

Diese Teile müssen auf den jeweiligen Kettenspanner abgestimmt werden!

Der Spannstift und die Spannfeder müssen eingepasst werden. Der Stift sollte ca 25 mm lang sein. Die Länge der Feder muss abgestimmt werden auf ca. 30 mm.

Durchmesser der Feder beträgt 6,9 mm. Die Stärke des Federdrahtes sollte 0,75 mm betragen. Es kann auch nötig sein den Klemmblock (gezeichnetes

Teil) zu kürzen da es eine verstärkte Version des Kettenspanners gibt. Der Schlitz im Klemmblock wird ca. 50 mm tief gearbeitet (Auf jeden Fall tiefer als die Bohrung)

Die Ecke des Klemmblockes die am Kettenspanner liegt(in Bild unten), sollte beim Einbau, wenn der Spanner mit der Dicken Stelle in der Mitte am Gehäuse anliegt, nicht mehr als 1 mm Luft haben!

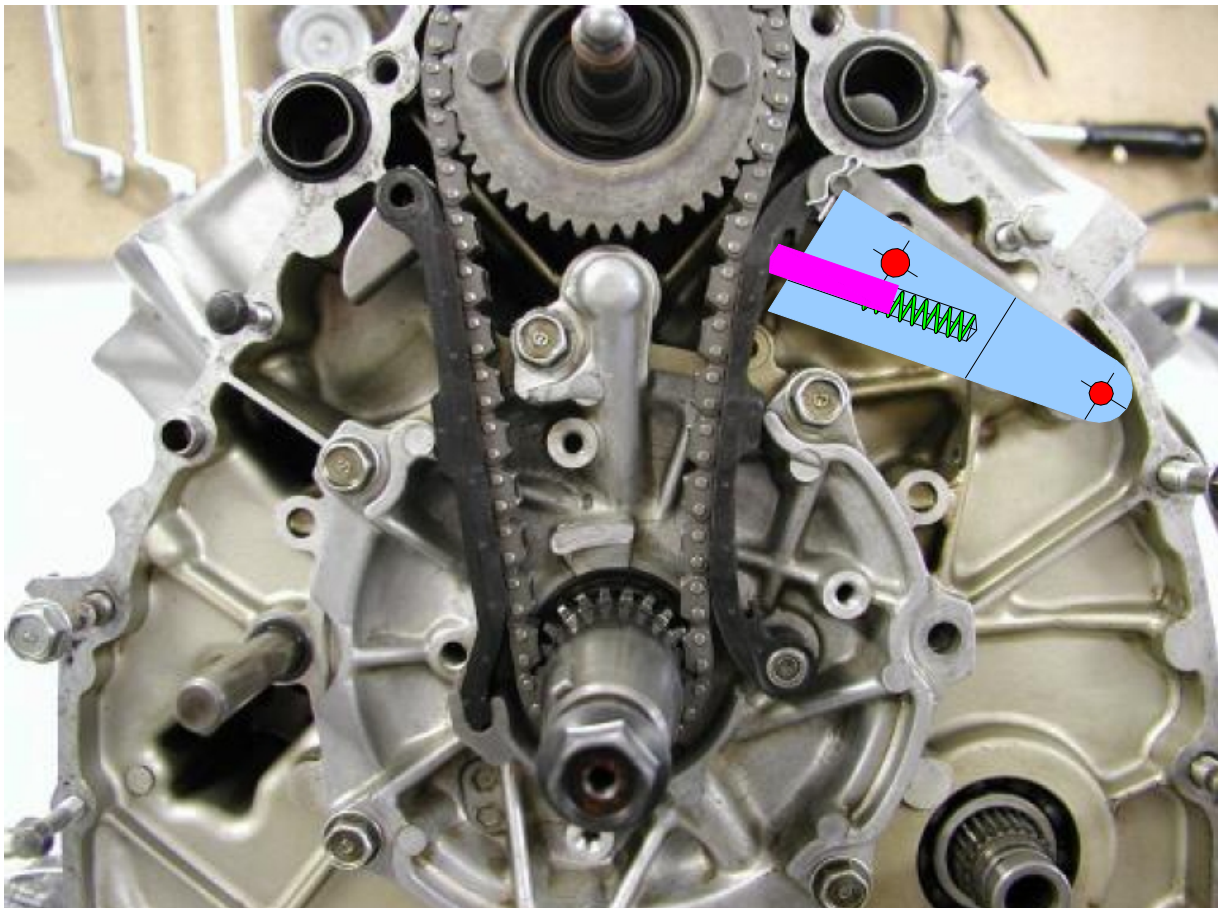
Das Spannen der Kette erfolgt wie beim Original nur im Stillstand!

Der Spannstift wird über den Spannblock, der geschlitzt ist, mit der original Spannschraube geklemmt.

Ein Spannen der Steuerkette ist also wie vorher von außen möglich.

Für den Kettenspanner werden weiterhin die original Schienen verwendet. Es kann auch ein Kettenspanner verwendet werden dessen obere Auge gebrochen ist da der Stift auf die Stahlverstärkung des Kettenspanners unterhalb des Auges drückt.

Wichtig: Wichtigsten Maße sind die beiden Bohrungen Durchmesser 6 H7 und Durchmesser 7,2 mm und die dicke von 16 mm. Da der Kettenspanner an den original Aufnahmen befestigt und auch mit der original Klemmschraube geklemmt wird. Material dess Klemmblockes Stahl oder hochfestes Aluminium! Der Autor hat mit diesem Spanner in seiner CX 500 C Baujahr 1980 bisher 20.000 Km zurück gelegt.



Der Autor übernimmt keine Haftung für eventuelle Schäden durch den hier beschriebenen Kettenspanner.