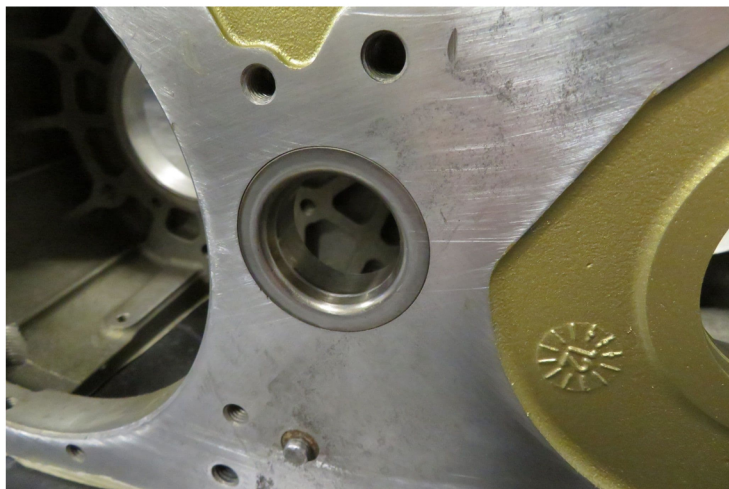


Winchester LT230 Stage 1 & 2

Diese Verteilergetriebe wurden in Zusammenarbeit mit verschiedenen Ingenieurbüros in unserem Haus entwickelt. Wir glauben, damit das stärkste Verteilergetriebe für die Straße anbieten zu können. Auf Stage 1 und Stage 2 Getriebe geben wir zwei Jahre Garantie.

Stage 1 und Stage 2 haben die gleichen Spezifikationen, aber unterschiedliche Mitteldifferentiale. Stage 1 verfügt über eine aus einem Stück gefertigte Differentialkreuzwelle, statt der originalen zweiteiligen. Stage 2 hat ein automatisches drehmomentabhängiges Sperrdifferential.

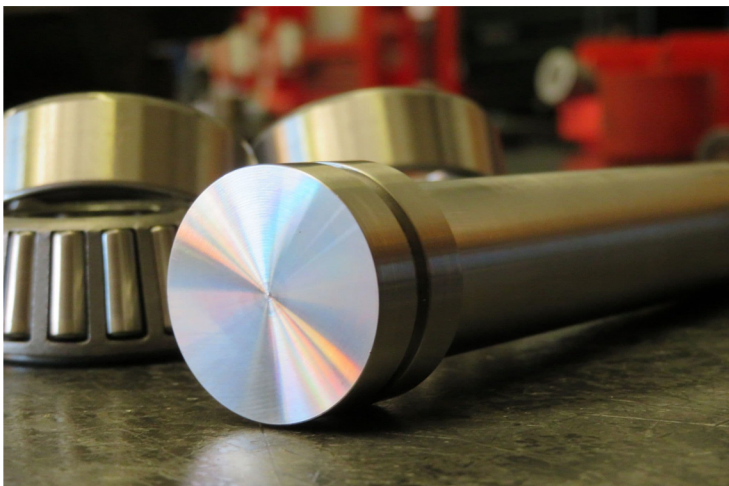


Das Getriebegehäuse erhielt eine größere Bohrung für die Zwischenwelle. Dadurch können wir eine Stahlbuchse einsetzen, die verhindert, dass das Aluminium des Gehäuses durch die Zwischenwelle abgenutzt wird. Dies ist eine häufige Ursache für Undichtigkeiten. (Siehe Bild oben.)

Die Bohrung des Lagergehäuses der Hauptwelle, das hinter dem Gehäuse für den Tachometerantrieb sitzt, wurde ebenfalls vergrößert, um 5 mm. Auch hier wurde eine Stahlhülse eingesetzt, die den Lagerring aufnimmt. Dies war ein weiterer Schwachpunkt des Hauptgehäuses. Das Aluminium nutzte sich im Original ab, die Zahnräder griffen nicht mehr perfekt ineinander und fielen schließlich aus. (Das Bild unten links zeigt die Hülse und das Bild rechts zeigt den eingesetzten neuen Lagerring).

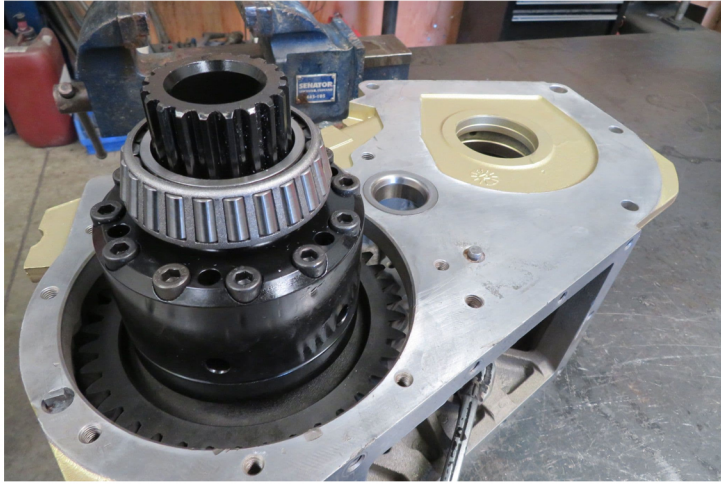


Die originalen Zwischenwellen waren ebenfalls sehr verschleißanfällig. Wir verbauen deshalb einen neuen hochbelastbaren Schaft aus rostfreiem Stahl 17.4PH.

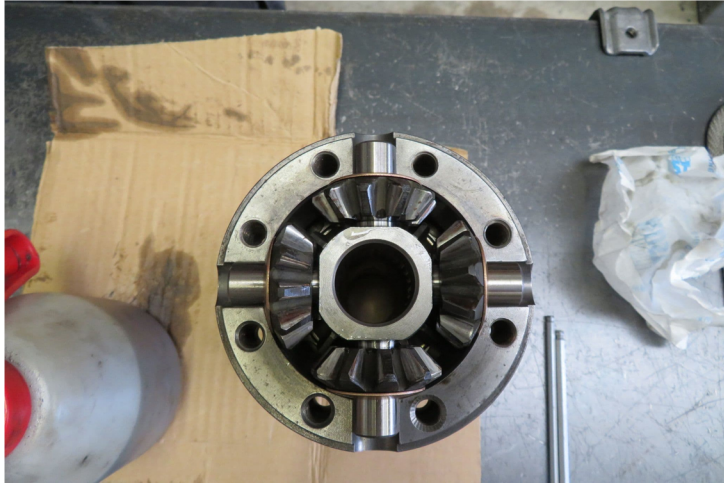


Das Mitteldifferential

Hier unterscheiden sich Stage 1 und Stage 2 Getriebe. Stage 2 ist mit einem Ashcroft ATB drehmomentabhängigem Mitteldifferential ausgestattet. Obwohl es sich hierbei immer noch um ein offenes Differential handelt, wird das Drehmoment viel gleichmäßiger zwischen den Achsen verteilt und kann größere Drehmomentlasten aufnehmen.



Das Stage 1 Getriebe verwendet die originale Hauptwelle und das Differentialgehäuse, aber statt der original zweiteiligen verbauen wir eine aus einem Stück gefertigte Differentialkreuzwelle.



Alle Lager und Dichtungen, einschließlich O-Ringe und Faserstoffdichtungen, wurden erneuert. Gehäuseschrauben wurden durch hochfeste Schrauben aus Stahl 12.9 ersetzt. Flanschkupplungen inklusive Schrauben sind ebenfalls neu. Gehäuse wurden mit „Würth Klebt + Dichtet“ Montagekleber abgedichtet. Belastbarkeit der Lager sowie Drehmomentwerte entsprechen den Angaben im Land Rovers Work Shop Handbuch.

Erhältlich in den Getriebeübersetzungen 1,4 und 1,2. Auf Anfrage sind auch andere Übersetzungsoptionen möglich.

