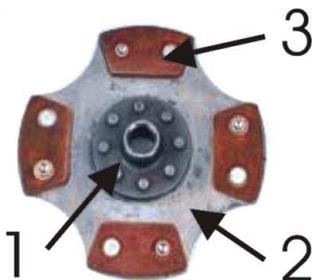


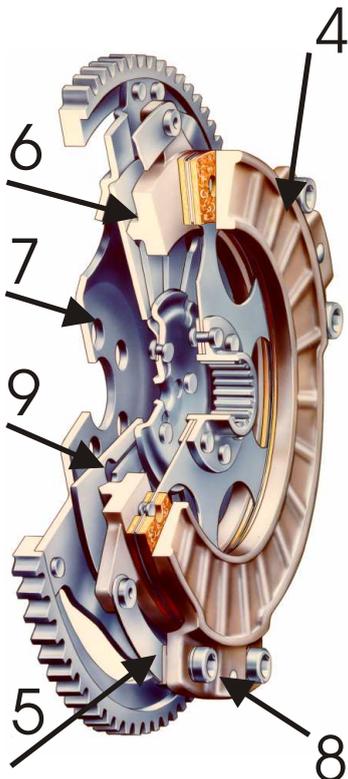
Anleitung Keramik-Sinter Kupplung

Die Original Kupplung der BMW Motorräder ist so ausgelegt, dass sie unter normalen Bedingungen einwandfrei und komfortabel funktioniert. Extreme Einsätze wie z.B. im Rallye Sport oder bei Fernreisen (Motorrad ausgerüstet mit hoher Zuladung und schlechte Wegstrecken), kann die Kupplung schnell übel nehmen; sie überhitzt, die organischen Beläge der Kupplungsscheibe verbrennen.



Speziell für diesen Einsatzzwecke wurden deshalb von TOURATECH und Wirth Motorradzubehör Kupplungsscheiben festgelegt, die bei SACHS RACE ENGINEERING, dem Hersteller von Formel 1 Kupplungen und Stoßdämpfern, montiert und von TOURATECH exklusiv vertrieben werden.

Diese Kupplungsscheiben verfügen über vernickelte Naben (1), welche serienmäßig bei BMW Kupplungen verwendet werden, lasergeschnittene und gehärtete Mitnehmerbleche (2) sowie über rennsportprobierte Sinterbeläge (3), die gegenüber den normalen, organischen Belägen thermisch wesentlich höher belastbar sind und außerdem über einen höheren Reibwert verfügen, also mehr Moment übertragen können!



Montagehinweise für die Sinter Kupplungsscheibe:

Bei der Montage der Sinter Kupplungsscheibe ist genau so vorzugehen wie bei einer normalen Kupplungsscheibe. Selbstverständlich ist auch hier zu beachten, dass das Umfeld (Kurbelwellen- und Getriebeeingangswellen-dichtring, Druckstange, Kupplungsseilzug usw.) in Ordnung ist.

Kupplungsscheibe auf Seitenschlag (Planlauf) überprüfen.

Die Nabe ist mit dem beigegefügtten Fett zu schmieren. Hierzu ist das Fett in der Nabe zu verteilen, diese ist dann mehrmals unter Verdrehen auf die gereinigte Getriebeeingangswelle zu schieben. Fett, welches aus der Nabe herausgedrückt wird ist vorsichtig abzuwischen. Fett darf auf keinen Fall mit den Belägen in Berührung kommen! Graphit Fett oder Kupferpaste ist nicht geeignet für Kupplungsnaben!

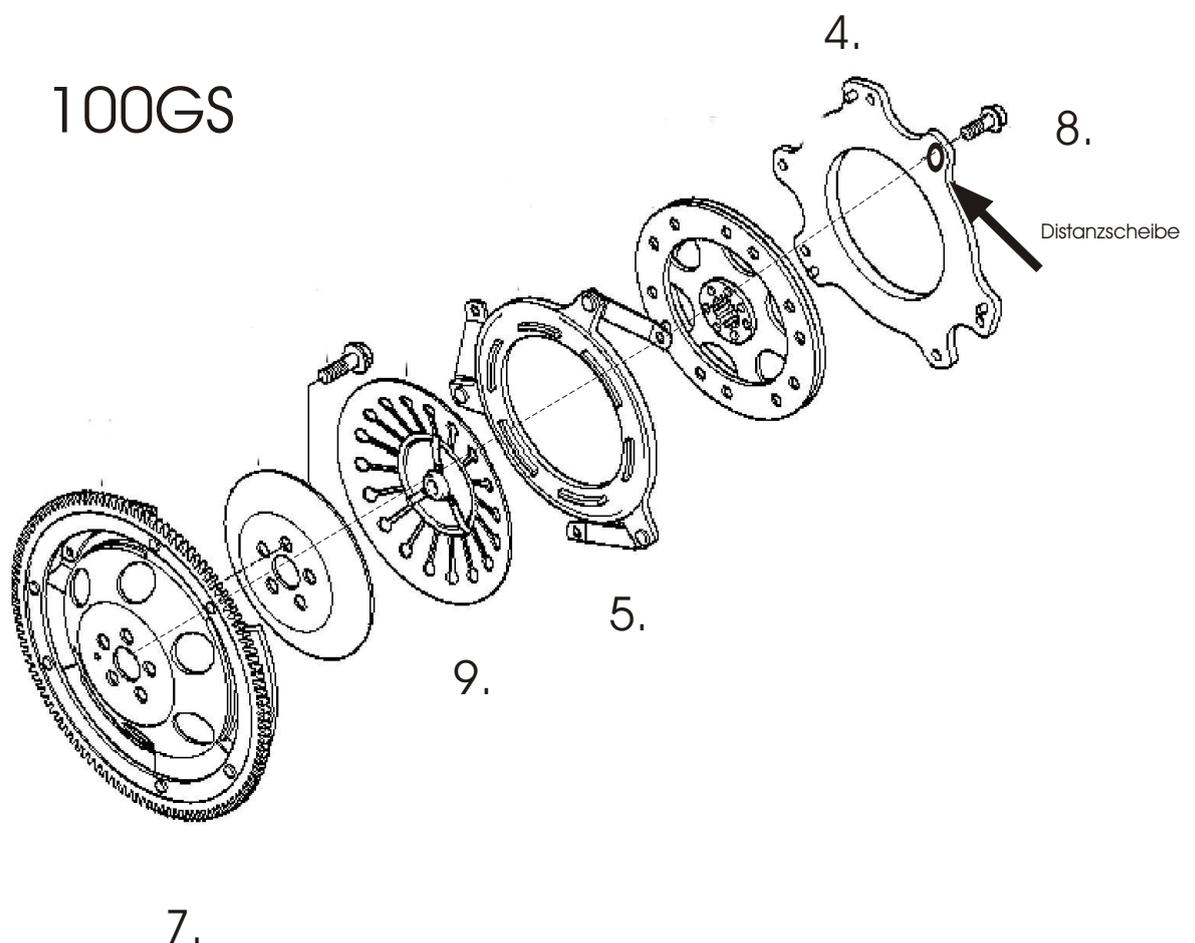
Da die Sinter - Kupplungsscheiben stärker als die entsprechenden Original-Kupplungsscheiben sind (R100GS + 1mm, R850/1100GS + 1,5mm, R1150GS + 1,2mm), müssen als Ausgleich entsprechend starke Distanzscheiben zwischen Gehäusedeckel (4) und Tangentialblatffedern (5) der Anpressplatte (6) eingebaut werden. Eventuell müssen auch längere Schrauben (8) verwendet werden. Da die Kupplung jetzt entsprechend höher baut ist auf ausreichenden Freigang zum Getriebe zu achten! Die Distanz-scheiben dürfen frühestens wieder ausgebaut werden, wenn die Kupplung auf das Originalmaß abgenutzt ist. Andernfalls würde die Membranfeder (9) zu stark vorgespannt, was wiederum die Anpresskraft verringert und dadurch die Übertragungsfähigkeit der Kupplung vermindert.





Anleitung Keramik-Sinter Kupplung

Einbau der Distanzscheiben bei der **Keramik-Kupplung R100/850/1100/1150GS:**





TOURATECH

TOURING RALLYE RACING TECHNOLOGY



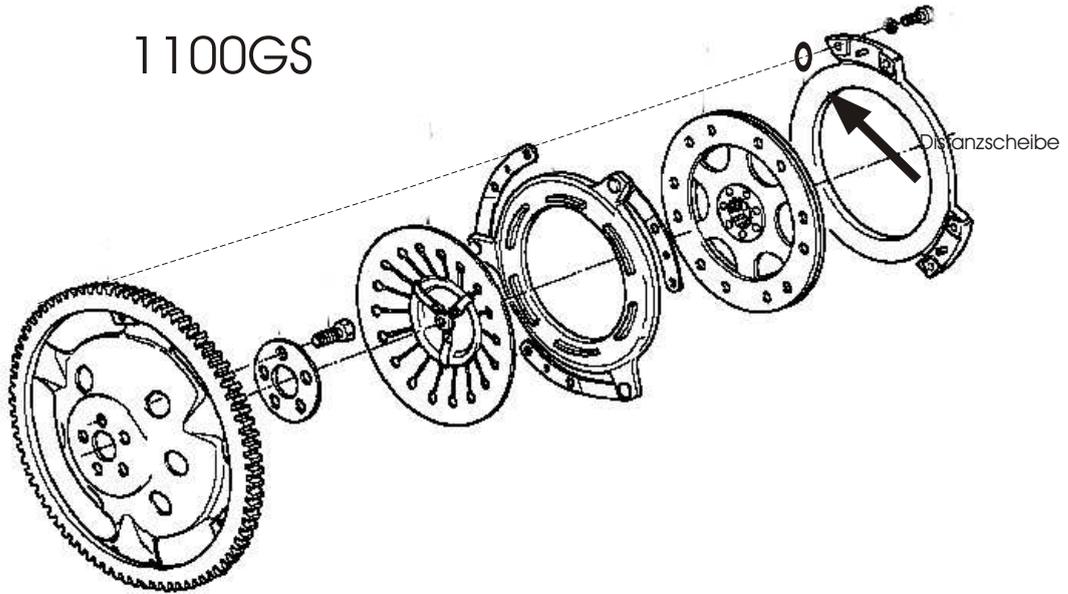
Februar 2005

01-040-0350-0
01-040-0351-0
01-040-0352-0

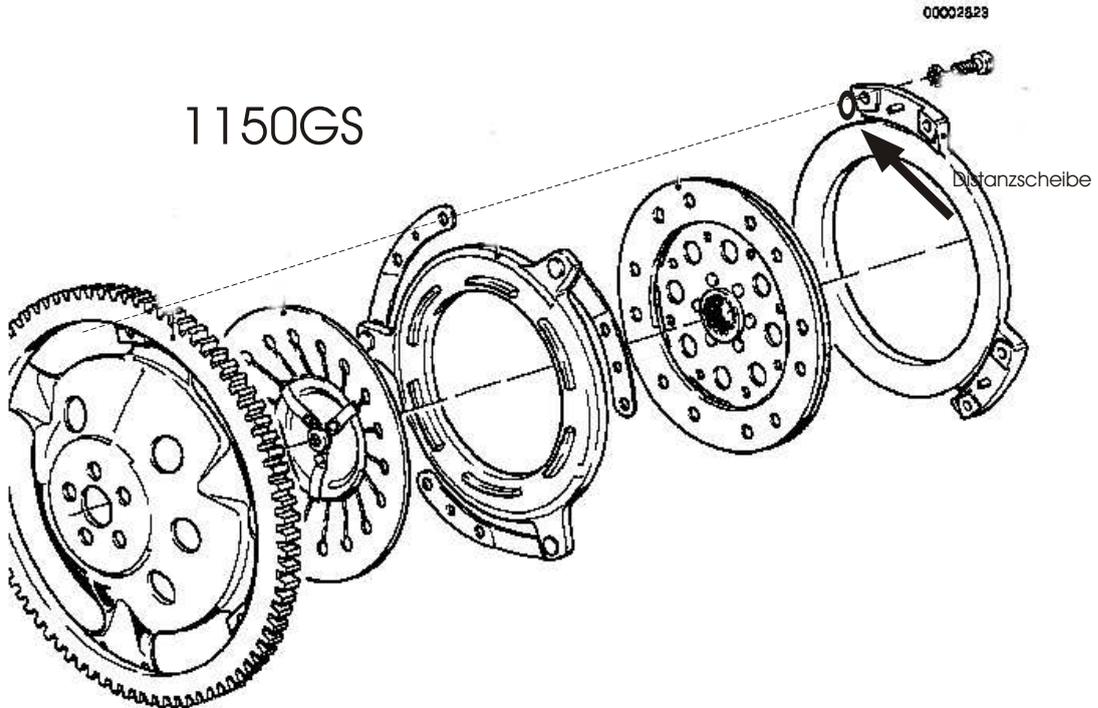
Anleitung Keramik-Sinter Kupplung

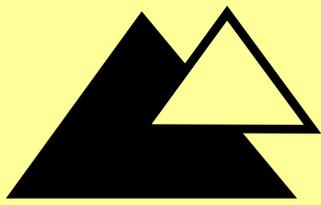
Einbau der Distanzscheiben bei der Keramik-Kupplung R100/850/1100/1150GS:

1100GS



1150GS





TOURATECH

TOURING RALLYE RACING TECHNOLOGY

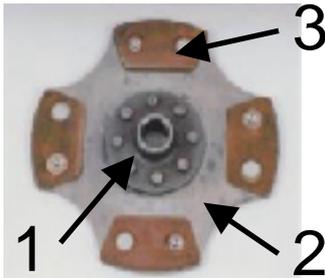
March 2002

01-040-0350-0

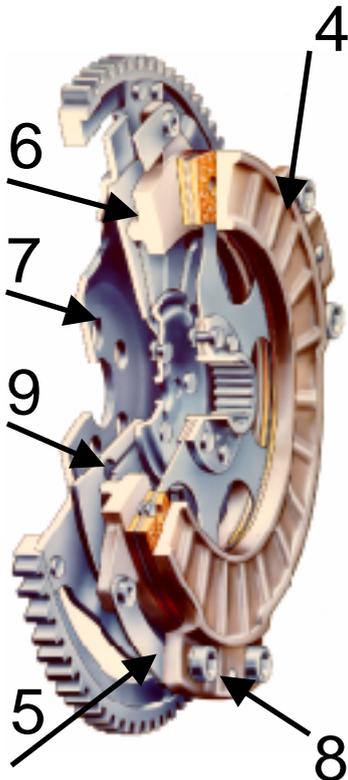
01-040-0351-0

01-040-0352-0

Clutch for BMW Motorcycles



The original clutch of the BMW motorcycle is built so that it functions perfectly and comfortably under normal conditions. Extreme usage e.g. in the Rallye sport or during remote journeys (on motorcycles equipped with large additional load and on bad roads), the clutch can fade badly. It overheats, which burn the organic linings of the clutch disk. This clutch was designed particularly for these types of applications. Wirth, TOURATECH and SACHS RACE ENGINEERING, which manufactures and installs Formula 1 clutches and shock absorbers, combine knowledge and manufacturing to offer these clutches exclusively. The clutch disks have nickel plated hubs (1), which the BMW clutches use, laser-cut and hardened sheet metals (2) as well as racing-established sintered linings (3). The sintered linings are thermally more substantial and more highly loadable than the normal, organic linings and in addition have a higher friction value, thus more force can be transferred!



Assembly instructions for the sintered clutch disk:

Assembling the sintered clutch disk is exactly the same process as with a normal clutch disk. Please examine the surrounding parts (crankshaft and transmission shaft seal, pressing rod, clutch cable etc.) for correctness. Examine clutch disk for lateral run out (test run out). The hub must be lubricated with the included grease. The grease in the hub must be evenly distributed, squeeze in several times while rotating the cleaned gearbox. Carefully wipe off grease which is squeezed out of the hub.

Grease must not come into contact with the linings! Graphite grease or copper paste is not suitable for clutch hubs! The sintered - clutch disks are stronger than the original clutch disks.

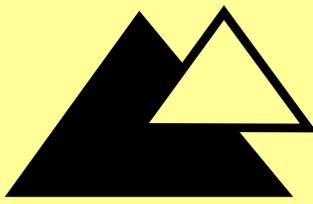
Shims (R100GS +1mm, R850/1100GS +1,5mm, R1150GS +1,2mm), must be inserted between frame covers (4) and tangential leaf springs (5) of the clutch plate (6).

Possibly also longer screws (8) must be used.

The clutch will now engage more quickly and strongly to the transmission.

Pay attention during the first few rides! The shims should be removed at the earliest opportunity, once the clutch is worn to the original thickness. Otherwise the diaphragm spring (9) is too strongly engaged, which reduces the contact pressure and thus the overall capacity of the clutch is decreased.





TOURATECH

TOURING RALLYE RACING TECHNOLOGY

March 2002

01-040-0350-0
01-040-0351-0
01-040-0352-0

Clutch for BMW
Motorcycles

Installation of the shims for the ceramic clutch R100/850/1100/1150GS:

