

BGM PRO Superstrong 2.0 CR - das Original, jetzt mit Ultralube

Extrem belastbare Kupplung, kinderleicht in der Bedienung - Made in Germany

Die Superstrong 2.0 CR Kupplung vereint extreme Haltbarkeit, absolute Zuverlässigkeit und leichte Bedienung.

Sie ist die Grundlage eines jeden soliden Motortunings.

Der massive, CNC gefertigte Kupplungskorb verfügt über einen exzellenten Rundlauf sowie eine enorm hohe Verwindungssteifigkeit. Damit bietet sie ein perfektes Einkuppelverhalten mit klar definiertem Schleifpunkt und sauberes Trennen. Verwendbar ist sie für den Tourenfahrer, der Wert auf eine hohe Qualität legt, wie auch den ambitionierten Racer, der eine extrem belastbare und standfeste Kupplung sucht.

ULTRALUBE

Die neueste Generation Superstrong 2.0 CR Kupplungen verfügt nun über eine innovative neue Technik: **Ultralube**.

Ultralube fördert (durch genau definierte Bohrungen und Zentrifugalkraft) Getriebeöl sowohl in das hochbelastete Nabenprofil (zwischen Kupplungskorb und Kupplungsnahe) als auch an die Kupplungsbeläge selbst.

Diese im Vespabereich einmalige Technik macht die legendäre Superstrong 2.0 CR Kupplung noch standfester als sie ohnehin schon ist. Eine Kupplung, konstruiert für die Ewigkeit.

LEISTUNG

Die einbaufertig gelieferte Kupplung ist mittels der montierten Kupplungsfedern für einen Leistungsbereich bis ca. 20PS / 22Nm abgestimmt. Verstärkte Federn (separat erhältlich, BGM PRO XXL) erweitern den Leistungsbereich der Kupplung auf über 40 PS. Dabei bleibt sie immer noch leicht zu betätigen.

FAHRZEUGE

Die bgm PRO Superstrong 2.0 CR ersetzt jeden herkömmlichen Kupplungstyp, wie er in den Vespa Largeframemodellen mit Einlassdrehchiebersteuerung ab ca. 1967 verwendet wurde. Verwendbar in Vespa GL, Super, Sprint, Sprint Veloce, GT, GTR, TS, Rally, PX, Cosa und T5.

MODIFIKATIONEN

Fahrzeuge mit weniger als 180ccm (ab Werk) benötigen den Kupplungsdeckel der 200ccm Modelle, sofern der original vorhandene Kupplungsdeckel nicht modifiziert werden soll. Fahrzeuge vor Bj. 1998 müssen zur Montage der Superstrong 2.0 CR Kupplung minimal modifiziert werden (siehe Dokumente unter "Downloads").

BELAGTYP CR

Wir liefern die Superstrong 2.0 CR mit dem Belagtyp der Honda CR80/VFR400 aus.

Diese verfügen über einen größeren wirksamen Radius, weniger Gewicht, breitere Laschen und ein sehr belastbares Belagmaterial. Die Vorteile sind eine leichtere Kupplung, die schneller trennt und dennoch extrem belastbar ist. Die althergebrachten Korkbeläge mit breiter Auflagefläche bieten keinerlei Vorteile, weshalb wir sie in der Superstrong 2.0 CR auch nicht mehr zum Einsatz bringen.

VERZÄHNUNGEN

Kupplungen mit geradverzahnten Ritzeln können nur mit dem entsprechend geradverzahnten Primärrad kombiniert werden. Hierzu muss der Motor vollständig geöffnet werden. Die extra langen Primäruntersetzungen auf Basis des 62/63 Zähne Primärrades sind ausschließlich geradverzahnt erhältlich. Das hohe Drehmoment der Motoren, die eine solche lange Untersetzung benötigen, wird über eine gerade Verzahnung direkt in das Getriebe eingeleitet, ohne seitlich Kräfte auf die Lagerung der Nebenwelle auszuüben. Durch die präzise Fertigung sind die geradverzahnten Antriebe dennoch genauso geräuscharm wie die schrägverzahnten.

ÜBERSETZUNG

Ein Primärantrieb besteht aus Kupplung(sritzel) und Primärrad.

Piaggio hat 65, 67 und 68 Zähne Primärräder bereits ab Werk mit unterschiedlichen Kupplungsritzeln kombiniert.

Dadurch kann einfach die Gesamtübersetzung der Motorleistung angepasst werden.

Unterschieden wird hier zwischen 67/68 und 65 Zähne.

Aufgrund des unterschiedlichen sogenannten Zahnradmodules können folgende Rad/Ritzelkombinationen verwendet werden.

Bitte beachten: BGM bietet als einziger Hersteller unterschiedliche 22Z Ritzel für 67/68Z und 65Z Primärräder an. Nur so ist eine maximale Stabilität gewährleistet.

Primärrad	Primärrad original verbaut in	Verwendbare BGM Superstrong 2.0 CR Kupplungen
62Z*	x	23Z*, 24Z*, 25Z* (geradverzahnt)
63Z*	x	24Z*, 24Z*, 25Z* (geradverzahnt)
65Z	Rally200, PX200	22Z*, 23Z, 24Z*
67Z	Alle 125-180cc Modelle bis Bj. 1977	20Z , 21Z , 22Z, 23Z*
68Z	Alle 80-150cc Modelle ab Bj. 1978, alle Cosa	20Z , 21Z , 22Z, 23Z*

*BGM Ritzel mit spezieller Verzahnung

BEISPIELE

- **Längere Übersetzung:**
 - PX80/PX125 Fahrer verwenden zur Übersetzungsverlängerung eine Kupplung mit 22 oder 23 Zähnen (geeignet für Primärrad 67/68)
 - PX200/Rally200 Fahrer verwenden zur Übersetzungsverlängerung eine Kupplung mit 24 Zähnen (geeignet für Primärrad 64/65).
- **Kürzere Übersetzung:**
 - PX200/Rally200 Fahrer verwenden zur Übersetzungsverkürzung eine Kupplung mit 22 Zähnen (geeignet für Primärrad 64/65).
- **TIPP**

Für eine größtmögliche Übersetzungsbandbreite einfach das spezielle BGM 64 Zähne Primärrad einbauen (Motor muss dazu komplett geöffnet werden). Dann kann durch bloßen Kupplungsritzelwechsel der Motor passend für zahmen 177ccm Zylinder bis hin zum Drehmomentdampfer untersetzt werden.
- **EXTRA LANG**

Motoren mit sehr viel Drehmoment und frühem Leistungspeak wählen die geradverzahnten Kupplungen die dazu auch ein geradverzahntes Primärrad

benötigen (auch als Set erhältlich). Damit können sehr lange Untersetzungen erreicht werden. Ideal auch wenn bei sehr sportlich ausgelegten Motoren mit einer geänderten Nebenwellen samt kürzeren Gangsprüngen die Gesamtübersetzung zu kurz ist (z.B. MHR). Ebenfalls eine Option wenn das eigentliche Getriebe sehr kurz ist (PX80) oder die Übersetzung durch einen kleinen Raddurchmesser zu gering ist (PX200 Motor mit 8 Zoll Bereifung in Oldie).

- **LIEFERUMFANG**

Im Lieferumfang enthalten ist die komplette einbaufertige Kupplung mit bgm PRO Cosa Kupplungsbelägen und zehn BGM PRO XL Federn. Ein neuer O-Ring für den Kupplungsdeckel, der Halbmondkeil sowie eine neue Kupplungsmutter liegen ebenfalls anbei. Wir verwenden eine Mutter mit Klemmteil (MBN13023, T2, Festigkeitsklasse 10, DBL9440.40) da wir mit dieser auch im Rennbetrieb mit über 40PS Wellenleistung die besten Erfahrungen gesammelt haben. Anzugsmoment 70-75NM. Von anderen Sicherungen wie Nordlock, gewellten Federscheiben (DIN137) oder Fächerscheiben (DIN6798) raten wir ab.

EMPFEHLUNG

Wir empfehlen auch bei Hochleistungsmotoren ein niedrig legiertes Getriebeöl der Klassen API GL3/GL4, um ein Rutschen der Kupplung auch unter Extrembelastungen zu vermeiden. Dies gilt auch für unsere BGM Superstrong 2.0 CR Kupplungen. Die alte Motorölspezifikation SAE30 entspricht der heutigen Getriebeölspezifikation SAE 85W/90. Als Schmierstoff empfehlen wir das BGM Pro Street Getriebeöl (BGM2025, entspricht Spezifikation API GL-3).