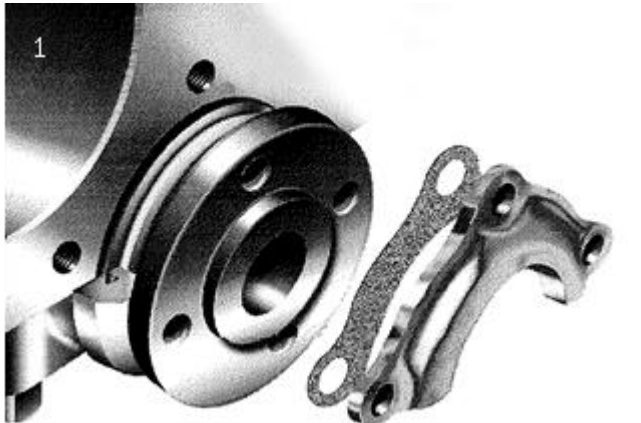


MGS10832, 321, 322 und 323

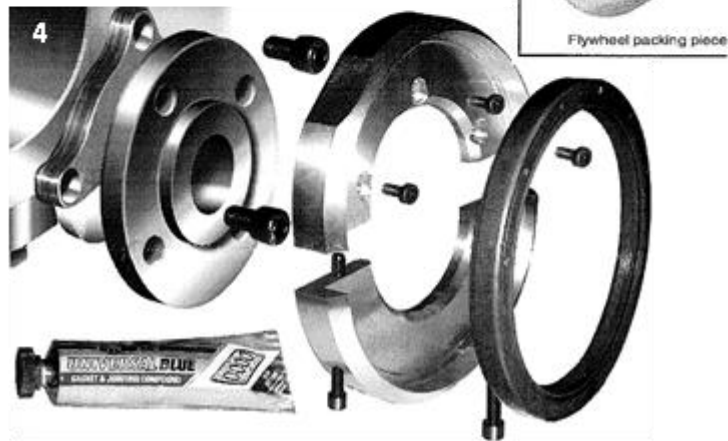
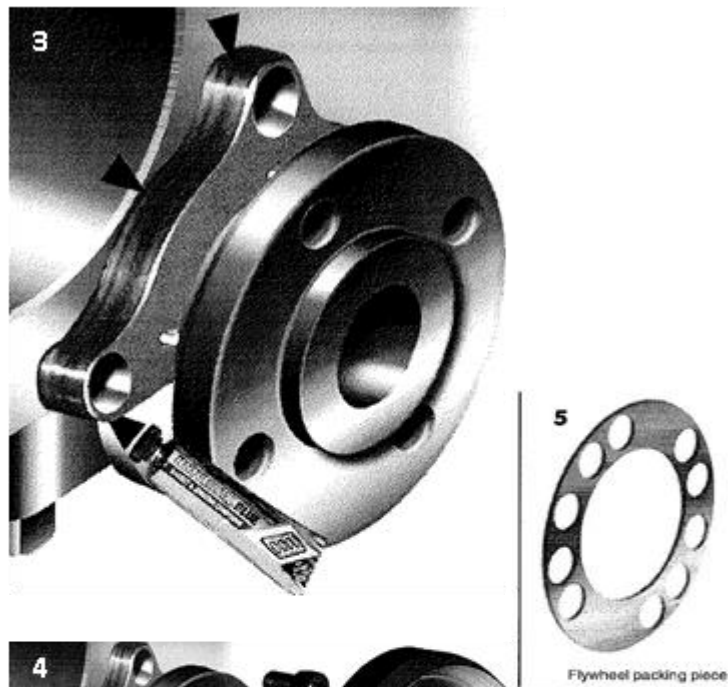
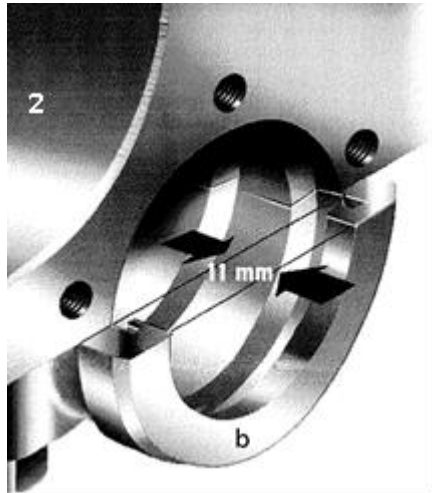
Simmerring-Umbausatz Kurbelwelle hinten – A-Serie-Motoren 948ccm – 1275ccm, Morris Minor, AH Sprite & MG Midget

Instruktionen

Entfernen Sie das Schwungrad, die Moorplatte und die halbrunde Abdeckung über dem hinteren Hauptlagerdeckel. Reinigen Sie sorgfältig die hintere Blockfläche neben dem Hauptlagerdeckel (Bild 1) und entfernen Sie alle Spuren der Dichtung und Grate usw. Der neue Öldichtring verläuft an der äußeren horizontalen Kante des Schwungradbefestigungsflansches an der Kurbelwelle. Dieser muss auf Beschädigungen überprüft und mit Drahtwolle oder feinem Schmirgel sorgfältig glatt geschliffen werden.



Wenn Sie sich den Hauptlagerdeckel ansehen, werden Sie feststellen, dass die Stirnfläche (Bild 2 & 3) bereits flach bearbeitet ist. Allerdings ist die Höhe dieser Stirnfläche vom Block entscheidend für die Abdichtung dieses Kits und muss sorgfältig gemessen werden. Von der Blockfläche bis zum Hauptlagerdeckel muss ein Maß von 11 mm vorhanden sein. Dies muss sowohl flach als auch rechtwinklig zum Block sein (Bild 3), aber es ist unwahrscheinlich, dass Sie bei den 1300er-Motoren etwas an diesem Maß ändern müssen, da dieser Bereich meist ab Werk korrekt bearbeitet scheint, aber überprüfen Sie es trotzdem!



Das dreieckige Gussteil dieses Satzes ist ebenfalls 11 mm dick und muss, wenn es an den Block geschraubt wird, auf seiner gesamten Länge mit der Stirnfläche "b" des Hauptlagerdeckels bündig sein (Bild 2). Dieser Teil des Montagevorgangs ist der längste und erfordert ein hohes Maß an Genauigkeit, da

es für die vollständige Abdichtung des Bausatzes am Motorblock unerlässlich ist. Die Erfahrung hat gezeigt, dass das Maß von 11 mm bei Serienmotoren ziemlich konstant ist. Sollte jedoch eine Anpassung erforderlich sein, kann dieses Maß entweder durch Oberflächenschleifen oder sehr sorgfältiges Feilen erreicht werden. In jedem Fall ist eine genaue Messung erforderlich. In dem sehr unwahrscheinlichen Fall, dass die Höhe bereits mehr als 11 mm beträgt, können Sie bis zu 1 mm von dem dreieckigen Gussteil entfernen, um dies auszugleichen.

Das Silikondichtmittel in diesem Satz gleicht ein geringes Maß an Toleranz in den Abmessungen aus, das für eine korrekt montierte Einheit ausreicht. Große Lücken oder Unregelmäßigkeiten lassen sich damit jedoch nicht wirksam gegen den Öldruck des Motors abdichten.

Tragen Sie eine Schicht Dichtungsmasse auf die Verbindungsflächen des dreieckigen Gussteils auf, wo es mit dem Block und dem Hauptlagerdeckel zusammentrifft, aber verwenden Sie keine Dichtung (Bild 4). Setzen Sie es auf den Block und achten Sie darauf, dass es mittig an den Flächen des Hauptlagerdeckels anliegt und die drei Schraubenlöcher übereinander liegen. Bringen Sie nun die Motorplatte wieder an.

Trennen Sie die beiden Hälften des runden Trägers, indem Sie die beiden 4mm-Innensechskantschrauben an seinem Umfang herausdrehen. Die obere Hälfte wird durch die drei Senkschrauben aus dem Bausatz an dem dreieckigen Leichtmetallteil gehalten, indem sie vorsichtig zwischen dem Schwungradflansch und dem Träger eingedrückt werden; achten Sie darauf, dass das Gewinde im Block rechtwinklig ist. Verwenden Sie Dichtungsmasse zwischen dem dreieckigen Gussteil und den oberen Halbflächen und setzen Sie sie auf den Block. Ziehen Sie die Schrauben gleichmäßig mit einem Druck von ca. 5lbs an und achten Sie darauf, dass die Kanten der oberen Hälfte und des dreieckigen Aluminiumteils am Hauptlagerdeckel ausgerichtet sind. Eine Schicht Dichtungsmasse um den Sitzbereich der oberen Hälfte und der unteren Hälfte auftragen; auf die Rückseite der unteren Hälfte, in und um die Nut und auf die Ringverbindungsflächen und die Stirnseite des Hauptlagerdeckels. Stellen Sie sicher, dass genügend Dichtungsmasse vorhanden ist, um die Schraubenkopfvertiefungen an der Seite des Trägers zu füllen (dies gilt nur für die Morris Ital Motoren).

Schmieren Sie die Dichtungslippe mit etwas Öl oder Fett ein und dichten Sie auch die hintere, vertiefte Seite des Dichtrings leicht ab. Die Dichtung wird auf die übliche Weise montiert, wobei der mit Fett gefüllte Hohlraum nach innen zeigt und die flache Seite von außen sichtbar ist. Schieben Sie die Dichtung über die Schwungradnabe und in die obere Hälfte des Aluminiumträgers. Drücken Sie die untere Hälfte auf, wobei Sie auf die Dichtungsmasse achten, und schrauben Sie die beiden Hälften zusammen. Tragen Sie vorsichtshalber noch etwas Dichtungsmasse um die Verbindung zwischen der unteren Hälfte und dem Hauptlagerdeckel auf. Lassen Sie die Dichtungsmasse mindestens 8 Stunden aushärten, bevor Sie den Motor laufen lassen.

Hinweise

Für die Motoren vom Morris Marina und Ital mit dem Originalschwungrad sind die beiden Schwungraddichtungen (siehe Abb. 5) zwischen Schwungrad und Kurbelwelle zu verwenden. Es gibt zwei Arten von Marina-Schwungrädern, der Unterschied liegt in der Tiefe der Passung auf der Rückseite, wo es auf die Kurbelwelle passt. Messen Sie sorgfältig nach, sie wird wahrscheinlich etwa 5 mm betragen, dann ist alles in Ordnung. Liegt er näher bei 9 mm, müssen Sie ihn auf 5 mm Tiefe (nicht weniger) abräsen lassen, damit der neue Dichtungsträger passt. Wenn Sie dies nicht überprüfen und beheben, wird das Schwungrad gegen den Träger blockieren und ihn erheblich beschädigen.

Für den 1275 Midget-Motor mit dem originalen Schwungrad gilt das Gleiche, außer dass nur ein Packer mitgeliefert und benötigt wird.

Bei allen Versionen des 1275-Motors mit dem modifizierten 1098-Schwungrad werden keine Packer benötigt. Darüber hinaus ist es wichtig, Folgendes zu überprüfen und zu beheben, da sonst Öl an der neuen hinteren Dichtung vorbeigesprengt wird:

1/ Die vordere Motorentlüftung ist vollkommen frei und bietet dem Durchfluss keinen Widerstand. Es ist durchaus üblich, dass diese Einheiten mit verfestigtem Schlamm vollständig verstopft sind.

2/ Vergewissern Sie sich, dass die vordere Entlüftung richtig angeschlossen ist, entweder an den Messingstutzen am Vergaser oder an das Entlüftungsventil des Ansaugkrümmers, je nachdem, was für Ihr Motorlayout richtig ist.

3/ Das vordere Rohr des Kurbeldampf-Oelabscheiders muss frei von Verstopfungen sein, darf nicht gespalten oder gerissen sein und muss einen Innendurchmesser von mindestens 8 mm haben. Verwenden Sie im Zweifelsfall einen Originalschlauch.

4/ Das Entlüftungssystem des 1275-Motors unterscheidet sich vom 1098-Motor und muss korrekt konfiguriert werden, da es sonst zu Undichtigkeiten kommt. Der Motorinendruck wird durch den Unterdruck im Ansaugkrümmer über den vorderen Kanister aus dem Motor gesaugt, daher der Schlauch von diesem zum Messingstutzen am Vergaser. Die Ventildeckel der 1275er haben kein Entlüftungsrohr, das oben herauskommt, wie bei den 1098ern. Diese Ventildeckel müssen mit der originalen, schwarzen Plastikkappe ausgestattet werden, durch die der Motor langsamer Luft ansaugt als er ausstößt. Der Motor läuft also mit einem Teilvakuum im Inneren; dieses empfindliche Gleichgewicht kann leicht durch eine falsche Verrohrung gestört werden!

5/ Bei neu überholten Motoren kann es zu übermäßigem Kolbenblasen kommen, das einen Druckaufbau in der Ölwanne verursacht und dazu führt, dass Öl sogar an dieser neuen Dichtungsanordnung vorbeigesprengt wird. Sollte dies bei Ihrem Motor der Fall sein, versuchen Sie, eine zusätzliche, vorübergehende Entlüftung über die mechanische Kraftstoffpumpenbohrung im Motorblock anzubringen, sofern diese nicht bereits für eine Kraftstoffpumpe verwendet wird!

Die Nichtbeachtung der oben genannten Punkte kann dazu führen, dass Ihr Motor aufgrund des hohen Innendrucks Öl verliert, auch wenn die neue Dichtung bereits eingebaut ist.