

Hot Rod technische informatie:

T1 (kever) vliegwiel/krukaskeerring montage en data

Onze ruilvliegwielen zijn op maatvoering, toleranties en passing gecontroleerd. Het los lopen van een vliegwiel (bout) met alle schade van dien, is voor 99% te wijten aan een montagefout. Deze schade valt daardoor dus buiten enige garantie.

De meest voorkomende (montage fouten) oorzaken van een losgelopen vliegwiel zijn:

- Onjuist aanhaalmoment
- Braam aan krukas of vliegwiel
- Vuil tussen krukas en/of vliegwiel
- Beschadigt aanlegvlak, krukas en/of vliegwiel*
- Uitgeslagen paspennen*
- O-ring tijdens montage van vliegwiel stukgesneden door te scherp geslepen krukasrand (werkt dan als holpijp)

*Reeds veroorzaakt door eerder losgelopen vliegwiel

Demontage vliegwiel

Demonteer de drukgroep (gelijkmatig losdraaien) en koppelingsplaat. Draai de vliegwielbout (dop 36) los. Met een luchtsleutel gaat dit het makkelijkst. Merk het vliegwiel ten opzichte van een der paspennen. Wrik nu het vliegwiel met bijvoorbeeld twee grote schroevendraaiers eraf. Controleer de gedemonteerde onderdelen. (zie advies en tips verderop)

Demontage en montage krukaskeerring

De oude krukaskeerring is er eenvoudig uit te wippen met een grote schroevendraaier. Pas op met het beschadigen van de krukas. Maak nu de omgeving van de keerring en de krukas goed schoon. Als de axiale krukas speling afgesteld/gecontroleerd moet worden is daar nu de tijd voor aangebroken. (zie werkplaats handboek) Monteer hierna de krukaskeerring, liefst met een daarvoor bedoeld gereedschap BP 7035, voorzichtig en gelijkmatig in het carter. De nieuwe keerring moet tot het einde van de keerring boring gemonteerd worden. Vet de keerring afdichtingslip in met een weinig molycote vet of motorolie.

Vervang nu de O-ring in het vliegwiel, zorg ook hier dat alle onderdelen schoon zijn en olie voor montage de O-ring ligt in.

Controleer het keerring loopvlak van het vliegwiel op beschadigingen, roest, etc. Dit zal de keerring beschadigen en opnieuw olie lekkage tot gevolg hebben.

Monteer nu het vliegwiel weer op het aangebrachte merkteken en duw deze zo ver mogelijk op de krukas. (Eventueel met behulp van een kunststof hamer dicht bij het midden slaan) Breng nu de vliegwielbout (toplager nog goed?) voorzien van 2 druppels draad borgmiddel (middel of sterk) in en zet deze vervolgens vast op het juiste moment 35 kg.m (m.daN) of wel 350 NM. Dit is nagenoeg onmogelijk zonder gebruik van een vliegwiel blokkeergereedschap (BP 7015) en een 2e man die de motor vasthoudt.

Advies:

- Vervang bij demontage van het vliegwiel altijd de keerring en de O-ring
- Controleer de conditie/slijtage van de koppeling
- Controleer tevens de price as keerring op lekkage
- Controleer of de paspennen in de krukas zonder speling zijn
- Vernieuw! de krukas bij uitgeslagen pas pennen
- Vernieuw de koppelingsplaat, als deze vet is en ontvet de koppeling en het vliegwiel
- Controleer motorsteunen

Tips:

- Is de koppelingsplaat drijfnat van de olie, dan is dit meestal veroorzaakt door een lekke O-ring (olie komt via krukas binnen door het vliegwiel)
- Als de achterzijde van het vliegwiel vet is dan is dit veroorzaakt door een lekke krukaskeerring
- Lekt de motor via het koppeling huis heldere olie (dus versn.bak.olie) dan is het de price as keerring

Technische gegevens:

- Axiale krukas speling 0.07 – 0.13 mm.
- Vliegwielbout aanhaalmoment (T1) 35 KG/M of 350 N/M
- Drukgroep (gelijkmatig aandraaien) 25 N/M (2,5 KG/M)
- Max. slingering frictievlak vliegwiel 0,20 mm