

## Einbauanleitung für Kurbelwellensimmerring (Best.-Nr. 337188)

### Bitte vor Arbeitsbeginn unbedingt lesen!

#### Montage Teile:

- 1 Umbausatz
- 1 Wellendichtring
- 2 Zylinderschrauben M6x25 DIN 912
- 2 Zylinderschrauben M6x35 DIN 912

Mit dieser Anleitung möchten wir Ihnen den Anbau des Umbausatzes an den Motorblock so einfach wie möglich machen.

Die Montage des Umbausatzes sollte am ausgebauten Motor erfolgen, ist aber bei verschiedenen Fahrzeugtypen, bei erschwerten Arbeitsbedingungen, auch in eingebauten Zustand möglich.

- Entfernen Sie die Druckplatte, Mitnehmerscheibe, Schwungscheibe sowie die Ölwanne.
- Demontieren Sie den alten Dichtflansch. Falls das Flanschhalbteil hinter dem Kurbelwellenflansch nicht demontiert werden kann, weil die Passbüchsen zu lang sind, müssen Sie dieselben vorsichtig mit einer Säge durchtrennen, ohne die Oberfläche des Motorblocks zu beschädigen.  
Entfernen Sie alle alten Passbüchsen.
- Stecken Sie das neue Umbauhalbteil mit den Passbüchsen auf den Motorblock und bohren Sie mit einem 6,4mm Spiralbohrer ca. 2mm tief die Lage der Bohrung ab. Entfernen Sie das Halbteil und bohren Sie nun die 2 angebohrten Zentren mit einem 5mm Spiralbohrer 13-14mm tief auf. Achten Sie genau auf eine Rechtwinkligkeit der Bohrungen. Schneiden Sie genau rechtwinklig ein Gewinde M6 in die Kernlochbohrungen.
- Glätten Sie mit 300er Schmirgelleinen den Durchmesser des Kurbelwellenflansches, auf dem die Schwungscheibe befestigt wird, so dass eine porenfreie Oberfläche entsteht.
- Entfernen Sie sämtliche Späne vom Bohren, Gewindschneiden und vom Schmirgeln.

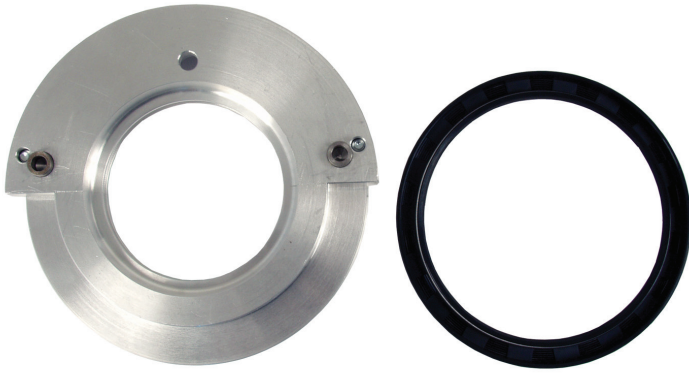
- Bringen Sie ein Dichtmittel auf die große Dichtflanschhälfte auf und stecken Sie diese mit den Passbüchse auf den Motorblock. Verschrauben Sie nun den Flansch mit den mit den beigelegten Zylinderschrauben M6x25, sowie einer vorhandenen 5/16 UNF Zollschraube die auf 1/2“ (12,7mm) gekürzt werden muß. (Für die Montage der Zollschraube wird ein Sechskantstiftschlüssel mit Rundkopf empfohlen.)
- Füllen Sie den Wellendichtring an der Innenseite mit Fett, bestreichen Sie zusätzlich den Außendurchmesser mit Dichtmittel. **Die offene Seite des Simmerings muß in Richtung Motorblock zeigen.**  
Schieben Sie nun den Dichtring auf den Kurbelwellenflansch und in den Halbmesser des Dichtflansches. Der Abstand vom Dichtring zur Planfläche des Kurbelwellenflansch soll 5 mm betragen.
- Montieren Sie nun die zweite Flanschhälfte ebenfalls mit etwas Dichtmittel und den zwei beigelegten Zylinderschrauben M6x35.
- Von der Originalkorkdichtung, die auf dem Flansch abdichtet, müssen ca. 5mm in der Breite abgeschnitten werden, dann kann die Ölwanne wieder montiert werden.
- Bevor die Schwungscheibe wieder montiert werden kann, muss noch die Planfläche der Passung, die auf den Kurbelwellenflansch aufgesteckt wird, auf 4mm Tiefe abgedreht werden. Das Mindestspiel zwischen Dichtring und Schwungscheibenplanfläche muss 0,5 mm betragen.
- Montieren Sie die Mitnehmerscheibe und Druckplatte.

#### Limora Zentrallager

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

#### Filialen:

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



**Limora central warehouse**  
 Industriepark Nord 21  
 D - 53567 Buchholz  
 Tel: 49 (0) 26 83 - 97 99 0  
 E-Mail: [Limora@Limora.com](mailto:Limora@Limora.com)  
 Internet: [Limora.com](http://Limora.com)

**Stores:**  
 • Aachen • Berlin • Bielefeld  
 • Düsseldorf • Hamburg  
 • Köln • Stuttgart

## Assembly Instruction for Conversation Kit (Part no. 337188)

**Please read carefully before you start to work!**

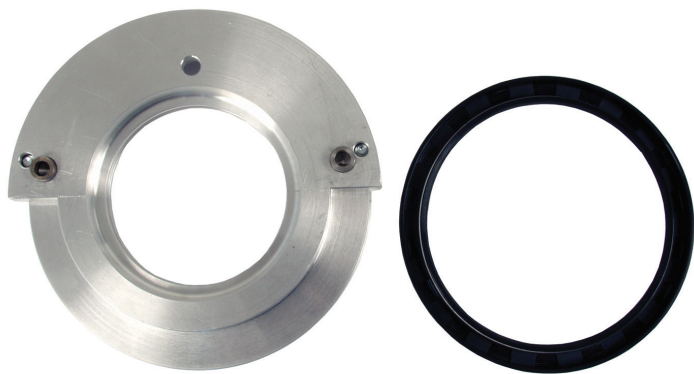
Assembly parts:

- 1 conversion
- 1 rotary shaft seal
- 2 socket head screws M6x25 DIN 912
- 2 socket head screws M6x35 DIN 912

With this guidance we would like to make a fitting of the conversion kit to the engine as simple as possible for you.

The assembly of the conversion kit should take place at the dismantled engine, however, with less favourable conditions of work, it is possible to fit it on mounted engine..

- Remove the pressure plate, clutch plate, flywheel as well as the oil sump.
- Dismantle the old sealing flange. If the flange half part behind the crankshaft flange cannot be dismantled, because the locating dowels are too long, you must split the same carefully with a saw, without damaging the surface of the engine mount. Remove all old locating dowel parts.
- Put the new change half part with the locating dowels on the engine mount and bore a putting with a 6.4mm diameter twist drill approx. 2mm deeply the Situation of the drillings off. If you remove the half part and if you drill out now the 2 drilled centers with a 5mm diameter twist drill 13-14mm deeply, pay attention to an exact right-angled trueness of the drillings. Cut exactly right-angled a thread M6 into the core hole drillings.
- Smooth the diameter of the crankshaft flange, on which the flywheel is fastened with a 300er emery line, so that ,a nonporous surface develops.
- Remove all splinters from boring, thread cutting and from sanding.
- Apply a sealant on the large sealing flange half and put these with the locating dowels on the engine mount. Bolt now the flange with the settled socket head screws M6x25, as well as an existing 5/16 UNF screw, which must be shortened to 1/2" (12.7mm). (for the assembly of the UNF screw a hexagonal pin Spanner with round head is recommended)
- If you fill the rotary shaft seal at the inside with grease, coat additionally the outside diameter with sealant. Push now the sealing ring onto the crankshaft flange and into the radius of the sealing flange. **Install the oil seal with the „open“ side facing the inside of the engine.** The distance from the sealing ring to the flat surface crankshaft flange is to amount to 5mm.
- Install now the second flange half likewise with some sealant and the two supplied socket head screws M6x35.
- From the original cork seal on the flange, must be cut off approx. 5mm in the width, then the oil sump can be installed again.
- Before the flywheel can be installed again, the flat surface of the fit on which the crankshaft flange is attached, must still be turned off on 4mm of depth. The minimum distance between sealing ring and flywheel flat surface must amount to 0.5mm.
- Install the clutch plate and pressure plate.



## Instructions de montage pour le joint spi du vilebrequin (Ref. no. 337188)

**Il est impératif de lire cette notice avant de commencer à travailler !**

Cette notice a été conçue dans le but de vous faciliter le montage du kit de transformation sur le bloc moteur. Le montage de ce kit devrait être effectué sur un moteur démonté mais sur certains types de véhicules il est possible de l'effectuer sur un moteur monté, même si les conditions de travail sont alors plus difficiles.

Pièces de montage:

- 1 kit de modification
  - 1 joint à lèvres
  - 2 vis de culasse M6x25 norme allemande DIN 912
  - 2 vis de culasse M6x35 norme allemande DIN 912
- Démontez le plateau pression, le disque d'entraînement, le volant d'inertie et le carter.
  - Démontez tous les flasques d'étanchéité. Si la moitié du flasque situé derrière le flasque du vilebrequin ne peut être démonté parce que les douilles sont trop longues alors il faut les séparer prudemment à l'aide d'une scie sans abîmer la surface du bloc moteur. Enlever ensuite toutes les anciennes douilles d'ajustage.
  - Positionner la moitié du nouveau flasque ainsi que les douilles d'ajustage sur le bloc moteur et percer avec un foret spécial de 6,4 mm un alésage profond de 2 mm. Enlever ensuite la moitié du flasque et repercer avec un foret de 5 mm les 2 trous déjà percés à une profondeur de 13-14 mm. Il est très important de faire attention à l'angle droit des percages. Effectuer ensuite un filetage M6.
  - Lisser ensuite avec du papier d'émeri (qualité 300) le diamètre du flasque du vilebrequin sur lequel le disque du volant d'inertie sera fixé. De cette façon vous obtiendrez afin d'obtenir une surface non poreuse.
  - Enlever tous les copeaux de perçage, filetage et ponçage.

- Il faut ensuite étancher la moitié du flasque et le fixer sur le bloc moteur à l'aide des douilles. Visser le flasque avec les vis de culasse jointes M6x25 et la vis en pouce UNF 5/16" qui doit être raccourcie à 1/2" (12,7 mm). (Nous recommandons pour le montage de la vis en pouce une clé Allen à six pans avec tête ronde)
- Remplir l'intérieur du joint à lèvres avec de la graisse et badigeonner le diamètre extérieur avec un produit étanche. **Le côté ouvert du joint doit être orienté vers le bloc moteur.** Pousser le joint à lèvres sur le flasque du vilebrequin et sur le rayon du flasque d'étanchéité. L'écart entre le joint à lèvres et la surface lisse du flasque de vilebrequin doit être de 5 mm.
- Monter la deuxième moitié du flasque en utilisant également un produit étanche et les deux vis jointes M6x35.
- Le joint en liège d'origine qui colmate le flasque est trop large, il faut donc le couper d'environ 5 mm avant de pouvoir remonter le carter.
- Avant de pouvoir remonter le volant moteur, il faut tourner sur 4 mm de profondeur la surface lisse de l'ajustage qui va être fixée sur le flasque du vilebrequin. Le jeu minimum entre le joint et la surface lisse du volant moteur doit être de 0,5 mm.
- Il faut ensuite remonter le disque d'entraînement et le plateau pression.

### Limora Paris

Tél: +33 (0) 139 - 57 05 99  
E-Mail: Paris@Limora.com

### Limora Aix la chapelle

*Le magasin vitro passion*  
Feldstraße 41  
D - 52070 Aachen  
E-Mail: Aachen@Limora.com

### Nous parlons français

### Limora siège social

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

Internet: [Limora.com](http://Limora.com)