Einbauanleitung ruckgedämpfter Primärtrieb M53/M54

Bis hierhin hast Du alles richtig gemacht, denn Du hast Dich für diesen Primärtrieb entschieden. Glückwunsch! Nun geht es an den Einbau. Bitte nimm Dir die Zeit, diese Anleitung sorgfältig zu lesen, damit wir Einbaufehler von Anfang an ausschließen können.

Der Primärtrieb besteht aus folgenden Bauteilen:

- Ruckgedämpfter Kupplungskorb
- Primärritzel inkl. Befestigungsmaterial
- Nadellager
- Lagerring
- Bundscheibe

Reinige bitte zunächst alle Bauteile gründlich von eventuellen Produktionsrückständen.

1. Montage des Kurbelwellenritzels

Beginne mit der Montage des Kurbelwellenritzels. Dieses wird mit der Fase nach oben auf die Kurbelwelle aufgesetzt. Die vorhandene Passfeder (Halbmond) kann selbstverständlich weiterverwendet werden.
Achte bitte darauf, das Ritzel vollständig bis zum Anschlag aufzuschieben. Falls erforderlich, kann es mit einer passenden Nuss und vorsichtigen Schlägen bis zum Anschlag aufgepresst werden.
Anschließend wird das Ritzel mit der Unterlegscheibe 10x24x1,0 und der Mutter M10x1 mit mittelfester Schraubensicherung gesichert und fixiert.
Verwende bitte zum Anziehen einen geeigneten Gegenhalter für das Ritzel!

Anzugsdrehmoment: 30 Nm

2. Montage des Kupplungskorbes

Alle alten Ausgleichsscheiben werden vor der Montage des Kupplungskorbes entfernt! Stecke nun unsere Bundscheibe mit dem Lagerbund nach oben auf die Kupplungswelle. Danach wird der Lagerring für das Nadellager aufgesteckt. Aufgrund von Fertigungstoleranzen kann es vorkommen, dass dieser leicht oder etwas strammer auf die Kupplungswelle passt. Lässt sich der Lagerring nicht von Hand bis zum Anschlag aufschieben, kann mit etwas Kraft nachgeholfen werden. Verwende hierzu eine 17er Nuss. Stecke diese auf die Kupplungswelle und drücke den Lagerring mit vorsichtigen Schlägen der Handfläche bis zum Anschlag nach unten.

Achte bitte darauf, dass der Lagerring vollständig auf Anschlag sitzt.

Wichtig: Verwende hierfür keinesfalls einen Hammer!

Anschließend wird das Nadellager mit Getriebeöl benetzt und auf den Lagerring geschoben. Öle danach die Lagerpassung des Kupplungskorbes großzügig ein und setze den Kupplungskorb auf. Zum Abschluss werden die Zahnflanken beider Ritzel eingeölt, um einen anfänglichen Trockenlauf des Primärtriebes zu verhindern.

Nun kann die Kupplung montiert werden. Achte bitte auch hier auf eine ausreichende Schmierung aller Bauteile, insbesondere der Kupplungslamellen, damit deren Nasen auch hier anfänglich nicht trocken im Aluminiumkorb laufen!

3. **Einfahren**

Der Primärtrieb sollte über eine Strecke von etwa 100 km eingefahren werden. Eventuell auftretende Geräusche sollten danach weitestgehend verschwunden sein.

Eine gewisse Geräuschentwicklung lässt sich bei einem gerade verzahnten Primärtrieb konstruktionsbedingt jedoch nie vollständig ausschließen. Unsere Tests haben jedoch eine sehr geringe Geräuschentwicklung ergeben.

4. **Freigegebene Getriebeöle**

- Liqui Moly SAE 80W (GL4)
- Motul Gear MB 80W
- Andere Getriebeöle mit GL4-Spezifikation und vergleichbarer Viskosität ohne reibmindernde Additive