

Einbauanleitung für Competition Kupplungsaustrücklager

Artikel-Nr.: 343170 und 17852

Das Kugellager dieses Kupplungsaustrücklagers ist auf einem Aluminiumträger montiert, der für eine längere Lebensdauer harteloxiert wurde.

Bitte beachten Sie:

Dieses Kugellager ist nur für den Einsatz mit Membranfederkupplungen geeignet. Die Membrane muss in der Mitte blank sein. Hierfür muss der Metallring, der in der Mitte des Kupplungsautomaten sitzt, entfernt werden, siehe Abbildung 1. Das Lager drückt dann direkt auf die Federlamellen.

Um ein gutes Gefühl für das Kupplungspedal zu erreichen, ist es wichtig, dass die Einstellschraube am Austrücklager richtig eingestellt ist. Dies ist sehr effektiv, wenn die folgenden Schritte genau befolgt werden.

Bitte lesen Sie die nachfolgenden Anweisungen vor dem Start gründlich durch.

1. Die Kupplung muss mit montierter Kupplungsscheibe korrekt an die Schwungscheibe angeflanscht werden (betriebsbereit).
2. Zuerst muss der Abstand der Federlamellen zur hinteren Motorplatte gemessen werden. Dies kann gemäß den Punkten 3 und 4 wie folgt durchgeführt werden.
3. Einfach ein Lineal über den Kupplungsautomaten legen und den Abstand zur hinteren Motorplatte messen, siehe Abbildung 2.
4. Dann wird das Maß von der geraden Kante des Kupplungsautomaten zu den Federlamellen abgezogen (am inneren Durchmesser), siehe Abbildung 3.
5. Zu dieser Zahl sollte dann 0,150" (3,8 mm) addiert werden, als Spielraum für Hitze und Verschleiß, im folgenden "Lagerabstand" genannt.
6. Danach können sie das Austrücklager mit den Halteklammern an der Austrückgabel montieren und die Einstellschraube am Austrücklager lösen.
7. Legen sie anschließend ein Lineal im gleichen Winkel über die Kupplungsglocke wie die Austrückgabel (bei der mechanischen Kupplungsbetätigung des Austin Healey BN2 ist diese senkrecht), siehe Abbildung 4.

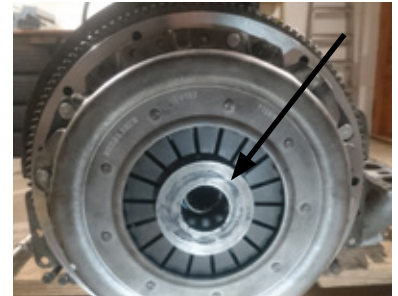


Abbildung 1



Abbildung 2



Abbildung 3



Abbildung 4

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

8. Stellen sie anschließend Ihren Messschieber oder Ihr Lineal auf den zuvor errechneten "Lagerabstand" ein (vergessen sie hierbei nicht, die Tiefe des Lineals zu berücksichtigen), und halten sie das Ausrücklager geneigt, um den Kontakt zwischen der Einstellschraube und der Ausrückgabel jederzeit zu gewährleisten, (Pfeil A). Setzen sie den Messschieber gegen das Lineal auf der dem Einstellgerät gegenüberliegenden Seite, siehe Abbildung 5. Dann muss die Ausrückgabel bewegt werden, um sie mit dem Messschieber in Kontakt zu bringen, (Pfeil B).

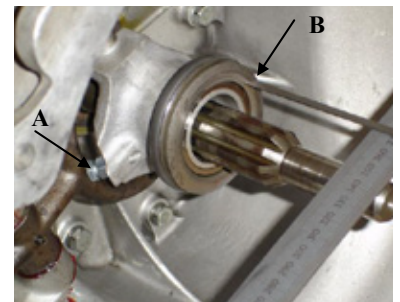


Abbildung 5

9. Halten Sie das Ausrücklager in dieser Position, schieben Sie den Messschieber auf die Seite der die Einstellschraube (Pfeil C), siehe Abbildung 6. Anschließend kann die Schraube eingestellt werden. Um den identischen "Kupplungsabstand" zu erreichen, ziehen sie die Kontermutter der Einstellschraube an. Hinweis: In einigen Fällen kann es notwendig sein, die Einstellschraube zu verkürzen bzw. zu verlängern.

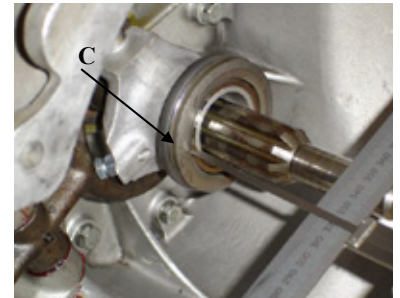


Abbildung 6

Zusammenfassung

10. Bei richtiger Einstellung sollte die Einstellschraube die Ausrückgabel berühren und der Abstand des Ausrücklagers zum geraden Rand des Kupplungsgehäuses auf beiden Seiten gleich sein.

11. Entfernen sie nun das Ausrücklager und fetten Sie die beiden Befestigungslaschen und die Mittelbohrung großzügig ein, siehe Abbildung 7. Hierfür empfehlen wir unser Hochtemperaturfett, Artikel-Nr.: 212127. Montieren sie anschließend das Ausrücklager wieder auf der Ausrückgabel.



Abbildung 7

12. Sobald das Getriebe an den Motor angeflanscht ist, sollte die Stößelstange des Kupplungsnehmerzylinders in der Länge so eingestellt werden, dass bei vollständig eingefahrenem Kolben ein maximales Spiel von 1/8" (3 mm) bis 3/16" (4,5 mm) erreicht wird.



Penrite High Melt Hochleistungsfett

für Radlager und alle Arten von Abschmierarbeiten

Hochleistungsfett für Wälz- und Kugellager sowie für Kreuzgelenke im KFZ Bereich. Dieses Produkt hat als Verdicker eine Lithiumseife und enthält qualitativ hochwertiges Mineralöl, dem Inhibitoren gegen Korrosion und Oxidation beigefügt sind. Aufgrund seiner Wasserbeständigkeit eignet sich dieses Fett besonders für Radlager klassischer Fahrzeuge, die unzureichend abgedichtet und Sprühwasser ausgesetzt sind. Temperaturbereich: -10°C bis +170°C.
500 Gramm Dose

Artikel-Nr.: 212127

Fitting instructions for competition clutch release bearings

part no.'s: 343170 and 17852

The ball race bearing is mounted to an aluminium carrier, which is hard anodised for longer life.

It is only suitable for use with diaphragm clutches. The diaphragm should have bare fingers at its centre. No steel pad for a carbon thrust. (If this is currently fitted it should be easily removed with a hacksaw blade). Illustration 1.

In order to achieve a good feel to the clutch pedal it is important the adjuster screw is correctly set for your particular application. This is very effective if the following steps are followed precisely. Please read all the following instructions thoroughly prior to starting.

1. The clutch must be correctly fitted to the flywheel with centre plate fitted (ready to use).
2. First the distance from the diaphragm fingers to the engine bell housing face must be measured. This can be done as follows in 3 and 4.
3. Simply place a straight edge across the clutch cover, measure to the bell housing face of the rear of the engine, illustration 2.
4. Then subtract the measurement from the straight edge to the diaphragm fingers (at the inner most diameter), see illustration 3.
5. This figure should then have 0,150" (3.8mm) added to it as clearance for both heat and wear. We will call this total figure the "bearing distance".
6. Then fit the bearing into position on the fork with the retaining clips in place and the adjuster screw loose.
7. Place the straight edge across the bell housing at the same angle as the clutch fork, see illustration 4. Note: For Austin Healey BN2 mechanical linkage, this is vertical.

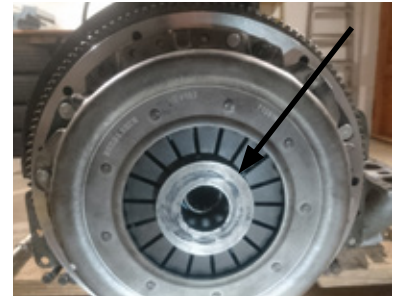


illustration 1



illustration 2



illustration 3



illustration 4

8. Set your vernier caliper or ruler to the previous gained “bearing distance”, (do not forget to allow for the depth of the straight edge), keeping the bearing tipped to maintain contact between the adjuster screw and the fork at all times, (A). Place the vernier caliper against the straight edge on the side, opposite to the adjuster, illustration 5. Then move the fork to bring it into contact with the vernier caliper, (B).

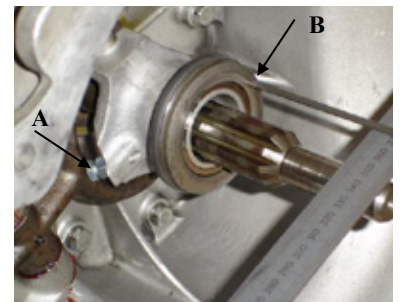


illustration 5

9. Keeping the bearing in this position move the vernier caliper to the other side (C), (next to the adjuster), see illustration 6 and adjust the screw. To achieve the same “clutch distance” and tighten the lock nut. Note: In some cases it may be necessary to shorten/lengthen the adjuster screw.

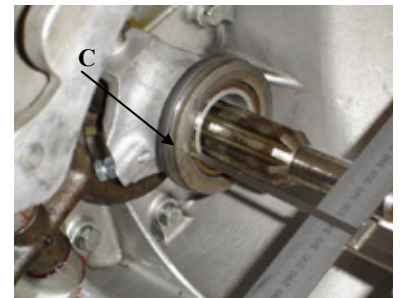


illustration 6

Summary

10. When adjusted correctly, the screw should be touching the fork and the bearing to straight edge distance be the same on both sides.
11. Remove the bearing and apply a liberal layer of grease to both location lugs and the centre bore, illustration 7. For race and heavy duty applications we recommend our high temperature grease, Part no.: 212127. Refit the bearing to the clutch fork.
12. Once the gearbox is fitted to the engine the slave cylinder pushrod should be adjusted in length to achieve 1/8" (3mm) to 3/16" (4.5mm) max. free play with the slave cylinder piston pushed fully home.



illustration 7



Penrite high melt grease for wheel bearings and all other lubrication work

A complex lithium based grease especially suitable for classic and vintage wheel bearings and universal joints where exposure to water spray and therefore wash-out can be a problem. This Penrite grease resists the high temperatures caused by braking. Temperature range: -10°C to +170°C.
500 gram can

Part no.: **212127**