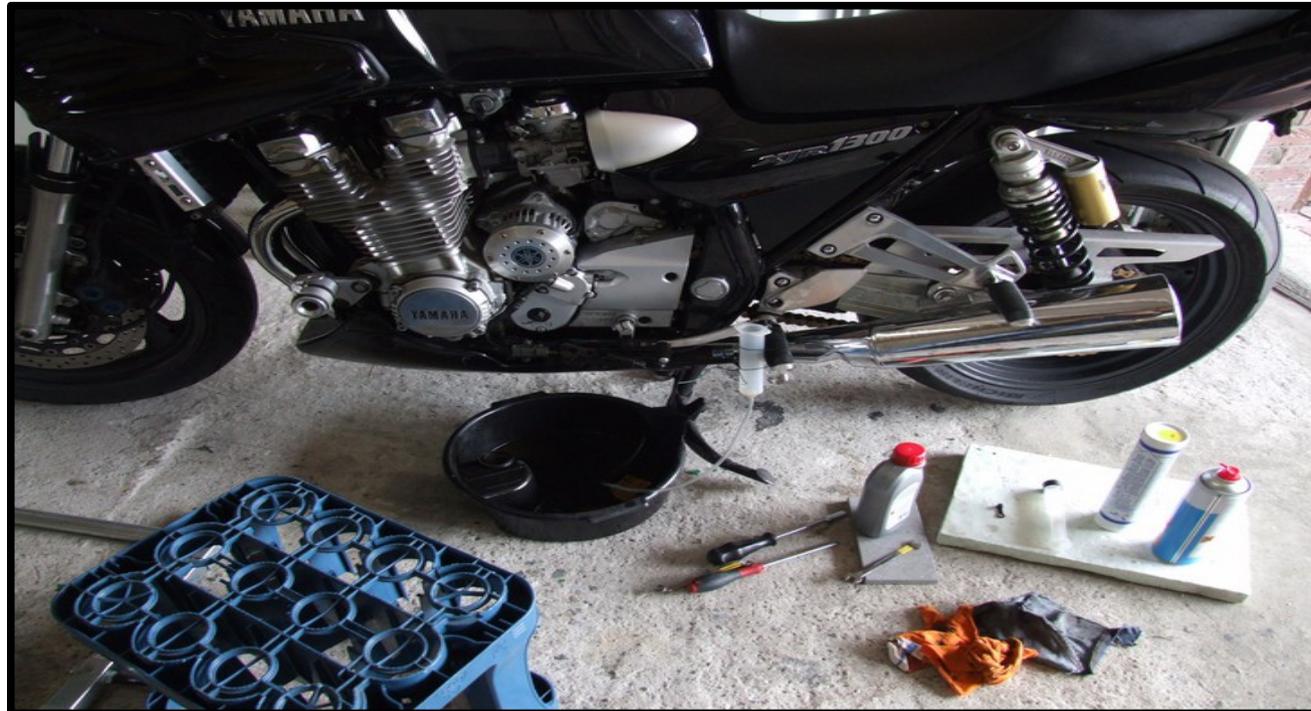


Kupplungsnehmer Reparatur Yamaha- XJR 1300 RP02 – Bj. 2001

So habe ich es gemacht ...
Dies ist keine Reparaturanleitung.

Dies ist eine Doku, wie ich es gemacht habe.
Nachahmung auf eigenes Risiko.
Ich übernehme keine Gewähr dafür, das die Beschreibung fachmännisch oder richtig ist.

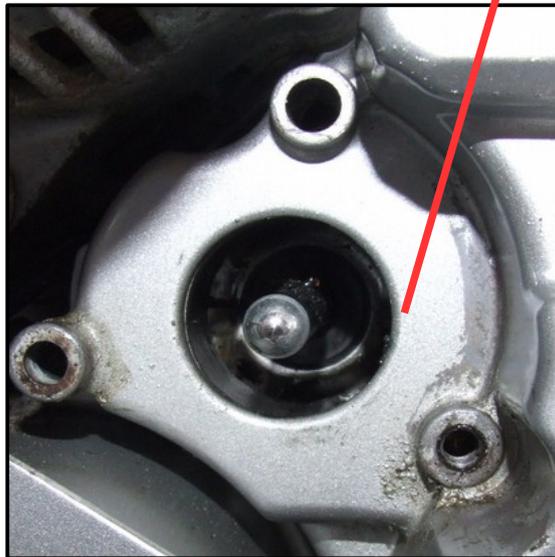
Aber vielleicht hilft es dem/der einen oder anderen ... :-) :-)



1. Reparatursatz im Internet gekauft gesucht nach:
„Kupplungsnehmer Reparatur XJR 1300 RP02“ - kostet ca. 20,-€



5. Die Dichtung im Motorgehäuse wo die Druckstange durchgeht habe ich nicht ersetzt (hielt ich nicht für nötig). Stange etwas raus gezogen und gefettet.



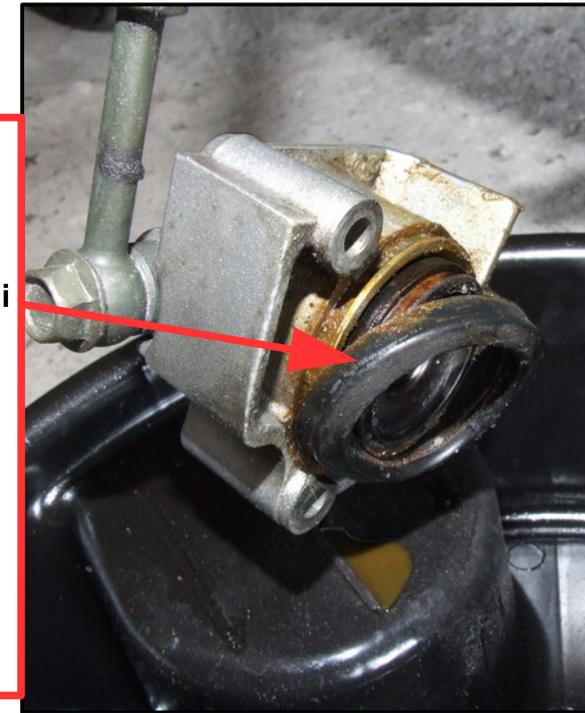
2. Schlüssel unters Moped und die drei Schrauben vom Kupplungsnehmer gelöst. Hydraulikflüssigkeit löst meinen Lack! Ich habe immer schnell alles sauber gewischt.



4. Staubschutzkappe geht leicht ab. Da steckte bei mir schon Hydraulikflüssigkeit drin.

Ergo: Kolben im Zylinder dichtet nicht mehr.

3. Weil hinter dem Kolben eine Feder ist, kommt der Kolben langsam raus und Hydraulikflüssigkeit tropft raus.



6. Kupplungshebel vorsichtig gedrückt und der Kolben kam langsam raus. Sah nach 13 Jahren schon ziemlich schmaddertig aus. Wasser macht rostig – glaub ich.

7. Kolben war leicht raus zu ziehen. Nun sah ich Rost, Dreck, Wasser und etwas, was wohl mal Hydraulikflüssigkeit war. Die ist eigentlich glasklar ... nicht gelb.



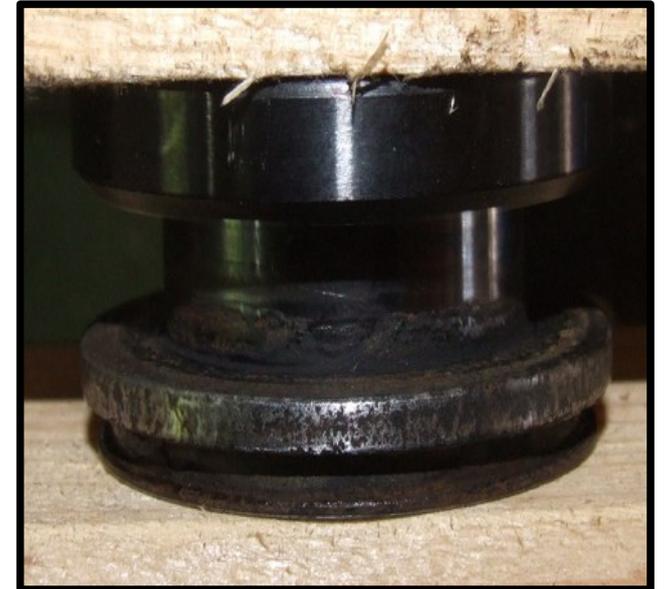
8. Gummidichtung auf dem Kolben war total riefig. Vorne war der Kolben rostig. Die hintere Dichtfläche war fast in Ordnung.



9. Gummidichtung habe ich mit etwas Gewalt runter gezogen. Da drunter war auch Wasser und Rost. Feder drehend abgezogen.



10. Ein lieber XJR Fahrer hat im Forum schon eine Anleitung geschrieben und dort 800er und 2000er Schleifpapier erwähnt: Gibts nur im KFZ-Handel. Mit dem 800er habe ich den Rost abgeschmirgelt.



11. Mit dem 2000er habe ich mir dann nen Wolf poliert. Ich hoffe, das reicht so. Vor allem auch innen, wo die Gummi-Dichtung sitzt, war Rost zu entfernen.



12. Den Zylinder habe ich nur mit dem 2000er gereinigt. Durch die restliche Hydraulikflüssigkeit und weil das 2000er Naßschleifpapier ist, wurde es schön glatt.



13. In der Lauffläche vorne sind schon tiefe Riefen. Die bekam ich auch nicht mehr weg. Vielleicht geht's auch so.



14. Den Kolben und den neuen Dichtring habe ich dann mit Bremspaste eingeschmiert und den Ring mit der Lippe in Richtung Feder übergezogen.

14. Den Kolben mit dem neuen Dichtring, wie auch den Zylinder habe ich dann mit Bremspaste eingeschmiert und mit der Feder vorsichtig ineinander gesteckt. Da nun hinter dem Kolben viel Luft und keine Bremsflüssigkeit ist, war entlüften angesagt! Ist ja logisch. Die Luft muss da raus!

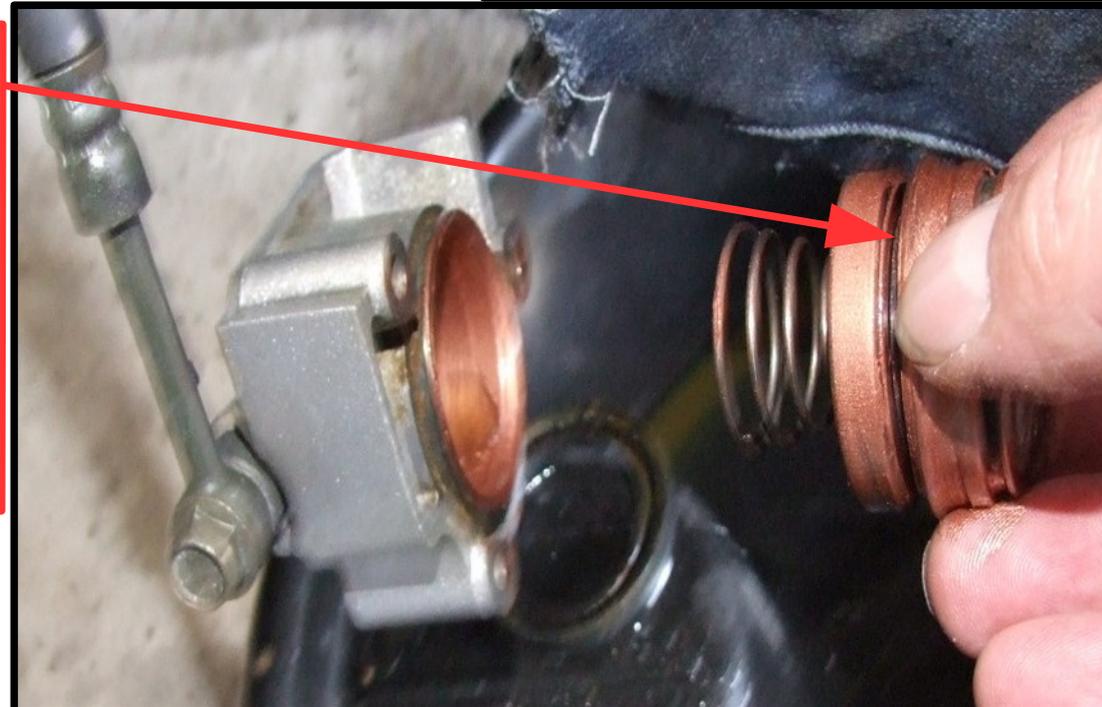
Nein, das ist nur Bremspaste aus einer KFZ-Werkstatt.

NOTIZ:
Kupferpaste darf angeblich hier nicht rein.
PRÜFEN!



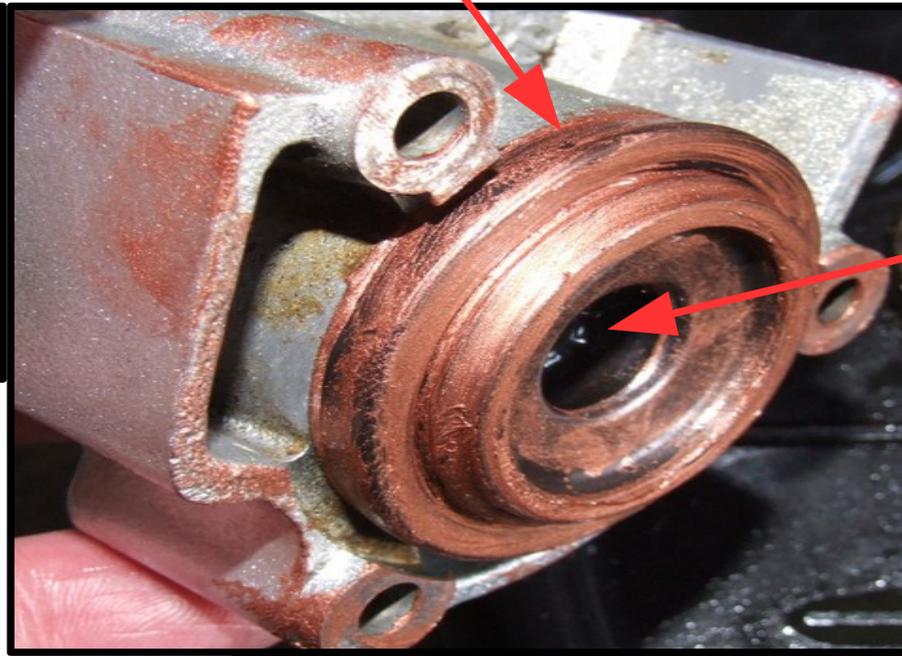
15. Die neue Staubschutzkappe kommt später drauf. Die Lippe des Kolbendichtrings habe ich beim reindrücken des Kolbens leicht in den Zylinder geschoben (mit dem Fingernagel vorsichtig leicht nachgeholfen).

Ach ja: dusseliger Weise hatte ich hierbei oben den Deckel vom Ausgleichsbehälter schon abgeschraubt. Ich dachte, irgendwo muss der Flüssigkeitsdruck beim Reinschieben ja hin. Als der Kolben dann rein flutschte, spritze oben die Hydrauliksoße raus. OK, sofort alles abwischen, sonst ist der Lack ab. Bis hier ging aber alles ganz einfach.



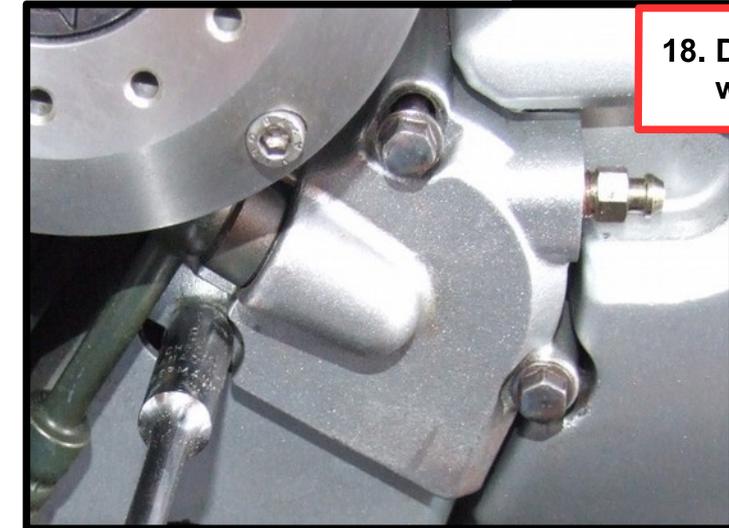
Noch ohne Staubschutz-
kappe ...

16. Die neue Staubschutzkappe nun auf den Zylinder
gedrückt. Alles vorher mit Bremsenpaste einge-
schmiert.

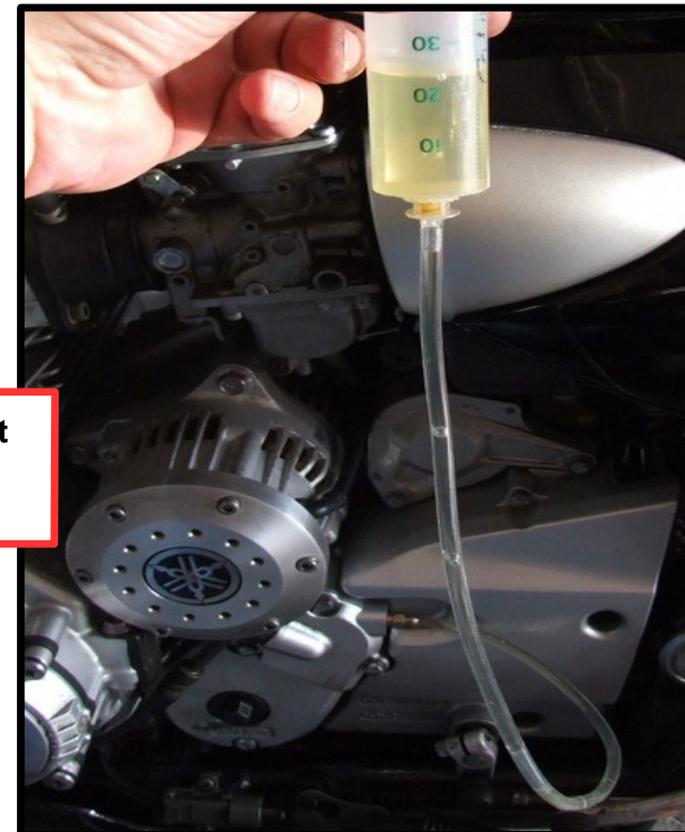


17. Da wo nachher der Kolben auf die
Kupplungsdruckstange drückt, habe
Langzeitfett reingepackt.

18. Dann habe ich den Kupplungsnehmer
wieder drangeschraubt.



19. Wie das mit dem Entlüften geht, steht
hier auch im Forum. Ist total einfach.
Ich mach es mit 'ner Spritze.



Ich hoffe nun, dass trotz Rost und Riefen der
Kolben im Zylinder noch einige Zeit gut dichtet.