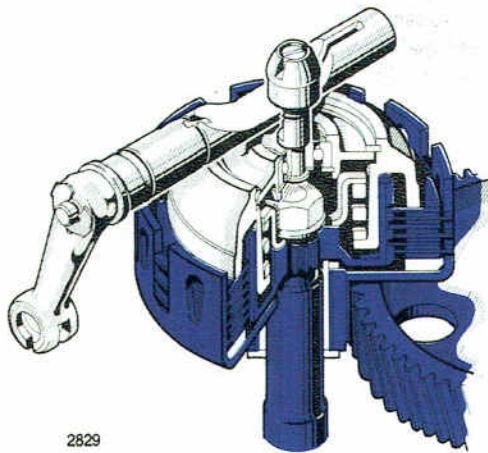


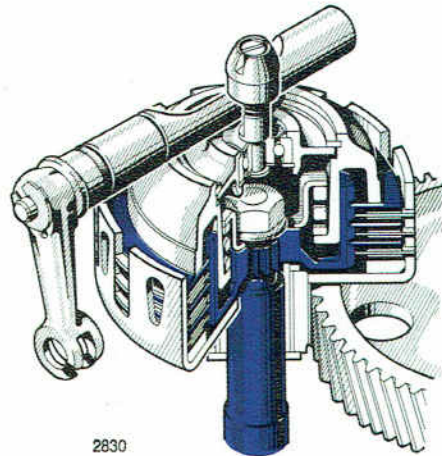
Koppling och primärdrev

KRAFTOVERFÖRING



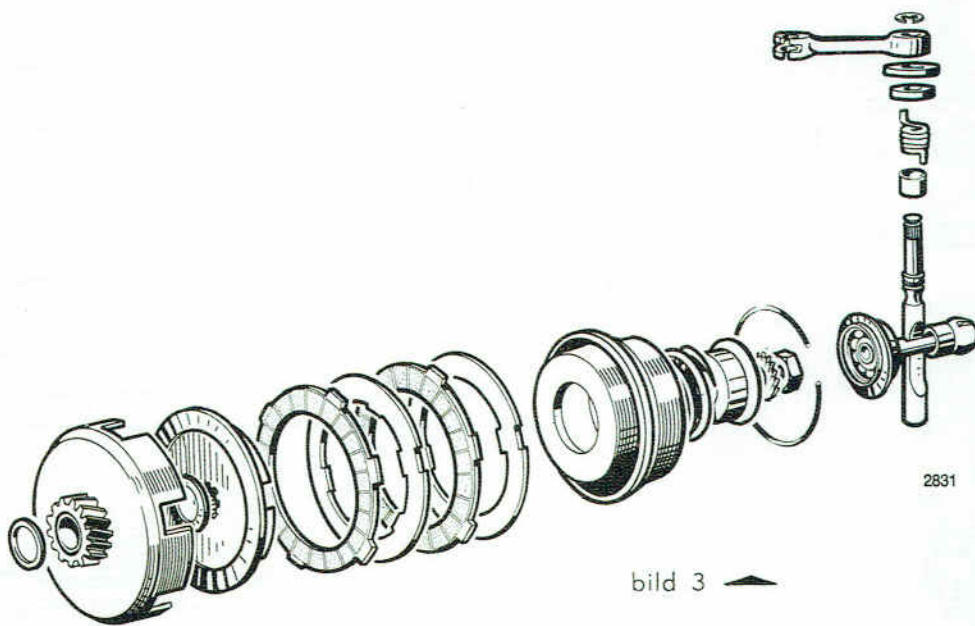
2829

bild 1 ▲



2830

bild 2 ▲



2831

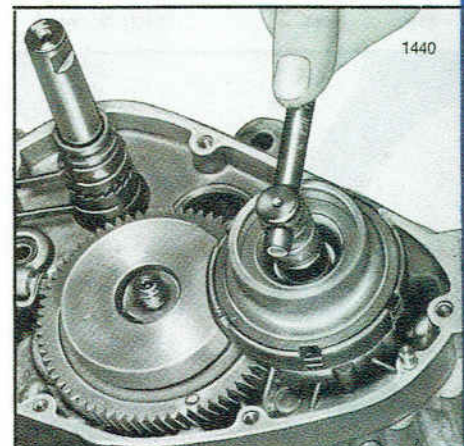
bild 3 ▲

bild 4 ▲

Alla våra modeller utom Automatik-modellerna är utrustade med flerskiviga kopplingar i oljebad. Automatik-modellerna behandlas i avsnitt K-Automatik. Om man noga följer nedanstående beskrivningar över justering och förslitningsgränser, garanteras en oklanderlig funktion.

Demontering och montering av koppling och primärdrev

När man ska ta av den högra vevhuskåpan, skruvas först centreringsmuttern till kopplingens kulmutter av. Kopplingsarmen vrids medsols tills kopplingsaxeln går fri för kulmuttern.



1440

Koppling och primärdrev

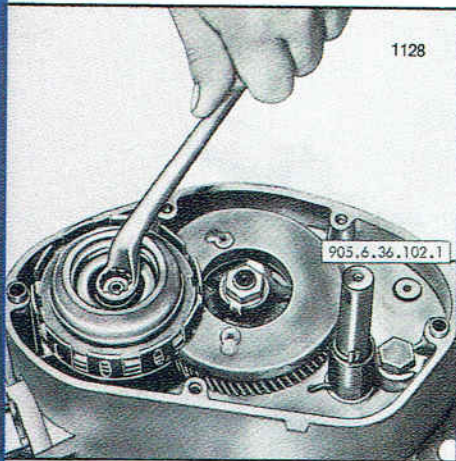


bild 5

bild 6

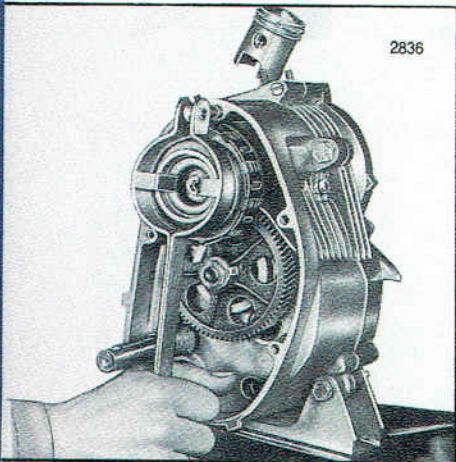
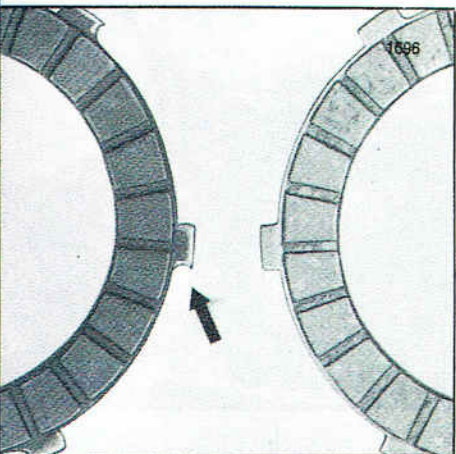


bild 7

bild 8



Ta bort seegerringen och dra ur kopplingslagret. För att kunna lossa eller spänna muttrarna på vevaxel och mellanaxel behöver man ett spärrverktyg (bild 4 och 5), som skiljer sig för de olika motortyperna:

- MS, VS, och X 30 motor – spärrverktyg 360.1.70.014.1
- V-motor – spärrverktyg 905.6.36.104.2
- M-motor – spärrverktyg 905.6.36.102.1

Vid hopsättning av koppling och primärdrev spänns muttrarna med bestämt vridmoment:

Mutter på vevaxeln	2,5 kpm
Mutter på mellanaxel	5,5 kpm

Kopplingsfjäder

Kopplingsfjädern (på alla modeller samma fjäder) sätter sig efter en viss tid dvs. Fjäderspänningen minskar. Sättningen mäts med hjälp av en fjädersvåg eller också genom längdmätning med hjälp av ett skjutmått, eftersom längden förändras på en utnött fjäder. Följande tabell visar de rätta värdena:

Längd	sättningsgräns	sammantryck till	ny	sättningsgräns
19 mm	18 mm	14 mm	40–44 kp	36 kp

För att uppnå en riktig funktion trycks fjädern ihop med hjälp av fjäderspännare 905.6.31.105.0 (bild 6).

Förslitning av kopplingsnav, -trumma och -lameller

Den förstnämnda förslitningen uppträder förr eller senare på varje koppling och leder till dålig funktion samt ljud vid frikoppling.

På bilderna 7 och 8 visas nya och uppslitna kopplingsdetaljer vid sidan av varandra.

Är förslitningarna minimala dvs. Under förslitningsgränsen kan man jämna dem med en fil eller dylikt.

Vid montering av gamla lameller mäts lamellens resp. beläggnings tjocklek. Följande tabell visar de nya måtten samt förslitningsgränserna.

Koppling och primärdrev

Måttställe	Mått ny	Förlitningsgräns
sparen i kopplingstruman	7,2—7,23 mm	8,2 mm
sparen i kopplingsnaven	7,0—7,22 mm	8,2 mm
taggarna på friktionslamellen	6,8—7,0 mm	6 mm
taggarna på stallamellen	6,6—6,8 mm	6 mm
beläggslamellens tjocklek	2,6—2,8 mm	2,4 mm
stallamellens tjocklek	1,5 mm	blaanlöpt och eller repig

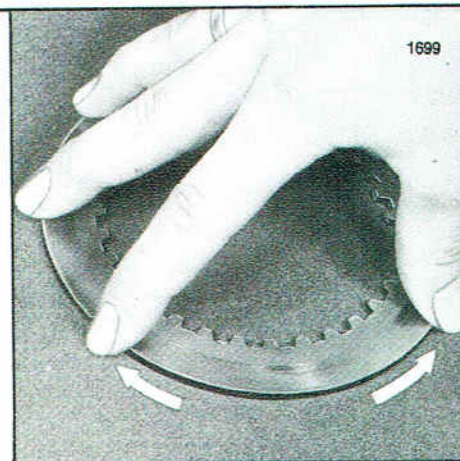


bild 9

Kopplingslamellerna – även nya – kontrolleras före montering. De måste vara absolut plana. Detta kontrolleras en klast genom att lägga lamellerna på antingen en glasplatta eller på annat jämnt underlag. Slipa lamellerna försiktigt med fin smärgelduk om så behövs (bild 9).

Kopplingsjustering

Bild 10 visar kopplingsarmen i sin riktiga ställning, som ger största kopplingsväg samt minsta dragkraft.

Lägg speciellt märke till spelet mellan kopplingsaxeln och kulmuttern. Vid för litet spel går kopplingslagret sönder efter mycket kort tid. När kopplingswiren är påkopplad skall spelet – mätt vid kopplingsarmen – vara 3 mm. Vinkel A är då 58 grad (bild 10). Spelet mellan kopplingswiren och höljet uppgår till 0,2 mm. Alla spelen tillsammans ger en frigång på 1 cm vid kopplingshandtaget (bild 11).

Vridmoment vid åtdragning av skruvar

kolvens skruvar	0,5–0,7 kpm
fästsruvar till transmissionskåpan	0,5–0,7 kpm

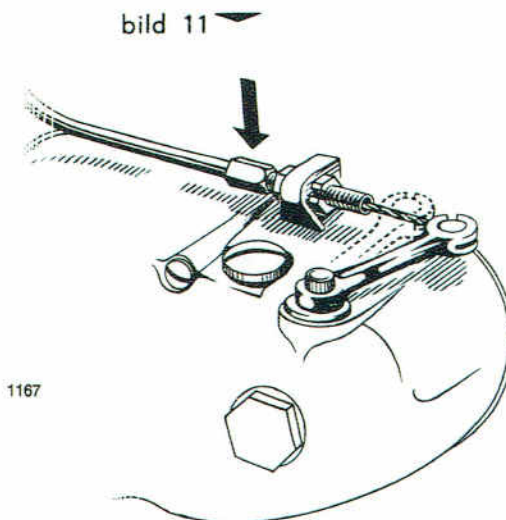
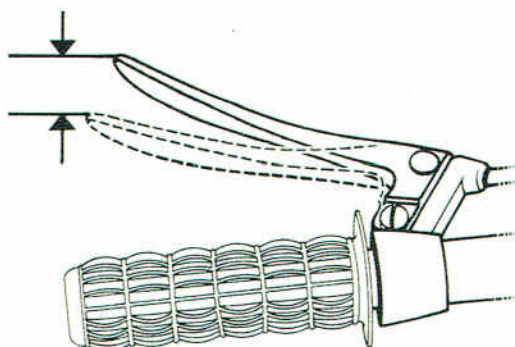


bild 11

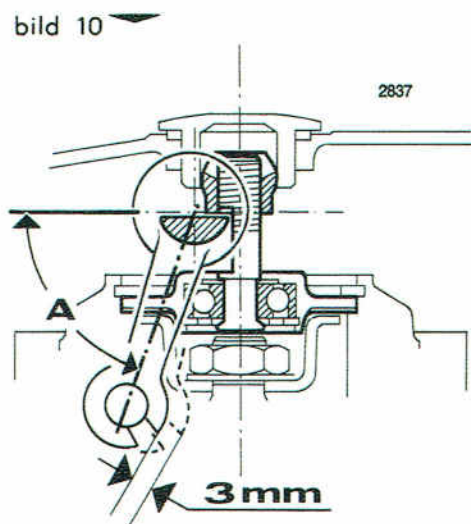


bild 10

