

HOW TO USE



Cannonball 8 mm Riemenantriebe für 45" (750cc) Flatheads

Art.-№ 81-312

Sicherheitsvorkehrungen:

Wenden Sie alle Arbeitssicherheitsmaßnahmen, die für Arbeiten an Fahrzeugen gelten, an.

Diese Anleitung wendet sich an qualifizierte Mechaniker und verzichtet deshalb auf viele Details, die solchen Personen bekannt sind und hier vorausgesetzt werden.

Sollten Sie sich bei einigen Arbeiten nicht sicher sein, lassen Sie diese in einer Fachwerkstatt ausführen.

Punkt 1:

Demontieren Sie sämtliche Teile (Trittbretter und Halter, Kupplungszug, Primärdeckel und -antrieb) um den im Bild gezeigten Ausgangszustand zu erreichen.



Reinigen Sie die Getriebeeingangswelle und den Kurbelwellenzapfen und legen Sie die Primärkettenbeölung still.



Getriebe vorab schon einmal leicht lösen, um später den Riemen korrekt spannen zu können.

Punkt 2:

Prüfen Sie, ob sich die Mutter der Kupplungsnahe vollständig und leichtgängig bis zum Anschlag an die Verzahnung der Getriebeeingangswelle aufschrauben lässt.



DE

EN

ES

FR

IT

Setzen Sie die Kupplungsbaugruppe auf die Getriebeeingangswelle, ölen Sie das Gewinde und den Auflagebund der Mutter (großer Durchmesser) und ziehen Sie die Mutter leicht an.



Prüfen Sie, ob sich der Kupplungskorb frei dreht und mindestens 1mm umlaufend Freigang zur inneren Primärabdeckung aufweist.



Punkt 3:

Legen Sie eine Reibscheibe ganz hinten in den Korb und setzen Sie das Haltewerkzeug wie gezeigt an.

(Halter bzw. Verlängerung um mitgeliefertes Haltewerkzeug zu benutzen selbst anfertigen, zum Blockieren des Kupplungskorbes.)

Achtung:

Das Haltewerkzeug muss beim Anziehvorgang genau rechtwinklig zur Getriebewelle stehen, also vollständig an die Reibscheibe angelegt sein.



Ziehen Sie die Mutter der Kupplungsnahe jetzt mit 150 Nm Drehmoment fest.



DE

EN

ES

FR

IT

Das Sicherungsblech kann in 5 verschiedenen Stellungen montiert werden, durch Wenden in weiteren 5 Stellungen.
 Finden Sie die passende Stellung und setzen Sie den Seegerring zur Fixierung in die Nut der Mutter.



Punkt 4:

Information:

Das Motorriemenrad wird auf einem Kurbelwellen-Adapter befestigt und durch Beilage von Distanzscheiben in die richtige axiale Lage gebracht. Stecken Sie den Adapter auf die Kurbelwelle und prüfen Sie, ob die Passfeder vollständig in der Nut des Kurbelwellenzapfens sitzt. Die Kegelflächen müssen vollständig tragen.



Sollte die Passfeder zu hoch sein und in der Nut des Adapters anliegen, muss die Passfeder entsprechend bearbeitet werden.

Ziehen Sie die Kurbelwellenmutter jetzt mit 100 Nm an.

Das Motorriemenrad soll axial so nahe wie möglich am Motorgehäuse laufen.

Drücken Sie die Kurbelwelle bis zum Anschlag in das Motorgehäuse und setzen Sie dann das Riemenrad auf den Adapter. Durch Beilegen von Distanzscheiben wird das Riemenrad so ausdistanziert, dass es mit ca. 1mm Spiel zum Motorgehäuse läuft.

(Check for Sound!?!? Ob das Pulley reibt – Man kann das Spiel aber auch von hinten sehen)



Legen Sie den Zahnriemen auf und montieren Sie das Riemenrad zusammen mit der ermittelten Anzahl der Distanzscheiben auf den Adapter. Die 4 Innensechskantschrauben vorerst nur leicht anziehen, der Endanzug mit 20 Nm Drehmoment und mittelfester Schraubensicherung kann später mit gebremstem Hinterrad erfolgen.



Punkt 5:

Reiben Sie die 5 Reibscheiben beidseitig mit Motorenöl (z.B. SAE 10W-40) ein. Wenige Tropfen pro Scheibe genügen!



Montieren Sie die jeweils 5 Reib- und Stahlscheiben.



Die innerste Scheibe ist eine Reibscheibe, die äußerste eine Stahlscheibe (s. Bild).



Die Stahlscheiben so montieren, dass die 4 Belüftungsauschnitte in der Scheibe immer übereinander liegen und einen Luftkanal bilden.



Setzen Sie die Druckplatte auf und montieren Sie die jeweils 5 Federhülsen, Federn und Spannmuttern.



Der Abstand vom Bund der Federhülse bis zum Ende der Spannmutter beträgt 14mm für eine Standardapplikation.



Bei Einsatz eines leistungsgesteigerten Motors kann nach Bedarf weiter vorgespannt werden.

Info:

Die Kupplung kann quietschende Geräusche machen. Das Einreiben der Rückseite der Kupplungsdruckplatte mit Kupferpaste kann diesem Quietschen Abhilfe schaffen.

Riemenspannung:

Der Riemen sollte am oberen Trum mittig zwischen den Riemenrädern um ca. 10mm in Hochrichtung ohne Kraftanstrengung beweglich sein.

Ein Verdrehen des Riemens an der gleichen Stelle sollte um ca. 45° möglich sein.



Überprüfen Sie die Riemenspannung nach dem Anziehen der 3 Getriebemuttern nochmals.

Ziehen Sie jetzt die 4 Schrauben des Motorriemenrades mit 20Nm Drehmoment an. Verwenden sie mittelfeste Schraubensicherung.



Montieren Sie temporär sämtliche Kupplungsbetätigungselemente ohne den Primärdeckel.



Kleben Sie die gehärtete Kugel mit etwas Fett in die Druckstangeneinstellschraube, stellen Sie die Kupplung mit etwas Spiel ein und ziehen Sie die Kontermutter an.



Montieren Sie die Inspektionsdeckel mit ca. 5mm Abstand auf den Primärdeckel um eine Durchlüftung des Primärkastens zu erzeugen (z.B. Hülsen oder Scheiben zwischen den Deckeln und dem Kasten unterlegen).

Der Zahnriemen ist nicht resistent gegen Kraftstoff und nur bedingt gegen Öle. Vermeiden Sie den Kontakt dieser Stoffe mit dem Zahnriemen.



Die Druckplatte sollte beim Ausrücken maximal die gezeigte Stellung einnehmen (Druckplatte verlässt gerade den Kupplungskorb). Bei zu weitem Ausrückweg mehr Spiel geben oder Anschlag z.B. an Kupplungswippe anbringen.



Montieren Sie jetzt auch den Primärdeckel und prüfen Sie abschließend, ob der Primärtrieb frei läuft.

Kühles Bier aufmachen und genießen :)

HOW TO USE



Cannonball 8 mm Belt Drive Kits for 45" (750cc) Flatheads

Item-N°	81-312
---------	--------

Safety precautions:

Apply all work safety precautions applicable to work on vehicles.

This manual is intended for qualified mechanics and therefore omits details that should and are assumed to be known by such persons. If you are unsure about some steps of the work, have the work performed at a specialized workshop.

Step 1:

Disassemble all parts (floorboards and brackets, clutch cable, primary cover and drive) to achieve the initial condition shown in the picture. Clean the transmission input shaft and crankshaft journal, and shut down the primary chain oiling system.



Slightly loosen the gearbox in advance, in order to correctly tension the belt later.



Step 2:

Check that the clutch hub nut can be fully and smoothly screwed onto the gearbox input shaft, up to the splines.



DE

EN

ES

FR

IT

Place the clutch assembly on the transmission input shaft, oil the threads and bearing collar of the nut (large diameter), and lightly tighten the nut.



Check that the clutch basket rotates freely and has at least 1mm of circumferential clearance to the inner primary cover.



Step 3:

Place a friction disc in the very back of the basket and attach the holding tool as shown. (Make handle or extension to use supplied blocking tool yourself, in order to block clutch basket.)

Attention:

The blocking tool must be exactly perpendicular to the gear shaft during the tightening process, i.e. fully applied to the friction disc.



Now tighten the clutch hub nut to 150 Nm torque.



DE

EN

ES

FR

IT

The locking plate can be mounted in 5 different positions, by turning it inside out in another 5 positions. Find the suitable position and place the circ-clip in the groove of the nut to fix it.



Step 4:

Information:

The engine belt pulley is mounted on a crankshaft adapter and brought into the correct axial position by the addition of spacers. Place the adapter on the crankshaft and check that the key is fully seated in the groove of the crankshaft journal. The taper surfaces must be fully bearing.



If the key is too high and rests against the groove of the adapter, the key must be machined accordingly.

Now tighten the crankshaft nut to 100 Nm.

The engine belt pulley should run axially as close to the engine housing as possible.

Push the crankshaft into the engine case as far as it will go, then place the belt pulley on the adapter. Add spacers to space out the pulley so that it runs with about 1mm clearance to the engine case. (Check for noise if the pulley rubs *crk* *crk* ;-) – but you can also check the play from behind with a gage or so).



Put the timing belt on and mount the pulley on the adapter along with the determined number of spacers. Tighten the 4 hex socket screws only lightly for the time being, the final tightening with 20 Nm torque and medium-strength threadlocker can be done later with the rear wheel blocked.



Step 5:

Rub the 5 friction discs on both sides with engine oil (e.g. SAE 10W-40). A few drops per disc are sufficient!



Mount the 5 friction and 5 steel discs alternately.



The innermost disc is a friction disc, the outmost a steel disc (see picture).



Mount the steel disks so that the 4 ventilation cutouts in the disk are inline of each other and form an air channel.



Put on the pressure plate and mount each of the 5 spring sleeves, springs and tension nuts.



The distance from the collar of the spring sleeve to the end of the tension nut is 14mm for a standard application.



If a more powerful motor is used, preload can be higher, according to requirements.

Note:

The clutch can make squeaking noises... Rubbing copper paste on the back of the clutch pressure plate can prevent squeaking.

Belt tension:

The belt should be able to move on the upper run midways between the belt sprockets by about ± 10 mm in the up direction without exerting force.

It should be possible to twist the belt by approx. 45° at the same point.



Check the belt tension again after tightening the 3 gear nuts.

Now tighten the 4 screws of the motor belt wheel with 20Nm torque. Use medium-strength liquid screw lock.



Temporarily assemble all clutch actuating elements without the primary cover.



Put the hardened ball into the pressure rod adjustment screw with a little grease, adjust the clutch with some play and tighten the lock nut.



Mount the inspection covers with approx. 5mm distance on the primary cover to create a ventilation of the primary box (e.g. put sleeves or washers between the covers and the box).

The belt is not resistant to fuel and only to a limited extent to oils. Avoid contact of these substances with the belt.



When disengaging, the pressure plate should be in the maximum position shown (pressure plate just leaving the clutch basket). If disengagement travel is too far, give more play or apply stop, e.g. to clutch rocker pedal.

Open cool beer and enjoy :)



Now also mount the primary cover and finally check whether the primary drive runs freely.

HOW TO USE



Kits de transmisión con correa 8 mm de Cannonball para Flatheads de 45" (750 cc)

Art.-Nº 81-312

Medidas de seguridad:

Aplicar todas las precauciones de seguridad laboral aplicables al trabajo en vehículos.

Este manual está dirigido a mecánicos cualificados y, por lo tanto, omite detalles que deben conocerse y de las que se supone que son conocidos por dichas personas. Si no está seguro de algunos pasos del trabajo, encárguelo en un taller especializado.

Paso 1:

Desmonte todas las piezas (plataformas y soportes, cable de embrague, tapa y transmisión primarias) para lograr la condición inicial que se muestra en la imagen. Limpie los ejes principal de la transmisión y del cigüeñal, y desactive el sistema de lubricación de la cadena primaria.



Aflojar ligeramente la caja de cambios por adelantado, para poder tensar correctamente la correa más tarde.



Paso 2:

Compruebe que la tuerca del buje del embrague puede enroscarse completamente y sin problemas en el eje principal, hasta las estrías.



DE

EN

ES

FR

IT

Coloque el conjunto del embrague en el eje principal, engrase las roscas y el collarín de la tuerca (diámetro grande) y apriete ligeramente la tuerca.



Compruebe que la campana del embrague gira libremente y tiene al menos 1 mm de espacio libre circunferencial con respecto a la tapa primaria interior.



Paso 3:

Coloque un disco de fricción en la parte posterior de la campana y coloque la herramienta de bloqueo como se muestra. Haga usted mismo el mango o la extensión para utilizar la herramienta de bloqueo suministrada, con el fin de bloquear la cesta del embrague.)

Atención:

La herramienta de bloqueo debe estar exactamente perpendicular al eje principal durante el apriete, es decir, totalmente apoyada en el disco de fricción.



Ahora apriete la tuerca del cubo del embrague con un par de 150 Nm



DE

EN

ES

FR

IT

La placa de seguridad se puede montar en 5 posiciones diferentes, girándola al revés en otras 5 posiciones

Encuentre la posición adecuada y coloque el circlip en la ranura de la tuerca para fijar la placa.



Paso 4:

Información:

La polea del motor se monta en un adaptador y se lleva a la posición axial correcta mediante la adición de espaciadores. Coloque el adaptador en el cigüeñal y compruebe que la chaveta está completamente asentada en la ranura del eje del piñón. Las superficies cónicas deben estar completamente apoyadas.



Si la chaveta es demasiado alta y toca la ranura del adaptador, la chaveta debe ser mecanizada en consecuencia.

Ahora apriete la tuerca del cigüeñal a 100 Nm.

La polea del motor debe girar axialmente lo más cerca posible del cárter del motor.

Empuje el eje del cigüeñal en el cárter hasta topar y coloque la polea en el adaptador. Añada espaciadores de modo que la polea funcione con una holgura de aproximadamente 1 mm con respecto al cárter. (Compruebe si la polea frota – pero también se pueden usar galgas.)



Coloque la correa y monte la polea en el adaptador junto con el número determinado de espaciadores. Apretar los 4 tornillos hexagonales sólo ligeramente por el momento, el apriete final con un par de 20 Nm y fijador de roscas se puede hacer más tarde con la rueda trasera bloqueada.



Paso 5:

Moje los 5 discos de fricción por ambos lados con aceite de motor (por ejemplo, SAE 10W-40). Unas pocas gotas por disco son suficientes.



Monte los 5 discos de fricción y los 5 discos de acero alternativamente.



El disco más interior es un disco de fricción, el más exterior un disco de acero (ver imagen).



Monte los discos de acero de forma que los 4 cortes de ventilación del disco estén en línea unos con otros y formen un canal de aire.



Coloque la placa de presión y monte cada uno de los 5 manguitos de resorte, los resortes y las tuercas de ajuste.



La distancia desde el cuello del manguito de resorte hasta el extremo de la tuerca de ajuste es de 14 mm para una aplicación estándar.



Si tiene un motor más potente, la distancia puede ser menor, según las necesidades.

Nota:

Al embragar se pueden oír chirridos. Frotar pasta de cobre en la parte posterior de la placa de presión puede evitar los chirridos.

Tensión de la correa:

La correa debe poder moverse en el recorrido superior a mitad de camino entre las poleas de la correa unos $\pm 10\text{mm}$ en dirección ascendente sin ejercer fuerza.

Debe ser posible girar la correa unos 45° en el mismo punto.



Vuelva a comprobar la tensión de la correa después de apretar las 3 tuercas del engranaje.

Ahora apriete los 4 tornillos de la polea delantera con un par de 20 Nm, utilizando fijador de roscas de fuerza media.



Monte temporalmente todos los elementos de accionamiento del embrague sin la tapa primaria.



Ponga la bola endurecida en el tornillo de ajuste de la varilla de presión con un poco de grasa, ajuste el embrague con algo de juego y apriete la contratuercas.



Monte las tapas de inspección con una distancia de aprox. 5mm en la tapa del primario para crear una ventilación de la caja del primario (por ejemplo, ponga manguitos o arandelas entre las tapas y la caja).

La correa no es resistente al combustible y sólo de forma limitada a los aceites. Evite el contacto de estas sustancias con la correa.



Al desembragar, el disco de presión debe estar en la posición máxima indicada (disco de presión justo saliendo de la campana de embrague). Si el recorrido de desembrague es excesivo, dé más juego o aplique un tope, por ejemplo, al pedal del embrague.



Ahora monte también la tapa primaria y compruebe finalmente si la transmisión primaria funciona libremente.

¡Felicitaciones! Ábrete una cerveza fría :)

HOW TO USE



Kits de transmission à courroie 8 mm de Cannonball pour latérales 45" (750cc)

Art.-N° 81-312

Précautions de sécurité:

Appliquez toutes les précautions de sécurité applicables aux travaux sur les véhicules.

Ce manuel est destiné aux mécaniciens qualifiés et omet donc des détails qui devraient et sont supposés être connus par ces personnes. Si vous n'êtes pas sûr de certaines étapes du travail, faites-le exécuter dans un atelier spécialisé.

Étape 1:

Démontez toutes les pièces (marche-pieds et supports, câble d'embrayage, cache et transmission primaires) pour obtenir l'état initial indiqué sur la photo. Nettoyez l'arbre principal de la transmission et l'axe du vilebrequin, et désactivez le système de lubrification de la chaîne primaire.



Desserrez légèrement la boîte de vitesses à l'avance, afin de tendre correctement la courroie par la suite.



Étape 2:

Vérifiez que l'écrou du moyeu d'embrayage peut être vissé complètement et sans à-coups sur l'arbre de la boîte de vitesses, jusqu'aux cannelures.



DE

EN

ES

FR

IT

Placez l'embrayage sur l'arbre principal, huilez les filets et le collet de l'écrou (le grand diamètre), et serrez légèrement l'écrou.



Vérifiez que la cloche d'embrayage tourne librement et qu'elle aie au moins 1 mm de jeu circonférentiel par rapport au cache primaire intérieur.



Étape 3:

Placez un disque de friction à l'arrière de la cloche et engagez l'outil de blocage dans la cloche comme indiqué. (Fabriquez vous-même la poignée ou la rallonge pour utiliser l'outil de blocage fourni, afin de bloquer la cloche d'embrayage.)

Attention:

L'outil de blocage doit être exactement perpendiculaire à l'arbre de transmission pendant le processus de serrage, c'est-à-dire appliqué à fond sur le disque de friction.



Serrez maintenant l'écrou du moyeu d'embrayage à un couple de 150 Nm.



DE

EN

ES

FR

IT

La plaque de verrouillage peut être montée dans 5 positions différentes, en la retournant dans 5 autres positions.

Trouvez la position appropriée et placez le circlip dans la rainure de l'écrou pour le fixer.



Étape 4:

Information:

La poulie du moteur est montée sur un adaptateur de vilebrequin et placée dans la position axiale correcte par l'ajout d'entretoises. Placez l'adaptateur sur la soie du vilebrequin et vérifiez que la clavette est bien placée dans sa rainure au vilebrequin. Les surfaces coniques doivent être entièrement porteuses.



Si la clavette est trop haute et touche le fond de la rainure de l'adaptateur, elle doit être usinée en conséquence. Serrez maintenant l'écrou du vilebrequin à 100 Nm. La poulie de la courroie du moteur doit être axialement aussi proche que possible du carter du moteur.

Poussez le vilebrequin dans le carter moteur jusqu'à la butée, puis placez la poulie de courroie sur l'adaptateur. Ajoutez des entretoises pour espacer la poulie afin qu'elle tourne avec un jeu d'environ 1 mm par rapport au carter du moteur. (On peut vérifier si la poulie fait du bruit ;-) – l'utilisation de cales est plutôt conseillée.)



Mettez la courroie en place et montez la poulie sur l'adaptateur avec le nombre déterminé d'entretoises. Pour l'instant, ne serrez que légèrement les 4 vis BTR, le serrage final avec un couple de 20 Nm et un frein-filet de force moyenne peut être effectué plus tard avec la roue arrière bloquée.



Étape 5:

Mouillez les 5 disques de friction des deux côtés avec de l'huile moteur (par exemple SAE 10W-40). Quelques gouttes par disque suffisent !



Montez alternativement les 5 disques de friction et les 5 disques en acier.



Le disque le plus intérieur est un disque de friction, le plus extérieur un disque en acier (voir photo).



Monter les disques en acier de manière à ce que les 4 ouvertures de ventilation du disque soient alignées les unes par rapport aux autres et forment un canal d'air.



Posez le plateau de pression et montez chacun des 5 douilles à ressort, ressorts et écrous de réglage.



La distance entre le collier de la douille et l'extrémité de l'écrou de réglage est de 14 mm pour une application standard.



Si un moteur plus puissant est utilisé, la prétension peut être plus élevée, en fonction des besoins.

Note:

L'embrayage peut faire des bruits de grincement. Un peu de pâte de cuivre sur l'arrière du plateau de pression de l'embrayage peut empêcher les grincements.

Tension de la courroie:

La courroie doit pouvoir se déplacer sur le tronçon supérieur à mi-chemin entre les pignons de la courroie d'environ $\pm 10\text{mm}$ dans le sens de la montée sans exercer de force.

Il devrait être possible de tordre la courroie d'environ 45° au même endroit.



Contrôlez à nouveau la tension de la courroie après avoir serré les 3 écrous de transmission.

Serrez maintenant les 4 vis de la poulie moteur avec un couple de 20 Nm. Utilisez un frein-filet à résistance moyenne.



Assemblez provisoirement tous les éléments d'actionnement de l'embrayage sans le cache primaire.



Mettez la bille trempée dans la vis de réglage de la tige de pression avec un peu de graisse, réglez l'embrayage avec un peu de jeu et serrez le contre-écrou.



Montez les cacahes d'inspection avec une distance d'environ 5mm sur le cache primaire pour créer une ventilation de la transmission primaire (par exemple, mettre des manchons ou des rondelles entre les caches.)

La courroie n'est pas résistante au carburant et seulement dans une mesure limitée aux huiles. Évitez le contact de ces substances avec la courroie.



Lors du débrayage, le plateau de pression doit être dans la position maximale indiquée (plateau de pression sortant juste du panier d'embrayage). Si la course de débrayage est trop importante, il faut donner plus de jeu ou appliquer une butée, par exemple à la pédale d'embrayage.

Félicitations! Ouvrez une bière bien froide :)



Montez maintenant aussi le cache primaire et vérifiez enfin si l'entraînement primaire fonctionne librement.

DE

EN

ES

FR

IT

HOW TO USE



Kit trasmissioni a cinghia 8 mm Cannonball per Flathead 45" (750cc)

Art.-N° 81-312

Misure di sicurezza:

Applicare tutte le misure di sicurezza sul lavoro che si applicano al lavoro sui veicoli.

Queste istruzioni sono destinate a meccanici qualificati e quindi omettono molti dettagli che sono familiari a tali persone e sono assunti qui.

Se non siete sicuri di alcuni lavori, fateli fare in un'officina specializzata.

Fase 1:

Smontare tutte le parti (pedane e staffe, cavo della frizione, coperchio primario e trasmissione) per raggiungere la condizione iniziale mostrata nella foto.



Pulire l'albero primario della trasmissione e il perno dell'albero motore, e disattivare il sistema primario di lubrificazione della catena.



Allentare leggermente la trasmissione in anticipo in modo che la cinghia possa essere tesa correttamente in seguito.

Fase 2:

Controllare che il dado del mozzo della frizione possa essere completamente e facilmente avvitato fino al punto in cui va contro le scanalature dell'albero della trasmissione.



DE

EN

ES

FR

IT

Posizionare il gruppo frizione sull'albero della trasmissione, oliare le filettature e il collare del dado (diametro grande), e serrare leggermente il dado.



Controllare che la campana della frizione ruoti liberamente e che abbia almeno 1 mm di gioco circonferenziale rispetto al coperchio primario interno.



Fase 3:

Posizionare un disco di frizione nella parte posteriore della campana e fissare l'attrezzo di fissaggio come mostrato. (Fare una staffa o un'estensione per utilizzare l'attrezzo in dotazione per bloccare la campana della frizione.).

Attenzione:

L'utensile di fissaggio deve essere esattamente perpendicolare all'albero dell'ingranaggio durante il processo di serraggio, cioè completamente applicato al disco d'attrito.



Ora stringete il dado del mozzo della frizione a 150 Nm di coppia.



DE

EN

ES

FR

IT

La rondella di sicurezza può essere installata in 5 posizioni diverse, capovolgendola in altre 5 posizioni. Trovare la posizione appropriata e mettere l'anello di sicurezza nella scanalatura del dado per bloccarlo in posizione.



Fase 4:

Informazione:

La puleggia del motore è montata su un adattatore e portata nella corretta posizione assiale con l'aggiunta di distanziali. Posizionare l'adattatore sull'albero motore e controllare che la chiavetta sia completamente inserita nella scanalatura del perno dell'albero motore. Le superfici coniche devono essere completamente portanti.



Se la chiavetta è troppo alta e poggia nella scanalatura dell'adattatore, la chiavetta deve essere lavorata di conseguenza.

Ora stringere il dado dell'albero motore a 100 Nm.

La puleggia del motore deve scorrere assialmente il più vicino possibile al carter del motore.

Premete l'albero motore nella carter fino a dove può andare, poi mettete la puleggia sull'adattatore. Aggiungete dei distanziatori in modo che la puleggia funzioni con circa 1 mm di spazio libero rispetto al carter del motore.

(Controllare se la puleggia si sfrega nel carter – ma vale migliore utilizzare dei spessimetri).



Posizionare la cinghia e montare la puleggia insieme al numero determinato di distanziatori sull'adattatore. Stringere le 4 viti a brugola solo leggermente per il momento, il serraggio finale con 20 Nm di coppia e frenaflessi a media resistenza può essere effettuato più tardi con la ruota posteriore frenata.

DE

EN

ES

FR

IT



Fase 5:

Bagnare i 5 dischi d'attrito su entrambi i lati con olio motore (ad esempio SAE 10W-40). Poche gocce per disco sono sufficienti!



Montare i dischi in acciaio in modo che i 4 ritagli di ventilazione nel disco siano sempre uno sopra l'altro, formando un canale d'aria.



Montate i 5 dischi d'attrito e d'acciaio a turno.



Posizionare il piatto spingidischi e installare ciascuno dei 5 manicotti, molle e dadi di regolazione.



Il disco più interno è un disco d'attrito, quello più esterno è un disco in acciaio (vedi foto).



La distanza dal collare del manicotto a molla all'estremità del dado è di 14 mm per un'applicazione standard.



Quando si usa un motore a potenza maggiorata, si può applicare un ulteriore precarico come richiesto.

Nota:

La frizione può fare dei rumori stridenti. Strofinando la parte posteriore dello spingidisco della frizione con della pasta di rame si può rimediare a questo cigolio.

Tensione della cinghia:

La cinghia dovrebbe essere in grado di muoversi sulla corsa superiore centralmente tra le pulegge di circa $\pm 10\text{mm}$ nella direzione ascendente senza esercitare forza.

La torsione della cinghia nello stesso punto dovrebbe essere possibile di circa 45° .



Ricontrollare la tensione della cinghia dopo aver stretto i 3 dadi della trasmissione.

Ora stringete i 4 bulloni della puleggia del motore alla coppia di 20 Nm. Usare frenafili di media forza.



Montare temporaneamente tutti gli elementi di azionamento della frizione senza il coperchio primario.



Incolla la sfera indurita nella vite di regolazione dell'asta di spinta con un po' di grasso, regola la frizione con un po' di gioco e stringi il controdado.



Montate i coperchi d'ispezione con uno spazio di circa 5 mm sul coperchio primario per creare una ventilazione (ad esempio, mettete dei manicotti o delle rondelle tra i coperchi e la scatola).

La cinghia non è resistente al carburante ed è solo parzialmente resistente agli oli. Evitare il contatto di queste sostanze con la cinghia.



Lo spingidisco dovrebbe essere nella posizione massima indicata (spingidisco che lascia appena la campana della frizione) quando si disinnesta. Se la corsa di disinnesto è troppo lunga, date più gioco o montate un arresto, per esempio sul pedale della frizione.

Aprirete una birra fredda e godetevi :)



Montate ora anche il coperchio primario e controllate infine che l'azionamento primario scorra liberamente.