

SCS M²
Engineering

Powerlock 2

Anleitung/Manual

Montageanleitung (V 3.0) für **Powerlock Differential 2**

Für die Montage bzw. Demontage des Powerlock 2 Differentials (PL2) bitte die Explosionszeichnung und Stückliste zu Hilfe nehmen. Nehmen Sie auch unsere Video Tutorials zur Hand welche bei YouTube oder Facebook zu finden sind.

Das Differential wurde im Hause SCS M2 Engineering fachgerecht zusammengebaut und überprüft. Sie müssen lediglich das PL2 mit unserem Spezial-Differentialöl (**Bestellnr: M10111**) befüllen. Alle Teile, die sie hinzufügen oder austauschen, bitte auf Fertigungsgrat überprüfen und bei Bedarf entfernen.

PL2 – das Konzept

Das PL2 ist die logische Konsequenz, aus dem erfolgreichsten Differential, dem Powerlock 1, eine perfektionierte Revolution zu erschaffen. Das neue PL2 besitzt eine kleinere rotierende Masse, wurde auf Leichtläufigkeit optimiert, eine saubere Entkopplung von Beschleunigung/Rollphase & Bremsung erschaffen und es ist vor allem von außen verstellbar, was unsererseits zum Patent angemeldet wurde. Die leichte Verstellbarkeit von außen bietet einen deutlichen Performancevorteil. Die Verstellbarkeit ermöglicht den Sperrgradienten zu verändern. In sekundenschnelle lässt sich das Differential einstellen, erweitert somit die Setupmöglichkeiten des Fahrers um sein Fahrzeug bestmöglichst auf alle Fahrbahneigenschaften anzupassen. Eine Rennstrecke entwickelt sich durch den ständig zunehmenden Grip auf der Bahn über einen Tag bzw. über die Dauer einer Rennveranstaltung, daher ist die Einstellung des Differentials eine essentielle Setupoption. Die Einstellmöglichkeit des Preloads bleibt weiterhin erhalten.

Setup Konfiguration

Es gibt 2 Basiskonfigurationen: Low Grip & High Grip Variante.

Beide Varianten sind mit dem mitgelieferten Teilepaket des PL2 darstellbar.

Bei der Low Grip Variante wird das Scheibenpaket (34) der rechten Gehäusehälfte (7), mit einer Paketstärke von 6,0mm, bestehend aus 4x Passscheiben (10), 2x CFK-Scheiben (3) und 2x Außenlamellen (17) durch das Füllstück (44) ersetzt (**Abb. 1**). Somit reduziert sich die Sperrwirkung gegenüber der High Grip Variante um 50%. Generell ist das Füllstück (44) so konstruiert, dass es auch auf der linken Gehäusehälfte (6) verbaut werden kann, womit man das Differential mittels einem zusätzlich erworbenen Füllstück (44) auch nahezu vollständig stilllegen kann.

Die Verstellbarkeit der Sperrwirkung wird durch Zu- oder Abschalten von Reibpaarungen erreicht. Eine Reibpaarung ist definiert mit einer außen (17) und einer innenverzahnten Scheibe (3), diese zwei Flächen weisen eine Relativbewegung zueinander auf und generieren somit ein Reibmoment/Sperrmoment. Auf jeder Seite eines Scheibenpakets sind Anlaufscheiben verbaut, die der Entkopplung als unerwünschte Reibung dienen.

Low Grip Variante (Füllstück – linke Seite)

#1 = 0 Reibpaarungen
#2 = 2 Reibpaarungen
#3 = 3 Reibpaarungen

High Grip Variante

#1 = 0 Reibpaarungen
#2 = 3 Reibpaarungen
#3 = 6 Reibpaarungen

Low Grip Variante (Füllstück – rechte Seite)

#1 = 0 Reibpaarungen
#2 = 1 Reibpaarungen
#3 = 3 Reibpaarungen

Schaltstellungen

Das PL2 besitzt 3 Schaltstufen, welche mittels der Verstellerschraube (37) eingestellt werden kann. Dazu muss die Schraube, welche in einer Zentrierbohrung (**Abb. 2**) des linken Differentialgehäuses (6) arretiert ist, gelöst werden, ein vorsichtiges hin- und herbewegen ermöglicht es die Schaltstellung und die damit verbundene Sperrwirkung zu ändern. Nach der gewünschten Änderung die Verstellerschraube (37) an der entsprechenden Schaltstufe #1 #2 oder #3 wieder zudrehen. **Tipp:** Schraube sollte mit Sicherungslack gesichert und mit maximal **0,5 Nm** angezogen werden, ansonsten könnte das Aluzahnrad beschädigt/verformt werden.



Änderung der Konfiguration

- Lassen Sie das Öl mittels Ablassschraube (14) oder den Steckachsen (41) ablaufen.
- Stellen Sie die Schaltstellung auf die Position #3.
- Öffnen Sie die 3 Zylinderkopfschrauben (35), stellen Sie das Differential auf die linke Steckachse (41) und ziehen Sie die rechte Gehäusehälfte (7) vorsichtig nach oben weg (**Abb. 3**).
- Entnehmen Sie die Preload-Wippe (21).

- Tauschen Sie das Scheibenpaket Set (34) gegen das Füllstück (44) oder umgekehrt aus. Achten Sie darauf, dass die Zentrierkante des Füllstücks (44) immer nach außen zeigt, von den Rampen weg. Ebenso beachten Sie beim Einbau die Reihenfolge des Scheibenpaket Sets (34) entsprechend der Explosionszeichnung.
- Legen Sie die Preload-Wippe (21) wieder auf das Scheibenpaket Set (34) bzw. Füllstück (44).
- Fügen Sie wieder die rechte auf die linke Gehäusehälfte. Achten Sie darauf, dass sich der O-Ring f. Gehäuse (12) noch in Position befindet.
- Bei Schwierigkeiten mit den Rampen (33/40) bzw. den Rampensteinen (43), lesen Sie den Absatz „Montage beider Gehäusehälften“.

Vormontage der linken Gehäusehälfte

- Stahl-Zahnrad auf das Alu-Gehäuse links (6) montieren. Bitte Schraubensicherungslack verwenden.
- Bundbuchse (4), Kugellager innen (19) und Wellendichtring (26) einpressen entsprechend Explosionszeichnung.
- O-Ringe (27) auf die untere Nut der Verstellwellen (8) aufbringen und die Verstellwellen ins Gehäuse führen (**Abb. 4**).

Tipp: Verwenden Sie dafür PFTE Fett (Bestellnr: M80700) und drehen Sie die Wellen ein paar mal in der Bohrung.

- Legen Sie die Passscheibe Verstellerrad (28) auf das linke Alu-Gehäuse (6) (**Abb. 4**).
- Fügen Sie einen weiteren O-Ring (27) auf die Verstellwellen (8), im Anschluss die kleinen Verstellerräder (23) und sichern Sie diese mit den C-Clips des Schraubensets (16) (**Abb. 5**).
- Mittels Schablone (18) die Verstellwellen (8) ausrichten (**Abb. 6**).
- Verstellerschraube (37) mit Sicherungslack in das Verstellerrad (11) eindrehen.
- Verstellerrad (11), mit der Aussparung in Drehrichtung rechts liegend, in der Position #1 montieren (**Abb. 7**).
- Überprüfen Sie die Leichtgängigkeit der Verstellereinheit (24).
- Anschliessend Abdeckung (25) mit dem Sicherungsring (20) fixieren. Achten Sie auf sicheren Sitz des Sicherungsring (20).
- Drehen Sie das Gehäuse, um das Scheibenpaket (34) entsprechend folgender Reihenfolge einzulegen (**Abb. 8**):
2xPassscheibe (10) – 1xAußenlamelle (17) – 1xCFK-Scheibe (3) – 1xAußenlamelle (17) - 1xCFK-Scheibe (3) – 2xPassscheibe (10)
- Rampe links (40) ins Gehäuse (6) einlegen, danach das Diffkegelzahnrad (30) und die Diff-Steckachse (41) einführen und arretieren.

Tipp 1: Zur Kontrolle ob die richtige Rampe im richtigen Gehäuse verbaut ist, können Sie anhand der Punkte am Gehäuse/Rampe erkennen (**Abb. 9**). Linke Rampe hat die Punkte auf der linken Seite der Aussparung, rechte Rampe hat die Punkte auf der rechten Seite der Aussparung.

Tipp 2: Die Rampe (40) muss bündig mit dem Rand des Gehäuses (6) sein, maximale Toleranz +/- 0,1mm. Ansonsten müssen Sie weitere Passscheiben (10) zum Scheibenpaket (34) dazulegen, oder die CFK-Scheibe (3) um 0,1mm abschleifen. Es müssen immer mindestens 2 Passscheiben (10), links und rechts eines jeweiligen Scheibenpakets (34) verbaut werden (siehe Explosionszeichnung).

Tipp 3: Rampe (40) auf Leichtgängigkeit zwischen den 3 Verstellwellen (8) prüfen. Dies bitte regelmässig beim Diffservice prüfen.

- Im Anschluss stellen Sie die Schaltstellung auf die Position #3.

Abb. 4



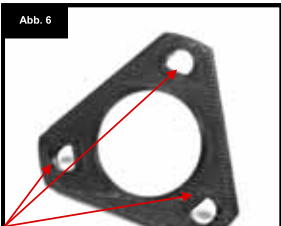
Verstellwellen (8) mit jeweils einem O-Ring (27) ins Gehäuse geführt & Passscheibe (28) hinzugefügt

Abb. 5



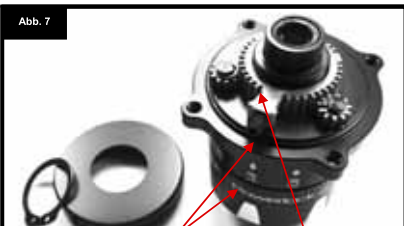
Zahnradatz Verstellwellen (23) montiert

Abb. 6



Verstellwellen (8) mittels Schablone (18) ausrichten

Abb. 7



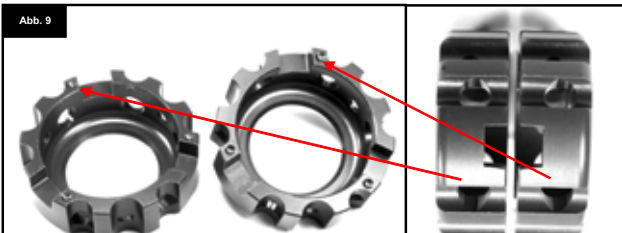
Verstellerrad (11) in Pos #1 anbringen, mit der Kerbe nach rechts ausgerichtet

Abb. 8



Scheibenpaket Set (34) für das Alu-Gehäuse links (6) von unten nach oben

Abb. 9



Markierung links von der Aussparung verweist auf die linke Rampe, Markierung rechts auf die rechte Rampe

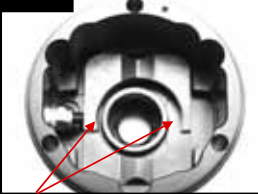
Vormontage der rechten Gehäusehälfte

- Bundbuchse (4), Kugellager innen (19) und Wellendichtring (26) einpressen entsprechend Explosionszeichnung.
- Preloadschraube (13) mit Unterlegscheibe (42) und O-Ring (27) auf der Außenseite anbringen und Unterlegscheibe (42) mit Kontermutter (39) auf der Innenseite, gleichzeitig die Preload-Platte (22) einlegen und die Preloadschraube (13) in die Bohrung der Preload-Platte (22) eindrehen. Die Preloadschraube (13) nur geringfügig in die Preload-Platte (22) schrauben um kein Preload bei der Montage auf das System zu geben, siehe **Abb. 10**.

Tipp: Einen Tropfen Öl auf den O-Ring (27) vor dem Anziehen anbringen, um diesen nicht zu beschädigen. Gleichzeitig die Kontermutter (39) fest genug anlegen, dass die Preloadschraube (13) noch drehbar ist und der O-Ring (27) genügend Spannung hat, um das Differential abzudichten.

- O-Ring f. Gehäuse (12) in die Aussparung des Alu-Gehäuses rechts (7) legen.

Abb. 10



Preloadschraube soweit eindrehen, daß ein $\frac{1}{4}$ - $\frac{3}{4}$ zwischen Preload-Platte und Mittelloch entsteht

Abb. 11



Ausgleichskegelräder vorbereitet

Abb. 12



Rampenwinkel Steine (43) ausrichten

Abb. 8.1



Scheibenpaket Set (34) für das Alu-Gehäuse rechts (7) von unten nach oben

Montage beider Gehäusehälften

- Linke vormontierte Gehäusehälfte (6) auf der Steckachse (41) abstellen (in Schaltstellung Position #3).
- Mitnehmerstern Assy (47) bestücken mit Diff-Ausgleichszahnräder (31) und den Rampenwinkel Steinen (43) siehe **Abb. 11**.
- Legen Sie mittels kleiner Spitzzange (**Bestellnr: X106502**) die Ausgleichszahnräder Einheit in die linke Rampe (40). Achten Sie darauf, dass die Rampensteine (43) richtig ausgerichtet sind. Rampensteine (43) haben entsprechend den Rampen (6&7) einen Punkt zur Ausrichtung (**Abb. 12**).
- Abtriebszahnrad (30) und die rechte Rampe (33) darauf legen.
- Scheibenpaket (34), optional Füllstück (44) einlegen in der Reihenfolge (**Abb. 8.1**): 2xPassscheibe (10) – 1xCFK-Scheibe (3) – 1xAußenlamelle (17) – 1xCFK-Scheibe (3) – 1xAußenlamelle (17) - 2xPassscheibe (10)
- Preload-Wippe (21) entsprechend **Abb. 3** auf das Scheibenpaket (34) bzw. Füllstück (44) legen.
- Rechte Gehäusehälfte (7) draufstülpen und mit den Zylinderkopfschrauben (35) sichern.

Tipp 1: Schrauben müssen handfest angezogen werden und dabei müssen sich die Steckachsen leicht drehen lassen.

Tipp 2: Prüfen Sie das Differential auf Leichtgängigkeit. Gleichzeitig legen Sie die Preloadschraube (13) an. Mit der Preloadschraube kann die Sperrwirkung **nicht** reduziert oder erhöht werden, sie dient lediglich zum Ausgleich der Toleranzen.

- Öl einfüllen über die rechte Steckachse (41), dabei muss das Differential auf der linken Steckachse (41) aufrecht stehen und die Ablassschraube (14) entfernt sein. Öl einfüllen, bis das Öl bei der Ablassschraube (14) herausläuft. Danach die rechte Steckachse einfügen und die Ablassschraube (14) mit dem O-Ring (27) montieren.

Assembly Instruction (V 3.0) for **Powerlock Differential 2**

For the assembly of the Powerlock 2 Differentials (**PL2**) please take a look to the exploded drawing and part list. You can also have a look to our video tutorials on YouTube or Facebook. The differential has been assembled at SCS M2 Engineering factory. You just have to fill up the PL2 with our special diff oil (**order no: M10111**). All parts which you add or exchange in the differential have to be smooth and free of burrs.

PL2 – the concept

The PL2 is the logical consequence out of the successful Powerlock 1, a perfect revolution. The advantages of the new PL2 is a reduction of mass-rotation, optimized and smooth rolling resistance, disengagement of acceleration, rolling- & braking stage and all of this could be adjusted from outside without taking the dif apart. Patent applied for Powerlock 2.

The three external adjustment allows the driver to modify the locking effect and this would take only a few seconds to do. The external adjustment gives the driver more setup options to tune the car to adapt best possible on the track grip level. If the racetrack continuously changes over the weekend, the locking effect is the perfect setup option to improve laptime. The preload screw still remains and is mainly there to balance the internal tolerances.

Setup configuration

There are 2 basic configurations: Low Grip & High Grip option.

The parts for both options are included in the PL2 package.

For the Low Grip option you exchange the disc package set (34) of the right housing (7) with a filler piece (44). The disc package set (34), which has a package height of 5,8 to 6,0mm contains 4x diff shim ring (10), 2x diff-shim carbon (3) and 2x outer disc (17) (**Fig. 1**). With the filler piece (44) you reduce the locking effect by 50% in comparison to the High Grip option. Generally the filler piece (44) is design to fit as well into the left housing (6), hence with an additionally filler piece (44) you are able to eliminate the locking effect of the differential almost complete.

The adjustability of the locking effect is set by the activation or deactivation of friction pairings. A friction pairing is defined with an outer disc (17) and a diff-shim carbon (3), these two surfaces generate a frictional torque due to their relative movement to each other. On each side of a disc package set (34) there are diff shim rings (10) implemented to reduce the unwanted friction.

Low Grip Option (filler piece - left side)

- #1 = 0 friction pairing
- #2 = 2 friction pairing
- #3 = 3 friction pairing

High Grip Option

- #1 = 0 friction pairing
- #2 = 3 friction pairing
- #3 = 6 friction pairing

Low Grip Option (filler piece - right side)

- #1 = 0 friction pairing
- #2 = 1 friction pairing
- #3 = 3 friction pairing

Switch position

The PL2 offers 3 switch positions, which are set by the adjuster screw (37). You have to loosen the adjuster screw (37), which is located in holes (**Fig. 2**) on the left differential housing (6). With a smooth movement of the adjuster screw (37) to the relevant switch position you can modify the locking effect. If you reach your preferred switch position #1 #2 or #3 than retighten the adjuster screw (37). **Tip:** Use thread locker for the adjuster screw and tighten it up with maximum **0,5 Nm**. Be careful, as too much torque can deform the adjuster wheel, which is made out of aluminium.



Configuration change

- Drain the oil via drain screw (14) or ball diff axle (41).
- Change to position #3.
- Rotate the differential onto the left ball diff axle (41), open the 3 cylinder heat bolts (35) and remove carefully the right diff housing (7) (**Fig. 3**).
- Remove the preload compensator (21).
- Exchange the disc package set (34) with the relevant filler piece (44) or vice versa. Be aware that the collar of the filler piece (44) is facing to the outside, not to the ramps. Please take care of the disc package sequence (34), see relevant order in exploded drawing.

- Add the preload compensator (21) back on top of the filler piece (44) or disc package set (34).
- Put over the right on top of the left diff housing. Take care of the correct position of the o-ring (12).
- If you have troubles with the ramps (33/40) or ramp angle blocks (43), please read the section „Merge both halves of the diff housing“.

Pre-assembly of left diff housing

- Fit the maingear to left diff housing (6). Please use thread locker.
- Fit the flange sleeve (4), ball bearing inner (19) & shaft sealing ring (26) into the housing.
- Fit the o-ring (27) into the lower groove of the adjuster shaft (8) and place them into the diff housing (Fig. 4).

Tip: Use therefore PFTE grease (order nr. M80700) and turn the shafts a few times in their position.

- Place a shim ring f. adjuster wheel (28) onto the left housing (6) (Fig. 4).
- Fit another o-ring (27) on all adjuster shafts (8), after that the gear-wheel set (23) and secure them with the c-clips (16) (Fig. 5).
- Use the jig (18) to turn the adjuster shaft (8) into correct position (Fig. 6).
- Secure the adjuster screw (37) with thread locker into the adjuster wheel (11).
- Adjuster wheel (11) must be placed in position #1 with the slot facing to the right side (Fig. 7).
- Check for free movement of the gear-wheel set unit (24).
- Afterwards add the cap (25) on top with relevant lock ring (20). Check savely the fixation of the lock ring (20).
- Turn around the housing upside down to add the disc package set (34) according the order shown in Fig. 8:
2x diff shim ring (10) – 1x outer disc (17) – 1x diff shim carbon (3) - 1x outer disc (17) – 1x diff shim carbon (3) - 2x diff shim ring (10)
- Place the left ramp (40) into the housing (6), add the diff output drive gear (30) and the ball diff axle (41) and align all parts.

Tip 1: To check if the the correct ramp is fitted in the correct housing you can compare the alignment of the dots in the housing/ramps (Fig. 9). Left ramp has the dots on the left side of the cut-outs for the ramp angle blocks (43), right ramp has the dots on the right side of the cut-outs.

Tip 2: The ramp (40) has to be flush with the diff housing (6), maximum tolerance +/-0,1mm. Otherwise you have to add more shim rings (10) to th disc package set (34) or you have tomaschine down the diff-shim carbon (3). **Attention:** the disc package set (34) has to have always 2 shim rings on each side of it (see exploded drawing).

Tip 3: The ramps (40/33) must run smoothly up & down without sticking between the adjuster shafts (8). Please check this frequently.

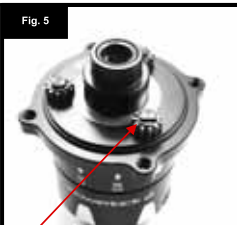
- Last but not least set the switch position to #3.

Fig. 4



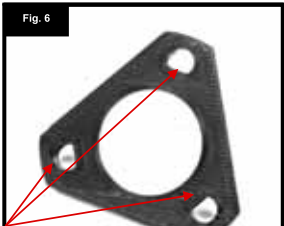
Put the adjuster shaft (8), each with one o-ring (27) into the housing & add shim ring (28) on top

Fig. 5



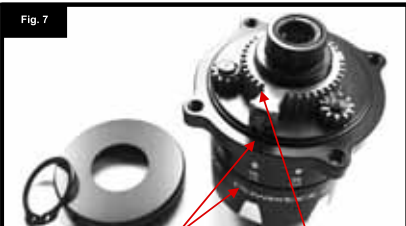
Mount the gear-wheel set (23)

Fig. 6



Turn the adjuster shaft (8) into position with jig (18)

Fig. 7



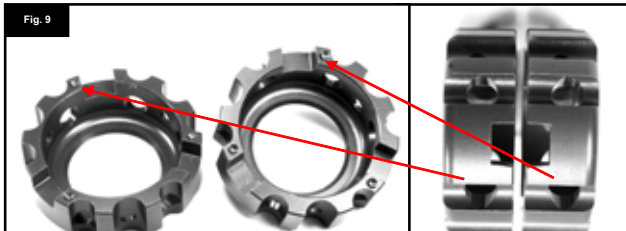
Adjuster wheel (11) in Pos #1, with the slot facing to the right side

Fig. 8



Disc package set (34) for the left housing (6) from bottom to top

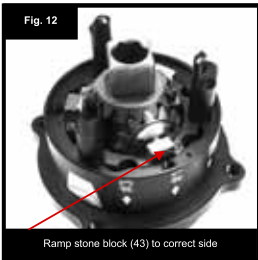
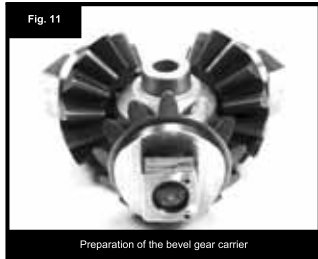
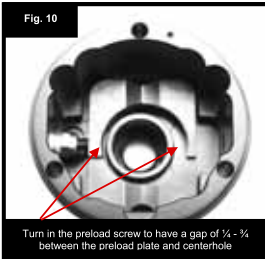
Fig. 9



Dot on the left side of the cut-out shows a lefthand side ramp and dot on the right side a righthand side ramp

Pre-assembly of right diff housing

- Fit the flange sleeve (4), ball bearing inner (19) & shaft sealing ring (26) into the housing.
- Mount the preload screw (13) with a shim (42) and o-ring (27) from outside, plus a shim (42) and counter nut (39) from inside. Additionally add the preload plate (22) and make sure the preload screw (13) fits into the thread of the preload plate (22). Insert the preload screw (13) marginally into the preload plate (22) to guarantee that there is no preload on the system when assembling the housing (**Fig. 10**).
Tip: Add oil to the o-ring (27) before you tighten up the preload screw (13) and the counter nut (39) to avoid damaging the o-ring. Make sure that the preload screw is tighten strong enough to seal up the diff and ensure the screw is still turnable.
- Place the o-ring f. housing (12) into the slot of the right housing (7).



Merge both halves of the diff housing

- Place the left diff housing (6) onto its ball diff axle (41) in switch position #3.
- Equip the bevel gear carrier assy (47) with the diff bevel gear (31) and the ramp angle blocks (43), see **Fig. 11**.
- Use a small longnose plier (**order no: X106502**) to place the prepared bevel gear carrier assy (47) into the left ramp (40). Take care of the correct direction of the ramp angle blocks (43), that all dots are matching (**Fig. 12**).
- Add the diff output drive gear (30) & right ramp (33) on top.
- Insert the disc package set (34) or optional filler piece (44) in following order (**Fig. 8.1**):
2x diff shim ring (10) – 1x diff shim carbon (3) – 1x outer disc (17) – 1x diff shim carbon (3) - 1x outer disc (17) - 2x diff shim ring (10)
- Put the preload compensator (21) according **Fig. 3** onto the disc package set (34) or respectively the filler piece (44)
- Put over the right diff housing (7) and secure it with the cylinder heat bolts (35).
Tip 1: Screws must be hand-tight and ball diff axle must turn smoothly.
Tip 2: Differential should run smoothly when turning the ball diff axles. Simultaneously turn the preload screw (13) to find correct preload setting. With the preload screw (13) it is **not** possible to increase or decrease the locking effect. The screw is there to balance the tolerances.
- Fill up the diff with our special differential oil by adding it via the right ball diff axle (41). Remove the drain screw (14) and put the diff in an upright position. Put as much oil into it until the oil comes out by the drain screw (14). Stick in the right ball diff axle (41) and tight up the drain screw with the relevant o-ring (27).



POS-NR.	DESCRIPTION (english)	BEZEICHNUNG (deutsch)	ARTIKEL-NR.	MENGE
3	Diff-Shim Carbon 23mm (PL2)	CFK-Scheiben 23mm (PL2)	M10405	4
4	Flange sleeve, steel (PL2)	Bundbuchsen Stahl, Stahl (PL2)	M10408	2
6	Alum. housing left (PL2)	Alu-Gehäuse links (PL2)	M10414	1
7	Alum. housing right (PL2)	Alu-Gehäuse rechts (PL2)	M10415	1
8	Adjuster shaft (PL2)	Verstellervelle (PL2)	M10427	3
10	Diff shim ring (PL2)	Diff Passscheibe (PL2)	M10428	8
11	Adjuster wheel (PL2)	Verstellerrad (PL2)	M10432	1
12	O-Ring f. housing (PL2)	O-Ring f. Gehäuse (PL2)	M10416	1
13	Preload screw (PL2)	Preloadschraube (PL2)	M10409	1
14	Drain screw (PL2)	Ablassschraube (PL2)	M10409	1
15	Ball bearing outer (15x24x5mm)	Kugellager außen (15x24x5mm)	M10320	2
16	C-Clip (PL2)	C-Clip (PL2)	M10409	3
17	Outer disc 1,0mm (PL2)	Außenlamellen 1,0mm (PL2)	M10404	4
18	Jig for adjuster shaft (PL2)	Schablone Verstellervelle (PL2)	M10429	1
19	ball bearings inner (8x12x3,5mm)	Kugellager innen (8x12x3,5mm)	M10306	4
20	lock ring adjuster wheel (PL2)	Sicherungsring Verstellerrad (PL2)	M10409	1
21	Preload compensator (PL2)	Preload-Wippe (PL2)	M10417	1
22	Preload plate (PL2)	Preload-Platte (PL2)	M10418	1
23	Gear-wheel set for adjuster shaft (PL2)	Zahnrad Satz Verstellervellen(PL2)	M10434	3
24	Gear-wheel set for adjuster unit, complete (PL2)	Zahnrad Satz Verstelleinheit komplett (PL2)	M10433	1 Set
25	Cap adjuster unit (PL2)	Abdeckung Verstelleinheit (PL2)	M10431	1
26	shaft sealing ring (8x12x3mm)	Wellendichtring (8x12x3mm)	M10307	2
27	O-Ring f. adjuster shaft, drain-, preload screw (PL2)	O-Ring für Verstellervelle, Ablass-, Preloadschraube (PL2)	M10416	8
28	Shim ring f. adjuster wheel (PL2)	Passscheiben Verstellerrad (PL2)	M10424	1
29	Bevel gear carrier (PL2)	Mitnehmerstern (PL2)	M10412	1
30	Diff output drive gear (PL2)	Diff.-Kegelzahnrad Abtrieb (PL2)	M10413	2
31	Diff bevel gear (PL2)	Diff.-Kegelzahnrad Ausgleich (PL2)	M10411	3
32	Diff gear set complete (PL2)	Diff.-Kegelzahnrad Set komplett (PL2)	M10421	1 Set
33	Ramp right 82,5° (PL2)	Rampe rechts 82,5° (PL2)	M10401	1
34	Disc package set (PL2)	Scheibenpaket Set (PL2)	M10423	1 Set
35	Cylinder head bolt M3 (PL2)	Zylinderkopfschrauben M3 (PL2)	M10409	3
36	Pin (PL2)	Zylinderstift (PL2) M10409	M10409	3
37	Adjuster screw f. adjuster wheel (PL2)	Verstellerschraube Verstellerrad(PL2)	M10409	1
38	Counter sunk bolt f. maingear (PL2)	Senkkopfschraube Hauptzahnrad (PL2)	M10409	4
39	Counter nut f. preload screw (PL2)	Kontermutter Preloadschraube (PL2)	M10409	1
40	Ramp left 82,5° (PL2)	Rampe links 82,5° (PL2)	M10402	1
41	Ball diff axle hexagonal (PL2)	Diff-Steckachse hexagonal (PL2)	M10410	2
42	Shim f. preload screw (PL2)	Unterlagscheibe Preloadschraube (PL2)	M10409	2
43	Ramp angle block 82,5° (PL2)	Rampenwinkel Stein 82,5° (PL2)	M10403	3
44	Filler piece f. Low Grip Option (PL2)	Füllstück (PL2)	M10406	1
47	Bevel gear carrier Assy (PL2)	Mitnehmerstern Assy (PL2)	M10422	1 Set

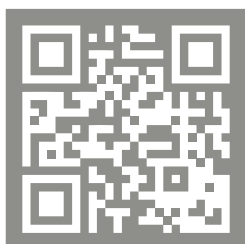
optional	Differential Oil 50ml	Getriebeöl 50ml	M10110	1
optional	Differential Oil 100ml	Getriebeöl 100ml	M10111	1
optional	O-Ring set(PL2)	O-Ring Satz (PL2)	M10416	1 Set
optional	Screw set (PL2)	Schraubensatz (PL2)	M10409	1 Set
optional	Diff-Shim Carbon 27mm (PL2)	CFK-Scheiben 27mm (PL2)	M10425	4
optional	Preload-Set (compensator & plate)(PL2)	Preload-Set (Wippe & Platte)(PL2)	M10436	1 Set
optional	Powerlock 2 Manual Booklet (PL2)	Powerlock 2 Manual Booklet (PL2)	M10426	1
optional	Ramp angle block 70,0° (PL2)	Rampenwinkel Stein 70,0° (PL2)	M10407	3
optional	Ramp right 70,0° (PL2)	Rampe rechts 70,0° (PL2)	M10419	1
optional	Ramp left 70,0° (PL2)	Rampe links 70,0° (PL2)	M10420	1



Facebook



YouTube



Web Shop

www.scs-m2.com