

FRIZIONE IN ERGAL CON ANTISALTELLAMENTO ART. C 1527 DUCATI



DESCRIZIONE E ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

La caratteristica principale di questa frizione è l'antisaltellamento, dispositivo che rende regolare l'andamento della moto, migliorandone la stabilità e il comfort. È un sistema progettato e fabbricato dalla Surfplex, il cui funzionamento è descritto nel volantino allegato.

Mentre le parti relative all'antisaltellamento sono in acciaio trattato per resistere allo scorrimento, la campana, lo spingidisco e l'innesto sono ricavati da barra di ergal. Le lavorazioni le hanno ulteriormente alleggerite pur senza comprometterne la resistenza. Il peso risulta così decisamente inferiore all'originale. Questa lega di alluminio è stata scelta soprattutto perché presenta una durezza e una resistenza all'usura molto superiori rispetto al materiale delle campane di serie; tali caratteristiche sono ulteriormente migliorate dal trattamento finale di ossidazione anodica dura. Tutto ciò si traduce in una lunga durata delle superfici che, non essendo facilmente intaccate, consentono ai dischi un agevole scorrimento garantendo quindi caratteristiche funzionali più costanti nel tempo.

I dischi frizione sono guarniti in materiale organico scelto per questa frizione fra le mescole realizzate dalla Surfplex. I dischi nudi sono in acciaio e offrono un elevato grado di finitura e di resistenza che sono garanzia di lunga durata. Nella confezione è inclusa una serie di molle per l'eventuale regolazione dell'antisaltellamento.

Per la sostituzione della frizione:

- 1 - Smontaggio della frizione originale
 - 1.1 - svitare progressivamente e alternativamente le viti di compressione delle molle
 - 1.2 - togliere viti, molle, bicchierini, spingidischi e tutti i dischi
 - 1.3 - allentare il dado centrale tenendo bloccato l'innesto con l'apposito attrezzo
 - 1.4 - sfilare l'innesto, la rondella di rasamento, se richiesto, e la campana (attenzione alla presenza di eventuali cuscinetti, distanziali, ecc.)
 - 1.5 - togliere le viti o forare i chiodi di assemblaggio della campana originale in modo da recuperare la corona e le molle o i gommini parastrappi
 - 1.6 - se la campana è calettata su un pignone, occorre sfilarlo utilizzando una pressetta per poi rimetterlo sulla campana nuova
 - 1.7 - pulire accuratamente tutti i pezzi
- 2 - Montaggio del gruppo nuovo modificato
 - A - Montaggio della campana
 - 2.A1 - calettare il pignone nella campana (attenzione alla eventuale rondella di rasamento)
 - 2.A2 - montare la corona sulla nuova campana, mettere molle o tamponi parastrappi nelle loro sedi
 - 2.A3 - posare adeguatamente il nuovo disco di tenuta dei parastrappi, facendo coincidere i fori del disco con quelli della campana
 - 2.A4 - mettere una goccia di Loctite 648 sulle viti incluse nella confezione e bloccare con forza i pezzi assemblati
 - 2.A5 - rimontare sull'albero la campana con relativi cuscinetti e distanziali
 - B - Montaggio del gruppo condotto
 - 2.B1 - Il gruppo condotto, composto da innesto, dischi, molle frizione e molle antisaltellamento e spingidischi è fornito completo e tarato e non deve essere aperto se non per sostituire i dischi a tempo debito
- 3 - Il sistema anti-saltellamento si può adeguare facilmente a eventuali esigenze specifiche e al proprio stile di guida semplicemente sostituendo le molle di richiamo del piatto mobile (alloggiate all'interno delle molle chiusura frizione) con altre molle di carico adeguato, senza smontare la frizione. Viene fornito un kit di molle con carico diverso da quello montato: con molle di carico più alto si ha maggior freno motore e viceversa.

Procedere come segue (non servono attrezzi speciali):

 - 3.1 - svitare le viti sullo spingidischi come spiegato al punto 1.1
 - 3.2 - togliere le molle di richiamo del piatto scorrevole (le molle piccole alloggiate all'interno delle molle chiusura frizione)
 - 3.3 - inserire il nuovo set di molle in dotazione
 - 3.4 - bloccare di nuovo le viti sullo spingidischi.

ANTI-HOP LIGHTWEIGHT CLUTCH ART. C 1527 DUCATI



DESCRIPTION AND FITTING INSTRUCTIONS

The main feature of this clutch is anti-hop, a device designed to make motorcycle motion regular in any condition; so improving stability and comfort. Our anti-hop system, completely developed and manufactured by Surfex, is described in the enclosed leaflet.

While the characteristic components of anti-hop are made in hardened alloy steel against wear, basket, center and pressure plate are CNC-machined from extruded heat-treated ergal (aviation grade) bar. The strength of the finished component depends on the physical properties of the ergal material used, and the hard anodizing adopted to improve performance and durability as well as appearance.

Hard anodizing with its typical brown/grey or black appearance, is more than just a surface coating. After hard anodizing, chemical agents have penetrated the metal, and combined with its sub-straight. Although the density of ergal is similar to that of the cast alloys used to make the original components, weight is saved without reduction of strength by reducing wall thickness, and removing metal where this can be done without harm to the integrity of the structure.

For all the above reason, surfaces are not engraved and allow plates to easily slide in their seats, so guaranteeing long lasting functionality.

The friction plates are bonded with an organic mixture chosen for this specific clutch among the linings made by Surfex, while the plain plates are made in steel carefully finished and sometimes treated for the best durability.

The packaging includes two spring kits for possible adjustment of anti-hop to suit individual requirements.



To fit the new clutch:

- 1 - Dismantle the original clutch:
 - 1.1 - unscrew, progressively and alternatively the clutch screws that compress springs
 - 1.2 - remove screws, springs, spring cups, the pressure plate and all the plates
 - 1.3 - unscrew the nut connecting center and shaft (take care to lock the center by an appropriate tool)
 - 1.4 - extract the center, the adjusting washer, and the basket (pay attention to possible bearings, spacers, etc.)
 - 1.5 - remove the screws or drill nails from the original basket in order to recover primary gear and springs or gummy shock absorbers
 - 1.6 - if a pinion is shrunk on the basket, it is necessary to extract it by a press and fix it on the new basket
 - 1.7 - carefully clean all the dismantled parts

- 2 - Fit the new Surfex anti-hop clutch:
 - A - Basket
 - 2.A1 - fix the pinion to the basket (pay attention to a possible adjusting spacer)
 - 2.A2 - fit the primary gear to the new ergal basket and put the shock absorbers in their seat
 - 2.A3 - put the new back plate on top adequately: the holes should correspond to the basket holes
 - 2.A4 - put a drop of Loctite 648 adhesive on the tips of the screws included in the package and assemble all the parts and lock hardly
 - B - New clutch pack
 - 2.B1- This pack, including center/plates/springs/pressure plate is already assembled and adjusted at the factory and should not be opened, besides the case of replacing the disc kit when necessary.

- 3 - Adjustment:

the intervention of anti-hop system can quickly and easily be adjusted to suit individual requirements; without dismantling the clutch from its mounting, only the slipping plate springs have to be replaced. At this purpose a supplementary spring kit is supplied with higher load. Proceed as follows (no special tool required):

 - 3.1 - screw out the pressure plate screws as per point 1.1 of the present instructions.
 - 3.2 - take out the slipping plate springs (the smaller ones which are housed inside the clutch springs)
 - 3.3 - insert the new set of springs
 - 3.4 - strongly screw again the pressure plate screws

SURFLEX s.r.l.

GRUPPI FRIZIONE E MATERIALI D'ATTRITO
21049 Tradate (VA) - Via Montesanto, 46 - C.P. 84
Telefono 0331.811.795 - Telefax 0331.811.065

