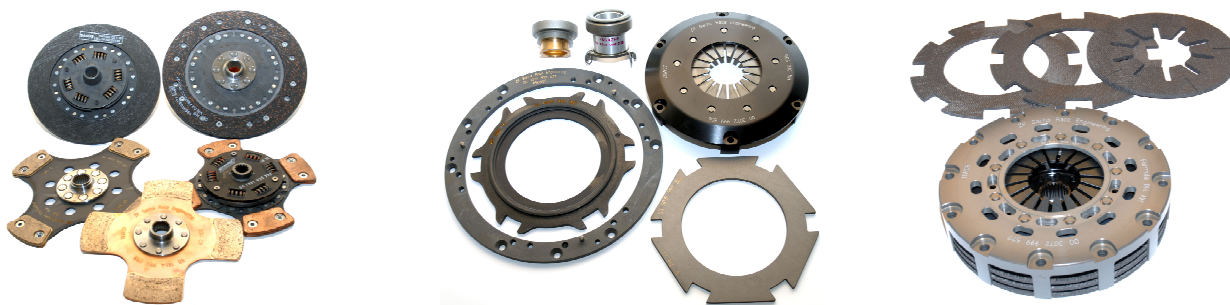




Sachs Performance och Racekopplingar

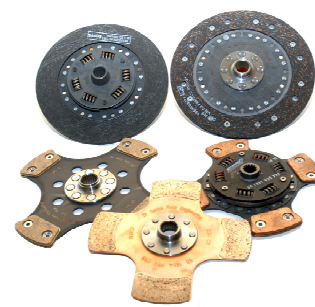
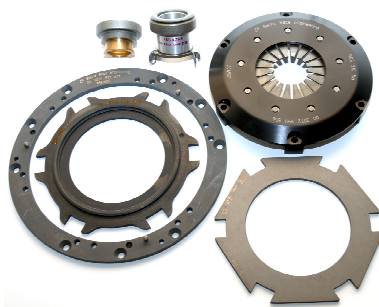
Tryckplattorna delas in i två grupper.

1. **Performance.** De ska passa direkt på svänghjulet utan några bearbetningar. Tryckplattorna finns i två utföranden, tryckande eller dragande och är inte sprängsäkra, motsvarar standardtryckplattor fast med högre lamelltryck. Tryckringen består av ett annat material än vad standardtryckplattorna har, ofta med en mindre inre diameter, allt för att leda bort så mycket värme som möjligt från lamell och svänghjul. En skillnad rent tekniskt mellan Performance och Racing är att Performancetryckplattorna har hus och tryckring sammanbundna genom lyftfjädrarna, vilket inte racingtryckplattorna har. Performancetryckplattorna har stadigare lyftfjädrar än vad standardtryckplattorna för att hindra tryckringen från att komma i svängning, på grund av oönskade vibrationer som i värsta fall kan slita tryckplattan i bitar.

Du kan i vår katalog slå in reg.nummer på den bil du behöver Performancekoppling till. I katalogen har vi lagt in de Performancekopplingar som går att få från Sachs. Då det hela tiden kommer nya, kanske inte din koppling finns med ännu, om bilen är ny. I katalogen ser du också hur stark tryckplattan är, uppgiften avser vridmoment i Nm. Du ser även vad det finns för olika lameller att använda och hur mycket de kan öka det vridmoment som tryckplattan lämnar.

2. **Racing,** den här typen av tryckplattor har inga lyftfjädrar. Tryckringen och mellanringarna för de flerskiviga kopplingarna är förankrade runt de stödben som tryckplattan bultas fast med mot svänghjulet. Eftersom den här typen av tryckplattor inte är gjorda för speciella bilmodeller utan är generella och baserade på vridmoment, så måste en viss bearbetning ske för att tryckplattan skall passa svänghjulet. Ny bultcirkel måste mätas ut och de som har en invändig styrning mot centrum, vilket de flesta Racingtryckplattorna har, där måste solfjädern ha en förspänning på 2,5 mm. Detta får man enklast genom att använda en adapterplatta som finns att tillgå, eller att man själv bearbetar svänghjulet så att stödbenen står 2,5mm lägre än den yta som lamellen kommer att vila emot.

Tryckplattorna finns i olika diameter 115mm/140mm/184mm/200mm med upp till 4 lameller i några diameter och ca 1530 Nm. Detta för att man ska hitta en bra lösning på kopplingsbehovet. Vilken tryckplatta du ska välja beror på max. vridmoment och användningsområde samt hur mycket svänghjulet tillåter i diameter. Som exempel på användningsområde kan sägas att banracing kräver vanligtvis mindre diameter än rally och rallycross, beroende på att man då eftersträvar så låg svängmassa som möjligt. När det gäller rallycross eller användning för gatbilar gäller det att använda så stor diameter som möjligt för att hjälpa kopplingen att slira vid start, vilket är betydligt svårare ju mindre diameter du använder. Innan du bestämmer dig för ny koppling tänk på att 2-skivig koppling på 500Nm är mjukare att trampa på än en motsvarande 1-skivig. I följande tabeller hittar du alla uppgifter och artikelnummer du behöver för att ditt val av koppling ska motsvara ditt behov.



Sachs Performance och Racekopplingar

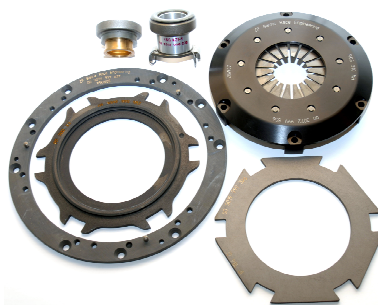
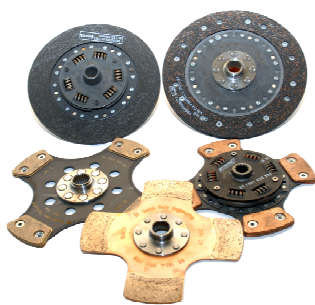
Lamellerna delas in i tre grupper.

1. **Organiska** lameller finns med eller utan fjäderpaket. Belägget består av två separata delar med skränkbleck mellan halvorna och är av samma typ som standardlameller. När det gäller organiska Performance- och Racinglameller och även i viss utsträckning standardlameller så går trenden till att ha så lite skränk som möjligt, eftersom man här eftersträvar en mer exakt inkoppling och att lamellerna inte ska "dragga" vid växlingar på höga varvtal. Lameller med mycket skränk har lätt för att tryckas isär på grund av centrifugalkraften, vilket gör att lamellen växer och blir tjockare än avsett och går inte fri mellan tryckplatta och svänghjul. Organiska lameller är inte tänkta att användas där man kan förmoda att arbetstemperaturen i kopplingen kommer att överskrida ca 280°. Som exempel kan nämnas områden som dragracing, rallycross och långloppstävlingar. Vad som händer är att lamellen växer av värmen och blir ojämn i ytskiktet och kan inte överföra det vridmoment som den är avsedd för, samt hindrar frikopplingen.

Det finns två huvudtyper av organiskt belägg, en som inte ger någon nämnvärd ökning av det vridmoment som tryckplattan lämnar, ca +6%Nm samt en typ som ger +15%. Tyvärr finns den inte i alla diametrar och splinesmått ännu, eftersom den är relativt ny. Varför då välja en Performancelamell i stället för en standardlamell, om den inte lämnar mer än ca +6%Nm? När det gäller lameller med fjäderpaket så har det i första hand att göra med fjädrarna i paketet, dessa är inte avsedda att ta upp större vridmoment än vad en motor lämnar i standardskick + en säkerhetsfaktor på ca 15%Nm. Fjädrarna i paketet kommer att bli slappa i förtid och kan slå sönder lamellen om kraften den utsätts för är för stor. Har du en standardlamell utan fjäderpaket som har lite skränk, kan du använda den.

Performance- och Racinglamellerna har en tjockare platta som beläggen är nitade på, vilket är att föredra samt att splinesdelen är nitad mot plattan, till skillnad mot standardlameller som är pressade och punktade.

2. **Sinterlameller** finns med två olika typer av belägg, nitade eller sprutade. Det sprutade belägget finns bara som lamell utan fjäderpaket. Man kan säga att sinterbelägget ger 30% mer kraft att överföra än ett organiskt standardbelägg. Det klarar även betydligt högre värmetal, tillfälligt upp till 900°. Sinterbelägget förändras inte vad avser bestämd tjocklek och slits endast ned marginellt. Ett sinterbelägg kan inte komprimeras, vilket gör att inkopplingen blir hårdare än ett organiskt belägg. Detta är också avsikten med sintern och därför passar den bra till hårt trimmade gatbilar och racing. Att använda en sinterlamell på en gatbil, innebär inte att bilen blir okörbar i trafik så länge du använder dig av en koppling med relativt stor diameter 215/228/240mm. Kan upplevas som ryckig om motor och växellåda är för löst upphängda i karossen.
3. **Kolfiberlameller**. Endast för avancerad racing på grund av dels kostnaderna och dels att belägget slits relativt fort vid hård belastning. Ett mjukt belägg som är skonsamt mot svänghjulet ger ett mjukare ingrepp än sintern, och ger även någon slirtendens vid kall start. Klarar mycket höga värmetal. Har den absolut minsta svängmassan. Lamellen har lös splinesdel och är utan fjäderpaket. Normalt köps en komplett koppling till att börja med och sedan vid behov, först shims för att kompensera slitaget och sedan ett nytt lamellpaket



Sachs Performance och Racekopplingar

Racingtryckplattorna består av lösa delar, hus med fjäder som en del. Till det kommer en tryckring i gjutgods eller stål som finns med olika utväxlingar för att man ska få fram det lamelltryck som önskas. När det gäller flerskiviga kopplingar tillkommer även mellanringar i gjutgods eller stål som ligger mellan lamellerna.

115mm koppling finns endast med 3 eller 4 lameller. 2,6mm stel sinter.

	Artikelnr	Anm.
Tryckplatta	3072 999 561	För 3-skivig koppling. Max 675Nm. Vikt 2,43kg
Tryckring	3002 999 524	Stål
Mellanring	3019 999 615	Stål, 2 st erfordras
Tryckplatta	3072 999 562	För 4-skivig koppling. Max 900Nm. Vikt 2,99kg
Tryckring	3002 999 562	Stål
Mellanring	3019 999 615	Stål. 3 st erfordras

140mm 1-skivig koppling. 90Nm Organisk lamell. 125Nm sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 550	För 7,8mm lamell
Tryckring	3002 999 518	Gjutgods. Vikt 1,637-1,745kg
Tryckring	3002 999 513	Stål. Vikt 1,616-1,724kg

140mm 1-skivig koppling. 180Nm organisk lamell. 250Nm sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 547	För 7,8mm lamell
Tryckring	3002 999 517	Gjutgods. Vikt 1,772-1,880kg
Tryckring	3002 999 561	Stål. Vikt 1,746/1,854kg

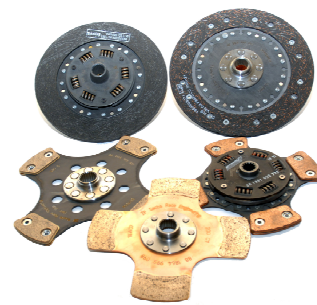
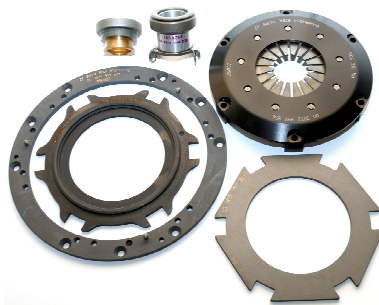
140mm 2-skivig koppling. 180Nm organisk lamell. 250Nm sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 549	För 7,8mm lamell
Tryckring	3002 999 516	Gjutgods. Vikt 2,406-2,622kg
Tryckring	3002 999 560	Stål. Vikt 2,358-2,574kg
Mellanring	3019 999 605	Gjutgods.
Mellanring	3019 999 604	Stål

140mm 2-skivig koppling. 360Nm organisk lamell. 500Nm sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 546	För 7,8mm lamell
Tryckring	3002 999 515	Gjutgods. Vikt 2,538-2,754kg
Tryckring	3002 999 559	Stål. Vikt 2,487-2,703kg
Mellanring	3019 999 605	Gjutgods.
Mellanring	3019 999 604	Stål

Totalvikt med lameller. Adapterplatta och releaseringsring är ej medräknade.



Sachs Performance och Racekopplingar

140mm 2-skivig koppling. 250Nm sinterbelägg.

	Artikelnr	Anm.
Tryckplatta	3072 999 550	För 2,6mm lamell
Tryckring	3002 999 516	Gjutgods. Vikt 2,142kg
Tryckring	3002 999 560	Stål. Vikt 2,094kg
Mellanring	3019 999 605	Gjutgods.
Mellanring	3019 999 604	Stål

140mm 2-skivig koppling. 500Nm sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 547	För 2,6mm lamell
Tryckring	3002 999 515	Gjutgods. Vikt 2,274kg
Tryckring	3002 999 559	Stål. Vikt 2,223kg
Mellanring	3019 999 605	Gjutgods.
Mellanring	3019 999 604	Stål

140mm 3-skivig koppling. 375Nm sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 549	För 2,6mm lamell
Tryckring	3002 999 518	Gjutgods. Vikt 2,890kg
Tryckring	3002 999 513	Stål. Vikt 2,819kg
Mellanring	3019 999 605	Gjutgods. 2 st erfordras
Mellanring	3019 999 604	Stål. 2 st erfordras

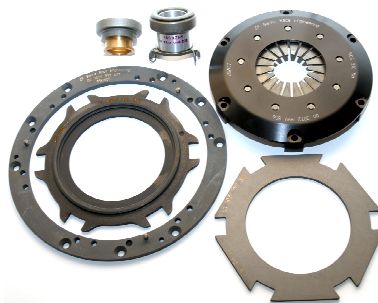
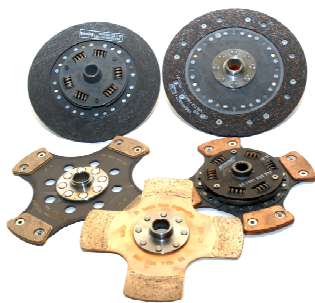
140mm 3-skivig koppling. 750Nm sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 546	För 2,6mm lamell
Tryckring	3002 999 517	Gjutgods. Vikt 3,025kg
Tryckring	3002 999 561	Stål. Vikt 2,782kg
Mellanring	3019 999 605	Gjutgods. 2 st erfordras
Mellanring	3019 999 604	Stål. 2 st erfordras

140mm 4-skivig koppling. 1000Nm sinterbelägg

Tryckplatta	3072 999 567	För 2,6mm lamell
Tryckring	3002 999 517	Gjutgods. Vikt 3,720kg
Tryckring	3002 999 561	Stål. Vikt 3,595kg
Mellanring	3019 999 605	Gjutgods. 3 st erfordras
Mellanring	3019 999 604	Stål. 3 st erfordras

Totalvikt med lameller. Adapterplatta och releasering är ej medräknade.



Sachs Performance och Racekopplingar

184mm kopplingar finns både med stela lameller eller med fjäderpaket, organiskt belägg eller sinter. Fjäderpaketen kan vändas åt båda hållen, antingen mot svänghjulet eller mot tryckplattan. Lamelltjocklek 7,8mm. Det finns även 2,6mm stela sinterlameller.

184mm 1-skivig koppling. 140Nm organiskt belägg. 190Nm sinterbelägg. Vikt stel lamell ca 2,7kg. Lamell med fjäderpaket ca 3,5kg.

	Artikelnr	Anm.
Tryckplatta	3072 999 531	För stel lamell eller med fjäderpaketet mot svänghjulet
Tryckring	3002 999 503	Gjutgods. Stel lamell. Fjäderpaketet mot svänghjulet
Tryckring	3002 999 556	Stål. Stel lamell. Fjäderpaketet mot svänghjulet
Tryckplatta	3072 999 529	För lamell med fjäderpaketet mot tryckplattan
Tryckring	3002 999 532	Stål. Fjäderpaketet mot tryckplattan

184mm 1-skivig koppling. 225Nm organiskt belägg. 280Nm sinterbelägg. Vikt stel lamell ca 2,7kg. Lamell med fjäderpaket ca 3,5kg.

Tryckplatta	3072 999 530	För stel lamell eller med fjäderpaketet mot svänghjulet
Tryckring	3002 999 503	Gjutgods. Stel lamell. Fjäderpaketet mot svänghjulet
Tryckring	3002 999 556	Stål. Stel lamell. Fjäderpaketet mot svänghjulet
Tryckplatta	3072 999 528	För lamell med fjäderpaketet mot tryckplattan
Tryckring	3002 999 532	Stål. Fjäderpaketet mot tryckplattan

184mm 2-skivig koppling. 280/450Nm organiskt belägg. 380/620Nm sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 529	För lameller utan fjäderpaket. 280/380Nm.
Tryckplatta	3072 999 528	För lameller utan fjäderpaket. 450/620Nm.
Tryckring	3002 999 501	Gjutgods. Vikt 3,778-4,008kg.
Tryckring	3002 999 555	Stål. Vikt 3,774-3,974kg
Mellanring	3002 999 526	Gjutgods.
Mellanring	3002 999 735	Stål.

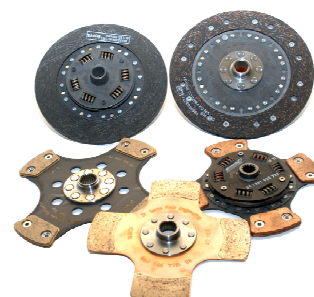
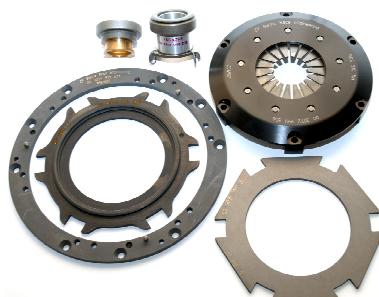
184mm 1-skivig koppling. 190/310Nm 2,6mm stel lamell med sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 543	190Nm
Tryckplatta	3072 999 542	310Nm
Tryckring	3002 999 501	Gjutgods. Vikt 2,380-2,431kg.
Tryckring	3002 999 555	Stål. Vikt 2,363-2,414kg

184mm 2-skivig koppling. 380/620Nm 2,6mm stel lamell med sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 531	380Nm
Tryckplatta	3072 999 530	620Nm
Tryckring	3002 999 501	Gjutgods. Vikt 3,411-3,463kg.
Tryckring	3002 999 555	Stål. Vikt 3,370-3,429kg

Totalvikt med lameller. Adapterplatta och releaserings är ej medräknade.



Sachs Performance och Racekopplingar

184mm 3-skivig koppling. 570/930Nm 2,6mm stel lamell med sinterbelägg.

	Artikelnr	Anm.
Tryckplatta	3072 999 529	570Nm
Tryckplatta	3072 999 528	930Nm
Tryckring	3002 999 503	Gjutgods. Vikt 4,522-4,574kg.
Tryckring	3002 999 556	Stål. Vikt 4,474-4,526kg
Mellanring	3019 999 526	Gjutgods. 2 st erfordras.
Mellanring	3019 999 735	Stål. 2 st erfordras

200mm kopplingar finns, som tidigare angivna 184mm kopplingar, med eller utan fjäderpaket, och med ett organiskt- eller sinterbelägg, båda 7,8mm tjocka. Utöver detta finns även det sprutade 2,6mm sinterbelägget.

200mm 1-skivig koppling. 265Nm organiskt belägg. 280Nm sinterbelägg. Vikt fjäderpaketet mot svänghjulet ca 3,7kg. Mot tryckplattan ca 4,3kg.

Tryckplatta	3072 999 556	För 7,8mm lamell. Organiskt belägg eller sinter.
Tryckring	3002 999 522	Gjutgods. För lamell med fjäderpaketet mot svänghjulet
Tryckring	3002 999 558	Stål. För lamell med fjäderpaketet mot svänghjulet
Tryckring	3002 999 533	Stål. För lamell med fjäderpaketet mot tryckplattan

200mm 1-skivig koppling. 310/365Nm organiskt belägg 410/510Nm sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 556	För 7,8mm stel lamell. Organiskt belägg eller sinter.
Tryckring	3002 999 522	Gjutgods. 310/410Nm. Vikt 3,064-3,079kg
Tryckring	3002 999 558	Stål. 365/510Nm. Vikt 3,075-3,080kg

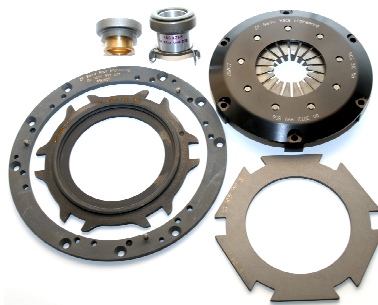
200mm 2-skivig koppling. 620/730Nm organiskt belägg 840/1020Nm sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 555	För 7,8mm stel lamell. Organiskt belägg eller sinter.
Tryckring	3002 999 521	Gjutgods. 680/840Nm. Vikt 4,556-4,586kg
Mellanring	3019 999 607	Gjutgods.
Tryckring	3002 999 534	Stål. 730/1020Nm. Vikt 4,458-4,488kg
Mellanring	3019 999 736	Stål.

200mm 2-skivig koppling. 840/1020Nm 2,6mm stel lamell med sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 556	
Tryckring	3002 999 521	Gjutgods. 840Nm. Vikt 4,118kg
Mellanring	3019 999 607	Gjutgods.
Tryckring	3002 999 534	Stål. 1020Nm. Vikt 4,020kg
Mellanring	3019 999 736	Stål.

Totalvikt med lameller. Adapterplatta och releaseringsring är ej medräknade.



Sachs Performance och Racekopplingar

200mm 3-skivig koppling. 1260/1530Nm 2,6mm lamell med sinterbelägg.

Tryckplatta	3072 999 555	
Tryckring	3002 999 522	Gjutgods. 1260Nm. Vikt 5,532kg
Mellanring	3019 999 607	Gjutgods. 2 st erfordras
Tryckring	3002 999 558	Stål. 1530Nm. Vikt 5,337kg
Mellanring	3019 999 736	Stål. 2 st erfordras

Totalvikt med lameller. Adapterplatta och releaserings är ej medräknade.

Som tidigare omtalats vill alla Racetryckplattor, som har en invändig styrning, (se avfasningen på stödbenen) ha en förspänning av solfjädern på 2,5mm. Detta kan lösas på olika sätt, genom en kant på svänghjulet eller ett dike. Man kan också använda en adapterplatta som finns att få med passande bulthål för den diameter på tryckplattan den är avsedd för, och naturligtvis med 2,5mm kant. Fördelen med att använda adapterplattan är att man då samtidigt minskar hålet för svänghjulsbultarna, vilket är en klar fördel eftersom hålet ofta är större än innerdiametern på den lamell du tänker använda dig av.

Adapterplatta för 140mm koppling har art.nr 3021 999 524

Inner/ytterdiameter = 97/167mm. Höjd 5mm (+2,5mm). Vikt 0,77kg. Bultcirkel 154,45mm. Bulthål 8,4mm (8x45°)

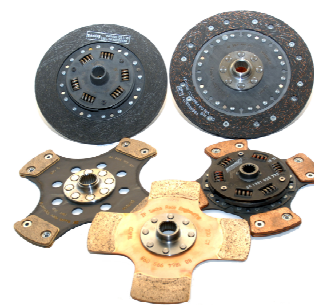
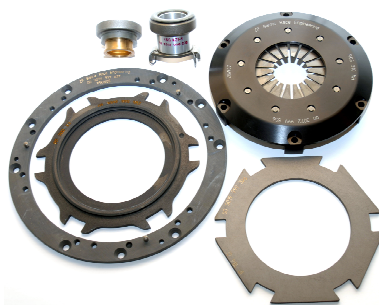
Adapterplatta för 184mm koppling har art.nr 3021 999 525

Inner/ytterdiameter = 132/215mm. Höjd 5mm (+2,5mm). Vikt 1,22kg. Bultcirkel 200mm. Bulthål 8,4mm (6x60°)

Adapterplatta för 200mm koppling har art.nr 3021 999 526

Inner/ytterdiameter = 132/227mm. Höjd 5mm (+2,5mm). Vikt 1,48kg. Bultcirkel 214mm. Bulthål 8,4mm (6x60°)

Tryckringar och mellanringar finns som framgått tidigare i två utföranden, gjutgods eller stål. Skillnaden i vikt mellan dem är försumbar. Om man har att välja på en mindre koppling med stålringar eller en större med gjutgodsringar, är den större att föredra då den leder bort mer värme. Det ska också framhållas att en större diameter ger en "trevligare" koppling att arbeta med. Är man ute efter så lite svängmassa som möjligt, bör man välja den minsta diametern som går att använda eller en kolfiberkoppling som har den absolut minsta svängmassan.

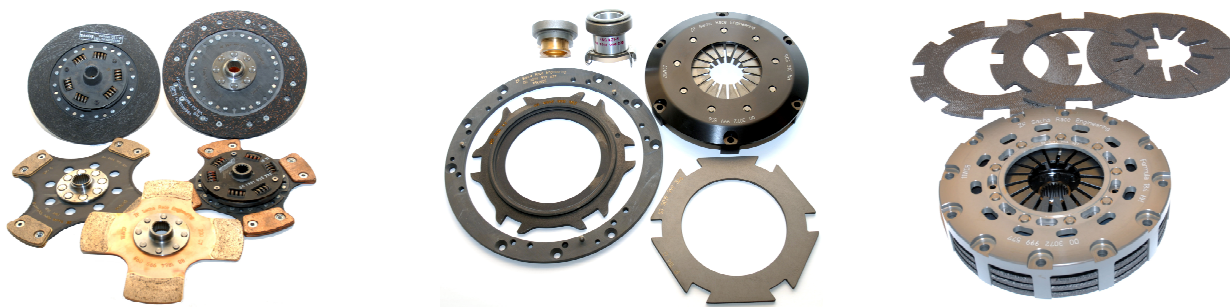


Sachs Performance och Racekopplingar

Nedanstående förteckning tar upp de växellådsaxlar som finns på ett fast artikelnummer för Racing. De flesta förekommande splines går att beställa om de saknas i listan. Performancelamellerna hittar du som vanligt i vår katalog. Slå regnummer på den bil du behöver lamell till.

Artikelnumren är konstruerade så att lameller som börjar på 1861, 1862 och 1878 alltid har ett fjäderpaket till skillnad på lameller som börjar på 1864, dessa är alltid stela. Övriga siffror ger ej någon vägledning om diameter, splines eller material när det gäller standard och Performance. Performancelamellerna har oftast 999 som mellangrupp. Lameller för Racing har samma uppbyggnad avseende de första 4 siffrorna. När det gäller Racinglamellerna har sista nian i mellansiffrorna bytts ut till en bokstav eller så har man angivit tre nya tilläggs-siffror (1864 999 103/002). Bokstaven eller de tre siffrorna talar då om vilken specifik växellådsaxel lamellen passar till. Den sista gruppen om tre siffror upplyser om diameter och beläggstyp på lamellen, och när det gäller sinterbelägg, även tjocklek. För några få mindre lameller även längden på splinesnavet. Notera att måtten/decimalerna på splines kan variera från katalog till katalog.

A/002	20,60 x 25,80mm	10 splines	Alfa, Volvo
B/003	23,40 x 28,90mm	10 splines	Opel, Volvo M50/51
C/013	23,00 x 29,00mm	10 splines	BMW, Mercedes
D/035	18,27 x 20,40mm	24 splines	Alfa, Opel, Porsche, VAG
E/038	22,00 x 25,00mm	14 splines	Opel, SAAB
F/045	20,11 x 22,58mm	20 splines	Ford
G/047	23,00 x 25,99mm	23 splines	Ford, Mitsubishi, Volvo
H/075	23,00 x 25,00mm	24 splines	Honda
I/091	23,28 x 26,25mm	23 splines	Porsche, SAAB, Toyota
K/092	21,80 x 24,20mm	23 splines	Audi
L/094	16,92 x 19,90mm	17 splines	Ford
M/916	21,39 x 24,31mm	21 splines	Renault
N/924	15,70 x 18,65mm	14 splines	Opel
O/926	25,40 x 28,50mm	21 splines	Toyota
P/927	21,19 x 23,75mm	21 splines	Toyota
Q/931	26,46 x 28,68mm	26 splines	GM, Mercedes
S/938	20,30 x 22,10mm	28 splines	VAG
T/980	20,00 x 21,91mm	26 splines	Renault
U/076	22,22 x 25,19mm	22 splines	Mazda, Volvo M45,46,47
V/935	18,22 x 22,01mm	18 splines	Citroën, Peugeot
W/016	28,00 x 35,00mm	10 splines	BMW
081	18,00 x 20,00mm	18 splines	Skoda
522	24,00 x 26,00mm	24 splines	Honda
575	23,10 x 25,60mm	24 splines	Nissan
802	22,60 x 25,20mm	24 splines	Subaru
804	32,60 x 35,20mm	26 splines	BMW
812	28,10 x 30,50mm	28 splines	Audi
820	26,50 x 29,00mm	22 splines	BMW
962	19,12 x 21,80mm	20 splines	Volvo



Sachs Performance och Racekopplingar

Nedanstående förteckning avser de tre sista siffrorna i artikelnumret för racinglameller, uppdelat per diameter och beläggstyp samt lamelltjocklek och i förekommande fall längden på splinesdelen, vilket är nödvändigt att hålla isär på de flerskiviga kopplingarna. Kopplingar med minst tre lameller måste ha de inre lamellerna med en kortare splinesdel eftersom mellanringarna inte tillåter långa splines på grund av sin tjocklek.

115mm lameller finns bara med 2,6mm sinterbelägg och utan fjäderpaket.
Sista siffrorna i artikelnumret = 105.

140mm lameller finns både med organiskt belägg och sinterbelägg men utan fjäderpaket

Slutsiffror

093	7,8mm sinterbelägg
094	7,8mm organiskt belägg
091	2,6mm sinterbelägg med 15mm splines. Yttre lamell
092	2,6mm sinterbelägg med 12mm splines. Mellanlamell
106	2,6mm sinterlamell med 7mm splines. Mellanlamell

184mm lameller finns med organiskt belägg eller sinter. Stel eller med fjäderpaket.

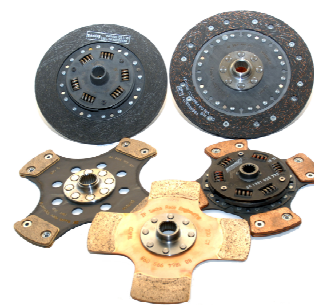
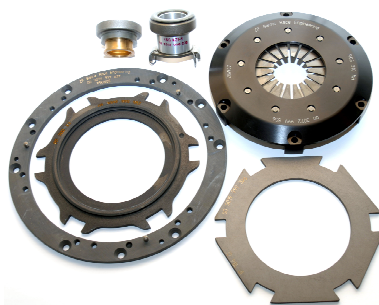
848	7,8mm organiskt belägg med fjäderpaket
849	7,8mm sinterbelägg med fjäderpaket
088	7,8mm organiskt belägg. Stel lamell.
087	7,8mm sinterbelägg. Stel lamell
085	2,6mm sinterbelägg. Stel lamell. Lång splines. Yttre lamell
086	2,6mm sinterlamell. Stel lamell. Kort splines. Mellanlamell

200mm lameller finns med organiskt belägg eller sinter. Stel eller med fjäderpaket.

850	7,8mm organiskt belägg med fjäderpaket
851	7,8mm sinterbelägg med fjäderpaket
104	7,8mm organiskt belägg. Stel lamell
103	7,8mm sinterbelägg. Stel lamell
098	2,6mm sinterbelägg. Stel lamell. Lång splines. Yttre lamell
099	2,6mm sinterbelägg. Stel lamell. Kort splines. Mellanlamell

Således ska du nu kunna få ihop ett 10 siffrigt artikelnummer, med ev 3 tilläggs-siffror, på den eller de lameller du vill beställa. Som tidigare nämnts finns det ytterligare splines att tillgå, lameller som är mera udda och som saknar bokstavs- eller sifferkod.

Till slut kan aldrig nog omtalas vikten av att en lamell **aldrig** får monteras med torra splines mot en torr axel. Använd ett värmebeständigt fett som skydd. Det ska inte vara några mängder, en tunn hinna räcker. Kopparpasta eller liknande är ej att föredra.



Sachs Performance och Racekopplingar

Urtrampningslager delas in i två grupper.

1. Mekaniska urtrampningslager regleras genom vajer eller hydraulik. Det finns även andra udda styrningar. Urtrampningslagret är en mycket viktig del av kopplingen och utan ett rätt fungerande lager kommer kopplingen att haverera inom en relativt kort körtid, oavsett hur stark din tryckplatta är. Standard- och Performancetryckplattor har två olika utformningar av solfjädern, en rak fjäder ända ut i spetsarna eller med krökta spetsar. Racintryckplattorna har alltid en rak fjäder. Detta genererar två olika typer av urtrampningslager. Ett med smal rundad ring för fjädrar med raka fingrar ända ut i spetsarna och ett med en platt, bred ring för att kunna möta de fjädrar som har krökta spetsar. Det är viktigt att hålla isär detta för att få en så bra kontakt som möjligt mellan urtrampningslagret och solfjädern.

Att använda ett urtrampningslager med en platt bred ring till en rak fjäder gör att anliggnen sker i ytterkant med den påföljd att det dels blir tyngre att trampa ur, dels att solfjädern kommer att pressas för långt in mot lamellen, vilket gör att fjädern kan spricka mellan två fingrar om det vill sig illa. Solfjädern kan även ta i lamellcentrum.

Längden på urtrampningslagret beräknas mellan den yta som vilar mot solfjädern och där gaffeln träffar urtrampningslagret.

2. Hydrauliska urtrampningslager som är sammanbyggda med slavcylindern. Det är mycket viktigt vid montering av dessa lager eller slavcylindrar att man aldrig provtrycker dem utan mothåll av tryckplattan eller kopplingsgaffeln. Om så sker är produkten att betrakta som defekt. Det kan inte ofta nog påpekas vikten av att ett hydraulsystem måste luftas väldigt noga för att få lagret att beskriva rätt rörelse och att eventuella reduceringar på retursidan bör monteras bort, då dessa minskar möjligheten till snabb växling.

Till Racingtryckplattorna finns en releaseringsring att montera på solfjädern. Ringen finns i olika höjder, så att du kan få pedalen där du vill ha den. Detta gör också att det i de flesta fall går att använda standard urtrampningslagret oavsett vilken form lagerringen har, under förutsättning att diametern stämmer mellan lagret och releaseringsringen.

Verktyg för montering av releaseringsringen. Artikelnr: 3074 999 520

Artikelnr

3074 999 517
3074 99A 571
3074 99B 571
3074 99C 571
3074 99D 571

Höjd 5mm

Höjd 7,5mm

Höjd 10mm

Höjd 12,5mm

Höjd 15mm

Artikelnr

3074 999 518
3074 99A 518
3074 99B 518
3074 99C 518
3074 99D 518

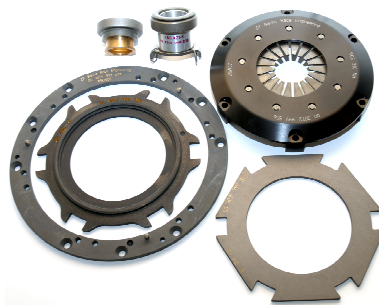
Höjd 5 mm

Höjd 7,5mm

Höjd 10mm

Höjd 12,5mm

Höjd 15mm



Sachs Performance och Racekopplingar

Hydrauliska urtrampningslager för Racing

Urtrampningslagren finns i olika längder och med 12 eller 15mm urkopplingsväg. Lämplig vätska att använda: DOT 4. Bultcirkel 74mm (3 x 33,5°) Bulthål 6,6mm. Gänga för nipplarna 3/8-24 UNF. Innerdiameter för växellådsaxeln: 33mm.

12mm urkopplingsväg

Artikelnr	Min/max längd	Kolvdiameter
3082 99B 546	50mm / 70mm	38mm
3082 99B 526	58mm / 70mm	38mm
3082 99B 533	56,9mm / 68,9mm	49mm

15mm urkopplingsväg

3082 99B 535	58mm / 70mm	38mm
3082 99B 538	62,2mm / 77,2mm	38mm
3082 99B 518	71,1mm / 86,1mm	38mm
3082 99B 522	71,1mm / 86,1mm	49mm

Urtrampningslagrets rörelse bör ej överskrida 5mm (+0,5mm) på alla Racetryckplattor med undantag av 115mm koppling som bara har 4mm (+0,5mm) / 115mm kolfiber som har 4,5mm / 140/184mm kolfiber har 5,5mm urkopplingsväg. Om rörelsen blir för lång kommer solfjädern eller releaseringen att ta i lamellcentrum.

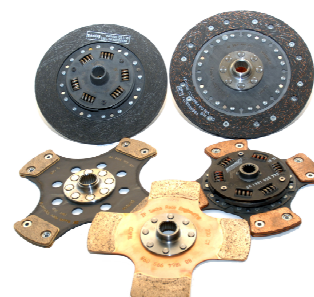
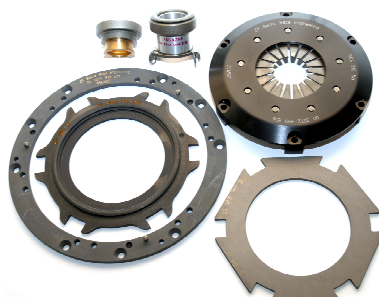
Urtrampningslagret ska alltid ligga an mot solfjädern och snurra med runt, men inte hårt pressat. För lös anliggning kan ge oljud och för hård tömmer lagret på fett. För att hålla upp trycket finns en förtrycksventil att använda om så önskas.

3157 999 531 Tryck 0,14 bar. Vikt 67gr. Huslängd 54mm. Diameter 18mm. Gänga DASH 3
3157 999 532 Tryck 0,68 bar. Vikt 67gr. Huslängd 54mm. Diameter 18mm. Gänga DASH 3

Lös lagerring för utbyte. Om lagret behöver bytas ut och hydraulenheten är hel för övrigt så behöver man inte köpa ny komplett enhet.

Lager med packning

3074 000 033 med kolvdiameter 38mm
3074 999 644 med kolvdiameter 49mm



Sachs Performance och Racekopplingar

Kolfiberkopplingar 115, 140 och 184mm

Vi har valt att lägga den här typen av kopplingar i en separat grupp beroende på att de har ett annorlunda lamellpaket med löst splinesnav som finns i aluminium, stål eller titan. Normalt köper man en komplett koppling med lameller till att börja med. När sedan lamellerna börjar bli slitna, finns det shims för att kompensera slitaget. När man till slut måste ha nya lameller köper man ett nytt lamellpaket. Tryckplattan är av samma typ som övriga Racetryckplattor och behöver inte bytas om den inte uppvisar några skador. Tryckplattan finns i aluminium eller stål, varvid stål är den som oftast används. Artikelnumren på kolfiberkopplingarna är låsta till en bestämd växellådsaxel och utförande, vilket gör att om din växellådsaxel eller utförande på navet inte är upptaget under ett bestämt artikelnummer så går det att beställa den på måttuppgift. Finns inte din växellådsaxel med på listan, räkna antal splines och in/utvändigt mått i splines så att vi kan identifiera den. Om växellådan inte är allt för okänd så är detta inte något problem.

115mm 3-skivig koppling. 620Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 10 bultar.

3082 99A 401 23 splines vxl.axel (23,28 x 26,25mm) Porsche, SAAB, Toyota
Vikt 1,47 kg Totalhöjd 46,8mm. Solfjäderhöjd 37,3mm +/- 1mm. Bultcirkel 127,5mm.

115mm 4-skivig koppling. 820Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 10 bultar.

3082 99A 408 23 splines vxl.axel (23,28 x 26,25mm) Porsche, SAAB, Toyota
Vikt 1,71 kg Totalhöjd 55mm. Solfjäderhöjd 45,3mm +/- 1mm. Bultcirkel 127,5mm.

140mm 2-skivig koppling. 420Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 8 bultar. Utvändig styrning

3082 99C 432 20 splines vxl.axel (20,11 x 22,58mm) Ford
3082 99A 432 som ovan fast med nav i aluminium.
Vikt 1,76/1,58kg. Totalhöjd 49,5mm. Solfjäderhöjd 38,8mm +/-1mm. Bultcirkel 154,45mm.

140mm 3-skivig koppling. 690Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 8 bultar. Utvändig styrning

3082 99A 391 23 splines vxl.axel (23,28 x 26,25mm) Porsche, SAAB, Toyota
3082 99A 456 som ovan fast med nav i aluminium.
3082 000 832 25 splines vxl.axel (24,9 x 28mm) Porsche
Vikt 1,98kg. Totalhöjd 49,5mm. Solfjäderhöjd 38,8mm +/-1mm. Bultcirkel 154,45mm.

140mm 3-skivig koppling. 1100Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 10 bultar.

3082 99A 389 23 splines vxl.axel (23,28 x 26,25mm) Porsche, SAAB, Toyota
Vikt 2,06 kg Totalhöjd 49,8mm. Solfjäderhöjd 38,8mm +/- 1mm. Bultcirkel 154,45mm.

140mm 4-skivig koppling. 1465Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 10 bultar.

3082 99A 382 25 splines vxl.axel (24,9 x 28mm) Porsche
3082 99B 382 26 splines vxl.axel (26,46 x 28,68mm) GM, Mercedes
Vikt 2,28kg. Totalhöjd 55,8mm. Solfjäderhöjd 44,3mm +/-1mm. Bultcirkel 154,45mm.



Sachs Performance och Racekopplingar

184mm 1-skivig koppling. 360Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 6 bultar.

3082 99B 413 24 splines vxl.axel (24 x 26mm) Honda
 3082 99C 413 23 splines vxl.axel (23,38 x 26,25mm) Porsche, SAAB, Toyota
 3082 99E 413 26 splines vxl.axel (26,46 x 28,68mm) GM, Mercedes
 Vikt 2,55kg. Totalhöjd 38,3mm. Solfjäderhöjd 26,4mm +/-1mm. Bultcirkel 200mm.

184mm 1-skivig koppling. 320Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 10 bultar.

3082 99A 438 23 splines vxl.axel (23,38 x 26,25mm) Porsche, SAAB, Toyota
 Vikt 2,3 kg Totalhöjd 39mm. Solfjäderhöjd 28mm +/- 1mm. Bultcirkel 200mm.

184mm 1-skivig koppling. 460Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 6 bultar.

3082 99E 365 23 splines vxl.axel (23,38 x 26,25mm) Porsche, SAAB, Toyota
 Vikt 2,55kg Totalhöjd 39mm. Solfjäderhöjd 28mm +/- 1mm. Bultcirkel 200mm.

184mm 2-skivig koppling. 640Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 6 bultar.

3082 99C 428 24 splines vxl.axel (24 x 26mm) Honda
 3082 99D 428 23 splines vxl.axel (23,38 x 26,25mm) Porsche, SAAB, Toyota
 Vikt 2,85kg. Totalhöjd 38,3mm. Solfjäderhöjd 26,4mm +/-1mm. Bultcirkel 200mm.

184mm 2-skivig koppling. 640Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 10 bultar.

3082 99B 390 23 splines vxl.axel (23 x 25,99mm) Ford
 3082 99C 390 23 splines vxl.axel (21,80 x 24,20mm) Audi
 3082 99D 390 23 splines vxl.axel (23,38 x 26,25mm) Porsche, SAAB, Toyota
 Vikt 2,74kg. Totalhöjd 46mm. Solfjäderhöjd 35mm +/-1mm. Bultcirkel 200mm.

184mm 2-skivig koppling. 920Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 6 bultar.

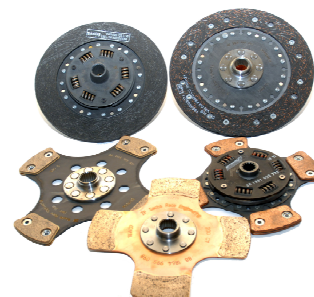
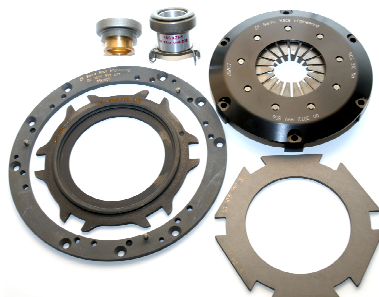
3082 99A 366 23 splines vxl.axel (23,38 x 25,99mm) Ford
 3082 99D 366 26 splines vxl.axel (26,46 x 28,68mm) GM, Mercedes
 Vikt 3,43kg Totalhöjd 48,7mm. Solfjäderhöjd 38mm +/- 1mm. Bultcirkel 200mm.

184mm 2-skivig koppling. 920Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 10 bultar.

3082 99A 427 23 splines vxl.axel (23 x 25,99mm) Ford
 Vikt 2,74 kg Totalhöjd 46mm. Solfjäderhöjd 35mm +/- 1mm. Bultcirkel 200mm.

184mm 3-skivig koppling. 1380Nm med tryckplatta och lamellnav i stål. 10 bultar.

3082 99C 385 26 splines vxl.axel (26,46 x 28,68mm) GM, Mercedes
 Vikt 3,20kg. Totalhöjd 52,4mm. Solfjäderhöjd 44mm +/-1mm. Bultcirkel 200mm.



Sachs Performance och Racekopplingar

Snabbfakta på tekniska uppgifter

Bultcirkeln på 115mm koppling: 127,5mm, bulthål 6,7mm (10 x 36°) ytterdiameter 167mm.

	Totalhöjd	Solfjäders höjd	Lamelltjocklek	Vikt
3-skivig	46,8 mm	37,3 mm (+/- 1mm)	2,6 mm	2,43 kg
4-skivig	55 mm	45,3 mm (+/- 1mm)		2,99 kg

Bultcirkeln på 140mm koppling: 154,45mm, bulthål 8,4mm (8 x 45°) ytterdiameter 167mm.

1-skivig	37,1 mm	28,4 mm (+/- 1mm)	7,8 mm	1,6-1,9 kg
2-skivig	37,1 mm	28,4 mm (+/- 1mm)	2,6 mm	2,-2,7 kg
2-skivig	47,5 mm	38,8 mm (+/- 1mm)	7,8 mm	2-2,7 kg
3 skivig	47,5 mm	38,8 mm (+/- 1mm)	2,6 mm	2,8-3 kg
4-skivig	55,3 mm	47,3 mm (+/- 1mm)	2,6 mm	3,6-3,7 kg

Bultcirkeln på 184mm koppling: 200mm, bulthål 8,4mm (6 x 60°) ytterdiameter 215mm.

1-skivig*	38,3 mm	26,4 mm (+/- 1mm)	7,8 mm	2,4-3,5 kg
*Stel lamell eller med fjäderpaketet vänt mot svänghjulet.				
1-skivig**	48,5 mm	36,6 mm (+/- 1mm)	7,8 mm	2,4-3,5 kg
**Med fjäderpaketet mot tryckplattan				
1-skivig	30,5 mm	18,5 mm (+/- 1mm)	2,6 mm	2,4-3,5 kg
2-skivig	38,3 mm	26,4 mm (+/- 1mm)	2,6 mm	3,4-4 kg
3-skivig	48,7 mm	36,6 mm (+/- 1mm)	2,6 mm	4,45-4,57 kg

Bultcirkeln på 200mm koppling: 214mm, bulthål 8,4mm (6 x 60°) ytterdiameter 228mm.

1-skivig*	38,3 mm	28 mm (+/- 1mm)	7,8 mm	3-4,3 kg
*Stel lamell eller med fjäderpaketet vänt mot svänghjulet.				
1-skivig**	48,7 mm	38,5 mm (+/- 1mm)	7,8 mm	3-4,3 kg
**Med fjäderpaketet mot tryckplattan				
2-skivig	38,3 mm	28 mm (+/- 1mm)	2,6 mm	4-4,9 kg
2-skivig	48,7 mm	38,5 mm (+/- 1mm)	7,8 mm	4-4,9 kg
3 skivig	48,7 mm	38,5 mm (+/- 1mm)	2,6 mm	5,34-5,53 kg

Totalvikt med lameller. Adapterplatta och releaserings är ej medräknade.

För att få en mer exakt vikt, se respektive tryckplatta med gjutgods- eller stålringar.

Vikterna avser ej kolfiberkopplingarna.