste Grundlage, ein selbsttätiges Lösen zu verhindern.

Schlussverschraubung (Rechtsgewinde) - ergibt zusammen mit dem Federteller einen festen Korb, welcher sich mittels der Kupplungsfeder hält / löst.

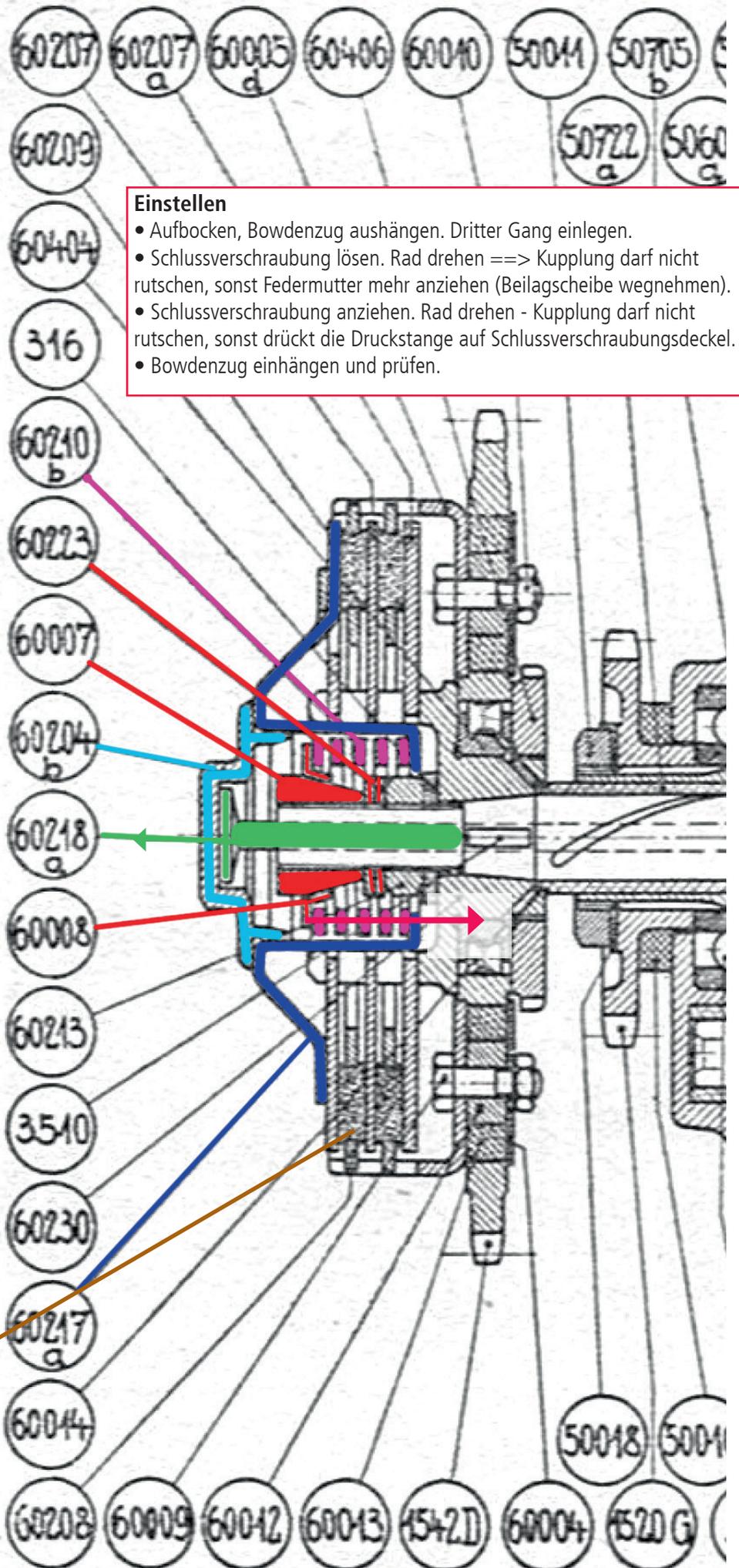
Drucknagel mit Endteller - drückt den Korb nach aussen und löst damit den Anpressdruck an den Kupplungsscheiben.

Federscheibe - Anschlagscheibe für die Federmutter.

Federteller - drückt auf die Kupplungsscheiben. Er sollte rundum möglichst gleichmäßigen Druck ausüben.



20 Kupplungs-Korken x 4



Einstellen

- Aufbocken, Bowdenzug aushängen. Dritter Gang einlegen.
- Schlussverschraubung lösen. Rad drehen ==> Kupplung darf nicht rutschen, sonst Federmutter mehr anziehen (Beilagscheibe wegnehmen).
- Schlussverschraubung anziehen. Rad drehen - Kupplung darf nicht rutschen, sonst drückt die Druckstange auf Schlussverschraubungsdeckel.
- Bowdenzug einhängen und prüfen.