



SuterClutch

EINBAUANLEITUNG

USER MANUAL

ISTRUZIONI PER L'INSTALLAZIONE

MANUEL DE MONTAGE

SUTERRacing

SUTER RACING TECHNOLOGY AG
Mettlenstrasse 3 · CH-8488 Turbenthal · Switzerland
T +41 52 397 10 60 · F +41 52 397 10 70
www.suterclutch.com
clutch@suterracing.ch

D**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 Belagpaketstärke abhängig. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass die Belagpaketstärke dem angegebenen Mass, wie auf der Ersatzteilliste angegeben, entspricht. Der mit Öl geschmierte Ausrückmechanismus dieser Trockenkupplung ist abgedichtet und sollte nicht zerlegt werden! Durch die erhöhte Belastung muss das Kupplungspaket öfters kontrolliert werden. Falls das Mass des Belagpakets nicht mehr in der Toleranz gemäss Ersatzteilliste liegt, sind die Reibscheiben zu ersetzen.

Generell gilt: Mehr Rutscheffekt = höherer Verschleiss

GB**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.

**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 to the parts list!
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.
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!**

General rule: more slip = more wear.

I**Caro cliente,**

la ringraziamo per aver scelto questa frizione antisaltellamento. 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!

F**Cher client,**

Nous vous félicitons pour l'achat de cet 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 :

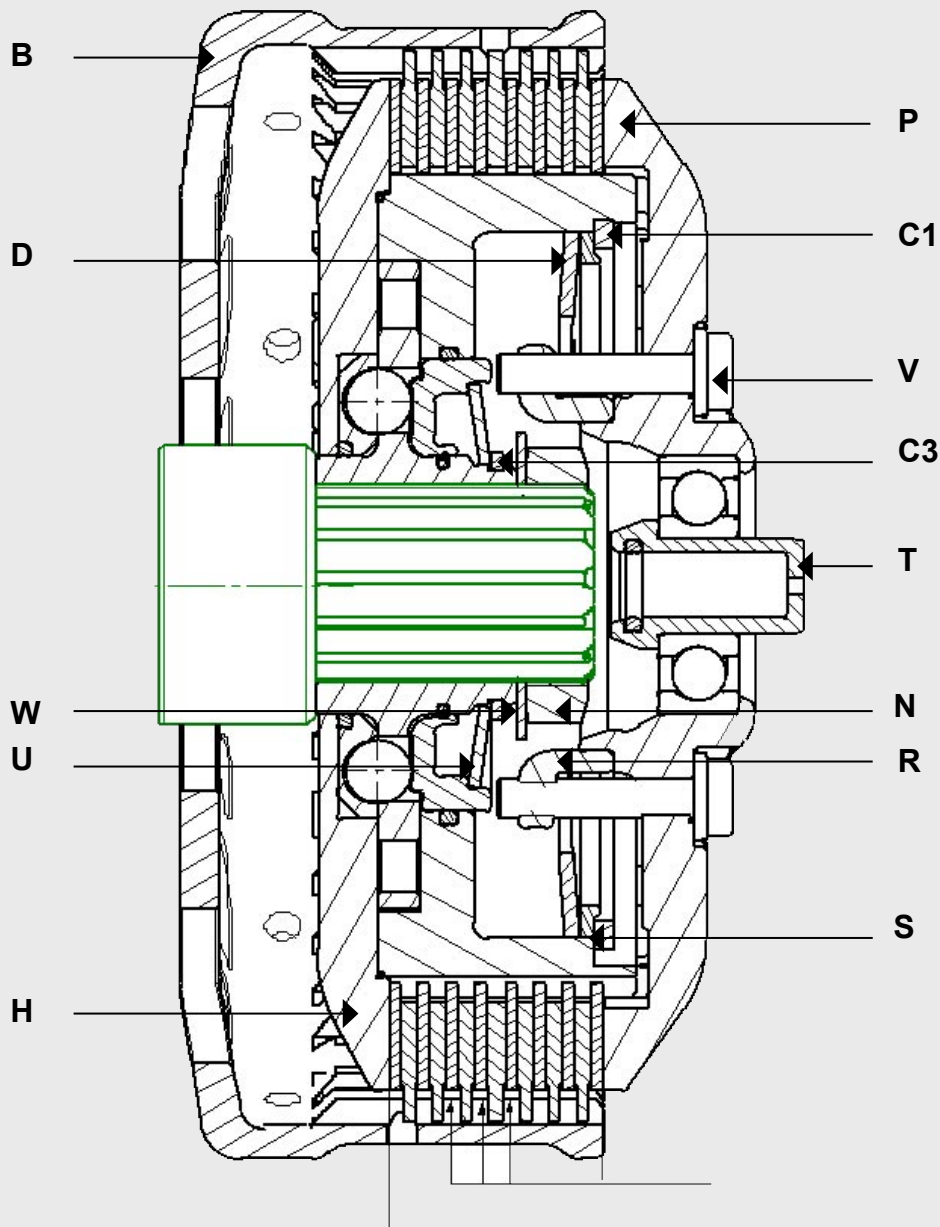
Le fonctionnement de l'embrayage anti-dribble dépend de l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage. C'est pourquoi, il est important que cette épaisseur corresponde à la donnée indiquée sur le fascicule de pièces détachées.

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



26.5 ± 0.4

M

D

- B = Kupplungskorb
- H = Kupplungsnahe
- T = Druckpilz
- D = Tellerfeder (gross)
- U = Tellerfeder (klein)
- C3 = Seeger (klein)
- C1 = Seeger (gross)
- S = Sicherungsring
- N = Mutter
- R = Vorspannring
- V = Distanzschraube
- W = Sicherungsscheibe
- P = Druckplatte
- M = Belagpaketmass

GB

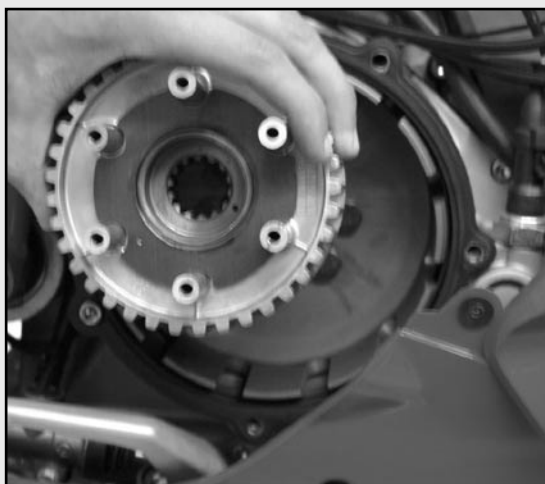
- B = Clutch Basket
- H = Inner hub
- T = Push rod
- D = Main spring
- U = Torque limiter spring
- C3 = Circlip (small)
- C1 = Circlip (big)
- S = Locking ring
- N = Nut
- R = Clamp hub
- V = Spacing screws
- W = Locking washer
- P = Pressure plate
- M = Plate package thickness

I

- B = Campana frizione
- H = Mozzo scanalato
- T = Perno comando frizione
- 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 fissaggio
- V = Viti distanziali
- W = Rosetta di sicurezza
- P = Piatto spingidisco
- M = Spessore pacco dischi

F

- B = Cloche d'embrayage
- H = Moyeu d'embrayage
- T = Tige de pression
- D = Rondelle ressort de pression (grand)
- U = Rondelle ressort de pression (petit)
- C3 = Arrêt Seeger (petit)
- C1 = Arrêt Seeger (grand)
- S = Anneau de centrage
- N = Écrou
- R = Anneau de serrage
- V = Vis de distance
- W = Rondelle de sécurité
- P = Plateau de pression
- M = Épaisseur de l'ensemble des disques.



D

Die nachfolgenden Arbeiten sollten von einer autorisierten Fachwerkstatt vorgenommen werden und müssen strikt befolgt werden.
Demontieren Sie die originale Kupplungsnahe und den Kupplungskorb gemäss den Hersteller Vorschriften.
Reinigen Sie anschliessend die Auflagefläche des Kupplungskorbes gründlich.
Entfetten Sie das Gewinde auf der Welle mit Kontaktspray.

GB

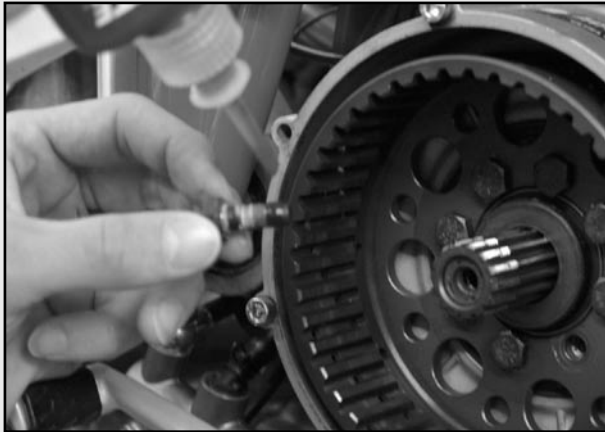
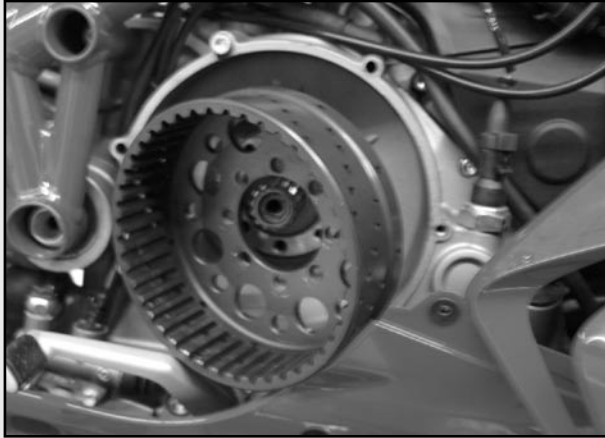
The following work should be carried out by an authorised dealership and should be done exactly as stated.
Remove the original clutch hub and the clutch basket like is described in the manufacturer manual.
Clean the seating of the clutch basket well.
Degrease the thread on the shaft with using a contact cleaner.

I

Il seguente lavoro dovrebbe essere eseguito da un rivenditore autorizzato ed eseguito esattamente come indicato.
Togliere il mozzo scanalato e la campana originale. Pulire la filettatura dell'albero primario e la sede della campana 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 filetage avec un spray de contact.



D

Der SuterClutch Kupplungskorb wird auf die gereinigte Aufnahme­fläche montiert und mit den Standard Schrauben festgezogen. Die Schrauben müssen vorher gereinigt, entfettet und mit Loctite 262, 270 oder 272 versehen werden. Das Anzugsmoment beträgt 35Nm.

GB

Fit the SuterClutch basket to the cleaned seating and tight it with the standard screws. Clean and degrease the screws before, use Loctite 262, 270 or 272 and tight it with a torque of 35Nm.

I

Installare la campana frizione SuterClutch, dopo aver pulito la sede, serrandola con le viti originali. Pulire e sgrassare le viti prima del montaggio, applicare Loctite 262, 270 oppure 272 e serrarle alla coppia di 35Nm.

F

La cloche d'embrayage SuterClutch doit être fixée, au moyen de l'écrou standard préalablement nettoyé et dégraissé et enduit de Loctite 262,270 ou 272, sur la portée fileté de l'arbre primaire qui devra être également nettoyé et fixé au couple de serrage de 35 Nm.

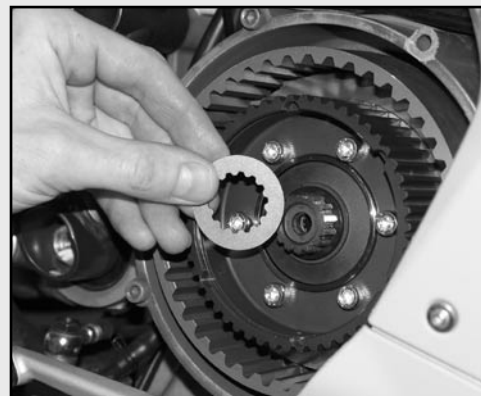


D Schieben Sie nun die vormontierte Kupplungsnaheinheit **H** auf die Welle.

GB Now fit inner 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.

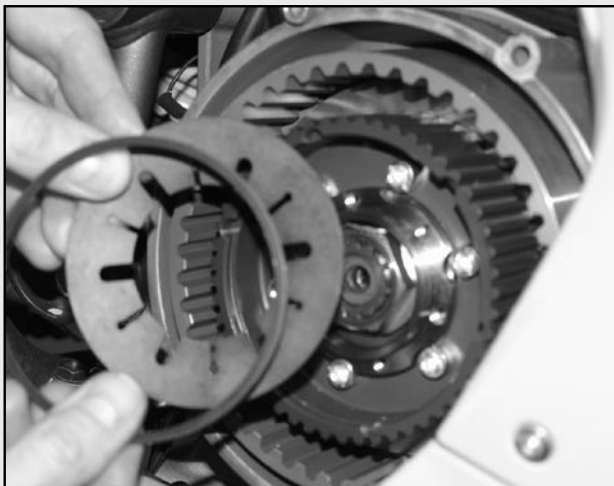


D Bei einigen Ducati Modellen muss die mitgelieferte Sicherungsscheibe **W** montiert werden (siehe mitgeliefert Ersatzteilliste). Anschliessend wird die entsprechende Mutter mit Loctite 262, 270 oder 272 versehen und mit einem Anzugsmoment von 150Nm festgezogen. Um das verdrehen des Innenkorbes zu verhindern, muss der höchste Gang eingelegt und die Hinterradbremse betätigt werden. Falls eine Sicherungsscheibe **W** montiert wurde, muss diese nun an einer Stelle um die Mutter gebogen werden um diese zu sichern.

GB For some Ducati models you need Washer or looking washer **W** for the installation (see provided part list). Now install the nut by using Loctite No.262, 270 or 272. Tight it with the correct torque of 150Nm. Insert the highest gear and use the rear break to prevent rotation of the Inner hub. If a looking washer was installed, flex it in one position to lock the nut.

I Alcuni modelli Ducati richiedono il montaggio della rosetta di sicurezza **W** (controllate la distinta base allegata). Applicare Loctite No.262, 270 oppure 272 sulla filettatura del dado. Serrarlo alla coppia di 150Nm. Innestare la marcia più alta ed utilizzare il freno posteriore per impedire la rotazione del mozzo scanalato. Se è stata utilizzata una rosetta di sicurezza, piegarla per impedire la rotazione del dado.

F Sur quelques modèles DUCATI il est nécessaire de monter la rondelle de sécurité **W** (voir liste de pièces détachées annexes). Enduire l'écrou de fixation au moyen de Loctite 262, 270 ou 272 et serré au couple de serrage de 150 Nm. Il est nécessaire d'engager le rapport le plus élevé et bloquer la roue arrière avec le frein arrière pour éviter que le moyeu d'embrayage ne tourne. Au cas ou une rondelle de sécurité **W** doit être montée, celle-ci doit être pliée sur une face de l'écrou afin de l'assurer.

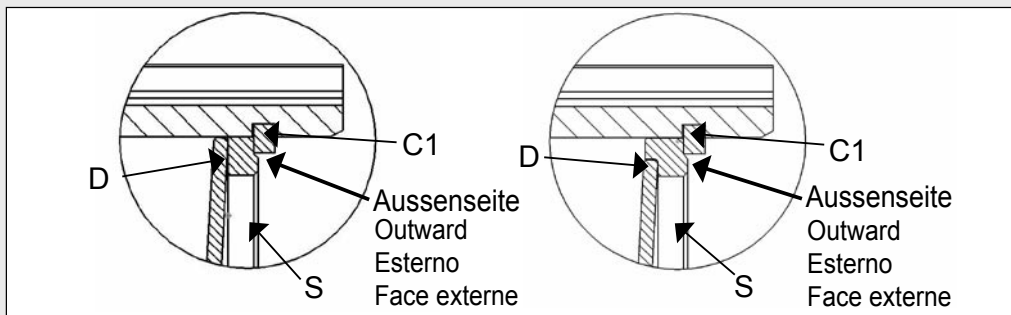


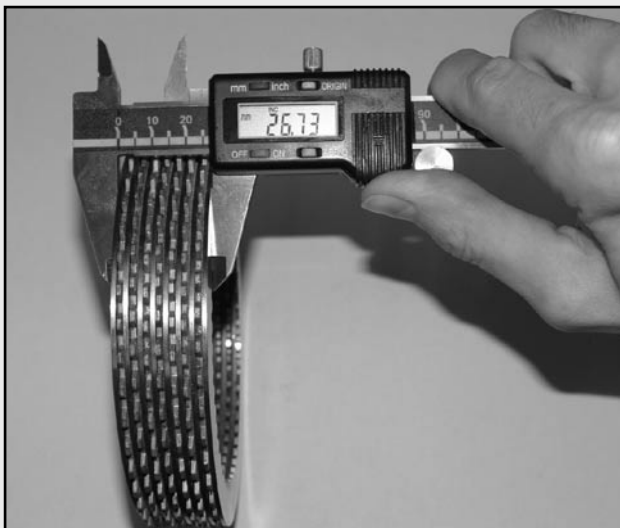
D Setzen Sie den Vorspannung **R** und dann die Tellerfeder **D** ein. Anschliessend wird der Sicherungsring **S** montiert. Bitte achten Sie genau darauf, dass der Sicherungsring **S** gemäss der Skizze montiert wird. Danach Seegerring **C1** in die Nut einsetzen und auf guten Sitz überprüfen.

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

I Installare il mozzo **R** e la molla principale **D**. Successivamente posizionare l'anello di sicurezza **S**. Assicurarsi che l'anello di sicurezza **S** sia montato con la cava verso l'esterno (vedi schizzo). Ora è possibile installare l'anello Seeger **C1** (grande) assicurandosi che sia correttamente inserito nella 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 centrage **S**, veuillez vous assurer qu'il est monté comme indiqué au schéma sur page 13 en bas. Monter l'arrêt Seeger (grand) **C1** dans sa gorge et contrôler sa bonne assise





D

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

Das Kupplungspaket ist gemäss dem mitgelieferten Beiblatt einzubauen. Suter Racing liefert das Kupplungspaket jedoch schon in richtiger Reihenfolge der Stahl- und Reibscheiben. Bitte kontrollieren und beachten Sie jedoch, die Sinusscheiben (Stahlbeläge mit Markierung am Aussendurchmesser) im Kupplungspaket vorhanden sind. Für eine einwandfreie Funktion der Kupplung müssen diese Sinusscheiben an der richtigen Stelle im Packet liegen (siehe Beiblatt). Wenn das Belagpaket nicht mehr dem vorgegebenen Mass **M** entspricht, müssen die Reibbeläge ersetzt werden. Reinigen Sie die Stahlscheiben nochmals (**fettfrei**).

GB

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.

Suter Racing delivers the package in correct order.

Please do not modify and check that are 3 Sinus-disks in the package.

For a flawless operation the Sinus-disks have to be at the correct position. (see supplemental sheet). When the plate package thickness **M** is no longer within the tolerance stated on the parts list, the friction plates need replacing. Clean one more time the steel discs (**greasefree**).

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. Suter Racing fornisce il pacco dischi già nell'ordine d'installazione corretto. Non modificare la sequenza e controllate che ci sia i tre dischi "Sinus" (riferirsi alla documentazione allegata).

Nel caso in cui lo spessore **M** del pacco dischi non sia piu' nel campo di tolleranza indicato in distinta base, è necessario sostituire il pacco completo.

Pulire ancora una volta i dischi in acciaio (**sgrassati**).

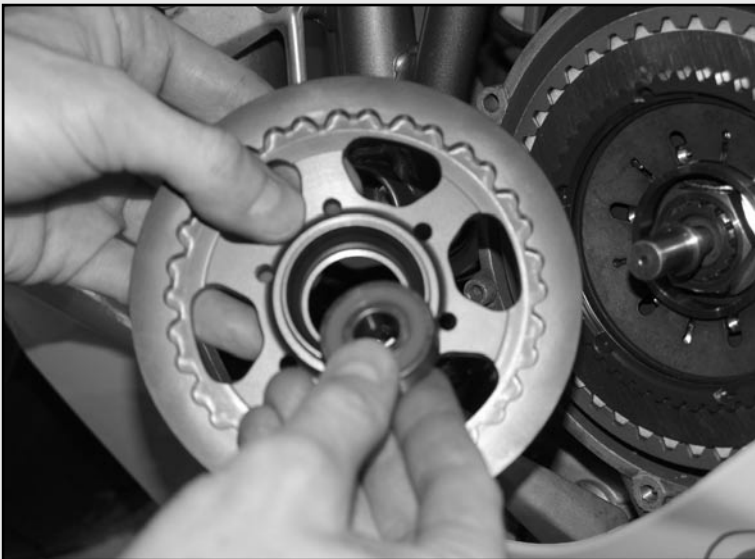
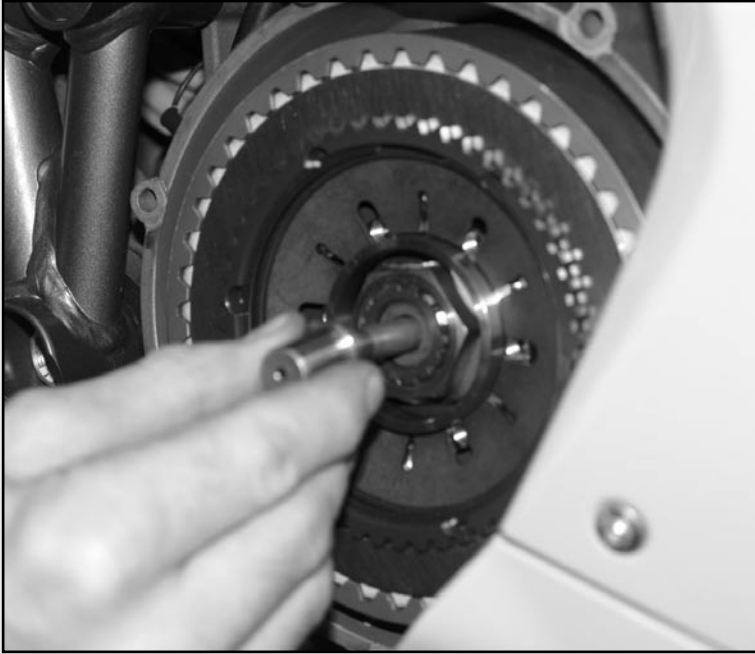
F

L'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage M, laquelle est indiqué sur la liste de pièces détachées, doit être contrôlée et strictement respectée.

L'ensemble doit être monté comme indiqué sur la liste annexée. SuterRacing livre l'ensemble déjà dans le bon ordre de montage des disques métalliques et de friction.

Nous vous prions de bien vouloir contrôler que les 3 disques ondulés (disques métalliques avec marquage sur le diamètre extérieur) se trouvent dans l'ensemble reçu. Pour un fonctionnement parfait de l'embrayage les disques ondulés doivent se trouver dans le bon ordre sur l'ensemble des disques d'embrayage (voir feuille annexée). Si l'ensemble des disques d'embrayage ne correspond pas à la donnée **M**, veuillez remplacer les disques de frictions.

Nettoyaz encore une fois les disques métalliques (**dégraissez**).



D

Die originale Druckstange wieder in die Welle einführen und den mitgelieferte Druckpilz **T (Art.Nr. 004-28320)** aufstecken. Nicht den Standard Druckpilz verwenden!!! Entfernen Sie das Drucklager aus der originalen Druckplatte und pressen Sie es in die Druckplatte **P** der SuterClutch. Dabei **NUR** auf den Aussenring des Lagers pressen!

GB

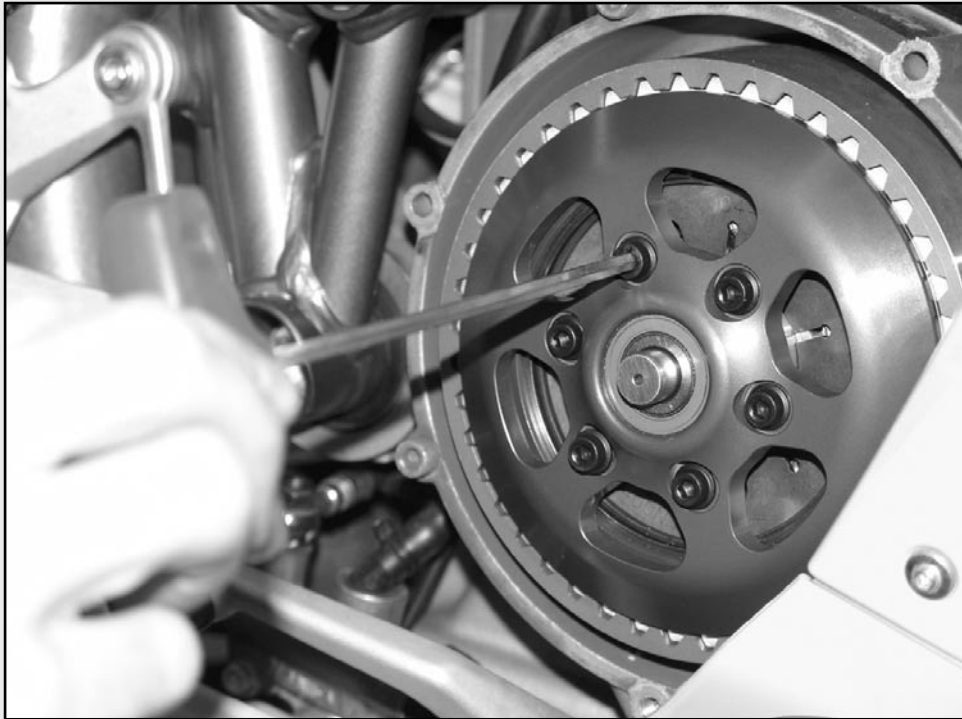
Fit the original Pushrod with our provided clutch push **T (art.nr. 004-28320)**. Don't use the original clutch Push!
Remove the bearing of the original Pressure plate and press it in our Pressure plate. Press **only** at the outer ring of the bearing!

I

Utilizzare il perno comando frizione **T** fornito (**art.nr. 004-28320**). In nessun caso utilizzare il perno originale. Rimuovere il cuscinetto reggispinta dal piatto spingidisco originale ed installarlo nel piatto spingidisco della frizione Suter. Attenzione! Pressare il cuscinetto in sede **solo** premendo sull'anello esterno.

F

Introduire la tige de pression originale dans l'arbre et utiliser le poussoir du plateau de pression **T (art.nr. 004-28320)**.
Le poussoir du plateau de pression d'origine ne doit pas être utilisé !!!
Démonter le roulement de pression du plateau de pression d'origine et le presser sur le plateau de pression **P** du kit SuterClutch.
Presser **seulement** sur l'anneau extérieur du roulement !



D

Montieren Sie die Druckplatte **P** auf die Kupplungsnahe **H**. Die Markierung in der Druckplatte **P** muss genau mit der Markierung in der Kupplungsnahe **H** übereinstimmen (siehe Bild). Mit den Distanzschrauben **V** die Druckplatte **P** mit dem Vorspannring **R** verschrauben. Um die Aussparung der Tellerfeder **D** und den Vorspannring **R** zu positionieren eignet sich ein kleiner Schraubenzieher. Die Distanzschrauben **V** gleichmässig, SCHRITTWEISE, ÜBERS KREUZ anziehen und mit einem Anzugsmoment von 8Nm festziehen. Zur mechanischen Endkontrolle Kupplungshebel ziehen. Die Druckplatte **P** muss sich nun frei bewegen. Evtl. Spiel am Kupplungshebel nachjustieren.

Achtung: Die Funktion der Kupplung ist abhängig von Länge der Distanzschrauben **V**. Es dürfen deshalb nur originale Distanzschrauben **V** verwendet werden!

GB

Following fit the pressure plate **P** to the inner hub **H**. Please note that the markers at the pressure plate and inner hub **H** are aligned to each other (see Picture). Using a small screwdriver to position the Main spring **D** and the Clamp Hub **R**, so that the spacing screws **V** can be screwed through the pressure plate and the wider slots of the Main spring.

Now tight the screws smooth, step- and crosswise with 8Nm.

ATTENTION: The 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

Installare il piatto spingidisco **P** sul mozzo scanalato **H**, facendo attenzione a far coincidere i segni di riferimento riportati sugli elementi (vedi immagine). Con un piccolo cacciavite posizionate la molla principale **D** ed il mozzo di fissaggio **R** in modo tale da consentire alle viti distanziali **V** di serrare il piatto spingidisco al mozzo di fissaggio **R**. Ora serrate con sequenza incrociata le viti distanziali **V** alla coppia di 8 Nm.

Attenzione: il funzionamento della frizione dipende dalla lunghezza esatta delle viti distanziali **V**. Per questo motivi si prega di utilizzare solo viti originale SuterClutch.

F

Monter le plateau de pression **P** sur le moyeu d'embrayage **H**. Veuillez vous assurer que le repère du plateau de pression **P** corresponde avec le repère du moyeu d'embrayage **H** (voir photo). Avec les vis de distance **V** vous pouvez fixer le plateau de pression **P** avec le disque de pression **R**. De plus, il est impératif que les vis de distance **V** passe au travers des perforations du plateau de pression **P** et des rainures du disque de pression **D** et conduit dans les filetages de disque de pré-tension **R**. Afin d'aligner le disque ressort **D** et le disque de pré-tension **R** un petit tournevis suffit.

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.

Tirer le levier d'embrayage. Le plateau de pression **P** doit maintenant pouvoir se mouvoir librement. Et bien sûr, si nécessaire, ajuster le jeu au levier ou au câble d'embrayage

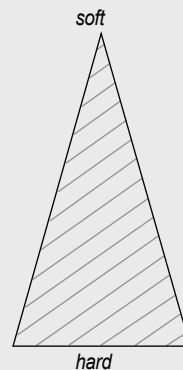
Attention: Le fonctionnement de l'embrayage est dépendant de la longueur des vis de distances **V**. Il est donc impératif d'utiliser uniquement les vis de distance **V** d'origine!

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 der untenstehenden Liste optional erworben werden.

Zum Ändern des Anti Hopping Effekts demontieren Sie die Druckplatte **P**, den grossen Seeger **C1**, den Sicherungsring **S**, die Tellerfeder **D** sowie den Vorspannring **R**. Entfernen Sie dann die Mutter, die Sicherungsscheibe **W** (Mutter nur lösen wenn Sicherungsscheibe **W** verwendet wurde) und den kleinen Seeger **C3**. Tauschen Sie nun die kleine Tellerfeder **U**. Die Anti Hopping Tellerfedern sind nummeriert von weich (750N) bis hart (2100N). Für ein sanfteres Ansprechen verwenden Sie 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



ANTI HOPPING RANGE ADJUSTMENT

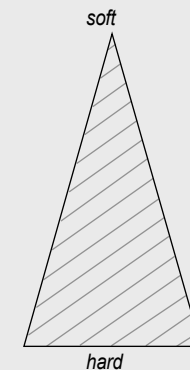
The factory setting of the Anti-Hopping Clutch was determined through a range of various tests. However by changing the small torque limiter spring **U**, the anti Hopping effect can be adapted to suit each driving style optimally.

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 (750N) to hard. (2100N) 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



I

MESSA A PUNTO DEL SISTEMA DI ANTISALTELLAMENTO.

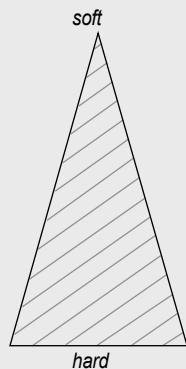
Il kit di antisaltellamento viene messo a punto dal produttore.

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. 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 spingidisco **R**.

Togliere il piccolo anello Seeger **C3**. Sostituire la molla di antisaltellamento **U**. Queste molle sono numerate dalla morbida (750N) alla dura (2100N). 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



F

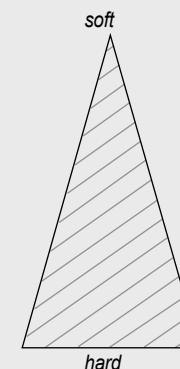
PLAGE DE RÉGLAGE DU SYSTÈME ANTI-DRIBBLE

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 (750N) à dur (2100N). 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



FEHLERSUCHE

Problem: Kupplung rutscht beim Beschleunigen!

- Lösung: Belagspaket messen
- 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: Verschlissene 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: Verschlissene Teile ersetzen
- Fehler: Die Spannung der kleinen Tellerfeder lässt nach oder die Grundplatte ist verschlissen
- Lösung: Verschlissene 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 Anti-Hoppingeffekt zuständig!
Die Distanzschrauben **V** haben eine exakte Länge und dürfen nur durch originale Distanzschrauben **V** ersetzt werden!

Aktuelle Daten finden Sie unter www.suterclutch.com

TROUBLE SHOOTING

Problem: clutch slipping during hard acceleration!

- Solution: measure the plate package thickness
- 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. The spacing screws **V** are made to an exact measurement and are only to be replaced with original parts!

For up-dates check www.suterclutch.com

RISOLUZIONE DEI PROBLEMI DI MESSA A PUNTO

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

- Soluzione: misurare lo spessore del pacco dischi.
- 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: giovo 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. Le viti distanziatrici **V** sono realizzate con estrema precisione e vanno sostituite solo con ricambi originali.

Per aggiornamenti controllare periodicamente www.suterclutch.com

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 à 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 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 !

Tip: 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.suterclutch.com