

Montageanleitung SIP hydraulische Kupplung

Lieferumfang:

- 1 umgearbeiteter Kupplungskorb
- 1 hydraulischer Trennpilz
- 1 kugelgelagerte Andruckplatte
- 1 Hohlschraube M10 blau eloxiert
- 1 Entlüftungsniessel zum Aufschrauben auf blaue Hohlschraube
- 1 Hohlschraube M10x1
- 2 Banjos 20° mit Dichtoliven
- 2m Stahlflexumhüllte Hydraulikleitung mit Teflonseele
- 5 Aludichtringe
- Montageanleitung

Die SIP-vollhydraulische Kupplung ersetzt die reißfreudige Seilzugmechanik und reduziert den Kraftaufwand beim Schalten durch verschleißfreies ein- und auskuppeln.

Montage:

Zuerst muss die erforderliche Länge der Stahlflexleitung bestimmt werden, und die Leitung nach Abb. 1 an beiden Enden gekürzt werden, um glatte Leitungsenden zu erhalten. Hierbei wird die spätere Trennstelle mit Klebeband umwickelt und dann mit einer feinverzahnten Eisensäge durchgetrennt. Dann werden die beiden Überwurfmutter der Banjos aufgeschoben und nach Abb. 2A die Stahlflexhülle an den Leitungsenden aufgebördelt, die Dichtolive auf die Teflonseele gesteckt und gegen einen festen Gegenstand gedrückt. Abb. 2B zeigt ein perfekt verpresstes Leitungsende. Nach Abb. 3 wird nun die Leitung auf das eingespannte Banjo gesteckt und mit der Überwurfmutter verschraubt. Da die Kupplung in eingebauten Zustand nicht entlüftet werden kann, wird die noch nicht eingebaute Leitung nach Abb. 4 in der Reihenfolge Dichtring, Banjo, Dichtring, Hohlschraube an den Druckgeber angeschraubt. Nach Abb. 5 wird nun der Kupplungsdeckel mit dem Hydraulikanschluss nach oben gehalten und dann die Bohrung für den Hydraulikkolben mit Öl befüllt. Jetzt den Ausrückkolben mit der abgerundeten Seite nach unten langsam und vorsichtig in die Bohrung drücken, bis das Öl am oberen Gewindeausgang bündig steht. Nun die Stahlflexleitung nach Abb. 6 in der Reihenfolge Dichtring, Banjo, Dichtring, blaue Hohlschraube, Entlüfterniessel an den Kupplungsdeckel anschließen, Kupplungsdeckel auf den Boden legen und den Druckgeber höher halten. Wie in Abb. 7 darauf achten, dass die Stahlflexleitung keine Schlaufen hat, sondern gerade verläuft. Mit einer Schraubzwinge den Ausrückkolben gegen herauspringen sichern. Dann am Ausgleichsbehälter Öl einfüllen. Mit dem Kupplungshebel das Öl durchpumpen. Dabei darauf achten, dass der Hebel jeweils nur ganz leicht gezogen wird, keinesfalls bis zum Anschlag durchziehen. Auf diese Weise mit vielen kurzen Pumpbewegungen das Öl durchpumpen und die Luft über den Ausgleichsbehälter nach oben bringen. Dies solange durchführen, bis sich Druck aufgebaut hat. Die Banjo Verschraubung am Druckgeber wieder lösen. Das Banjo mit Klebeband dicht abkleben. Dann die Leitung vorsichtig durch das Fahrzeug durchfädeln. Anschließend Druckgeber wie in Abb. 4 am Fahrzeug montieren und die Leitung wieder anschließen. Um die Restluft aus der Leitung zu entfernen, Roller nach rechts kippen (so dass der Ausgleichsbehälter der höchste Punkt des Hydrauliksystems ist). Wieder mit leichten Pumpbewegungen die Restluft herauspumpen, evtl. Öl nachfüllen. Nun noch das Ausrücklager ohne Feder in die Kupplung setzen und mit Fett fixieren. Daraufhin den Kupplungsdeckel anbauen.

Wichtig: Folgende Fehler werden häufig gemacht:

- die glatte Seite des Druckpilzes muss nach innen eingebaut werden, die Seite mit dem Pin nach außen (viele Kurbelwellen laufen nicht rund, deswegen geringe Kontaktfläche)
- die Andruckplatte wird ohne Feder eingebaut, im eingebauten Zustand kann sie aufgrund Dauerkontakt des Druckpilzes nicht herausfallen
- manche Kurbelwellen haben eine andere Einbautiefe, falls der Kupplungsdeckel beim Anziehen der Schrauben auf Widerstand stößt, muss ein Distanzring eingebaut werden. Dieser kann bei Bedarf bei uns bestellt werden.
- Leider gibt es momentan keine exakt passende Hohlschraube für den Grimecazyliner. Somit müssen einige Beilagscheiben unterlegt werden, um das Spiel auszugleichen oder die Schraube muss gekürzt werden.

