

## HOW TO USE



### Clutch Retainer

Art.-№	80-557
--------	--------

Der Clutch Retainer ist eine der preiswertesten und am wenigsten zeitaufwendigen Lösungen gegen das Wandern des Kupplungskorbs auf der Nabe bei ausgerückter Kupplung. Das Spiel zwischen den Kupplungsscheiben bleibt weitgehend gleich, da der Korb ordentlich geführt wird. Unangenehme Situationen im Verkehr werden vermieden.

#### Sicherheitsmaßnahmen:

Vor dem Einbau genau durchlesen. Zum Ausbau der Kupplungsscheiben und -federn gemäß Werkstatthandbuch vorgehen. Bei E-Start den (-) Pol der Batterie abklemmen, um ungewolltes Anlassen zu vermeiden. Das Motorrad soll aufrecht stehen und gut gesichert sein.

#### Einbau:

- Den Primärtriebsdeckel abbauen und die Kupplungsdruckfedern mit Halte- und Druckplatte als Einheit abbauen. Spezialwerkzeug: W&W 98-063.
- Die Metall- und Reibscheiben ausbauen. Belagstärke der Reibscheiben kontrollieren. Stahlscheiben auf Wärmeverzug kontrollieren. Bei dieser Gelegenheit die Stehbolzen in der Kupplungsnabe und die sechs Keile im Kupplungskorb auf eingelaufene Stellen prüfen.
- Die drei Federn auf der Lagerhalteplatte und diese selbst ausbauen. Diese beiden Teile werden nicht mehr gebraucht.

- Den Retainer so einbauen, dass alle drei mit „B“ markierten Löcher auf die drei langen Stehbolzen mit Gewinde kommen. Kontrollieren, ob die Sprengringnuten der Stehbolzen ganz heraus schauen. Ist dies nicht der Fall, den Retainer nochmals abnehmen und auf Pos. „A“ einbauen. Ist wesentlich mehr als die Nuten sichtbar, den Retainer abnehmen und auf Pos. „C“ einbauen.
- Die drei Seegerringe mit einer entsprechenden Zange einbauen. Das Spiel des Kupplungskorb auf der Nabe kontrollieren. Es soll nicht weniger als 0,127 mm und nicht mehr als 0,76 mm betragen. Zu enges oder zu weites Spiel läßt den Retainer einlaufen.
- Das bisher Gesagte gilt für Kupplungsnaben mit drei langen Federhaltebolzen. Bei Naben mit fünf langen Federhaltebolzen können nur zwei der Seegerringe verwendet werden. Bei Naben mit zehn langen Federhaltebolzen mit Gewinde wird einfach die adäquateste Position für die Seegerringe gesucht.
- Die Kupplungsscheiben in der Reihenfolge und Position des Ausbaus wieder einbauen.
- Das Federpaket mit den beiden Platten einsetzen, die Federvorspannung nach Handbuch einstellen und mit der Einstellschraube das Druckstangenspiel korrekt einstellen.
- Primärgehäusedeckel einbauen. Falls Öl im Primär verwendet wird, auf die korrekte Höhe auffüllen.

## HOW TO USE



### Clutch Retainer

Item-Nº	80-557
---------	--------

The Clutch Retainer is one of the least expensive and time consuming solutions against excessive clutch drum side play. Play between clutch plates is constant as the drum is guided between the riveted friction lining and the retainer. Hazardous red light situations are avoided.

#### Security measures:

Please read instructions fully before installation. Dismantle primary and clutch according to proper factory service manual. On e-start models, disconnect battery from ground to avoid unwanted cranking. The motorcycle must stand upright and be protected against falling over.

#### Installation:

- Take off the primary cover and take out the clutch springs with pressure plate and spring support as a complete unit. Special tool for that: WW 98-063.
- Take out all steel and friction plates. Control for warp or wear. Inspect the 10 bolts in the hub and the 6 keys in the drum for wear as well.
- Uninstall the 3 coiled springs and the steel bearing retainer. These pieces are no longer used.
- Install the new retainer the way that all 3 holes marked with „B“ match the 3 long threaded studs. All three clip grooves must just be visible. If so, put on retainer clips. If the grooves are not

visible, take off retainer and install on pos. „A“. If the grooves are visible a fair distance from the retainer surface, choose pos. „C“.

- Control clutch drum side play. It must be between .127 mm and .76 mm.
- On 5 stud clutch drums, only 2 retaining clips can be used. On 10 stud hubs, simply install clips on position with adequate side play.
- Reinstall clutch plates.
- Reinstall clutch springs and adjust spring tension and push rod clearance according to manual.
- Reinstall primary cover. In case oil is used in primary, refill to correct height.

DE

EN

ES

FR

IT

## HOW TO USE



### Clutch Retainer

Art.-№ 80-557

El retenedor de embrague es una de las soluciones más baratas y que consumen menos tiempo contra el desplazamiento de la canasta de embrague en el buje con el embrague desacoplado. El espacio libre entre los discos de embrague permanece en gran parte igual, debido a que la canasta está dirigida adecuadamente. De esta manera se pueden evitar situaciones desagradables en el tráfico.

#### Medidas de seguridad:

Lea con atención antes de la instalación. Para quitar los discos y muelles de embrague proceda de acuerdo con el manual de servicio. Deconecte el (-) polo de la batería para evitar un arranque accidental. La motocicleta debe mantenerse en pie y estar firmemente asegurada.

#### Instalación:

- Quite la cubierta de la transmisión primaria y los muelles de embrague con la placa de soporte y de presión como una unidad. Herramienta especial: W&W 98-063.
- Retire los discos de metal y de fricción. Compruebe el grosor del forro de los discos de fricción. Controle los discos de acero contra la distorsión por calor. Compruebe en esta ocasión los espárragos en el buje del embrague y las seis cuñas en la canasta de embrague en las partes que se han encogido.

- Retire los tres muelles en la placa de retención del cojinete. Estas dos piezas ya no se necesitarán más.
- Instale el retenedor de tal manera que todos los tres agujeros marcados con „B” estén sobre los espárragos largos con rosca. Compruebe que las ranuras del anillo de fijación deben ser visibles. Si éste no es el caso, retire nuevamente el retenedor e instálelo en posición “A”. Están visibles mucho más que las ranuras, retire el retenedor e instálelo en posición “C”.
- Instale los tres anillos de retención con un alicante adecuado. Controle el espacio de la canasta de embrague en el buje. El espacio no debe ser inferior a 0,127 mm y no mayor a 0.76 mm. Si el espacio es demasiado estrecho o demasiado ancho esto ocasionará el encogimiento del retenedor.
- Lo dicho anteriormente se aplica para los bujes de embrague con tres pernos de retención largos del resorte. En los bujes con cinco pernos de retención largos se pueden utilizar sólo dos de los anillos de retención. En bujes con diez pernos de retención largos con rosca se requiere encontrar la posición adecuada para los anillos de retención.
- Vuelva a instalar los discos de embrague en el orden y en la posición del desmontaje.
- Inserte el paquete de muelles con las dos placas, ajuste la precarga del muelle de acuerdo al manual, además de ajustar correctamente el espacio de la varilla de empuje con el tornillo de ajuste.
- Instale la tapa primaria. Si se utiliza aceite en la transmisión primaria, por favor llénelo a la medida correcta.

DE

EN

ES

FR

IT

## HOW TO USE



### Clutch Retainer

Art.-№ 80-557

Le Clutch Retainer est l'une des solutions les plus abordables et les moins prenantes en temps contre le mouvement de la cloche d'embrayage sur la noix en position débrayée. Le jeu entre les disques d'embrayage reste largement identique, puisque le panier est guidé correctement. Des situations inconfortables dans le trafic sont évitées.

#### Mesures de sécurité :

Bien lire ceci avant l'installation. Pour démonter les disques d'embrayage et les ressorts, procéder selon les instructions de la revue technique. Débrancher le pôle (-) du démarreur, afin d'éviter un démarrage involontaire. La moto doit être installée à la verticale en étant bien sécurisée.

#### Montage :

- Déposer le carter primaire et démonter les ressorts d'embrayage avec le plateau de maintien et de plateau de pression en un seul morceau. Outil spécial : W&W 98-063.
- Démonter les disques garnis et les disques lisses. Contrôler l'épaisseur des garnitures des disques garnis. Contrôler la distorsion thermique des disques lisses. C'est aussi l'occasion de vérifier les goujons de la noix d'embrayage et les six ergots dans le panier d'embrayage pour y déceler d'éventuelles usures.

- Démonter les trois ressorts sur le plateau de support de roulement et déposer aussi ce dernier. Ces deux pièces ne sont plus nécessaires.
- Installer le retainer de telle manière, que les trois trous indiqués par un "B" s'insèrent sur les trois goujons filetés. Contrôlez, si les circlips des goujons dépassent complètement. Si ce n'est pas le cas, retirer encore une fois le retainer et l'installer sur la position "A". Si on en voit dépasser plus que les clips, retirer de nouveau le retainer et le remettre en position "C".
- Installer les trois clips avec la pince à clips adaptée. Contrôler le jeu de la cloche sur la noix d'embrayage. Il ne doit pas être inférieur à 0,127 mm et pas supérieur à 0,76 mm. Un jeu trop étroit ou trop large fait rétrécir le retainer.
- Ce qui est évoqué jusque-là est valable pour les noix d'embrayage avec trois longs goujons de ressorts. Sur les noix avec cinq longs goujons de ressorts, on ne peut utiliser que deux clips. Sur les noix avec dix longs goujons de ressorts avec filetages, on choisit simplement la position la plus adéquate pour les clips.
- Réinstaller les disques d'embrayage dans l'ordre et dans la position où ils étaient au moment du démontage.
- Installer le paquet de ressorts avec les deux platines, ajuster le tarage selon le manuel et régler correctement le jeu de la tige de pression à l'aide de la vis de réglage.
- Installer le carter primaire. S'il est conçu pour contenir de l'huile, remplir et faire le niveau.

DE

EN

ES

FR

IT

## HOW TO USE



### Clutch Retainer

Art.-№ 80-557

Il Clutch Retainer è una delle soluzioni più economiche e rapide per contrastare la migrazione della campana frizione sul mozzo a frizione disinnestata. Il gioco fra i dischi frizione rimane pressoché invariato dato che la campana viene guidata in modo corretto. Si evitano così situazioni spiacevoli girando nel traffico cittadino.

#### Norme di sicurezza:

Leggere attentamente prima dell'installazione. Procedere secondo il manuale d'officina per smontare i dischi e le molle della frizione. In presenza di avviamento elettronico occorre staccare il polo (-) della batteria al fine di evitare l'avviamento involontario. La moto deve stare in piedi ed essere ben assicurata contro le cadute e i movimenti accidentali.

#### Installazione:

- Smontare il coperchio della trasmissione primaria e togliere in blocco le molle frizione insieme al piatto di tenuta e quello di spinta. Utensile speciale: W&W 98-063.
- Smontare i dischi metallici e quelli d'attrito. Controllare lo spessore del rivestimento dei dischi d'attrito. Controllare le distorsioni dei dischi d'acciaio dovuti al calore. Con l'occasione verificare la presenza di incisioni dovuti all'usura sui prigionieri del mozzo frizione e sui sei cunei nella campana frizione.

- Smontare le tre molle sul disco supporto frizione e anche il disco stesso. Questi pezzi non servono più.
- Installare il Retainer in modo tale da far sì che tutti e tre i fori contrassegnati da "B" corrispondano ai tre prigionieri lunghi filettati. Verificare se le scanalature degli anelli di sicurezza emergano completamente. Se non fosse così il Retainer va tolto di nuovo e rimontato sulla posizione "A". Nel caso fosse visibile molto più delle scanalature, occorre togliere di nuovo il Retainer e installarlo sulla posizione "C".
- Installare i tre anelli seeger con una pinza adatta. Controllare il gioco della campana frizione sul mozzo. Non deve essere inferiore ai 0,127 mm e non superiore ai 0,76 mm. Del gioco maggiore o minore fa sformare il Retainer per usura.
- Quanto detto fin qui vale per i mozzi frizione dotati di tre perni supporto molle lunghi. Sui mozzi con cinque perni supporto molla lunghi si possono usare solo due anelli seeger. In presenza di mozzi con dieci perni supporto molla lunghi bisogna semplicemente trovare la posizione più adeguata per gli anelli seeger.
- Rimontare i dischi frizione con la stessa successione e posizione dello smontaggio.
- Inserire il pacco delle molle con i due dischi, regolare il precarico molla secondo il manuale e mettere a punto correttamente il gioco dell'asta di spinta tramite la vite di regolazione.
- Mettere il coperchio alla primaria. Se è in bagno d'olio, rabboccarlo al livello corretto.

DE

EN

ES

FR

IT