



**Kurbelwellensimmerring
Austin Healey BN4 bis BJ8
(Best.-Nr. 206471)**

Inhalt:

- 1 x Oberer Halter für den Simmerring (Bohrungen mit Gewinde)
- 1 x Unterer Halter für den Simmerring (Bohrungen ohne Gewinde)
- 1 x geteilter Simmerring
- 1 x Sicherungsfeder
- 4 x Schraube mit Innensechskant M5 x 12 mm
- 2 x Schraube mit Innensechskant M5 x 40 mm
- 1 x Bohrschablone
- 1 x Schneideschablone für Motorplatte
- 1 x Einbauanleitung

Einbauanleitung

1. Zur Umrüstung ist es nicht notwendig, den Motor auszubauen.
2. Falls Sie den Umbau bei eingebautem Motor vornehmen, verfahren Sie wie folgt.
3. Bauen Sie Getriebe, Kupplung, Schwungscheibe und die hintere Motorplatte aus.
4. Drehen Sie die Kurbelwelle, bis zwei der vier Haltemuttern der Schwungscheibe im Kurbelwellenflansch parallel zur Dichtflächenebene Motorblock/Ölwanne stehen.
5. Stellen Sie sicher, dass die Kurbelwelle bei den nachfolgenden Arbeiten gegen unbeabsichtigtes Verdrehen gesichert ist.
6. Richten Sie den Umrüstsatz parallel zum Block aus und schrauben Sie die vier Bohrschablonenschrauben in die vier Gewinde des Kurbelwellenflansches. Bohren Sie jeweils ein Loch von 4.2 mm Durchmesser und 10 mm Tiefe und schneiden Sie ein Gewinde von M5 x 0.8 mm.
7. Stellen Sie sicher, dass die hintere Fläche des Hauptlagerbockes bündig mit dem Motorblock ist. Sollte dies nicht der Fall sein, demontieren Sie die Ölwanne, lösen dann die Muttern des Hauptlagerbockes und bringen diesen in Flucht mit der bearbeiteten Fläche des Motorblocks (wie zuvor beschrieben).
8. Fetten Sie den Simmerring gut ein, entfernen Sie die Feder aus dem Simmerring und schieben ihn dann vorsichtig über die Kurbelwelle. Die Schnittstelle des Simmerrings muss dabei nach oben zeigen und die Nut zur Aufnahme der Feder muss zum Motorblock zeigen, da sonst der Simmerring „trocken läuft“ (Abb. 1).
9. Setzen Sie den oberen Halter (hat Gewindebohrungen) des Simmerrings mit Silikon-Dichtung (nicht Hylomar) an den Kontaktstellen zum Motorblock ein und schrauben ihn mit den beiliegenden M5 x 12 mm Schrauben leicht an.
10. Wiederholen Sie diesen Vorgang mit dem unteren Halter (hat Bohrungen ohne Gewinde). Schrauben Sie die beiliegenden M5 x 40 mm Schrauben leicht an.

11. Richten Sie den Halter nun mittig mit dem Simmerring aus und ziehen zuerst die beiden M5 x 40 mm Schrauben an, danach die vier M5 x 12mm Schrauben. Wir empfehlen hierbei eine nicht zu stark sichernde, flüssige Schraubensicherung (z.B. Loctite; Best.-Nr. 7309).
12. Schneiden Sie mit Hilfe der beiliegenden Schablone (Abb. 2) die Motorplatte aus. Ein zu enger Sitz ist nicht erforderlich. Sie sollten jedoch nicht zu großzügig ausschneiden, damit hinreichend Dichtfläche für die Motorplatte bleibt.

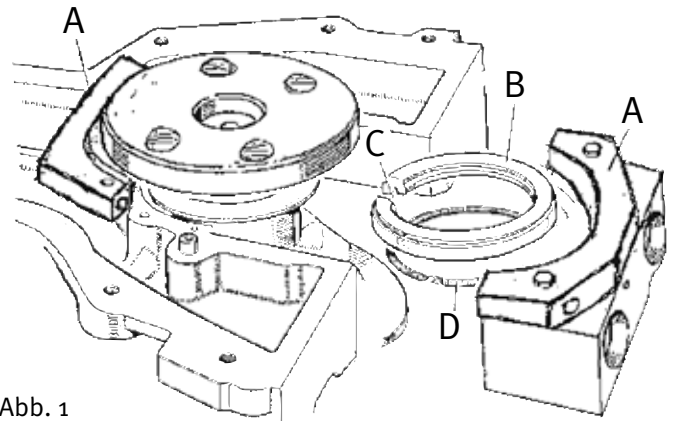


Abb. 1

- A:** Simmerringgehäuse (2teilig).
B: Simmerring (2-teilig).
C: Montieren Sie den Simmerring mit der Öffnung nach oben (in Richtung Zylinderkopf).
D: Die Sicherungsfeder wird von der Rückseite in den Simmerring gehängt.



Abb. 2



 **Crankshaft oil seal conversion kit
Austin Healey BN4 to BJ8
(part no. 206471)**

Content:

- 1 x Upper bracket for the oil seal (holes with thread)
- 1 x Lower bracket for the oil seal (holes without thread)
- 1 x Split type oil seal
- 1 x Retaining spring
- 4 x Allen screw M5 x 12 mm
- 2 x Allen screw M5 x 40 mm
- 1 x Drilling template
- 1 x Cutting template for engine backplate
- 1 x Instructions

Fitting instructions:

1. It is not necessary to remove the engine for this conversion.
2. If you are converting with the engine installed, proceed as follows.
3. Remove the gearbox, clutch, flywheel and engine backplate.
4. Turn the crankshaft until two of the four flywheel retaining nuts in the crankshaft flange are parallel to the sealing surface plane of the engine block/oil sump.
5. Make sure that the crankshaft is secured against unintentional rotation during the following work.
6. Align the conversion kit parallel to the block and screw the four drilling template screws into the four threads of the crankshaft flange. Drill a hole of 4.2 mm diameter and 10 mm depth in each and cut a thread of M5 x 0.8 mm.
7. Make sure that the rear surface of the main bearing bracket is flush with the engine block. If this is not the case, dismantle the oil pan, then loosen the nuts of the main bearing block and bring it in line with the machined surface of the engine block (as previously described).
8. Grease the oil seal well, remove the spring from the oil seal and carefully slide it over the crankshaft. The interface of the oil seal must face upwards and the groove for the spring must face the engine block, otherwise the oil seal will „run dry“ (fig. 1).
9. Insert the upper bracket (the one with threaded holes) of the oil seal with silicone seal (not Hylomar) at the contact points to the engine block and screw it on lightly with the enclosed M5 x 12 mm screws.
10. Repeat this procedure with the lower bracket (the one with the holes without thread). Lightly screw on the enclosed M5 x 40 mm screws.
11. Now align the bracket centrally with the oil seal and tighten the two M5 x 40 mm screws first, then the four M5 x 12 mm screws. We recommend using a liquid retaining compound (e.g. Loctite; part no. 7309) that is not too strong.



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

12. Cut out the engine backplate using the enclosed template (fig. 2). It is not necessary to fit too tightly. However, you should not cut out too generously so that sufficient sealing surface remains for the engine plate.

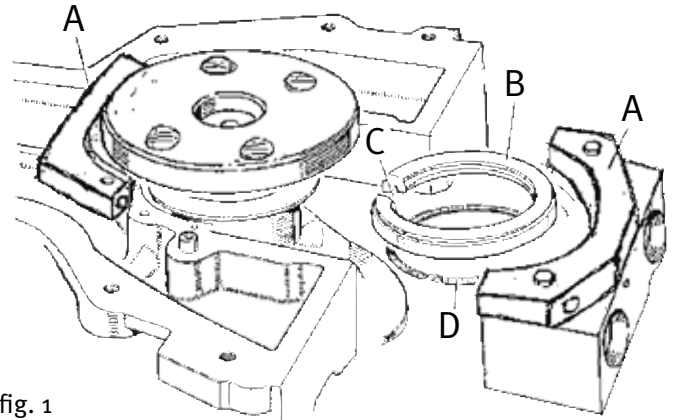


fig. 1

- A:** Oil seal housing (2 parts)
- B:** Oil seal (2-piece)
- C:** Fit the oil seal with the opening facing upwards (towards the cylinder head)
- D:** The retaining spring is hooked into the Simmerring from the rear



fig. 2



**Instructions de montage pour joint spi
Austin Healey de BN4 à BJ8
(Ref. No. 206471)**

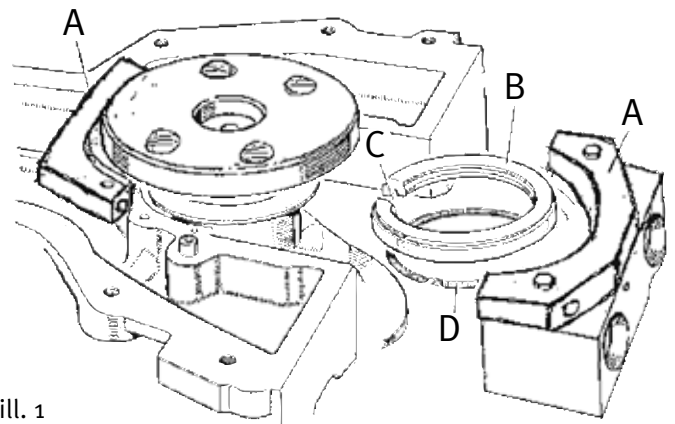
Contenu:

- 1 x support supérieur pour le joint spi (alésages avec filetage)
- 1 x support inférieur pour le joint spi (alésages sans filetage)
- 1 x joint spi divisé
- 1 x ressort de sécurité
- 4 x vis à six pans M5 x 12 mm
- 2 x vis à six pans M5 x 40 mm

Montage:

1. Il n'est pas nécessaire de démonter le moteur pour procéder au changement.
2. Si vous effectuez le changement sans démonter le moteur, alors il faut suivre les points suivants.
3. Il faut démonter la boîte de vitesses, l'embrayage, le volant moteur et la plaque moteur arrière.
4. Tournez le vilebrequin jusqu'à ce que deux des quatre écrous du volant moteur soient parallèles à la surface d'étanchéité du bloc moteur/carter.
5. Il faut s'assurer que le vilebrequin est bien bloqué et qu'il ne tourne pas de lui-même.
6. Alignez le kit de conversion parallèlement au bloc et vissez les quatre vis de guidage du foret dans les quatre filets de la bride de vilebrequin. Percez un trou de 4,2 mm de diamètre et 10 mm de profondeur chacun et découpez un filet de M5 x 0,8 mm.
7. Il faut s'assurer que la surface arrière du chapeau de palier principal ne dépasse du bloc moteur. Si c'est le cas alors il faut démonter le carter d'huile, dévisser les écrous du chapeau de palier principal et les aligner avec la surface traitée du bloc moteur (comme décrit auparavant).
8. Le joint spi doit être bien graissé. Il faut enlever le ressort du joint spi et le pousser prudemment au dessus du vilebrequin. Le point de coupure du joint spi doit être vers le haut et la rainure du ressort doit être en direction du bloc moteur, car autrement le joint spi „pourrait fonctionner à sec“ (ill. 1).
9. Il faut mettre le support supérieur du joint spi (avec alésages de filetage) à l'aide d'un joint en silicone (pas Hylomar) sur les contacts allant au bloc moteur et le visser légèrement avec les vis M5 x 12 mm .
10. Il faut répéter cette opération avec le support intérieur (avec alésages sans filetage) et le visser légèrement avec les vis M5 x 40 mm.
11. Orientez le support et le joint spi vers le milieu et serrez d'abord les deux vis M5 x 40 mm et ensuite les quatre vis M5 x 12 mm. Nous recommandons d'utiliser une colle à vis pas trop consistante mais plutôt fluide (par exemple : Loctite, ref. no. 7309)

12. Il faut découper ensuite la plaque moteur à l'aide du modèle joint (ill.2). Il n'est pas nécessaire de faire cette découpe trop étroite mais elle ne doit pas être non plus trop large car autrement il n'y aurait pas assez de surface d'étanchéité pour la plaque moteur.



ill. 1

- A.** Carter du joint spi (en 2 parties)
- B.** Joint spi (en 2 parties)
- C.** Montez le joint spi avec l'ouverture vers le haut (en direction de la culasse)
- D.** Le ressort de sécurité doit être suspendu sur le derrière du joint spi



ill. 2