

# **Einbauanleitung**

## **Installation instructions**

## **Istruzioni per l'installazione**

## **Manuel de montage**



**[www.suterracing.com](http://www.suterracing.com)**

Mail: [srt@suterracing.ch](mailto:srt@suterracing.ch)

Tel +41 52 397 10 60

Fax +41 52 397 10 70

**D**

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 Belagspaketdicke abhängig. Es ist unbedingt darauf zu achten das die Belagspaketdicke dem Mass, wie auf der Ersatzteilliste angegeben, entspricht.**

**Wegen der erhöhten Beanspruchung des Kupplungspakets durch den Anti Hopping Effekt lagert sich zusätzlicher Abrieb und Belagspartikel im Öl ab. Daher sollte beim Einsatz einer Anti Hopping Kupplung das Öl 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 wie in der Ersatzteilliste angegeben ist, sind die Reibscheiben zu ersetzen.**

**Bitte beachten Sie, dass speziell beim Rennsportinsatz eine Abnutzung der Grund- und Druckplatte erfolgt und diese ersetzt werden müssen, wenn mehr als 0.2 mm Abnutzung messbar sind.**

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

**GB**

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!**

**I**

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!**

**F**

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 :

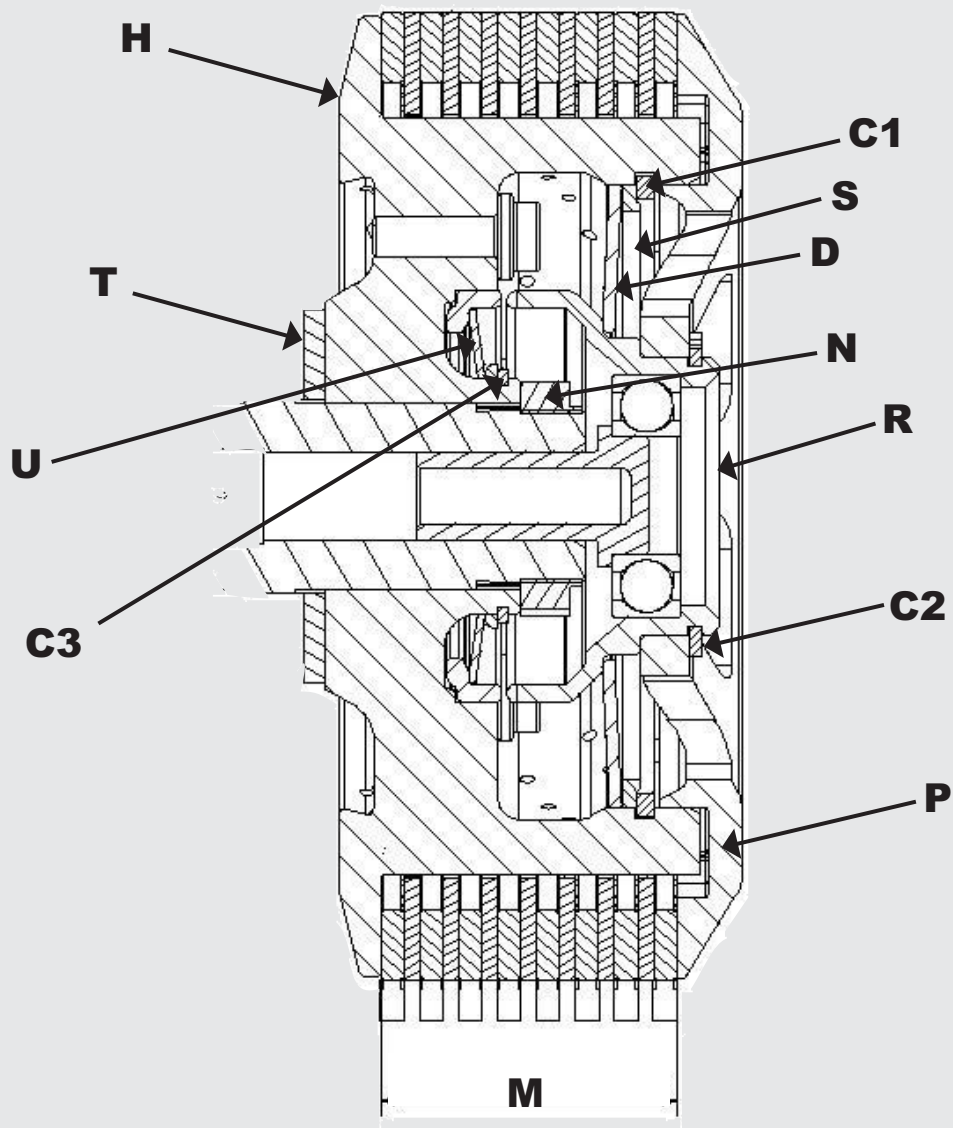
**Le fonctionnement de l'embrayage anti-dribble dépend de l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage. C'est pourquoi, il est important que cette épaisseur corresponde à la donnée indiquée sur le fascicule de pièces détachées.**

**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 ou 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 supérieur à 0,2 mm.**

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



**D**

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

**GB**

- 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 = Release hub
- C2 = Circlip pressure plate
- P = Pressure plate
- M = Package Thickness

**I**

- 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 spingidisco
- C2 = Anello Seeger spingidisco
- P = Piano spingidisco
- M = Spessore pacco dischi

**F**

- H = Moyeu d'embrayage
- T = Rondelle de distance
- 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 = Arrêt Seeger pour plateau de pression
- P = Plateau de pression
- M = Épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage



**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.

**GB**

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 filettatura 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 filetage avec un spray de contact.



**D**

Die Original Anlaufscheibe **T** bleibt auf der Welle.  
Schiebe nun die Kupplungsnahe **H** auf die Getriebewelle.

**GB**

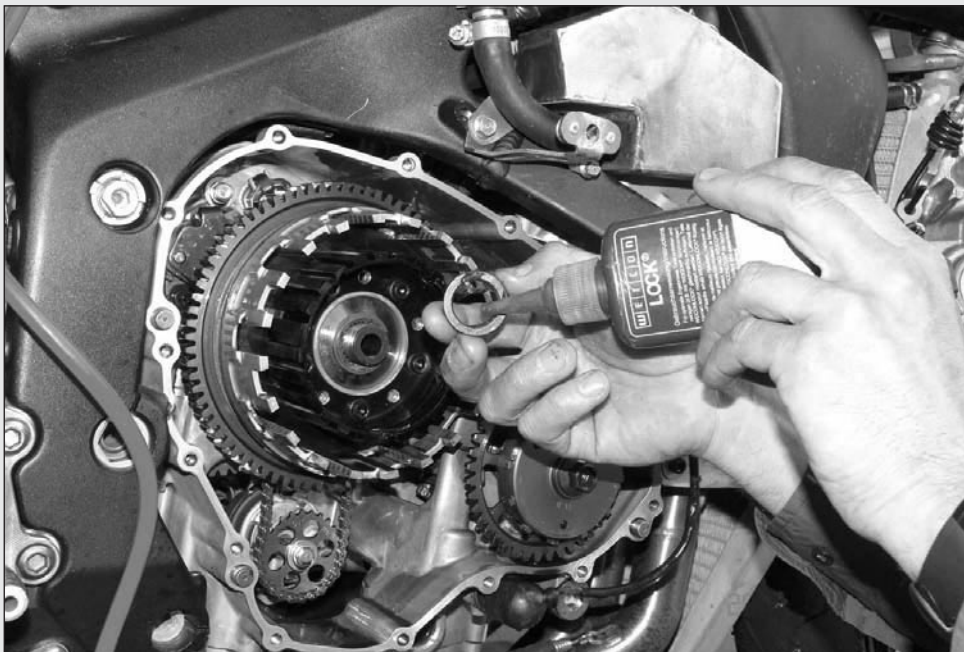
The original thrust washer **T** needs to remain on the shaft.  
Now slide hub **H** onto the primary shaft.

**I**

La rondella assiale originale **T** deve rimanere sull'albero primario.  
Inserire il mozzo scanalato **H** sull'albero primario.

**F**

La rondelle de distance **T** d'origine reste sur l'arbre primaire.  
Introduire le moyeu d'embrayage **H** sur l'arbre primaire.



**D**

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

**GB**

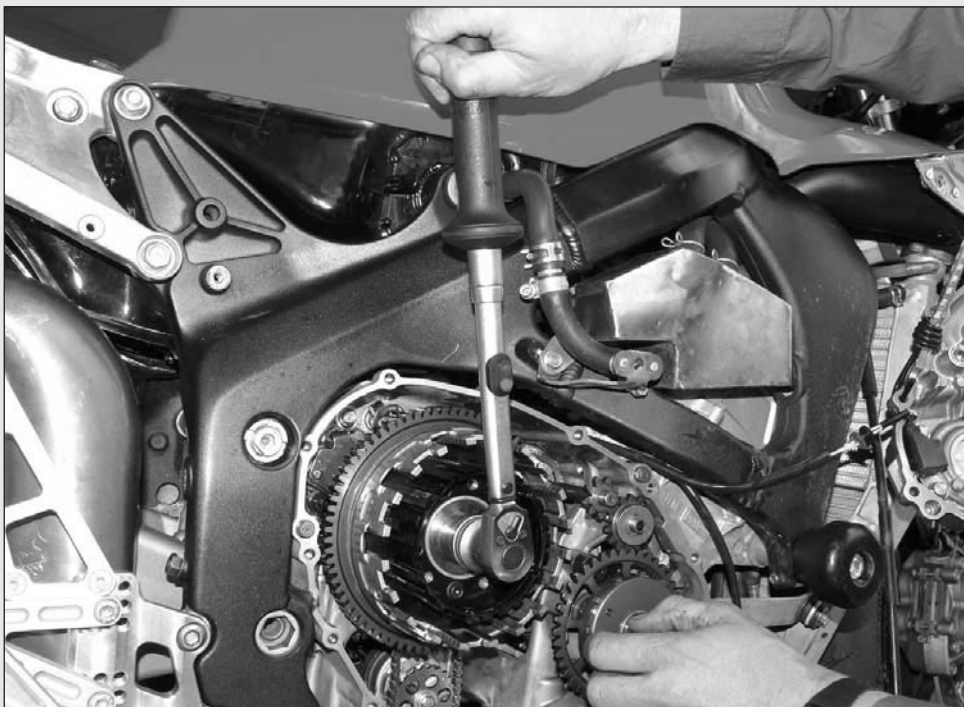
Tighten nut **N**, securing it with Loctite Nr. 262. The torque of nut **N** is to be tightened according to the data stated by your bike manufacturer.

**I**

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.

**F**

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**

Ausrücknabe **R** und Tellerfeder **D** mit dem gelieferten Werkzeug ca. 2.5mm vorspannen. Anschliessend, falls bei diesem Typ nötig, das original Drucklager in die Ausrücknabe **R** einbauen und den original Druckpilz montieren.

**GB**

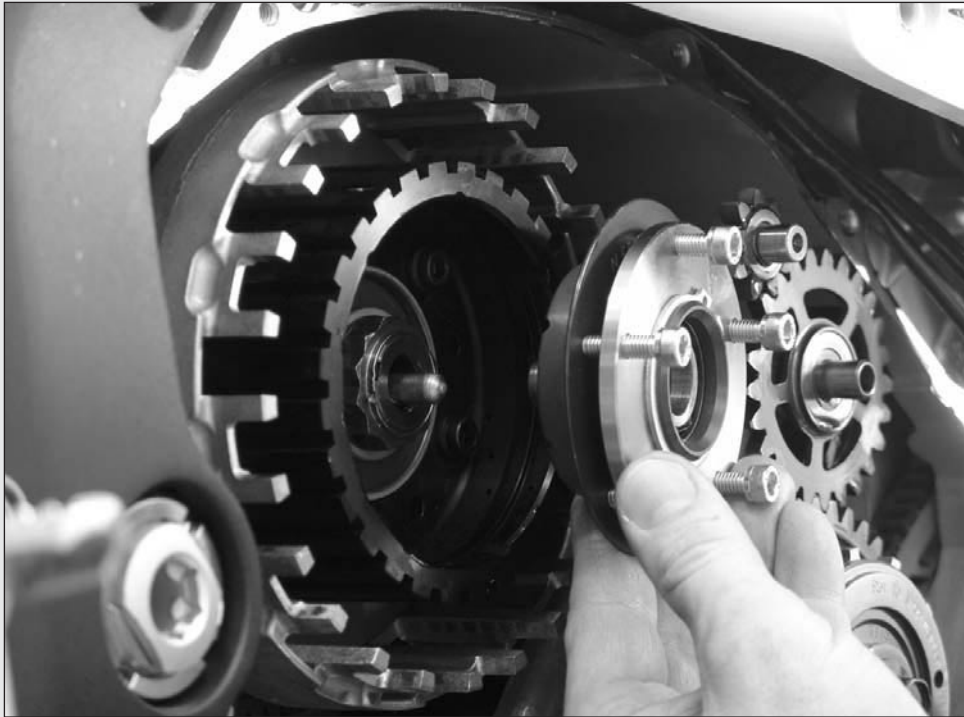
Preload the disc spring **D** approx 2.5 mm by using the supplied tool like shown on the picture.  
Now fit the original thrust bearing in to the release hub **R** and install the original pushrod.

**I**

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

**F**

Comprimer la rondelle de pression (ressort) **D** sur le moyeu de débrayage d'environ 2,5 mm au moyen de l'outil livré. Monter, au cas ou ce type le nécessite, le roulement de pression dans le moyeu de débrayage et assembler le poussoir du plateau de pression.



**D**

Einsetzen der vorgespannten Ausrücknabe einheit (R, D, Werkzeug, C2) in die Kupplungsnahe H. Anschliessend wird der Sicherungsring S montiert. Beim Montieren des Sicherungsring 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.

**GB**

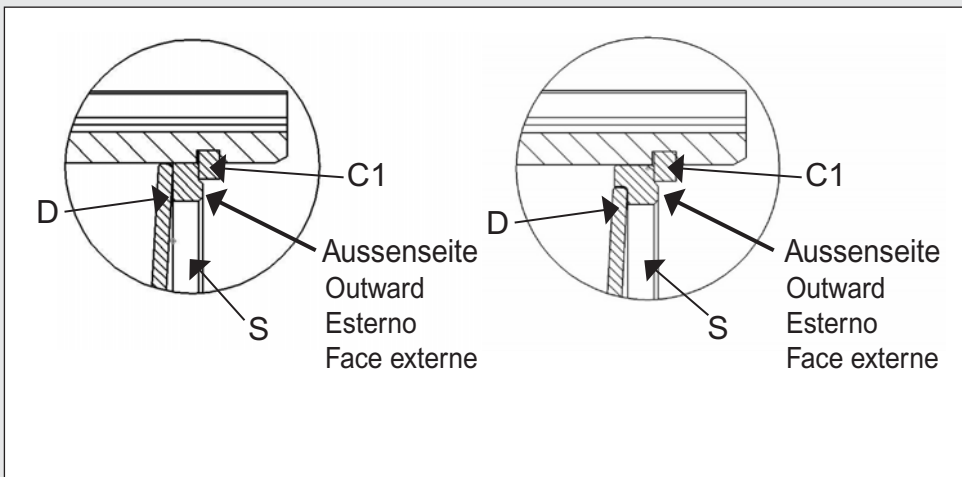
Insert the preloaded release hub assy (R, D, Tool, C2) into the clutch hub H. This is followed by the locking ring S. When installing the locking ring S, ensure that the stepped side is fitted facing outward. (see sketch). Check that the circlip C1 is seated properly in the groove. Remove the preload tool.

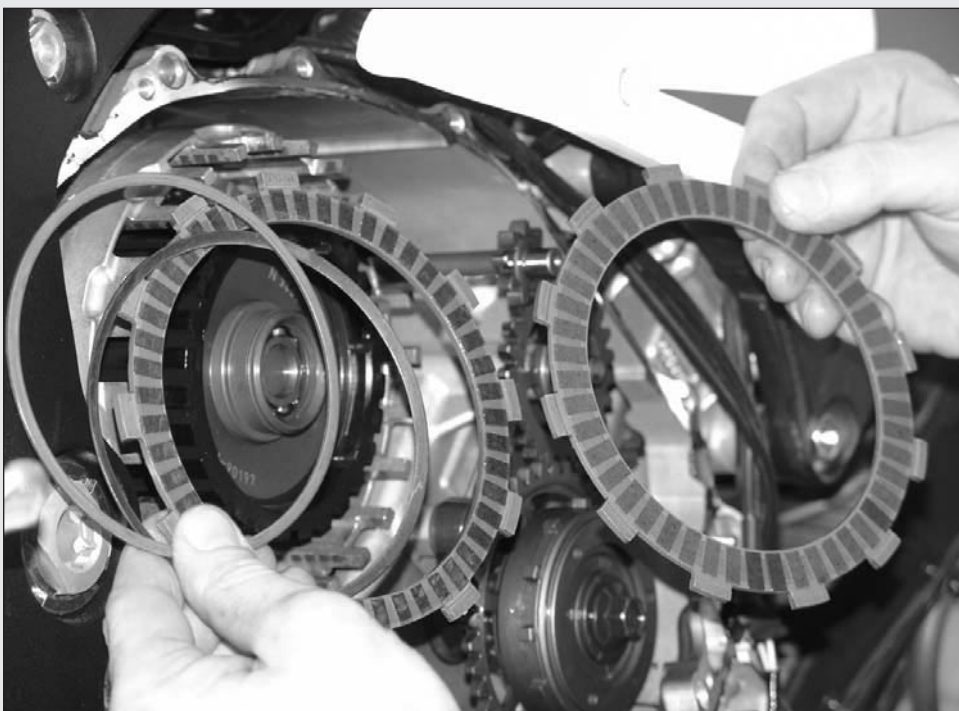
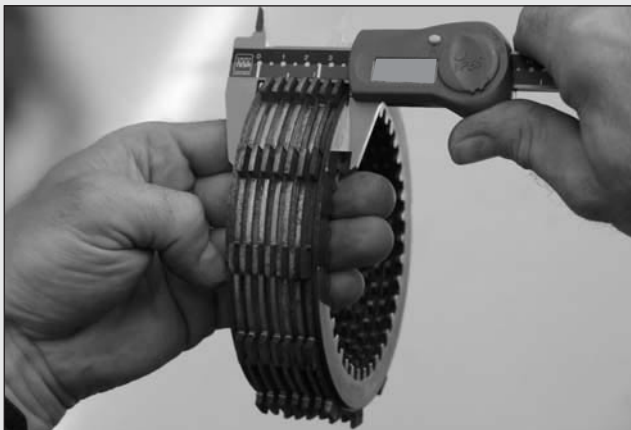
**I**

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

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



**D**

Das Kupplungspaket ist gemäss der mitgelieferten Ersatzteilliste einzubauen. **Das korrekte Belagspaket Mass, welches der Ersatzteilliste zu entnehmen ist, muss kontrolliert und zwingend eingehalten werden.** Bei Verwendung von anderen Reibbelägen, Belagspaketdicke entsprechend der Ersatzteilliste anpassen. Wenn das Belagspaket nicht mehr dem vorgegebenen Mass entspricht, müssen die Reibbeläge ersetzt werden.

**GB**

The clutch package is to be inserted according to with the provided parts list. **The correct plate package thickness stated on the parts list sheet must be adhered to and checked regularly.** When using other friction plates, the plate package thickness must correspond to the parts list sheet. If the plate package thickness is not according to the data stated, the friction plates must be replaced.

**I**

Il pacco dischi deve essere installato seguendo le istruzioni originali. Verificare che lo spessore del pacco dischi sia quello specificato e controllarlo periodicamente. Se vengono utilizzati altri dischi frizione, verificare che lo spessore del pacco dischi sia ancora quella specificata. Qualora questo spessore non fosse corretto, sostituire uno o più dischi fino al raggiungimento del valore desiderato.

**F**

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

Druckplatte **P** aufsetzen und durch das Betätigen der Kupplung die Ausrücknabe **R** soweit anheben bis der Seeger **C2** montiert werden kann. 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.

**GB**

To install the pressure plate **P**, pull the clutch lever, this will provide enough space between the pressure plate **P** and the release hub **R** to fit circlip **C2**. 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**

Per installare il piatto spingidisco **P**, tirare la leva della frizione. Questa operazione consentirà una facile installazione del piccolo anello Seeger **C2**. 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**

Monter le plateau de pression **P** et actionner l'embrayage autant que nécessaire afin de pouvoir fixer l'arrêt Seeger **C2** sur le moyeu de débrayage. 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.

## 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 Fahrstiel optimal angepasst werden.

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

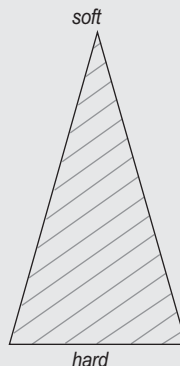
Zusätzliche Tellerfedern **U**, können gemäss unten stehender Liste, optional erworben werden.

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.	(Art.Nr Nur CBR 1000RR 04-05)
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 RANGE ADJUSTMENT

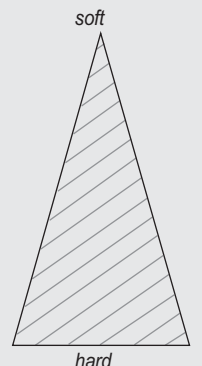
The factory setting of the Anti-Hopping Clutch was determined through a range of various tests. However by changing the small torque limiter spring **U**, the anti Hopping effect can be adapted to suit each driving style optimally. For motocross sport, the torque limiter spring with the code **XXX**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

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

To change the Anti-Hopping effect, remove pressure plate **P**, 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.	(Part.Nr Only CBR 1000RR 04-05)
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)



**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.

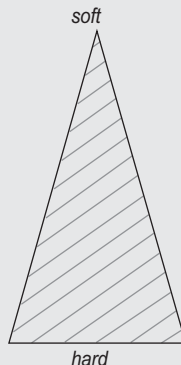
Per l'utilizzo nel motocross si suggerisce di utilizzare la molla identificata con il codice XXX.

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 spingidisco **R**.

Togliere il piccolo anello Seeger **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.

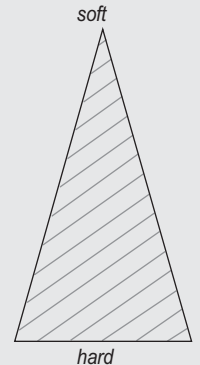
Cod	Carico	Num. cat.	(Cod. cat. solo CBR 1000RR 04-05)
XXX	750N	004-50075	(004-54075)
XX	850N	004-50085	(004-54085)
X	950N	004-50095	(004-54095)
1	1100N	004-50110	(004-54110)
2	1300N	004-50130	(004-54130)
3	1500N	004-50150	(004-54150)
4	1700N	004-50170	(004-54170)
5	1900N	004-50190	(004-54190)
6	2100N	004-50210	(004-54210)

**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. Lors d'une utilisation en Motocross nous recommandons le montage en premier lieu d'une rondelle de pression avec le code XXX. 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	(N. d'article seul pour CBR 1000RR 04-05)
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)



## FEHLERSUCHE

### Problem: Kupplung rutscht beim Beschleunigen!

- 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: Verschlissene 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
- Fehler: Druckplatte oder release Hub verschlissen
- Lösung: Verschlissene Teile ersetzen

### 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 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](http://www.suterracing.com)

## TROUBLE SHOOTING

### Problem: clutch slipping during hard acceleration!

- 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 for a 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 to big
- Solution: check and adjust clearance
- Fault: plate package overheated / steel plates deformed
- Solution: replace plate package
- Fault: pressure plate / release hub worn out
- Solution: replace worn out parts

### 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 bikes 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.suterracing.com](http://www.suterracing.com)

## RISOLUZIONE DEI PROBLEMI DI MESSA A PUNTO

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

- 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 (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: piatto spingidisco/ mozzo spingidisco usurati.
- Soluzione: sostituire i particolari usurati.

### 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.

## AIDE AU DIAGNOSTIQUE

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

- Cause: huile moteur inappropriée
- Solution: utiliser une huile moteur pour embrayage moto
- 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: le plateau de pression et/ou le moyeu d'embrayage est usé et hors cote.
- 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 ont surchauffé et les disques métalliques sont déformés.
- Solution: remplacer les disques d'embrayage déformés
- Cause: le plateau de pression ou le moyeu de débrayage est usé
- Solution: remplacer les pièces défectueuses

### 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 affaiblie ou le moyeu d'embrayage est usé
- Solution : remplacer les pièces défectueuses

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

- Solution: remplacer la rondelle ressort contre une plus dure ou plus tendre.

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

**Conseil:** divers constructeurs de motos offrent différentes épaisseurs de disque d'embrayage métallique qui peuvent être utilisés afin d'atteindre l'épaisseur de l'ensemble des disques d'embrayage préconisée.