

Die Kupplungsglocke mit beiden Hauptzahnradern (vormontiert)

Die Kupplungsglocke überträgt die Kraft des Motors von den Kupplungsbacken auf den Antriebsstrang des DTM-Racers. Die beiden Zahnräder am vorderen Ende der Glocke greifen in die entsprechenden Getrieberäder im Zentrum des Antriebsstrangs und gewährleisten die schlupffreie Verbindung beider Baugruppen.

Die Kupplungsglocke bildet den Abschluss des Kupplungsmechanismus Ihres DTM-Racers. Sie umschließt alle Bauteile der Kupplung sowie das Ende der Kurbelwelle. Zugleich stellt sie die Verbindung zwischen Motor und Antriebsstrang her.

Die Komponenten der Glocke

Nach ihrem Äußeren lässt sich die Kupplungsglocke in drei Bereiche unterteilen: Die eigentliche Kupplungsglocke weist eine glatte Außenseite mit einem Durchmesser von 27 mm auf. Ihr hinteres Ende ist offen und hohl. Die Glocke wird mit diesem Ende bis knapp vor die Schwungscheibe auf den Kupplungsmechanismus geschoben, sodass der Hohlzylinder die Nadellager und beide Kupplungsbacken (Bestandteil von Ausgabe 74) umschließt.

Am vorderen Ende des Zylinders befinden sich die beiden Hauptzahnräder. Sie sind fest mit ihm verbunden und bestehen – wie das gesamte Bauteil – aus schwarz eloxiertem Stahl. Das größere, unmittelbar vor dem Zylinder

Unten: Von der Seite erkennt man die drei Bereiche der Kupplungsglocke: einen glatten unteren Bereich, der die Kupplungsbacken umschließt, und zwei unterschiedlich große Zahnräder.

1 Kupplungsglocke mit Hauptzahnradern



gleiten sie in die Zähne der Getrieberäder, ohne zu verkanten.

Funktionsweise

angeordnet, weist 17 Zähne auf. Daran schließt sich eines mit 14 Zähnen an. Diese Anordnung ist erforderlich, damit sie exakt in die beiden Getrieberäder des Antriebsstrangs greifen können. Die Zähne beider Zahnräder sind an ihren Oberseiten abgeschrägt. Auf diese Weise

Der Motor wird so auf dem Chassis des DTM-Racers montiert, dass die beiden Zahnräder der Kupplungsglocke exakt in die der beiden Getrieberäder greifen. Die 17 Zähne des größeren Zahnrads greifen in die 43 Zähne des hinteren Getriebe-



Links: Die Innenseite der Kupplungsglocke; in ihrem Zentrum befindet sich eine Bohrung mit Ansatz. Sie nimmt die Nadellager (Bestandteil von Ausgabe 74) samt der Kupplungswelle auf.

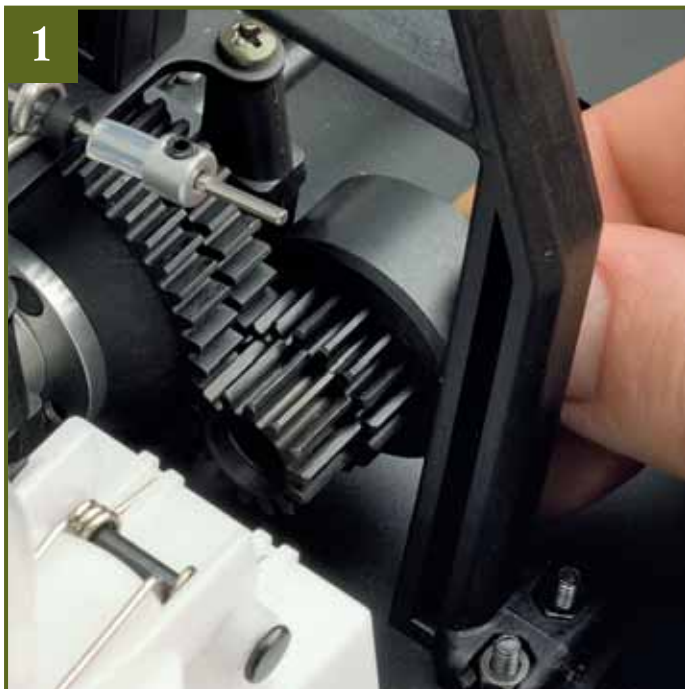


Oben: Die hellblaue Linie verdeutlicht die Position des größeren Zahnrads im Verhältnis zu dem darüberliegenden kleineren. Zusammen mit dem hinteren Getrieberad bestimmt es die Getriebeübersetzung im zweiten Gang.



Links: Die lilafarbene Linie umschließt die 14 Zähne des kleineren Ritzels. Zusammen mit dem vorderen Getrieberad bestimmt es die Getriebeübersetzung im ersten Gang.

rads (2. Gang), das äußere Zahnrad in das Getrieberad mit 46 Zähnen (1. Gang). Abhängig von der Drehzahl der Kupplungsglocke überträgt entweder das eine oder das andere Getrieberad die Rotation auf die Antriebswelle (vgl. S. 100 der Rubrik RC-Motorwelt in Ausgabe 43).



1 Sie greifen die Kupplungsglocke am breiten Ende und positionieren das Bauteil, wie gezeigt, auf dem Chassis. Prüfen Sie, ob die beiden Zahnräder exakt in die der beiden Getrieberäder greifen.



2 Sofern Sie die Glocke zentriert über die Kupplungswelle halten, schließt sie bündig mit dem erhöhten Flansch der Schwungscheibe ab. Die Montage erfolgt in der nächsten Ausgabe, sobald Sie das Innenleben der Kupplung erhalten.