



HINSON CLUTCH COMPONENTS  
1630 WEST 11th STREET, UNIT E  
TEL 909.946.2942 • FAX 909.985.2301  
[www.hinsonracing.com](http://www.hinsonracing.com)

**HINSON**  
CLUTCH COMPONENTS  
*Hinson*



# BTL Series

EINBAUANLEITUNG  
USER MANUAL  
ISTRUZIONI PER L'INSTALLAZIONE  
MANUEL DE MONTAGE

Lieber Kunde,

Wir möchten Sie recht herzlich zum Kauf Ihrer Anti Hopping Kupplung beglückwünschen. Vor dem Einbau sollten Sie unbedingt diese Bedienungsanleitung sorgfältig lesen und folgendes beachten:

**Die Funktion der Kupplung ist von der Belagpaketstärke abhängig. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass die Belagpaketstärke dem angegebenen Mass, wie auf der Ersatzteilliste angegeben, entspricht.**

Wegen der erhöhten Beanspruchung des Kupplungspakets durch den Anti Hopping Effekt, lagern sich zusätzlicher Abrieb und Belagspartikel im Öl ab. Daher sollte das Öl beim Betrieb einer Anti Hopping Kupplung unbedingt öfters als vorgeschrieben gewechselt werden.

Durch die erhöhte Belastung, muss das Kupplungspaket öfters kontrolliert werden. Falls das Mass des Belagspakets nicht mehr in der Toleranz gemäss Ersatzteilliste ist, sind die Reibscheiben zu ersetzen.

**Generell gilt: Mehr Rutscheffekt = höherer Verschleiss**

Dear customer,

We would like to thank you for choosing this Anti-Hopping Clutch. For the installation of the clutch, please read this leaflet thoroughly, following the instructions carefully and being mindful of the following:

**The function of the clutch is strongly connected to the plate package thickness. It is strictly necessary to check the measurement of the package is according the parts list!**

Due to the additional slip, the wear of the plate package is higher, leaving debris to contaminate the oil. Therefore you should change the engine oil more regularly than as the normal service instructions describes!

Be aware, that the plate package needs to be controlled from time to time and replaced if the overall dimensions are not according to the parts list!

Also that, especially under racing conditions, wear occurs on the base plate as well as the pressure plate. These parts need replacing if more than 0.2 mm wear can be measured.

In general you need to know: smoother backslip = more wear!

## AIDE AU DIAGNOSTIQUE

### Problème: l'embrayage patine lors de l'accélération!

- cause: utilisation de vis de distance V autre que l'originale
- solution: utiliser les vis de distance V original en vous référant a la liste de pièces
- cause: utilisation d'une huile moteur non-adaptée
- solution: utiliser une huile moteur adapté pour embrayage
- cause: l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage est inférieure à la limite minimale.
- solution: amener la dimension à la mesure prescrite dans le manuel de montage.
- cause: usure des disques d'embrayage
- solution: remplacer les disques d'embrayage usés
- cause: en raison de modifications sur le moteur, celui-ci a plus de puissance que d'origine
- solution: utiliser un ressort principal plus fort rondelle (ressort) de pression grande)
- cause: plateau de pression et/ou le moyeu d'embrayage est usé et hors côte.
- solution: remplacer les pièces défectueuses

### Problème: l'embrayage ne se découple pas comme correctement!

- cause: jeu trop important du câble d'embrayage, côté moteur ou au levier d'embrayage
- solution: contrôler le jeu et ajuster
- cause: l'ensemble des disques d'embrayage a surchauffé et les disques métalliques sont déformés.
- solution: remplacer les disques d'embrayage déformés

### Problème: l'effet anti-dribble a fortement changé!

- cause: la cloche, le moyeu ou l'ensemble des disques d'embrayage est usé,
- solution: remplacer les pièces défectueuses
- cause: la tension de la petite rondelle (ressort) de pression est affaibli ou le moyeu d'embrayage est usé
- solution: remplacer les pièces défectueuses

### Problème: l'effet anti-dribble est pas assez ou trop marqué!

- solution: remplacer la rondelle ressort contre une plus dur ou plus tendre.

Remarque: uniquement la petite rondelle ressort est utilisé pour l'effet anti-dribble! La vis de distance V ont une longueur spécifique et doivent être remplacé uniquement par une vis de distance V d'origine !

Tipp: divers constructeurs de motos offrent différente épaisseur de disque d'embrayage métallique qui peuvent être utilisé afin d'atteindre l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage préconisé.

Vous trouverez toutes les mises à jours sur le site [www.hinsonracing.com](http://www.hinsonracing.com)

## RISOLUZIONE DEI PROBLEMI DI MESSA A PUNTO

### Problema: La frizione slitta durante le accelerazioni piu' violente.

- Possibile causa: viti distanziatrici V non originali.
- Soluzione: utilizzare le viti distanziatrici originali indicate nella distinta materiale
- Possibile causa: olio motore Incorretto.
- Soluzione: utilizzare olio motore specifico per frizioni in bagno d'olio.
- Possibile causa: spessore del pacco dischi non corrispondente alle specifiche.
- Soluzione: aggiustare lo spessore del pacco dischi secondo le specifiche del manuale utente.
- Possibile causa: piatto spingidisco usurato.
- Soluzione: sostituire il piatto spingidisco usurato con uno nuovo.
- Possibile causa: il motore e' piu' performante dell'originale.
- Soluzione: sostituire la molla a disco principale con quella di uno step piu' dura.
- Possibile causa: pacco dischi usurato.
- Soluzione: sostituire il pacco dischi con uno nuovo.

### Problema: La frizione non disinnesta correttamente

(difficoltà a trovare il folle/ scalare).

- Possibile causa: giova leva frizione/ cavo frizione troppo grande.
- Soluzione: controllare e aggiustare.
- Possibile causa: pacco dischi surriscaldato/ dischi frizione in acciaio deformati.
- Soluzione: sostituire il pacco dischi completo.

### Problema: l'antisaltellamento cambia comportamento durante il funzionamento.

- Possibile causa: mozzo scanalato/ molla antisaltellamento usurati a causa del chilometraggio.
- Soluzione: sostituire i particolari usurati.
- Possibile causa: campana, mozzo centrale o pacco dischi usurati.
- Soluzione: sostituire i componenti usurati.

### Problema: Freno motore eccessivo/ inesistente.

- Soluzione: sostituire la molla antisaltellamento con una piu' soffice/ dura.

**Nota:** l'unica funzione della molla a tazza piu' piccola e' di controllare il funzionamento del sistema di antisaltellamento. Le viti distanziatrici V sono realizzate con estrema precisione e vanno sostituite solo con ricambi originali.

**Consiglio:** molti costruttori hanno disponibili a ricambio dischi condotti di spessore differente. Vi consigliamo di verificare la disponibilità, in quanto potrebbero essere necessari per settare correttamente lo spessore del pacco dischi.

Per aggiornamenti controllare periodicamente

[www.hinsonracing.com](http://www.hinsonracing.com)

Caro cliente,  
la ringraziamo per aver scelto Frizione antisaltellamento della ruota posteriore. Per l'installazione del prodotto è necessaria un'attenta lettura di questo manuale, seguire correttamente le istruzioni di montaggio e tener presente quanto segue:

**Il funzionamento della frizione e' strettamente connesso allo spessore del pacco dischi. E' necessario controllare che sia quello riportato nella distinta base. A causa degli slittamenti addizionali, l'usura dei dischi aumenta e i detriti potrebbero contaminare l'olio. Quindi e' opportuno sostituirlo motore piu' frequentemente di quanto normalmente prescritto dal costruttore. Dovete anche considerare che lo spessore del pacco dischi deve essere controllato piu' frequentemente e sostituito qualora le dimensioni non siano piu' quelle indicate nel manuale.**

**Bisogna ricordare che, soprattutto in caso di utilizzo durante competizioni, l'usura avviene sia sul piatto spingidisco che sul piatto base. Questi componenti richiedono la sostituzione qualora si riscontrino piu' di 0.2 mm di usura.**

In generale dovete ricordare:  
maggiore slittamento in staccata = maggiore usura dei dischi!

Cher client,

Nous vous félicitons pour l'achat de notre embrayage anti-dribble et nous vous souhaitons beaucoup de plaisir et de succès avec notre produit. Avant le montage, nous vous prions de lire attentivement le manuel de montage et de bien respecter les points décrit ci-dessous :

**Le fonctionnement de l'embrayage anti-dribble dépend de l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage. C'est pourquoi, il est important que cette épaisseur corresponde à la donnée indiquée sur le fascicule de pièces détachées.**

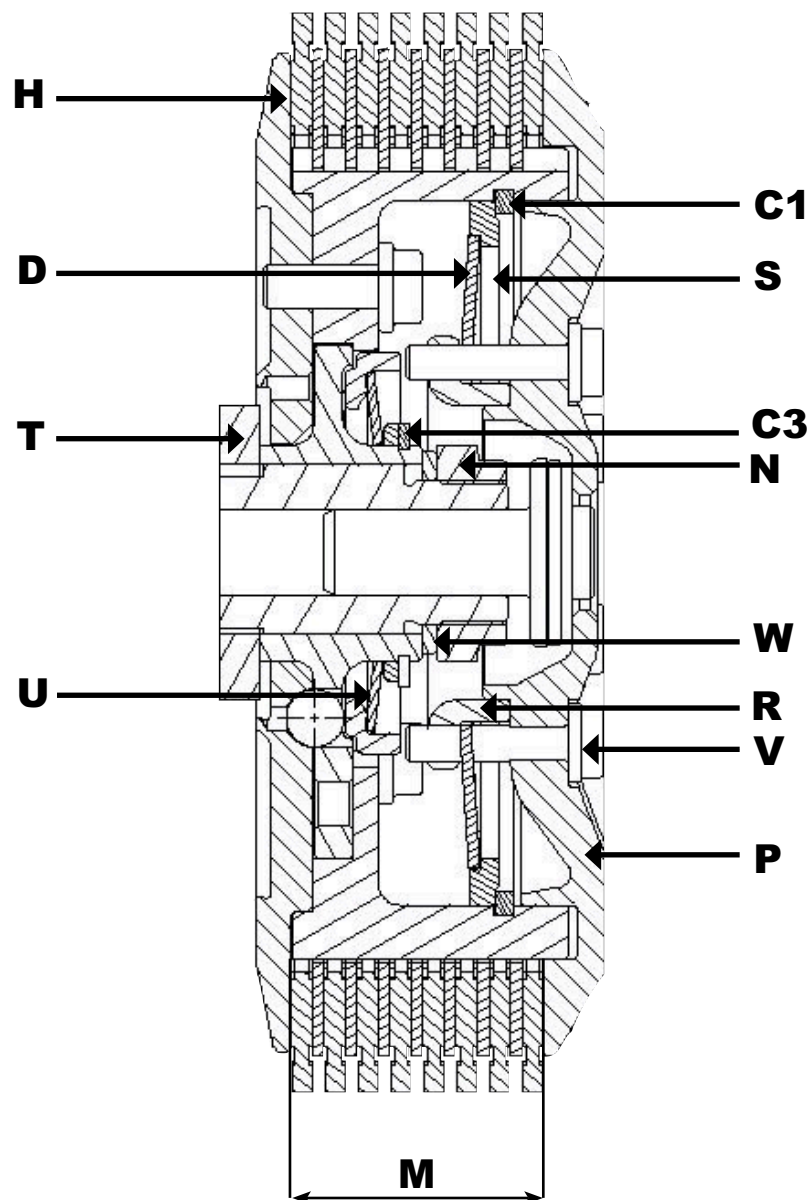
En raison de la haute mise à contribution des disques d'embrayage par le biais de l'embrayage anti-dribble, les disques d'embrayage subissent une abrasion plus prononcée et les particules résultant de cette usure se mélangent à l'huile. C'est pourquoi, il est nécessaire de vidanger le moteur plus souvent que prescrit par le constructeur.

Il est nécessaire de contrôler régulièrement l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage. Au cas où la valeur serait inférieure à la tolérance indiquée dans le fascicule de pièces détachées, il est impératif de remplacer les disques de friction.

Il arrive que, plus particulièrement en usage intensif (compétition), une usure du plateau de pression ou de la cloche d'embrayage nécessite le remplacement de ceux-ci, cela si la valeur est supérieure à 0,2 mm.

**Nous pouvons conclure sur cette règle : Plus de glissement = plus d'usure**

## TROUBLE SHOOTING

**Problem: clutch slipping during hard acceleration!**

- Problem: Unoriginal spacing screws V being used
- Solution: Use the original spacing screws found on the parts list
- Fault: incorrect engine oil
- Solution: use oil for wet clutch
- Fault: plate package thickness not according to specification
- Solution: adjust plate package thickness according to user manual
- Fault: plate package worn out
- Solution: replace plate package
- Fault: engine has more power than the standard version
- Solution: change main disc spring to next harder spec.
- Fault: ground or pressure plate worn out due to mileage
- Solution: replace worn out parts

**Problem: clutch will not disengage properly (hard to find neutral / shift down)!**

- Fault: clearance on clutch cable / lever too big
- Solution: check and adjust clearance
- Fault: plate package overheated / steel plates deformed
- Solution: replace plate package

**Problem: anti hopping change behavior!**

- Fault: due to high mileage base plate or torque limiter spring worn out
- Solution: replace worn out parts
- Fault: basket, inner hub and / or plate package worn out
- Solution: replace worn out parts

**Problem: anti hopping effect too soft / hard!**

- Solution: replace torque limiter spring with a harder / softer one

**Note:** the sole function of the small torque limiter spring is for adjustment of the anti-hopping range. The spacing screws V are made to an exact measurement and are only to be replaced with original parts!

**Tip:** several bike manufacturers have optional steel clutch plates available. In different thickness. Please consider this fact, if you need to adjust the plate package thickness.

For up-dates check [www.hinsonracing.com](http://www.hinsonracing.com)

## FEHLERSUCHE

**Problem: Kupplung rutscht beim Beschleunigen!**

- Fehler: Nicht originale Distanzschrauben V verwendet
- Lösung: Originale Distanzschrauben V gemäss Ersatzteilliste verwenden
- Fehler: Falsches Motorenöl verwendet
- Lösung: Motorenöl für Nasskupplungen verwenden
- Fehler: Das Belagspaketmass entspricht nicht dem Sollwert
- Lösung: Belagspaket auf Sollmass bringen gemäss Einbauanleitung
- Fehler: Belagspaket ist verschlissen
- Lösung: Belagspaket ersetzen
- Fehler: Durch Leistungssteigerung hat Motor mehr Leistung als Original
- Lösung: Eine stärkere Hauptfeder (grosse Tellerfeder) verwenden
- Fehler: Grundplatte und/oder Druckplatte sind eingelaufen und verschlissen
- Lösung: Verschlossene Teile ersetzen

**Problem: Kupplung trennt nicht sauber!**

- Fehler: Kupplungskabel hat Motorenseitig oder am Hebel zuviel Spiel
- Lösung: Spiel kontrollieren und nachjustieren
- Fehler: Belagspaket ist überhitzt und die Innenlamellen sind deformiert
- Lösung: Belagspaket ersetzen

**Problem: Der Anti-Hoppingeffekt hat sich stark verändert!**

- Fehler: Kupplungskorb, Innenkorb oder Belagspaket ist verschlissen
- Lösung: Verschlossene Teile ersetzen
- Fehler: Die Spannung der kleinen Tellerfeder lässt nach oder die Grundplatte ist verschlissen
- Lösung: Verschlossene Teile ersetzen

**Problem: Anti-Hoppingeffekt ist zu hart / weich!**

- Lösung: Kleine Tellerfeder durch eine Weichere bzw. Härtere ersetzen

**Hinweis:** Die kleine Tellerfeder ist nur für den Anti-Hoppingeffekt zuständig! Die Distanzschrauben V haben eine exakte Länge und dürfen nur durch originale Distanzschrauben V ersetzt werden!

**Tipp:** Diverse Motorradhersteller bieten Stahllamellen in verschiedenen Dicken an, mit welchen das zu dünne Kupplungspaket wieder unserem Belagspaketmass angepasst werden kann.

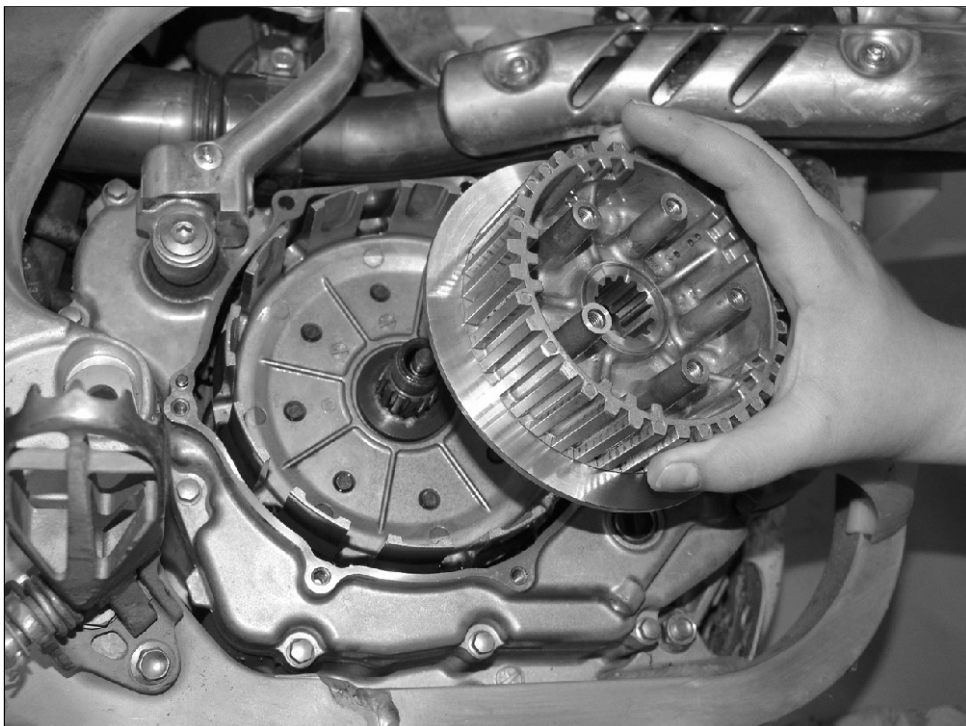
Aktuelle Daten finden Sie unter [www.hinsonracing.com](http://www.hinsonracing.com)

|    |   |                     |
|----|---|---------------------|
| H  | = | Kupplungsnahe       |
| T  | = | Anlaufscheibe       |
| D  | = | Tellerfeder (gross) |
| U  | = | Tellerfeder (klein) |
| C3 | = | Seeger (klein)      |
| C1 | = | Seeger (gross)      |
| S  | = | Sicherungsring      |
| N  | = | Mutter              |
| R  | = | Vorspannring        |
| V  | = | Distanzschraube     |
| W  | = | U-Scheibe           |
| P  | = | Druckplatte         |
| M  | = | Belagspaketmass     |

|    |   |                         |
|----|---|-------------------------|
| H  | = | Inner hub               |
| T  | = | Thrust Washer           |
| D  | = | Main spring             |
| U  | = | Torque limiter spring   |
| C3 | = | Circlip (small)         |
| C1 | = | Circlip (big)           |
| S  | = | Locking ring            |
| N  | = | Nut                     |
| R  | = | Clamp hub               |
| V  | = | Spacing screws          |
| W  | = | Washer                  |
| P  | = | Pressure plate          |
| M  | = | Plate package thickness |

|    |   |                          |
|----|---|--------------------------|
| H  | = | Mozzo scanalato          |
| T  | = | Rondella assiale         |
| D  | = | Molla a tazza principale |
| U  | = | Molla antisaltellamento  |
| C3 | = | Anello Seeger (piccolo)  |
| C1 | = | Anello Seeger (grande)   |
| S  | = | Anello di sicurezza      |
| N  | = | Dado                     |
| R  | = | Mozzo di fssaggio        |
| V  | = | Viti distanziali         |
| W  | = | Rondella                 |
| P  | = | Piatto spingidisco       |
| M  | = | Spessore pacco dischi    |

|    |   |                                                     |
|----|---|-----------------------------------------------------|
| H  | = | Moyeu d'embrayage                                   |
| T  | = | Rondelle de distance                                |
| D  | = | Rondelle (ressort)<br>de pression grande            |
| U  | = | Rondelle (ressort)<br>de pression petite            |
| C3 | = | Arrêt Seeger (petit)                                |
| C1 | = | Arrêt Seeger (grand)                                |
| S  | = | Anneau de centrage                                  |
| N  | = | É crou                                              |
| R  | = | Moyeu de fixation                                   |
| V  | = | vis de distance                                     |
| W  | = | rondelle de calage                                  |
| P  | = | plateau de pression                                 |
| M  | = | épaisseurs de l'ensemble<br>des disques d'embrayage |



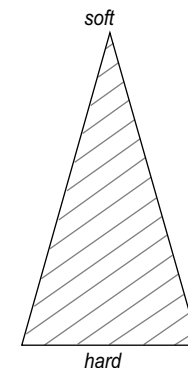
## PLAGE DE RÉGLAGE DU SYSTÈME ANTI-DRIBBLE

Des test routier ont permis de prédéfinir le réglage d'usine de l'embrayage anti-dribble. La rondelle de pression **U** peut être optimisé suivant le style de conduite .

Différentes rondelles de pression **U** sont livrable en option, veuillez vous référer à la liste ci-dessous.

Pour modifier l'effet du système anti-dribble démonter, le plateau de pression **P** , l'arrêt Seeger **C1** , l'anneau de centrage **S** , la rondelle de pression **D** et la moyeu de fixation **R** . Enlever le petit arrêt Seeger **C3** . Échanger la rondelle de pression **U** . Les rondelles de pression de l'embrayage anti-dribble sont numérotées de faible (par exemple n° 1) à dur (par exemple n° 5). Pour un débrayage plus doux, utiliser une rondelle de pression **U** plus faible ( n° plus petit ).

| Code | Pression | N. d'article | (N. d'articles pour CBR 1000RR ) |
|------|----------|--------------|----------------------------------|
| XXX  | 750N     | 004-50075    | (004-54075)                      |
| XX   | 850N     | 004-50085    | (004-54085)                      |
| X    | 950N     | 004-50095    | (004-54095)                      |
| 1    | 1100N    | 004-50110    | (004-54110)                      |
| 2    | 1300N    | 004-50130    | (004-54130)                      |
| 3    | 1500N    | 004-50150    | (004-54150)                      |
| 4    | 1700N    | 004-50170    | (004-54170)                      |
| 5    | 1900N    | 004-50190    | (004-54190)                      |
| 6    | 2100N    | 004-50210    | (004-54210)                      |





## MESSA A PUNTO DEL SISTEMA DI ANTISALTELLAMENTO.

Il kit di antisaltellamento viene messo a punto dal produttore.

È comunque possibile, mediante la sostituzione della piccola molla di antisaltellamento **U**, mettere a punto diversamente il sistema, per adattarsi a tutte le condizioni e stili di guida.

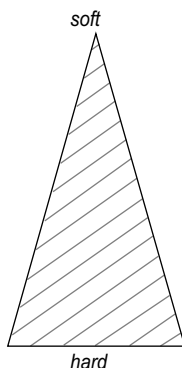
Per l'utilizzo nel motocross si suggerisce di utilizzare la molla identificata con il codice XXX.

Ulteriori molle di antisaltellamento **U** sono acquistabili, utilizzando per l'ordine i codici allegati.

Per cambiare la messa a punto del sistema, rimuovere il piatto spingidisco **P**, il grosso anello Seeger **C1**, l'anello di sicurezza **S**, la molla a tazza **D** e il mozzo di fssaggio **R**.

Togliere il piccolo anello Seege **C3**. Sostituire la molla di antisaltellamento **U**. Queste molle sono numerate dalla morbida (N.1) alla dura (N.6). Per ottenere minore freno motore, utilizzare una molla più morbida.

| Cod | Carico | Num. cat. | (Cod. cat.solo CBR 1000RR) |
|-----|--------|-----------|----------------------------|
| XXX | 750N   | 004-50075 | (004-54075)                |
| XX  | 850N   | 004-50085 | (004-54085)                |
| X   | 950N   | 004-50095 | (004-54095)                |
| 1   | 1100N  | 004-50110 | (004-54110)                |
| 2   | 1300N  | 004-50130 | (004-54130)                |
| 3   | 1500N  | 004-50150 | (004-54150)                |
| 4   | 1700N  | 004-50170 | (004-54170)                |
| 5   | 1900N  | 004-50190 | (004-54190)                |
| 6   | 2100N  | 004-50210 | (004-54210)                |



D

Die nachfolgenden Arbeiten sollten von einer autorisierten Fachwerkstatt vorgenommen werden und müssen strikt befolgt werden.

Demontiere die originale Kupplungsnahe.  
Entfette das Gewinde mit Kontaktspray.

ENG

The following work should be carried out by an authorised dealership and should be done exactly as stated.

Remove the original clutch hub. Degrease the thread using a contact cleaner.

I

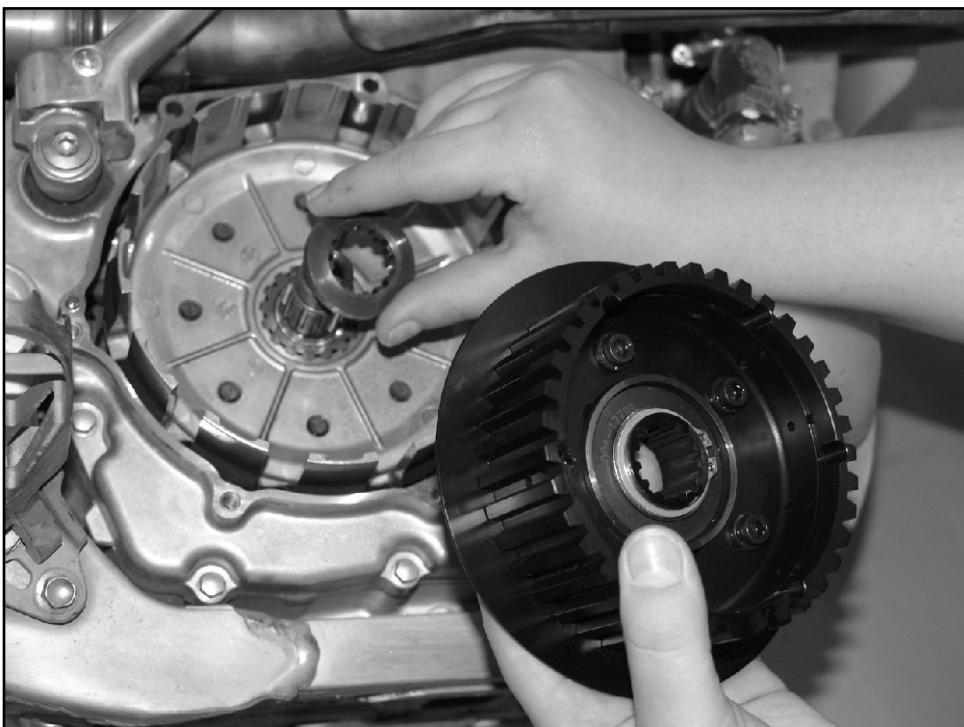
Il seguente lavoro dovrebbe essere eseguito da un rivenditore autorizzato ed eseguito esattamente come indicato.

Togliere il mozzo scanalato originale. Pulire la flettatura dell'albero primario usando contact cleaner.

F

Les travaux suivants doivent être effectués par un atelier autorisé et les instructions suivantes devront être strictement respectées.

Démonter le moyeu d'embrayage d'origine et dégraisser le fletage avec un spray de contact.



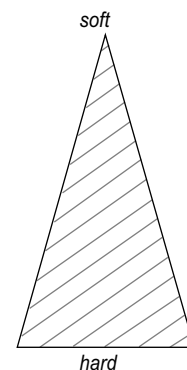
ENG

## ANTI HOPPING RANGE ADJUSTMENT

The factory setting of the Anti-Hopping Clutch was determined through a range of various tests. However by changing the small torque limiter spring **U** , the Anti- Hopping effect can be adapted to suit each driving style optimally. For motocross sport, the torque limiter spring with the code XXX is recommended. Additional torque limiter springs **U** , as listed below can also be purchased.

To change the Anti-Hopping effect, remove pressure plate **P** , circlip (big) **C1** , locking ring **S** , main spring **D** and the clamp hub **R** . Remove the small circlip **C3** . Exchange the torque limiter spring **U** . The Anti-Hopping torque limiter springs are numbered from soft (Nr 1.) to hard. (Nr 6.) For a gentler response, use a softer torque limiter spring **U** . (Lower Nr.).

| Code | Strength | Part. Nr. | (Part.Nr Only CBR 1000RR ) |
|------|----------|-----------|----------------------------|
| XXX  | 750N     | 004-50075 | (004-54075)                |
| XX   | 850N     | 004-50085 | (004-54085)                |
| X    | 950N     | 004-50095 | (004-54095)                |
| 1    | 1100N    | 004-50110 | (004-54110)                |
| 2    | 1300N    | 004-50130 | (004-54130)                |
| 3    | 1500N    | 004-50150 | (004-54150)                |
| 4    | 1700N    | 004-50170 | (004-54170)                |
| 5    | 1900N    | 004-50190 | (004-54190)                |
| 6    | 2100N    | 004-50210 | (004-54210)                |



## ANTI HOPPING BEREICH EINSTELLEN

Die Werkseinstellung des Anti Hopping Bereichs ist bei Testfahrten ermittelt worden.

Mittels der kleinen Tellerfeder **U** kann jedoch das Anti Hopping jedem Fahrstil optimal angepasst werden.

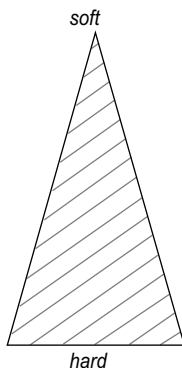
Für den Motocross Sport wird primär die Tellerfeder **U** mit dem Code XXX empfohlen.

Zusätzliche Tellerfeder **U** können gemäss untenstehender Liste optional erworben werden.

Zum Ändern des Anti Hopping Effekts, demontiere die Druckplatte **P**, den grossen Seeger **C1**, den Sicherungsring **S**, die Tellerfeder **D** sowie den Vorspannring **R**. Entferne den kleinen Seeger **C3**. Tausche nun die kleine Tellerfeder **U**.

Die Anti Hopping Tellerfedern sind nummeriert von weich z.B. Nr. 1 bis hart z.B. Nr. 5. Für sanfteres Ansprechen verwende eine weichere Tellerfeder **U** (kleinere Nr.).

| Code | Kraft | Art. Nr.  | (Art. Nr. nur CBR 1000RR) |
|------|-------|-----------|---------------------------|
| XXX  | 750N  | 004-50075 | (004-54075)               |
| XX   | 850N  | 004-50085 | (004-54085)               |
| X    | 950N  | 004-50095 | (004-54095)               |
| 1    | 1100N | 004-50110 | (004-54110)               |
| 2    | 1300N | 004-50130 | (004-54130)               |
| 3    | 1500N | 004-50150 | (004-54150)               |
| 4    | 1700N | 004-50170 | (004-54170)               |
| 5    | 1900N | 004-50190 | (004-54190)               |
| 6    | 2100N | 004-50210 | (004-54210)               |

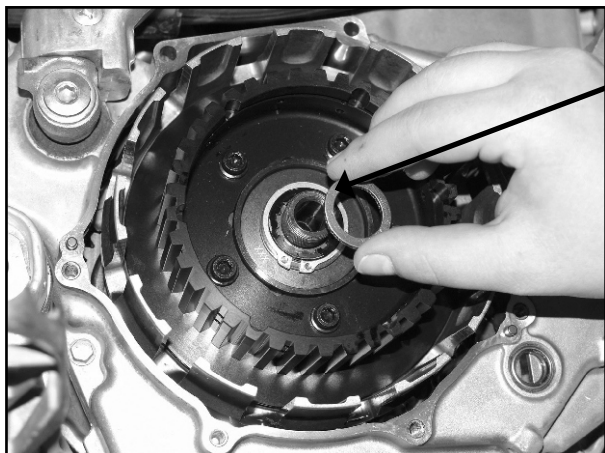


Die originale Anlaufscheibe **T** bleibt auf der Welle. Bei einigen Kupplungstypen wird diese Anlaufscheibe **T** durch eine zusätzliche, mitgelieferte Scheibe ersetzt oder ergänzt (siehe entsprechende Ersatzteilliste). Schiebe nun die vormontierte Kupplungsnabeinheit auf die Welle.

The original Thrust washer **T** remains on the shaft, with the exception of some clutches where the Thrust washer **T** is to be replaced, or added to, with the provided part (see appropriate parts list). Now slide the pre-assembled hub unit onto the shaft.

La rondella reggispinta originale **T** deve rimanere sull'albero primario, con l'eccezione di alcune frizioni dove la rondella reggispinta **T** deve essere rimpiazzata, oppure aggiunta, utilizzando il pezzo fornito (vedere apposita distinta materiale). Inserire il mozzo scanalato pre-assemblato sull'albero primario.

La rondelle **T** d'origine reste sur l'axe. Sur quelques types d'embrayages la rondelle **T** est remplacée ou complétée (se référer à la liste de pièces détachées correspondante). Introduire l'unité du moyeu d'embrayage sur l'axe.



D

Die Distanzschrauben **V** gleichmässig übers Kreuz anziehen "NICHT EINSEITIG!" und mit einem Anzugsmoment von 8Nm festziehen.  
Zur mechanischen Endkontrolle, Kupplungshebel ziehen. Die Druckplatte **P** muss sich nun frei bewegen. Bei der Montage des Motorgehäusedeckels sind allfällige Motorradherstellerangaben zu berücksichtigen. Dichtflächen entfetten und eine neue Dichtung verwenden. Vor dem Starten ist der Ölstand und die Dichtheit zu kontrollieren. Gegebenenfalls das Spiel am Kupplungshebel oder am Kupplungskabel nachjustieren.

ENG

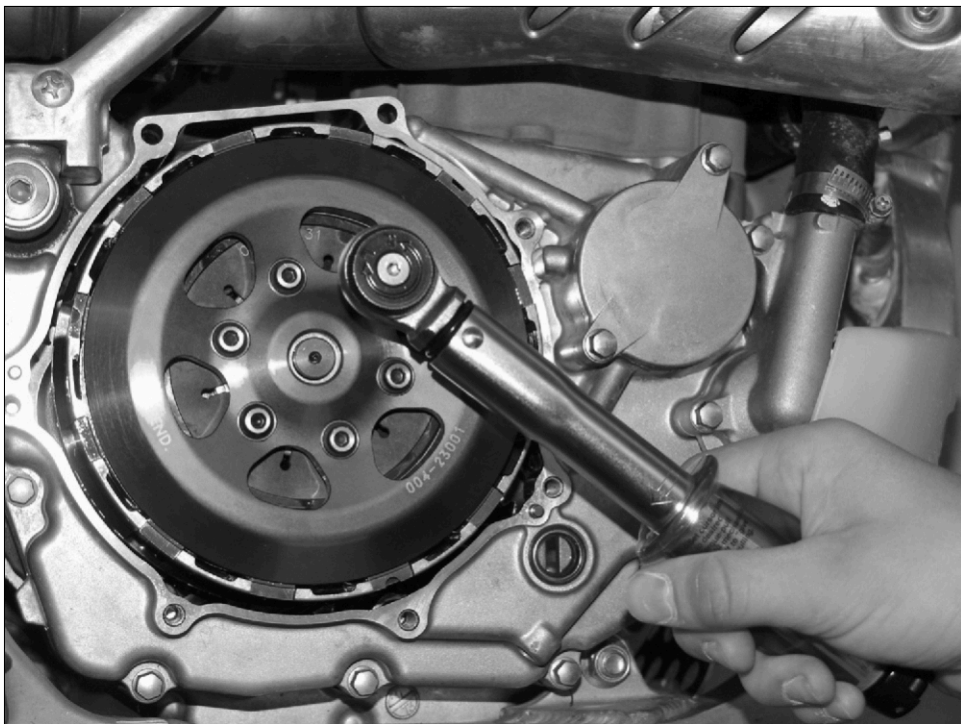
Tighten the Spacing screws **V** in a cross motion, one on one side, then the other... NOT ONESIDED! tighten the screws with 8Nm.  
For a final check, pull the clutch lever again. The pressure plate should be able to rotate by hand. When fitting the clutch cover, please follow the manufacturer's instructions. Ensure that the gasket surfaces are well degreased and that new gaskets are used. Before starting, check the oil levels and if necessary adjust the play on the clutch lever and / or the clutch cable.

I

Serrare le viti distanziatrici **V** in diagonale, prima una su di un lato, poi un'altra su... NON SULLO STESSO LATO! Utilizzare coppia di serraggio di 8 Nm.  
Per un controllo finale, tirare la leva della frizione nuovamente. Il piatto spingidisco dovrebbe ruotare liberamente. Per l'installazione del coperchio frizione, seguire le istruzioni del costruttore del motociclo.  
Controllare che la superficie di appoggio della guarnizione di tenuta sia ben sgrassata. Utilizzare una guarnizione nuova. Prima di mettere in moto, controllare il livello olio ed aggiustare il gioco della leva frizione, se necessario.

F

Approcher les vis de distance **V** en les serrant en croix régulièrement "PAS SEULEMENT D'UN CÔTÉ!" et serrer toutes les vis avec un couple de 8Nm.  
Pour le contrôle mécanique d'un montage correct, tirer le levier d'embrayage. Le plateau de pression **P** doit maintenant pouvoir se mouvoir librement.  
Lors du montage du carter d'embrayage, veuillez respecter les indications du constructeur de votre véhicule. Dégraisser le plan de joint et utiliser un nouveau joint de carter. Avant le démarrage, veuillez contrôler l'étanchéité ainsi que le niveau d'huile. Et bien sûr ajuster le jeu au levier ou au câble d'embrayage.



D

Bei einigen Kupplungstypen wird eine Unterlegscheibe **W** benötigt (siehe entsprechende Ersatzteilliste).

Die Mutter **N** festziehen und mit Loctite Nr. 262 sichern. Das Anzugsmoment der Mutter **N** ist den Motorradherstellerangaben zu entnehmen.

ENG

For some clutch types, Washer **W** is needed for the installation (see appropriate parts list.)

Install and tighten nut **N** using Loctite Nr. 262. Nut **N** should be tightened with the correct torque, as stated in the manufacturers handbook.

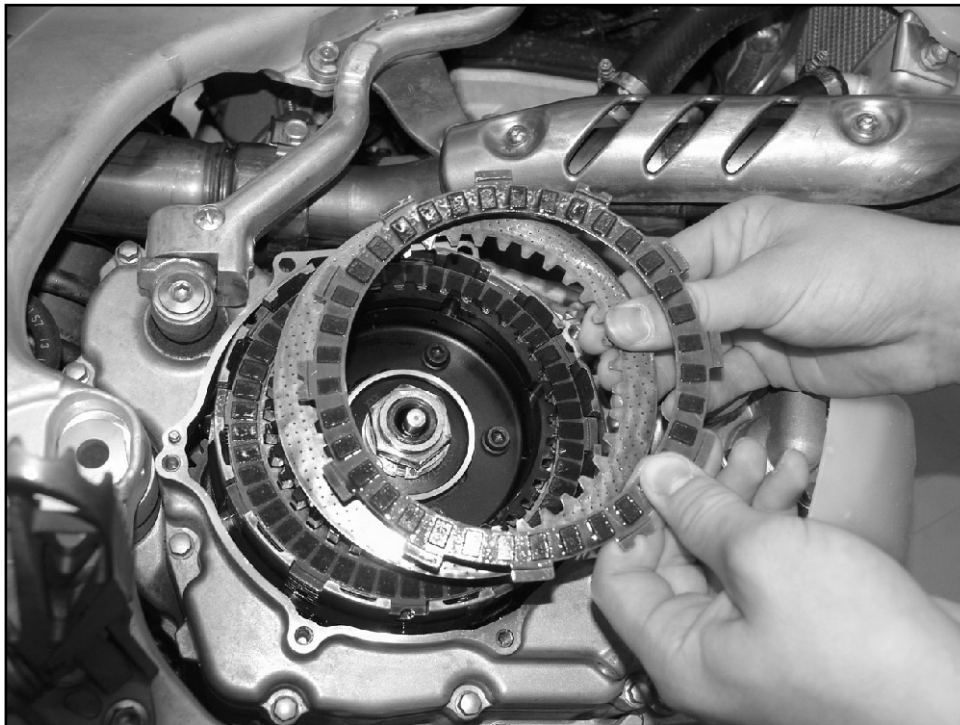
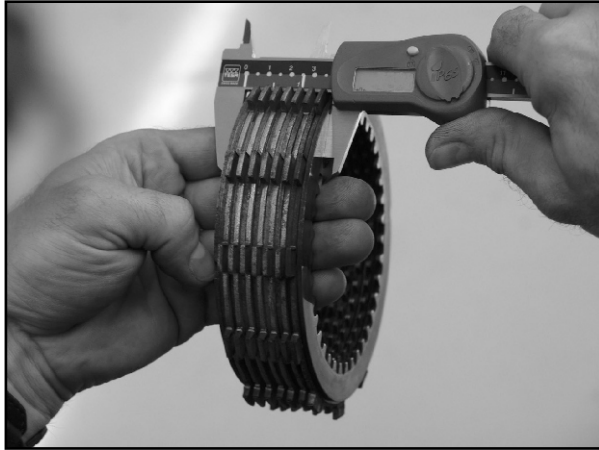
I

Per alcuni modelli, la rondella **W** e' necessaria per l'installazione (vedere la distinta materiale). Installare e serrare il dado **N** applicando Loctite 262 sulla filettatura. La coppia di serraggio del dado **N** deve essere la stessa defnita dal costruttore della motocicletta.

F

Sur quelques types d'embrayage une rondelle de calage **W** est nécessaire (se référer à liste de pièces détachées correspondante).

Serrer l'écrou **N** et l'assurer au moyen de Loctite n° 262. Pour le couple de serrage de l'écrou **N** veuillez vous référer aux données constructeur du véhicule.



**D**

Vor dem Aufsetzen der Druckplatte **P**, ist das originale Drucklager und der originale Druck- oder Zugpilz einzusetzen.  
Mit einem kleinen Schraubenzieher die Tellerfeder **D** und den Vorspannring **R** so positionieren, dass die Distanzschrauben **V** durch die breiten Schlitz in der Tellerfeder **D** mit dem Vorspannring **R** verschraubt werden können.  
**Achtung:** Die Funktion der Kupplung ist abhängig von den Distanzschrauben **V**. Es dürfen deshalb nur originale Distanzschrauben **V** verwendet werden!

**ENG**

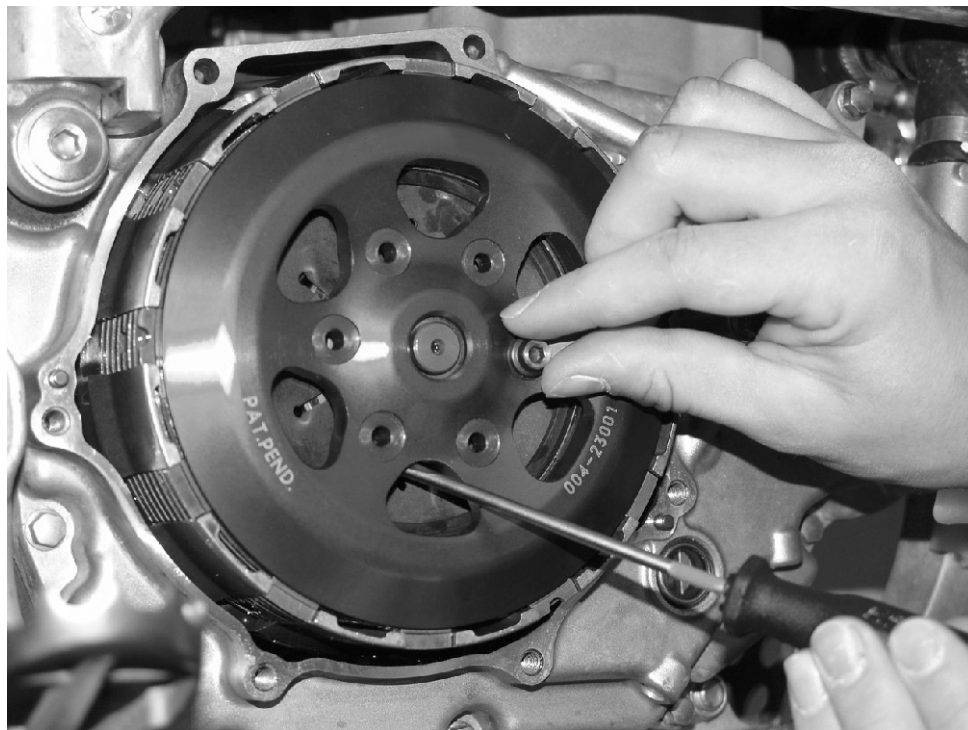
Before mounting pressure plate **P**, the original pressure plate bearing along with the push / pull rod bearings need fitting.  
Using a small screwdriver position Main spring **D** and Clamp hub **R**, so that the Spacing screws **V** can be screwed through the wider slots in the Main spring **D** into Clamp hub **R**, securing the pressure plate.  
**Attention:** The smooth function of the clutch depends on the exact length of the spacing screws **V**. For this reason, only original spacing screws **V** can be used.

**I**

Prima di assemblare il piatto spingidisco **P** bisogna installare il cuscinetto reggisplinta originale, completo di eventuale puntalino. Utilizzando un piccolo cacciavite posizionare la molla principale **D** ed il mozzo di fissaggio **R** così da permettere alle viti distanziatrici **V** di essere avvitate attraverso le scanalature larghe della molla principale **D**.  
**Attenzione:** il funzionamento dolce e regolare della frizione dipende dall'esattezza della lunghezza delle viti distanziatrici **V**. Per questo motivo, utilizzare solo viti distanziatrici originali.

**F**

Avant de monter le plateau de pression **P**, introduire le roulement de pression ainsi que la butée de débrayage d'origine.  
Positionner avec un petit tournevis la rondelle (ressort) de pression grande **D** avec le moyeu de fixation **R** de telle sorte que les vis de distance **V** puissent être boulonnées entre les larges ouvertures de la rondelle (ressort) de pression grande **D** et l'ensemble du moyeu de fixation **R**.  
**Attention:** le fonctionnement de l'embrayage est dépendant de la longueur des vis de distances **V**. Il est donc impératif d'utiliser uniquement les vis de distance **V** d'origine!



D

**Das korrekte Belagpaketmass M, welches der Ersatzteilliste zu entnehmen ist, muss kontrolliert und zwingend eingehalten werden.**

Das Kupplungspaket ist gemäss der mitgelieferten Ersatzteilliste einzubauen. Die Kupplungsbeläge sind vor dem Einbau einzuölen. Bei Verwendung von anderen Reibbelägen, Belagpaketdicke entsprechend der Ersatzteilliste anpassen. Wenn das Belagpaket nicht mehr dem vorgegebenen Mass entspricht, müssen die Reibbeläge ersetzt werden.

ENG

**The correct plate package thickness M stated on the parts list, must**

**be regularly checked and adhered to.** The clutch packet is to be installed according to the parts list provided. Apply oil to the clutch plates before installing them. When using new or different friction plates, remember the package thickness **M** must be according to the parts list. When the plate package thickness is no longer within the tolerance stated on the parts list, the friction plates need replacing.

I

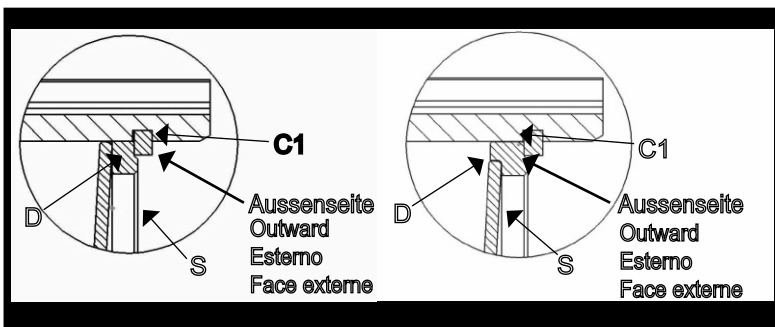
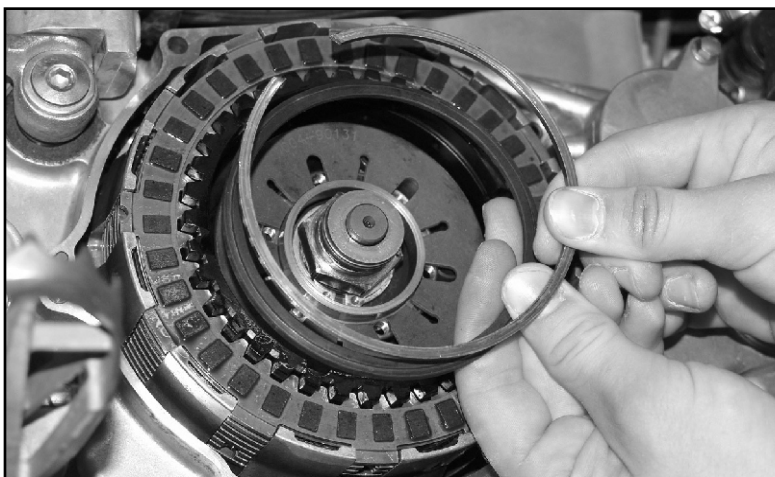
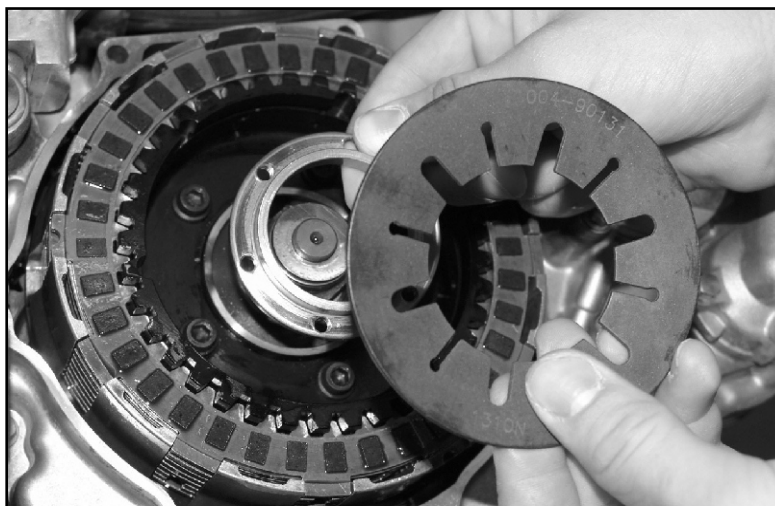
**Lo spessore M del pacco dischi, indicato nella distinta materiale, deve essere regolarmente controllato e corretto.** Il pacco dischi deve essere

composto come definito nella distinta materiale. Applicare olio sui dischi frizione prima di installarli. In caso di utilizzo di dischi frizione nuovi oppure diversi dagli standard, bisogna ricordarsi di ripristinare il corretto spessore **M** del pacco dischi. Nel caso in cui lo sostituirlo, spessore del pacco dischi non sia piu' in tolleranza, bisogna sostituirlo.

F

**L'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage doit impérativement être mesuré et strictement respecté comme indiqué dans ce manuel d'assemblage.** Le montage des disques d'embrayage doit se faire selon la liste de pièces détachées

annexée. Avant le montage, veuillez à bien huiler les disques d'embrayage. Au cas ou d'autres disques de friction serait utilisés, veuillez à bien respecter l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage. Si l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage ne correspond plus à la valeur prescrite, les disques de frictions doivent être remplacés.



D

Einsetzen des Vorspannrings **R** und der Tellerfeder **D**. Anschliessend wird der Sicherungsring **S** montiert. Beim Montieren des Sicherungsringes **S** muss sichergestellt sein, dass die abgesetzte Seite nach aussen hin montiert wird (siehe entsprechende Skizze). Danach Seegerring **C1** einsetzen und auf guten Sitz überprüfen.

ENG

Install the Clamp hub **R** and the Main spring **D**, subsequently is the locking ring **S** to be installed. When fitting the Locking ring **S**, ensure that the ring is properly seated so that the stepped side is facing outward (see appropriate sketch). Now fit the Circlip **C1** (big) making sure that it sits properly in the groove.

I

Montare il mozzo di fissaggio **R** e la molla principale **D**, posizionandoli con l'anello di sicurezza **S**. Durante l'installazione dell'anello di sicurezza **S** bisogna assicurarsi che sia posizionato correttamente con il gradino verso l'esterno (vedi disegni allegati). Installare l'anello Seeger **C1** assicurandosi che sia inserito dell'apposita sede.

F

Introduire le moyeu de fixation **R** et la rondelle (ressort) de pression grande **D**, dans le moyeu d'embrayage **S**. A ce stade, monter l'anneau de centrage **S**. Lors du montage de l'anneau de sécurité, veuillez vous assurer que le décrochement se trouvant à l'intérieur de l'anneau de centrage se trouve du côté moteur (voir schéma). Monter l'arrêt Seeger (grand) **C1** et contrôler sa bonne assise.