

Allgemeine Informationen

Vielen Dank, dass Sie sich für ein Kupplungs-Kit von **Burkhart Engineering** entschieden haben.

Bitte beachten Sie die folgenden Hinweise, um zu gewährleisten, dass die Kupplung ordnungsgemäß funktioniert.

Warum muss ich meine Kupplung einfahren?

Das Prinzip einer Kupplung ähnelt dem einer Bremsanlage. Die unterschiedlichen Materialien/ Flächen müssen sich erst aneinander anpassen - dies geschieht durch Reibung. Bei Standardkupplungen oder organischen Belägen funktioniert dieser Prozess vergleichsweise schnell, da das Material des Belags „weicher“ ist, als bei Sinterbelägen.

Wie gehe ich am besten vor?

Das richtige Einfahren einer Sinter-Metall Kupplungsscheibe erfordert gefühlvolles Anfahren, da die Scheibe auf zu langes Schleifen oder zu viel Drehzahl beim Anfahren empfindlich reagiert. Die Kupplung sollte auf den ersten hundert Kilometern unbedingt schonend zu behandeln. Auch das Einkuppeln sollte schnell und nicht zu ruckartig vorgenommen werden.

Wir empfehlen das Fahrzeug auf einem Parkplatz mit vorsichtigem Stop-and-Go Betrieb zu bewegen. Der Vorgang sollte maximal dreimal wiederholt werden, um ein Überhitzen der Kupplung zu vermeiden.

Wie merke ich, dass meine Kupplung eingeschliffen ist?

Die ersten Kupplungsvorgänge sind deutlich unkomfortabler und können etwas ruppig ablaufen. Die Beläge gleichen sich nach und nach an und das Fahrgefühl verbessert sich. Nach etwa 500km gemischtem Fahrbetrieb (Stadtverkehr, Landstraße, Autobahn) sollte sich das Set eingeschliffen haben und der Komfort steigt beim Einkuppeln.

Für was sind die Federn (Torsionsfedern) in der Kupplungsscheibe zuständig?

Die Federn helfen Drehmomentspitzen zu absorbieren und somit den Motor und das Getriebe zu schonen. Die Federn sind nicht für den Anfahrkomfort verantwortlich!

Warum sind Sinter-Metall Scheiben „ruppiger“ als Organische Scheiben?

Das Material der Beläge ist für die Kraftübertragung entscheidend. Da der Reibkoeffizient einer Sinter-Metall Scheibe wesentlich höher ist, als der einer organischen Scheibe, kann diese auch mehr Kraft übertragen.

Mehr Kraft übertragen bedeutet aber auch einen höheren Widerstand beim Schleifen der Beläge, was sich wiederum auf das Gefühl beim Einkuppeln auswirkt.

Die Anzahl der Sinter Pads ist entscheidend für die Kraftübertragung und den Anfahrkomfort.

Mehr Pads -> Mehr Komfort -> Weniger Verschleiß

Wir wünschen viel Spaß mit Ihrem neuen Burkhart Engineering Kupplungs-Kit!

Montagehilfe

Bitte beachten Sie die folgenden Hinweise, um zu gewährleisten, dass die Kupplung ordnungsgemäß funktioniert.

Vorbereitung

Befreien Sie mit einem Bremsenreiniger die Reibfläche der Schwungscheibe, das Gewinde der Kurbelwelle, die Kurbelwellenschrauben (falls keine Schraubensicherung vorhanden) und die Kupplungsschrauben von Fett, Schmutz und Staub.

Schrauben mit Schraubensicherung „mittelfest“ entsprechend der Angaben des Herstellers benetzen.

Montage

Setzen Sie die Schwungscheibe auf die Kurbelwelle, richten Sie diese entsprechend des Lochbilds aus und überprüfen, ob Schwungscheibe plan auf der Kurbelwelle aufliegt.

Setzen Sie die Kurbelwellenschrauben gerade an und ziehen Sie diese zunächst von Hand an. Ziehen Sie die Schrauben im ersten Schritt mit einem Drehmomentschlüssel „über Kreuz“ mit **65 Nm** und anschließend mit **116 Nm** an.

Die Reibfläche ist mit einem „Federkorb“ bestückt. Die Seite mit dem Federkorb muss bei der Montage zur Schwungscheibe ausgerichtet werden, um die Funktion der Kupplung nicht zu beeinträchtigen.

Die Reibscheibe wird mithilfe eines Zentrierdorns (nicht im Lieferumfang enthalten) zentrisch auf der Schwungscheibe positioniert. Anschließend wird die Druckplatte auf die Pins der Schwungscheibe gedrückt und verschraubt. Hierzu werden die Schrauben angesetzt und „über Kreuz“ mit **25 Nm** angezogen.

Um eine korrekte Montage überprüfen zu können, montieren Sie das Getriebe und drehen Sie den Motor von Hand. Wenn dies freigängig möglich ist, kann mit dem Zusammenbau fortgefahren werden.