

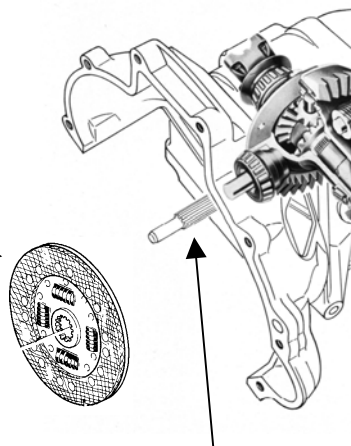
Wenn die Kupplung klebt...

Betrifft: alle Ford mit konventionellem Schalt-Getriebe und Einscheiben-Trockenkupplung

Nach längerer Standzeit (zum Beispiel beim Überwintern) kann die Kupplung „kleben“, das heißt, man kann keinen Gang einlegen, solange der Motor läuft. Zwei Ursachen können eine Kupplung zum „Kleben“ bringen: a) der Belag einer neuen Reibscheibe haftet im Laufe des Stillstands an der Reibfläche der Schwungscheibe bzw. Kupplungsdruckplatte b) die Verzahnung der Reibscheibe haftet an der Verzahnung der Getriebeantriebswelle; meistens geschieht dies durch Rostbildung, da vor dem Einbau der Kupplung die Verzahnung der Antriebswelle nicht oder nicht ausreichend gefettet wurde. Bei älteren Kupplungen kommen – neben mittlerweile unzureichender Schmierung – Staub und Verschmutzungen hinzu. All dies verhindert beim Trennen der Kupplung die Bewegung der Reibscheibe (im Zehntelmillimeterbereich) auf der Getriebeantriebswelle – die Kupplung „klebt“

Oft hilft es schon, den Motor ein paar Minuten laufen zu lassen, bis sich das Problem quasi von allein löst. Doch bei ganz hartnäckigen Fällen kommt nur noch ein für die Kupplung unschädliches, aber wirksames Mittel in Frage: Motor circa fünf Minuten warm laufen lassen. Dann den Wagen auf ein langes, gerades Stück Straße schieben. Ein leichtes Gefälle begünstigt das Vorhaben. Motor ausschalten, den vierten Gang (oder dritten Gang bei Fahrzeugen mit Drei-Gang-Schaltung) einlegen und den Motor starten. Durch das jetzt eintretende Ruckeln des Wagens löst sich nach ein paar Metern unter einem dumpfen „Plopp“ plötzlich die Kupplung - es kann wieder geschaltet werden. Tipp: Beim Kupplungswechsel sollte die Verzahnung der Getriebe-Antriebswelle mit Hochtemperaturfett eingefettet werden.

Nur die Reibscheibe ist über ihre Verzahnung mit der Getriebeantriebswelle verbunden
(Skizze: ETK-OHC, 4/72, S. 380)



Hier muss mit Hochtemperaturfett gefettet werden: Verzahnung der Getriebeantriebswelle
(Ausschnitt aus einer Skizze zur Grp. 7, WHB-P6, S. 1, 6/66)

Alexander Weinen, Ford-Geschichtswerkstatt