

# Kupplung erneuern, überarbeiten

Von Roso

## Wichtiger Hinweis!

**Dies ist mein persönlicher Erfahrungsbereich zur Kupplungsreparatur.  
Ich übernehme keine Verantwortung auf Richtigkeit und Vollständigkeit.  
Jeder sollte selber wissen, was er reparieren kann und was nicht.  
Im Zweifelsfall das Motorrad lieber in eine Fachwerkstatt bringen,  
als es selber kaputt zu reparieren.**

## Vorgeschichte

Nachdem ich den ständigen Kampf mit der Tücke des Objekts - dem Leerlauf suchen an jeder Ampel - leid war, beschloss ich, der Ursache auf den Grund zu gehen.

Im alten [Forum](#) hatten wir das [Thema](#) schon einmal. Dass sich der Leerlauf schwer finden lässt oder oft übersprungen wird, soll daran liegen, dass sich der Kupplungskorb (Aluminium) und der Kupplungsträger einarbeiten.

Da ich einen neuwertigen Lammellensatz besaß, musste ich nur eine neue Dichtung erwerben (gibt es bei Tante Luise für unter 5 Euro).



## Die Reparatur

Ente auf den Hauptständer und Öl ablassen.

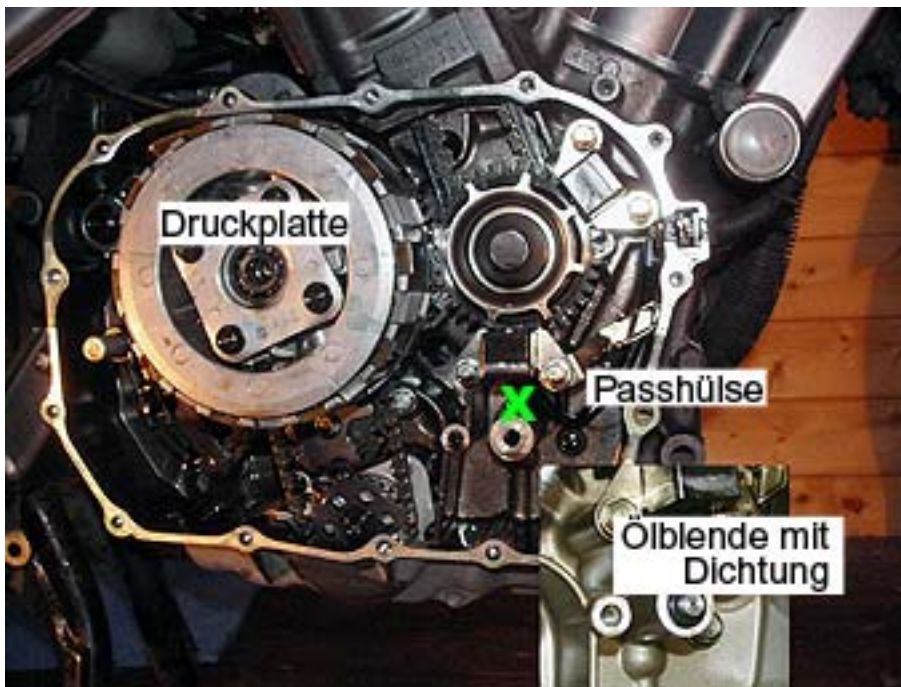
Nur den hinteren Krümmer abmachen ging nicht. Also habe ich gleich den ganzen Auspuff abgeschraubt.

Anschließend die Deckelschrauben lösen und Deckel abnehmen.

*Achtung:* Meistens hat sich die Dichtung festgeklebt und will nicht ab.

Im Deckel sitzen noch zwei aufgebohrte Passhülsen - also bitte nicht einen Schraubendreher als Meißel benutzen, um den Deckel abzukriegen. Wenn die Dichtfläche erst vermacht ist, bekommt man das Getriebe nur mit Mühe wieder dicht.





Ist der Deckel ab, den Bowdenzug aushängen und zur Seite drücken. Es kann schon mal vorkommen, dass eine Passhülse hinunterfällt. Bei den Motoren mit einer außen liegenden Ölsteigleitung sitzt da noch eine Ölblende (im Bild: X); das ist ein kleines Röhrchen mit einem Dichtungsring.



Nun können die vier Schrauben der Druckplatte abgeschraubt und die Platte ausgebaut werden. Damit man die darunter liegende Mutter lösen kann, müssen die Schrauben und die Federn wieder angeschraubt werden.

Die Mutter (SW27) hat einen Bund, der mit einem Kerbschlag (Körnerpunkt) versehen wurde. Das dient als Schraubensicherung. Dieser muss aufgebogen werden, sonst würde er beim Lösen das Gewinde beschädigen.

Wie auf dem Foto zu sehen ist, kann man einen fussel-freien Lappen zwischen die Zahnräder klemmen, um die Mutter zu lösen. Da die Mutter mit 130 Nm angezogen wird, funktioniert das nur bei einer Kupplung, die nicht durchrutscht.

Alternativ Schlagschrauber oder ein Spezialwerkzeug benutzen.







Ist die Mutter endlich gelöst, können der Kupplungsträger und die Lamellen abgenommen werden.

Die NTV-Kupplung besitzt zwei verschiedene Reiblamellen.

1 Stück

2,7 mm dick, Verschleißgrenze 2,3 mm, und

7 Stück

3,0 mm dick, Verschleißgrenze 2,6 mm



Bild unten zeigt deutlich, wie sich die Reiblamellen in den Kupplungskorb eingearbeitet haben. Diese „Macken“ sind dafür verantwortlich, dass sich der Leerlauf schlecht finden lässt.





Im Gegenstück, dem Kupplungsträger, sieht man die gleichen „Macken“ von den Stahllamellen.



Für den Kupplungskorb habe ich mir einen Halter gebaut, welchen ich in den heimischen Schraubstock gespannt habe, um die Stege mit feinem Schmirgelleinen abzuziehen.

Da der Kupplungskorb aus Aluminium besteht, ist ein wenig Vorsicht geboten - schnell hat man zuviel weggenommen. Der Umgang mit einer Feile sollte gekannt sein.



Bild ganz links:  
fertiger Korb

Bild links: fertiges Paket





Bevor der Motor wieder zusammengebaut wird, sollten noch die alten Dichtungsreste mit einem Schaber oder einem anderen geeigneten Werkzeug entfernt werden.

Dass keine Dichtungsreste in das Motorinnere gelangen dürfen, brauche ich ja hier nicht extra zu erwähnen.

Nun kann der Motor in umgekehrter Reihenfolge wieder zusammengebaut werden.

Bevor man dann das Gehäuse endgültig zusammenschraubt, noch ein kurzer Blick, ob die Dichtung auch richtig sitzt und sich beim Zusammensetzen nicht verschoben hat.

Eine erste kleine Probefahrt (ca. 100 km) hat gezeigt, dass sich die Arbeit gelohnt hat. Der Leerlauf lässt sich jetzt auch im Stand einwandfrei schalten, egal ob vom ersten oder zweiten Gang aus.



Vor kurzem habe ich erfahren, dass es schon zweimal Probleme mit der Halteplatte gegeben hat. Bitte kontrolliert auch hier auf Haarrisse oder angebrochene Bolzen.