

Schrauben statt Nieten:

## Ruckdämpfer Reparatursatz mit Viton® -Dämpfern

Passend für die Kupplung der luft- und wassergekühlten RD-Modelle mit 250, 350 und 400 ccm einschließlich DS7/R5\* und YPVS sowie Banshee Quad

(\*Bei DS7/R5 müssen die Nietlöcher von 5 auf 6 mm aufgebohrt und mit 90° nachgesenkt werden)

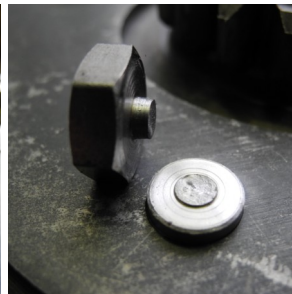
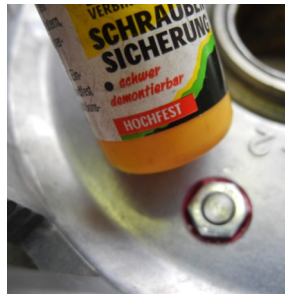
Mein Reparatursatz besticht durch einfache Montierbarkeit ohne Vernieten und durch die Verwendung von Viton® als Werkstoff für die Dämpferelemente. Viton® ist ein Warenzeichen der Fa. DuPont Performance Elastomers für deren Fluorelastomere. Das relativ teure Viton® zeichnet sich durch eine hohe thermische und chemische Beständigkeit aus. Im Gegensatz zu anderen Elastomeren hält es Ölen und Treibstoffen auch bei höheren Temperaturen zuverlässig und dauerhaft stand.

Wenn sich das Zahnrad gegenüber dem Korb mehr als 2,5 mm ohne elastischen Widerstand bewegen lässt, sind die Ruckdämpfer defekt.

Nietköpfe abschleifen oder abbohren. Die Niete mit einem 4er Bohrer etwa 12 mm tief hohlbohren und mit einem Dorn austreiben.

Defekte Ruckdämpfer entfernen, Teile reinigen. Die rote Fiberdichtung kann entfallen. Dazu kann der Korb um 0,3 mm abgedreht werden.

Alle Metallteile einschließlich Abreißschrauben und Kegelmuttern sorgfältig entfetten. Nicht mehr mit bloßen Fingern berühren. Hautfett macht die Schraubensicherung wirkungslos.



Die Vitonscheiben sitzen bei der Montage mit einer deutlichen Vorspannung in den Aussparungen. Im Betrieb passen sich ihre Konturen den Aussparungen an.

Innen- und Außenwinde sowie den Kegel mit Schraubensicherung hochfest benetzen. Zügig arbeiten, sie härtet schnell aus.

Schrauben rasch bis zum Abscheren des 13er Sechskantkopfes über Kreuz anziehen. Der Kopf reißt ab, wenn das Drehmoment erreicht ist.

Mit dieser Grundüberholung verrichtet die Ruckdämpfung wieder ordnungsgemäß ihren Dienst. Die Vitonelemente garantieren dabei eine hohe Lebensdauer.

Warum ist eine funktionierende Ruckdämpfung so wichtig für die Lebensdauer der gesamten Kraftübertragung von der Kurbelwelle bis zum Hinterrad?

Kurbelwelle und Hinterrad rotieren nicht synchron. Schaltvorgänge, Lastwechsel, schnelles Ein- und Ausfedern mit langen Federwegen, Kettenschlagen und letztlich die Fahrweise sorgen für teilweise abrupte Schläge im gesamten Antriebsstrang. Der ungleiche Lauf führt zu enormen Drehmomentspitzen. Ruckdämpfer nehmen die entstehenden Lastspitzen auf, unterliegen aber damit ihrerseits Verschleiß. Manche Ruckdämpfer lassen sich mit Originalteilen reparieren, bei anderen musste bisher die komplette Kupplung erneuert werden. Dies ist bei den Yamaha Zweizylinder-Zweitaktern mit 250, 350 und 400 ccm der Fall, beginnend mit den Modellen DS7/R5 bis hin zu den letzten Vertretern dieser Spezies mit Auslasswalzensteuerung und dem Banshee Quad. Man braucht weder eine hydraulische Presse noch besondere Vorrichtungen zum Vernieten des Kupplungskorbs. Im Gegensatz zu anderen Elastomeren am Markt sind die Vitonelemente nahezu unkaputtbar.

Alle Rechte vorbehalten

Horst Meise – Yamaha Klassiker Teile – Lindenstraße 142 – D-25524 Itzehoe

Telefon: 04821-74283

eMail: [info@yamahaklassikerteile.de](mailto:info@yamahaklassikerteile.de)

[www.yamahaklassikerteile.de](http://www.yamahaklassikerteile.de)