



## RCS 184 Sinter

### RCS 184 Sinter

#### RCS Sinter

Sinter wird aufgrund der sehr leichten Kupplungsscheiben überwiegend bei Rundstreckenrennen von Formel-Fahrzeugen und Tourenwagen eingesetzt.

#### RCS Sinter

*Sinter, due to its very light driven plates, is often used in applications such as circuit/track racing, formula series vehicles and touring vehicles.*



#### Anwendungsbeispiele:

Rundstrecke, Formel- und Tourenwagen, Rallye

**Vorteile:** leicht, geringe Bauhöhe, geringe Masse und Massenträgheit

#### Application examples:

*Circuit racing, Formula- and Touring cars, Rallye*

**Advantages:** Light, small clutch height, low mass and inertia

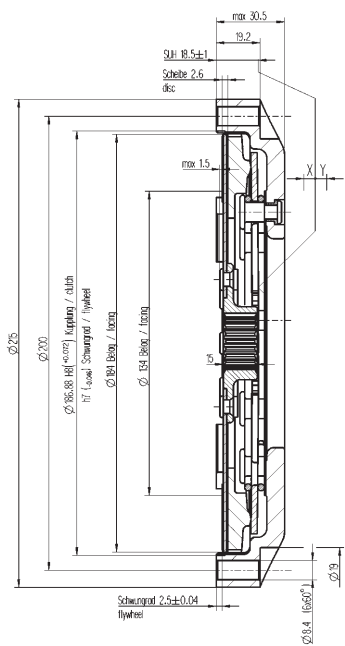
## Die Technik im Detail

### Technology in detail

#### 1-Scheiben-Kupplung

1-disc clutch

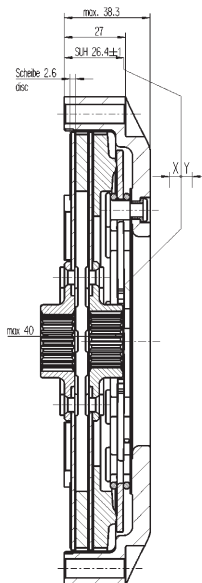
(RCS 1/184 Sinter)



#### 2-Scheiben-Kupplung

2-disc clutch

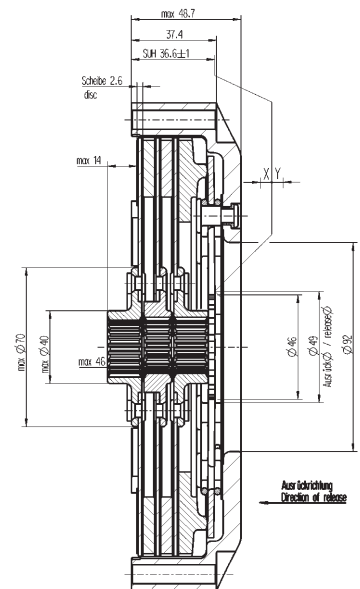
(RCS 2/184 Sinter)



#### 3-Scheiben-Kupplung

3-disc clutch

(RCS 3/184 Sinter)





## Technische Daten RCS 184 Sinter

### Technical data RCS 184 Sinter

Auswahlkriterien/Selection criteria					Technische Daten/Technical data				
	Motor- moment <i>Engine torque</i> Nm	Anzahl Scheiben <i>Number of discs</i>	Anpressplatten- material <i>Pressure plate material</i>	Masse <i>Mass</i> kg	Massen- trägheit <i>Mass of inertia</i> kgm <sup>2</sup>	Ausrück- kraft max. <i>Release load max.</i> N	Verschleiß- breite <i>Wear range</i> mm	Ausrück- weg <i>Release travel</i> mm	Verschleiß- weg <i>Wear travel</i> mm
								x	y
1	190	1	Stahl/Steel	2,363	0,0136	2700	1,5	5,0 + 0,5	5,0
2	320	1	Stahl/Steel	2,414	0,0138	4100	1,5	5,0 + 0,5	5,0
3	380	2	Stahl/Steel	3,377	0,0191	2700	1,5	5,0 + 0,5	5,0
4	640	2	Stahl/Steel	3,429	0,0193	4100	1,5	5,0 + 0,5	5,0
5	570	3	Stahl/Steel	4,474	0,0254	2700	1,5	5,0 + 0,5	5,0
6	960	3	Stahl/Steel	4,526	0,0256	4100	1,5	5,0 + 0,5	5,0

## Bestell-Nummern RCS 184 Sinter

### Order-numbers RCS 184 Sinter

Auswahlkriterien/Selection criteria			Bestell-Nummern/Order-numbers							
	Motor- moment <i>Engine torque</i> Nm	Anzahl Scheiben <i>Number of discs</i>	Anpressplatten- material <i>Pressure plate material</i>	Gehäuse <i>Cover</i>	Anpress- platte <i>Pressure plate</i>	Scheibe <i>Disc</i>	Zwischen- platte <i>Inter- mediate plate</i>	Scheibe <i>Disc</i>	Zwischen- platte <i>Inter- mediate plate</i>	Scheibe <i>Disc</i>
				00 3072	00 3002	88 1864	00 3019	88 1864	00 3019	88 1864
1	190	1	Stahl/Steel	999 543	999 555	999 085-x				
2	320	1	Stahl/Steel	999 542	999 555	999 085-x				
3	380	2	Stahl/Steel	999 531	999 555	999 085-x	999 735	999 085-x		
4	640	2	Stahl/Steel	999 530	999 555	999 085-x	999 735	999 085-x		
5	570	3	Stahl/Steel	999 529	999 556	999 085-x	999 735	999 086-x	999 735	999 085-x
6	960	3	Stahl/Steel	999 528	999 556	999 085-x	999 735	999 086-x	999 735	999 085-x

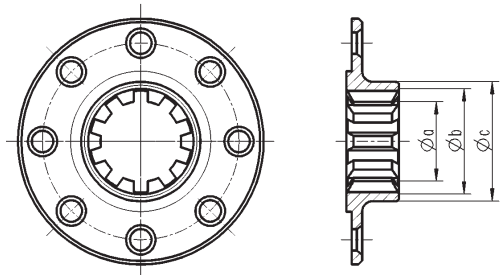
Nabenprofil (x) siehe „Nabenprofil“.

Hub splines (x) see “Hub spline”.



## Nabenprofil für RCS-Kupplungen

### Hub spline of the RCS clutches



Durch Angabe des Bestellbuchstabens x wird das gewünschte Profil der Getriebeeingangswelle angegeben. Zur Adaption der Kupplung ist es entscheidend, dass das Nabenprofil mit dem Profil der Getriebeeingangswelle übereinstimmt. In der Tabelle sind 21 Grundvarianten aufgeführt, weitere Varianten auf Anfrage.

*By indicating the order letter x, the desired profile of the transmission input shaft is given. When adapting the clutch, it is particularly important that the hub splines correspond with the splines of the gearbox input shaft. The table contains 18 basic versions, additional versions are available on request.*

x	Bestell- kennzeichnung Order-code	Profil Spline	Fuß-ø		Kopf-ø		Außen-ø		Anzahl Zähne Number of teeth	Hersteller Manufacturer
			Minor ø		Major ø		External ø			
			mm	inch	mm	inch	mm	inch		
002	1 SAE 10C		20,60	0,81	25,80	1,02	30,00	1,18	10	Alfa
003	1 1/8 SAE 10C		23,40	0,92	28,90	1,14	34,00	1,34	10	Opel
013	A10 x 23 x 29		23,00	0,91	29,00	1,14	34,00	1,34	10	BMW
016	A10 x 28 x 35		28,00	1,10	35,00	1,38	40,00	1,57	10	BMW
035	24 x 2,5		18,27	0,72	20,40	0,80	25,00	0,98	24	VW
038	25 x 22		22,00	0,87	25,00	0,98	32,00	1,26	14	Opel
045	24/48-20-30°		20,11	0,79	22,58	0,89	28,00	1,10	20	Ford
047	24/48-23-30°		23,00	0,91	25,99	1,02	32,00	1,26	23	Ford
075	25 x 23		23,00	0,91	25,00	0,98	32,00	1,26	24	Honda
076	24/48-22-30°		22,22	0,87	25,19	0,99	30,00	1,18	22	Volvo
081	20/18		18,00	0,71	20,00	0,79	26,00	1,02	18	Skoda
091	24/48-23-30°		23,28	0,92	26,25	1,03	32,00	1,26	23	Toyota
092	23 x 3,14		21,80	0,86	24,20	0,95	30,00	1,18	23	Audi
094	24/48-17-30°		16,92	0,67	19,90	0,78	25,00	0,98	17	Ford
522	Na		24,00	0,94	26,00	1,02	32,00	1,26	24	Honda
575	N24T-1.00-30°		23,10	0,91	25,60	1,01	32,00	1,26	24	Nissan
802	25.2 x 1 x 30 x 24°		22,60	0,89	25,20	0,99	32,00	1,26	24	Subaru
804	26 x 3,93		32,60	1,28	35,20	1,39	40,00	1,57	26	BMW
812	24/48-28-30°		28,10	1,11	30,50	1,20	40,00	1,57	28	Audi
820	22 x 3,93		26,50	1,04	29,00	1,14	34,00	1,34	22	BMW
916	24/48-21-37,5°		21,39	0,84	24,31	0,96	30,00	1,18	21	Renault
924	18,65 x 15,7		15,70	0,62	18,65	0,73	28,00	1,10	14	Opel
926	20/40-21-30°		25,40	1,00	28,50	1,12	34,00	1,34	21	Toyota
927	24/48-21-30°		23,19	0,91	23,75	0,94	28,00	1,10	21	Toyota
931	24/48-26-30°		26,46	1,04	29,68	1,17	34,00	1,34	26	DC
935	24/48-18-37,5°		18,22	0,72	21,01	0,83	26,00	1,02	18	Peugeot
938	28 x 2,36		20,30	0,80	22,10	0,87	28,00	1,10	28	VW
962	20/40-21-30°		19,12	0,75	21,80	0,86	26,00	1,02	20	Volvo
980	32/64-26-37,5°		20,00	0,79	21,91	0,86	34,00	1,34	26	Renault

\*Andere Profilvarianten auf Anfrage/Other splines on request