



HINSON CLUTCH COMPONENTS
1630 WEST 11th STREET, UNIT E
TEL 909.946.2942 • FAX 909.985.2301
www.hinsonracing.com

HINSON
CLUTCH COMPONENTS
Hinson



Ducati BTL Series

EINBAUANLEITUNG
USER MANUAL
ISTRUZIONI PER L'INSTALLAZIONE
MANUEL DE MONTAGE

Lieber Kunde

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

Die Funktion der Kupplung ist von der Belagspaketdicke abhängig. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass die Positionierung der Druckplatte gemäss der Belagspaketdicke eingestellt wird (siehe Seite 22 oder Zusammenstellungszeichnung).

Der mit Öl geschmierte Ausrückmechanismus dieser Trockenkupplung ist abgedichtet und sollte nicht zerlegt werden!

Wegen der erhöhten Beanspruchung des Kupplungspakets durch den Anti Hopping Effekt, muss das Kupplungspaket öfters kontrolliert werden. Falls das Mass des Belagspakets nicht mehr im Einstellbereich der Druckplatte liegt, sind die Reibscheiben zu ersetzen.

Generell gilt: Mehr Rutscheffekt = höherer Verschleiss

Dear Customer

Thank you for choosing the Suter Slipper clutch. To ensure the clutch kit works to your satisfaction, please read this manual carefully before you begin with the installation of the Suter Slipper clutch kit.

To ensure the function of your clutch, correct measurement of the plate package thickness is highly important. Double check the position of the pressure plate / release hub assembly to ensure the function of the system (Page 22 in this manual).

The inner hub assembly contains a lubricant! To avoid any leakage and damage to the seals, do not open the delivered assembly behind the torque limiter spring.

Due to the fact that the anti hopping process produces a higher level of clutch plate wear, the plate package thickness needs to be checked regularly. In case the wear can't be adjusted with the positioning of the pressure plate / release hub assembly, the plate package has to be replaced.

General rule: more slip = more wear.

AIDE AU DIAGNOSTIQUE DUCATI

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

- cause : le positionnement du plateau de pression (0, I, II) ne correspond plus à l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage.
- solution : mesurer l'épaisseur de l'ensemble des disques et amener le plateau de pression à la position adaptée.
- 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
- cause : la tige de pression d'origine est trop longue et ne permet pas un embrayement complet
- solution : raccourcir la tige de pression ou la remplacer par une moins longue

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

- cause : l'ensemble des disques d'embrayage a surchauffé et les disques métalliques sont déformés.
- solution : remplacer les disques d'embrayage déformés
- cause : l'embrayage hydraulique a de l'air dans le circuit
- solution : purger le système d'embrayage

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 (petite) contre une plus dur ou plus tendre.

Remarque : uniquement la petite rondelle ressort est utilisé pour l'effet anti-dribble!

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 jour sur le site
www.suterracing.com

RISOLUZIONE DEI PROBLEMI DI MESSA A PUNTO

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

- Possibile causa: posizione del mozzo spingidisco (0, I o II) non corretta rispetto allo spessore del pacco dischi
- Soluzione: misurare lo spessore del pacco dischi e posizionare correttamente il mozzo spingidisco.
- 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: 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 (difficolta' 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.
- Possibile causa: comando idraulico contaminato con aria.
- Soluzione: spurgare l'impianto.

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.

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

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. Controllare con attenzione anche la posizione del mozzo spingidisco (pagina 22 di questo manuale).

Il mozzo scanalato contiene lubrificante! Per evitare perdite o danni alle guarnizioni, non smontare i componenti assemblati posti a monte della molla antisaltellamento.

A causa della maggiore usura del pacco dischi dovuta all'antisaltellamento, dovete controllare lo spessore del pacco dischi piu' frequentemente. Nel caso in cui l'usura non possa essere compensata con un diverso posizionamento del mozzo spingidisco e' necessario sostituire il pacco dischi completo.

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

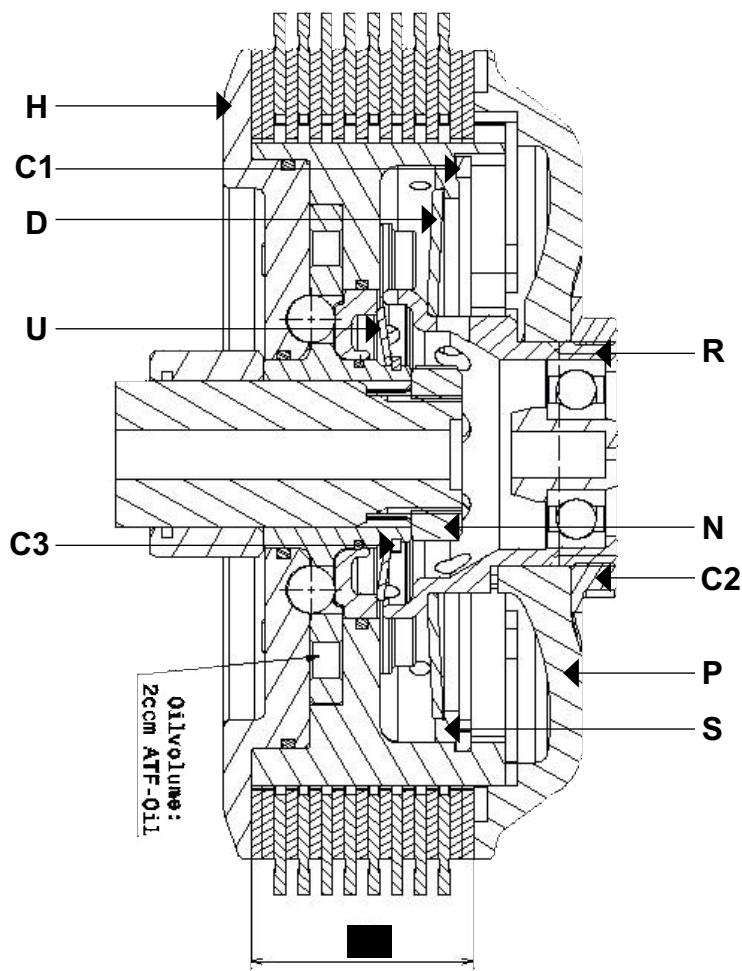
Cher client,
Nous vous félicitons pour l'achat de notre embrayage anti-dribble DUCATI et nous vous souhaitons beaucoup de plaisir et de succès avec notre produit. Avant le montage, nous vous prions de lire attentivement le manuel de montage et de bien respecter les points décrit ci-dessous :

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 le positionnement du plateau de pression corresponde à cette épaisseur (voir page 22 ou schéma de montage).
le mécanisme de débrailage automatique, de cet embrayage à sec, est lubrifié et ne doit en aucun cas être démonté!

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.

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

TROUBLE SHOOTING

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

-Fault: the position of the pressure plate position (0, I or II) isn't according to the plate package thickness.

-Solution: measure the plate package thickness and adjust the position of the pressure plate according the measured value.

-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.

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

-Fault: clearance on clutch cable / lever to big

-Solution: check and adjust clearance

-Fault: plate package overheated / steel plates deformed

-Solution: replace plate package

-Fault: hydraulic fluid in clutch actuator contains air

-Solution: bleed the hydraulic system

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 to 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.

Tip: Several bike manufacturers have optional steel clutch plates in different Thickness available. Please consider this fact if you need to adjust the plate package thickness.

For up-dates check www.suterracing.com

Problem: Kupplung rutscht beim Beschleunigen!

- Fehler: Die Druckplattenposition (0, I, II) entspricht nicht der Belagspaketdicke
- Lösung: Belagspaket messen und Druckplatte entsprechend positionieren
- 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
- Fehler: Original Druckstange ist zu lang und lässt ein vollständiges Einkuppeln nicht zu.
- Lösung: Druckstange kürzen oder eine Kürzere verbauen.

Problem: Kupplung trennt nicht sauber!

- Fehler: Belagspaket ist überhitzt und die Innenlamellen sind deformiert
- Lösung: Belagspaket ersetzen
- Fehler: Hydraulische Kupplung hat Luft im Öl
- Lösung: Kupplungssystem entlüften

Problem: Der Antihoppingeffekt 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: Antihoppingeffekt ist zu hart / weich!

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

Hinweis: Die kleine Tellerfeder ist nur für den Antihoppingeffekt zuständig!

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

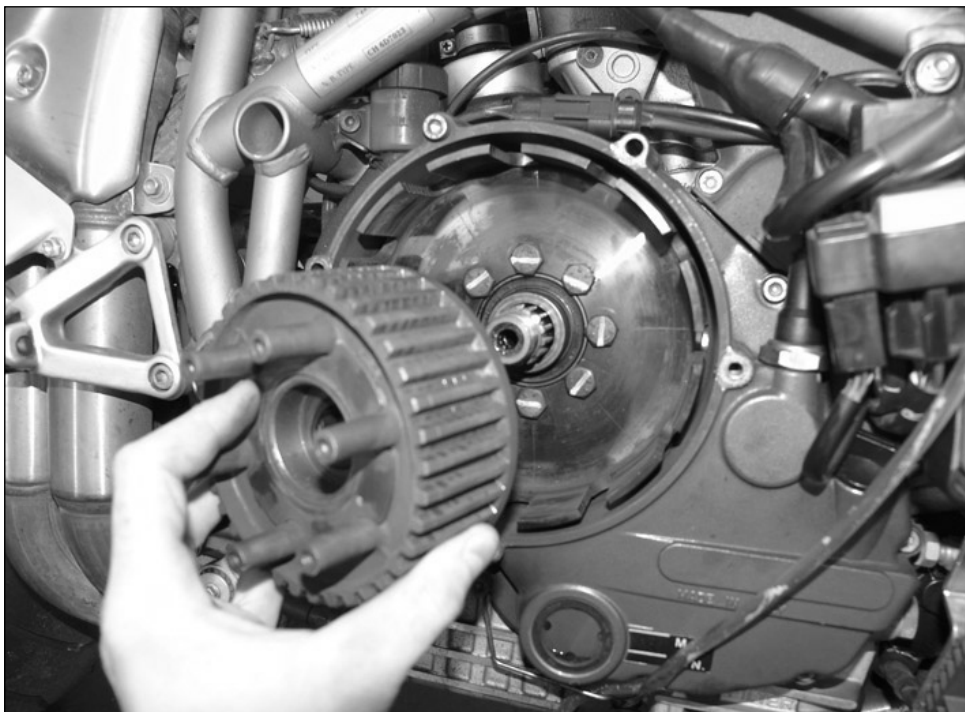
Aktuelle Daten finden Sie unter www.suterracing.com

H = Kupplungsnahe
 D = Tellerfeder (gross)
 U = Tellerfeder (klein)
 C3 = Seeger (klein)
 C1 = Seeger (gross)
 S = Sicherungsring
 N = Mutter
 R = Ausrücknabe
 C2 = Mutter für Druckplatte
 P = Druckplatte
 M = Belagspaketmass

H = Inner hub
 D = Main spring
 U = Torque limiter spring
 C3 = Circlip (small)
 C1 = Circlip (big)
 S = Locking ring
 N = Nut
 R = Release hub
 C2 = Nut for pressure plate
 P = Pressure plate
 M = Package Thickness

H = Mozzo scanalato
 D = Molla a tazza principale
 U = Molla antisaltellamento
 C3 = Anello Seeger (piccolo)
 C1 = Anello Seeger (grande)
 S = Anello di sicurezza
 N = Dado
 R = Mozzo spingidisco
 C2 = Dado piatto spingidisco
 P = Piatto spingidisco
 M = Spessore pacco dischi

H = Moyeu d'embrayage
 D = Rondelle (ressort) de pression grande
 U = Rondelle (ressort) de pression petite
 C3 = Arrêt Seeger (petit)
 C1 = Arrêt Seeger (grand)
 S = Anneau de centrage
 N = Écrou
 R = moyeu de débrayage
 C2 = Écrou du plateau de pression
 P = Plateau de pression
 M = Épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage



F

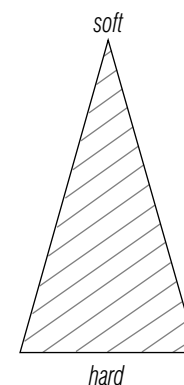
PLAGE DE RÉGLAGE DU SYSTÈME ANTI-DRIBBLE

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 débrayage **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 plus faible (n° plus petit).

Code	Pression	N. d'article
XXX	750N	004-50075
XX	850N	004-50085
X	950N	004-50095
1	1100N	004-50110
2	1300N	004-50130
3	1500N	004-50150
4	1700N	004-50170
5	1900N	004-50190
6	2100N	004-50210



I

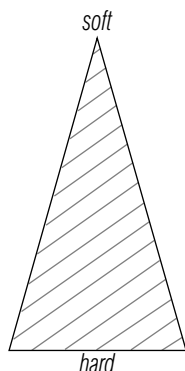
MESSA A PUNTO DEL SISTEMA DI ANTISALTAMENTO.

Il kit di antisaltamento viene messo a punto dal produttore. È comunque possibile, mediante la sostituzione della piccola molla di antisaltamento **U**, mettere a punto diversamente il sistema, per adattarsi a tutte le condizioni e stili di guida. Ulteriori molle di antisaltamento **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 spingidisco **R**.

Togliere il piccolo anello Seeger **C3**. Sostituire la molla di antisaltamento **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.
XXX	750N	004-50075
XX	850N	004-50085
X	950N	004-50095
1	1100N	004-50110
2	1300N	004-50130
3	1500N	004-50150
4	1700N	004-50170
5	1900N	004-50190
6	2100N	004-50210



D

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

Demontiere die original 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

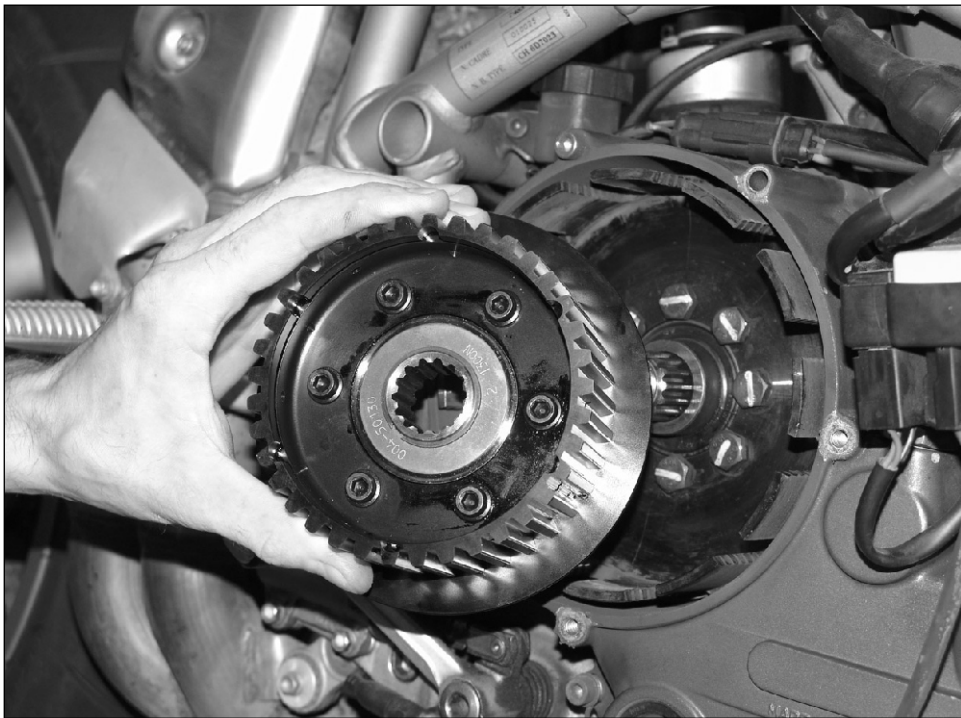
Il seguente lavoro dovrebbe essere eseguito da un rivenditore autorizzato ed eseguito esattamente come indicato.

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.



D

Schiebe nun die zusammengestellte Kupplungsnahe **H** auf die Getriebewelle.

ENG

Now slide hub **H** onto the primary shaft.

I

Inserire il mozzo scanalato **H** sull'albero primario.

F

Introduire le moyeu d'embrayage **H** sur l'arbre primaire.

ENG

ANTI HOPPING RANGE ADJUSTMENT

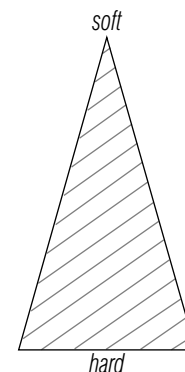
The factory setting of the Anti-Hopping Clutch was determined through a range of various tests. However by changing the small torque limiter spring **U**, the anti Hopping effect can be adapted to suit each driving style optimally.

Additional torque limiter springs **U**, as listed below can also be purchased.

To change the Anti-Hopping effect, remove pressure plate **P**, large circlip **C1**, securing ring **S**, diaphragm spring **D** and the release 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.
XXX	750N	004-50075
XX	850N	004-50085
X	950N	004-50095
1	1100N	004-50110
2	1300N	004-50130
3	1500N	004-50150
4	1700N	004-50170
5	1900N	004-50190
6	2100N	004-50210



ANTI HOPPING BEREICH EINSTELLEN

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

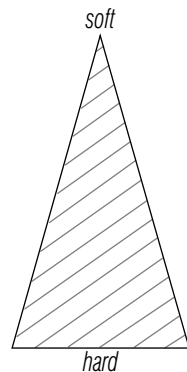
Mittels der kleinen Tellerfeder **U** kann jedoch das Anti Hopping jedem Fahrstil optimal angepasst werden.

Zusätzliche Tellerfedern **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 die Ausrücknabe **R**. Entferne den kleinen Seeger **C3**. Tausche nun die kleine Tellerfeder **U**.

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

Code	Kraft	Art. Nr.
XXX	750N	004-50075
XX	850N	004-50085
X	950N	004-50095
1	1100N	004-50110
2	1300N	004-50130
3	1500N	004-50150
4	1700N	004-50170
5	1900N	004-50190
6	2100N	004-50210

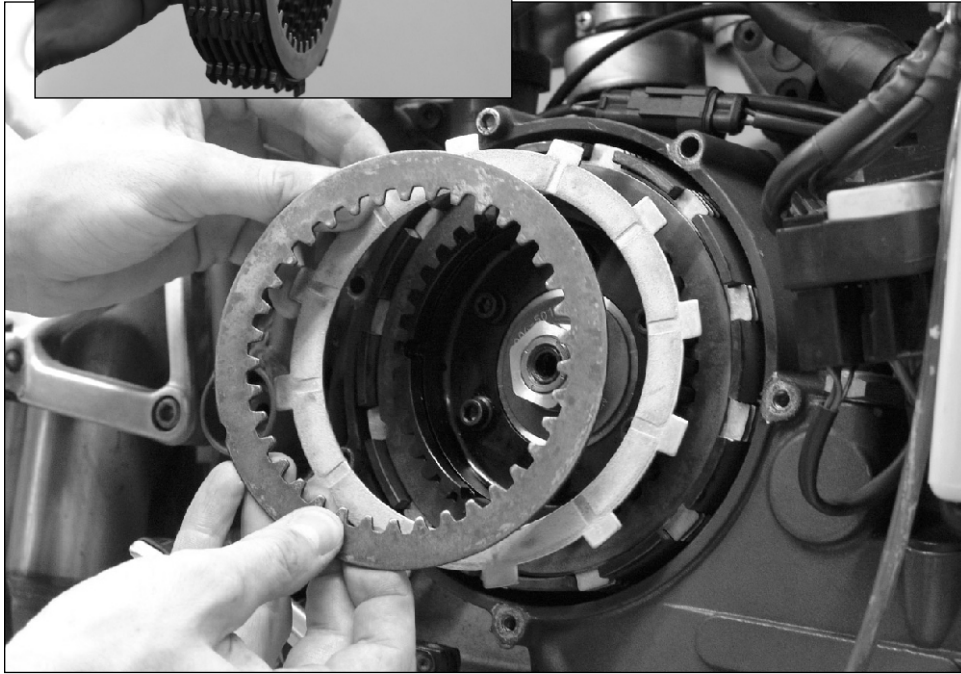
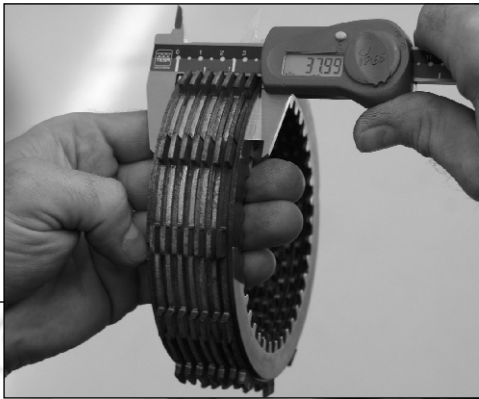


Die Mutter **N** festziehen und mit Loctite Nr. 262 sichern. Das Anzugsmoment der Mutter **N** ist den Motorradherstellerangaben zu entnehmen.

Tighten nut **N**, securing it with Loctite Nr. 262. The torque of nut **N** is to be tightened according to the data stated by your bike manufacturer.

Serrare il dado **N** applicando Loctite 262 sulla filettatura. La coppia di serraggio del dado **N** deve essere la stessa definita dal costruttore della motocicletta.

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

Kupplungspaket gemäss den Herstellerangaben einbauen. Vor dem Einbau, Belagspaketdicke messen und für die spätere Druckplattenmontage notieren. Bei Verwendung von anderen Reibbelägen, ist die Belagspaketdicke **M** einzuhalten. Wenn das Belagspaket nicht mehr im Einstellbereich 0, I oder II der Druckplatte **P** ist, müssen die Reibbeläge ersetzt werden. Für den Renneinsatz empfehlen wir das original Ducati-Kupplungspaket Art.Nr. 190 2 004 2A "Sintermetall" zu verwenden.

D

Die Druckplattenpositionierung ist gemäss dem Belagspaketmass "**M**" einzustellen.

ENG

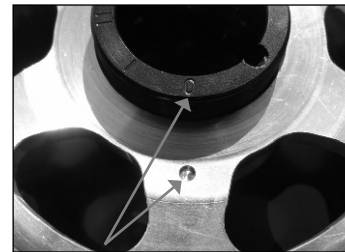
The pressure plate position has to be chosen according the plate package thickness "**M**".

I

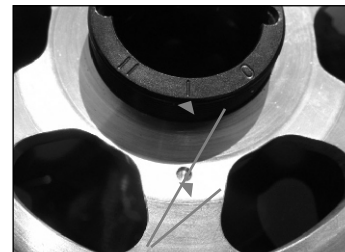
La posizione del mozzo spingidisco deve essere scelta in funzione dello spessore del pacco dischi "**M**".

F

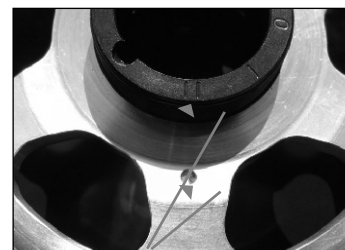
Le positionnement du plateau de pression est à régler selon l'épaisseur "**M**" de l'ensemble des disques d'embrayage.



D- Belagspaketmass "**M**":
38.2mm bis 37.6mm = Ausgangsstellung (Paket neu)
GB- Plate Package thickness "**M**":
38.2mm to 37.6mm = Std position (new package).
I- Spessore pacco dischi "**M**":
38.2mm fno a 37.6mm = Posizione std (pacco nuovo).
F- Épaisseur "**M**" des disques d'embrayage:
38.2 mm à 37.6 mm = position standard (disques neufs)



D- Belagspaketmass "**M**":
37.6mm bis 37mm = 1. Nachstellung
GB- Plate Package thickness "**M**":
37.6mm to 37mm = 1st adjustment
I- Spessore pacco dischi "**M**":
37.6mm fno a 37mm = 1a Regolazione
F- Épaisseur "**M**" des disques d'embrayage :
37.6 mm à 37mm = 1er ajustage



D- Belagspaketmass "**M**":
37mm bis 36.4mm = 2. Nachstellung
GB- Plate Package thickness "**M**":
37mm to 36.4mm = 2nd adjustment
I- Spessore pacco dischi "**M**":
37mm fno a 36.4mm = 2a Regolazione
F- Épaisseur "**M**" des disques d'embrayage :
37mm à 36.4 mm = 2ème ajustage



ENG

The clutch package must be installed according to the bike manufacturer manual. Before inserting the plates, measure the plate package thickness and note the value for the later adjustment of the pressure plate. The correct plate package thickness **M**, ensures the smooth function of the clutch and needs to be checked regularly. When using different plates, always ensure the plate package thickness is within the value **M**.

If the plate package thickness is not according to measurement **M**, the friction plates must be replaced.

For track day or racing purposes, use preferably the original Ducati Plate package part No. 190 2 004 2A "sinter metal"

D

Die Mutter **C2** montieren und mit 90Nm festziehen.
Zur mechanischen Endkontrolle, Kupplungshebel ziehen.
Die Druckplatte **P** muss sich nun frei bewegen. Gegebenenfalls das Spiel am Kupplungshebel oder am Kupplungskabel nachjustieren.

ENG

Now fit the big nut **C2** and tighten it with approx 90Nm.
For a final check, pull the clutch lever on the handlebar, the pressure plate should be able to rotate by hand.
Finally, the clutch lever / cable needs to be adjusted to the correct clearance.

I

Installare il dado **C2** e serrarlo con una coppia di 90 Nm.
Per completare il controllo, tirare la leva della frizione.
Il piatto spingidisco deve ruotare liberamente a mano.
Infine, il gioco della leva frizione deve essere sistemato per ottenere il gioco corretto.

F

Monter l'écrou **C2** et le serrer à 90Nm. Pour terminer débrayer à fond, le plateau de pression **P** doit pouvoir tourner librement.
Et bien sûr ajuster le jeu au levier et/ou au câble d'embrayage.

I

Il pacco dischi deve essere installato come raccomandato dal costruttore della moto. Prima di inserire i dischi, misurare lo spessore del pacco dischi ed annotare il valore. Il corretto valore dello spessore del pacco dischi **M**, assicura un dolce funzionamento della frizione e richiede di essere controllato regolarmente. In caso di utilizzo di dischi differenti dagli originali, assicurarsi che lo spessore del pacco dischi sia comunque corretto. Nel caso in cui lo spessore del pacco dischi non sia corretto, e' necessario cambiare alcuni dischi.

Per utilizzo in pista oppure per competizioni, utilizzare preferibilmente il pacco dischi originale Ducati, codice 190 2 004 2A "Sinterizzato".

F

Monter l'ensemble des disques d'embrayage selon les instructions du constructeur du véhicule. Avant le montage mesurer l'épaisseur de l'ensemble des disques et noter cette cote pour le montage du plateau de pression. Si vous utilisez un autre type de disques garnis, l'épaisseur des disques d'embrayage doit correspondre à la cote **M**. Lorsque la mesure de l'ensemble des disques d'embrayage n'est plus dans la plage de réglage 0, I ou II du plateau de pression **P**, veuillez changer les disques garnis.

Pour une utilisation Racing, nous recommandons l'utilisation de l'ensemble des disques d'embrayage d'origine DUCATI article n° 190 2 004 2A "Sintermetall".



D

Die Druckplatte **P** muss sich beim Aufsetzen widerstandslos über die Ausrücknabe **R** und die Kupplungsnahe **H** bis an die Kupplungsbeläge drücken lassen. Dies erfordert eine genaue Positionierung der Druckplatte **P** (Siehe Seite 17). Ist das nicht der Fall, kann mit einem Zapfenschlüssel die Ausrücknabe **R** verdreht werden (1. Gang einlegen) bis die Druckplatte **P** einrastet (siehe Bild Seite 19)

ENG

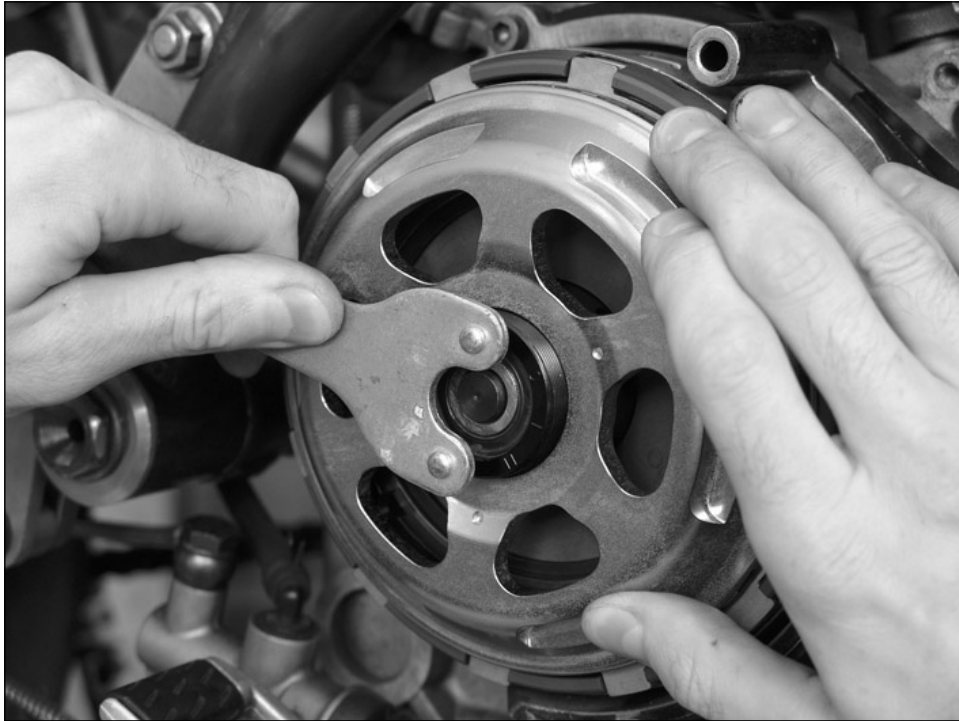
The pressure plate **P** has to slide smoothly onto the release hub **R** and the inner hub **H**, down onto the plate package. This is only possible if the position of the release hub **R** is inline with the inner hub as shown on page 17. To turn the release hub **R**, use a tool like shown on the picture page 19.

I

Il piatto spingidisco **P** deve scorrere senza impuntamenti sul mozzo spingidisco **R** e sul mozzo scanalato **H**, fino al pacco dischi. Questa operazione è possibile solo se il mozzo **R** è allineato con il mozzo scanalato **R** come mostrato a pagina 17. Per ruotare il mozzo **R**, utilizzare un attrezzo simile a quello mostrato nella figura a pagina 19.

F

Le plateau de pression **P** positionner sans résistance sur le moyeu de débrayage **R** et le moyeu d'embrayage **H** jusque sur les disques d'embrayage. Cela nécessite un ajustement précis du plateau de pression **P** (voir image page 17). Si cela n'est pas le cas, il est possible avec une clef adaptée de tourner légèrement le moyeu de débrayage **R** (engager le 1er rapport) jusqu'à ce que le plateau de pression s'accouple correctement. (photo page 19)



D

Ausrücknabe **R** und Tellerfeder **D** mit dem gelieferten Werkzeug ca. 2.5mm vorspannen. Anschliessend das original Drucklager in die Ausrücknabe **R** einbauen und den original Druckpils montieren.

ENG

Preload the disc spring **D** approx 2.5 mm by using the supplied tool like shown on the picture. Now fit the original thrust bearing in to the release hub **R** and install the original pushrod.

I

Precaricare la molla a tazza **D** circa 2.5 mm utilizzando l'attrezzo fornito, come indicato in figura. Installare il cuscinetto reggispinginta nel mozzo spingidisco **R** ed posizionare l'asta frizione originale.

F

Comprimer la rondelle de pression (ressort) **D** sur le moyeu de débrayage **R** d'environ 2,5 mm au moyen de l'outil livré. Ensuite monter le roulement de pression du moyeu de débrayage **R** et assembler le poussoir d'origine au plateau de pression.



D

Vor dem Aufsetzen der Druckplatte **P** wird gemäss der gemessenen Belagspaketdicke **M** die Position 0, I oder II auf der Ausrücknabe **R** bestimmt (siehe Seite 22). Der Markierungspunkt auf der Druckplatte **P** muss gegenüber dieser Position liegen.

ENG

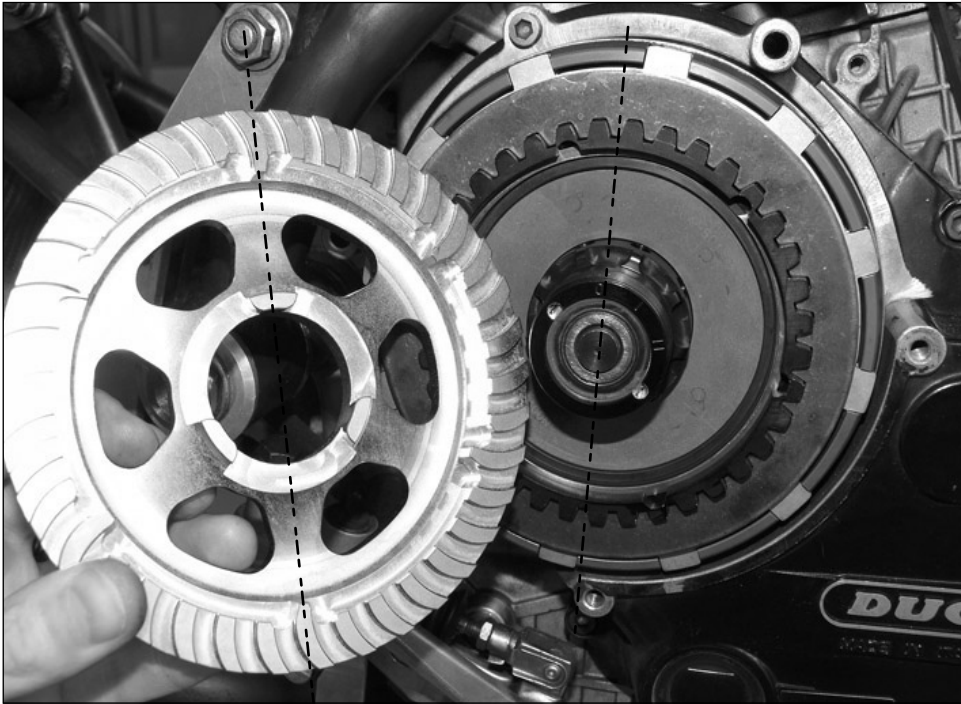
The pressure plate **P** has to be positioned on the release hub **R** according to the plate package thickness **M**, it has positions 0, I, or II (Shown on page 22). The marker on the pressure plate **P** has to be inline with the chosen position, either 0, I, or II.

I

Il piatto spingidisco **P** deve essere posizionato correttamente rispetto al mozzo spingidisco **R**, in funzione dello spessore pacco dischi **M**, nelle posizioni 0, I oppure II (vedi pag. 22). La tacca di posizionamento sul piatto spingidisco **P** deve essere allineata con la posizione selezionata.

F

Avant de positionner le plateau de pression **P**, il est nécessaire de sélectionner la position 0, I ou II correspondante à l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage **M** (voir page 22). La marque de positionnement du plateau de pression **P** doit correspondre avec la marque de positionnement du moyeu de débrayage **R**.



D

Einsetzen der vorgespannten Ausrücknabeeinheit (R, D, Werkzeug, C2) in die Kupplungsnahe H.

ENG

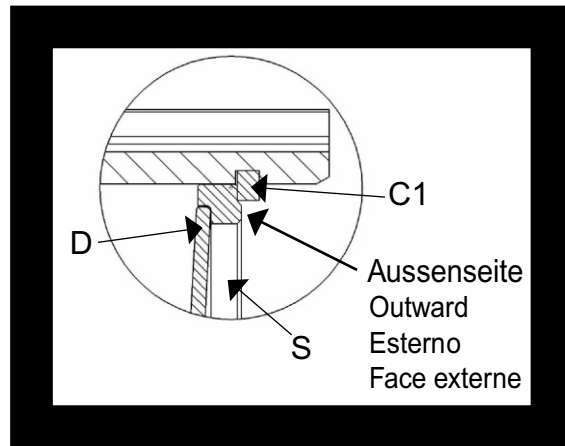
Insert the preloaded release hub assy (R, D, Tool, C2) into the clutch hub H.

I

Inserire mozzo spingidisco preassemblato (R, D, Attrezzo, C2) nel mozzo scanalato H.

F

Introduire l'ensemble du moyeu de débrayage (R, D, outil spécial, C2) dans le moyeu d'embrayage H.



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. Vorspannwerkzeug entfernen.

ENG

This is followed by the locking ring **S**. When installing the locking ring **S**, ensure that the stepped side is fitted facing outward. (see sketch). Check that the circlip **C1** is seated properly in the groove. Remove the preload tool.

I

Installare l'anello di sicurezza **S**. Durante l'installazione di questo anello **S**, controllare che il gradino sia all'esterno (vedi disegni allegati). Controllare che l'anello Seeger **C1** sia ben inserito nella apposita sede. Rimuovere l'attrezzo.

F

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 se trouve du côté moteur (voir schéma ci-dessous).

Monter l'arrêt Seeger (grand) **C1** et contrôler sa bonne assise. Démontez l'outil spécial.