



Einbauhinweise

📍 10091

Porsche 911 F&G
G50 5-Gang-Getriebe



BITTE BEACHTEN

SAFETY FIRST!

- 📍 Bitte führen Sie den Einbau nur durch, wenn Sie über entsprechende Erfahrung im KFZ-Bereich und über passendes Werkzeug verfügen! Ein unsachgemäß montierter Shifter kann das Getriebe schwer beschädigen oder das Fahrzeug unfahr- bzw. unschaltbar machen und zu schweren Unfällen führen!
- 📍 Falls Arbeiten an der Elektrik durchgeführt werden müssen, halten Sie sich bitte an die Vorgaben des Herstellers.
- 📍 Unbedingt die Zündung ausgeschaltet lassen, wenn Stecker abgezogen sind.
Den Autoschlüssel nicht im Fahrzeug lassen.
- 📍 Alle Arbeiten mit Sorgfalt und Sauberkeit ausführen! Für die fachgerechte Montage eines Shifters benötigt man keinerlei Gewalt. Alle Teile sind passend für Ihr Fahrzeug konzipiert.
- 📍 Wenn Sie sich unsicher sind, kontaktieren Sie bitte die Werkstatt ihres Vertrauens für den Einbau!

GRUNDSÄTZLICHES

- 📍 Zur Reinigung aller Alu-Teile Spiritus oder Bremsenreiniger verwenden.
- 📍 Alle beweglichen Teile gelegentlich mit Sprühfett, welches gute Kriecheigenschaften hat, abschmieren.
Unsere Empfehlung: Würth HHS 2000 (WD-40 o.ä. ist ungeeignet, weil es zu dünnflüssig ist)
- 📍 Alle Schrauben/Muttern, die nicht selbstsichernd sind oder mit Zahnscheiben montiert werden, bei der Montage einkleben!
- 📍 Schaltseile bitte niemals knicken!

i OBERFLÄCHEN UND DEREN PFLEGE

Bitte beachten Sie, dass eine unbehandelte Aluminium-Oberfläche (ALU) empfindlich ist gegen aggressive Flüssigkeiten zu denen u.a. auch Handschweiß zählt. Speziell das von uns verwendete hochfeste 7075er Aluminium hat aufgrund des hohen Kupfergehalts die Neigung schwarze Korrosionsflecken zu bilden. Unter besonderen Umständen kann auch sehr salzige Luft in Meer- und Küstennähe zu Korrosion führen. Die Oberflächen sollten also regelmässig gereinigt sowie pfleglich behandelt werden, um diesen vorzubeugen. Hierfür eignet sich z.B. Spiritus oder auch Bremsenreiniger. Diese immer nur in ein Tuch sprühen und den Shifter damit abwischen, NIEMALS den Shifter direkt einsprühen. Sollten sich bereits Flecken gebildet haben, können diese mit handelsüblicher Alu-Politur entfernt werden, auch diese darf nicht in die Lagerstellen gelangen. Die eloxierten Ausführungen unserer Shifter (EXS, EXGR) sind weitestgehend korrosionsbeständig, bei allen Varianten müssen die Stahlteile ebenfalls gepflegt werden.

TIPPS ZUM SCHALTEN

i GEWALT MACHT NICHT SCHNELLER – ES SCHADET NUR DEM GETRIEBE

Immer mal wieder taucht die Frage auf: „Belastet ein CAE Shifter ein Getriebe mehr als ein Serienschalthebel?“ Die Antwort ist ganz klar: „Nein!“ Das, was einen Synchronring im Getriebe am stärksten belastet, sind zu hohe Schaltkräfte und Verschalter. Grundsätzlich werden die Schaltwege mit einem CAE Shifter deutlich kürzer als mit dem Serienhebel. Wir erzielen 30 - 55 % Verkürzung je nach Fahrzeug und Getriebetyp. Dies wird ausschließlich durch die passende Übersetzung des Schalthebels erreicht. Durch die Präzision eines CAE Shifters spürt man das Einlegen der Gänge wesentlich besser als mit einem auf Komfort ausgelegten Serienschalthebel. Die Kraft dafür nimmt im gleichen Verhältnis ab – wir schalten die Gänge also mit deutlich weniger Belastung für die Synchronringe. Zudem wird mit einem korrekt eingestellten CAE Shifter sehr exakt geschaltet und Verschalter sind überaus selten. Selbst im Motorsport führt ein schnelles, exaktes, aber trotzdem gefühlvolles Schalten zum Ziel! Alles andere ist reines Zerren und Reißen was ein Getriebe überproportional strapaziert und im schlimmsten Fall einen bösen Verschalter verursacht!

i Der Shifter ist für Rennfahrzeuge ohne Innenausstattung vorgesehen. Bei eingebauter Mittelkonsole muss diese entfernt werden oder soweit ausgeschnitten werden das eine entsprechende Freigängigkeit für den Shifter gewährleistet ist.

i Der Shifter muss direkt auf das Blech des Mitteltunnels geschraubt werden.

Der Ausbau

▶ Die originale Schaltung komplett ausbauen. Schaltstangenkopf ausbauen und die Schaltstange entfetten.

i Für eine einwandfreie Funktion des Shifters ist es unbedingt notwendig dass das hintere Schaltstangengelenk sowie die vordere Lagerung der Schaltstange spielfrei ist. Dies unbedingt prüfen und entsprechende Teile ggf. erneuern.

Der Einbau

▶ CAE Schaltstangenkopf (Connection-Rod) auf die Schaltstange aufstecken und mit der originalen Klemmschraube fixieren. Zusätzlich mit der vorderen Madenschraube klemmen. (Bild 1)

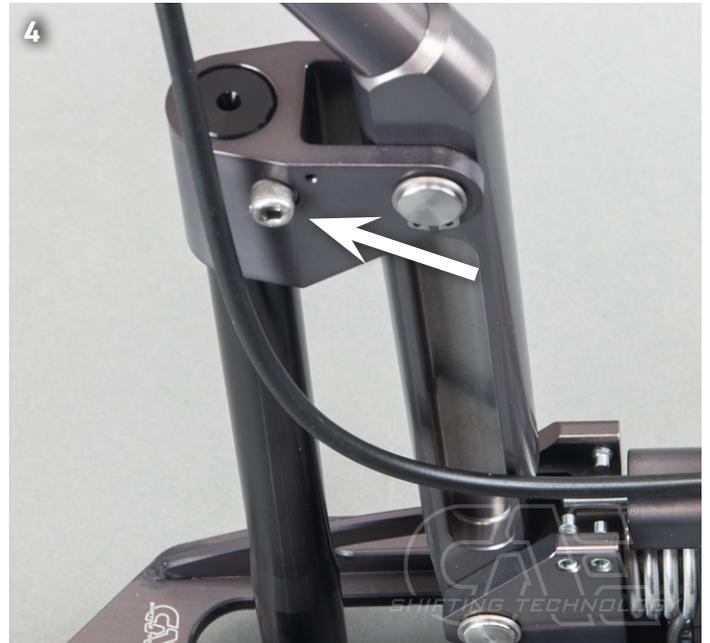
▶ Der Schaltstangenkopf sollte nun in etwa senkrecht zum Mitteltunnel stehen. Wenn dies nicht der Fall ist muss am hinteren Schaltstangengelenk nachgearbeitet werden. (Bild 2)

▶ Schaltstangenkopf und Gegenstück einfetten.

▶ Den Shifter jetzt auf dem Mitteltunnel montieren, dabei den Schaltstangenkopf in die Bohrung der Gabel am Schalthebel einführen. (Bild 3)

i Unbedingt auf absolute Sauberkeit achten. Der Bolzen und die Bohrung der Gabel dürfen keinerlei Beschädigungen aufweisen

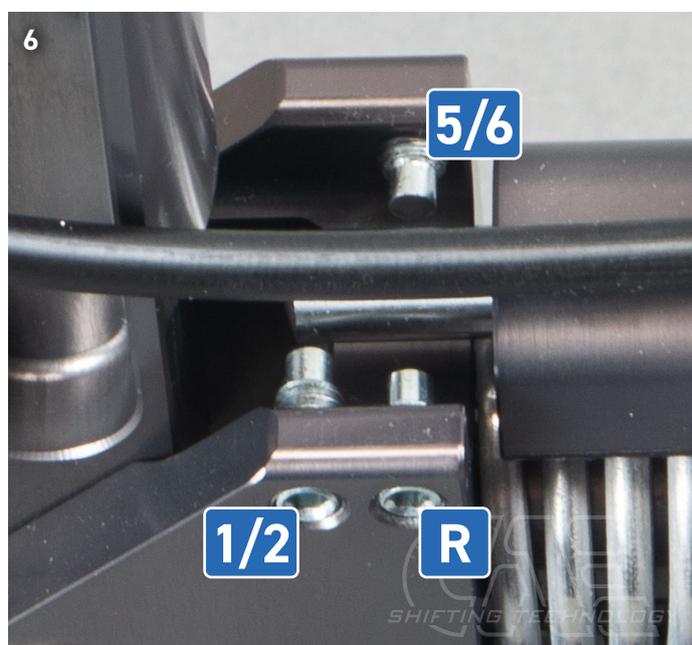




- ▶ Fixierschraube in die Gabel einstecken und leicht festziehen. Sie muss in der Nut des Schaltstangenkopfes auskommen. (Bild 4)
 - ▶ Die Fixierschraube mit Bindedraht sichern, Bohrungen dafür sind in der Gabel und im Schraubenkopf vorhanden.
- ⓘ Der Bolzen MUSS für die einwandfreie funktion des Shifters dauerhaft drehbar in der Gabel bleiben. Daher muss diese Verbindung Sauber gehalten und gelegentlich nachgeschmiert werden. Wir Empfehlen Würth HHS 2000.**

Einstellung der Schaltwege 5 Gang Porsche 915 Getriebe

- ▶ Den Federanschlag im Shifter mit 5mm Inbusschlüssel etwas lösen damit er sich seitlich verschieben lässt. (Bild 5)
- ▶ Getriebe in 3. oder 4 Gang schalten. (Mittlere Gang-ebene)
- ▶ Jetzt den Federanschlag wieder festziehen. Der Gangwechsel in dieser Gasse muss nun schon sauber funktionieren, sonst nochmals nachjustieren.
- ▶ **Kontrolle:** Bei eingelegtem 3. oder 4. Gang muss das seitliche spiel gleich gross sein.
- ▶ Per Schalthebel Getriebe in die linke Ebene schalten (1 / 2)
- ▶ Die Anschlagschraube einjustieren bis sich die Gänge in dieser Ebene sauber wechseln lassen. Die Schraube darf nicht stramm am Bolzen anliegen ca. 0,5mm Luft sind OK. (Bild 6)
- ▶ Nun per Schalthebel den 5. Gang schalten und Anschlagschraube a einschrauben bis sich der 5. Gang sauber einlegen lässt. Auch hier darf die Schraube nicht am Bolzen anliegen. (Bild 6)
- ▶ RW Sperre am Schalthebel hochziehen und in Rückwärtsgang-Ebene nach Links schwenken. Auch diese Schraube entsprechend justieren.
- ▶ Die Einstellung ist damit abgeschlossen.



ZUM SCHLUSS! Alle Funktionen und Einstellungen im Fahrversuch kontrollieren und ggf. nachstellen!

Eine falsche oder ungenaue Einstellung kann Getriebeschäden verursachen!

Bearbeitung und Einbau der Mittelkonsole

► Die Mittelkonsole muss im vorderen Bereich für die Montage des Shifters entsprechend ausgeschnitten werden.

Für den Einbau der Mittelkonsole muss der Shifter nochmal komplett gelöst werden und beides zusammen wieder montiert werden.



Wenn Fragen oder Probleme auftreten kontaktieren Sie uns bitte unbedingt, wir freuen uns auf ihr Feedback zur Verbesserung unserer Produkte.



**RACE THE
ORIGINAL**



Alte Bottroper Strasse 103
D-45356 Essen
0049. 201. 8 777 802
service@cae-racing.de

WWW.CAE-RACING.DE