

HOW TO USE



Cannonball Kickerkit

Art.-№ 75-180

Für alle Verbindungen, die nicht selbstsichernd sind, muss mittelfeste Schraubensicherung verwendet werden. Bei allen Arbeiten sind neue Sicherungsscheiben bzw. Splinte zu verwenden. Der Einbau des Kickerkits ist nicht ganz ohne und erfordert Sorgfalt und gutes Werkzeug. Bei Zweifeln ruft uns lieber an, wir helfen gerne telefonisch.

Die Lagerplatte wird ohne Lager und Sicherungsringe geliefert. Neue Lager und Ringe sind unter 77-517 und 79-411 bei wwag.com erhältlich. Wiederverwendung der alten Lager ist möglich, beim Auspressen bitte Sorgfalt walten lassen.

Vorbereitende Arbeiten

- Die komplette Auspuffanlage entfernen.
- Zündkerzen herausdrehen.
- Getriebeöl ablassen und Ölablaßschraube gleich in den neuen Gehäusedeckel einschrauben. Dichtmittel nicht vergessen.
- Kupplungszug am Deckel lockern und die Innensechskantschrauben des Deckels herausdrehen.
- Deckel abnehmen, Kupplungsbetätigung demontieren und Seilzug aushängen. Die Öleinfüll-



schraube mit dem Meßstab wird im neuen Gehäusedeckel wiederverwendet, ebenso wie die drei Stahlkugeln des Kupplungsmechanismus.

DE

EN

ES

FR

IT

- Kupplungsdruckstift herausziehen. Wenn die Ausführung mit Ölverteilerblech verbaut ist, das Ölverteilerblech abmachen und den Rest auf 18,5 mm abdrehen. Das dazugehörige Ausrücklager hat original schon 17 mm AD, bitte prüfen. Druckstift (nach Änderung) mit dem Lager auf Seite legen.



Anmerkung:

- Die Bohrung in der Ritzelführung des Kickstarterdeckels hat 19 mm, genügend Spiel sollte damit also vorhanden sein.
- Beide Sechskantmuttern Schlüsselweite 1-1/16" (27 mm) von den Getriebehauptwellen abschrauben und die Innensechskantschrauben der Grundplatte lösen.



- Mit einem Abzieher (WW 98-078) die Grundplatte von den Getriebehauptwellen, komplett mit den Kugellagern, abziehen.



- Das Getriebegehäuse sorgfältig von Dichtungsrückständen reinigen.
- Kupplungsdeckel des Primärgehäuses abnehmen, Kontermutter der Kupplungseinstellschraube lockern und um einige Umdrehungen lösen.

Montage

- Neue Dichtung auf die gereinigte Fläche des Gehäuses auflegen und die vorbereitete Grundplatte montieren (WW 98-078).



- Die Ratschenmutter (Schlüsselweite 1-5/8") ohne Unterlegscheibe auf die linke Getriebewelle aufschrauben. Die abmontierte originale Sechskantmutter wieder mit der Unterlegscheibe auf die rechte Getriebewelle montieren. Beide Muttern mit 61-75 Nm anziehen.



Wichtig:

- Das Anziehdrehmoment für die Muttern an den Zwischenwellen- und Hauptwellenlagern wurde von H-D von 37-45 Nm (27-33 ft.lbs.) auf 61-75 Nm (45-55 ft.lbs.) geändert. Alle 1340ccm 5-Ganggetriebe verwenden jetzt dieses höhere Anziehdrehmoment. Die älteren Getriebe dürfen ebenfalls diese neuen Drehmomentdaten verwenden.
- Den Kupplungsseilzug in den Gehäusedeckel einschieben und festschrauben.
- Die vormontierte Ritzelführung und den Kupplungshebel abbauen und die gut gefetteten Stahlkugeln in die Mulden der unteren Rampe einlegen. Die Rampe muss bündig mit dem Rand eingesetzt sein.
- Den Kupplungsseilzug mit dem Verbindungsstück in den Kupplungshebel einhängen und mit den Mulden des Kupplungshebels auf die Kugeln legen.





- Die Ritzelhülse so auf den Kupplungshebel aufstecken, daß die drei ins Gehäuse gearbeiteten Gewindelöcher mit den Bohrungen der Hülse übereinstimmen und mit den 3 Senkkopfschrauben 5/16 UNC 1/2" befestigen.
- Die Kickstarterwelle in den Gehäusedeckel drücken und die Federkerbe auf ca. 45 Grad nach rechts (Stellung 01:30h) positionieren.



- In dieser 45 Grad Stellung wird das Kickerritzel auf den innenliegenden Vierkant der Kickstar-

terwelle mit den Passscheiben spielfrei aufgesteckt und mit dem Sicherungsring gesichert.

Wichtig:

- Dabei ist darauf zu achten, dass der rechte Winkel, der von den flachen Seiten der Ausheber gebildet wird, zum Sechskant des Kupplungszugs zeigt.



- Den Kupplungsdruckstift mit dem Sandwichlager in die Hauptwelle einschieben.



- Die Druckfeder nun auf den Zylinder der Ritzelhülse auflegen. Durch leichtes drehen des Kickerritzels, im Uhrzeigersinn, auf die rechte Seite, ist es möglich das Freilaufritzel auf den Zylinder zu schieben.
- Danach das Freilaufritzel niederdrücken und das Kickerritzel, gegen den Uhrzeigersinn wieder links herum drehen, so das der Ausheber das Freilaufritzel niedergedrückt hält.



- Jetzt kann die Dichtung auf die Getriebeplatte aufgelegt werden.
- Den komplett vormontierten Gehäusedeckel leicht auf die Getriebeplatte aufschrauben. Mit einem provisorisch aufgestecktem Kickpedal 3-4 mal durchtreten (um ein zentrieren der Verzahnung zu ermöglichen). Die Gehäusedeckelschrauben mit halben Anzugsmoment (ca. 4 Nm) anziehen. Danach nochmals 3-4 mal durchtreten. Jetzt die Schrauben mit dem endgültigen Drehmoment von 9 Nm festziehen.



- Die Halteschraube der Spiralfeder montieren, die Feder auf die Kickstarterwelle aufsetzen und mit einer halben Umdrehung Vorspannung montieren. Kickpedal aufstecken und sichern.



- Kupplung gemäß Handbuch einstellen und Spiel überprüfen. Kupplungsdeckel wieder festmachen. Getriebeöl auffüllen (0,8 l gesamt, 0,5 für das Getriebe und 0,3 für das Kickergehäuse).



- Auspuffanlage wieder montieren und alle Schrauben auf festen Sitz prüfen.
- Zündkerzen wieder montieren.

Wie muss ich kicken?

- Zündung ein
- Sicherer Stand suchen, beide Hände am Lenker
- Kickerhebel langsam niedertreten bis ein merklicher Widerstand auftritt
- Kickerhebel wieder nach oben führen
- Jetzt Hebel wieder langsam nach unten führen bis die Verzahnung voll greift, dann kraftvoll nach unten treten.

Wichtig:

- Mindestens 4 Sekunden in der unteren Stellung verweilen (egal ob der Motor läuft oder nicht) um ein Zurückschlagen zu vermeiden.
- Hebel wieder in die Ausgangsstellung bringen und den Vorgang bei Bedarf wiederholen.

HOW TO USE



Cannonball Kickstarter Kit

Item-Nº	75-180
---------	--------

For all connections that are not self-locking, medium strength locking compound must be used. For all work, new lock washers or split pins must be used. The installation of the kicker kit being straightforward, nevertheless it requires care and good tools. If you have any doubts, please call us, we are happy to help by phone.

The trap door is delivered without bearings and snap rings. You are free to acquire brand new bearings and snap-rings (part-nºs 77-517 and 79-411) from wwag.com or to reuse your old ones. In the latter case extraction must be executed with special care to avoid damage to the bearings.

Preparations

- Remove the complete exhaust system.
- Unscrew spark plugs.
- Drain gear oil and screw oil drain plug directly into the kicker cover. Don't forget to use sealing compound if necessary.
- Loosen the clutch cable on the old cover and unscrew the hex socket screws of the cover.



- Remove cover, disassemble clutch actuation and unhook cable pull. The oil filler plug and dipstick is reused in the new cover, as are the three steel balls of the clutch mechanism.



DE

EN

ES

FR

IT

- Remove clutch throw-out pin from the main shaft. If it has the oilslinger attached, remove it and turn down the remaining pin to 18.5 mm OD. The sandwich bearing should already have 17 mm OD. (Please check.) Put pin and bearing aside.



Note:

The bore in the pinion guide is 19 mm (3/4"), the resulting play for pin and bearing should be more than sufficient.

- Unscrew both hex nuts with 1-1/16" (27 mm) wrench from the gear shafts and loosen the trap-door hex socket head screws.



- Using a puller (WW 98-078), remove the trap-door from the gear shafts, complete with ball bearings.



- Clean the gearbox housing carefully from gasket residues.

- Take off derby cover from primary housing, loosen lock nut of clutch adjusting screw and unscrew by a few turns.

Assembly

- Place new gasket on the cleaned surface of the housing and mount the prepared base plate (WW 98-078)



- Screw the ratchet nut (1-5/8" hex) without washer onto the main gear shaft. Refit the original hex nut with the washer on the right-hand main shaft of the gearbox. Tighten both nuts to 61-75 Nm (45-55 ft-lbs).



Important:

- The shaft nut torque (main and counter shaft) was changed by H-D from 37-45 Nm (27-33 ft-lbs) to 61-75 Nm (45-55 ft-lbs). All 1340 cc 5-speed transmissions make use of this higher torque. Older transmissions are also subject to the new torque. The ratchet nut must be secured by the set screw that comes in the kit.

- Place the clutch cable in the cover and screw in.
- Take off the pre-assembled pinion guide and clutch lever from the new cover and place steel balls well greased in the grooves of the lower ramp. The ramp must be flush with the edge.
- Connect the clutch cable with its coupling to the clutch lever and place it on the steel balls, each ball in an corresponding groove.



DE

EN

ES

FR

IT



- Place the pinion guide on the clutch lever so that all three threads in the cover match the bores in the guide and fix with 5/16" UNC 1/2" countersunk bolts.
- Place the kicker shaft in the cover and adjust spring groove to about 45° to the right (01:30 o'clock position).



- Now place the kicker gear on the shaft while holding it in this position. Use shims and the lock ring to secure the gear without any side-play.

Important:

The angle between the flat portions of the throw-out plates should face towards the hex section of the clutch cable.



- Place the throw-out pin with the sandwich bearing in the mainshaft.



- Place the cylindrical large OD spring on the pinion guide. Slide the mainshaft ratchet gear on the pinion guide, while slightly turning the kicker gear clockwise.



- Push down the throw-out gear and return kicker gear to its former position. Make sure, it holds down the throw-out gear correctly.



- Place the gasket on the trap-door.
- Place the pre-assembled cover on the trap-door, keeping it from falling of with the bolts just snug (hand-tight). Provisionally attach the kicker lever and crank over kicker shaft three to four times. This will help to align the gears. Then tighten the cover bolts to 4 Nm (3 ft-lbs) and repeat procedure. Now tighten the cover bolts to final torque of 9 Nm (6.6 ft-lbs).



- Install the spiral spring mounting bolt and place the spring on the kicker shaft with one half turn of pre-tension. Put kicker lever with pedal on the shaft and tighten it.



- Adjust clutch according to manual and check free play. Replace clutch cover. Fill in 0.8 litres transmission fluid (e.g. WW 94-902). Replace dipstick.
- Install the exhaust system, thereby checking all screws for being tight and secures.
- Replace the spark plugs.



How to kick

- Ignition on.
- Look for secure stand of bike, place both hands on the handlebar.
- Step down kicker pedal slowly until feeling resistance.
- Let kicker pedal return to its resting position.
- Step down kicker pedal until the gears engage fully, then step down vigorously.

Important:

Keep kicker pedal depressed for a full 4 seconds to avoid kicking back - whether or not the engine is running.

- Repeat process if motor is not running.

HOW TO USE



Kit arranque a patada Cannonball

Art.-Nº 75-180

Para todas las uniones que no sean auto-blocantes, se debe utilizar cola de tornillo de fuerza media. Se deben usar nuevas arandelas Grower o pasadores para todo el trabajo. La instalación del kit de arranque con patada está sencilla, pero sin embargo requiere cuidado y buena herramienta. Si tiene alguna duda, por favor llámenos, estaremos encantados de ayudarle por teléfono.

La base del kit se entrega sin cojinetes y clips. Puede comprar nuevos (ref. 77-517 y 79-411) en wwag.com o re-utilizar los existentes. Extráigalos de la base original con mucho cuidado.

Preparaciones

- Desmonte el sistema de escape entero.
- Destornille las bujías.
- Purgue el aceite de transmisión y atornille el tapón directamente en la nueva tapa. No se olvide de usar un producto de obturación si es necesario.
- Afloje el cable de embrague de la tapa y desmonte los bulones de la tapa.



- Desmonte la tapa y luego la actuación del embrague y suelte el cable. La galga del aceite de transmisión se reutilizará, así que las tres bolas del mecanismo de actuación.



DE

EN

ES

FR

IT

- Tire la varilla de empuje. Si tiene fijada una chapa para el aceite, desmonte ésta y torne el diámetro exterior de la varilla a 18,5 mm OD. El cojinete original normalmente ya es de 17 mm OD. (Compruébelo, por favor.) Deje la varilla y el cojinete a un lado.



Nota:

El diámetro interior del guía del piñón es de 19 mm (3/4"), resulta que haya juego suficiente para que el cojinete deslice en él.

- Quite las dos tuercas de 1-1/16" (27 mm) de los ejes principal y secundario, afloje y desmonte los tornillos de la laca base de los rodamientos.



- Utilizando un extractor (WW 98-078), quite la placa base entera con rodamientos y anillos de seguridad.



- Limpie la superficie del cárter cuidadosamente de residuos de la junta.
- Desmonte la tapa del embrague y destornille el tornillo de ajuste unas vueltas, aflojando la contratuerca.

Asemblaje

- Ponga una nueva junta en el cárter y monte la placa base del kit utilizando la herramienta especial (WW 98-078).

DE

EN

ES

FR

IT



- Atornille la tuerca dentada (tamaño 1-5/8") sin arandela en el eje principal. Reutilice la tuerca original con su arandela en el eje secundario. Apriete las dos tuercas con 61-75 Nm (45-55 ft-lbs).

Importante:

- El momento de giro del apriete de las tuercas de los ejes principal y secundario se modificó por H-D de 37-45 Nm (27-33 ft-lbs) a 61-75 Nm (45-55 ft-lbs). Todas transmisiones 1340 cc con



5 velocidades están montadas utilizando los valores actualizados.

- Ponga el cable de embrague en la tapa y atorníllalo.
- Desmonte el guiapiñón y la palanca de embrague de la tapa y ponga las bolas bien engrasadas en las mediacañas respectivas. El borde de la contrapieza debe estar al ras de la tapa.
- Conecte el cable de embrague con a la palanca de embrague y métela en su lugar sobre las bolas, cada bola en su mediacaña respectiva.





- Ponga el guiapiñón en su lugar de manera que los tres agujeros coincidan con las roscas y fíjelo con los tornillos avellanados de 5/16" UNC 1/2".
- Meta el eje de arranque bien engrasado en la tapa y gírelo hasta que la ranura que mantenga el resorte se encuentre en una posición de 45° a la derecha (01:30 horas).



- Ponga el piñón de arranque en el eje, manteniendo el eje en la posición previamente establecida. Utilice las láminas distanciadoras y el anillo de seguridad para fijarlo.

Importante:

El ángulo que forman las dos partes planas de las chapas acopladoras en el piñón debe apuntar en el hexágono del cable.



- Meta la varilla de empuje en el eje principal, junto con su cojinete.



- Ponga el resorte cilíndrico sobre el guiapiñón y coloque el piñón de rueda libre en su lugar. Girando el piñón de arranque hacia la derecha deslice el piñón de rueda libre al fondo.





- Gire el piñón de arranque en su posición anterior, procurando que el piñón de rueda libre quede en su posición de al fondo.



- Ponga la junta en la placa base.
- Coloque la tapa pre-ensamblada en la placa base, meta los tornillos y atorníllelos hasta que aprieten ligeramente. Con el pedal de arranque provisionalmente montado gire el eje de arranque tres o cuatro veces. De esta manera los engranajes se alinearán correctamente. Apriete los tornillos con 4 Nm (3 ft-lbs) y repita girando el eje. Ahora apriete los tornillos al momento final de 9 Nm (6.6 ft-lbs).



- Atornille el bulón de soporte del resorte espiral y monte el resorte con pretensión de media revolución. Ponga el pedal de arranque y apriételo.



- Ajuste el embrague y compruebe el juego libre del cable. Ponga la tapa del embrague. Rellene la transmisión con 0.8 litros de aceite (por ej. WW 94-902). Meta la galga.



- Ponga el sistema de escape, verificando que todas uniones estén bien seradas y selladas.
- Ponga las bujías.

Como arrancar

- Ponga el contacto.
- Procure una posición estable de la moto. Ponga las dos manos en el manillar.
- Dé una ligera patada hasta que se sienta resistencia.
- Deje volver el pedal.
- Dé una patada hasta que los engranajes engan-chen, pues dé una patada vigorosa.

Importante:

Mantenga el pedal en su posición inferior por lo menos 4 segundos enteros para evitar un kick-back - no importa si se ha arrancado la moto o no.

Repita si el motor no se arranca.

HOW TO USE



Kit de kick Cannonball

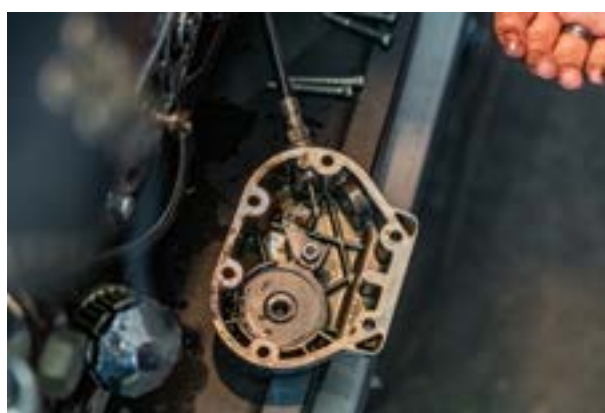
Art.-N° 75-180

Pour toutes les connexions qui ne sont pas auto-bloquantes, il faut utiliser un composé de blocage de résistance moyenne. Pour tout travail, il faut utiliser de nouvelles rondelles de sécurité ou des nouvelles goupilles fendues. L'installation du kit de kicker étant simple, elle nécessite néanmoins du soin et de bons outils. Si vous avez des doutes, n'hésitez pas à nous appeler, nous sommes heureux de vous aider par téléphone.

La base du kit est livrée sans roulements et clips. Vous pouvez acheter les pièces sur wwag.com (réf. 77-517 et 79-411) ou réutiliser celles d'origine. Dans ce cas-là extrayez-les avec soin.

Préparations

- Demontez le système d'échappement.
- Dévissez les bougies.
- Purgez l'huile de la transmission et vissez le bouchon BTR directement dans le nouveau couvercle. N'oubliez pas d'utiliser un produit étanchéifiant.
- Dévissez le câble d'embrayage et les boulons BTR du couvercle.



- Enlevez le couvercle, démontez le mécanisme de débrayage et déclenchez le câble. La jauge d'huile et les trois billes du mécanisme de débrayage seront ré-utilisées plus tard.



DE

EN

ES

FR

IT

- Enlevez la tige avec son palier. Si elle porte montée l'étoile de lubrification en tôle, enlevez celle-ci et réduisez le diamètre de la tige sur un tour à 18,5 mm. Le palier normalement a déjà 17 mm. (Svp vérifiez la mesure!) Mettez de côté la tige et son palier.



Note:

L'alésage du guide-pignon est de 19 mm (3/4"), le jeu qui en résulte devrait être suffisant en tous cas.

- Démontez le deux écrous des arbres principal et secondaire avec une douille 1-1/16" (27 mm) et dévisser les boulons BTR qui soutiennent la base des roulements.



- Utilisez un extracteur (WW 98-078) pour enlever la base complète avec les roulements.



- Nettoyez le carter de la transmission soigneusement des restes du joint.
- Enlevez le cache d'embrayage du carter primaire, desserrez le contrécrou et dévissez la vis de réglage quelques tours.

DE

EN

ES

FR

IT

Assemblage

- Placez un nouveau joint au carter et montez la nouvelle base avec ses roulements (outil: WW 98-078)



- Visser l'écrou dentée (clé 1-5/8") sans aucune rondelle sur l'arbre principal. Vissez un des écrous auto-blocants d'origine avec sa rondelle sur l'arbre secondaire. Serrez les deux écrous avec 61-75 Nm.



Important:

Le couple des écrous des arbres de transmission ont été modifiés par H-D de 37-45 Nm à 61-75 Nm. Toutes les 1340 cc à 5 vitesses utilisent les nouvelles valeurs de couple, ci-inclus les motos plus anciennes.

- Insérez le câble d'embrayage dans le couvercle de kick et avisez-le.
- Démontez le guide-pignon et le levier de débrayage du couvercle et placez les billes que vous avez gardé bien engraisées dans les trous correspondants de la contre-pièce du levier. La marge de la contre-pièce doit être au ras avec le carter.
- Enclenchez le câble d'embrayage avec son couplage au levier et placez ce dernier sur les billes, chacune dans son trou correspondant.





- Placez le guide-pignon sur le levier de la manière que les trois trous se trouvent sur les filetages correspondants et fixez-le avec les boulons BTR en 5/16" UNC 1/2".
- Insérez l'arbre kick dans les bagues du couvercle et réglez sa position afin que la rainure de support du ressort reste à 45° vers la droite (position 01:30h).



- Placez le pignon kick sur l'arbre en retenant celui dans sa position. Utilisez les cales et le circlip

fournis pour fixer le pignon sans aucun jeu sur l'arbre.

Important:

L'angle entre les deux parties plates des tôles d'enclenchement devraient montrer vers la section à six pans du câble d'embrayage.



- Placez la tige avec son palier dans l'arbre principal.



- Placez le ressort cylindrique sur le guide-pignon et faites glisser le pignon de roue libre sur le guide en tournant le pignon kick légèrement dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Poussez le pignon de roue libre à sa place au fond du guide-pignon et faites retourner le pignon kick. Vérifiez qu'il appuie bien sur le pignon de roue libre.
- Placez le joint sur la base des roulements.



- Placez le couvercle de kick pré-assemblé sur la base, et avissez les boulons BTR en les serrant juste à la main. Attachez la pédale de kick provisoirement sur l'arbre et faites tourner l'arbre 3 ou 4 fois pour faire s'aligner les pignons. Serrez les boulons BTR à 4 Nm et répétez la procédure. Serrez les boulons à leur couple final de 9 Nm.
- Installez le boulon de support du ressort spiral et placez le ressort sur le boulon et l'arbre avec un demi-tour de prétension. Montez et serrez la pédale de kick.



- Réglez l'embrayage selon le manuel de garage et vérifiez le jeu. Montez le cache d'embrayage. Remplissez la transmission avec 0.8 litres d'huile (par ex. de la WW 94-902). Mettez la jauge d'huile.
- Instalez l'échappement et serrez tous les connexions.
- Avissez les bougies.

DE

EN

ES

FR

IT



Comment kicker

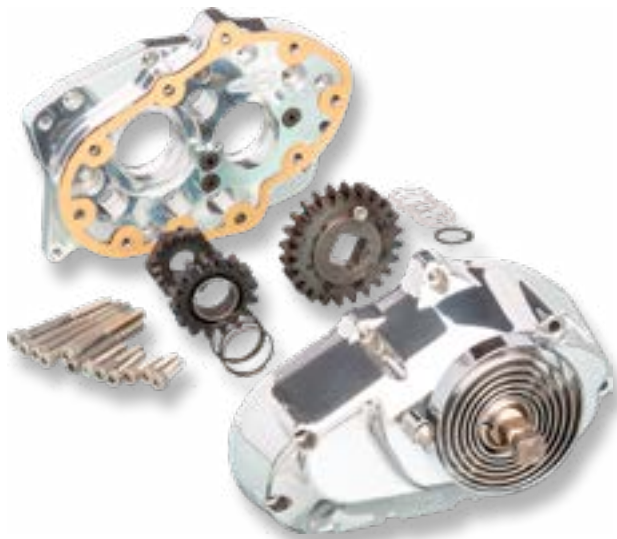
- Mettez le contacteur.
- Procurez que la moto soit parquée stable, mettez les deux mains au guidon.
- Donnez un coup de pied jusqu'à ce que vous sentez une résistance.
- Faites retourner la pédale à sa position d'avant.
- Donnez un deuxième coup de pied léger, quand l'engrenage s'enclenche continuez le coup de pied vigoureusement.

Important:

Maintenez la pédale à sa position inférieure pour un minimum de 4 secondes pour éviter le kick-back - n'importe si le moteur marche ou non pas.

- Après, si le moteur ne marche pas, répétez la procédure.

HOW TO USE



Kit avviamento a pedale Cannonball

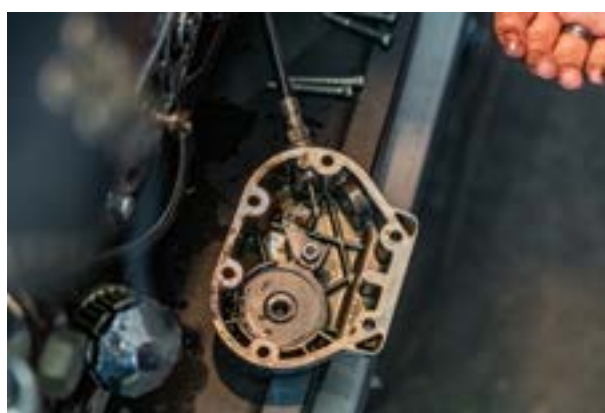
Art.-N° 75-180

Per tutte le giunzioni non autobloccanti occorre utilizzare un bloccafilletti medio. Per tutti gli interventi vanno usate rondelle di bloccaggio ossia copiglie nuove. Installare il kit avviamento a pedale non è proprio facilissimo e richiede accuratezza e buoni utensili. Se avete dei dubbi è meglio che ci chiamate, vi aiutiamo volentieri telefonicamente.

La base del kit viene fornita senza cuscinetti e clip. È possibile acquistare i pezzi su wwag.com (rif. 77-517 e 79-411) o riutilizzare quelli originali. In questo caso, estrarli con cura.

Lavori preparatori

- Togliere tutto lo scarico
- Svitare le candele accensione
- Scaricare l'olio del cambio e avvitare il tappo di scarico subito nel nuovo coperchio della scatola. Non dimenticatevi il sigillante.
- Allentare il cavo della frizione nel coperchio e svitare le brugole del coperchio.
- Togliere il coperchio, smontare l'azionamento frizione e sganciare il cavo di comando. Il tappo di rabbocco dell'olio con l'astina di misurazione



verrà riutilizzato nel nuovo coperchio della scatola, e così pure le tre sfere d'acciaio del meccanismo frizione.

DE

EN

ES

FR

IT

- Sfilare l'astina di spinta della frizione. Se la versione in loco è combinata con un deflettore olio, va smontato quest'ultimo e tagliato il resto a 18,5 mm. Il relativo cuscinetto di disinnesto presente in origine ha già un DE di 17 mm, ma va verificato. Mettere da parte l'astina di spinta (una volta modificata) e il cuscinetto.



Nota:

Il foro nella guida pignone del coperchio kicker è di 19 mm, per cui il gioco dovrebbe essere sufficiente.

- Svitare tutti e due i dadi esagonali, apertura chiave 1-1/16" (27 mm), dagli alberi primari del cambio e allentare le brugole della piastra base.



- Sfilare, usando un estrattore (WW 98-078), la piastra base dagli alberi primari del cambio, completa dei cuscinetti a sfera.



- Ripulire con cura la scatola del cambio dai rimasugli di sigillante.
- Togliere il coperchio frizione della scatola primaria, allentare i controdadi della vite regolazione frizione e svitare di alcuni giri.

DE

EN

ES

FR

IT

Montaggio

- Poggiare la guarnizione nuova sulla superficie pulita della scatola e montare la piastra base preparata (WW 98-078).



- Avvitare il dado del cricchetto (apertura chiave 1-5/8") senza rondella sull'albero primario di sinistra del cambio. Rimontare il dado esagonale originale smontato con la rondella sull'albero destro del cambio. Stringere ambedue i dadi con 61-75 Nm.



Importante:

H-D ha modificato la coppia di serraggio per i dadi dei cuscinetti degli alberi primari e secondari, portandola da 37-45 Nm (27-33 ft.lbs.) a 61-75 Nm (45-55 ft.lbs.). Ora per tutti i cambi a 5 marce dei 1340cc si impiega questa coppia di serraggio più elevata. Anche per i cambi più vecchi si possono usare questi nuovi valori di coppia.

- Inserire il cavo della frizione nel coperchio della scatola e avvitarlo.
- Smontare la guida pignone premontata e la leva frizione, e inserire le sfere d'acciaio ben ingrasate nelle concavità della rampa inferiore. La rampa deve risultare inserita a livello del bordo.
- Agganciare il cavo frizione con il pezzo di raccordo nella leva frizione, e poggiare con le concavità della leva frizione sulle sfere.





- In questa posizione a 45 gradi il pignone avviamento va infilato sull'elemento quadro interno dell'alberino avviamento con le rondelle di distanziamento, e bloccato con l'anello di sicurezza.

Importante:

Facendo questo, bisogna aver cura che l'angolo retto formato dai lati piatti dei disinnestatori indichi verso l'esagonale del cavo frizione.



- Infilare la boccola del pignone sulla leva frizione in modo che i tre fori filettati applicati nella scatola corrispondano ai fori della boccola, poi fissare con le tre viti a scomparsa 5/16 UNC 1/2".
- Spingere l'alberino dell'avviamento a pedale dentro il coperchio della scatola e posizionare l'intaglio della molla su circa 45 gradi verso destra (posizione ore 01:30).



- Inserire l'astina di spinta della frizione insieme al cuscinetto sandwich nell'albero primario.



- Ora bisogna poggiare la molla di compressione sulla boccola del pignone. Girando leggermente il pignone avviamento in senso orario verso destra, sarà possibile spingere la ruota libera sul cilindretto.
- Fatto questo, premere sulla ruota libera e rigirare il pignone avviamento in senso antiorario

DE

EN

ES

FR

IT



verso sinistra, in modo che il disinnestatore mantenga schiacciata la ruota libera.

- Ora si può mettere la guarnizione sulla piastra del cambio.
- Avvitare leggermente il coperchio completamente premontato della scatola alla piastra del cambio. Scalciare per 3-4 volte con un pedale avviamento inserito in modo provvisorio (per permettere la centratura dell'ingranaggio). Stringere i bulloni del coperchio scatola con metà coppia (4 Nm circa). Quindi scalciare altre

3-4 volte. Stringere ora i bulloni con la coppia definitiva di 9 Nm.



- Montare la vite di fissaggio della molla a spirale, posizionare la molla sull'alberino dell'avviamento a pedale e montare con un mezzo giro di precarico. Innestare il pedale avviamento e bloccarlo.



DE

EN

ES

FR

IT

- Regolare la frizione seguendo il manuale e controllare il gioco. Fissare il coperchio frizione. Rabboccare l'olio del cambio (0,8L in tutto, 0,5 per il cambio e 0,3 per la scatola dell'avviamento).



- Rimontare lo scarico e controllare che tutti i bulloni stiano ben saldi.
- Rimontare le candele accensione.

Come devo scalciare

- Attivare l'accensione
- Trovare una posizione salda, con le due mani sul manubrio
- Abbassare con il piede lentamente la leva avviamento fino a percepire bene una resistenza
- Riportare in alto la leva avviamento
- Riabbassare ora di nuovo lentamente la leva fino alla presa completa dell'ingranaggio, poi dare una vigorosa scalciaata verso il basso.

Importante:

Rimanere almeno 4 secondi nella posizione abbassata (non importa se il motore è acceso oppure no) per evitare il rinculo.

- Riportare la leva nella posizione di partenza e se necessario ripetere la procedura.