

HOW TO USE



Mutter »Duo Seal«; für Getrieberitzel; passend für alle 4-Gang Big Twin 1936-1986 (außer 1965-1969)

Art.-№ 77-199

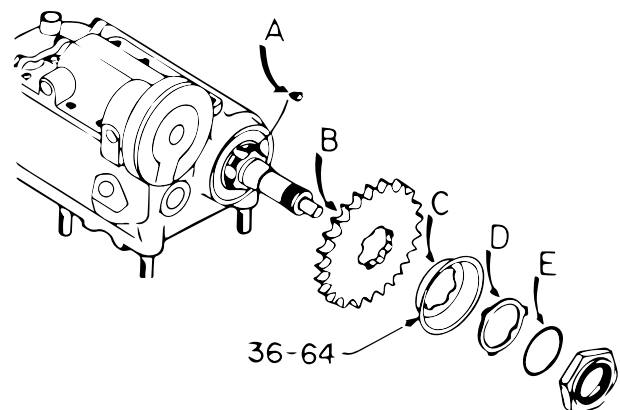
Die Duo Seal Ritzelmutter ersetzt die serienmäßige flache Ritzelmutter. Sie ist geeignet für alle 4-Gang Big-Twins von 1936 bis 1980. Ein- und Ausbau - abgesehen von den beiden Dichtungen - nach Handbuch! Hinweise für die Baujahre 1936-1964: ein mögliches Problem stellen ältere Kupplungs-naben mit Fertigung vor 1964 dar. Harley-Davidson gibt zwar nur eine Ersatzteilnummer an, 37550-41B, dennoch sind vor 1964 gefertigte Kupplungs-naben dicker. Dadurch kann möglicherweise der Sicherheitsabstand von 1/16" (= 1,6 mm) zwischen Duo Seal Ritzelmutter und der Kupplungs-nabe nicht eingehalten werden. In diesem Fall muss an der Kupplungs-nabe geschliffen werden, um den Abstand herzustellen.

1965-1969: die Duo Seal Ritzelmutter kann nicht mit dem serienmäßigen Aluminiumprimärgehäuse dieser Baujahre verwendet werden. Der notwendige Platz für die Mutter kann nur bei Verwendung von Blechprimärgehäusen oder mit offenem Primärtrieb hergestellt werden.

1970-1978: die Duo Seal Ritzelmutter passt bei allen serienmäßigen Primärtrieben dieser Baujahre. Bei offenen Primärtrieben muss der Sicherheitsabstand zwischen der Mutter und dem Stütz-lager gewährleistet sein (1/16" = 1,6 mm).

1979-1980: bei manchen serienmäßigen Aluminiumprimärgehäusen kann der Sicherheitsabstand zwischen Stütz-lager und Duo Seal Ritzelmutter nicht gewährleistet sein. Ersatz des vorhandenen Lagers mit WW 80-202 (OEM 9061) schafft Abhilfe. Auf der Zeichnung ist die Abfolge der einzelnen Teile ersichtlich. Den Mitnehmerkeil des Maindrive-Spacers (A), der 1937-1977 montiert war, unbedingt wieder montieren, wenn er demontiert war. Der Oil-Deflector (C) kann bei Blechprimär weiterverwendet werden. In diesem Fall etwas Silikon zum Abdichten zwischen dem Deflector und dem Ritzel aufbringen. Das im Kit beiliegende neue Sicherungsblech (D) verwenden.

Den O-Ring (E) vor der Montage auf der Rückseite der Mutter leicht mit Fett oder Silikon benetzen. Vorsicht beim Einsetzen des Simmerrings in die Ritzelmutter! Am besten vor der Montage auf der Werkbank in die flachliegende Mutter einpressen. Nicht verkanten!



DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE



Nut »Duo Seal«; for Transmission sprocket; fits all 4-speed Big Twin 1936-1986 (except 1965-1969)

Item-Nº 77-199

The Duo Seal mainshaft nut replaces the stock flat mainshaft nut. It can be installed on most 4 speed Big- Twins from 1936 to 1980. Installation and dismantling - apart from the two seals - according to HD service manual! Notes concerning year groups:

1936-1964: older clutch hubs manufactured before 1964 may be a problem. Harley-Davidson indicates only one part number for all years, 37550-41B, clutch hubs made before 1964 are thicker anyway. This can reduce the security distance between Duo Seal mainshaft nut and the clutch hub to less than 1/16" (= 1,6 mm). In this case the clutch hub must be ground on the rear side to provide proper clearance.

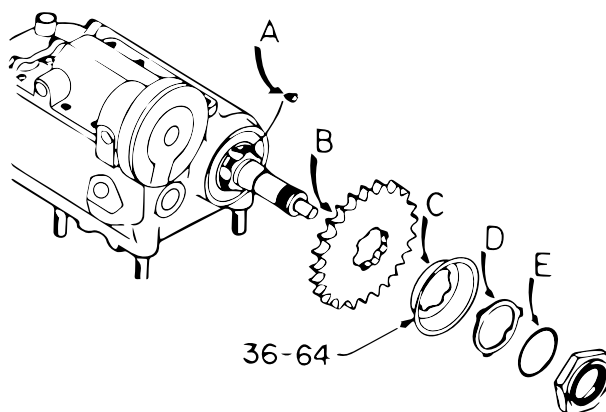
1965-1969: the Duo Seal mainshaft nut cannot be used with the stock aluminium primary case of these years. You must use tin or open primaries to yield proper space.

1970-1978: the Duo Seal mainshaft nut fits all stock primaries of these years. When you run an open primary you have to check clearance between the nut and the support bearing (1/16" = 1,6 mm).

1979-1980: on some stock aluminium primaries the security distance between Duo Seal mainshaft nut and the support bearing may be less than 1/16" (= 1,6 mm). In this case the bearing must be ex-

changed and replaced by WW 80-202 (OEM 9061). The sketch shows the proper sequence of the parts.

If for some reason you have removed the spacer key (A) on 1937-1977 transmissions, do not forget to put it back. The oil-deflector (C) can be reused on tin primaries. In this case a light coat of silicone on the side of the deflector facing towards the sprocket provides tightness. Always use the new tabbed lock washer (D) from the kit. Coat the O-ring (E) lightly with grease or silicone before installing it in the rear side of the nut. Be careful when inserting the front oil seal into the nut. Best put it flat on the work bench and press in the seal. Do not tilt or twist the seal.



DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE



Tuerca »Duo Seal«; para Piñón de transmisión; apropiado para todas las Big Twin de 4 velocidades de 1936-1986 (excepto 1965-1969)

Art.: 77-199

Esta tuerca de eje de primaria con doble retén sustituye a la plana de serie. Se puede montar en la mayoría de Big Twins de 4 velocidades desde 1936 hasta 1980. La instalación y desmontaje- excepto los dos retenes- son como en el manual H-D.

Algunos apuntes acerca de algunos años:

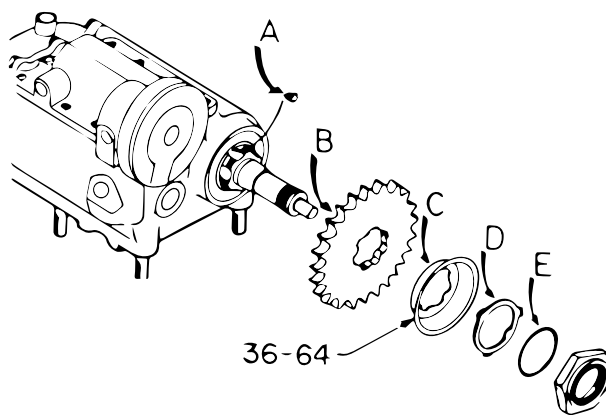
1936-1964: los viejos embragues anteriores a 1964 pueden ser un problema. Harley-Davidson indica sólo una referencia para todos los años, 375550-41B, pero los anteriores a 1964 son más anchos. Esto puede reducir la distancia de seguridad entre la tuerca y la jaula a menos de 1,6mm (1/16"). En ese caso, ha de rebajarse por detrás para obtener esa distancia de seguridad.

1965-1969: La tuerca para el eje no puede usarse con la tapa de primaria de aluminio de esos años. Has de usar tapa de chapa o abrir la original para hacer espacio.

1970-1978: Nuestra tuerca se adapta a todas las primarias de esos años. Si es de tipo abierto debes comprobar el espacio entre la tuerca y los rodamientos (1,6mm = 1/16")

1979-1980: En algunas de las primarias de esos años, la distancia de seguridad entre tuerca y rodamientos puede ser inferior a 1,6mm. En este caso el cojinete debe ser reemplazado por el WW 80-202 (OEM 9061) El esquema muestra el orden de montaje.

Si por algún motivo has quitado el espaciador (A) en transmisiones de 1937 hasta 1977, no olvides instalarlo de nuevo. El deflector de aceite (C) puede reutilizarse con tapas de primaria de chapa. En ese caso, una ligera capa de silicona en el lado del deflector que mira hacia el piñón lo reforzará. Utiliza siempre la arandela de seguridad (D) nueva del kit. Cubre con una ligera capa de grasa o silicona la junta tórica (E) antes de instalarla en el lado trasero de la tuerca. Ten cuidado al instalar el retén de aceite frontal en la tuerca. Mejor ponla en plano sobre el banco de trabajo y presiona la junta. No la dobles ni retuerzas.



HOW TO USE



Écrou »Duo Seal«; pour Pignon de transmission; adaptable à modèles Big Twin 4 vitesses 1936-1986 (sauf 1965-1969)

Art.-N° 77-199

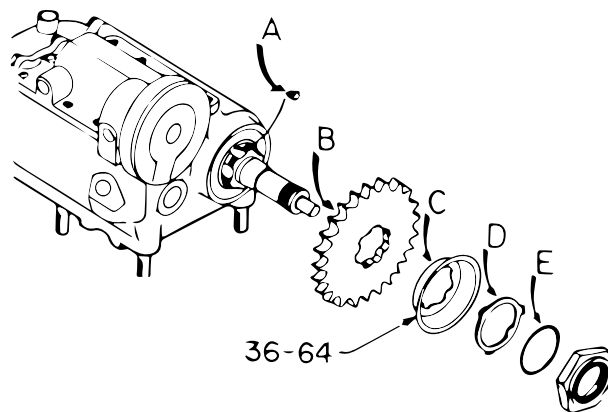
L'écrou d'arbre principal Duo Seal remplace l'écrou de série plat. Il est adapté à tous les Big Twins 4 vitesses de 1936 à 1980. Hormis pour les joints, le montage et le démontage se fait selon les instructions de la revue technique. Remarque pour les années modèles 1936-1964 : les anciennes noix d'embrayage d'avant 1964 peuvent poser un problème. Harley-Davidson n'indique qu'un seul numéro de référence, 37550-41B, mais les noix d'embrayage produites avant 1964 sont plus épaisses. Ce qui peut faire que la distance de sécurité de 1/16" (= 1,6 mm) entre l'écrou d'arbre principal Duo Seal et la noix d'embrayage ne soit pas respectée. Dans quel cas la noix d'embrayage doit être limée, pour retrouver ce jeu.

1965-1969 : l'écrou d'arbre principal ne peut pas s'utiliser avec les carters primaires en aluminium de ces années. La place nécessaire pour l'écrou ne peut être trouvée que lors d'une utilisation avec les carters primaires en tôle ou avec une transmission primaire à l'air libre.

1970-1978 : l'écrou d'arbre principal Duo Seal se monte avec tous les carters primaires de série de ces années. Sur les primaires ouverts, la distance de sécurité entre l'écrou et le support de roulement doit être respectée (1/16" = 1,6 mm).

1979-1980 : Sur certains carters primaires de série en alu, la distance de sécurité entre le support de roulement et l'écrou Duo Seal ne peut pas être respectée. Le remplacement du roulement par WW 80-202 (OEM 9061) permet de solutionner le problème. Le dessin illustre l'ordre de toutes les pièces séparées. La clavette du Maindrive Spacer (A), qui était montée en 1937-1977, doit impérativement être installée de nouveau, si celle-ci était démontée.

Le déflecteur d'huile (C) peut être réutilisé avec les primaires en tôle. Dans ce cas, ajoutez un peu de silicone entre le déflecteur et le pignon. Utilisez la nouvelle rondelle de sécurité (D) contenue dans le kit. Enduisez légèrement le joint torique (E) de graisse ou de silicone avant le montage sur l'arrière de l'écrou. Attention au moment d'insérer le joint spi dans l'écrou d'arbre principal ! Le mieux est de le presser sur l'écrou posé à plat sur l'établi avant le montage. Ne pas l'entrer de travers !



HOW TO USE



Dado »Duo Seal«; per Pignone di trasmissione; atto per tutti i modelli Big Twin 4 marce del 1936-1986 (eccetto 1965-1969)

Art.-№ 77-199

Il dado pignone Duo Seal sostituisce quello piatto di serie. È adatto per tutte i Big Twin 4 marce dal 1936 al 1980. A parte le due guarnizioni, lo smontaggio e il montaggio va eseguito seguendo il manuale! Avvertenze per gli anni di costruzione 1936-1964: i mozzi frizione più vecchi realizzati prima del 1964 potrebbero costituire un problema. Nonostante che Harley-Davidson indichi un solo codice di ricambio, 37550-41B, i mozzi frizione fabbricati prima del 1964 sono più spessi. Perciò è possibile che non si riesca a mantenere la distanza di sicurezza di 1/6" (=1,6 mm) fra dado pignone Duo Seal e mozzo frizione. In quel caso il mozzo frizione va levigato per creare la distanza richiesta.

1965-1969: il dado pignone Duo Seal non può essere usato con un carter primaria d'alluminio di serie di quegli anni di costruzione. Lo spazio occorrente per il dado può essere creato solo con carter primaria in lamiera o primaria aperta.

1970-1978: il dado pignone Duo Seal è su misura per tutte le trasmissioni primarie di quegli anni. Nel caso di primarie aperte va garantita la distanza di sicurezza fra il dado e il cuscinetto di supporto (1/16" = 1,6 mm).

1979-1980: in alcuni carter primaria d'alluminio di serie risulta impossibile mantenere la distanza di sicurezza fra cuscinetto di supporto e dado pignone Duo Seal. La soluzione sta nella sostituzione del cuscinetto con il WW 80-202 (OEM 9061). Il disegno mostra la sequenza dei singoli componenti. Nel caso fosse smontato, è importantissimo rimontare il cuneo del distanziatore (A), presente dal 1937 al 1977. Il deflettore olio (C) può essere riutilizzato nelle primarie di lamiera, basta applicare un poco di silicone fra deflettore e pignone per sigillare. Utilizzare la nuova piastrina di bloccaggio (D) fornita nel kit.

Umettare con grasso o silicone l'O-ring (E) prima di montarlo sul retro del dado. Fare attenzione inserendo l'anello di tenuta nel dado pignone! La cosa migliore è pressarlo prima del montaggio dentro il dado posto in orizzontale sul banco di lavoro. Attenzione a non piegarlo!

