

Einbauanleitung für Umbau auf Kurbelwellensimmerring (Best.-Nr. 26323)

LIMORA

Ersatzteile für klassische britische Fahrzeuge

Limora Zentrallager

Industriepark Nord 21
D - 53567 Buchholz
Tel: +49 (0) 26 83 - 97 99 0
E-Mail: Limora@Limora.com
Internet: www.Limora.com

Filialen:

• Aachen • Berlin • Bielefeld
• Düsseldorf • Hamburg
• Köln • Stuttgart

1. Schleifen Sie den Kurbelwellenflansch auf 63,5 mm (+0,01 mm, -0,00 mm). Ein exakter Radius von 4,8 mm (3/16") muss hierbei gewährleistet sein (siehe hierzu Abb. 1).
2. In den unteren Bereich des hinteren Hauptlagerdeckels müssen zwei 10 mm (3/8") Löcher gebohrt werden. Die Position der neuen Löcher liegt rechts und links neben der originalen Ölbohrung. Bitte beachten Sie hierbei, daß die Bohrungen im gleichen Winkel angesetzt werden (siehe hierzu Abb. 2). Dies hat zur Folge, daß sich einerseits der Öldruck auf den Simmerring vermindert, andererseits der Öldruck auf den hinteren Hauptlagerdeckel unverändert bleibt und somit eine konstante Schmierung der Hauptlager gewährleistet wird.
3. Nachdem der Motorblock und die Kurbelwelle sorgfältig gesäubert wurden, kann die Kurbelwelle ohne Simmerring in den Block eingesetzt werden. Prüfen Sie anschließend den perfekten Sitz der Hauptlagerdeckel und überprüfen Sie danach das Axialspiel der Kurbelwelle. Das Spiel darf 0,01 mm bis 0,015 mm betragen und muß gegebenenfalls durch entsprechende Anlaufscheiben korrigiert werden. Beachten Sie hierbei die Vorgaben im Werkstatthandbuch.
4. Demontieren Sie anschließend die Kurbelwelle wieder.
5. Montieren Sie nun die obere Simmerring-Lagerschale am Motorblock nachdem Sie die Auflageflächen mit Silikon-dichtmasse bestrichen haben. Passen Sie den Sitz der unteren Lagerschale am hinteren Hauptlagerdeckel an (noch nicht montieren). Streichen Sie anschließend die Simmerring-Führungsnut der Lagerschalen mit Dichtmasse ein.
6. Bestreichen Sie nun den abgeschliffenen Kurbelwellenflansch und die Dichtlippe am Simmerring. Spreizen Sie anschließend den Simmerring und montieren Sie ihn auf den Kurbelwellenflansch. Drehen Sie danach die Feder im Simmerring ca. 45° von der geteilten Stelle weg. Drehen Sie abschließend den Simmerring auf der Kurbelwelle, so daß die Öffnung im Simmerring, nachdem die Kurbelwelle eingebaut ist, nach oben in den Motorblock zeigt.
7. Setzen Sie nun die Kurbelwelle vorsichtig in den Motorblock ein. Beachten Sie hierbei, daß der Simmerring exakt in die obere Lagerschale eingepaßt wird.
8. Montieren Sie jetzt den hinteren Hauptlagerdeckel zusammen mit der unteren Lagerschale und stellen Sie dabei sicher, daß der Simmerring nicht zerdrückt wird.
9. Ziehen Sie nun die Bolzen der Hauptlagerdeckel laut Herstellervorgabe an (85 bis 90 ft/lbs).
10. Ziehen Sie jetzt die Schrauben der Simmerring-Lagerschalen mit (8 bis 10 ft/lbs) an. Wischen Sie anschließend die überschüssige Dichtmasse ab.
11. Prüfen Sie abschließend ob sich die Kurbelwelle frei drehen läßt und stellen Sie nochmals sicher, daß der Simmerring korrekt montiert ist.

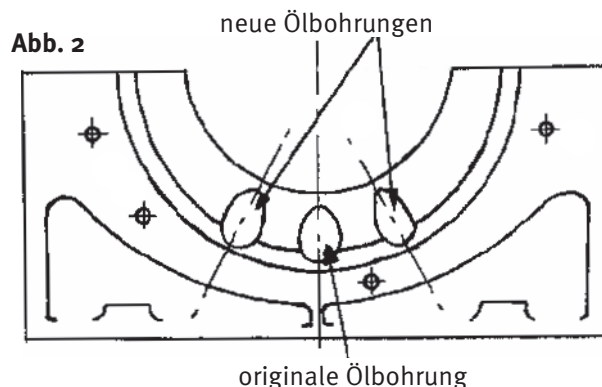
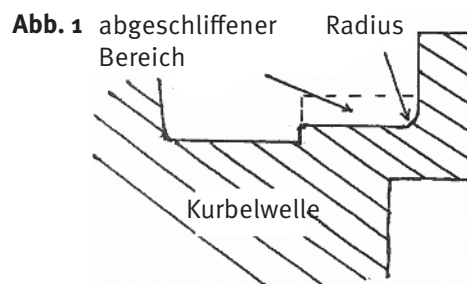
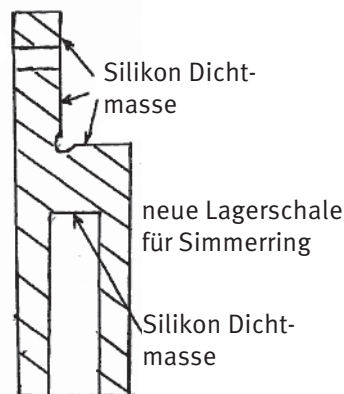


Abb. 3



Instructions de montage pour kit de modification sur joint spi dans vilebrequin (Ref. no. 26343)

1. La bride du vilebrequin doit être poncée à 63,5 mm (+0,01, -0,00 mm). Il faut garantir un rayon exact de 4,8 mm (3/16") (voir ill. 1)
2. Il faut percer deux trous de 10 mm (3/8") sur la partie arrière du chapeau de palier. La position des nouveaux trous est à droite et à gauche de l'orifice du trou d'origine. Il faut veiller à ce que les trous soient sur le même angle (voir ill. 2). Cela entraîne une diminution de la pression d'huile sur le joint spi et celle-ci reste inchangée à l'arrière du chapeau de palier. Le graissage constant du chapeau de palier est ainsi garanti.
3. Après avoir très bien nettoyé le bloc moteur et le vilebrequin on peut monter le vilebrequin sans joint spi dans le bloc. Il faut ensuite contrôler la position parfaite du palier ainsi que le jeu axial du vilebrequin. Il doit être entre 0,01 et 0,015 mm. Si c'est nécessaire, il faut le corriger avec des rondelles. Vous pouvez consulter les instructions du fabricant dans le manuel d'atelier.
4. Redétermontez ensuite le vilebrequin.
5. Montez le coussinet supérieur du joint spi sur le bloc moteur après avoir étalé une pâte d'étanchéité en silicone sur les surfaces. Il faut ajuster la position du coussinet inférieur au chapeau du palier (il ne faut pas le monter). Il faut ensuite passer une couche de pâte d'étanchéité sur la rainure de guidage du joint spi.
6. La bride du vilebrequin ponçée ainsi que les lèvres d'étanchéité sur le joint spi doivent être enduites. Ecartez ensuite le joint spi et montez-le sur la bride du vilebrequin. Tournez le ressort à env. 45° de la partie divisée. Il faut tourner le joint spi sur le vilebrequin de façon à ce qu'une fois montée, l'ouverture dans le joint spi soit en direction du bloc moteur.
7. Montez ensuite le vilebrequin prudemment dans le bloc moteur. Il est très important que le joint spi soit parfaitement ajusté dans le coussinet supérieur du palier.
8. Montez le chapeau arrière du palier avec le coussinet inférieur et assurez-vous que le joint spi ne soit pas écrasé.
9. Serrez les boulons du chapeau de palier selon les instructions du fabricant (85 jusqu'à 90 ft/lbs).
10. Serrez maintenant les vis du coussinet (8 jusqu'à 10 ft/lbs). Essuyez le surplus de pâte d'étanchéité.
11. Il faut ensuite vérifier si le vilebrequin tourne de lui-même et si le joint spi est monté correctement.

Fitting instructions for rear oil seal conversion (Part no. 26343)

1. Regrind the scrolled area of the crankshaft to 2.500" +0.005, -0.000" (63,50 mm +0,01, -0,00 mm). A clean radius of approximately 3/16" should be requested. Not a sharp corner (as shown in ill. 1).
2. Drill two extra 3/8" (10 mm) diameter oil drain holes in the bottom of the rear main cap, (one each side of the original) at a similar angle as shown in ill. 2). This will remove all unnecessary pressure from the seal and will not affect you oil pressure or the main bearing lubrication (as shown in ill. 3).
3. Assuming a thoroughly cleaned block and crankshaft is ready, fit the crankshaft to the block without the seal or housing to prove main bearing fit and ascertain correct end float (0.004 to 0.006" = 0,01 to 0,015 mm) by selective use of the thrust washers, as per workshop manual.
4. Remove crankshaft.
5. Assemble the two split lip seal alloy housings onto the block and rear bearing cap after first lightly smearing them with silicone sealer, (do not use Hylomar). Also apply a little into the groove to seal the outside of the seal.
6. Using the grease, coat the split seal on the lip, and also the crankshaft on its newly ground surface. Spread the lip seal just sufficiently to be fitted onto the crankshaft and slide it into place on this newly ground surface, (The correct way round). Fit the spring with its joint 45° from the split in the seal. The split in the seal should be rotated on the crankshaft so that it will sit upper-most in the block when the engine is the correct way up.
7. Carefully lower the crankshaft into the block ensuring the split lip seal goes cleanly into its alloy housing.
8. Equally carefully fit the rear bearing cap ensuring it also aligns with the lip seal.
9. As per workshop manual, tighten the main bearing cap bolts (85-90ft/lbs).
10. Tighten the alloy seal housing screws (8-10ft/lbs). Wipe off excess sealing compound.
11. Check that the crankshaft rotates freely and ensure the lip seal appears fitted satisfactorily.

