

HOW TO USE



Cannonball StealthStarter SSK-S Kick Drive Schwingenrahmen

Art.-№ 01-880

Einleitung

Der Stealth Starter Kick Drive startet den Motor über Getriebehauptwelle, Kupplung und Primärantrieb.

Der Startermotor benötigt 12 V Spannung.

Wenn noch das originale 6V Ladesystem vorhanden ist, muss dieses umgerüstet werden. Dafür sind die entsprechenden Teile wie Lichtmaschine, Regler und Zündspule nötig, sowie geeignete Leuchtmittel.

Die Mindestanforderungen an die Batterie sind dabei 300 CCA (SAE) / 290 CCA (EN). Bei der Auswahl der Batterie sollte das berücksichtigt werden.

Zusätzlich erforderlich sind:

- Batteriekabel mit 16 mm \pm
- normale Fahrzeugleitung 1,5 mm \pm in versch. Farben
- ein Starterknopf oder Zündschloss mit Startfunktion
- eine 30 A Sicherung für die Ladeleitung des Reglers
- verschiedene Crimp- oder Löt-Kontakte

Der Starter passt nicht zusammen mit Getriebegrundplatten vor 1965. Diese haben eine Verlängerung nach hinten, an der der Einsteller für das Getriebe montiert ist. Mit dem SSK-S Starter muss der Einsteller demontiert werden und die Grundplatte gekürzt werden (s. Foto). Wer seine originale rundplatte nicht opfern möchte, besorgt sich WW 74-091, da die originalen Grundplatten ab 1965 nicht mit den früheren Getriebegehäusen verwendbar sind.



Lieferumfang

- Startermotor
- Startermotorgehäuse mit integriertem Kickstartmechanismus
- Starterrelais
- Dichtungen (2)
- Stehbolzen verlängert (9)
- Linsenkopfschrauben (2)
- Kabelschuhe für Starterkabel (5)
- Sicherungsblech Hauptwellenmutter
- Keile Hauptwelle (2)
- Kickerwelle verlängert mit Distanzstück
- Sicherungsblech Starterrad

Benötigte Teile

- Ausrücklager WW 80-766 (Bj. 1958-early 1975) oder 80-767 (Bj. late 1975-1984)
- Ausrückhebel WW 80-769 (Bj. 1958-1964)

DE

EN

ES

FR

IT

Bitte die folgenden Hinweise beachten, um ernste Schäden zu vermeiden:

Der StealthStarter Kick Drive ist nicht für große Hubräume und/oder hohe Verdichtung ausgelegt. Kickback durch eine schlecht eingestellte Zündung kann die Zahnräder in Mitleidenschaft ziehen.

Der StealthStarter Kick Drive arbeitet direkt auf die Hauptwelle des Getriebes.

Deswegen das Bike nur im Leerlauf starten. Wenn während des Startens ein Gang eingelegt ist, wird das Motorrad losfahren. Es hilft NICHT, die Kupplung zu ziehen.

Aus dem gleichen Grund ist es nach dem Einbau nicht mehr möglich, das Bike rückwärts zu schieben, solange ein Gang eingelegt ist, auch bei gezogener Kupplung. Der Anlasserfreilauf blockiert beim Rückwärtsdrehen.

Vorbereitung - Demontagen

- Motorrad auf einer Hebebühne oder einem anderen geeigneten Heber platzieren
- Batterie-Massekabel abklemmen, evtl. Batterie und Batterie Kabel ausbauen.
- Auspuffanlage abbauen
- Getriebeöl ablassen
- Kickerdeckel abbauen



- Starterrad von Kickerwelle abnehmen
- Wenn das Starterrad der alte Typ 33350-36 mit zwei Zapfen ist, muss einer der Zapfen entfernt

werden (siehe Bild). Beim neueren Typ 33350-36T muss nichts weiter gemacht werden. Als Alternative kann man natürlich WW 75-090 erwerben, das dem neuen Typ entspricht.



- Kickerkupplung mit Abzieher von der Getriebewelle abziehen
- Ausrückhebel abnehmen (nur Modelle 1958-1964)
- Ölleitblech abnehmen
- Stehbolzen des Kickerdeckels aus dem Getriegehäuse entfernen



Endmontage

Verlängerte Stehbolzen des Kits mit Schraubensicherung mittelfest in das Getriebegehäuse einsetzen.

Hinweis:

Man kann die Stehbolzen der 3 und 5 Uhr Position durch die mitgelieferten Linsenkopfschrauben ersetzen. Das schafft mehr Platz für den Krümmer des hinteren Zylinders.

Erste Kickerdeckeldichtung positionieren.

Einen oder zwei Keile mit etwas Fett in die Nuten der Hauptwelle stecken.

Startergehäusegehäuse mit vormontiertem Starter auf die Stehbolzen des Getriebes und die Hauptwelle stecken.

Darauf achten, dass die Keile in der Hauptwelle in Position bleiben.



Sicherungsblech auf die Hauptwelle stecken und Hauptwellenmutter festziehen (50 ft-lbs), Sicherungsblech mit Schraubendreher an eine Sechskantfläche der Mutter drücken.

Hinweis:

An einigen Modellen ist u.U. eine Modifikation der Ölleitungen erforderlich.

Originale Kupplungsdruckstange mit Spezial-Ausrücklager einölen und in die Hauptwelle einsetzen.

Hinweis:

Das Spezial-Ausrücklager WW# 80-766 oder # 80-767 ist nicht Teil des Lieferumfangs und muss separat geordert werden.

Die zweite Dichtung des Kickersdeckels auflegen.



Das Kickerritzel so auf die verlängerte Kickerwelle montieren, dass der Stift des Ritzels nach links zeigt, wenn die Stellschraubenbohrung in der Welle zu Ihnen zeigt, das Sicherungsblech anbringen und die Mutter anziehen (68 Nm).

Das Distanzstück ohne Stellschraube auf die Welle setzen und dann die vormontierte Kickerwelle in das Getriebegehäuse einsetzen, wobei der Anschlag am Kickerritzel gegen den Anschlag im Gehäuse zu setzen ist.

Den Kicker-Deckel montieren und die Muttern/Schrauben anziehen.



DE

EN

ES

FR

IT

Zuerst die Druckscheibe (vorhandene Scheibe verwenden) und dann das Distanzstück für die Kickerswelle mit Stellschraube und Schlitz auf die Kickerswelle setzen. Ziehen Sie die Stellschraube mit 12 Nm an.

Setzen Sie die Kickerfeder auf die verlängerte Kickerswelle und haken Sie sie am Federbolzen ein.

Montieren Sie den Kickerarm.

Den Kupplungsaustrückerarm wieder einsetzen (bei Bedarf die verlängerte Version WW 80-769).

Getriebeöl auffüllen (700 ml).

Hinweis:

Der verlängerte Ausrückhebel WW# 80-769 für Modelle 1958-1964 ist nicht Teil des Lieferumfangs und muss separat geordert werden. Originale, einteilige Kickerarme funktionieren nicht mit dem Stealth Starter Kick Drive System.

Kupplungsspiel prüfen und ggf. einstellen.

Auspuffanlage montieren.

Hinweis:

Originale 2in1 Auspuffanlagen passen nicht ohne Modifikation.

Das mitgelieferte Starterrelais an geeigneter Stelle montieren.

Einen geeigneten Starterknopf oder ein Zündschloss mit Startfunktion installieren.

Alle Bauteile gemäß Diagramm verkabeln und anschließen. Die Masseverbindung des Relais bzw. des Starterknopfes muss über den Leerlaufschalter gehen, um zu vermeiden dass das Motorrad mit eingelegtem Gang gestartet wird.

Eine geeignete Batterie einbauen.

Motorrad testweise starten.

Kupplungsfunktion prüfen.

Wenn alles ordnungsgemäß und wie geplant funktioniert: have fun!

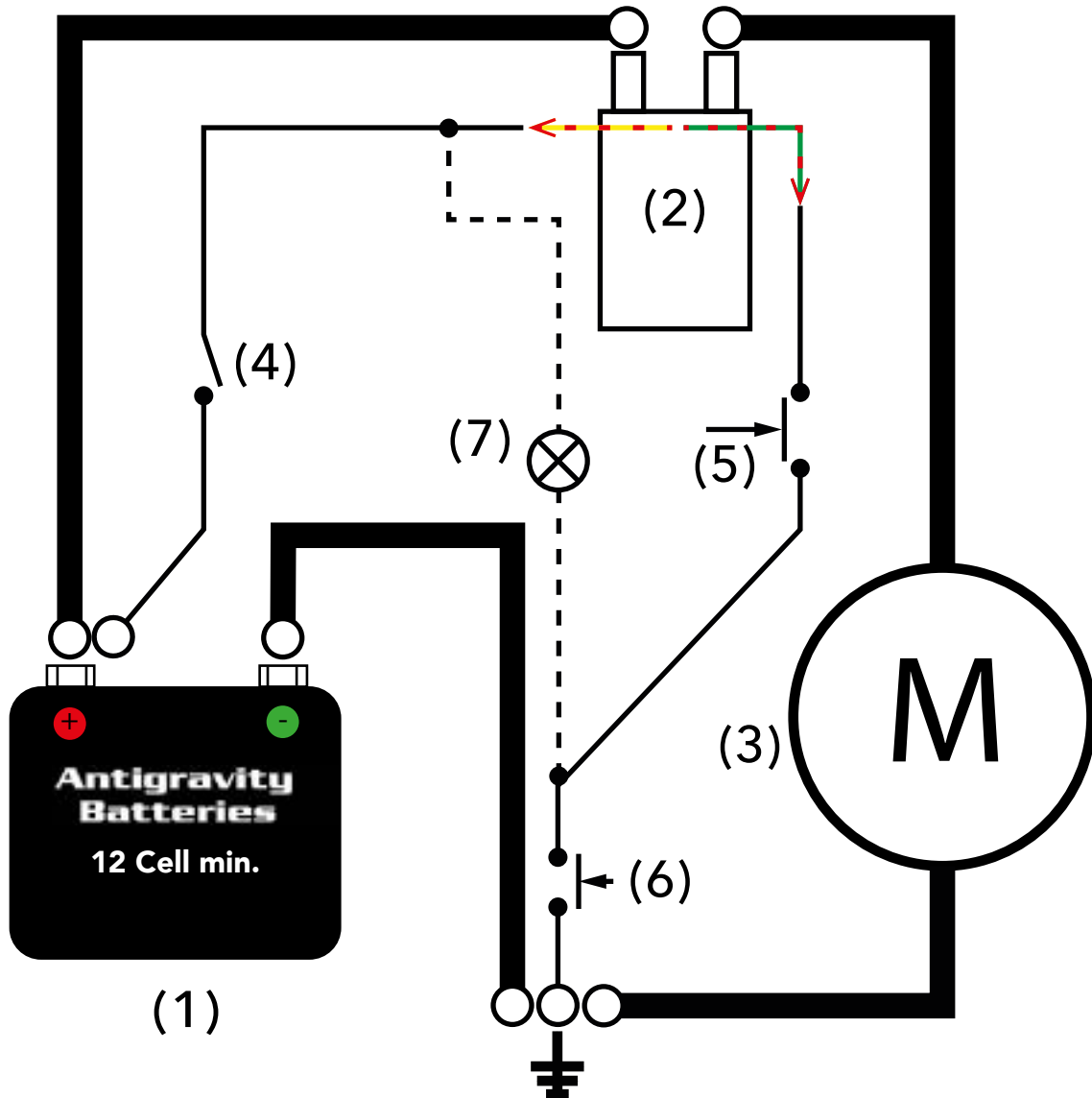
DE

EN

ES

FR

IT



- (1) Starterbatterie
- (2) Starterrelais (Hochstrom)
- (3) Startermotor
- (4) Zündschloss
- (5) Startertaster (4A min.) *)
- (6) Leerlaufschalter
- (7) Leerlaufanzeige (optional)

*) Wir empfehlen gute Reproduktionen der Taster aus den 60ern wie WW 14-070 und 14-073. Dem Benutzer schwächerer Taster legen wir ein zweites Relais dringend ans Herz.

HOW TO USE



Cannonball StealthStarter SSK-S Kick Drive Swingarm Frame

Item-Nº 01-880

Introductory Remarks

The StealthStarter Kick Drive starts the motor via the main gear shaft, clutch and primary drive.

The starter motor requires 12 V voltage.

If the original 6V charging system is still present, it must be converted. For this, the appropriate parts like alternator, regulator and ignition coil are necessary, as well as suitable illuminants.

The minimum battery requirements are 300 CCA (SAE) / 290 CCA (EN). This should be taken into account when selecting the battery.

Additionally required are:

- 16 mm \pm (AWG 6) battery cable
- standard automotive cable 1.5 mm \pm in various colours
- a starter button or ignition switch with start function
- a 30 A fuse for the charging cable of the regulator
- various crimp or solder contacts

The starter will not fit with pre-1965 transmission base plates that have the adjuster installed. The adjuster will have to be eliminated, the base plate rear must be trimmed (see photo). If you want to save your OEM base plate, WW 74-091 will be the part of your choice, as 1965 and later base plates will not fit with pre-1965 transmission cases.



Scope of Delivery

- Starter motor
- Starter motor housing with integrated kick starter mechanism
- Starter relay
- Gaskets (2)
- Stud bolt extended (9)
- Panhead screws (2)
- Cable lugs for starter cable (5)
- Lock washer, main shaft nut
- Woodruff keys, main shaft (2)
- Kicker shaft, extended, with spacer
- Locking plate, starter wheel

Additionally required are

- Release bearing WW 80-766 (1958-early 1975) oder 80-767 (late 1975-1984)
- Clutch release lever WW 80-769 (for 1958-1964)

DE

EN

ES

FR

IT

Please note the following as serious injuries can result in case of disregard:

The Stealth Starter Kick Drive is designed for stock or nearly stock engines. High compression, big inches and kickback due to wrong ignition timing can destroy the gears.

The StealthStarter Kick Drive works directly on the transmission mainshaft.

Start the bike only in neutral! If any gear is engaged while applying the starter button, the bike will jump forward. Pulling the clutch will NOT help.

For the same reason, with engaged gear, you will no longer be able to push the bike backwards, even while pulling the clutch. The freewheel will lock instantly.

Preparation - Disassembly

- Place the motorcycle on a platform or other suitable lift.
- Disconnect battery ground cable, if necessary remove battery and battery cable.
- Remove the exhaust system.
- Drain gear case oil.
- Remove the kicker cover.
- Remove starter pinion from kicker shaft.



- If you happen to find out that your starter pinion is of the old 33350-36 type, remove one of the pins (see photo). Later 33350-36T starter pinions do not need to be modified. Alterna-

tively, you might keep your pinion and buy WW 75-095 which represents the new type pinion.



- Remove the kicker coupling with puller from the main gear shaft.
- Remove release lever (models 1958-1964 only).
- Remove oil baffle plate.
- Remove the stud bolt of the kicker cover from the gear unit housing.



Final Assembly

Insert the extended studs of the kit with medium bolt adhesive into the gear housing and tighten.

Note:

The studs of the 3 and 5 o'clock position can be replaced by the supplied pan-head screws. This creates more space for the exhaust tube of the rear cylinder.

Position the first kicker cover gasket.

Insert one or two keys with some grease into the grooves of the main shaft.

Place the starter housing with the pre-assembled starter on the stud bolts of the gear unit and the main shaft.

Make sure that the keys in the main shaft remain in position.



Place the lock washer on the main shaft and tighten the main shaft nut (50 ft-lbs), press the lock washer with a screwdriver against a hexagon surface of the nut.

Note:

Some models may require modification of the oil lines.

Lubricate the original clutch push rod with and insert it into the main shaft, with a new release bearing installed.

Note:

The special release bearing WW# 80-766 or # 80-767 is not part of the scope of delivery and must be ordered separately.

Position the second kicker cover gasket.



Fit the starter pinion on the extended kicker shaft so that the pin of the pinion shows to the left, when the set screw bore in the shaft is facing to you, place the locking plate and tighten the nut (50 ft-lbs).

Place the kicker shaft spacer without set screw on the shaft and then the assembled kicker shaft in the transmission case, the stop on the kicker pinion placed against the stop in the case.

Mount the kicker cover and tighten nuts/screws.



Place first the thrust washer (use existing one) and then the kicker shaft spacer with set screw and slot

DE

EN

ES

FR

IT



on the kicker shaft. Tighten the set screw to 9 ft-lbs.

Place the kicker spring on the extended kicker shaft and hook it to the spring stud.

Mount the kicker arm.

Replace the clutch release arm (if needed the extended version WW 80-769).

Fill up gear oil (1.5 pts).

Note:

The extended release lever WW# 80-769 for models 1958-1964 is not part of the scope of delivery and must be ordered separately. Original one-piece kicker arms do not work with the StealthStarter Kick Drive System.

Check clutch play and adjust if necessary.

Mount the exhaust system.

Note:

Original 2in1 exhaust systems do not fit without modification.

Mount the supplied starter relay in a suitable place.

Install a suitable starter button or ignition switch with start function.

Wire and connect all components as shown in the diagram. To avoid starting while a gear is engaged ground connection of the relay or rather the starter button must be via the neutral switch.

Install a suitable battery.

Start motorcycle as a test.

Check clutch function.

If everything works properly and as planned: enjoy!

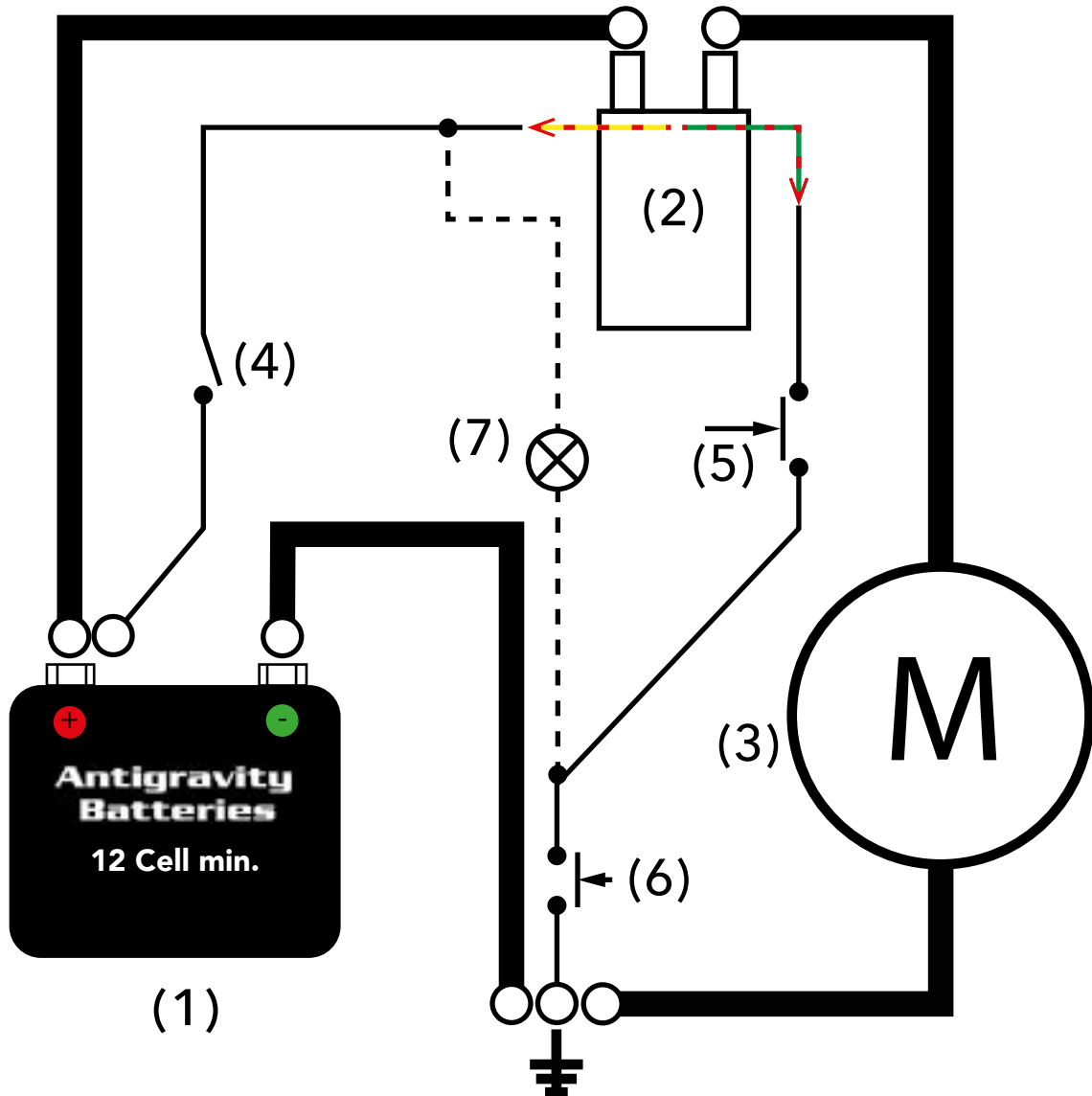
DE

EN

ES

FR

IT



- (1) Starter battery
- (2) Starter relay (high current)
- (3) Starter motor
- (4) Ignition switch
- (5) Starter button switch (4 A min.) *)
- (6) Neutral gear switch
- (7) Neutral light (optional)

*) We recommend good OEM reproductions like WW 14-070 and 14-073. If you're using weaker button switches we strongly recommend to wire a second relay.

HOW TO USE



Sistema de arranque eléctrico Cannonball StealthStarter SSK-S para chasis basculantes

Art.-Nº 01-880

Observaciones preliminares

El Stealth Starter Kick Drive arranca el motor a través del eje de transmisión principal, el embrague y la transmisión primaria.

El motor de arranque requiere una tensión de 12 V.

Si el sistema de carga original de 6V todavía está presente, debe convertirse. Para ello faltarán las piezas adecuadas como generador, regulador y bobina de encendido, así como los iluminantes adecuados.

Los requisitos mínimos de batería son 300 CCA (SAE) / 290 CCA (EN). Esto debe tenerse en cuenta al seleccionar la batería.

Se requieren adicionalmente:

- Cables de batería de 16 mm²
- Cable de automoción estándar de 1,5 mm² en varios colores
- Un pulsador de arranque o una cerradura de encendido con función de arranque
- Un fusible de 30 A para el cable de carga del regulador
- Varios contactos de crimpar o soldar

El motor de arranque no encajará con las placas base de la transmisión fabricadas antes de 1965, que tienen una extensión en la parte trasera donde se monta el ajustador de la transmisión. Con el arranque SSK-S se debe quitar el ajustador y acortar la placa base (ver foto). Si no quiere sacrificar su placa original, consigue WW 74-091, porque las placas base originales de 1965 en adelante no son utilizables con las cajas de transmisión anteriores.



Volumen de suministro

- Motor de arranque
- Cáster del motor de arranque con mecanismo de arranque kick starter integrado
- Relé de arranque
- Juntas (2)
- Espárragos extendidos (9)
- Tornillos de cabeza de botón (2)
- Terminales para cable de arranque (5)
- Arandela de seguridad, tuerca del eje principal
- Chavetas, eje principal (2)
- Eje de arranque a patada, extendido con espaciador
- Arandela de seguridad, piñón de arranque

Piezas adicionalmente necesarias

- Cojinete de desembrague WW 80-766 (años 1958-principios de 1975) o 80-767 (años 1975-1984)

- Palanca de desembrague WW 80-769 (años 1958-1964)

Por favor, tenga en cuenta lo siguiente, ya que pueden producirse lesiones graves en caso de incumplimiento:

El StealthStarter Kick Drive no está diseñado para grandes desplazamientos y/o alta compresión. El „kickback“ debido a un encendido mal ajustado puede dañar los engranajes.

El StealthStarter Kick Drive opera directamente en el eje principal de la transmisión.

Por lo tanto, arranque la moto sólo en neutro. Si está puesta una marcha al arrancar, la moto se moverá. NO ayuda tirar del embrague.

Por la misma razón, una vez instalado el kit, no es posible empujar la moto hacia atrás mientras se engrana una marcha, incluso con el embrague tirado. La rueda libre del motor de arranque se bloquea al dar marcha atrás.

Preparación - Desmontaje

- Coloque la moto sobre una plataforma elevadora u otro elevador adecuado.
- Desconecte el cable de conexión a tierra de la batería y, si es necesario, retire la batería y los cables de la batería.
- Desmonte el sistema de escape.
- Purgue el aceite de transmisión.
- Retire la tapa de arranque a patada



- Desmonte el piñón de arranque del eje.
- Si el piñón de arranque es del tipo antiguo 33350-36 con dos pernos, hay que quitar uno de ellos (vea foto). Para el nuevo tipo 33350-36T no es necesario hacer nada más. Otra posibilidad que salva el piñón original es comprar un piñón WW 75-090 que corresponde al nuevo tipo.



- Retire el acoplamiento de arranque con un extractor del eje principal.
- Retire la palanca de desembrague (sólo modelos 1958-1964)
- Quite la placa deflector de aceite.
- Retire los nueve espárragos del cárter de transmisión.



Asemblaje final

Inserte los espárragos extendidos del kit con fijador de roscas medium apretandolos en cárter de transmisión.



Nota:

Los espárragos de las posiciones de las 3 y 5 horas pueden ser reemplazados por los tornillos de cabeza de botón suministrados. Esto crea más espacio para el colector del cilindro trasero.

Coloque la primera junta.

Inserte una o dos chavetas con un poco de grasa en las ranuras del eje principal.

Coloque el cárter del motor de arranque con el motor de arranque premontado sobre los espárragos y el eje principal.

Asegúrese de que las chavetas permanezcan en su posición.



Coloque la arandela de seguridad en el eje principal y apriete la tuerca del eje principal (68 Nm), presione la arandela de seguridad con un destor-

nillador contra una superficie hexagonal de la tuerca.

Nota:

Algunos modelos pueden requerir modificaciones en los conductos de aceite.

Lubrique la varilla del embrague original junto con el cojinete de desembrague especial e insértela en el eje principal.

Nota:

El cojinete de desembrague especial WW# 80-766 o # 80-767 no forma parte del volumen de suministro y debe pedirse por separado.

Coloque la segunda junta.



Coloque el piñón de arranque en el eje extendido de manera que el perno del piñón muestre hacia la izquierda, cuando el orificio en el eje esté orientado hacia usted, coloque la arandela de seguridad y apriete la tuerca (68 Nm).

Coloque el espaciador sin el tornillo de fijación en el eje y luego el eje ensamblado en la caja de transmisión, el tope del piñón colocado contra el tope en la caja.

Montar la tapa y apretar las tuercas/tornillos.

Coloque primero la arandela de tope (utilice la existente) y luego el espaciador con el tornillo de



fijación y la ranura en el eje. Apriete el tornillo de fijación a 12 Nm.

Coloque el muelle en el eje y engánchelo al perno del muelle.

Montar el brazo del pedal de arranque.

Colocar el brazo de desembrague (si se necesita la versión extendida WW 80-769).

Rellene con aceite para transmisiones (700 ml).

Nota:

La palanca de desembrague WW# 80-769 para los modelos 1958-1964 no forma parte del volumen de suministro y debe pedirse por separado. Las palancas de arranque a patada originales de una sola pieza no funcionan con el sistema StealthStarter Kick Drive System.

Compruebe el juego del embrague y ajústelo si es necesario.

Monte el sistema de escape.

Nota:

Los sistemas de escape originales 2 en 1 no encajan sin modificaciones.

Monte el relé de arranque suministrado en un lugar adecuado.

Instale un pulsador de arranque adecuado o una cerradura de encendido con función de arranque.

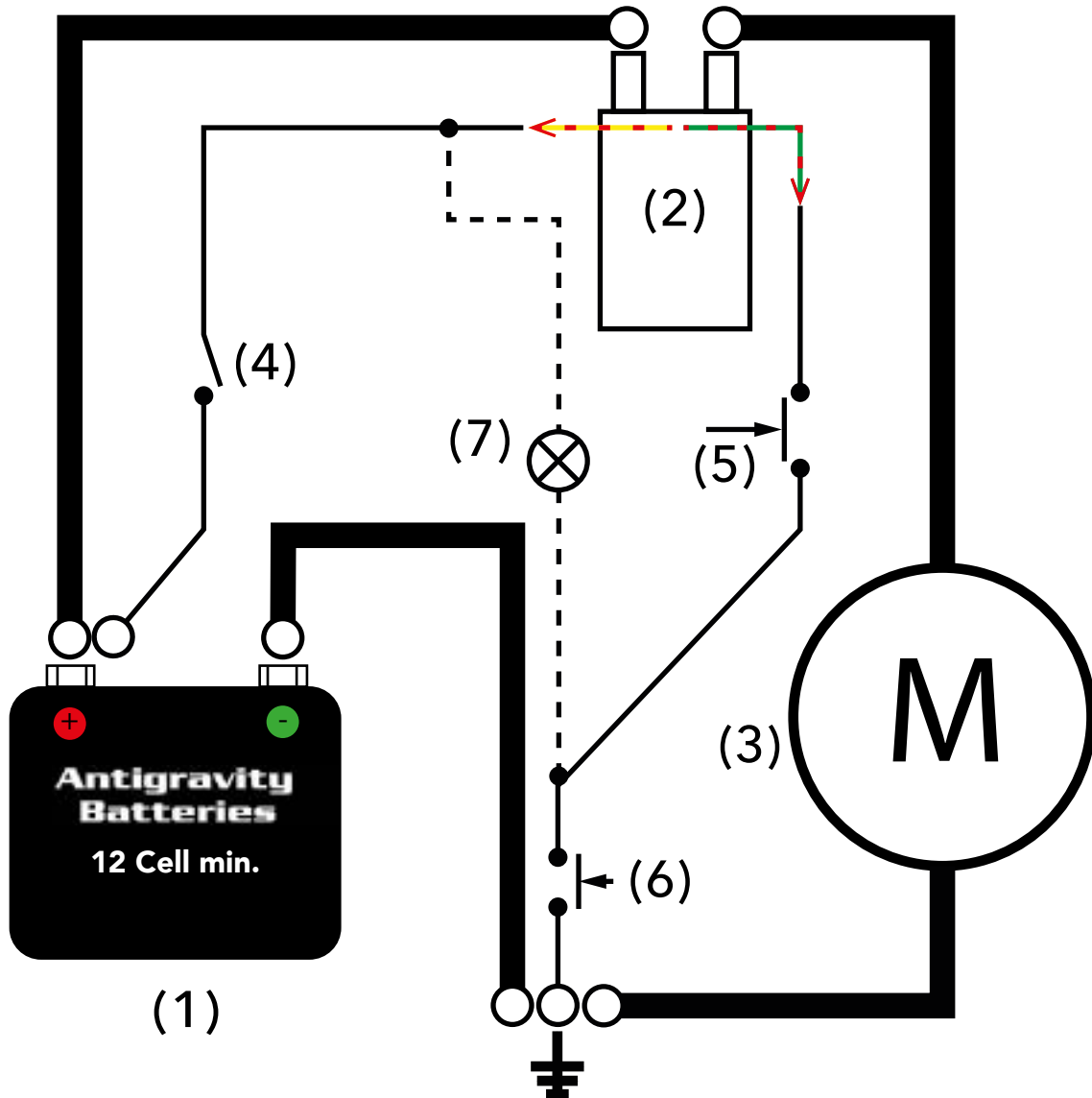
Conecte todos los componentes eléctricos como se muestra en el diagrama. La conexión a tierra del relé o del botón de arranque debe estar conectada al interruptor de punto muerto para evitar que la moto arranque con una marcha engranada.

Instale una batería adecuada.

Arranque la motocicleta como prueba.

Compruebe el funcionamiento del embrague.

Si todo funciona correctamente y según lo planeado: ¡disfruta la prueba en carretera!



- (1) Batería
- (2) Relé (alta corriente)
- (3) Motor de arranque
- (4) Cerradura de contacto
- (5) Pulsador de arranque (4 A min.) *)
- (6) Interruptor de punto muerto
- (7) Piloto de punto muerto (opcional)

*) Recomendamos buenas reproducciones de los pulsadores de los años 60, como el WW 14-070 y el 14-073, pero si quiere usar pulsadores más débiles, recomendamos encarecidamente un segundo relé.

HOW TO USE



Cannonball StealthStarter SSK-S Kick Drive cadre suspendu

Art.-N° 01-880

Remarques d'introduction

Le système StealthStarter Kick Drive démarre le moteur via l'arbre principal, l'embrayage et la transmission primaire.

Le moteur du démarreur nécessite un voltage de 12 V.

Si la moto possède toujours son système de charge original 6 V, il doit être converti. Pour cela les pièces adaptées sont nécessaires, comme la génératrice, le régulateur et la bobine, ainsi que les ampoules.

La puissance minimale est de 300 CA (SAE)/290 CCA(EN). Tenez compte de cela en choisissant votre batterie.

Matériel supplémentaire et nécessaire:

- Câble de batterie de 16 mm²
- Fil électrique normal pour véhicules, 1,5 mm² dans divers coloris
- Un bouton de démarreur ou un contacteur à clef avec fonction démarrage
- Un fusible 30 A pour le câble de charge du régulateur

- Diverses cosses et contacts à souder

Le démarreur ne sera pas compatible avec les plaques de base de la transmission fabriquées avant 1965, qui ont une extension à l'arrière où est monté le dispositif de réglage de la transmission. Avec le démarreur SSK-S, il faut retirer le dispositif de réglage et raccourcir la plaque de base (voir photo). Si vous ne voulez pas sacrifier votre plaque d'origine, procurez-vous la WW 74-091, car les plaques de base d'origine à partir de 1965 ne sont pas utilisables avec les boîtes de transmission antérieures.



Matériel livré:

- Moteur de démarreur
- Carter de démarreur avec mécanisme de kick intégré
- Relais de démarreur
- Joints (2)
- Goujons rallongés (9)
- Vis à tête ronde (2)
- Cosses pour fil de démarreur (5)
- Rondelle frein, écrou d'arbre principal
- Clavettes d'arbre principal (2)
- Arbre de kick, rallongé avec entretoise
- Platine de blocage, roue libre

DE

EN

ES

FR

IT

Nécessaires en plus:

- Butée d'embrayage WW 80-766 (de 1958 à début 1975) ou 80-767 (fin 1975-1984)
- Levier de butée d'embrayage WW 80-769 (1958-1964)

Veillez noter le suivant car des blessures graves peuvent survenir en cas d'inobservation :

Le StealthStarter Kick Drive n'est pas conçu pour les grands déplacements et/ou les fortes compressions. Le „kickback“ dû à un allumage mal réglé peut endommager les engrenages.

Le StealthStarter Kick Drive fonctionne directement sur l'arbre principal de la transmission.

Par conséquent, ne démarrez la moto qu'au point mort. Si une vitesse est engagée lors du démarrage, la moto va bouger. Il NE sert PAS de tirer sur l'embrayage.

Pour la même raison, après l'installation du kit, il n'est plus possible de pousser la moto en arrière tant qu'une vitesse est engagée, même avec l'embrayage tiré. La roue libre du démarreur se bloque lors de la marche arrière.

Préparation, démontage

- Placez la moto sur une plateforme ou sur tout autre pont adapté.
- Déconnectez le câble de batterie, si nécessaire déposez la batterie et son câble.
- Démontez le système d'échappement.
- Videz l'huile de boîte.



- Retirez le carter de kick.
- Retirez le pignon de l'arbre de kick.
- Si le pignon est de l'ancien type 33350-36 avec deux goujons il en faut enlever un (voir photo). Pour le nouveau type 33350-36T, il n'y a rien à faire. De manière alternative il serait possible d'acheter WW 75-090 qui représente le nouveau type.



- Retirez le pignon de l'arbre principal avec un extracteur.
- Retirez le levier de déverrouillage (uniquement modèles 1958-1964)
- Retirez le déflecteur d'huile.
- Retirez les goujons du carter de transmission.



Assemblage final

Insérez les goujons rallongés dans le carter de boîte en utilisant du frein filet moyen et vissez les.



Remarque:

Les goujons des positions 3 et 5 heures peuvent être remplacés par les vis à tête bombée. Ceci laisse plus de place au tube d'échappement du cylindre arrière.

Positionnez le premier joint de carter de kick.

Insérez une ou deux clavettes avec de la graisse dans les encoches de l'arbre principal.

Placez le corps de démarreur avec le démarreur pré-assemblé sur les goujons de la transmission et de l'arbre principal.

Assurez-vous que les clavettes de l'arbre principal restent en position.



Placez la rondelle frein sur l'arbre principal et serrez l'écrou de l'arbre (50 ft-lbs), écrasez la rondelle frein avec un tournevis contre l'une des surfaces de l'écrou hexagonal.

Remarque:

Certains modèles peuvent nécessiter une modification des durits d'huile.

Insérez la tige de renvoi d'embrayage rallongée et son roulement dans l'arbre principal après les avoir huilés.

Remarque:

Le roulement spécial WW# 80-766 ou # 80-767 ne fait pas partie de la livraison et doit être commandé séparément.

Positionnez le deuxième joint.



Monter le pignon du démarreur sur l'arbre rallongé de manière à ce que le goujon du pignon soit orienté vers la gauche, lorsque l'alésage dans l'arbre est orienté vers vous, placer la rondelle de blocage et serrer l'écrou (68 Nm).

Placer l'entretoise sans vis de blocage sur l'arbre, puis l'arbre assemblé dans le carter de la transmission, le goujon de butée du pignon étant placé contre la butée du carter.

Monter le couvercle du kick et serrer les écrous/vis.



Placer d'abord la rondelle de butée (utiliser celle qui existe déjà), puis l'entretoise de l'arbre avec la vis de blocage et la fente sur l'arbre de renvoi. Serrez la vis de blocage à 12 Nm.

Placez le ressort du kicker sur l'arbre et accrochez-le au goujon du ressort.

Montez le bras du kicker.

Remettez en place le bras de débrayage (si nécessaire, la version allongée WW 80-769).

Remplissez d'huile de transmission (700 ml).

Remarque:

Le levier rallongé de déverrouillage WW# 80-769 pour modèles 1958-1964 ne fait pas partie du kit et doit être commandé séparément.

Les bras de kick d'origine en une seule partie ne sont pas compatibles avec le kit StealthStarter Kick Drive.

Vérifiez le jeu et ajustez si nécessaire.

Montez le système d'échappement.

Remarque:

Les systèmes d'origine 2-en-1 ne se montent pas sans modifications.

Installez le relais de démarreur dans un endroit adapté.

Installez un bouton de démarreur adapté ou un contacteur à clef avec fonction démarrage.

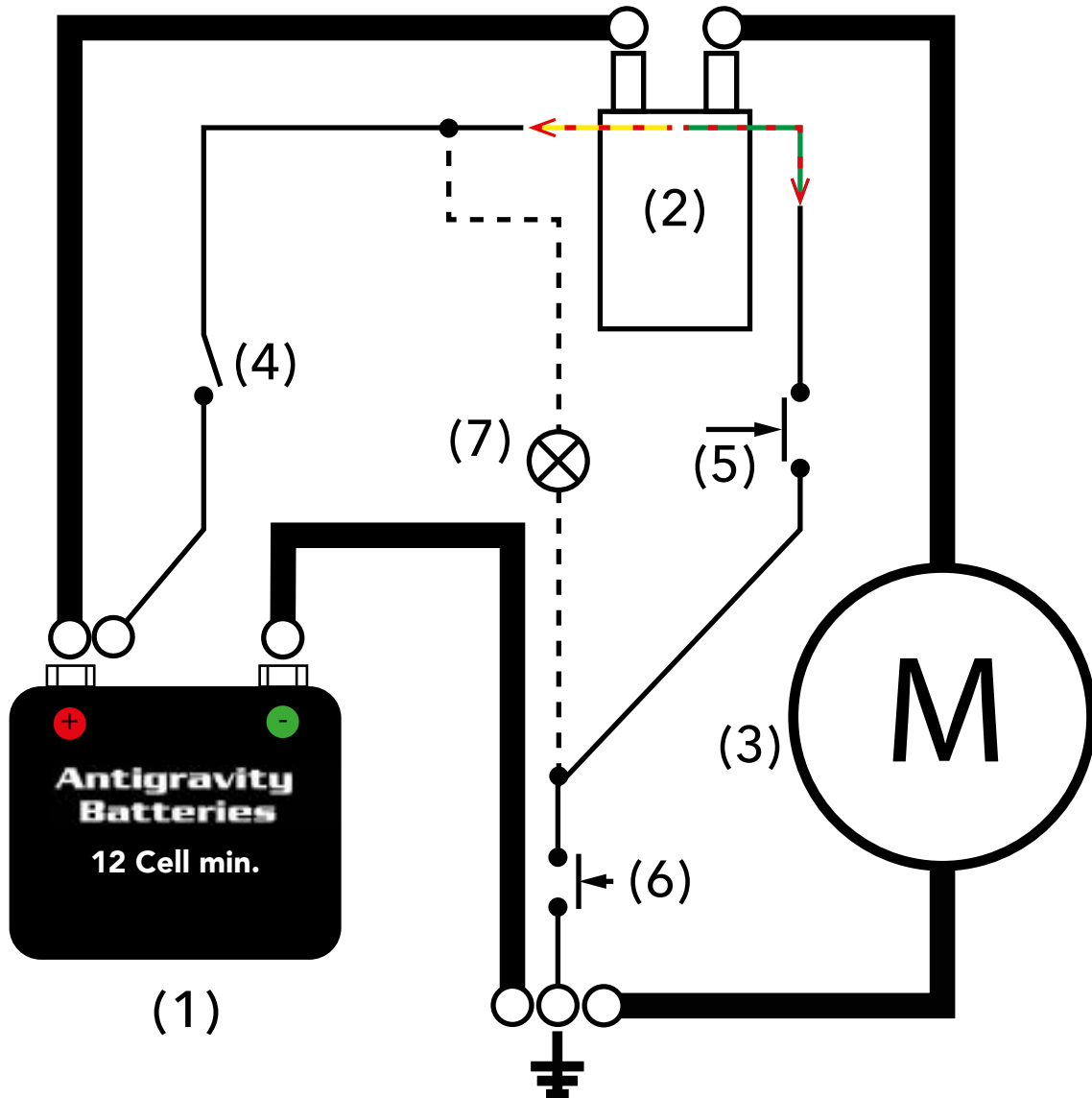
Installez et branchez tous les composants selon le schéma électrique. La mise à la terre du relais ou du bouton de démarrage doit être reliée au contacteur de point mort pour éviter que la moto ne démarre avec une vitesse engagée.

Installez une batterie adaptée.

Démarrez la moto pour faire un test.

Testez la fonction de l'embrayage.

Si tout fonctionne convenablement comme prévu : amusez-vous !



- (1) Batterie
- (2) Relais (haut courant)
- (3) Moteur démarreur
- (4) Contacteur à clé
- (5) Bouton-pression de démarrage (4 A min.)
- (6) Interrupteur de point mort
- (7) Voyant de point mort (optional)

*) Nous recommandons de bonnes reproductions des boutons poussoirs des années 60 tels que WW 14-070 et 14-073, mais si vous voulez utiliser des boutons poussoirs plus faibles, nous recommandons fortement un second relais.

HOW TO USE



Cannonball StealthStarter SSK-S Kick Drive forcellone oscillante

Art.-№ 01-880

Introduzione

Lo StealthStarter Kick Drive avvia il motore tramite l'albero primario del cambio, la frizione e la trasmissione primaria. Il motorino d'avviamento necessita di 12V di tensione.

Nel caso fosse ancora presente l'alimentazione a 6V, questa va modificata. Per farlo occorrono i componenti specifici, come generatore, regolatore e bobina accensione, oltre che mezzi di illuminazione adatti.

La batteria deve soddisfare sono 300 CCA (SAE) / 290 CCA (EN). Nella scelta della batteria se ne dovrebbe tenere conto.

Servono additionally:

- cavo batteria da 16 mm⁺
- normali cavi da veicolo 1,5 mm⁺ di vari colori
- un pomello avviamento o blocchetto accensione con funzione avviamento
- un fusibile da 30A per il cavo di alimentazione del regolatore
- vari capicorda da crimpare o saldare

Il motorino di avviamento non si adatta alle piastre di base della trasmissione fabbricate prima del 1965, che hanno un'estensione nella parte posteriore dove è montato il dispositivo di regolazione della trasmissione. Con l'avviatore SSK-S il dispositivo deve essere rimosso e la piastra di base deve essere accorciata (vedi foto). Se non volete sacrificare la vostra piastra di base circolare originale, prendete WW 74-091, perché le piastre di base originali dal 1965 in poi non sono utilizzabili con i carter di trasmissione precedenti.



La fornitura contiene

- motorino d'avviamento
- scatola motorino d'avviamento con meccanismo a pedivella integrato
- relè avviamento
- guarnizioni (2)
- prigionieri prolungati (9)
- bulloni a testa mezzatonda (2)
- capicorda per cavi avviamento (5)
- rondella bloccante per dado albero primario
- chiavette albero primario (2)
- albero di pedivella prolungato con distanziatore
- rondella bloccante pignone avviamento

Altri componenti necessari

- cuscinetto di disinnesto ww 80-766 (anni costr. 1958-inizi 1975) oppure 80-767 (anni costr. fine 1975-1984)

- leva di disinnesto WW 80-769 (anni costr. 1958-1964)

Si prega di notare quanto segue, poiché in caso di inosservanza possono verificarsi lesioni gravi:

Lo StealthStarter Kick Drive non è progettato per grandi cilindrata e/o alta compressione. Il contraccolpo dovuto ad un'accensione mal regolata può danneggiare gli ingranaggi.

Lo StealthStarter Kick Drive opera direttamente sull'albero principale della trasmissione.

Pertanto avviare la moto solo in folle. Se una marcia è innestata durante l'avviamento, la moto partirà subito. NON aiuta a tirare la frizione.

Per lo stesso motivo, dopo l'installazione, non è possibile spingere la moto all'indietro fintanto che una marcia è innestata, anche con la frizione tirata. La ruota libera di avviamento si blocca durante la retromarcia.

Montaggio - Smontaggi

- Piazzare la moto su un alzamoto o un altro ponte sollevatore adatto
- Staccare i cavi dalla batteria e smontare eventualmente la batteria e i suoi cavi
- Smontare lo scarico
- Spurgare l'olio del cambio
- Smontare il coperchio pedivella



- Togliere l'ingranaggio dall'albero di pedivella

- Se l'ingranaggio d'avviamento è del vecchio tipo 33350-36 con due perni uno ne deve essere rimosso (vedi foto). Per il tipo più recente 33350-36T non è necessario fare altro. Alternativamente si può comprare WW 75-090 che rappresenta il tipo più recente.



- Estrarre la frizione avviamento dall'albero primario del cambio usando un estrattore
- Togliere il deflettore olio
- Rimuovere il prigioniero del coperchio di pedivella dalla scatola del cambio



Montaggio finale

Inserire nella scatola del cambio i prigionieri prolungati del kit con bloccafiletto medio.

Avvertenza:

È possibile sostituire i prigionieri delle ore 3 e 5 con i bulloni a testa mezzatonda. Così si crea più spazio per il collettore del cilindro posteriore.

Posizionare la prima guarnizione del coperchio pedivella.

Inserire una o due chiavette con un po' di grasso nelle scanalature dell'albero primario.

Infilare la scatola dello starter con lo starter pre-montato sui prigionieri del cambio e sull'albero primario.

Accertarsi che le chiavette nell'albero primario rimangano al loro posto.



Infilare la rondella di sicurezza sull'albero primario e stringere il dado dell'albero primario (50 ft-lbs), premere la rondella di sicurezza usando il cacciavite sulla superficie esagonale del dado.

Avvertenza:

Potrebbe darsi che su alcuni modelli sia necessario modificare i condotti dell'olio.

Oliare l'asta di spinta frizione originale con il cuscinetto di disinnesto speciale e inserire nell'albero primario.

Avvertenza:

Il cuscinetto di disinnesto speciale WW# 80-766 oppure # 80-767 non fa parte della fornitura e va ordinato a parte.

Posizionare la seconda guarnizione.



Montare il pignone di avviamento sull'albero del kicker esteso in modo che il perno del pignone sia rivolto verso sinistra, quando il foro della vite senza testa nell'albero è rivolto verso di voi, posizionare la rondella di bloccaggio e serrare il dado (68 Nm).

Posizionare il distanziale dell'albero del kicker senza vite sull'albero e quindi l'albero assemblato nella scatola della trasmissione, con l'arresto sul pignone del kicker posizionato contro l'arresto nella scatola.

Montare il coperchio del kicker e serrare i dadi/viti.



DE

EN

ES

FR

IT

Posizionare prima la rondella di spinta (utilizzare quella esistente) e poi il distanziale dell'albero del kicker con la vite senza testa e la scanalatura sull'albero del kicker. Serrare la vite a 12 Nm.

Posizionare la molla del kicker sull'albero esteso e agganciarla al perno della molla.

Montare il braccio del kicker.

Montare il braccio di rilascio della frizione (se necessario la versione estesa WW 80-769).

Rabboccare l'olio del cambio (700 ml).

Avvertenza:

La leva di disinnesto prolungata WW# 80-769 per i modelli del 1958-1964 non fa parte della fornitura e va quindi ordinata a parte. I bracci di pedivella in un pezzo solo non funzionano con lo StealthStarter Kick Drive System.

Controllare il gioco della frizione ed eventualmente regolarlo.

Montare lo scarico.

Avvertenza:

Gli scarichi originali Zin1 non sono adatti senza modifiche. Installare in un posto adatto il relè avviamento fornito.

Installare un pulsante avviamento adatto oppure un blocchetto accensione dotato di funzione avviamento.

Raccordare tutti i componenti secondo il diagramma e collegare. Il collegamento a terra del relè o del pulsante di avviamento deve essere collegato al commutatore di neutro per evitare che la motocicletta venga avviata con la marcia inserita.

Installare una batteria adatta.

Fare un test di accensione del motociclo.

Testare il funzionamento della frizione.

Se tutto funziona come deve e come pianificato: have fun!

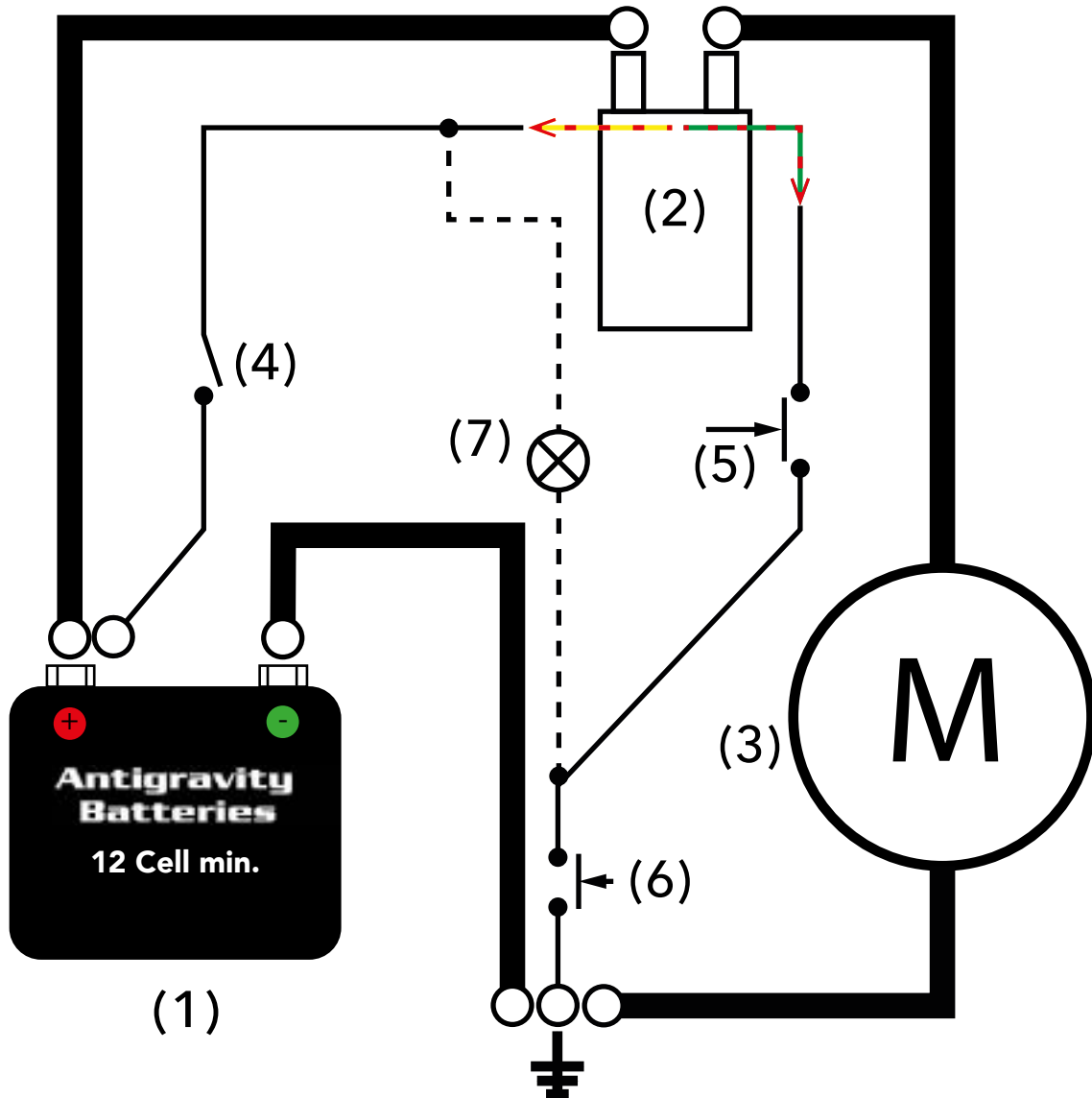
DE

EN

ES

FR

IT



- (1) Batteria avviamento
- (2) Relè avviamento (corrente elevata)
- (3) Motorino avviamento
- (4) Blocchetto accensione
- (5) Pulsante avviamento (4 A min.) *)
- (6) Interruttore di folle
- (7) Spia di folle (opzionale)

*) Consigliamo buone riproduzioni dei pulsanti degli anni ,60 come WW 14-070 e 14-073, ma se si vogliono utilizzare pulsanti più deboli, si consiglia vivamente un secondo relè.