

GoldTop™ Assembly Instructions 14-256, 14-200, & 14-500

ALWAYS replace bearings when rebuilding your fan clutch.

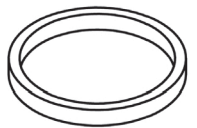
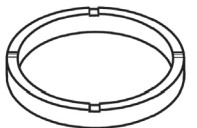
Be sure to check the air pressure being supplied to your fan clutch. Must have 90-120 psi to fully disengage.

DISASSEMBLY

1. Using a T-55 Torx bit, remove the friction plate. The plate will say left hand thread but the center bolt should be turned like a standard bolt – turn the T-55 Torx bit COUNTER CLOCKWISE while holding the friction plate from rotating. It will help to apply air pressure to the clutch while removing the friction plate.
2. Once the friction plate is removed, hand-tighten the black plastic cage on the left hand threaded bolt. If you applied air pressure in step 1 - remove it now.
3. Remove the Friction Facing Screws (1) with a T-27 Torx bit. Remove the lining and throw it away.
4. Remove the Aluminum Spring Housing (2). Use two flat screwdrivers to pry the Aluminum Spring Housing from the pulley and throw it away.
5. Remove the large Black Seal (3) and throw it away.
6. Remove the Retaining Ring (4) and throw it away.
7. Remove the Air Chamber Cap (5) and throw it away.
8. Remove the Air Cartridge Snap Ring (6) and throw it away.
9. Remove the Air Cartridge Assembly (7) and throw it away.
10. Remove the Bearing Nut with a 2" socket and throw it away. The pulley will now slide off the shaft.
11. NOTE: When removing bearings and spacers in the next step, be sure to note the current configuration. Then, refer to the Bearing Configuration Chart on page 4 to determine the correct configuration for your clutch.
12. Press out the bearings - **SAVE ANY SPACERS FOUND INSIDE OF THE PULLEY**. Clean and inspect the pulley inside and out.
13. Clean and inspect the shaft inside and out. Clean and chase the threads on shaft.

INSTALLATION

1. Note: Bearings must be pressed in on the outer race.
2. Press in one of the new bearings into the pulley. Then insert any and all required spacers as shown on page 4 (**If there were spacers in the pulley during disassembly, you must reuse both of them between the new bearings**). Next, press in the second bearing. NOTE: Kit # 14-256-1 has only one bearing in the kit and may NOT be used in place of kit # 14-256.
3. Determine the required bearing shim: If you removed two bearings (6209) during disassembly, use the bearing shim without notches in it. If you removed one double row bearing during disassembly, use the bearing shim with the four notches in it.

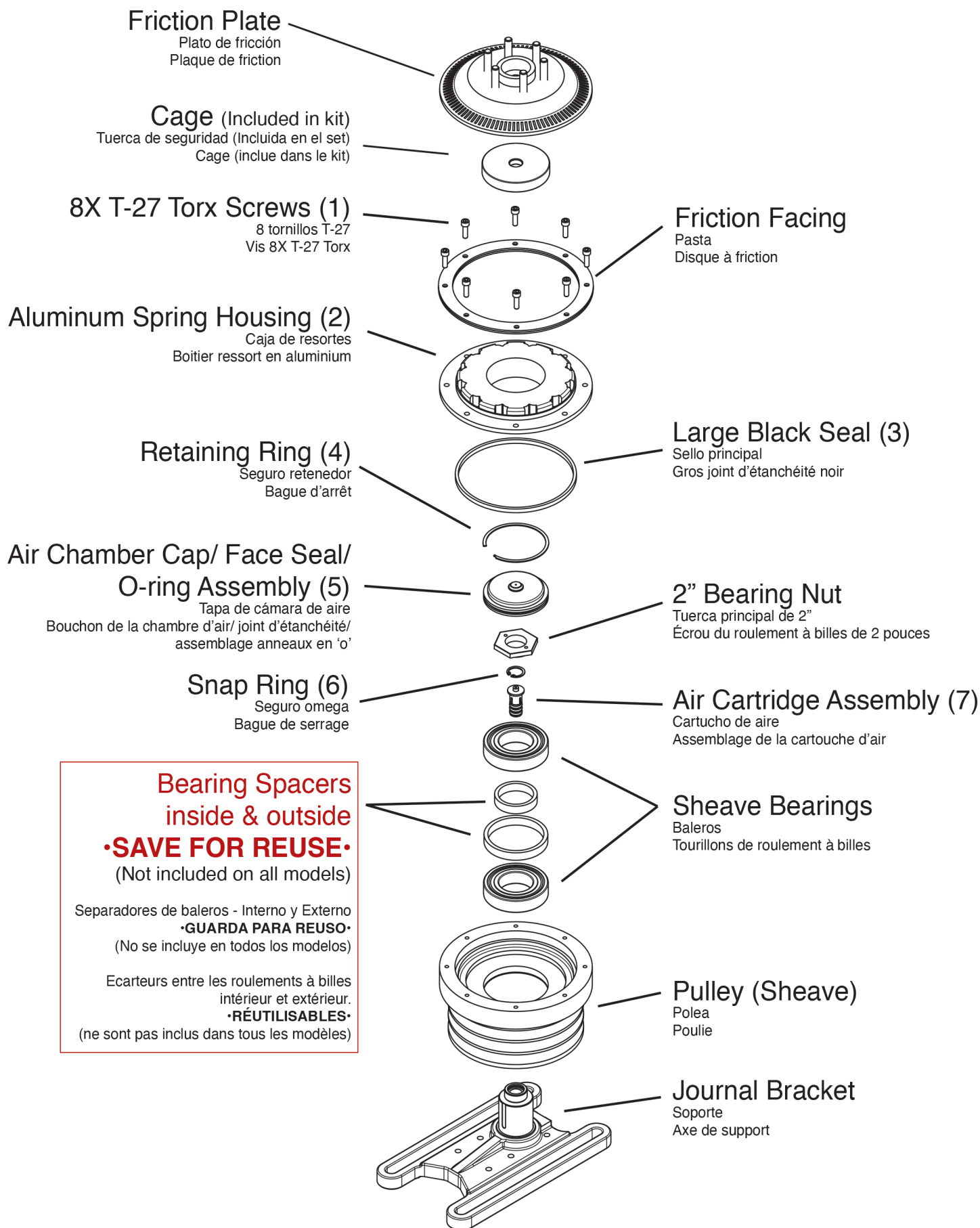

OR

4. Install bearing shim & retaining ring.
5. Install pulley over the journal bracket.
6. With the shoulder of the bearing nut facing toward the sheave bearing (see assembly illustration) – torque to 125 Ft Lbs.
7. Apply lube to the three o-rings on the air cartridge assembly and install the new air cartridge assembly in the journal bracket.
8. Install the new snap ring over air cartridge assembly.
9. Assure that the threads in the eight holes in the pulley are clean. Align the eight holes in the GoldTop™ Main Assembly with the eight holes in the pulley. Torque the eight T-27 screws to 80 inch lbs. DO NOT USE TAPERED STUDS.
10. When installing your fan, the fan blade nuts should be torqued with no more than 35 Ft. Lbs. NOTE: Kit # 14-500 requires fan blade nuts to be torqued with no more than 16.2 Ft. Lbs.

Patent(s) Pending. See www.kit-masters.com for updated list of applicable issued and pending patents.

Video demonstration available at www.kit-masters.com • For installation assistance, contact Kit Masters at (800)-810-9110

DISASSEMBLY

DESMONTAJE / DÉMONTAGE



ASSEMBLY MONTAJE / MONTAGE

GoldTop Main Assembly
Módulo principal GoldTop
Assemblage principal du GoldTop

8X T-27 Torx Screws
8 Tornillos T-27
Vis 8X T-27 Torx

2" Bearing Nut (new)
Tuerca principal de 2" (nueva)
Écrou du roulement à billes de 2 pouces (nouveau)

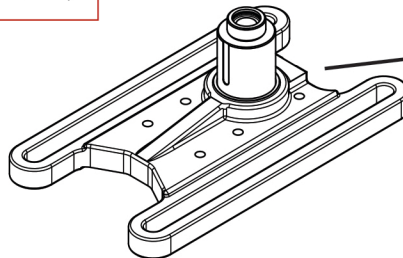
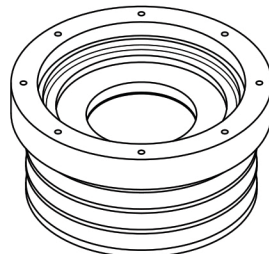
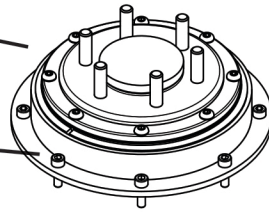
Bearing Nut side view
Vista de tuerca principal
Écrou du roulement à bille vu de profil

Bearing Nut shoulder fits inside the bearing inner race
La ceja de la tuerca encaja dentro del aro interno del balero
L'écrou rentre à l'intérieur de la piste du roulement à bille.

**Bearing Spacers
Must reinstall both
inside & outside spacers**
(Not used on all models)

Separadores de baleros
**Deben reinstalarse ambos separadores
internos y externos**
(No se usan en todos los modelos)

Bagues d'écartements
**Vous devez réinstaller les écarteurs
intérieur et extérieur**
(ne sont pas utilisés sur tous les modèles)



Snap Ring (new)
Seguro omega (nuevo)
Bague de serrage (nouveau)

Air Cartridge Assembly (new)
Cartucho de aire (nuevo)
Assemblage de la cartouche d'air (nouveau)

Retaining Ring (new)
Seguro retenedor (nuevo)
Bague d'arrêt (nouveau)

Bearing Shim (new)
Calza de plástico (nueva)
Cale de roulement à bille (nouveau)

Sheave Bearing (new)
Baleros (nuevos)
Tourillons de roulement à billes (nouveau)

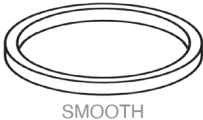
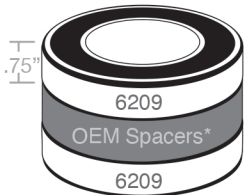
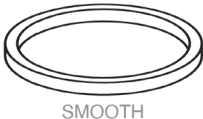
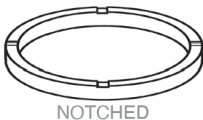
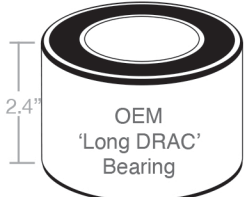
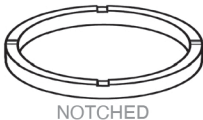
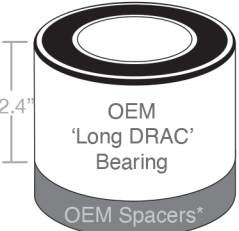
Pulley (Sheave)
Polea
Poulie

Journal Bracket
Soporte
Axe de support

KIT MASTERS
FAN CLUTCH EXPERTS

www.KitMasters.com

POSSIBLE BEARING CONFIGURATIONS

IF YOU TAKE OUT:	PUT IN:	USE THIS BEARING SHIM:	KIT #
		 SMOOTH	14-256 24-256 14-500
		 SMOOTH	14-256 24-256 14-500
		 SMOOTH	14-256-1 24-256-1 14-500-1
		 NOTCHED	14-256 24-256 14-500
 OR  OEM Spacers might be above or below bearings.		 NOTCHED	14-256 24-256 14-500
		 NOTCHED	14-256 24-256 14-500
 OR  OEM Spacers might be above or below bearings.		 NOTCHED	14-256 24-256 14-500

*OEM Spacers heights vary. Always reuse any and all bearing spacers from OEM fan clutch. Bearing spacers always come in pairs - an inner and outer race. Failure to use both spacers will cause bearing failure.

Instrucciones de instalación del GoldTop™ 14-256, 14-200, & 14-500

SIEMPRE reemplaza los baleros cuando reconstruyas tu fan clutch.

Asegúrate de revisar que la presión de aire suministrada al fan clutch sea de 90-120 psi para que desembrague completamente.

DESMONTAJE

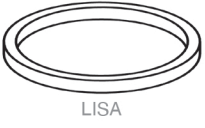
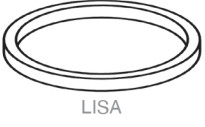
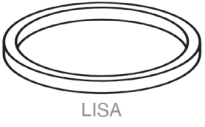
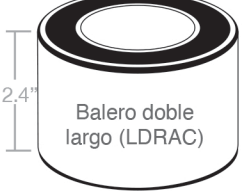
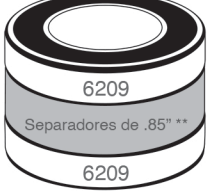
1. Usando el dado T-55, retira el plato de fricción. Aun cuando el plato indica tener cuerda izquierda, el perno central se afloja como un tornillo convencional. Gira el perno T-55 EN SENTIDO ANTIHORARIO, mientras sostienes fijo el plato de fricción. Aplicar presión de aire al fan clutch puede facilitar esta operación.
2. Una vez retirado el plato, coloca en su lugar la tuerca de seguridad (disco de plástico negro con cuerda izquierda, incluido) para mantener comprimida la caja de los resortes. Si aplicaste presión de aire en el paso 1 – retírala ahora.
3. Retira los tornillos torx (1) con un dado T-27 (no incluido). Retira la pasta y deséchala.
4. Retira la caja de resortes (2). Utiliza dos destornilladores planos para separar la caja de resortes de la polea, y deséchala.
5. Retira el sello principal (3) y deséchalo.
6. Retira el seguro de retención de la tapa de la cámara de aire (4) y deséchalo.
7. Retira la tapa de la cámara de aire (5) y deséchalo.
8. Retira el seguro omega del cartucho de aire (6) y deséchalo.
9. Retira el cartucho de Aire (7) y deséchalo. Puedes aplicar presión de aire en el soporte para facilitar su extracción.
10. Retira la tuerca principal con un dado de 2" y deséchala. La polea ahora se deslizará fuera del soporte.
11. NOTA: Cuando remuevas los baleros y separadores en el siguiente paso, asegúrate de verificar la configuración actual. Luego de acuerdo con la tabla de configuración de baleros en la página 4 determina la configuración correcta para tu fan clutch.
12. Presiona hacia afuera los baleros – **GUARDA CUALQUIER SEPARADOR HALLADO DENTRO DE LA POLEA.** Limpia e inspecciona la polea por dentro y por fuera.
13. Limpia e inspecciona el soporte por dentro y por fuera. Limpia las cuerdas (de la tuerca y de la entrada de aire) del soporte.

INSTALACIÓN

1. Nota: Los baleros no deben instalarse presionando el aro interno o el sello, para evitar daños.
2. Inserta uno de los nuevos baleros en la polea. Luego coloca los separadores necesarios, de acuerdo a la tabla de posibles configuraciones de la página 4 (**ASEGURATE DE INCLUIR TODOS LOS SEPARADORES ORIGINALES**). Luego, inserta el segundo balero. NOTA: El kit #14-256-1 incluye un solo balero y no puede ser usado en lugar del kit 14-256, y viceversa.
3. Determina la calza de plástico requerida. Si quitaste dos baleros 6209 o un balero 3209 durante el desmontaje, usa la calza lisa. Si quitaste un balero doble DRAC o LDRAC, usa la calza con ranuras (ver página 4).
4. Instala la calza de plástico y el seguro de retención nuevo.
5. Monta la polea sobre el soporte.
6. Coloca la tuerca principal nueva, con la ceja hacia el balero, y aprieta a un torque de 125 Libras Pie (lb.ft).
7. Aplica lubricante a los tres o-rings del cartucho de aire e insertalo en el eje del soporte.
8. Instala el nuevo seguro omega en la ranura sobre el cartucho de aire.
9. Asegúrate de que las roscas en los ocho barrenos de la polea estén limpios. Coloca el módulo GoldTop™ sobre la polea, y alinea sus barrenos con los de la polea. Coloca los 8 tornillos torx con un dado T-27 (no incluido), y aprietalos con un torque de 80 Libras Pulgada (lb.in).
10. Cuando instales tu ventilador, las tuercas no deben apretarse a más de 35 Libras Pie (lb.ft). NOTA: El kit n.º 14-500 requiere que las tuercas de las aspas del ventilador se aprieten con no más de 16,2 Libras Pie (lb.ft)



POSIBLES CONFIGURACIONES DE BALEROS

SI QUITASTE:	COLOCA:	USA LA CALZA DE PLÁSTICO** :	KIT #
		 LISA	14-256 24-256 14-500
		 LISA	14-256 24-256 14-500
		 LISA	14-256-1 24-256-1 14-500-1
		 CON RANURAS	14-256 24-256 14-500
 Balero doble estandar (DRAC) Separadores originales* O  Balero doble estandar (DRAC) Separadores originales* Los separadores pueden ir por encima o por debajo de los baleros en la instalación original.		 CON RANURAS	14-256 24-256 14-500
		 CON RANURAS	14-256 24-256 14-500
 Balero doble largo (LDRAC) Separadores originales* O  Balero doble largo (LDRAC) Separadores originales* Los separadores pueden ir por encima o por debajo de los baleros en la instalación original.		 CON RANURAS	14-256 24-256 14-500

*Las medidas de los separadores originales pueden variar. Siempre reutiliza cualquier separador del fan clutch original. Los separadores siempre vienen en pares, uno interno y uno externo. ¡Omitir el uso de alguno de estos durante la instalación ocasionará daño en los baleros!

Instructions de montage du GoldTop™ 14-256, 14-200, & 14-500

Toujours remplacer les roulements à bille lorsque vous montez votre embrayage de ventilateur.

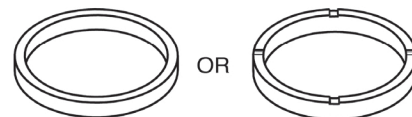
Pensez à bien vérifier la pression atmosphérique fournie à l'embrayage de votre ventilateur. Il faut qu'elle soit comprise entre 90 et 120 livres par pouce carré pour que le débrayage soit complet.

DÉMONTAGE

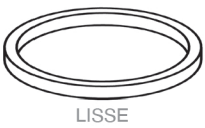
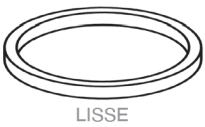
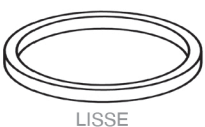
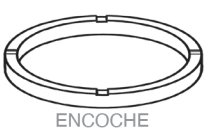
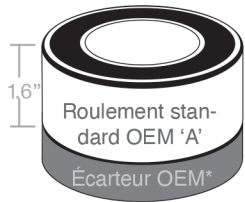
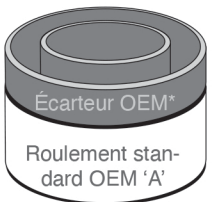
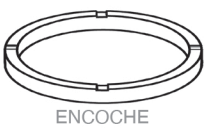
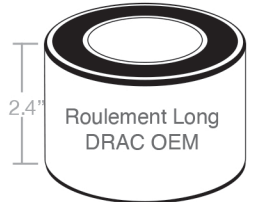
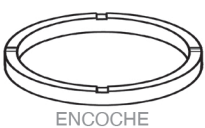
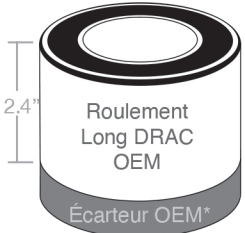
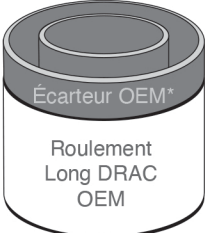
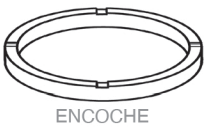
1. En utilisant le T-55 Torx, retirez la plaque de friction. La plaque indique filetage à gauche mais le boulon du centre devrait être monté tel un boulon standard – tournez le T-55 Torx dans le SENS INVERSE des aiguilles d'une montre tout en tenant la plaque de friction pour ne pas qu'elle se tourne. Ceci aidera à appliquer une pression à l'embrayage pendant que vous retirez la plaque de friction.
2. Une fois la plaque de friction retirée, serrez à la main la cage noire en plastique sur le filetage à gauche. Si vous aviez appliqué de la pression à l'étape 1, enlevez-la maintenant.
3. Enlevez les vis à friction (1) avec un T-27 Torx. Retirez le revêtement et jetez-le.
4. Enlevez le boîtier ressort en aluminium (2). Utilisez deux tournevis plats pour séparer le boîtier ressort en aluminium de la poulie et jetez-le.
5. Enlevez le gros joint d'étanchéité noir (3) et jetez-le.
6. Enlevez la bague d'arrêt (4) et jetez-la.
7. Enlevez le bouchon de la chambre à air (5) et jetez-la.
8. Enlevez la bague de serrage de la cartouche d'air (6) et jetez-le.
9. Enlevez la cartouche d'air d'assemblage (7) et jetez-la.
10. Enlevez l'écrou du roulement à bille avec une douille de 2 pouces et jetez-le. La poulie devrait maintenant glisser de l'arbre.
11. NOTE : Lorsque dans la prochaine étape vous retirez les roulements à billes et les bagues d'écartement, assurez-vous d'observer la configuration actuelle. Puis, reportez-vous au diagramme de configuration des roulements à bille à la page 4 afin de déterminer la configuration correcte pour votre embrayage.
12. Retirez les roulements à billes en pressant – **GARDEZ TOUJOURS LES BAGUES D'ÉCARTEMENT TROUVÉES À L'INTÉRIEUR DE LA POULIE**. Lavez et inspectez l'intérieur et l'extérieur de la poulie.
13. Lavez et inspectez l'intérieur et l'extérieur de l'arbre. Lavez et ciselez les filetages sur l'arbre.

INSTALLATION

1. Note : Les roulements à billes doivent être pressés dans leur piste.
2. Pressez un des nouveaux roulements à billes dans la poulie. Puis, insérez toutes les bagues d'écartement en se référant à la page 4 (si il y avait des bagues d'écartement dans la poulie au moment du démontage, vous devez les réutiliser toutes les deux entre les nouveaux roulements à billes). Ensuite, placez en appui le deuxième roulement à billes à l'intérieur de la poulie. NOTE : Il y a seulement un roulement à billes inclus dans le Kit # 24-56-1 qui ne PEUT PAS être utilisé à la place du kit #24-256.
3. Déterminez la cale de roulement à bille nécessaire : Si vous avez retiré deux roulements à billes (6209) pendant le démontage, utilisez la cale sans encoche. Si vous avez retiré une double rangée de roulements pendant le démontage, utilisez la cale avec quatre encoches.
4. Installez la cale de roulement à billes & la bague d'arrêt.
5. Installez la poulie sur l'axe de support.
6. Avec l'écrou du roulement à billes tourné vers le tourillon (voir l'illustration d'assemblage) – tournez à 125 pieds livres.
7. Appliquez du lubrifiant sur les trois anneaux en "O" sur la cartouche d'air d'assemblage et installez la nouvelle cartouche dans l'axe de support.
8. Installez la nouvelle bague de serrage par-dessus la cartouche d'air d'assemblage.
9. Assurez-vous que les filetages dans les huit trous de la poulie sont propres. Alignez les huit trous de l'assemblage principal du GoldTop avec les huit de la poulie. Serrez les huit vis T-27 à 80 pouces livres.
10. Lors de l'installation de votre ventilateur, les écrous ne devraient pas être serrés à plus de 35 pieds livres. REMARQUE : Le kit # 14-500 nécessite que les écrous des pales du ventilateur soient serrés avec pas plus de 16,2 pieds livres.



CONFIGURATIONS POSSIBLES DES ROULEMENTS À BILLES

SI VOUS RETIREZ:		AJOUTEZ:	UTILISEZ CETTE CALE:	KIT #
	→		+  LISSE	14-256 24-256 14-500
	→		+  LISSE	14-256 24-256 14-500
	→		+  LISSE	14-256-1 24-256-1 14-500-1
	→		+  ENCOCHE	14-256 24-256 14-500
 OR 	→		+  ENCOCHE	14-256 24-256 14-500
	→		+  ENCOCHE	14-256 24-256 14-500
 OR 	→		+  ENCOCHE	14-256 24-256 14-500

* La hauteur des écarteurs OEM peut varier. Toujours réutiliser tous les écarteurs de roulements à bille de l'embrayage OEM. Les écarteurs de roulements à billes viennent toujours par paire – un pour l'intérieur et un pour l'extérieur de la piste. Si vous n'utilisez pas les deux écarteurs, les roulements à billes ne fonctionneront pas.

** Des écarteurs de 85 pouces sont maintenant inclus dans les kits d'embrayage de ventilateur GoldTop. Si vous en avez besoin et qu'ils n'ont pas été fournis avec votre GoldTop, appelez-nous au 800-810-9110