

## Einbau des M6 Chain Tensioner

Autor: Christian „Truegrit“ für Shovel-Head.com

### 1. Schritt:

Öl ablassen, Primärdeckel abnehmen und den alten Kettenspanner ausbauen. Die Kupplung und die Kette können drin bleiben. Primärgehäuse auswischen.



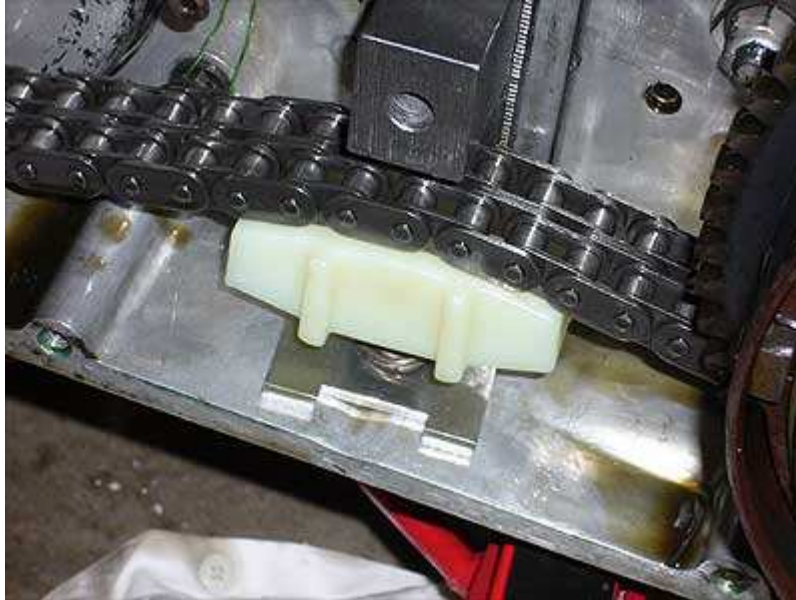
### 2. Schritt

Chain Tensioner einsetzen. Dazu werden ein oder zwei Platten unter die Kette geschoben. Je nach Gehäusevariante ist die unterste Platte eine L-förmige Platte, die darüber liegende eine H-förmige Platte. Untenstehende Abbildung: 2 H-förmige Platten, siehe Anmerkungen am Ende der Bauanleitung.



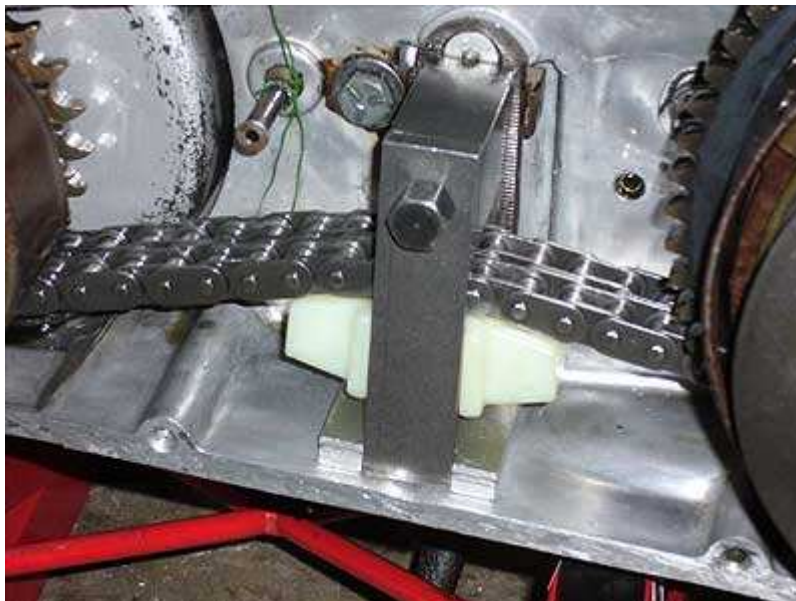
### 3. Schritt:

Jetzt wird der große Bügel mit dem Stahlblock waagrecht hinter die Kette geschoben und anschließend um 90° in die Senkrechte gedreht. Danach wird der Kunststoff-Schlitten, mit den beiden montierten Federn unter die Kette geschoben. Dazu bedarf es vorsichtig dosierter Kraft in den Fingern, damit Euch das Ganze nicht um die Ohren fliegt!



### 4. Schritt:

Anschließend werden die restlichen Platten unter die erste geschoben, bis mit dem Messschieber ein Abstand der Platten von der Unterseite des Schlittens von 5 / 8 Zoll (entspricht ca. 16 mm) gemessen wird. Sollten dazu mehr als 5 Platten verbaut werden müssen, muss die Kette unbedingt gewechselt werden, da sie ausgeleiert ist und reißen kann! Jetzt kann die Stahlplatte aufgelegt werden und die Bolzenschraube durchgesteckt werden. Wenn die rückseitige Klammer mit viel Fingerhakeln an die höchste Position gebracht wurde, kann die Bolzenschraube angezogen werden.



### 5.Schritt:

Alles auf korrekten Sitz überprüfen, Maschine mit dem Kick- oder E-Starter durchdrehen (Zündkerzen ausbauen!) und nachschauen, dass nichts schleift.

Wenn alles ok ist, den Deckel mit neuer Dichtung und Dichtpaste draufsetzen und Schrauben festdrehen, Ölablassschraube einsetzen. Anschließend Öl einfüllen und losfahren. Sobald etwas schleift oder mahlt, anhalten und auf Fehlersuche gehen.

### Anmerkungen:

1. Je nach Modell und Bauweise des Primärkastens gibt es verschiedene Platten, die in zwei Sätzen beigelegt sind:
  - a. Modelle von 1965 – 1993: 1 dünne und 5 dicke H-förmige Platten
  - b. Modelle von 1994 – 2000: 1 dünne und 5 dicke L-förmige Platten
2. Die Platten weisen zur genauen Adjustierung des 5 / 8-Abstandes unterschiedliche Dicken auf: jeweils 5 Dicke und 1 dünne!
3. Es kann sein, dass die Unterkante des Spanners (da wo die Stahlplatte auf das Gehäuse gedrückt wird mittels einer Flex gekürzt bzw. nachjustiert werden muss, da die Führungsschiene und der Boden des Kastens nicht im rechten Winkel zueinander stehen.
4. Ich habe bei mir den Kettenspanner nicht voll gespannt, sondern nach dem Messen des korrekten Abstandes von 5 / 8 die letzte Platte rausgezogen, da mir die Kette doch sehr straff gespannt erschien. Das hat das ganze Jahr 2007 wunderbar funktioniert.

Christian „Truegrit“