

# Adaptacja skrzyni TS5-21 do silnika s21

Aby założyć skrzynię z Lublina do s21 potrzebne są:

- skrzynia z Lublina
- dzwon oryginalny od s21
- stara flansa od skrzyni (stoczona) ewentualnie dorobienie dodatkowej – po niej ma pracować wysprzęglik
- skrócony o 125mm wał napędowy
- łożysko 17x40x10 w koło zamachowe
- uszczelniaacz do wałka sprzęgłowego 35X52X12
- tarcza sprzęgłowa średnica: 228mm, ilość zębów: 10, profil piasty 23x29, ja używałem LUK 323023510 ewentualnie wyglądają że będą pasowały tarcze:
  - <https://allegro.pl/oferta/tarcza-sprzegla-bmw-5-e28-e34-e39-7146965912>
  - <https://allegro.pl/oferta/tarcza-sprzegla-bmw-3-7596120276>
- śruby m12x1.25, ampułowe m10x1.25, ampułowe stożkowe m8

Jak wygląda montaż:



W dzwonie należy wyciąć otwór po prawej stronie (tam gdzie nie ma rozrusznika). W przypadku nowszego typu sprzęgła (linka) trzeba zostawić punkt oparcia dźwigni sprzęgła. Otwór ten potrzebny jest do przykręcenia skrzyni od wewnątrz.



Należy wyrównać odelw od wewnętrznej strony, tam gdzie przylegać będą śruby/podkładki.

Trzeba rozwiertić otwory na 11mm. Podczas wstępnej przymiarki należy dobrać długość śrub M10. Nie mogą wystawać na drugą stronę adaptera.

Trzeba przygotować zaślepkę dla wcześniej wyciętego otworu. Nawiercić otwory i nagwintować.



Tarcza LUK nie mieści się w zamach. Należy zeszlifować zaznaczone na czerwono wypustki w okolicy nitów.

Niestety ta tarcza jest grubsza niż żukowska i trzeba dobrze wyregulować skok sprzęgła. Za mocno wciśnięte sprzęgło dociska pierścieni docisku do tarczy i „zasprzęgla” z powrotem. Zwłaszcza na początku zanim się ułoży. Za to sprzęgło na tej tarczy ma bardzo fajną charakterystykę. Przyjemnie się rusza.

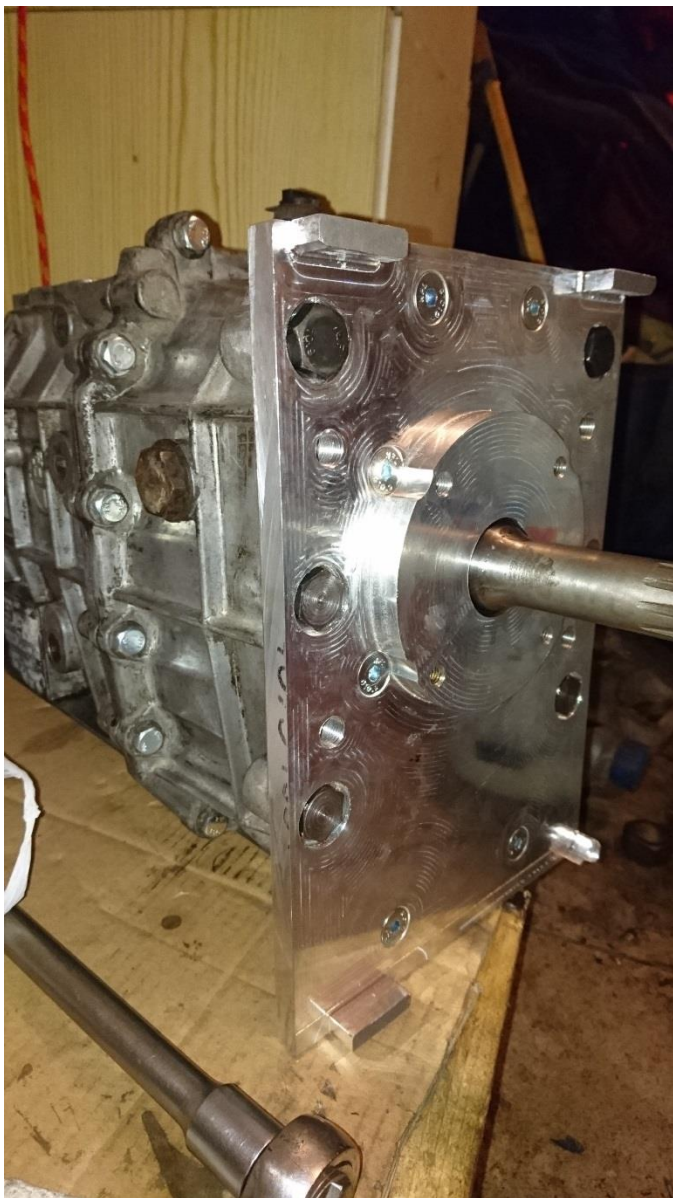
Rozwiązaniem problemu może

być podłożenie podkładek pomiędzy zamach a docisk, 1mm prawie eliminuje problem.

Na podstawie parametrów tarczy można spróbować dorobić tarczę lub wybrać inną.

średnica: 228mm, ilość zębów: 10, profil piasty 23x29





Montujemy łożysko w kole zamachowym.

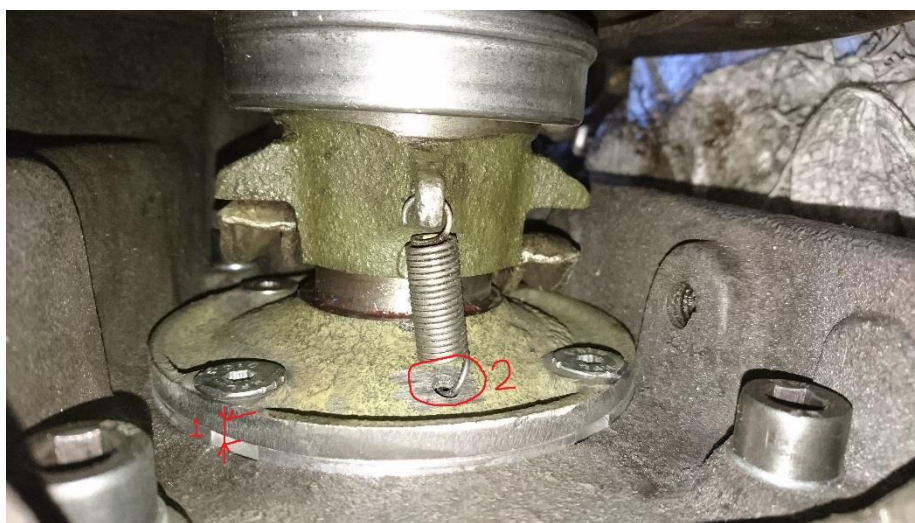
Stare jest trochę węższe.

Montujemy uszczelniacz w płytę.

Należy zeszlifować trzy łby śrub M12. Musza się licować z płytą (środkowa i dolne, górne nie przeszkadzają).

Sprawdzamy czy da się zamontować płytę, czy śruby stożkowe m8 nie są za długie, w razie potrzeby skracamy.

Na dobrą masę uszczelniającą montujemy płytę do skrzyni.



Dorobienie flanszy do prowadzenia wysprężlika.

Należy przerobić starą lub dorobić nową na wzór starej.

Flansza powinna mieć jak najniższą wysokość, oryginalną trzeba „pocenić” na tokarce „1” ile się da, zmniejszyć średnicę aby łatwo weszła w dzwon oraz dorobić otwór na sprężynę

Wycisk pozostaje stary.



Zabierak od skrzyni trzeba przerobić na tokarce na wzór oryginalnej ze starej skrzyni. Tak aby pasował do starego wału. Trzeba zrobić zamek oraz wywiercić 4 otwory.

Niestety nie mam zdjęcia od frontu.



Silnik ze skrzynią zamontowany jest tak jak stara skrzynia. Jeśli wał był łamany może okazać się że dźwignia ręcznego koliduje z wyjściem linki.



Lewarek należy wygiąć tak aby znajdował się w odpowiednim miejscu i nie wadził. U mnie zmieścił się w otwór po starym lewarku. Pręt bardzo fajnie się układa, jest z plastycznego materiału.

Zdjęcia w większości są podglądowe. W razie pytań proszę o kontakt.