

Montageanleitung einstellbare Anti-Hopping Kupplung „duc or die“

Herzlichen Glückwunsch zum Erwerb deiner „duc or die“ Anti-Hopping Kupplung. In der nachfolgenden Montageanleitung haben wir für dich die einzelnen Schritte erklärt und bebildert.

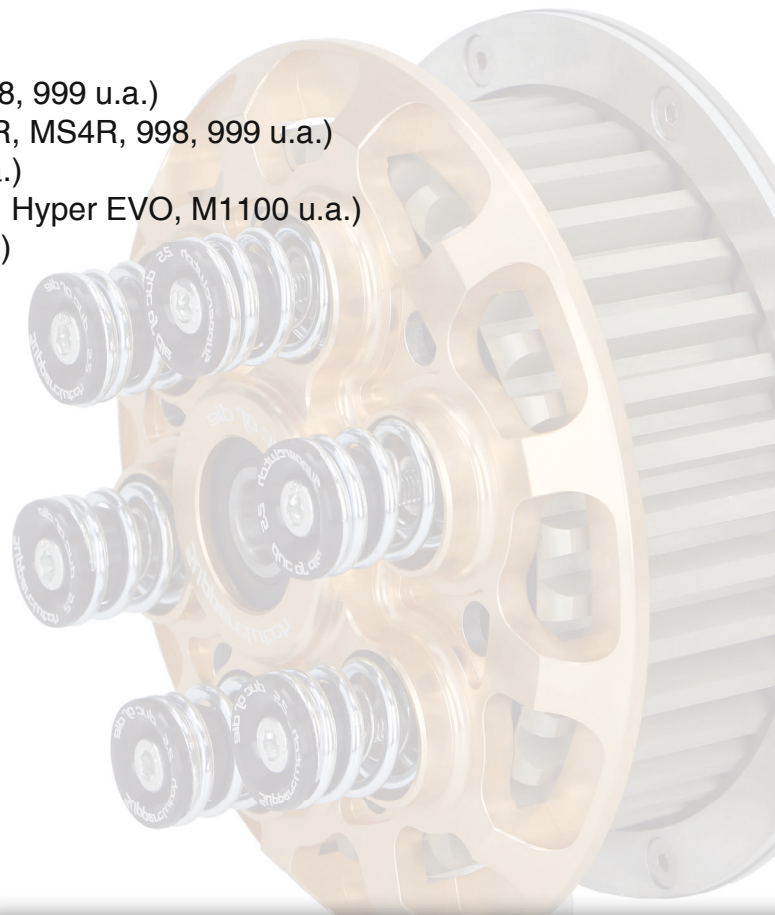
Benötigtes Werkzeug:

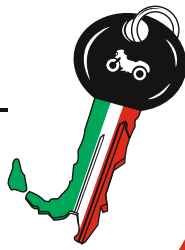
- Werkzeugkasten/Knarren Kasten
- Innensechskant in verschiedenen Größen

- Aufstecknuss 13/32 mm
- Drehmomentschlüssel
- Blockier Werkzeug für Kupplungskorb
- Schraubensicherung mittelfest (blau) (Loxeal 500426702)
- Messschieber
- Tücher, Putzpapier, Bremsenreiniger
- Einbauanleitung

Lieferumfang:

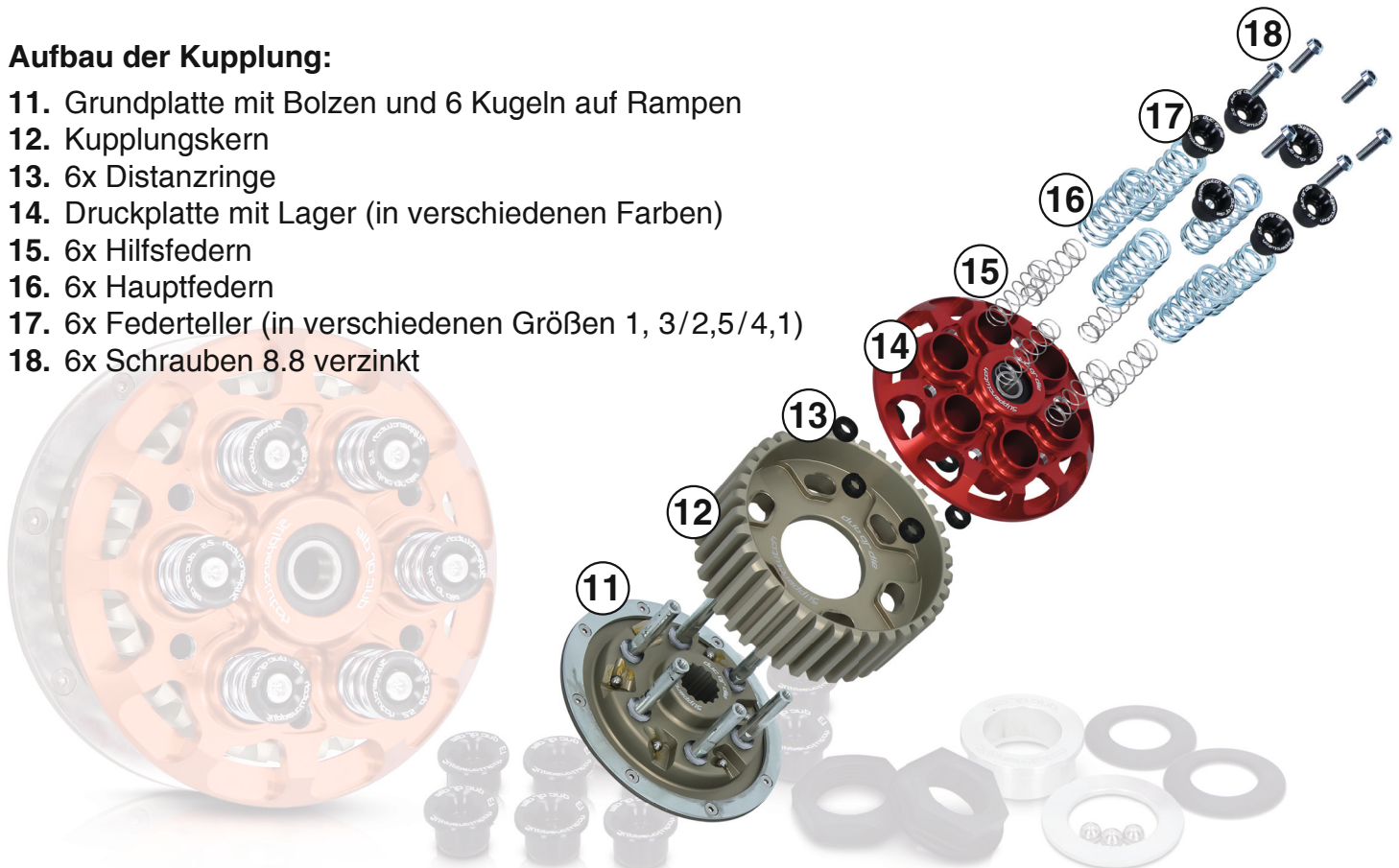
1. Anti-Hopping Kupplung vormontiert
2. Abstandsbuchse „duc or die“
3. Bombardierte Scheibe silbern
4. 3x Ersatzkugel
5. Mutter klein (z.B. M1000, MS2R, MS4R, 748, 998, 999 u.a.)
6. Bombardierte Scheibe klein schwarz (z.B. MS2R, MS4R, 998, 999 u.a.)
7. Mutter groß (z.B. 1098, 1198, Hyper, M1100 u.a.)
8. Bombardierte Scheibe groß schwarz (z.B. 1098, Hyper EVO, M1100 u.a.)
9. 6x Federteller 4,1 (weiches Motorbremsmoment)
10. 6x Federteller 1,3 (starkes Motorbremsmoment)





Aufbau der Kupplung:

11. Grundplatte mit Bolzen und 6 Kugeln auf Rampen
12. Kupplungskern
13. 6x Distanzringe
14. Druckplatte mit Lager (in verschiedenen Farben)
15. 6x Hilfsfedern
16. 6x Hauptfedern
17. 6x Federteller (in verschiedenen Größen 1, 3/2,5/4,1)
18. 6x Schrauben 8.8 verzinkt



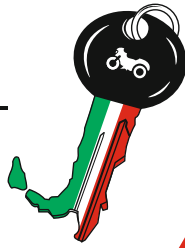
Los geht's:

- Wir empfehlen immer den Einbau von Neuteilen, diese findest du bei uns im Shop.

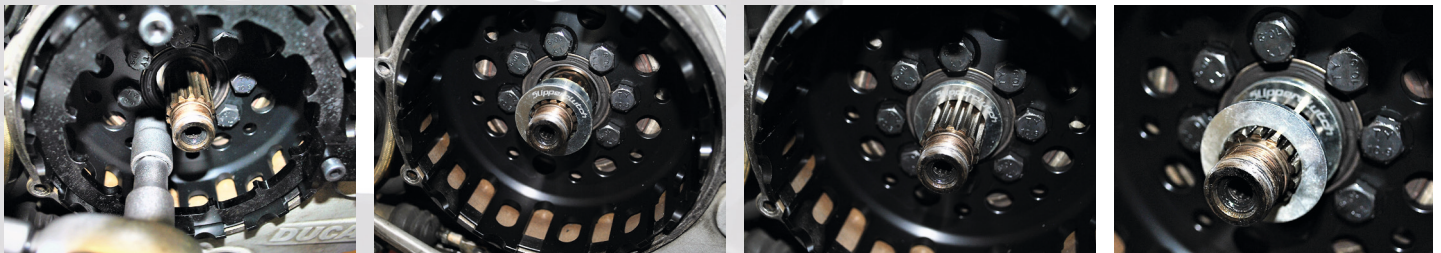


- Nach dem Ausbau des alten Kupplungskorbes und dem Entfernen der originalen Distanz, reinige die Kupplungsglocke und setzen den neuen Korb ein.

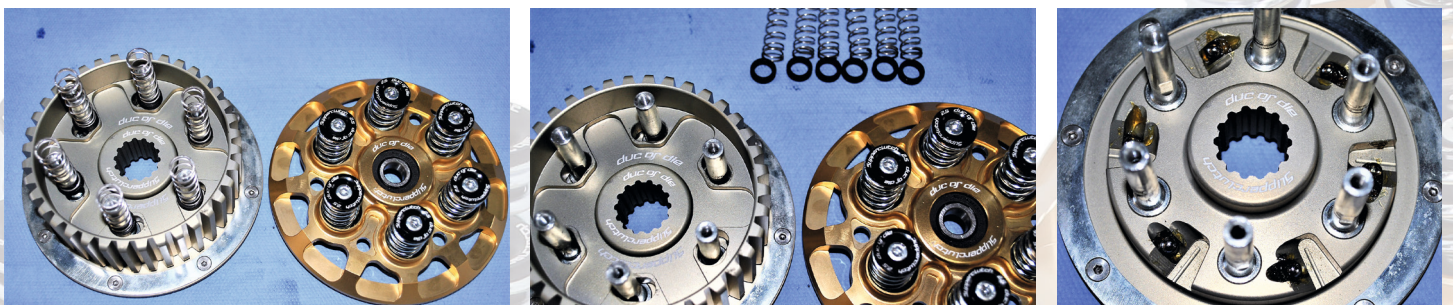


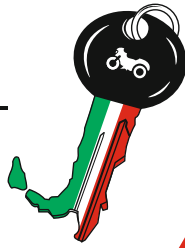


- Betropfe die Schrauben mit der Schraubensicherung (blau/mittelfest; nicht ertränken!).
- Schraube die neuen mitgelieferten 10.9 Schrauben in die dafür vorgesehenen Löcher/Gewinde. Ziehe diese mit einer 13er Nuss handfest an.
- Montiere jetzt das Blockier Werkzeug und benutze dazu auch die Schrauben vom demontierten Kupplungsdeckel
- Ziehe anschließend die Schrauben mit einem Drehmoment-Schlüssel und 32NM fest.
- Setze die neue Abstandsbuchse (Nr.2) mit etwas Fett auf der Welle ein und drücke diese bis nach hinten. Achte darauf, dass der montierte 0-Ring in der Buchse sitzt.
- Stecke die bombierte Scheibe Silber (Nr.3) auf die Welle. Die gebogene Seite wird nach innen hin montiert (kleiner Auflageradius nach innen)



- Demontiere die Druckplatte (Nr.14) von der Anti-Hopping Kupplung.
- Entferne die Hilfsfedern (Nr.15) mit den Distanzringen (Nr.13) von der Kupplung.
- Hebe vorsichtig den Kern (Nr.12) von der Grundplatte (Nr.11) ab und kontrolliere ob die Kugeln alle mit Fett in den Rampen liegen.

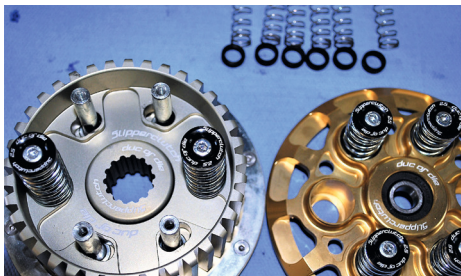




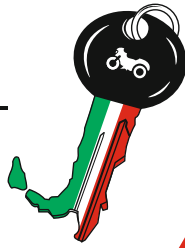
- Lege den Kern (Nr.12) wieder passig auf die Grundplatte (Nr.11) und montiere gegenüberliegend 2x Federn (Nr.16) mit den Federtellern (Nr.17) und den Schrauben (Nr.18). Ziehe diese nur handfest an. Beachte beim Montieren, dass der Kern nicht verrutscht und verwackelt.

ACHTUNG: Sollte der Kern nicht richtig sitzen, sind die Kugeln aus der Bahn und beschädigen die Rampen. Dies kann zu irreversiblen Schäden führen.

- Stecke das vormontierte Kupplungs-Paket auf die Welle und drücke dieses danach ran.
- Blockiere die Kupplung mit einem Blockier Werkzeug.
- Schiebe die schwarze bombardierte Scheibe (Nr.6 oder Nr.8; je nach Modell) auf die Welle. Die gebogene Seite wird nach außen hin montiert (kleiner Auflageradius).
- Betropfe das Gewinde der Mutter (Nr.5 oder Nr.7) mit Schraubensicherung (Mittelfest, blau) und montiere die Mutter mit dem Bund zur bombardierten Scheibe auf der Welle. Ziehe die Mutter mittels Drehmoment-Schlüssel (185NM) auf der Welle fest.
- Kontrolliere das Kupplungspaket, wir empfehlen ein neues Paket zu benutzen.



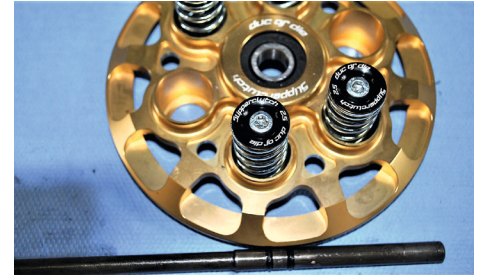
- Entferne das Blockier-Werkzeug und setze die Kupplungsbeläge ein.
Du beginnst immer mit einer REIBSCHEIBE, dann zwei Stahlscheiben (2mm), eine Reibscheibe, eine Stahlscheibe (immer im Wechsel).
- Es bleibt eine dünne Stahlscheibe (1,5mm) übrig. Diese kannst du in deine Ersatzteilkiste legen.



Kontrolliere oder tausche den Dichtungsring in der Hohlwelle (Ducati Nr. 93040021A). Dieser altert und wird hart. Öl kann vom Motor in die Kupplung kommen und die Beläge unbrauchbar machen.

Du hast es **FAST** geschafft!

- Kontrolliere die Druckstange auf Riefen und tausche gegebenenfalls die beiden O-Ringe (Ducati Nr. 88641731A) auf der Stange. Wenn die O-Ringe auf der Druckstange verschlissen sind, gelangt Öl aus der linken Motorseite nach außen.
- Entferne die zwei Kupplungsfedern mit den Käppchen von der Kupplung. **Achte darauf NICHT an dem Kern zu wackeln.**
- Setze jetzt die Distanzen (Nr.13) und die Hilfsfedern (Nr.15) auf die Kupplung. (Bild S.2)



- Montiere den Kupplungsstab (mit „Pilz“) auf der Druckplatte. Wir empfehlen die Druckplatte (Nr.14) zu erwärmen (nicht erhitzen). Der Pilz der Druckstange sollte saugend in das Lager gehen.

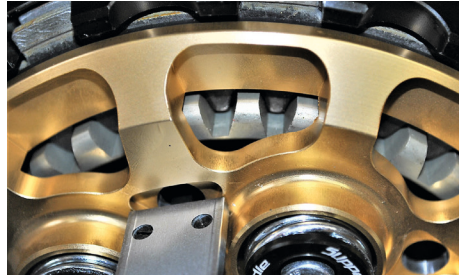
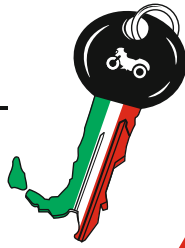
Gewalt und harte Schläge können das Lager in der Druckplatte (Nr.14) beschädigen oder zerstören.



- Schiebe die Druckstange in die Hohlwelle und presse die Druckplatte an das Kupplungspaket heran. Die Druckplatte muss komplett an der letzten Stahlscheibe anliegen, jedoch nicht auf dem Kern (Nr.12).
- Sollte sich die Druckplatte nur sehr schwer aufschieben lassen, kann der Druckzylinder auf der anderen Seite entfernt werden (3 Schrauben).

- Montiere die Hauptfedern mit den Tellern und Schrauben (Nr.16,17,18) immer über Kreuz.
- Ziehe diese bis zum „Anschlag“ fest und kontrolliere den Drehmoment (nur 8Nm).
- Messe die Distanz der Kupplung nach. Der Abstand kann an dem Loch auf der Druckplatte gemessen werden. Der Abstand soll 30mm betragen.





Sonstiges:

- Kontrolliere die Kupplung im Fahrbetrieb. Gegebenenfalls musst du die Kupplung neu distanzieren. Dazu kannst du die alten Stahlscheiben ihrer Kupplung benutzen, sofern diese nicht beschädigt sind.
- Wenn die Kupplung rutscht ist die Paketstärke zu gering.
- Wenn die Gänge nicht sauber reingehen, ist die Paketstärke zu dick. Bitte beachte auch, dass ein alter oder defekter Druckzylinder negativen Einfluss auf die Funktionsweise der Kupplung haben kann. Fährst du nicht mit rutschender Kupplung, zerstörst du die Beläge.

Wir wünschen dir viel Fahrspaß mit deiner neuen Kupplung!

