

Montageanleitung GSF-Primärkit

Das Kit besteht aus:

- 1x Abdeckscheibe innen (87,5mm Außendurchmesser)
- 1x Abdeckscheibe außen (92mm Außendurchmesser)
- 1x Spacer mit Federtaschen
- 4x Stahldistanzhülse
- 4x Linsenkopfinbusschraube
- 4x selbstsichernde Mutter

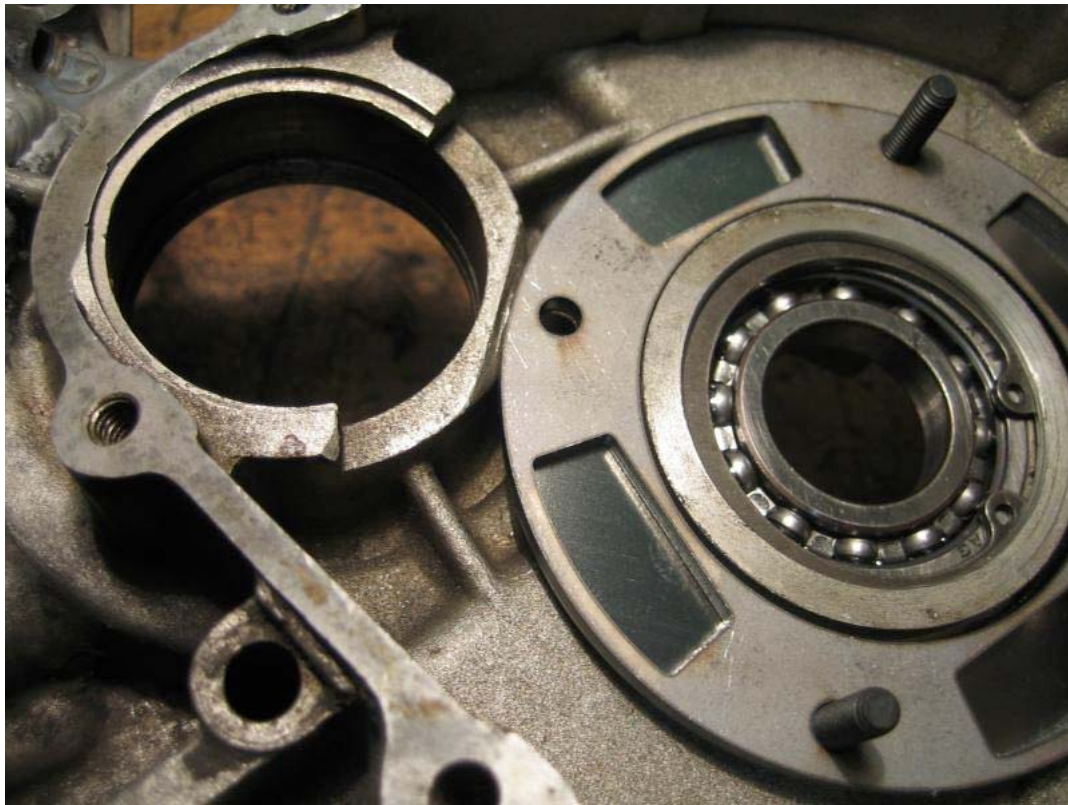


Von der herkömmlichen Primär wird noch benötigt:

- Das Primärzahnrad
- Die 4 Ruckdämpferfedern
- Der äußere Kupplungskorb

Vor der Montage bietet es sich an, eventuelle Grate am Spacer mit der Feile zu entfernen. Dabei bitte die Federsitzflächen NICHT anschrägen!

Je nachdem welchen Außendurchmesser der Lagersitz des Primärlagers des verwendeten Gehäuses hat (bisher bekannt: 63,5mm (bei diesen passt das Kit NICHT!), 58,5mm und 57,5mm), muß noch geprüft werden ob der Lagersitz genug Platz bis zum Kit hat. Bei dieser Gelegenheit sieht man auch gleich die Stelle wo das Kit am Kurbelwellenlagersitz schleifen kann. Es ist sinnvoll, hier mit dem Fräser gleich ausreichend Platz zu schaffen, das Material ist dick genug.



Danach am besten einmal das Kit ohne Federn und mit normalen M5er Muttern montieren und ins Motorgehäuse bauen um die Freigängigkeit zu prüfen. Dabei werden die Schrauben von hinten durch Abdeckscheibe, Spacer, und Distanzhülsen geschoben und das ganze dann von hinten gegen das Primärzahnrad gesetzt. Von der Vorderseite werden dann äußerer Kupplungskorb, Abdeckscheibe und vorerst normale M5er Muttern dagegengesetzt.



So zusammengebaut, setzt man die Primär ins Motorgehäuse und prüft:

- die Freigängigkeit zwischen Schraubenköpfen und Gehäuse

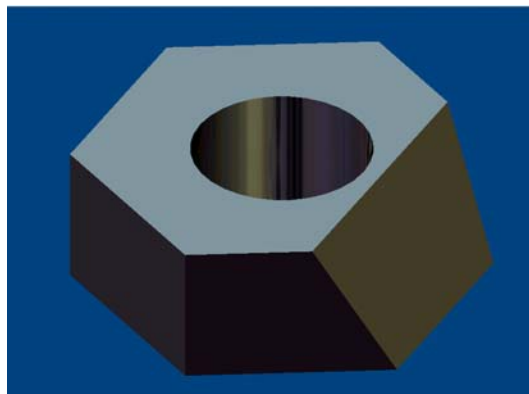


Sollten die Schraubenköpfe am Gehäuse schleifen, kann man nach dem endgültigen Zusammenbau des Kits die Köpfe noch etwas flacher schleifen. Im Normalfall dürften sich allerdings hier keine Probleme ergeben.

- die Freigängigkeit zwischen Muttern und innerem Primärkorb



In manchen Fällen schleift ein XL2-Kupplungskorb an den Muttern, das ist abhängig von Primär, XL2-Korb, Konussitz und Einpresstiefe der Nebenwelle im Lager. Falls der Innenkorb definitiv schleift, hilft es, die Muttern ein wenig anzuschrägen.



- die Freigängigkeit zwischen Schraube und unterer Andruckplatte



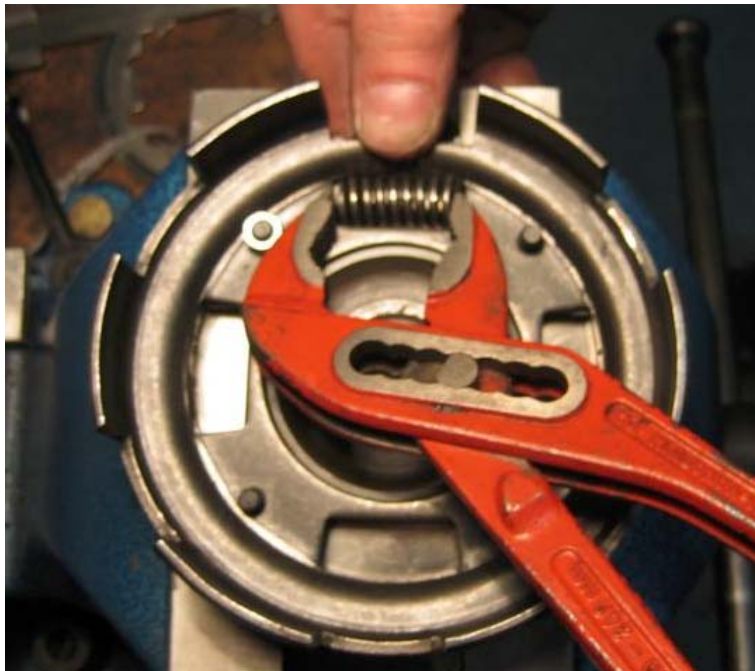
Die Schrauben sollten noch gekürzt werden, um ein Berühren der unteren Druckplatte völlig auszuschließen. Normalerweise reicht es, sie um ca 2mm zu kürzen.

Sind alle diese Punkte geprüft und die Freigängigkeit gesichert, kann die Endmontage des Kits beginnen!

Die Endmontage kann auf 2 Arten erfolgen:

1. Die Methode für extrem harte Kerle und Superschrauber:

Dazu wird die Primär zunächst wieder ihrer inneren Abdeckscheibe beraubt, der Außenkorb jedoch weiterhin mit mindestens 2 normalen M5er Muttern gesichert. Idealerweise wird die Primär zum Einsetzen der Federn wie im Bild in einen Schraubstock gespannt. Wichtig sind dabei Schonbacken o.Ä. um den Lagersitz und die Lauffläche des Kickerritzels nicht zu beschädigen.



Dann können die Federn mit Hilfe einer Wasserpumpenzange komprimiert und in die Federtaschen gesetzt werden. Das ist nicht ganz einfach, geht jedoch. Zu empfehlen ist dabei eine Schutzbrille, da die Federn unter hohem Druck stehen.

2. Die Methode für Normalsterbliche und Jähzornige

Bei dieser Methode wird die Primär der inneren Abdeckscheibe und des Kupplungskorbes beraubt. Sieht dann wieder so aus:



In die Primär wird jetzt eine Primärfeder in eine Seite der Tasche eingelegt. In die andere Seite wird ein breiter Schlitzschraubendreher gestellt. Dann wird die Feder mit Druck von Schraubendreher und von oben komprimiert und in die Tasche gedrückt. So werden alle 4 Federn in ihre Sitze in den Taschen gesetzt. Wichtig ist, dass die Federn auch im Spacer sitzen, nicht nur im Zahnrad!

Da die Taschen in Spacer und Kupplungskorb die gleiche Form haben, ist es jetzt nicht mehr schwer, den Korb auf die Federn zu setzen. Notfalls kann den Federn mit einem kleinen Schlitzschraubendreher über die Kante geholfen werden.



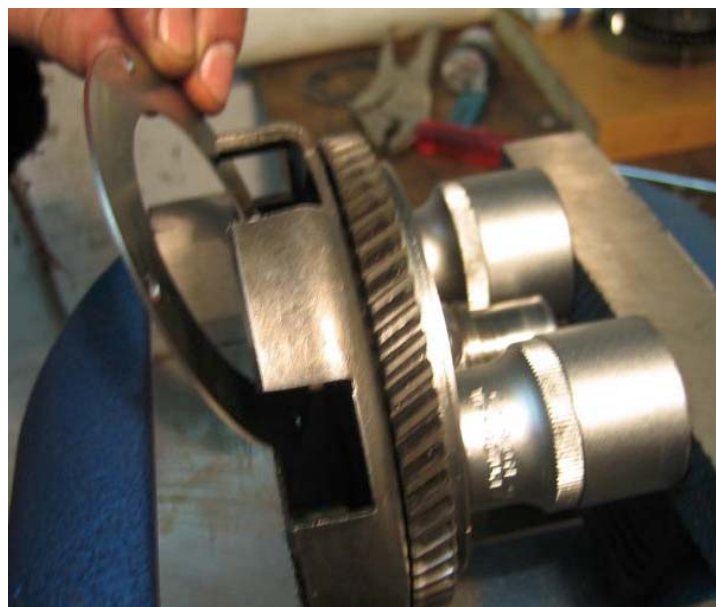
So sollte das ganze aussehen wenn die Federn da sitzen wo sie hingehören. Wichtig ist dabei, dass die Federn sowohl auf den Anlageflächen im Spacer als auch im Außenkorb aufliegen. Das ist der Fall, wenn sie mit der Oberfläche bündig abschließen. Wenn das geschafft ist, habt ihr den schwersten Teil hinter euch. ;o)

Jetzt kann die Primär hochkant eingespannt werden. Dabei müssen hintere Abdeckscheibe und Außenkorb zusammengehalten werden, damit die Federn beim Lösen der Schrauben nicht wieder aus ihren Sitzen rutschen. Das geht am Besten so:



Dabei muß allerdings darauf geachtet werden, die Primär nicht zu stark einzuspannen um den Außenkorb nicht zu verbiegen. Eine leichte Klemmung reicht völlig aus.

Jetzt können die Muttern innen im Korb gelöst werden, ohne dass das Paket wieder auseinander fällt. Von oben wird dann die innere Abdeckscheibe eingelegt und mit den M5er Muttern provisorisch festgezogen.



Jetzt ist das Primärkit eigentlich schon fast fertig montiert. Was jetzt noch fehlt, sind die selbstsichernden Muttern aus dem Kit (die mit der seitlichen Prägung).

Diese werden zuerst (falls sich das beim Checken der Freigängigkeit als nötig erwiesen hat) seitlich angeschrägt wie auf dem Bild weiter oben zu sehen und anschließend aufgeschraubt. Wichtig ist beim Festziehen die Verwendung eines intakten Inbusschlüssels, da die Schlüsselgröße konstruktionsbedingt recht klein ist und das Kit so fest wie möglich verschraubt werden sollte. Wer will, kann die Muttern zusätzlich noch mit Schraubenkleber sichern, wenn sie nicht mehrmals auf- und wieder abgeschraubt wurden sollte das aber nicht nötig sein.

Abschließend weisen wir darauf hin, dass das Kit zwar eine Verbesserung gegenüber der Serie ist, gleichzeitig aber auch eine bauliche Veränderung darstellt, die eingetragen werden muß, sofern das Fahrzeug mit dem Kit im öffentlichen Straßenverkehr bewegt wird. Das Kit ist als Rennsportteil konzipiert, daher übernehmen wir auch keine Haftung für Sach- und Körperschäden im Falle eines Versagens des Kits.

Viel Erfolg und eine ab sofort sorgenfreie Fahrt!