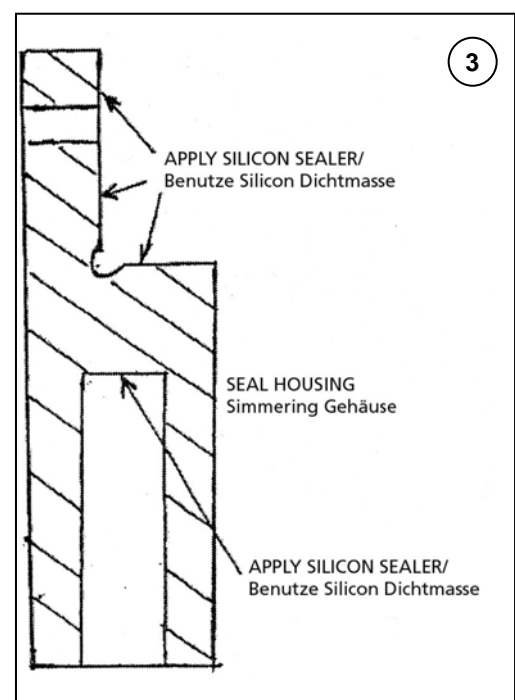
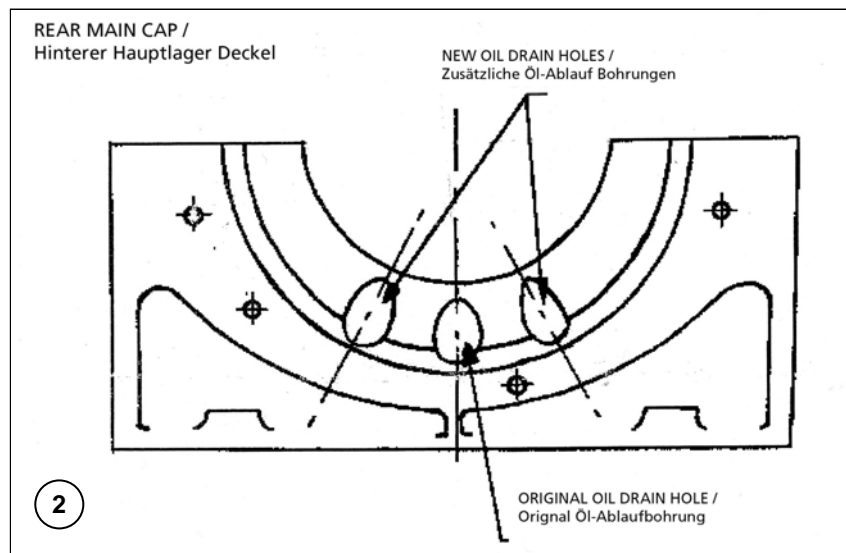
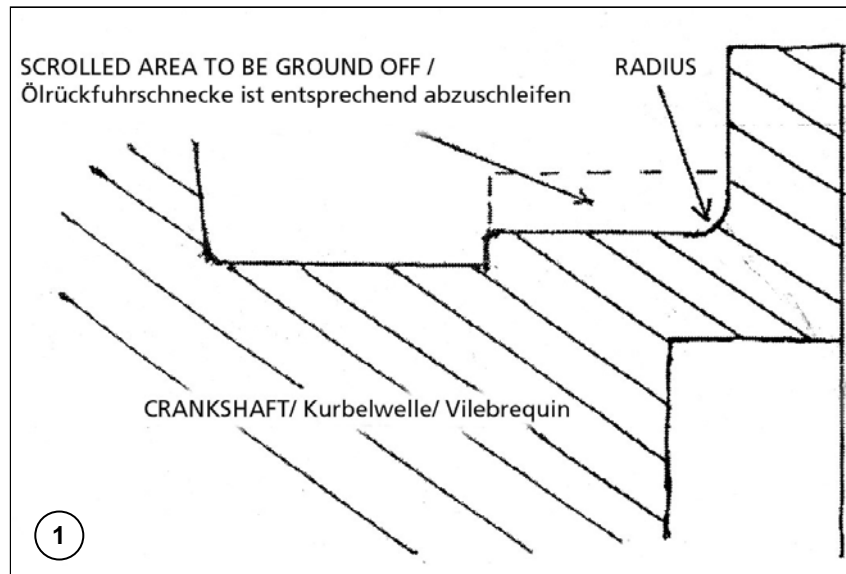


MONTAGEANLEITUNG für Umrüstsatz auf Simmering TRIUMPH TR 2-4A M34CTR4

1. Als erstes ist vor dem Einbau des Simmerings, im Bereich der Ölrückführung die Kurbelwelle auf $63,5\text{mm} +0.1-0.0\text{mm}$ ($2.500^{+0.005}-0.000^{+}$) abzuschleifen. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass ein Radius von 5 mm ($3/16''$) dabei eingehalten wird und kein spitzer Winkel entsteht. (Abb.1)
2. Des weiteren sind in den hinteren Kurbelwellenlagerbock zwei gesonderte, 10 mm große Ölabläßlöcher zu bohren, jeweils rechts und links der original Bohrung. Diese bewirken, dass kein überflüssiger Öldruck auf den Simmering ausgeübt wird. Sie haben in keinsten Weise Einfluss auf den Öldruck oder die Schmierung der Hauptlager. (Abb.2)
3. Nun montieren Sie die Kurbelwelle laut Werkstatthandbuch und stellen, durch entsprechende Anlaufscheiben, das vorgegebene Axialspiel der Kurbelwelle ein.
4. Entfernen Sie die Kurbelwelle wieder.
5. Montieren Sie die beiden Hälften des Simmering-Gehäuses an den Motorblock und den hinteren Kurbelwellenlagerbock. Benutzen Sie zum Abdichten hierzu Silikon Dichtmasse (nicht Hylomar!) Darüber hinaus, streichen Sie auch die Gehäuse-Innenhälften ein, die zur Aufnahme des Simmerings dient, um entsprechend eine äußere Abdichtung zu erreichen. (Abb. 3)
6. Fetten Sie die Kurbelwelle im Bereich des Simmerings und den Simmering innen mit beiliegendem Silikonfett ein. Montieren Sie vorsichtig den geteilten Simmering auf die Kurbelwelle. Danach die Feder schließen. Die Federenden sollten hierbei 45° verdreht zum Spalt des Simmerings sein. Der Simmering sollte anschließend so gedreht werden, dass der Spalt des Simmerings im Motorblock zum Zylinderkopf zeigt.
7. Legen Sie nun vorsichtig die Kurbelwelle in den Motorblock. Achten Sie dabei unbedingt darauf, dass der Simmering sauber im Simmering-Gehäuse sitzt.
8. Nun montieren Sie den hinteren Kurbelwellenbock genau so vorsichtig und achten wieder auf den korrekten Sitz des Simmerings.
9. Wie im Werkstatthandbuch beschrieben, ziehen Sie nun (85-90ft/lbs) die Hauptlagerschrauben an.
10. Kontrollieren Sie anschließend die Halteschrauben des Simmering-Gehäuses (8-10lf/lbs). Entfernen Sie das überflüssige Dichtungsmaterial.
11. Kontrollieren Sie zum Abschluß dass sich die Kurbelwelle sauber dreht und vergewissern Sie sich nochmals, dass der neue Simmering korrekt sitzt.



**NOTICE DE MONTAGE pour le KIT de modification
en joint SPI TRIUMPH TR2-4A M34CTR4**

1. Avant le montage du joint SPI, il est nécessaire de rectifier sur le vilebrequin la portée du retour d'huile à 63,5mm +0,1-0,0mm (2.500"+0.005"- 0.000") .Il est de plus important de respecter un Radius de 5mm (3/16") et qu'il ne subsiste aucun angle droit. (figure 1)
2. De plus sur le bloc arrière de portée du vilebrequin percer 2 trous d'évacuation d'huile de 10mm de part et d'autre du trou d'évacuation d'origine. Ce qui évite d'avoir une surpression d'huile sur le joint spi. Cette modification n'a aucune influence sur la pression d'huile ni sur le graissage du vilebrequin. (Figure 2)
3. Vous pouvez à présent monter et régler le vilebrequin d'après les préconisations du manuel d'atelier en utilisant les cales pour le réglage du jeu axial.
4. Démontez le vilebrequin à nouveau.
5. Monter les deux demie coquilles de support du joint spi et le bloc arrière du vilebrequin. Utiliser pour cela de la pâte à joint (pas l'HYLOMAR !) .Après quoi monter les coquilles intérieures qui servent de support au joint spi et à l'étanchéité vers l'extérieur.(Figure 3)
6. Graisser le vilebrequin dans la partie du joint spi ainsi que le joint spi lui-même. Monter délicatement les parties du joint spi sur le vilebrequin, fermer le ressort les bouts du ressort doivent être orientés à 45° de la liaison du joint spi. Tourner le joint de telle façon que la fente du joint spi soit orientée dans le bloc moteur vers la culasse.
7. Poser avec précaution le vilebrequin dans le bloc moteur. Veiller à ce que le joint spi repose proprement dans son logement.
8. A présent monter le bloc arrière du vilebrequin avec les mêmes précautions et veiller au positionnement correct du joint spi.
9. Serrer les écrous de paliers comme préconisé dans le manuel d'atelier (85-90ft/lbs)
10. .Après quoi vérifier le serrage des écrous des coquilles de support du joint spi (8-10lf/lbs) . Eliminer le surplus de pâte à joint.
11. Finalement vérifier que le vilebrequin tourne librement et vérifier à nouveau le bon positionnement du joint spi.

**TRIUMPH TR 2-4A REAR MAIN OIL SEAL KIT
FITTING INSTRUCTIONS
M34CTR4**

1. First priority is to regrind the scrolled area of the crankshaft to 2,500" +0.005" -0.000" (63,50m +0.1-0.0mm). This will be slightly more expensive than a normal journal grind due to the amount of material to be removed. A clean radius of approx 3/16" should be requested. NOT a sharp corner. (As shown in Fig.1)
2. Drill 2 extra 3/8" (10mm) dia. oil drain holes in the bottom of the rear main cap, (One each side of the original) at a similar angle. This will remove all unnecessary pressure from the seal and will not affect you oil pressure or the main bearing lubrication. (As shown in Fig. 3)
3. Assuming a thoroughly cleaned block and crankshaft is ready, fit the crankshaft to the block without the seal or housing to prove main bearing fit and ascertain correct end float. (.004 - .006") by selective use of the thrust washers, as per workshop manual.
4. Remove crankshaft.
5. Assemble the two split lip seal alloy housings onto the block and rear bearing cap after first lightly smearing them with silicone sealer, (NOT Hylomar). Also apply a little into the groove to seal the outside of the seal.
6. Using the (supplied) grease, coat the split seal on the lip, and also the crankshaft on its newly ground surface. Spread the lip seal JUST sufficiently to be fitted onto the crankshaft and slide it into place on this newly ground surface, (The correct way round). Fit the spring with its joint 45° from the split in the seal. The split in the seal should be rotated on the crankshaft so that it will sit upper-most in the block when the engine is the correct way up.
7. Carefully lower the crankshaft into the block ensuring the split lip seal goes cleanly into its alloy housing.
8. Equally carefully fit the rear bearing cap ensuring it also aligns with the lip seal.
9. As per workshop manual, tighten the main bearing cap bolts (85-90ft/lbs).
10. Tighten the alloy seal housing screws (8-10ft/lbs). Wipe off excess sealing compound.
11. Check that the crankshaft rotates freely and ensure the lip seal appears fitted satisfactorily.