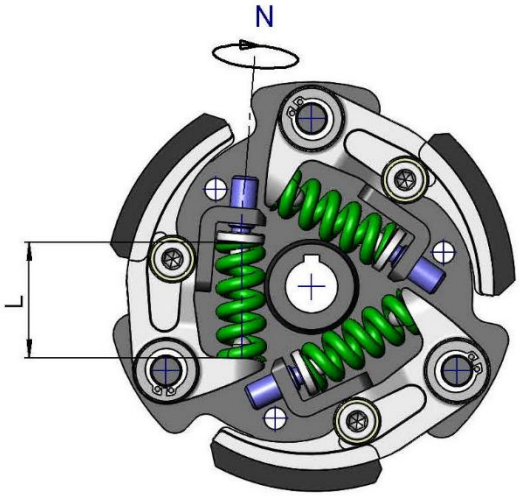
Kupplungseinstellung für Blata Kupplungen

Die Kupplung sollte zwischen 7000 und 8800 U/min zum greifen kommen und kann mit Hilfe verschiedener Kupplungsgewichte und den Federspannern eingestellt werden. Das Bike sollte mit dem Fahrer auf dem Bike eingestellt werden, der greifende Punkt der Kupplung ist der, sobald sich das Bike mit dem Fahrer in Bewegung setzt. Die Drehzahl sollte mit einem digitalen Drehzahlmesser (z.B. Artikelnummer 051444) überprüft werden der mit dem Zündkabel verbunden ist. Jede Feder der Kupplung muss die gleiche Federspannung haben.

Richtige Übersetzung wählen:

Denken sie daran für jede Strecke die richtige Übersetzung zu wählen, eine längere Übersetzung wie z. B. ein vorderes 8 Zähne Ritzel und ein Hinteres 63er Kettenblatt erhöht die Höchstgeschwindigkeit reduziert allerdings die Lebensdauer der Kupplung.



Die Federn sollten locker sein und beim Einstellen der Kupplung keine Spannung haben (Federlänge L0). Mit einem T-Griff Inbus sanft die Einstellschraube der Feder festziehen, bis sie die Feder berührt und die Federlänge definiert wird (L0-0,1mm).
Danach die Einstellschraube mit "N" drehen. Die Orientierungszahl der "N" -Wendungen und die entsprechende Federlänge "L" ist in Tabelle 1 angegeben.
Dies muss bei allen drei Kupplungsbacken gleich sein. Die Drehzahl der Kupplung sollten dann bei einer Probefahrt mit dem digitalen Drehzahlmesser überprüft werden.

Bei Bedarf sollten Korrekturen durch Erhöhung oder Verringerung der Federspannung vorgenommen werden. Eine 1/8 Umdrehung entspricht ca. 200 U/min. Wenn beim heraus beschleunigen aus einer Kurve der Motor nicht nur langsam auf Drehzahl kommt so ist die Einkuppeldrehzahl zu niedrig uns muss erhöht werden.

Je näher die Einkuppeldrehzahl bei 9000 U/min liegt desto mehr Verschleiß hat die Kupplung. Diese Einstellung ist für Erfahrene Fahrer da diese eine hervorragende Beschleunigung aus den Kurven heraus und am Start sicherstellt und wenn diese nicht unnötig viel bremsen.

Eine Einstellung der Kupplung über 9000 U/min kann dazu führen das sich die Kupplungsbeläge lösen oder verbrennen. Dies kann auch bei einer zu hohen Übersetzung der Fall sein.

Kupplungseinstellung	Gewicht	N (ot)	L (mm)	Einkuppeldrehzahl
Fahrer 35kg / RM14 Motor	Z2	1 - 1 3/4	22,5 - 22	6800 - 7200 *
Fahrer 80kg / W40 Motor	Z2	2 - 2 1/4	21,8 - 21,5	8000 - 8500
Die Länge der Kupplungsfeder (L0) sollte ungespannt nicht unter 23mm liegen!				

Tabelle 1

Eine Erhöhung des Kupplungsgewichtes durch ein höheres Gewicht, verringert den Schlupfbereich des Kupplungsarmes. Je höher das Gewicht desto kürzer ist der Schleifbereich.
Mögliche Gewichtvarianten sind in Tabelle 2 aufgeführt. Häufig verwendete Gewichte (Z1 und Z2) sind 2 bis 3g Gewichte. Größere Gewichte (Z3 und Z4) werden für leistungsstärkere Motoren, schwerere Fahrer und höhere Einkuppeldrehzahl verwendet. Z5 eignet sich für stark abgefahrene Kupplungsbeläge.

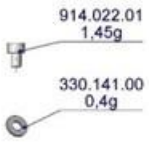
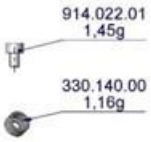
Kupplungs-gewichte					
Gewichtstyp	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5
Gesamtgewicht	1,85	2,61	4,23	4,83	5,53

Tabelle 2

Kupplungswartung:
Nach jeder Fahrt sollte die Kupplung mit Druckluft gereinigt werden und die Kupplungsglocke und Kupplungsbeläge auf Verschmutzung und Verschleiß geprüft werden. Verwenden Sie einen Bremsenreiniger anstelle von Benzin oder Verdünner zu diese zu entfetten.

Übersetzung:
Die Einstellungen der Übersetzung hängt von vielen Faktoren ab, wie etwa dem Fahrergewicht, der Fahrfähigkeit, dem Rennstrecktyp, der maximalen Motordrehzahl, der Motorleistung usw. Aus der Sicht des Kupplungsverschleißes wird empfohlen, mit einem leichteren Übersetzungsverhältnis zu beginnen und allmählich höher zu testen. Ungefähre Übersetzungsverhältniswerte für verschiedene Arten von Fahrern und Strecken sind in der unteren Tabelle angegeben.

Übersetzungsbeispiele		TRACK		
		Kurze Strecke	Technisch mit Geraden	Mittelschnelle Strecke
Fahrer / Motor	LEVEL	Indoor	KART Strecke	BRNO
Fahrer 35 kg / RM14	Anfänger	6/70	6/67	6/65
Fahrer 80 kg / W40	Anfänger	6/76	6/71	6/68
	Forgeschritten	6/74	6/73	6/70
	Sehr erfahren	6/74	6/68	6/66

Tabelle 3