

## Einbau- und Einstellanweisung

Primärtrieb für  
HD WL 750 ccm Modelle ab 1941



Hauptstrasse 20-1  
74360 Ilsfeld  
Tel: +49 (0)7062 676135  
Fax: +49 (0)7062 676136  
[mail@hmb-motors.de](mailto:mail@hmb-motors.de)  
[www.hmb-motors.de](http://www.hmb-motors.de)

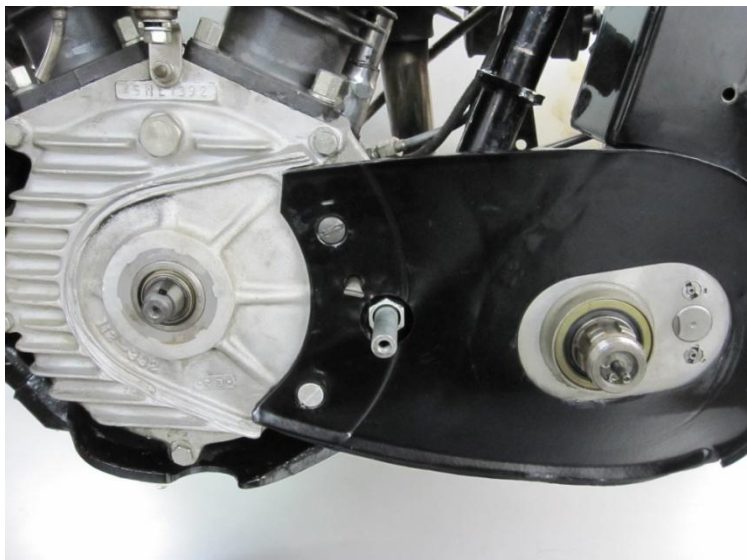
Lesen Sie die Einbauanweisung vor Beginn der Arbeiten vollständig durch.

### Sicherheitsvorkehrungen:

Wenden Sie alle Arbeitssicherheitsmaßnahmen, die für Arbeiten an Fahrzeugen gelten, an.  
Diese Anleitung wendet sich an qualifizierte Mechaniker und verzichtet deshalb auf viele Details, die solchen Personen bekannt sind und vorausgesetzt werden.  
Sollten Sie sich bei einigen Arbeiten nicht sicher sein, lassen Sie diese in einer Fachwerkstatt ausführen.

### Punkt 1:

Demontieren Sie sämtliche Teile um den im Bild gezeigten Ausgangszustand zu erreichen.  
Reinigen Sie die Getriebeeingangswelle und den Kurbelwellenzapfen und legen Sie die Primärkettenbeölung still.



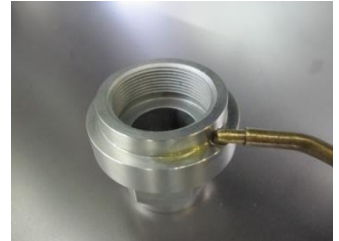
Punkt 2:

Prüfen Sie, ob sich die Mutter der Kupplungsnahe vollständig und leichtgängig bis zum Anschlag an die Verzahnung der Getriebeeingangswelle aufschrauben lässt.



Setzen Sie die Kupplungsbaugruppe auf die Getriebeeingangswelle, ölen Sie das Gewinde und den Auflagebund der Mutter (großer Durchmesser) und ziehen Sie die Mutter leicht an.

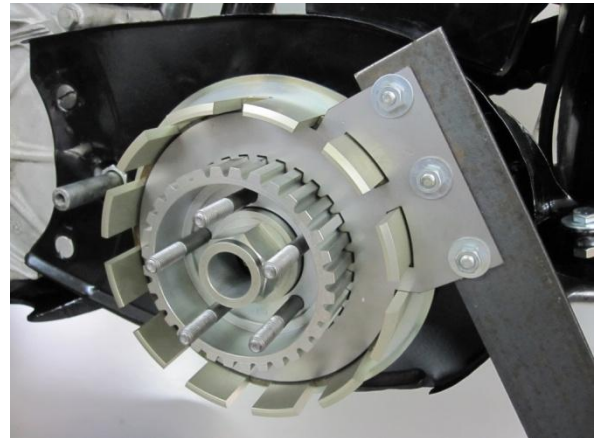
Prüfen Sie, ob sich der Kupplungskorb frei dreht und mindestens 1mm umlaufend Freigang zum inneren Primärkastenblech aufweist.



Punkt 3:

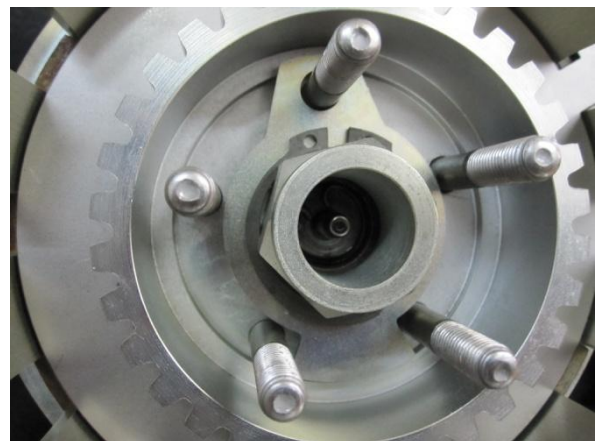
Legen Sie eine Reibscheibe ganz hinten in den Korb und setzen Sie das Haltewerkzeug wie gezeigt an. Achtung: Das Haltewerkzeug muss beim Anziehvorgang genau rechtwinklig zur Getriebewelle stehen, also vollständig an die Reibscheibe angelegt sein.

Ziehen Sie die Mutter der Kupplungsnahe jetzt mit 150 Nm Drehmoment fest.



Das Sicherungsblech kann in 5 verschiedenen Stellungen montiert werden, durch Wenden in weiteren 5 Stellungen.

Finden Sie die passende Stellung und setzen Sie den Seegering zur Fixierung in die Nut der Mutter.



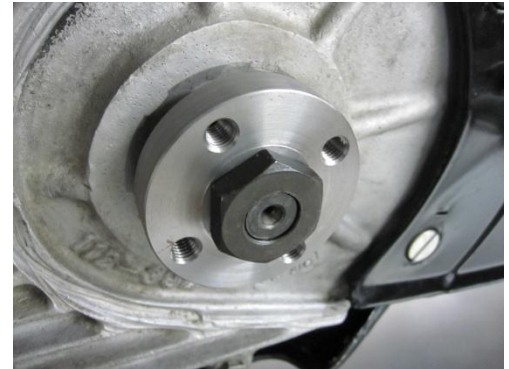
#### Punkt 4:

##### Information:

Das Motorriemenrad wird auf einem Kurbelwellen-Adapter befestigt und durch Beilage von Distanzscheiben in die richtige axiale Lage gebracht.



Stecken Sie den Adapter auf die Kurbelwelle und prüfen Sie, ob die Passfeder vollständig in der Nut des Kurbelwellenzapfens sitzt. Die Kegelflächen müssen vollständig tragen. Sollte die Passfeder zu hoch sein und in der Nut des Adapters anliegen, muss die Passfeder entsprechend bearbeitet werden. Ziehen Sie die Kurbelwellenmutter jetzt an.



Das Motorriemenrad soll axial so nahe wie möglich am Motorgehäuse laufen.

Drücken Sie die Kurbelwelle bis zum Anschlag in das Motorgehäuse und setzen Sie dann das Riemenrad auf den Adapter. Durch Beilegen von Distanzscheiben wird das Riemenrad so ausdistanziert, daß es mit ca. 1mm Spiel zum Motorgehäuse läuft.



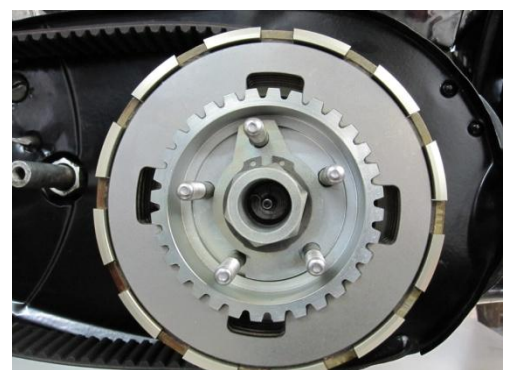
Legen Sie den Zahnriemen auf und montieren Sie das Riemenrad zusammen mit der ermittelten Anzahl der Distanzscheiben auf den Adapter. Die 4 Innensechskantschrauben vorerst nur leicht anziehen, der Endanzug mit 20 Nm Drehmoment und mittelfester Flüssigschraubensicherung kann später mit gebremstem Hinterrad erfolgen.



#### Punkt 5:

Reiben Sie die 5 Reibscheiben beidseitig mit Motorenöl (z.B. SAE 10W-40) ein. Wenige Tropfen pro Scheibe genügen ! Montieren Sie die jeweils 5 Reib- und Stahlscheiben. Die hinterste Scheibe ist eine Reibscheibe, die vorderste eine Stahlscheibe (s. Bild).

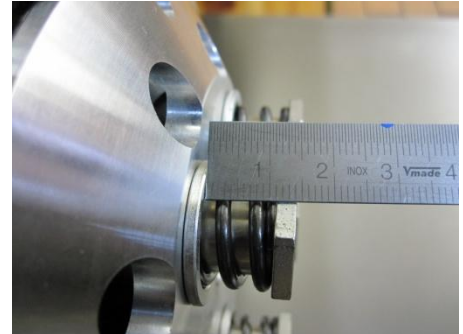
Die Stahlscheiben so montieren, daß die 4 Belüftungsausschnitte in der Scheibe immer übereinander liegen und einen Luftkanal bilden.



Setzen Sie die Druckplatte auf und montieren Sie die jeweils 5 Federhülsen, Federn und Spannschrauben.

Der Abstand vom Bund der Federhülse bis zum Ende der Spannschraube beträgt 14mm für eine Standardapplikation.

Bei Einsatz eines leistungsgesteigerten Motors kann nach Bedarf weiter vorgespannt werden.



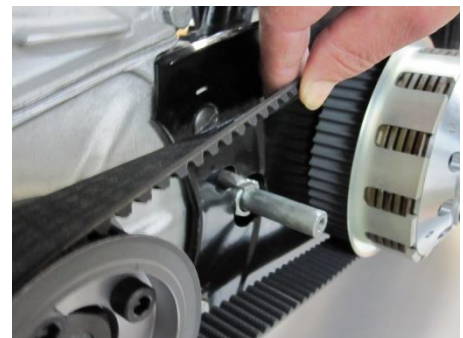
Riemenspannung:

Der Riemen sollte mittig zwischen den Riemenrädern um ca. 10mm in Hochrichtung ohne Kraftanstrengung beweglich sein.

Eine Verdrehung des Riemens an der gleichen Stelle sollte um ca. 45° möglich sein.

Überprüfen Sie die Riemenspannung nach dem Anziehen der 3 Getriebemutter nochmals.

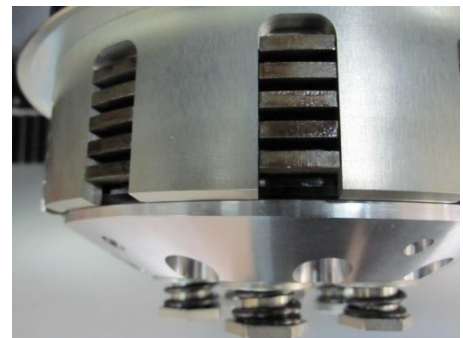
Ziehen Sie jetzt die 4 Schrauben des Motorriemenrades mit 20Nm Drehmoment an. Verwenden sie mittelfeste Flüssigschraubensicherung.



Montieren Sie temporär sämtliche Kupplungs-  
betätigungselemente ohne den Primärdeckel.

Kleben Sie die gehärtete Kugel mit etwas Fett in die Druckstangeneinstellschraube, stellen Sie die Kupplung mit etwas Spiel ein und ziehen Sie die Kontermutter an.

Die Druckplatte sollte beim Ausrücken maximal die gezeigte Stellung einnehmen (Druckplatte verlässt gerade den Kupplungskorb). Bei zu weitem Ausrückweg mehr Spiel geben oder Anschlag z.B. an Kupplungswippe anbringen.



Montieren Sie jetzt auch den Primärdeckel und prüfen Sie abschliessend, ob der Primärtrieb frei läuft.

Montieren Sie die Inspektionsdeckel mit ca. 5mm Abstand auf den Primärdeckel um eine Durchlüftung des Primärkastens zu erzeugen (z.B. Hülsen oder Scheiben zwischen den Deckeln und dem Kasten unterlegen).

Der Zahnriemen ist nicht resistent gegen Kraftstoff und nur bedingt gegen Öle. Vermeiden Sie den Kontakt dieser Stoffe mit dem Zahnriemen.

