

INFORMATION

KTM PowerParts, HUSQVARNA Motorcycles Accessories

REKLUSE RADIUS X CENTRIFUGAL FORCE CLUTCH KIT

11.2019

3.213.805

KTM Sportmotorcycle GmbH
Stallhofnerstraße 3
A-5230 Mattighofen
www.ktm.com

Husqvarna Motorcycles GmbH
Stallhofnerstraße 3
A-5230 Mattighofen
www.husqvarna-motorcycles.com

28532900000



3 DEUTSCH

Wir freuen uns, dass Sie sich für dieses Produkt entschieden haben.

Unser hochwertiges Qualitätsprodukt ist rennerprobt und wurde speziell für sportliche Herausforderungen entwickelt. Eine korrekte Montage des Produktes ist unerlässlich, um ein Maximum an Sicherheit und Funktionalität gewährleisten zu können. Bitte befolgen Sie daher die Montageanleitung oder wenden Sie sich an Ihren autorisierten Fachhändler.

Für falsche Montage oder Verwendung dieses Produktes kann der (Quasi-)Hersteller bzw. Lieferant nicht zur Verantwortung gezogen werden.

Vielen Dank.

12 ENGLISH

Thank you for choosing this product.

Our high quality product has been tested under racing conditions and was developed specifically for use in sports activities. Correct installation of the product is essential to ensure that a maximum degree of safety and functionality is achieved. Therefore, please follow the installation instructions or contact your authorized dealer.

The (quasi) manufacturer or supplier cannot be held responsible for products that are incorrectly mounted or inappropriately used.

Thank you.

21 ITALIANO

Grazie per aver scelto questo prodotto.

Questo nostro prodotto di pregiata qualità è collaudato nelle competizioni ed è stato sviluppato specificamente per gare sportive. Il montaggio corretto del prodotto è fondamentale per garantirne la massima sicurezza e funzionalità. Rispetti quindi le istruzioni di montaggio o rivolgerti al proprio concessionario autorizzato.

Il produttore (detentore del marchio)/fornitore non può essere considerato responsabile per un montaggio o impiego errato del presente prodotto.

Vi ringraziamo per l'attenzione!

30 FRANÇAIS

Merci d'avoir porté votre choix sur ce produit.

Notre produit de haute qualité est éprouvé pour les compétitions et a été conçu spécialement pour un usage sportif. Un montage approprié du produit est indispensable pour garantir une sécurité et une fonctionnalité maximales du véhicule. C'est pourquoi nous vous invitons à suivre scrupuleusement le manuel de montage ou à vous adresser à votre revendeur agréé.

En cas de montage ou d'utilisation non conformes de ce produit, le (quasi) constructeur ou le fournisseur déclinent toute responsabilité.

Merci !

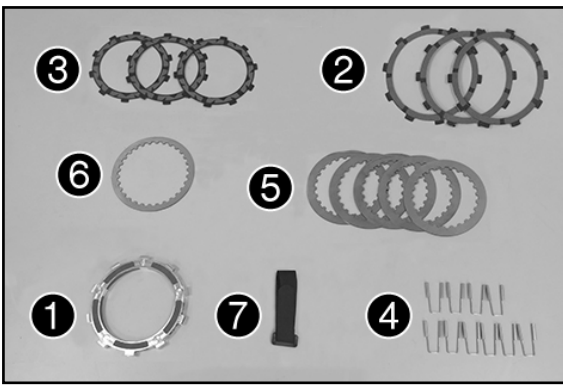
39 ESPAÑOL

Le agradecemos que se haya decidido por este producto.

Este producto de alta calidad está probado para la competición y se ha desarrollado específicamente para las exigencias de este deporte. Para poder garantizar los máximos niveles de seguridad y funcionalidad, es imprescindible que el producto se monte correctamente. Por este motivo, es muy importante que siga las instrucciones del manual de montaje o que se ponga en contacto con su concesionario autorizado.

El (cuasi) fabricante y el proveedor de este producto no se harán responsables del montaje y el uso incorrectos.

¡Muchas gracias!



Lieferumfang KTM & HQV

- 1x EXP Reibscheibe ①
- 3x Belaglamelle 3 mm ②
- 3x Belaglamelle 1,8 mm ③
- 10x Klammer ④
- 5x Zwischenlamelle 1 mm ⑤
- 1x Zwischenlamelle 1,6 mm ⑥
- 2x Befestigungsband ⑦

⚠ ACHTUNG

Mit der Rekluse Automatikkupplung kann die Anti Hop-ping Funktion verloren gehen!



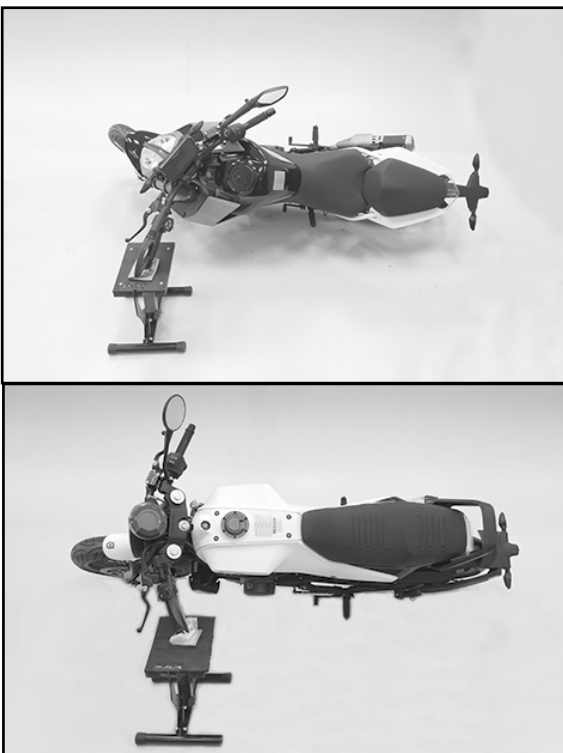
Alle Arbeiten, die mit diesem Symbol gekennzeichnet sind, erfordern Fachkenntnisse und technisches Verständnis. Lassen Sie diese Arbeiten, im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit, in einer autorisierten Fachwerkstatt durchführen! Dort wird Ihr Motorrad von speziell geschulten Fachkräften mit dem erforderlichen Spezialwerkzeug optimal betreut.

⚠ ACHTUNG

Durch die Rekluse-Kupplung macht es auch bei eingelegtem Gang den Anschein, als ob das Getriebe in den Neutralgang geschaltet wäre, sofern sich der Motor mit der Leerlaufdrehzahl dreht. Das Motorrad kann sich unerwartet in Bewegung setzen, wenn sich der Fahrer dessen nicht bewusst ist und bei eingelegtem Gang Gas gibt. Am Stand nicht übermäßig Gas geben, solange nicht sichergestellt wurde, dass das Getriebe in den Neutralgang geschaltet ist. Bevor der Gang eingelegt wird, muss der Motor mit der Leerlaufdrehzahl drehen und die Bremse betätigt sein. Wenn das Gas hängen bleibt muss der Kurzschluss-taster oder der Not-Aus-Schalter betätigt werden, um den Motor abzustellen.

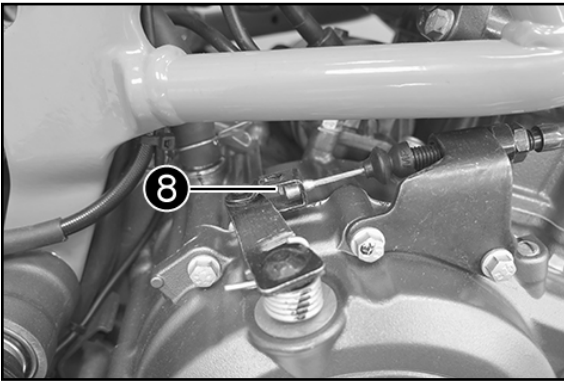
Abfahrten mit der Rekluse-Kupplung erfordern eine Anpassung des Fahrstils, da ausgekuppelt wird, wenn eine gewisse Motordrehzahl unterschritten wird. Bei ausgekuppelter Rekluse-Kupplung ist keine Motorbremswirkung vorhanden. Wenn man mit einem niedrigen Gang ohne Motorbremswirkung bergab rollt und dabei eine hohe Geschwindigkeit aufbaut und anschließend Gas gibt wird eingekuppelt, wodurch es zu einer großen Belastung des Motors kommt und das Hinterrad stark abgebremst und möglicherweise blockiert wird.

Dabei kann es zu einem Unfall und einer Beschädigung des Motors kommen.

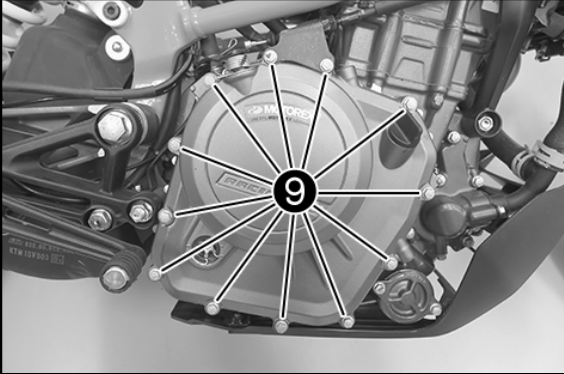


Kupplung ausbauen KTM & HQV

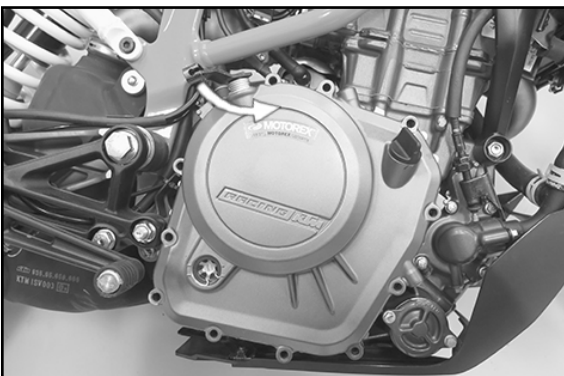
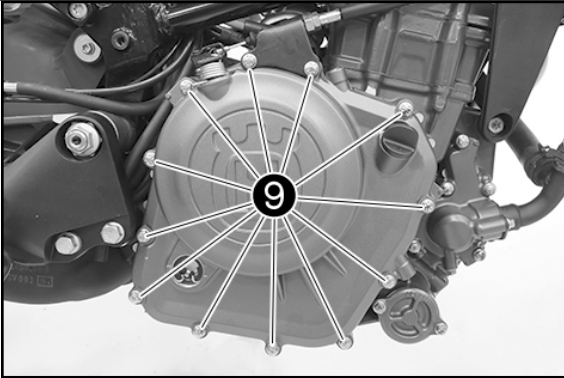
- Fahrzeug zur Seite legen.



- Sicherungsblech ⑧ aufbiegen.
- Kupplungsseil aushängen und freilegen.



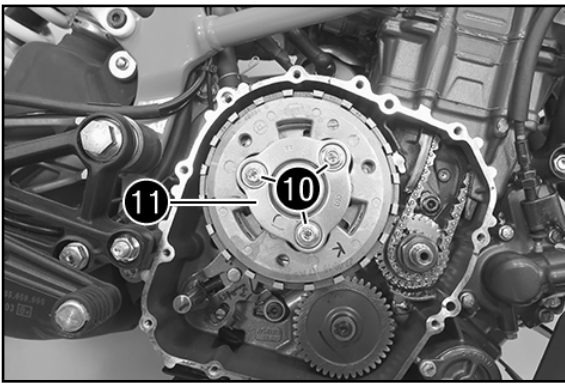
- Schrauben ⑨ entfernen.



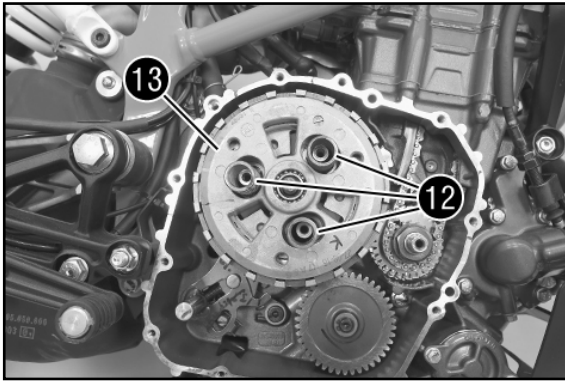
- Kupplungsdeckel mit Passhülsen und Dichtung abnehmen.

HINWEIS
Kupplungshebel leicht nach vorne ziehen.

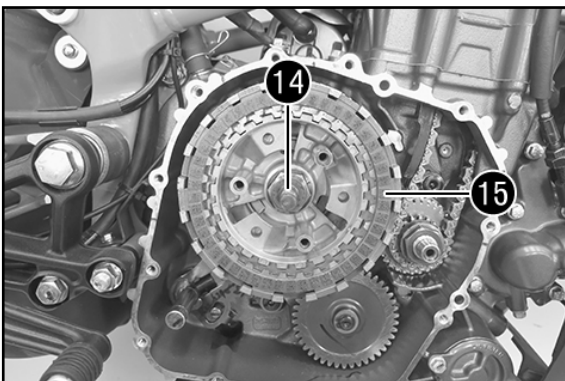




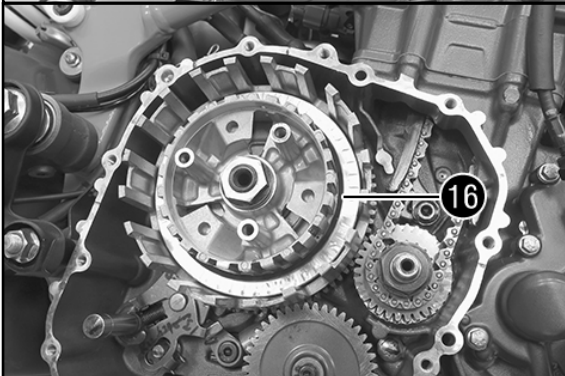
- Schrauben 10 entfernen.
- Druckplatte 11 abnehmen.



- Federn 12 entfernen.
- Druckkappe 13 abnehmen.



- Zugstange 14 entfernen.
- Kupplungslamellen 15 entfernen.



HINWEIS

Stützring und Vorspannring 16 nicht entfernen.

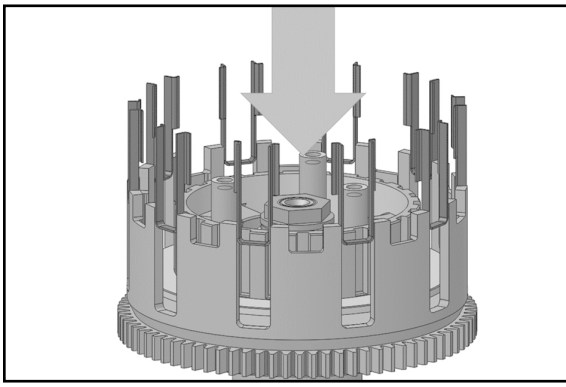
⚠ ACHTUNG

Es ist erforderlich, dass der Kupplungskorb in einem einwandfreien Zustand ist, um ordnungsgemäß zu funktionieren. Dazu gehören die Federn, die Druckkappe und die Druckplatte. Sollten Kerben am Kupplungskorb spürbar sein, sollte dieser getauscht werden. Verwenden Sie keine Kupplungskörbe, die gefeilt, bearbeitet oder modifiziert wurden.

Die im Lieferumfang enthaltenen Klammern rasten nicht ordnungsgemäß ein, wenn andere Bauteile abgenutzt sind, und dies kann zu Schäden führen.

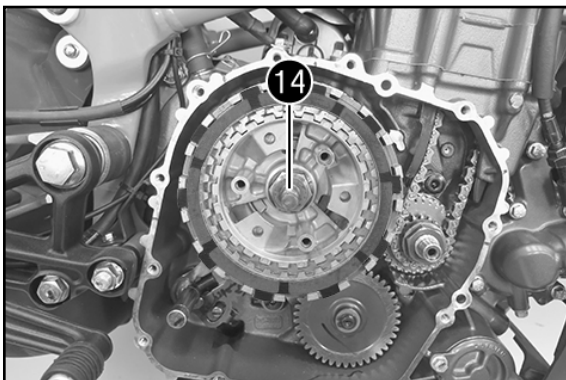
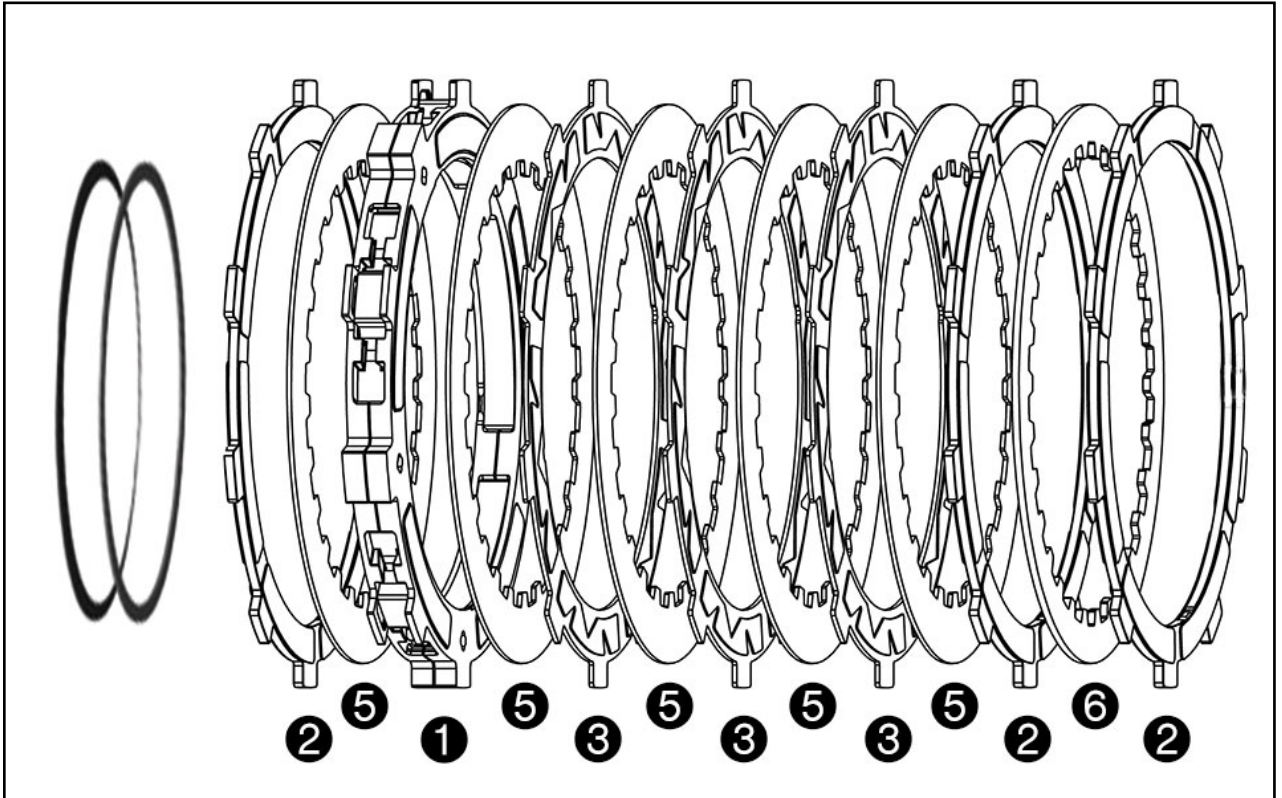
Prüfen Sie die Kupplung regelmäßig gründlich auf Ihren Zustand. Bei nicht bestimmungsgemäßem Einsatz können Gefahren für Personen, Material und die Umwelt entstehen.

- Untersuchen Sie den gesamten Kupplungskorb auf Risse, Verschleiß und Einkerbungen.
- Untersuchen Sie die Federn, die Druckkappe und die Druckplatte auf Spiel. Sie dürfen sich nicht bewegen. Abgenutzte Bauteile können zu Schäden führen.
- Untersuchen Sie die Klammern auf Abnutzung oder leichte Kerben.
- Ersetzen Sie die abgenutzten Bauteile nach Bedarf.

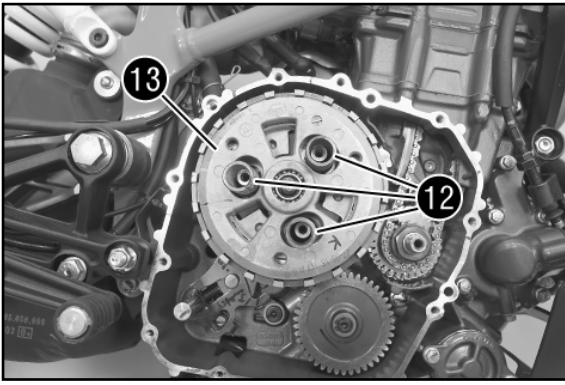


Kupplung einbauen KTM & HQV

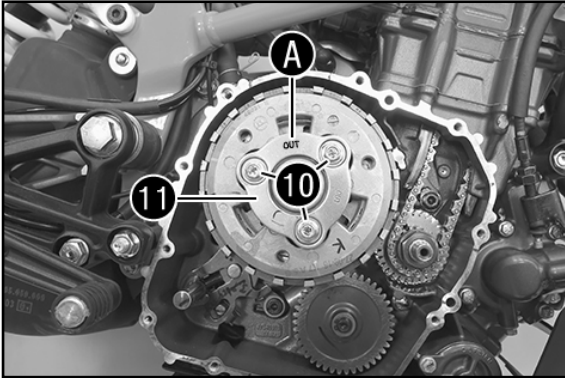
- Alle Klammern **4** (Lieferumfang) wie dargestellt am Kupplungskorb montieren.
- EXP Reibscheibe **1** und Belaglamellen **2** und **3** gründlich einölen.
- Mit 3 mm Belaglamelle **2** beginnend, 1 mm Zwischenlamelle **5** und EXP Reibscheibe **1** (alles Lieferumfang) montieren.
- Danach abwechselnd alle 1 mm Zwischenlamellen **5** und 1,8 mm Belaglamellen **3** wie abgebildet (von links nach rechts) montieren.
- Abschließend 3 mm Belaglamelle **2**, 1,6 mm Zwischenlamelle **6** und 3 mm Belaglamelle **2** (alles Lieferumfang) montieren.



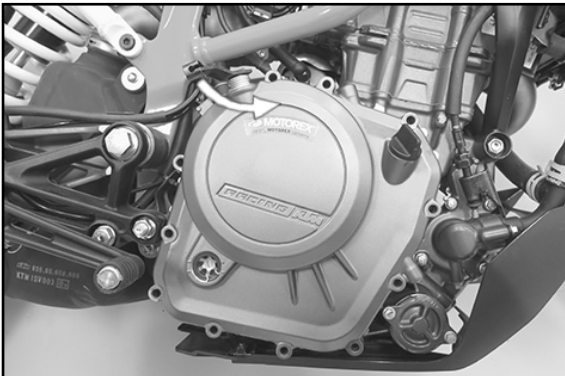
- Zugstange **14** montieren.



- Druckkappe 13 mit den Kupplungslamellen positionieren.
- ✓ Die oberste Belaglamelle ist um einen Eingriff versetzt.
- Federn 12 positionieren.

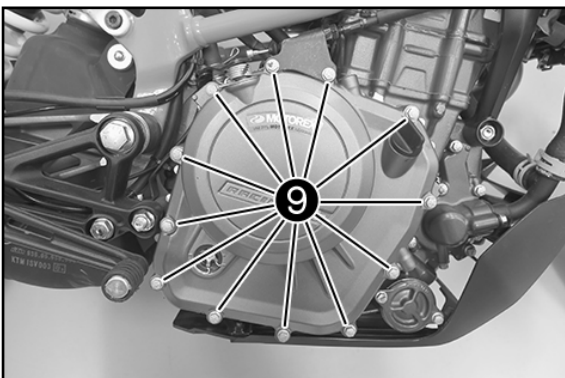


- Druckplatte 11 positionieren.
- ✓ Die Markierung A zeigt nach außen.
- Schrauben 10 montieren und mit 10 Nm festziehen.

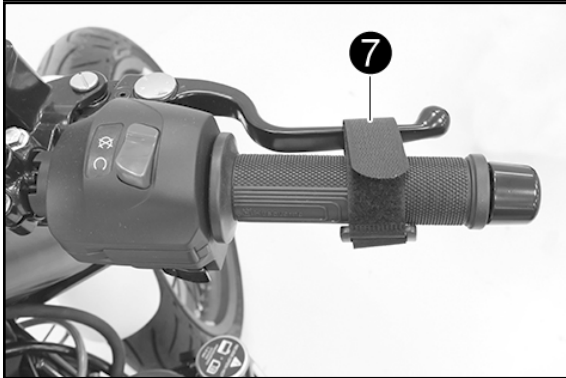
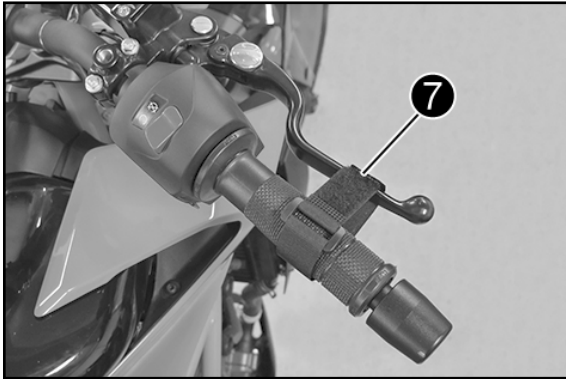
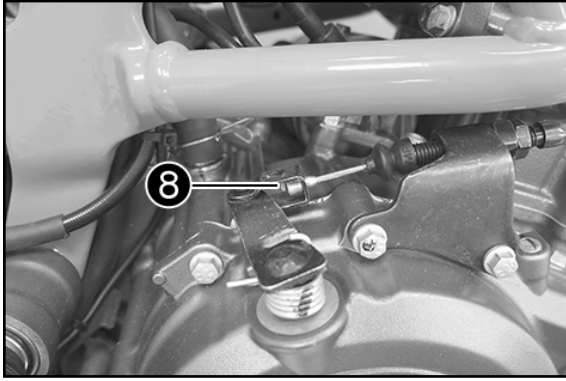
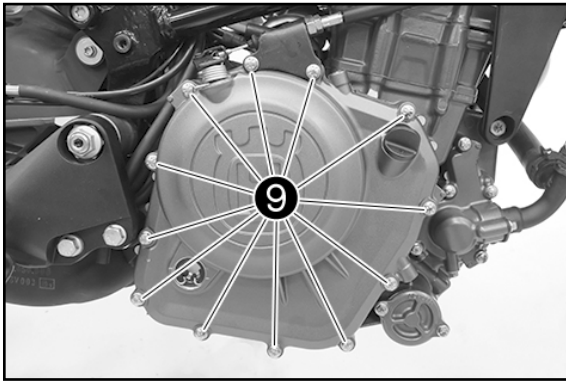


- Kupplungsdeckel mit Passhülsen und neuer Dichtung positionieren.

HINWEIS
Kupplungshebel schwenken.



- Schrauben 9 montieren und über Kreuz mit 12 Nm festziehen.



- Kupplungsseil einhängen.
- Kupplungsseil mit dem Sicherungsblech ⑧ sichern.
- Fahrzeug aufrichten und am Seitenständer abstellen.

Nacharbeit KTM & HQV

- Motorölstand kontrollieren (s. Bedienungsanleitung).

Leerlauf neu anlernen KTM & HQV

- Motorrad starten und im Leerlauf (Stellung N) für mindestens 10 Minuten laufen lassen, **ohne** dabei den Kupplungshebel zu betätigen oder Gas zu geben!

⚠ ACHTUNG

Die Rekluse Kupplung ist bei Motorstillstand, auch bei eingelegtem Gang, offen und es gibt keine Brems- bzw. Haltewirkung durch das Getriebe.

Die Befestigungsbänder ⑦ (Lieferumfang) dienen der Fixierung des Handbrems- und Kupplungshebels beim Abstellen des Motorrads.

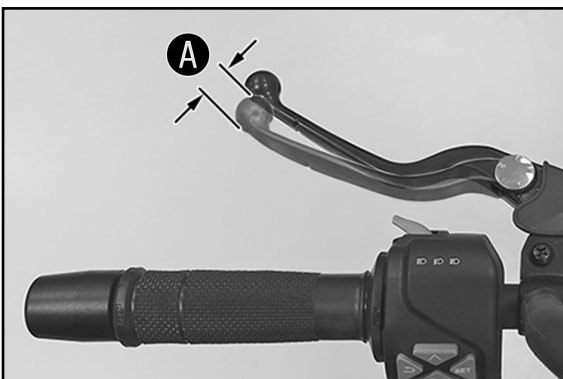
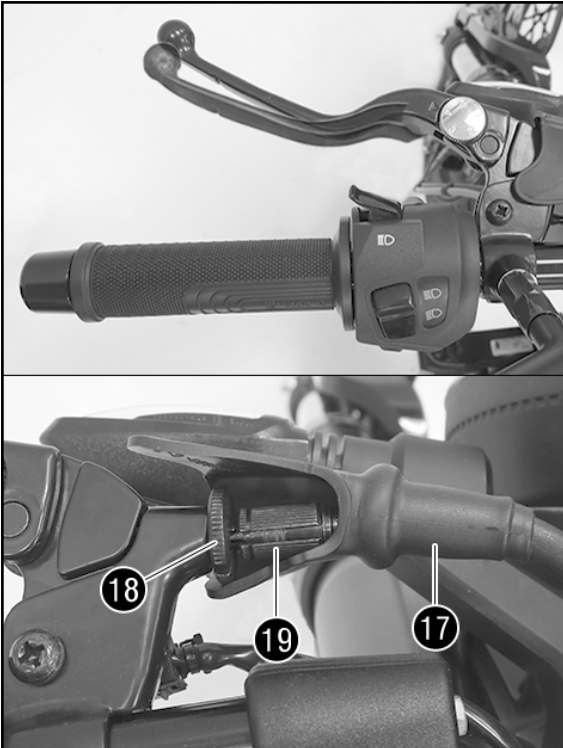
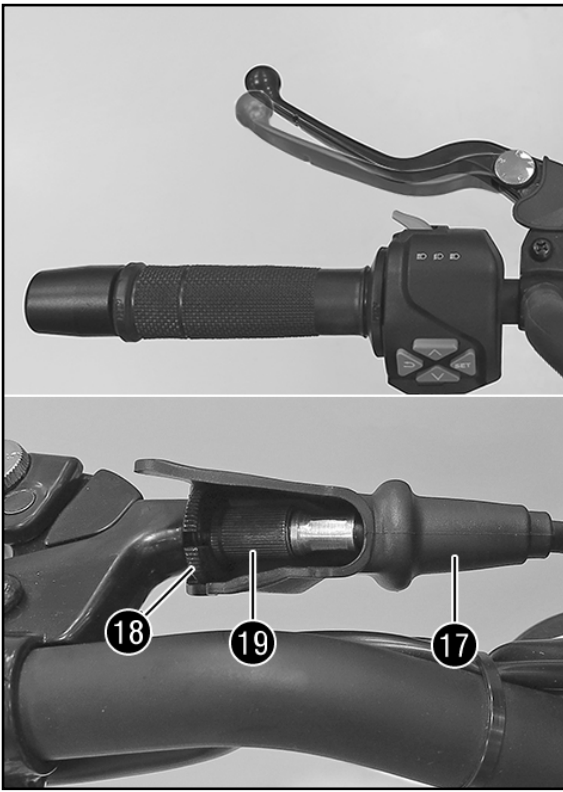
Vermeiden Sie das Parken an steilen Anstiegen mit dem Motorrad parallel zur Neigungsrichtung. Der Vorderreifen kann rutschen und das Motorrad instabil werden, wenn die Befestigungsbänder verwendet werden.

Kupplungshebelspiel kontrollieren KTM & HQV

- Lenker in Geradeausstellung bringen.
- Kupplungshebel bis zum spürbaren Widerstand ziehen und auf Spiel kontrollieren.
- Der Kupplungshebel darf **kein** Spiel haben.

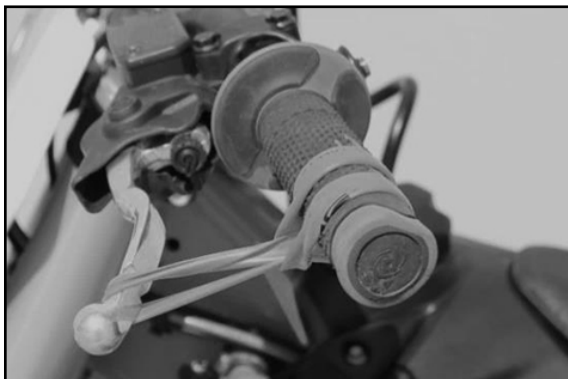
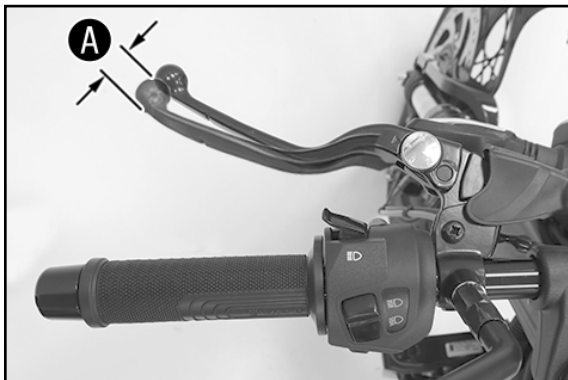
Kupplungshebelspiel einstellen KTM & HQV

- Manschette **17** zurückschieben.
- Kontermutter **18** lösen.
- Einstellschraube **19** so lange einstellen, bis der Kupplungshebel kein Spiel mehr hat.
- Kontermutter **18** festziehen.
- Manschette **17** positionieren.
- Lenker über den gesamten Lenkbereich hin und her bewegen.
- Der Kupplungshebel darf kein Spiel haben.
- Wenn sich das Kupplungshebelspiel ändert:
- Verlegung des Kupplungsbowdenzugs kontrollieren.



⚠ ACHTUNG

Beim Einrücken der Automatikkupplung erhöht sich das Kupplungshebelspiel. Dies passiert bei einem Drehzahlanstieg vom Leerlauf bis auf ca. 5000 U/min. Das Spiel wird durch die Expansion der EXP- Reibscheibe verursacht, die die Druckplatte von der Auslösebaugruppe abhebt. Das optimale Kupplungshebelspiel liegt bei 6 - 9 mm, gemessen am Ende des Hebels **A**. Die folgenden Schritte erläutern zwei Möglichkeiten zur Überprüfung dieses Spiels.



- Motorrad in Neutralstellung schalten.
- Motor anlassen und aufwärmen.

Gummiband-Methode:

- Ein Gummiband um das äußere Ende des Lenkergriffs wickeln und am Ende des Kupplungshebels anbringen.
- In Neutralstellung und im Leerlauf den Motor schnell auf mind. 5000 U/min. beschleunigen und in den Leerlauf zurück kehren lassen.

✓ Der Kupplungshebel sollte sich ca. 3 mm zum Lenker hin bewegen, wenn der Motor hochdreht.

Hand-Methode:

- Motorrad in Neutralstellung stellen und im Leerlauf leichten Druck auf den Kupplungshebel ausüben.
- Motor auf mind. 5000 U/min. beschleunigen und in den Leerlauf zurück kehren lassen.

✓ Der Kupplungshebel sollte sich unter dem leichten Druck ca. 3 mm zum Lenker hin bewegen, wenn der Motor hochdreht und die Automatikkupplung einrückt.

- Die Prüfung sollte vor jeder ersten Fahrt des Tages durchgeführt werden.
- War die Prüfung erfolgreich, mit dem Kapitel „Einfahren“ fortfahren.

- War die Prüfung nicht erfolgreich, Kupplung einstellen:
- Motorrad starten, warm laufen lassen und im Leerlauf (Stellung N) auf Abregeldrehzahl beschleunigen und ein Kupplungshebelspiel von 6-9 mm einstellen.
- Anschließend Feineinstellung vornehmen, bis das Motorrad im 1. Gang nicht mehr von alleine losfährt ohne gezogenen Kupplungshebel.

HINWEIS

Somit wird sicher gestellt, dass die Kupplung geschlossen ist. Das Kupplungsspiel wird immer gleich eingestellt und unterliegt keinen Schwankungen aufgrund der Drehzahl.

Zu viel Spiel?

Einstellschraube 19 im Uhrzeigersinn drehen, um das Spaltmaß zu erhöhen.

Zu geringes Spiel?

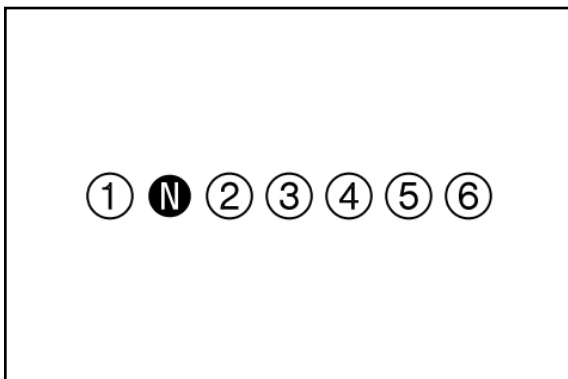
Einstellschraube 19 gegen den Uhrzeigersinn drehen, um das Spaltmaß zu verringern.

⚠ ACHTUNG

Fahren Sie nicht weiter, wenn die Kupplung nicht richtig eingestellt ist. Dies kann zu Beschädigungen an der Kupplung führen!

Einfahren KTM & HQV

- Motorrad starten, warm laufen lassen und im Leerlauf (Stellung N) den Motor 10 Mal auf ca. 5000 U/min hochdrehen, **ohne** dabei den Kupplungshebel zu betätigen.
- Darauf achten, dass zwischen jedem Drehzahlzyklus der Motor wieder in den Leerlauf zurück kehrt.





1 N 2 3 4 5 6

- Bei laufendem Motor den Kupplungshebel ziehen und in den 1. Gang schalten.

- Kupplungshebel langsam loslassen.

HINWEIS

Das Motorrad muss an seiner Position bleiben; eventuell ist eine leichte Vorwärtsbewegung feststellbar.

✓ Das Motorrad befindet sich nun im 1. Gang.

- Langsam Gas geben, um das Motorrad zu bewegen.

- Auf 5000 U/min beschleunigen und wieder anhalten.

- Diesen Vorgang 5 Mal wiederholen.

HINWEIS

Die Automatik-Funktion der Rekluse Kupplung bezieht sich lediglich auf den Anfahrvorgang. Das Schalten zwischen den Gängen erfolgt wie bei der Original Kupplung.

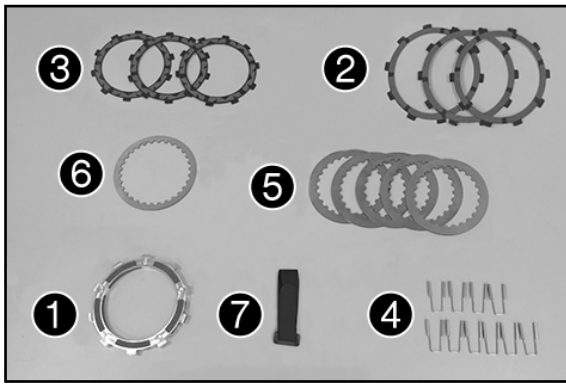
Die Rekluse-Kupplung greift während des normalen Fahrens vom Leerlauf bis auf 3.500 U/min. Halten Sie während der Fahrt die Drehzahl bei oder über 4.500 U/min, um ein Verrutschen der Kupplung zu vermeiden.

! VORSICHT

Es wird empfohlen, mit der Rekluse Kupplung nur im 1. Gang anzufahren! Ein Anfahren in höheren Gängen kann zu übermäßigem Verschleiß führen.

Die Funktion der Kupplung bei unter 10°C ist nur eingeschränkt möglich. Es besteht die Möglichkeit, dass das Fahrzeug abstirbt oder von alleine losfährt.

Ein sicherer Betrieb ist erst nach einer Warmlaufphase gewährleistet!



Scope of supply KTM & HQV

- 1x EXP friction disc ①
- 3x friction plate 3 mm ②
- 3x friction plate 1.8 mm ③
- 10x basket liner ④
- 5x steel plate 1 mm ⑤
- 1x steel plate 1.6 mm ⑥
- 2x fastening strap ⑦

⚠ WARNING

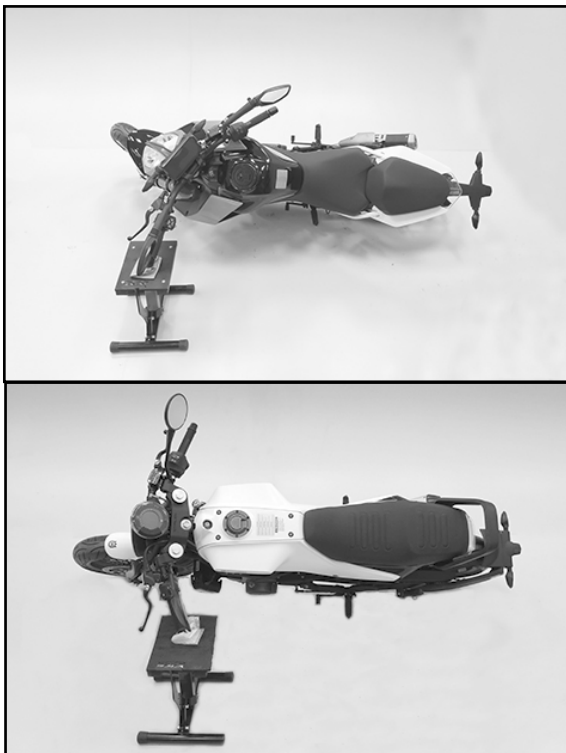
The anti-hopping function can be lost with the Rekluse centrifugal clutch!



All work marked with this symbol requires specialist knowledge and technical understanding. In the interest of your own safety, have these jobs performed by an authorized workshop. There, your motorcycle will be optimally cared for by specially trained experts using the specialist tools required.

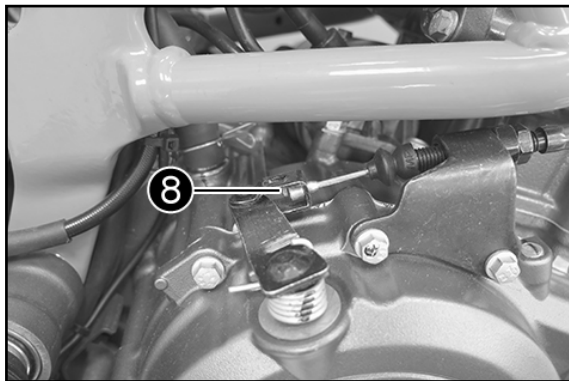
⚠ WARNING

In vehicles with a Rekluse clutch, it will appear to the rider that the transmission is in neutral when the engine is running at idle speed even if a gear is engaged. If the rider is unaware of this and opens the throttle while a gear is engaged, the motorcycle may start moving unexpectedly. When stationary, do not open the throttle excessively if you have not ensured that the transmission is in neutral. Before the gear is engaged, the engine must be running at idle speed and the brake must be actuated. If the throttle hangs up, the kill switch or the emergency OFF switch must be actuated to switch off the engine. Riding downhill in vehicles with a Rekluse clutch requires a change in the riding style since the gear is disengaged below a certain engine speed. When the Rekluse clutch is disengaged, there is no engine braking effect. When you roll downhill in a low gear without the engine braking effect and the vehicle accelerates to a high speed, opening the throttle at this point puts too high a load on the engine; the rear wheel is braked hard and may lock. This may cause an accident or damage the engine.

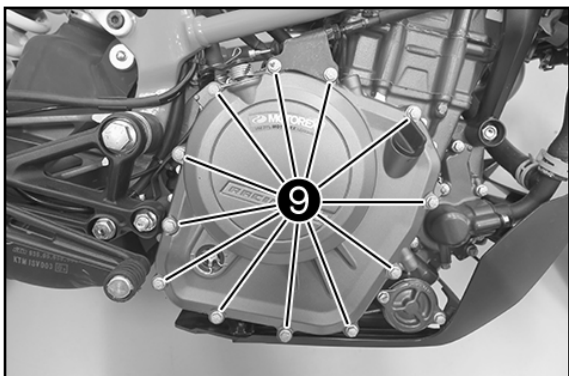


clutch, removing KTM & HQV

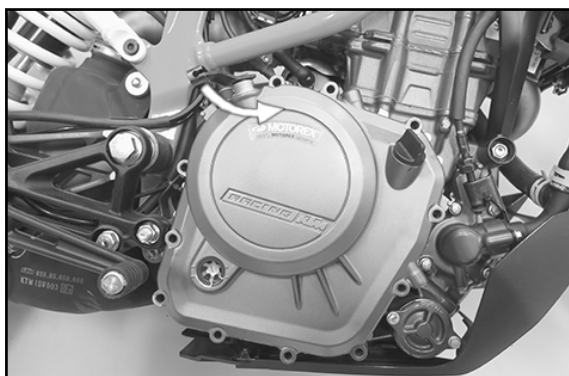
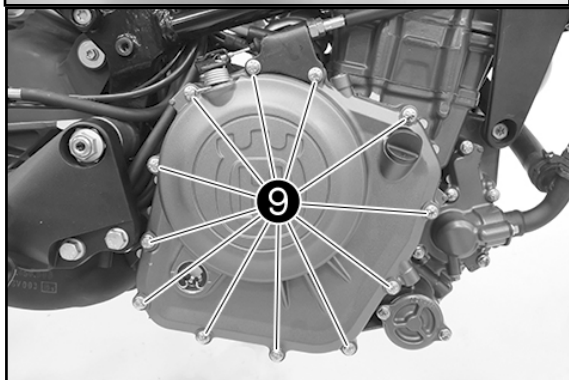
- Lay vehicle on its side.



- Bend the lock washer ⑧ open.
- Detach the clutch cable wire and expose it.

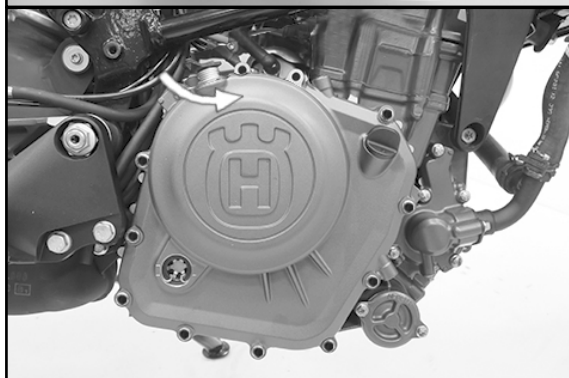


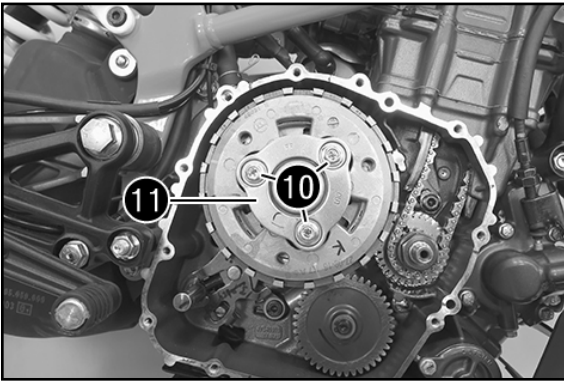
- Remove screws ⑨.



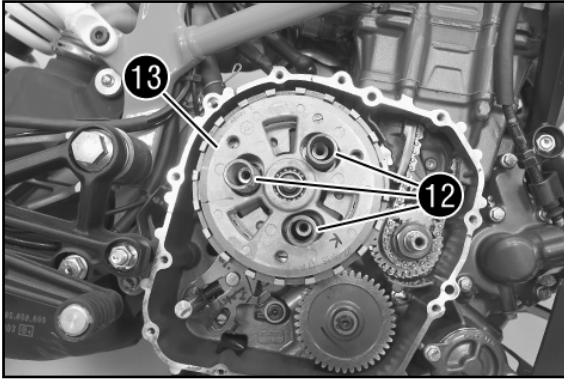
- Take off the clutch cover with dowels and gasket.

NOTE
Pull the clutch lever forward slightly.

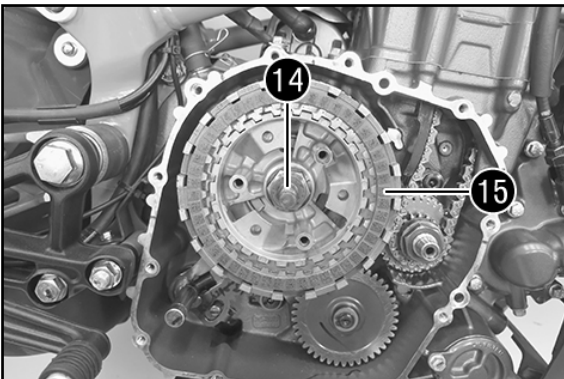




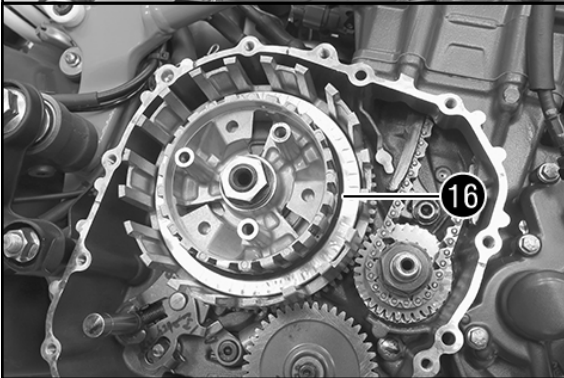
- Remove screws 10.
- Take off clutch pressure plate 11.



- Remove springs 12.
- Take off clutch pressure plate 13.



- Remove pull rod 14.
- Remove clutch discs 15.

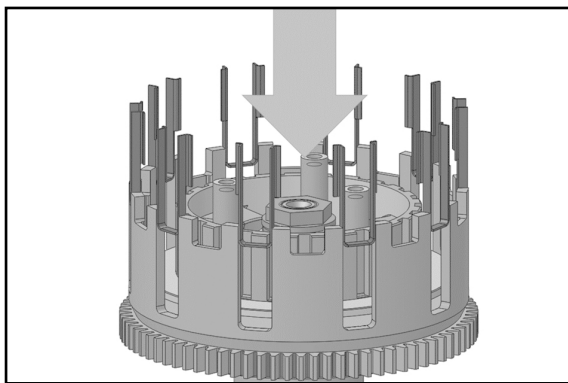


NOTE
Do not remove the support ring and pretension ring 16.

⚠ WARNING

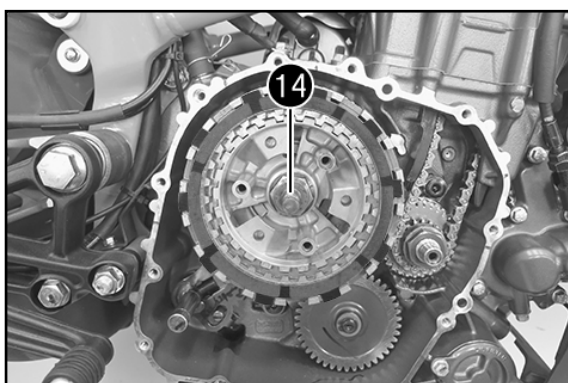
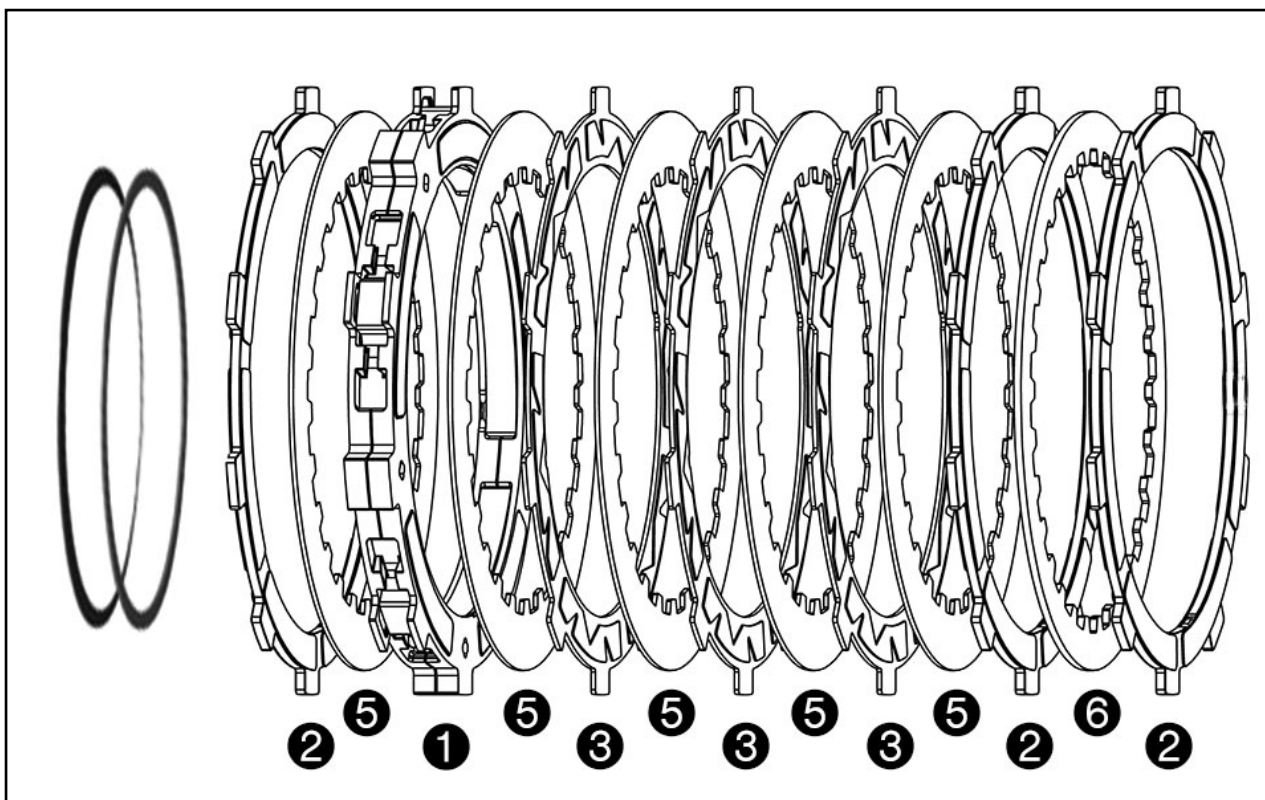
The clutch requires the clutch basket be in good working condition to function properly. This includes the basket dampers and/or springs. If any notching of the basket can be felt, the basket should be replaced. Do not use baskets that have been filed, machined, or modified on the tangs. The basket liners included in this kit will not notch due to worn dampers/springs, however worn dampers/springs can cause sleeve failure. Thoroughly inspect the clutch regularly. Dangers can arise for people, property and the environment through use not as intended.

- Inspect the whole basket for fatigue cracks, basket sleeve wear, and tang notching.
- Inspect the dampers/springs for rotational play. Dampers/springs should not move. Worn dampers/springs could lead to sleeve failure.
- Inspect the basket sleeves for wear or any subtle notching.
- Replace parts as necessary.

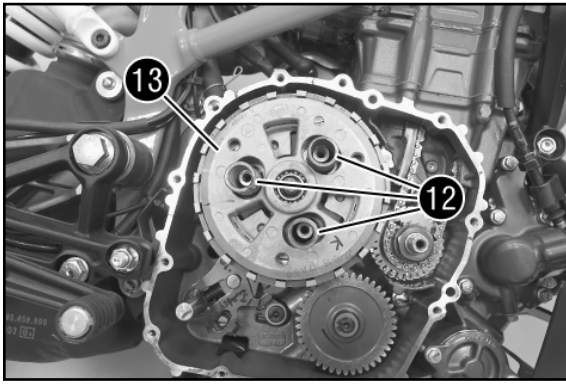


Installing the clutch KTM & HQV

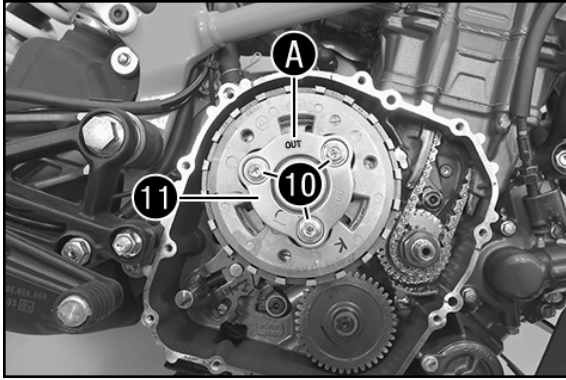
- Mount all basket liners **4** (included) as shown on the outer clutch hub.
- Oil EXP friction disc **1** and friction plates **2** and **3** thoroughly.
- Beginning with 3 mm friction plate **2**, mount 1 mm steel plate **5** and EXP friction disc **1** (all included).
- Then alternately mount all 1 mm steel plates **5** and 1.8 mm friction plates **3** as shown (from left to right).
- Finally mount 3 mm friction plate **2**, 1.6 mm steel plate **6** and 3 mm friction plate **2** (all included).



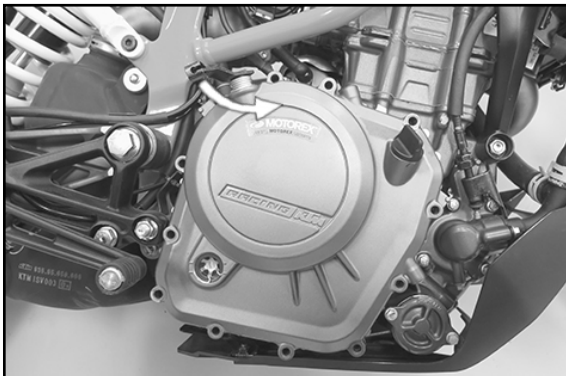
- Mount pull rod **14**.



- Position clutch pressure plate **13** with clutch discs.
- ✓ The uppermost friction plate is offset by one tooth.
- Position springs **12**.

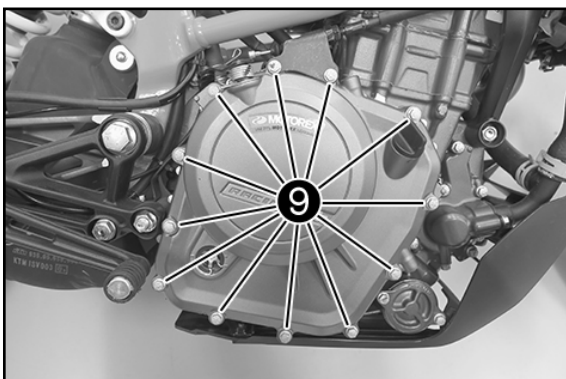


- Position clutch pressure plate **11**.
- ✓ The marking **A** points outward.
- Mount screws **10** and tighten to 10 Nm.

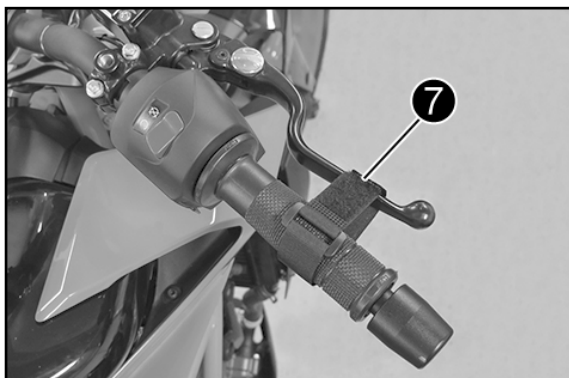
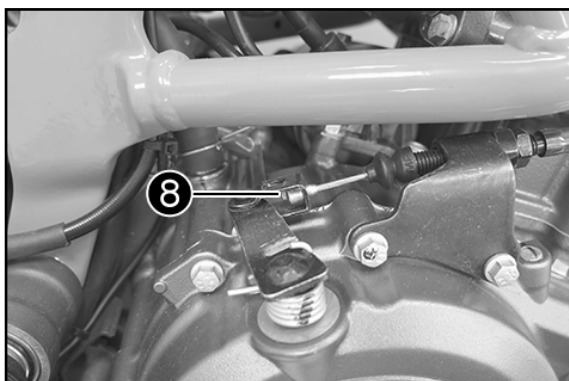
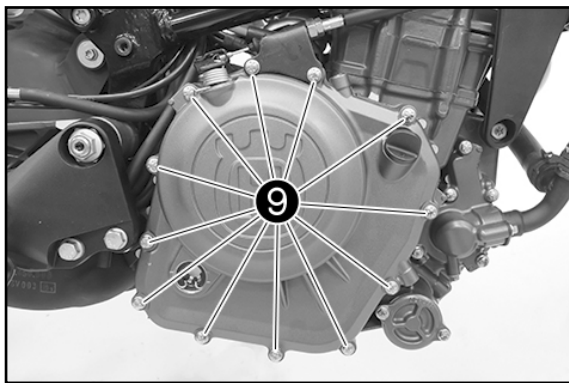


- Position clutch cover with dowels and new gasket.

NOTE
Pivot the clutch lever.



- Mount screws **9** and tighten in a crisscross pattern to 12 Nm.



- Attach clutch cable wire.
- Secure clutch cable wire with lock washer **8**.
- Place vehicle in upright position and lean on the side stand.

Final steps KTM & HQV

- Check engine oil level (see user manual).

Reprogram idle KTM & HQV

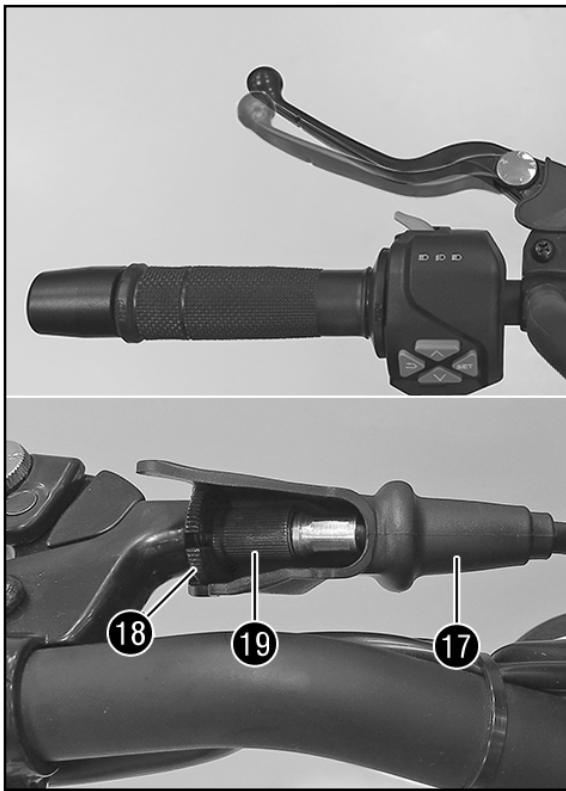
- Start motorcycle and allow to run in idle (position N) for at least 10 minutes, **without** operating the clutch lever or throttling while doing so!

⚠ WARNING

The Rekluse clutch is open when the engine is stopped, even if a gear is engaged, and there is no braking or stopping effect by the transmission.

The fastening straps **7** (included) are used to secure the handbrake and clutch lever when parking the motorcycle.

Avoid parking on steep climbs with the motorcycle parallel to the direction of the slope. The front tire may slip and the motorcycle may become unstable when the fastening straps are used.

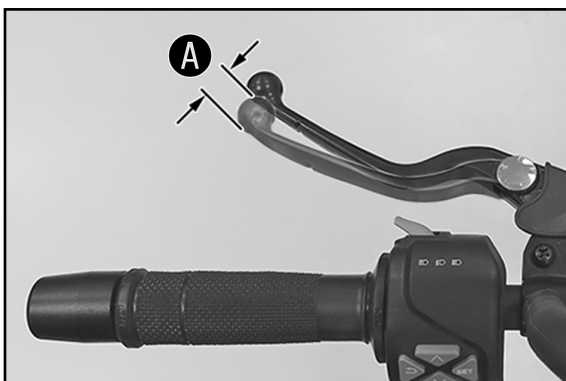
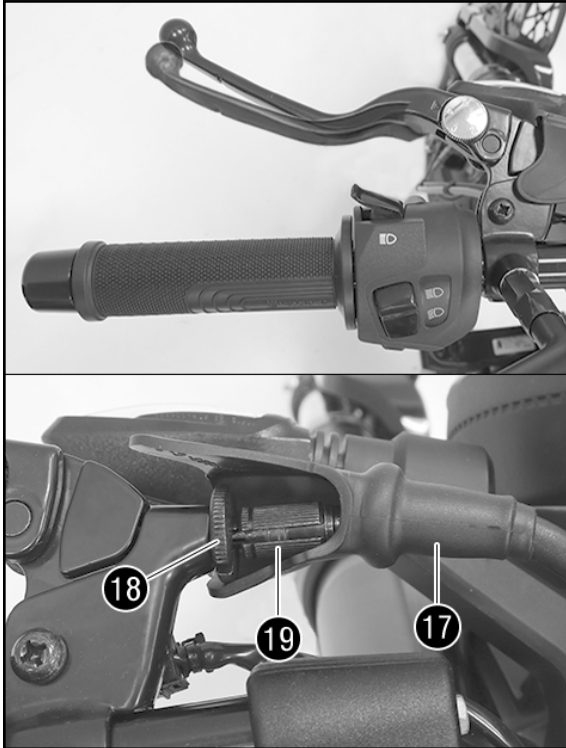


Checking the clutch lever play KTM & HQV

- Move the handlebar to the straight-ahead position.
- Pull the clutch lever until resistance is perceptible and check for play.
- The clutch lever must **not** have any play.

Adjusting play in the clutch lever KTM & HQV

- Push back sleeve 17.
- Loosen lock nut 18.
- Adjust adjusting screw 19 until the clutch lever has no more play.
- Tighten lock nut 18.
- Position sleeve 17.
- Move the handlebar from left to right and back across the entire steering range.
- The clutch lever must not have any play.
- If the play in the clutch lever changes:
- Check the routing of the clutch cable.

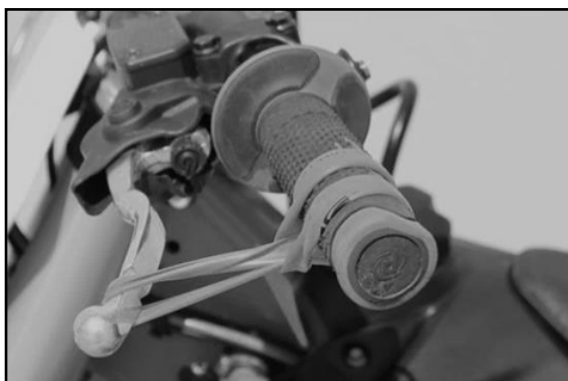
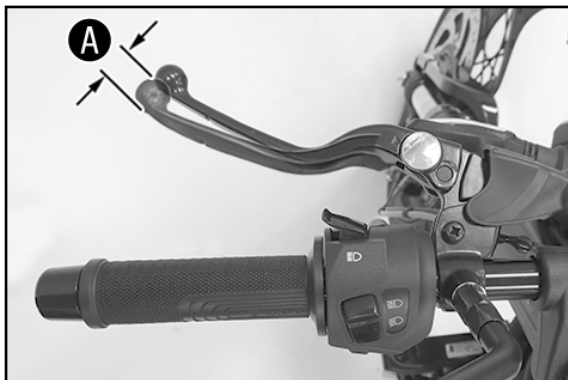


⚠ WARNING

When engaging the centrifugal clutch, the play in the clutch lever increases. This happens when the engine speed increases from idle to about 5,000 rpm. The play is caused by the expansion of the EXP friction disc, which lifts the clutch pressure plate from the trigger assembly.

The optimal free play of clutch lever movement is 6 - 9 mm, measured at the end of the lever **A**.

The following steps set out two ways in which this play can be checked.



- Put the motorcycle into neutral.
- Start the engine and warm it up.

Rubber band method:

- Wrap a rubber band around the outer end of the handlebar grip and attach to the end of the clutch lever.
- While in neutral and at idle speed, accelerate the engine quickly to at least 5,000 rpm and return to idle speed.

✓ The clutch lever should move about 3 mm towards the handle bar when the engine accelerates.

Manual method:

- Put the motorcycle into neutral and apply slight pressure to the clutch lever while at idle speed.
- Accelerate the engine to at least 5,000 rpm and return to idle speed.

✓ Under slight pressure, the clutch lever should move about 3 mm towards the handlebar when the engine accelerates and the centrifugal clutch engages.

- The check should be done before the 1st trip of the day.
- If the check was successful, proceed to the "Running in" section.

- If the test was not successful, adjust the clutch:
- Start the motorcycle, warm it up and accelerate to the throttle speed in neutral (position N) and adjust the play in the clutch lever to 6-9 mm.
- Then fine tune until - when in 1st gear - the motorcycle does not move off on its own without pulling the clutch lever.

NOTE

This ensures that the clutch is closed. The clutch play is always set to the same value and is not subject to fluctuations due to speed.

Too much play?

Turn adjusting screw 19 clockwise to increase the gap.

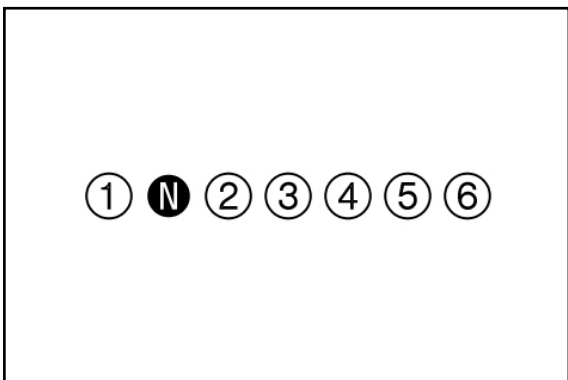
Insufficient play?

Turn adjusting screw 19 counterclockwise to decrease the gap.

⚠ WARNING
Continuing to ride when the clutch is not adjusted properly may cause damage to the clutch.

Running in procedure KTM & HQV

- Start motorcycle and warm up. In idle (position N) rev up the engine 10 times to approx. 5000 rpm, **without** operating the clutch lever while doing so.
- Make sure that the engine returns to idle between each rpm cycle.





- While the engine is running, pull the clutch lever and shift to 1st gear.

- Slowly release the clutch lever.

NOTE

The motorcycle must remain in its position; a slight forward movement might be noticeable.

✓ The motorcycle is now in 1st gear.

- Open the throttle slowly to move the motorcycle.

- Accelerate to 5000 rpm and stop again.

- Repeat this process 5 times.

NOTE

The automatic function of the Rekluse clutch only refers to the start-up process. The shift between gears is done in the same way as the original clutch.

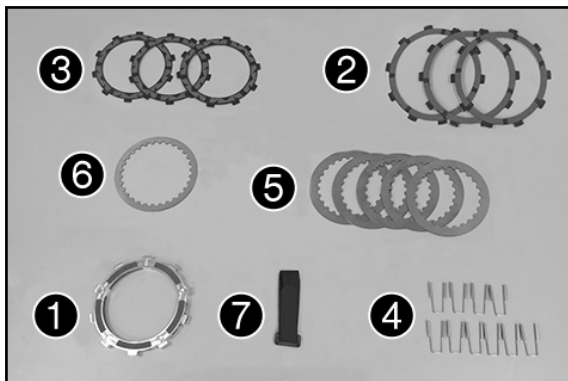
Rekluse clutch engages during normal riding from idle to 3,500 RPM. While cruising, keep the RPM at or above 4,500 RPM to keep the clutch from slipping.

! ATTENTION

It is recommended that with the Rekluse clutch you always start in first gear! Starting off in higher gears can cause excessive wear.

The function of the clutch at temperatures below 10°C is only possible to a limited extent. There is a possibility that the vehicle may die or move off on its own.

Safe operation is only guaranteed after a warming-up phase!



Materiale fornito KTM & HQV

- 1 disco di attrito EXP ❶
- 3 dischi guarniti 3 mm ❷
- 3 dischi guarniti 1,8 mm ❸
- 10 fermagli ❹
- 5 dischi intermedi 1 mm ❺
- 1 disco intermedio 1,6 mm ❻
- 2 nastri di fissaggio ❼

⚠ ATTENZIONE

La frizione centrifuga Rekluse può implicare la perdita della funzione antisaltellamento!



Tutti i lavori contrassegnati con questo simbolo richiedono competenze tecniche e comprensione della materia. Per la vostra sicurezza, far eseguire questi interventi presso un'officina autorizzata che si occuperà della vostra moto in modo ottimale, impiegando manodopera specializzata ed addestrata e con i necessari attrezzi speciali.

⚠ ATTENZIONE

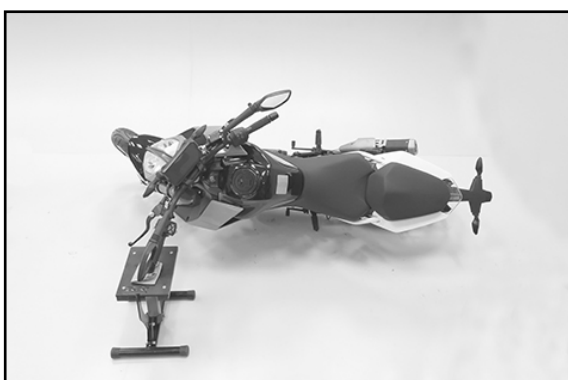
Con la frizione Rekluse, anche con marcia inserita sembra di cambiare con cambio in folle, a condizione che il motore sia a regime minimo. La motocicletta può mettersi improvvisamente in moto se il conducente inconsapevolmente dà gas con marcia inserita. A veicolo fermo non dare troppo gas se non si è sicuri che il cambio sia in folle. Prima di inserire la marcia, il motore deve essere a regime minimo e il freno deve essere azionato.

Se il gas rimane bloccato, per spegnere il motore premere il pulsante di massa o l'interruttore di sicurezza.

Con la frizione Rekluse occorre adattare il proprio stile di guida in fase di partenza, poiché la frizione viene disinnestata quando si scende sotto un determinato numero di giri del motore. Con la frizione Rekluse disinnestata viene meno l'effetto frenante del motore.

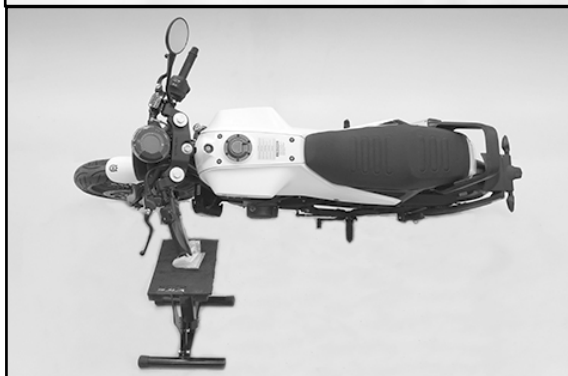
Se percorrendo una discesa con inserita una marcia bassa senza l'effetto frenante del motore si raggiunge una velocità elevata e poi si dà gas, la frizione viene innestata: il motore viene fortemente sollecitato e la ruota posteriore, sottoposta a una brusca frenata, potrebbe bloccarsi.

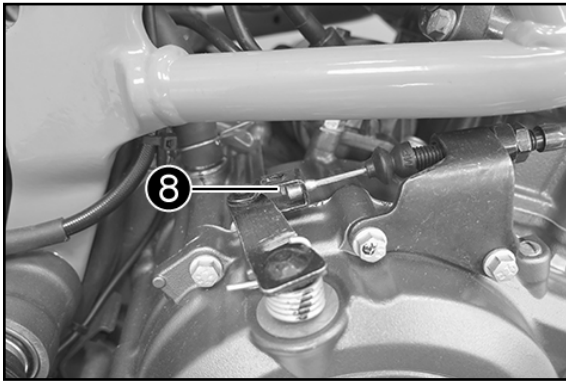
Vi è pertanto il rischio di incidenti e di un danneggiamento del motore.



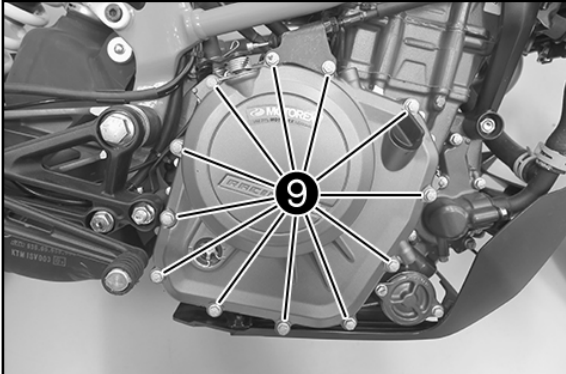
Smontaggio della frizione KTM & HQV

- Appoggiare il veicolo su un lato.

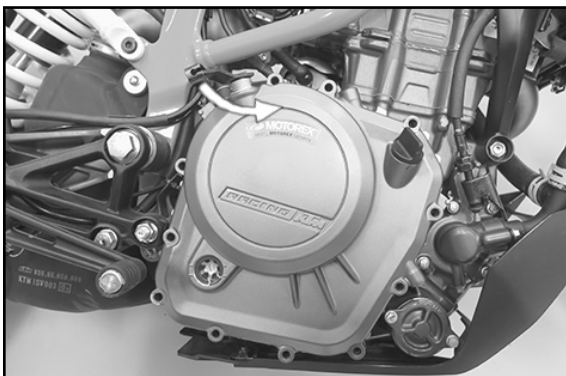
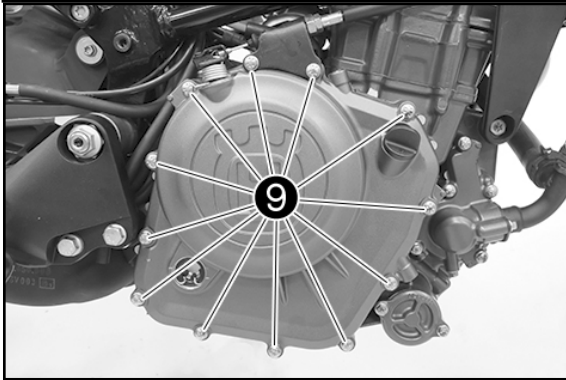




- Aprire la rosetta di sicurezza ⑧.
- Sganciare il cavo della frizione e scoprirlo.



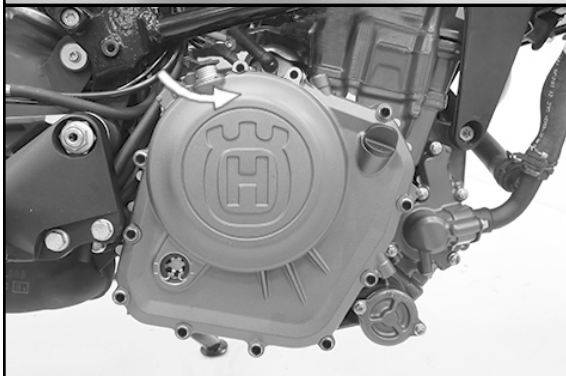
- Rimuovere le viti ⑨.

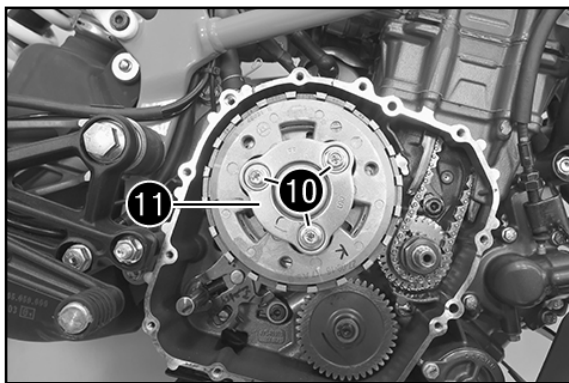


- Rimuovere il coperchio della frizione con le bussole di centraggio e la guarnizione.

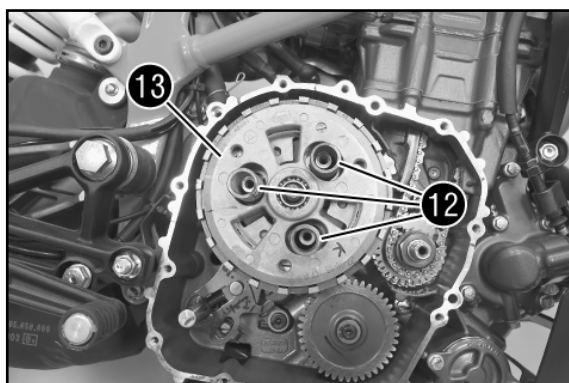
AVVERTENZA

Tirare leggermente in avanti la leva della frizione.

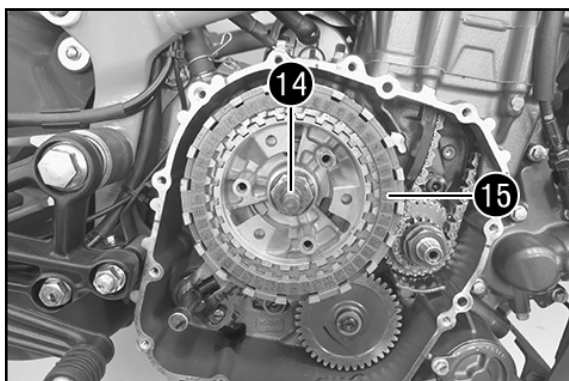




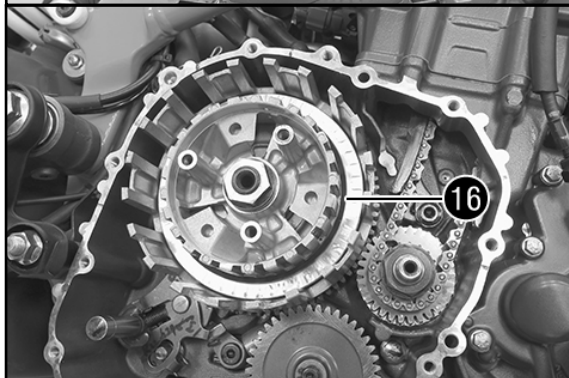
- Rimuovere le viti 10.
- Rimuovere il piatto spingidisco 11.



- Rimuovere le molle 12.
- Rimuovere il tappo di compressione 13.



- Rimuovere il tirante 14.
- Rimuovere i dischi della frizione 15.



AVVERTENZA

Non rimuovere l'anello di appoggio e l'anello di precarica 16.

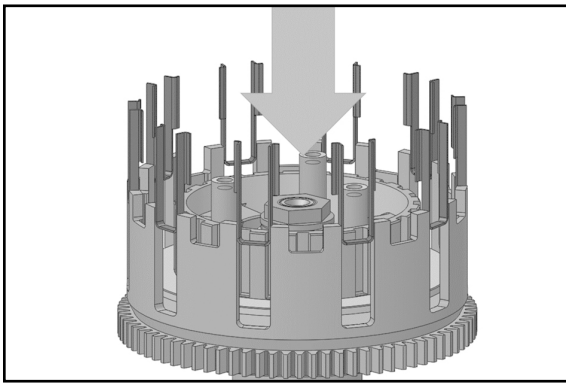
⚠ ATTENZIONE

Affinché funzioni correttamente, è necessario che la campana della frizione sia in ottimo stato. Questo vale anche per le molle, il tappo di compressione e il piatto spingidisco. Se sulla campana della frizione si dovessero rilevare degli intagli, è necessario sostituirla. Non utilizzare campane della frizione che siano state limate, elaborate o modificate.

In caso di usura degli altri componenti, i fermagli compresi nel volume della fornitura non si innestano correttamente, causando possibili danni.

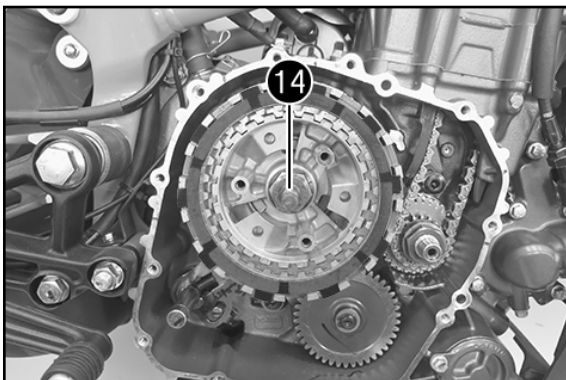
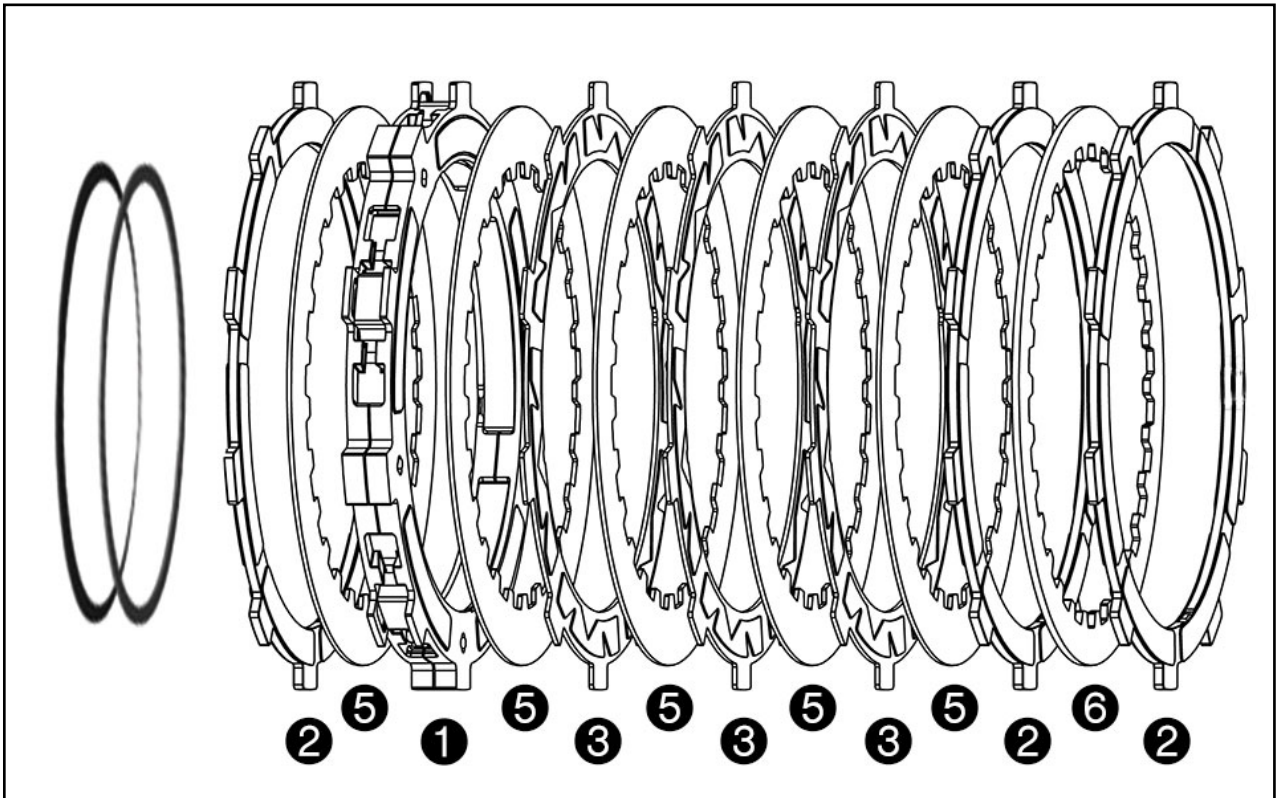
Controllare regolarmente e accuratamente lo stato della frizione. Da un uso non conforme possono derivare pericoli per persone, materiali e l'ambiente.

- Controllare l'intera campana della frizione per verificare se presenta incrinature, segni di usura o intagli.
- Controllare il gioco delle molle, del tappo di compressione e del piatto spingidisco. Non devono muoversi. I componenti usurati possono causare danni.
- Controllare se i fermagli sono consumati o se presentano leggeri intagli.
- Sostituire i componenti usurati secondo le necessità.

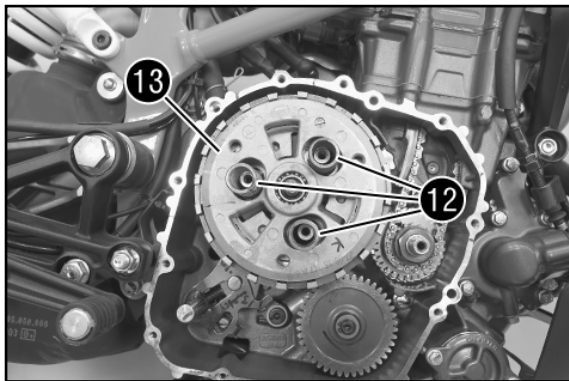


Montaggio della frizione KTM & HQV

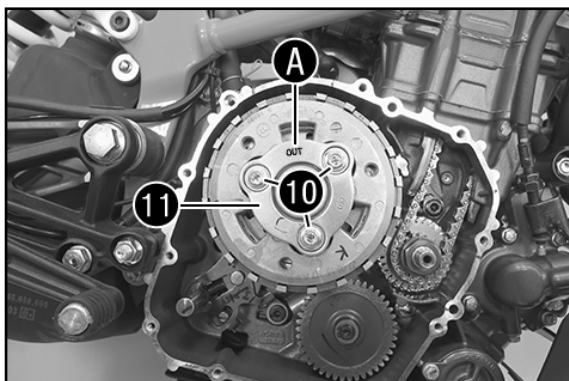
- Montare tutti i fermagli **4** (in dotazione) come raffigurato sulla campana della frizione.
- Oliare accuratamente il disco di attrito EXP **1** e i dischi guarniti **2** e **3**.
- Iniziando con il disco guarnito **2** di 3 mm, montare il disco intermedio **5** di 1 mm e il disco di attrito EXP **1** (tutto in dotazione).
- Successivamente montare tutti i dischi alternando i dischi intermedi **5** di 1 mm ai dischi guarniti **3** di 1,8 mm come raffigurato (da sinistra a destra).
- Per finire montare il disco guarnito **2** di 3 mm, il disco intermedio **6** di 1,6 mm e il disco guarnito **2** di 3 mm (tutto in dotazione).



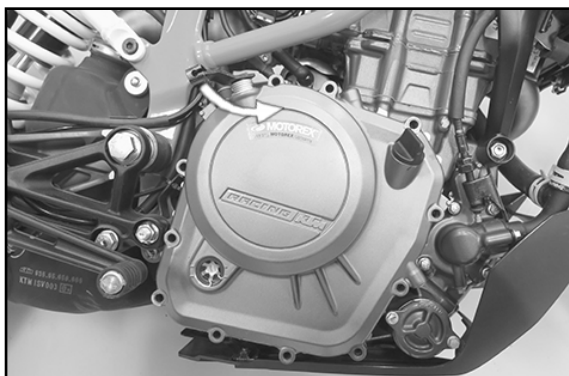
- Montare il tirante **14**.



- Posizionare il tappo di compressione 13 con i dischi della frizione.
- ✓ Il primo disco guarnito superiore risulta sfalsato di un dente.
- Posizionare le molle 12.

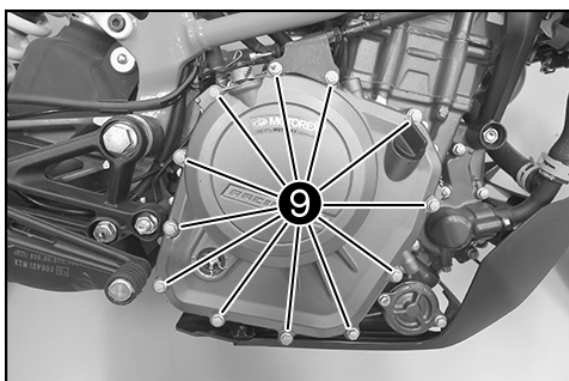


- Posizionare il piatto spingidisco 11.
- ✓ La marcatura A è rivolta verso l'esterno.
- Montare le viti 10 e serrarle a 10 Nm.

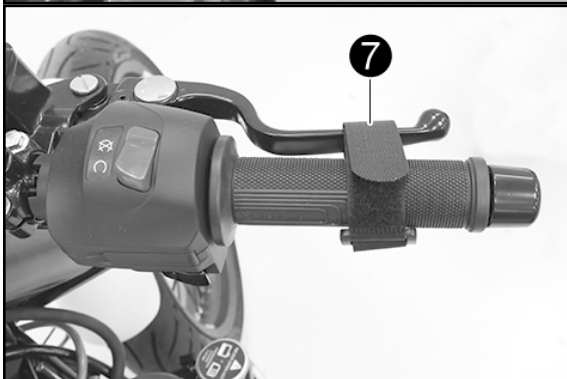
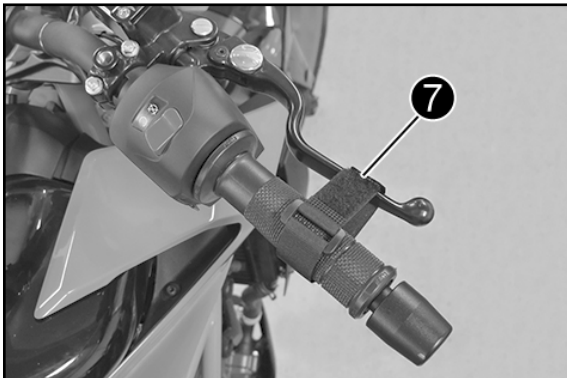
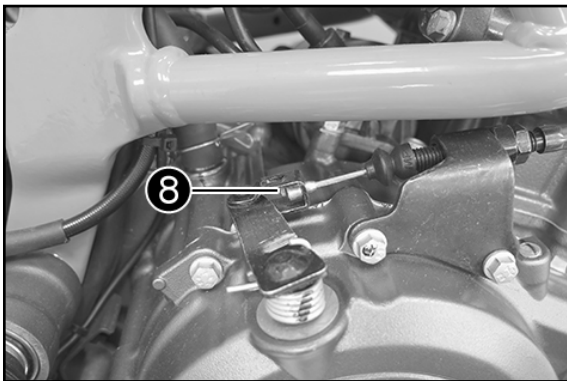
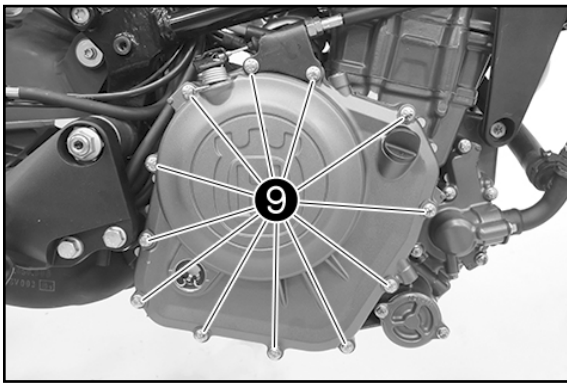


- Posizionare il coperchio della frizione con le bussole di centraggio e la nuova guarnizione.

AVVERTENZA
Ruotare la leva della frizione.



- Montare le viti 9 e serrarle a 12 Nm in sequenza incrociata.



- Agganciare il cavo della frizione.
- Fissare il cavo della frizione con la rosetta di sicurezza ⑧.
- Raddrizzare il veicolo e appoggiarlo sul cavalletto laterale.

Operazione conclusiva KTM & HQV

- Controllare il livello dell'olio motore (v. manuale d'uso).

Reinizializzazione a regime minimo KTM & HQV

- Avviare la motocicletta e far girare il motore a regime minimo (posizione N) per almeno 10 minuti, **senza** azionare la leva della frizione o dare gas!

⚠ ATTENZIONE

A motore fermo, anche con marcia inserita, la frizione Rekluse è aperta e non c'è alcun effetto frenante o di ritenuta da parte del cambio.

Le cinghie di fissaggio ⑦ (in dotazione) servono per fissare la leva del freno a mano e della frizione quando si parcheggia la motocicletta.

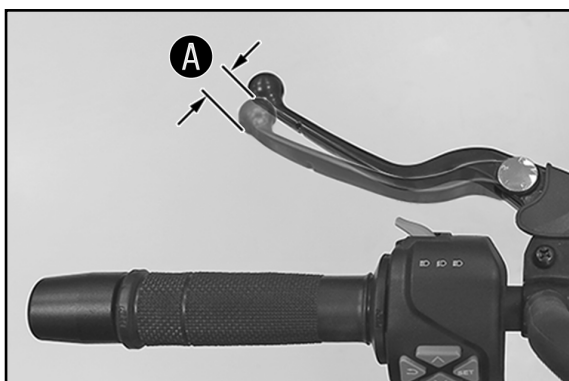
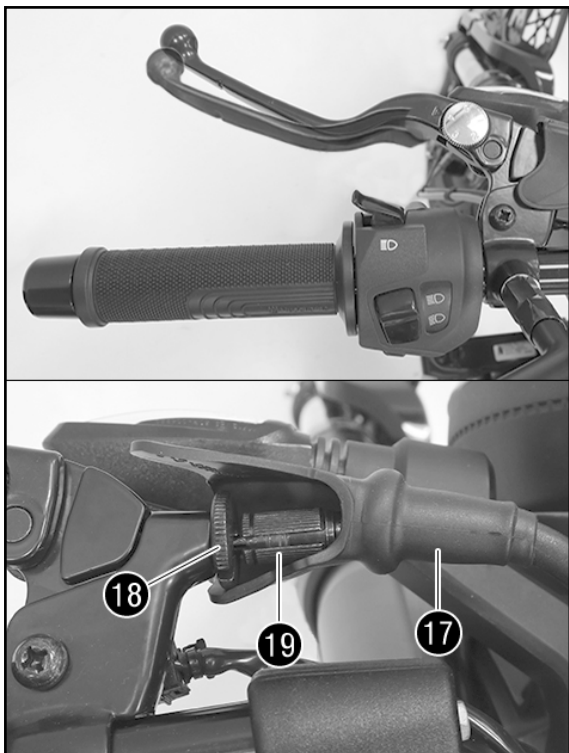
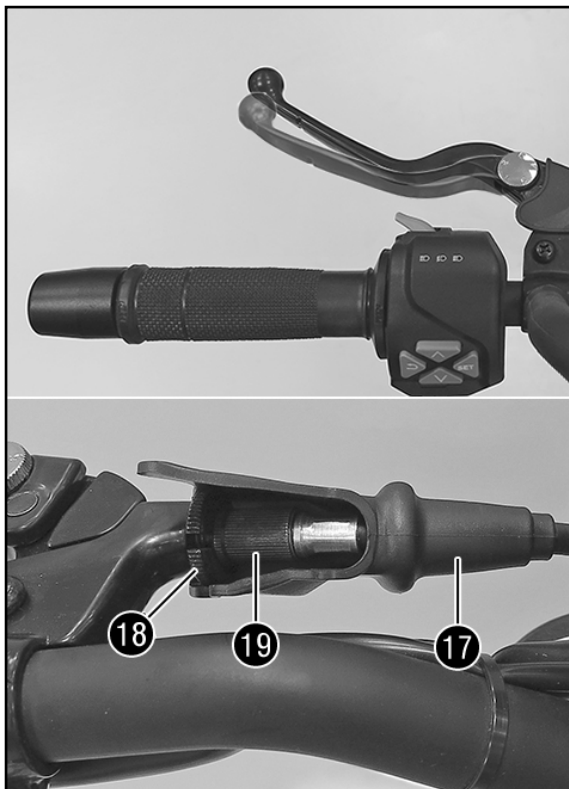
Evitare il parcheggio in pendii ripidi con la motocicletta in posizione parallela alla direzione di inclinazione. Se vengono utilizzate le cinghie di fissaggio, la ruota anteriore può slittare rendendo instabile la motocicletta.

Controllo del gioco della leva della frizione KTM & HQV

- Raddrizzare il manubrio.
- Tirare la leva della frizione fino a percepire resistenza e controllarne il gioco.
- La leva della frizione **non** deve aver gioco.

Regolazione del gioco della leva della frizione KTM & HQV

- Spingere indietro la cuffia 17.
- Allentare il controdado 18.
- Regolare la vite di regolazione 19 finché la leva della frizione non ha più gioco.
- Serrare il controdado 18.
- Posizionare la cuffia 17.
- Muovere il manubrio a destra e a sinistra per l'intero raggio di sterzata.
- La leva della frizione non deve aver gioco.
- Se il gioco della leva della frizione cambia:
- Controllare la disposizione del cavo della frizione.

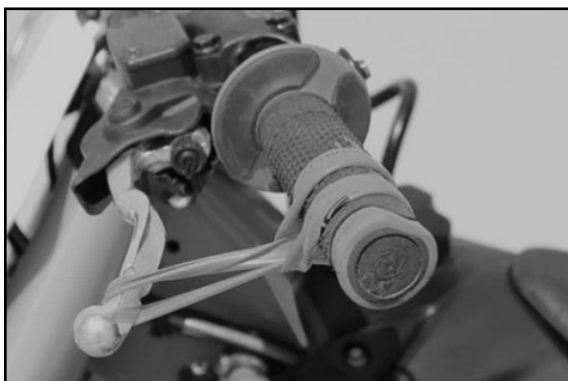
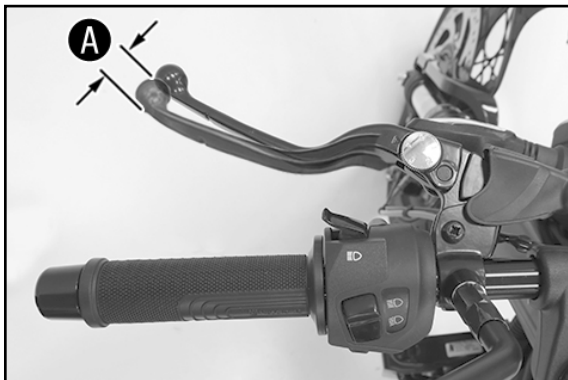


⚠ ATTENZIONE

All'innesto della frizione centrifuga aumenta il gioco della leva della frizione. Questo accade quando la velocità del motore passa dal minimo fino a ca. 5000 giri/min. Il gioco è dato dalla dilatazione del disco di attrito EXP, a seguito della quale il piatto spingidisco viene distaccato dal gruppo di disinnesto.

Il gioco della leva della frizione ottimale è di ca. 6 - 9 mm, misurato sull'estremità della leva A.

I seguenti passaggi spiegano come controllare il gioco in due modi diversi.



- Portare la motocicletta in folle.
- Accendere il motore e farlo scaldare.

Metodo con l'elastico in gomma:

- Avvolgere un elastico in gomma attorno all'estremità esterna della manopola del manubrio e applicarlo all'estremità della leva della frizione.
- Con la moto in folle e a regime minimo, accelerare rapidamente il motore ad almeno 5000 giri/min e poi riportarlo a regime minimo.

- ✓ Quando il motore va su di giri, la leva della frizione dovrebbe spostarsi di circa 3 mm verso il manubrio.

Metodo manuale:

- Mettere la motocicletta in folle ed esercitare a regime minimo una leggera pressione sulla leva della frizione.
- Accelerare il motore ad almeno 5000 giri/min e poi riportarlo a regime minimo.

- ✓ Quando il motore va su di giri e si innesta la frizione centrifuga, con una leggera pressione la leva della frizione dovrebbe spostarsi di circa 3 mm verso il manubrio.

- Eseguire la verifica prima di mettersi in marcia per la prima volta nella giornata.
- Se la verifica ha avuto un esito positivo, procedere con il capitolo "Rodaggio".

- Se la verifica ha avuto esito negativo, regolare la frizione:
- Avviare la motocicletta, farla scaldare e, con regime del minimo (posizione N), accelerare fino al regime massimo e impostare come gioco della leva della frizione 6-9 mm.
- Passare quindi alla regolazione di precisione, in modo che la motocicletta, con inserita la 1ª marcia non parta da sola senza leva della frizione tirata.

AVVISO

In questo modo si assicura che la frizione sia chiusa. Il gioco della frizione viene sempre impostato uguale e non è soggetto a fluttuazioni dovute alla velocità.

Gioco eccessivo?

Ruotare la vite di regolazione 19 in senso orario per aumentare la luce.

Gioco troppo ridotto?

Ruotare la vite di regolazione 19 in senso antiorario per diminuire la luce.

⚠ ATTENZIONE

Non proseguire se la frizione non è regolata correttamente. Ciò potrebbe danneggiare la frizione!

Rodaggio KTM & HQV

- Avviare la motocicletta, farla scaldare e, con il cambio in folle (posizione N), portare il motore 10 volte a ca. 5000 giri/min **senza** azionare la leva della frizione.
- Fare attenzione che tra ogni ciclo di accelerazione il motore torni di nuovo a regime minimo.

① ② ③ ④ ⑤ ⑥

①

②

③

④

⑤

⑥



- Mentre il motore gira, tirare la leva della frizione e inserire la 1ª marcia.

- Rilasciare lentamente la leva della frizione.

AVVERTENZA

La motocicletta deve restare nella sua posizione; eventualmente può verificarsi un leggero movimento in avanti.



La motocicletta si trova adesso in 1ª marcia.

- Dare lentamente gas per muovere la motocicletta.

- Accelerare a 5000 giri/min e frenare la moto fino all'arresto.

- Ripetere questa operazione 5 volte.

AVVERTENZA

La funzione automatica della frizione Rekluse si riferisce soltanto alla fase di partenza. Il cambio delle marce avviene come per la frizione originale.

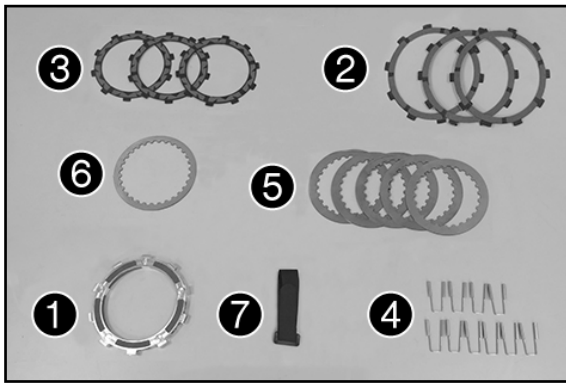
Durante la guida normale, la frizione Rekluse stacca dal minimo fino a 3.500 giri/min. Durante la marcia, mantenere un numero di giri uguale o superiore a 4.500 giri/min per evitare lo slittamento della frizione.

! AVVERTIMENTO

Con la frizione Rekluse si consiglia di avviare il veicolo solo in 1ª marcia! Una partenza con marce maggiori può comportare un'usura eccessiva.

Il funzionamento della frizione sotto i 10 °C è possibile solo con delle limitazioni. C'è la possibilità che il veicolo si spenga o parta da solo.

Il funzionamento sicuro è garantito solo dopo una fase di riscaldamento!



Contenu de la livraison KTM & HQV

- 1x disque de friction EXP ①
- 3x disques garnis 3 mm ②
- 3x disques garnis 1,8 mm ③
- 10x pattes ④
- 5x disque intermédiaire 1 mm ⑤
- 1x disque intermédiaire 1,6 mm ⑥
- 2x rubans de fixation ⑦

⚠ ATTENTION

Avec l'embrayage automatique Rekluse, l'anti-hopping peut ne plus fonctionner.



Tous les travaux accompagnés de ce symbole nécessitent des connaissances approfondies ainsi qu'un certain savoir-faire technique.

Pour la sécurité de tous, faire exécuter ces travaux par un atelier agréé !

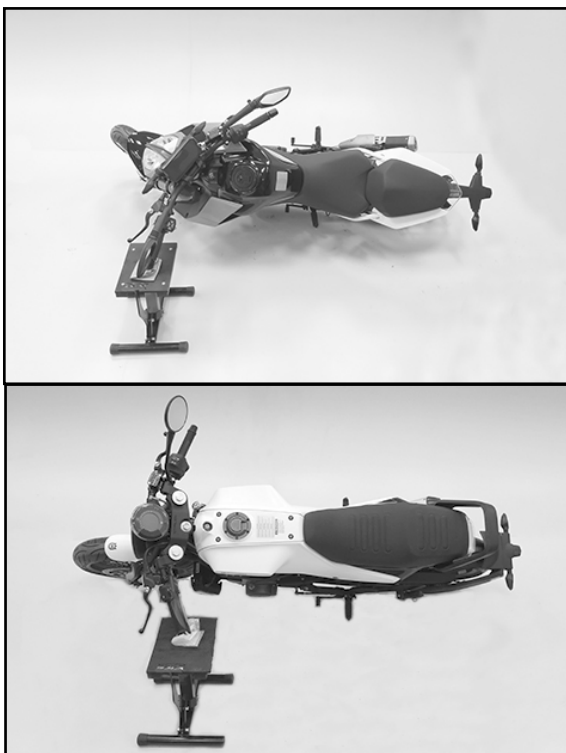
La moto y sera entretenue de manière optimale par des spécialistes ayant suivi une formation spécifique et disposant de l'outillage spécial nécessaire.

⚠ ATTENTION

Avec l'embrayage Rekluse, même lorsqu'un rapport est engagé, on a l'impression que la boîte de vitesse est au point mort, tant que le moteur tourne au ralenti. La moto risque de se mettre en mouvement de façon inopinée, si le pilote n'en est pas conscient et donne du gaz alors qu'un rapport est enclenché. En conséquence, lorsque la moto est à l'arrêt, ne pas donner trop de gaz, tant que l'on est pas sûr d'être au point mort. Avant d'engager le rapport, faire tourner le moteur au ralenti et actionner le frein. Si l'accélération reste coincée, le bouton de masse ou le bouton d'arrêt d'urgence doit être actionné pour couper le moteur.

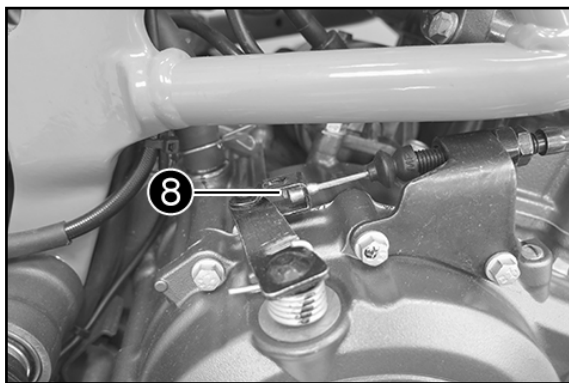
Conduire avec un embrayage Rekluse implique un changement de style de conduite, car lorsqu'on passe sous un certain régime moteur, l'embrayage débraye. Lorsque l'embrayage Rekluse est débrayé, il n'y a plus aucun frein moteur. Lorsqu'on descend une cote en petit rapport, sans frein moteur, pour laisser la moto atteindre une haute vitesse avant d'accélérer, l'embrayage embraye, ce qui induit une sollicitation excessive du moteur et un freinage important de la roue arrière, qui risque de bloquer.

Le pilote risque d'une part de faire un accident et d'autre part d'endommager le moteur.

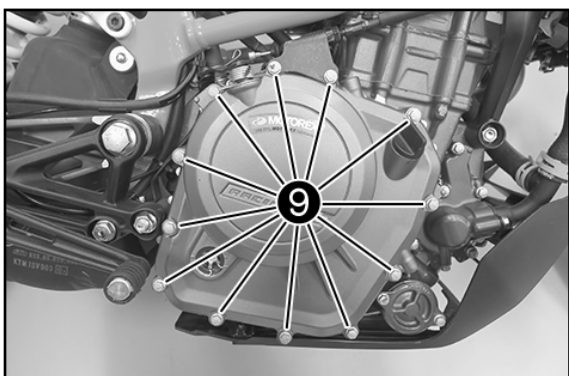


Déposer l'embrayage KTM & HQV

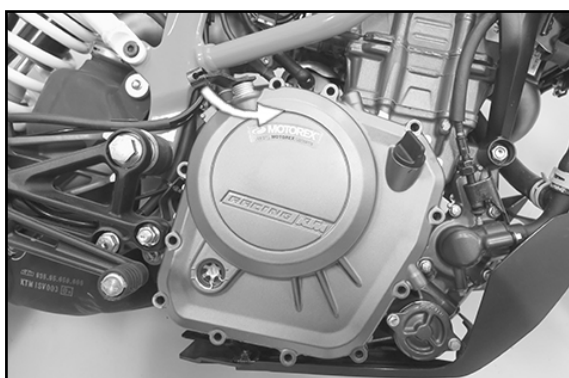
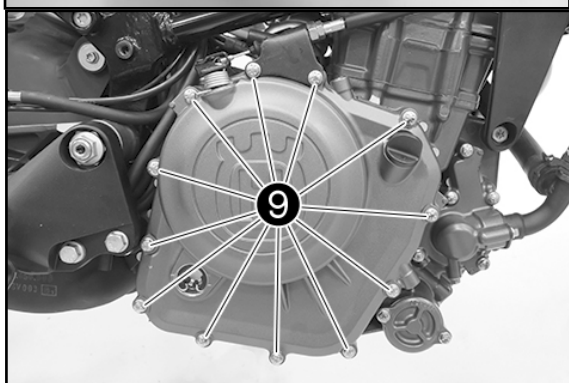
- Allonger le véhicule sur le côté.



- Déplier la rondelle frein ⑧.
- Décrocher et dégager le câble d'embrayage.



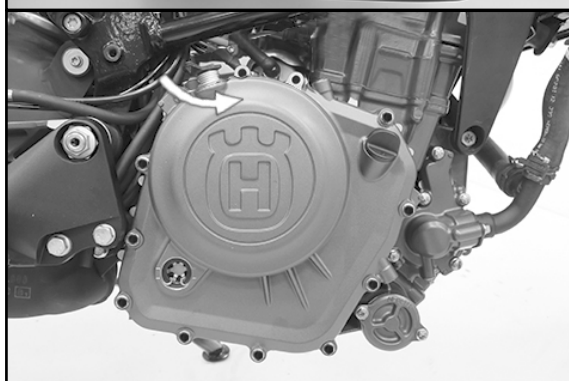
- Retirer les vis ⑨.

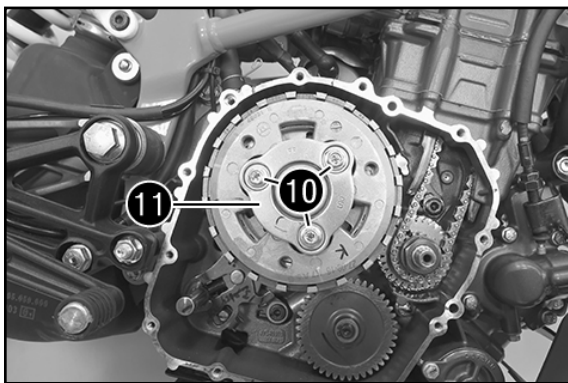


- Retirer le carter d'embrayage avec les bagues de centrage et le joint.

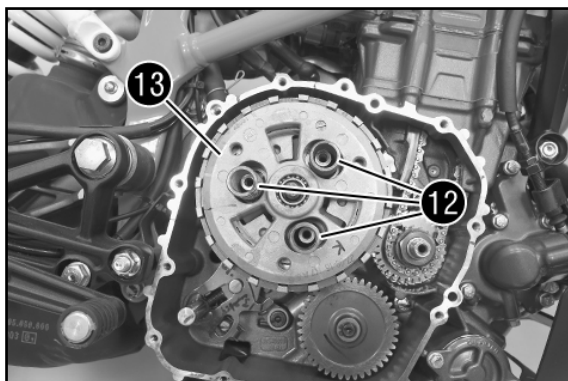
REMARQUE

Tirer le levier d'embrayage légèrement vers l'avant.

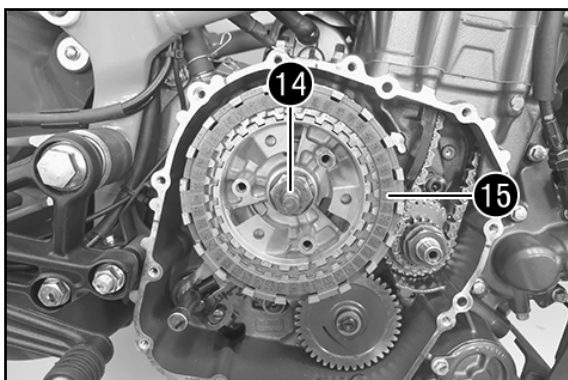




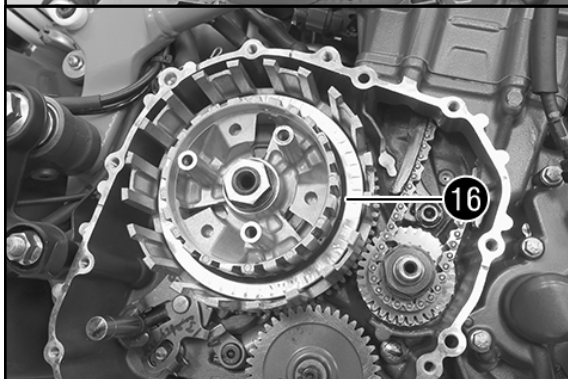
- Retirer les vis 10.
- Déposer le plateau de pression 11.



- Retirer les ressorts 12.
- Déposer le plateau de pression 13.



- Retirer la tige de traction 14.
- Retirer les lamelles d'embrayage 15.

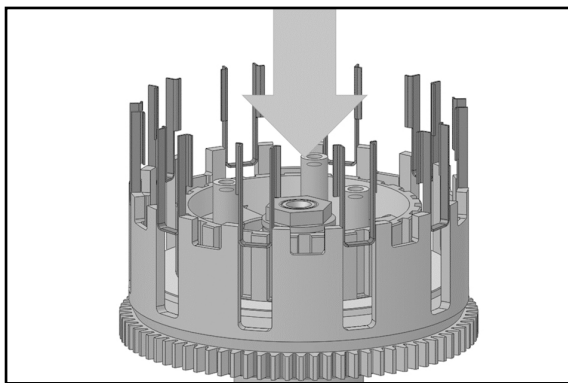


REMARQUE
Ne pas retirer la bague d'appui et la bague de précontrainte 16.

⚠ ATTENTION

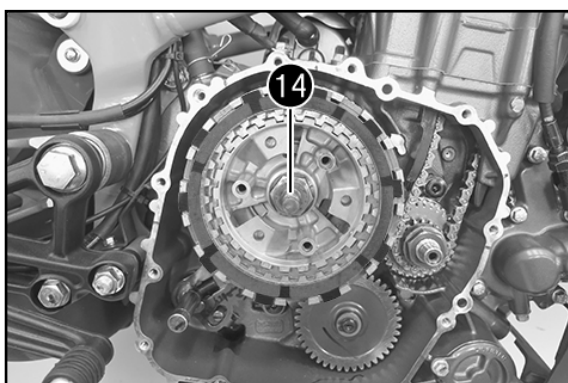
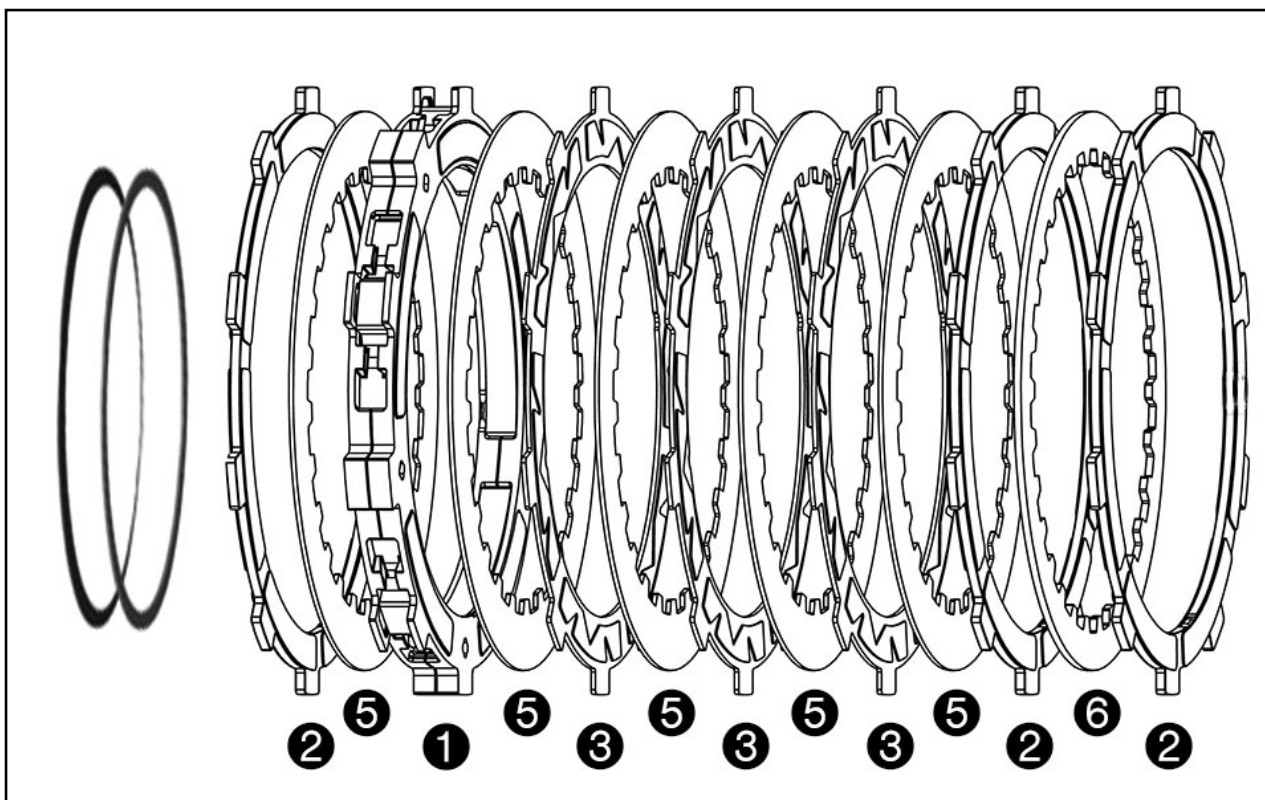
La cloche d'embrayage doit être dans un état impeccable pour fonctionner correctement. Les ressorts, la calotte et le plateau de pression en font partie. S'il y a des encoches sur la cloche d'embrayage, elle doit être remplacée. N'utilisez pas de cloches d'embrayage qui ont été limées, usinées ou modifiées. Lors de l'usure d'autres composants, les pattes de fixation fournies à la livraison ne se verrouillent plus correctement, pouvant entraîner des dommages. Contrôler minutieusement le bon état de l'embrayage à intervalle régulier. Toute utilisation non conforme met en danger les personnes, le matériel et l'environnement.

- Contrôlez l'absence de fissures, d'usure et d'encoches sur l'ensemble de la cloche d'embrayage.
- Contrôlez l'absence de jeu au niveau des ressorts, de la calotte et du plateau de pression. Ils ne doivent pas pouvoir bouger. Des pièces usées peuvent provoquer des dommages.
- Contrôlez l'absence de traces d'usure ou de légères encoches sur les pattes de fixation.
- Remplacez les pièces usées en cas de besoin.

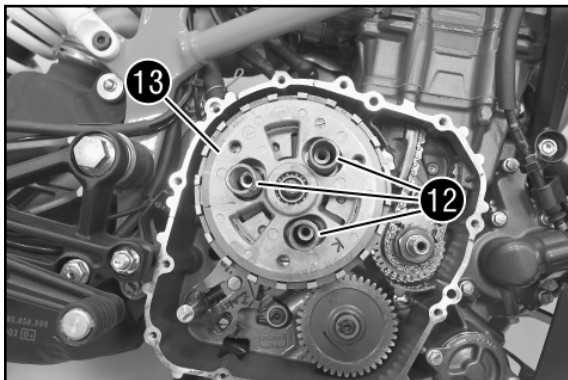


Monter l'embrayage KTM & HQV

- Monter toutes les pattes ④ (fournies) sur la cloche d'embrayage comme sur l'illustration.
- Huiler à fond le disque de friction EXP ① et les disques garnis ② et ③.
- Monter les disques garnis en commençant par le disque 3 mm ②, puis le disque 1 mm ⑤ et pour finir le disque de friction EXP ① (tous fournis).
- Ensuite, monter en alternance tous les disques intermédiaires 1 mm ⑤ et les disques garnis 1,8 mm ③ conformément à l'illustration (de gauche à droite).
- Monter le disque garnis 3 mm ②, puis le disque intermédiaire 1,6 mm ⑥ et pour finir le disque garnis 3 mm ② (tous fournis).



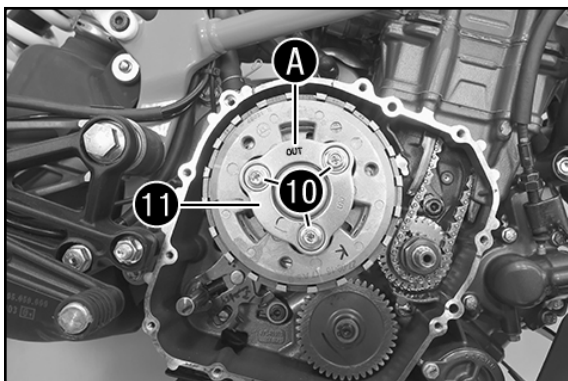
- Monter la tige de traction ⑭.



- Positionner le plateau de pression 13 avec les lamelles d'embrayage.

✓ Le disque garni le plus haut est décalé d'un espace de contact.

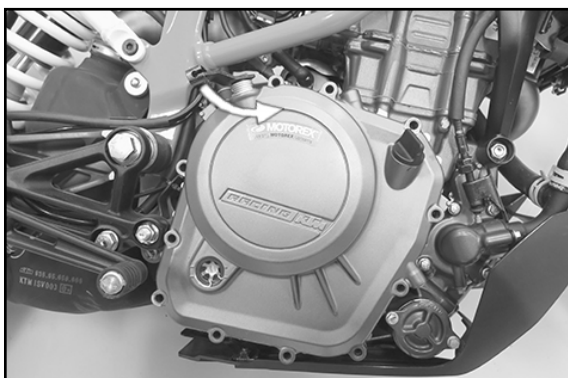
- Positionner les ressorts 12.



- Positionner le plateau de pression 11.

✓ Le repère A est orienté vers l'extérieur.

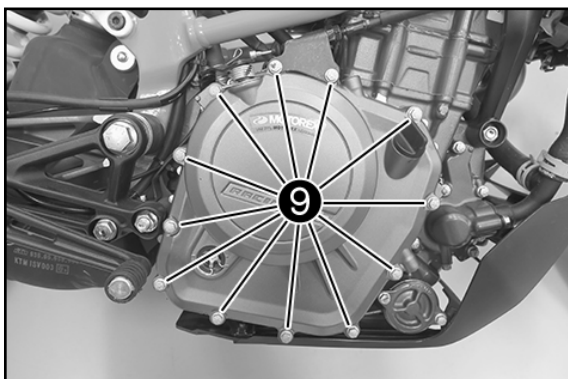
- Mettre en place les vis 10 et serrer à 10 Nm.



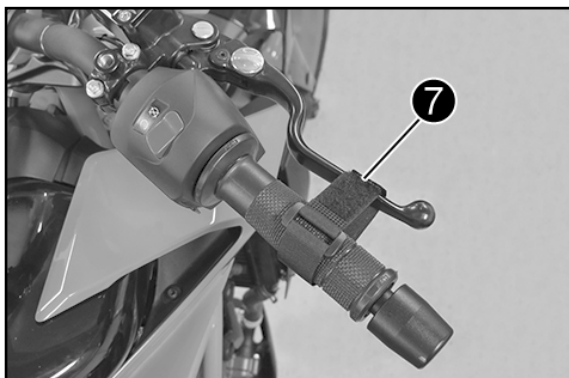
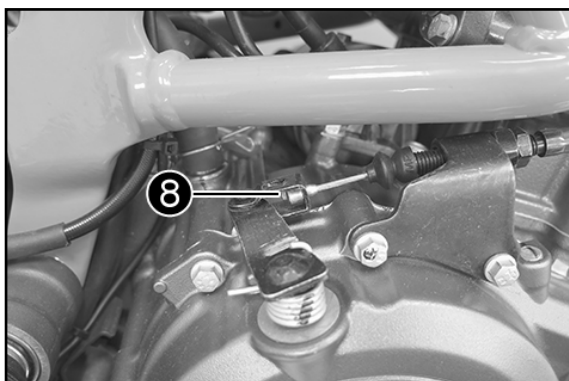
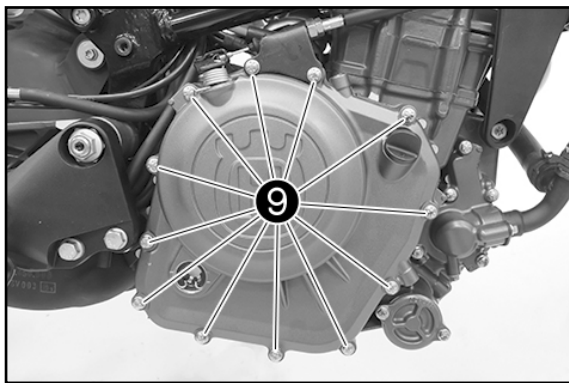
- Mettre en place le carter d'embrayage avec les bagues de centrage et le nouveau joint.

REMARQUE

Pivoter le levier d'embrayage.



- Mettre les vis 9 en place et les serrer en croix à 12 Nm.



- Accrocher le câble d'embrayage.
- Assurer le câble d'embrayage avec la rondelle frein ⑧.
- Relever le véhicule et le poser sur la béquille latérale.

Travaux ultérieurs KTM & HQV

- Contrôler le niveau d'huile moteur (voir le manuel d'utilisation).

Reprogrammer le point mort KTM & HQV

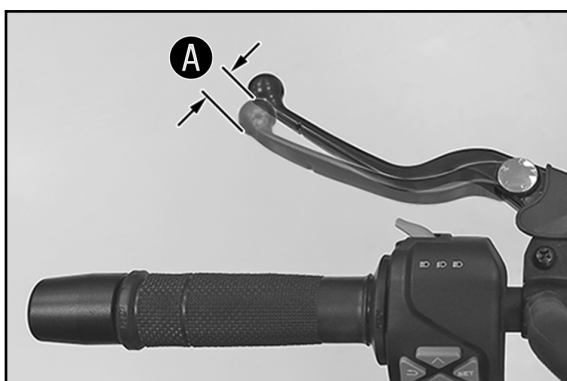
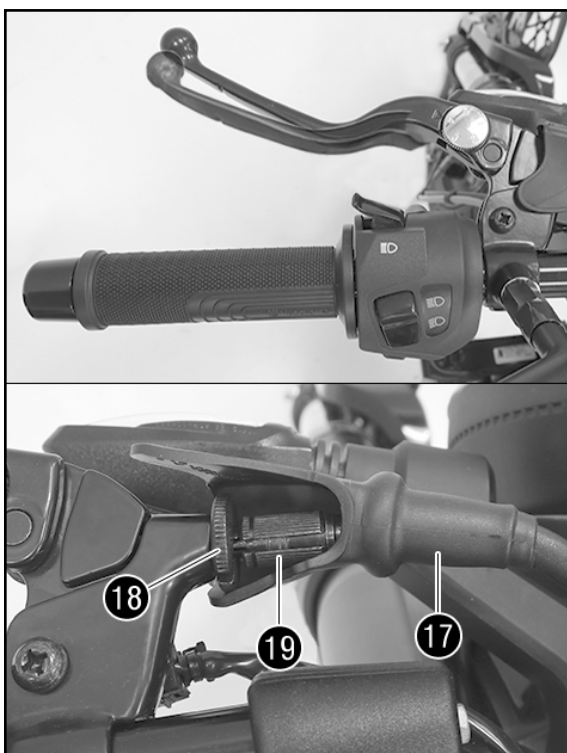
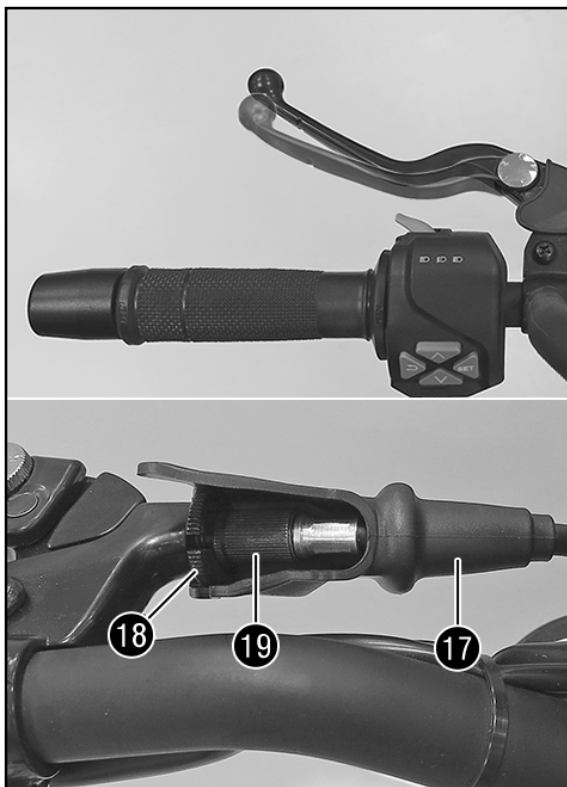
- Démarrer la moto et laisser tourner au point mort (position N) au moins 10 minutes, **sans** actionner le levier d'embrayage ou accélérer !

⚠ ATTENTION

L'embrayage Rekluse est ouvert au point mort, même lorsqu'une vitesse est engagée, et il n'y a pas d'effet de freinage ou de maintien à travers la boîte de vitesse.

Les bandes de fixation ⑦ (fournies) servent à fixer le levier de frein à main et le levier d'embrayage pour stationner la moto.

Éviter de stationner dans des montées abruptes en positionnant la moto de manière parallèle à l'inclinaison. La roue avant peut glisser et la moto peut perdre sa stabilité si des bandes de fixation sont utilisées.



Contrôler le jeu du levier d'embrayage KTM & HQV

- Mettre le guidon en position droite.
- Tirer le levier d'embrayage jusqu'à ce qu'une résistance soit perceptible et contrôler le jeu.
- Le levier d'embrayage ne doit avoir **aucun** jeu.

Régler le jeu du levier d'embrayage KTM & HQV

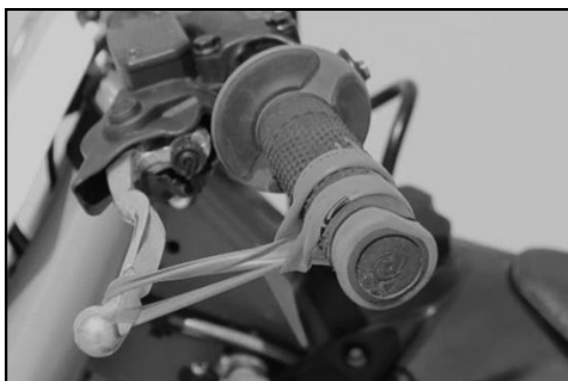
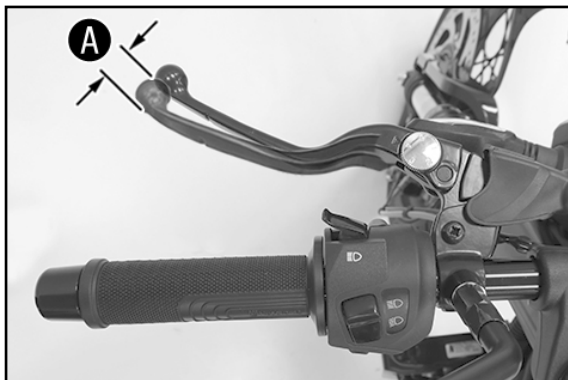
- Repousser le cache-poussière 17.
- Desserrer le contre-écrou 18.
- Régler la vis de réglage 19 jusqu'à ce que le levier d'embrayage ne présente plus aucun jeu.
- Serrer le contre-écrou 18.
- Positionner le cache-poussière 17.
- Tourner le guidon d'un extrême à l'autre.
- Le levier d'embrayage ne doit avoir aucun jeu.
- Lorsque le jeu du levier d'embrayage change :
- Vérifier la position du câble d'embrayage.

⚠ ATTENTION

Lorsque l'embrayage automatique est engagé, le jeu du levier d'embrayage augmente. Cela survient lorsque la vitesse du moteur augmente et passe à environ 5 000 t/min. Le jeu est causé par l'expansion du disque de friction EXP, qui est soulevé du groupe de déclenchement par le plateau de pression.

Le jeu du levier d'embrayage optimal est d'env. 6 - 9 mm, mesuré à l'extrémité du levier A.

Les étapes suivantes décrivent deux possibilités de vérification du jeu.



- Amener la moto au point neutre.
- Démarrer le moteur et faire chauffer.

Méthode avec la bande en caoutchouc :

- Enrouler un bande en caoutchouc autour de l'extrémité extérieure du guidon et la placer sur l'extrémité du levier d'embrayage.
- En position neutre et au point mort, accélérer rapidement le moteur à au moins 5 000 t/min puis revenir au point mort.

- ✓ Le levier d'embrayage doit se déplacer d'environ 3 mm vers le guidon lorsque le moteur tourne.

Méthode manuelle :

- Mettre la moto en position neutre et appuyer légèrement sur le levier d'embrayage au point mort.
- Faire accélérer le moteur jusqu'à au moins 5 000 tr/min puis revenir au point mort.

- ✓ Lorsque le moteur tourne et que l'embrayage automatique s'enclenche, le levier d'embrayage doit se déplacer d'environ 3 mm vers le guidon sous une légère pression.

- L'essai doit être effectué quotidiennement, avant le premier trajet en moto.
- Si le contrôle donne un bon résultat, continuer avec le chapitre « Rodage ».

- Si le contrôle ne donne pas un bon résultat, régler l'embrayage :
- Démarrer la moto, la laisser monter en température, et, au point mort (position N), accélérer jusqu'au régime de régulation et définir un jeu du levier d'embrayage de 6-9 mm.
- Procéder ensuite à un réglage fin jusqu'à ce que la moto ne démarre pas d'elle-même en première sans que le levier d'embrayage ne soit tiré.

REMARQUE

Cette opération permet de s'assurer que l'embrayage est fermé. Le jeu d'embrayage est toujours réglé sur la même valeur et n'est pas sujet à des fluctuations dues à la vitesse.

Jeu trop important ?

Tourner la vis de réglage 19 dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter l'intervalle.

Jeu trop faible ?

Tourner la vis de réglage 19 dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour réduire l'intervalle.

⚠ ATTENTION

Interrompez votre trajet si l'embrayage n'est pas réglé correctement. Risque d'endommagement de l'embrayage!

Rodage KTM & HQV

- Démarrer la moto, la laisser monter en température, et, au point mort (position N), faire tourner le moteur 10 fois à env. 5 000 tr/min, **sans** actionner le levier d'embrayage.
- Veiller à ce que le moteur revienne au point mort entre chaque cycle de vitesse.

① ② ③ ④ ⑤ ⑥

①

②

③

④

⑤

⑥



- Lorsque le moteur est en marche, tirer sur le levier d'embrayage et engager la 1ère vitesse.
- Relâcher lentement le levier d'embrayage.

REMARQUE

La moto doit rester dans sa position, il est possible qu'un léger mouvement vers l'avant soit perceptible.

- ✓ La 1ère vitesse est maintenant engagée sur la moto.

- Donner lentement des gaz pour déplacer la moto.
- Accélérer jusqu'au régime de 5 000 tr/min et remettre à l'arrêt.
- Répéter 5 fois cette opération.

REMARQUE

La fonction automatique de l'embrayage Rekluse se réfère uniquement au processus de démarrage. Le passage des vitesses s'effectue de la même manière que pour l'embrayage d'origine.

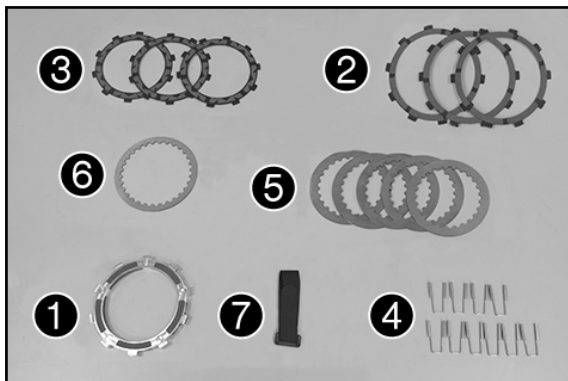
Pendant un trajet normal, l'embrayage Rekluse passe du point mort à un régime de 3 500 tr/min. Maintenez un régime égal ou supérieur à 4 500 tr/min pendant le trajet afin d'éviter un glissement de l'embrayage.

! ATTENTION

Il est recommandé de ne démarrer l'embrayage Rekluse qu'en 1ère vitesse ! Démarrer avec une vitesse plus élevée peut entraîner une usure excessive.

Le fonctionnement de l'embrayage à des températures inférieures à 10°C est limité. Il est possible que le véhicule cale ou démarre de lui-même.

La sécurité de fonctionnement n'est garantie qu'après une phase de montée en température !



Volumen de suministro KTM & HQV

- 1x disco de fricción EXP ❶
- 3x discos revestidos de 3 mm ❷
- 3x discos revestidos de 1,8 mm ❸
- 10x grapas ❹
- 5x discos intermedios de 1 mm ❺
- 1x disco intermedio de 1,6 mm ❻
- 2x cintas de fijación ❼

⚠ ATENCION

Con el embrague centrífugo Rekluse se puede perder la función Anti-Hopping.

Todas las tareas marcadas con este símbolo requieren conocimientos especiales y capacidad de comprensión técnica.



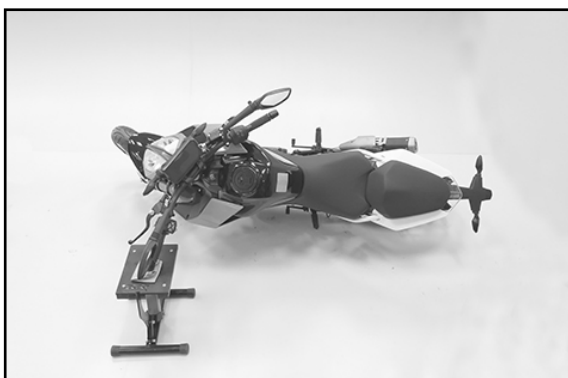
Por su seguridad, le aconsejamos que acuda a un taller especializado autorizado para llevar a cabo estas tareas. Estos talleres cuentan con mecánicos que han recibido una instrucción específica y disponen de las herramientas especiales necesarias para realizar el mantenimiento ideal de su motocicleta.

⚠ ATENCION

Cuando el motor está girando al régimen de ralentí, el embrague Rekluse podría dar la impresión de que el cambio de marchas está en punto muerto aunque haya una marcha puesta. Esto significa que la motocicleta podría moverse de manera inesperada si el conductor no es consciente de esta situación y acelera con una marcha puesta. Cuando el vehículo esté quieto, no se debe acelerar excesivamente hasta haberse asegurado de que el cambio de marchas está en punto muerto. Antes de meter la marcha, el motor debe estar al ralentí y el freno debe estar accionado. Si el acelerador se queda atascado, se deberá pulsar el botón de parada o el interruptor de parada de emergencia para parar el motor.

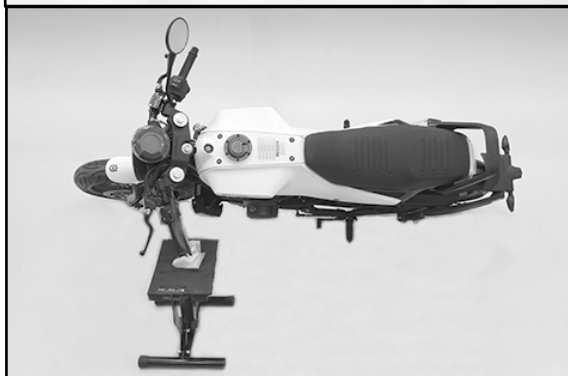
Para circular con el embrague Rekluse, el conductor debe adaptar su estilo de conducción, puesto que se desengrana cuando el motor desciende de un número de revoluciones específico. Cuando el embrague Rekluse está desengranado, no se produce ningún tipo de freno motor. Si, al descender por una pendiente con una marcha baja sin freno motor, el vehículo alcanza una velocidad alta y, acto seguido, el conductor acelera, el embrague engrana provocando una carga considerable en el motor y una fuerza de frenado muy fuerte en la rueda trasera, que podría bloquearse.

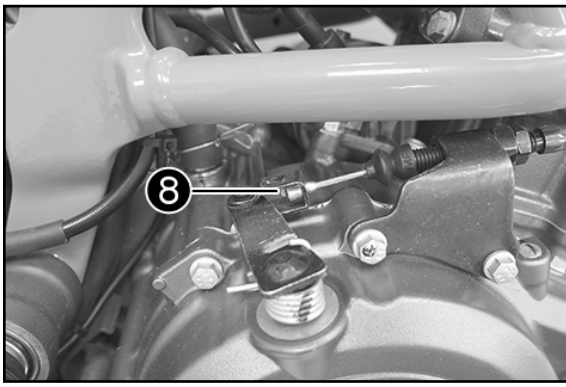
Esta situación podría provocar un accidente y daños en el motor.



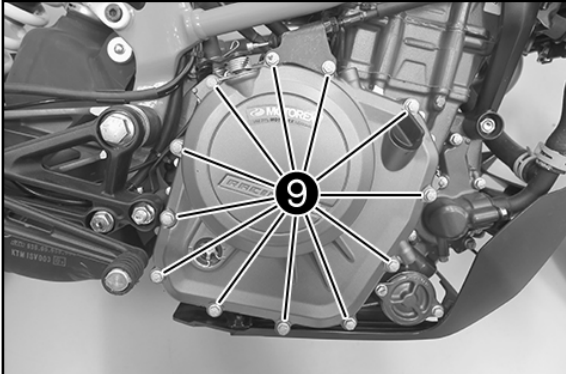
Desmontar el embrague KTM & HQV

- Tumbarse el vehículo hacia un lado.

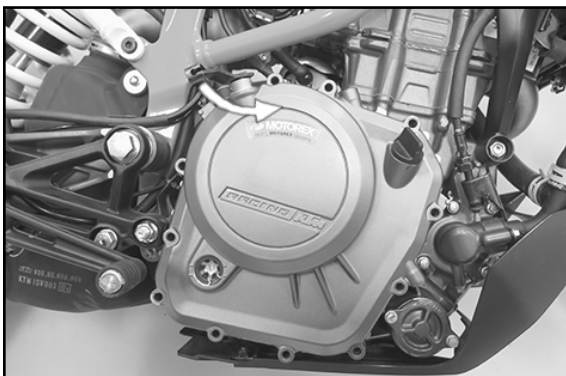
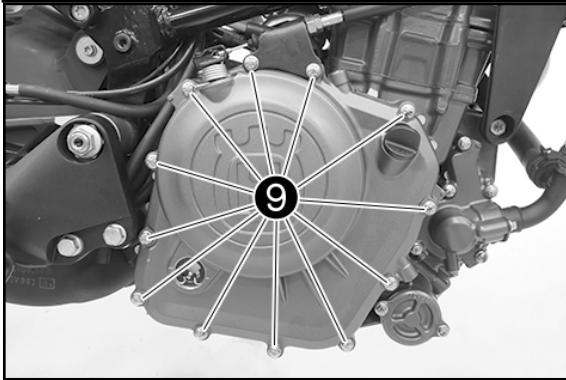




- Doblar hacia fuera la chapa de retención ⑧.
- Desenganchar el latiguillo del embrague y dejarlo suelto.



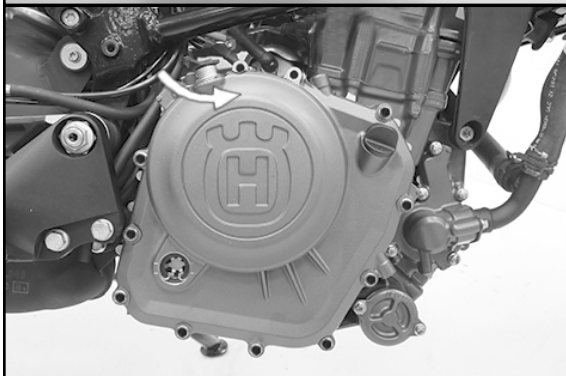
- Retirar los tornillos ⑨.

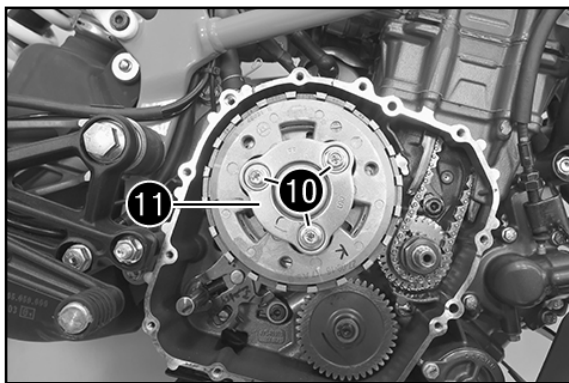


- Desmontar la tapa de embrague con los manguitos de calibrado y la junta.

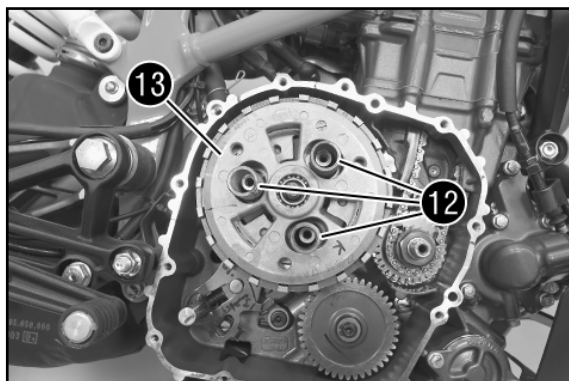
AVISO

Tirar ligeramente de la maneta de embrague hacia delante.

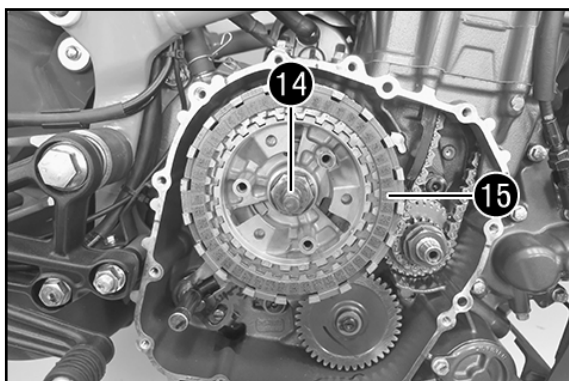




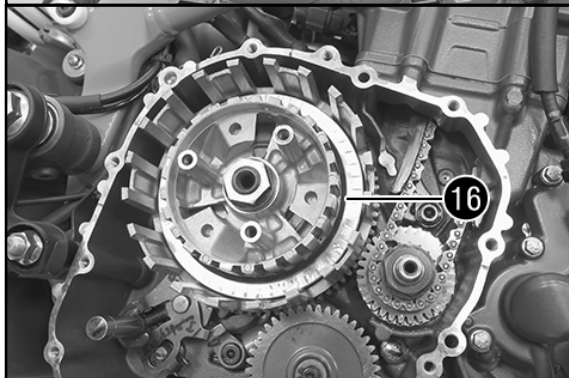
- Retirar los tornillos 10.
- Quitar la placa de presión 11.



- Retirar los muelles 12.
- Quitar la cubierta a presión 13.



- Retirar la bieleta de reenvío 14.
- Retirar los discos del embrague 15.



AVISO

No retirar el anillo de apoyo ni el anillo de pretensado 16.

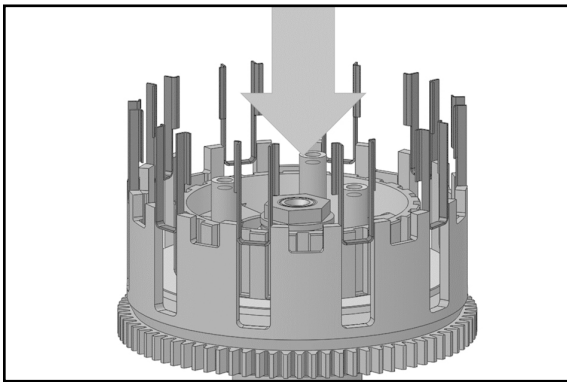
⚠ ATENCION

Es obligatorio que la campana de embrague esté en buen estado para que funcione correctamente. A esta pertenecen los muelles, la cubierta a presión y la placa de presión. Si se aprecian muescas en la campana de embrague, esta se debe sustituir. No utilice campanas de embrague que hayan sido limadas, mecanizadas ni modificadas.

Las grapas incluidas en el volumen de suministro no encajan correctamente si los demás componentes están desgastados; además esto puede provocar daños.

Compruebe el estado general del embrague periódicamente. Si se hace un uso no adecuado, se pueden provocar daños personales, materiales y al medio ambiente.

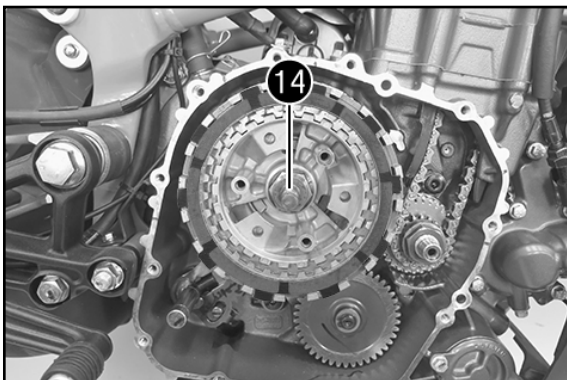
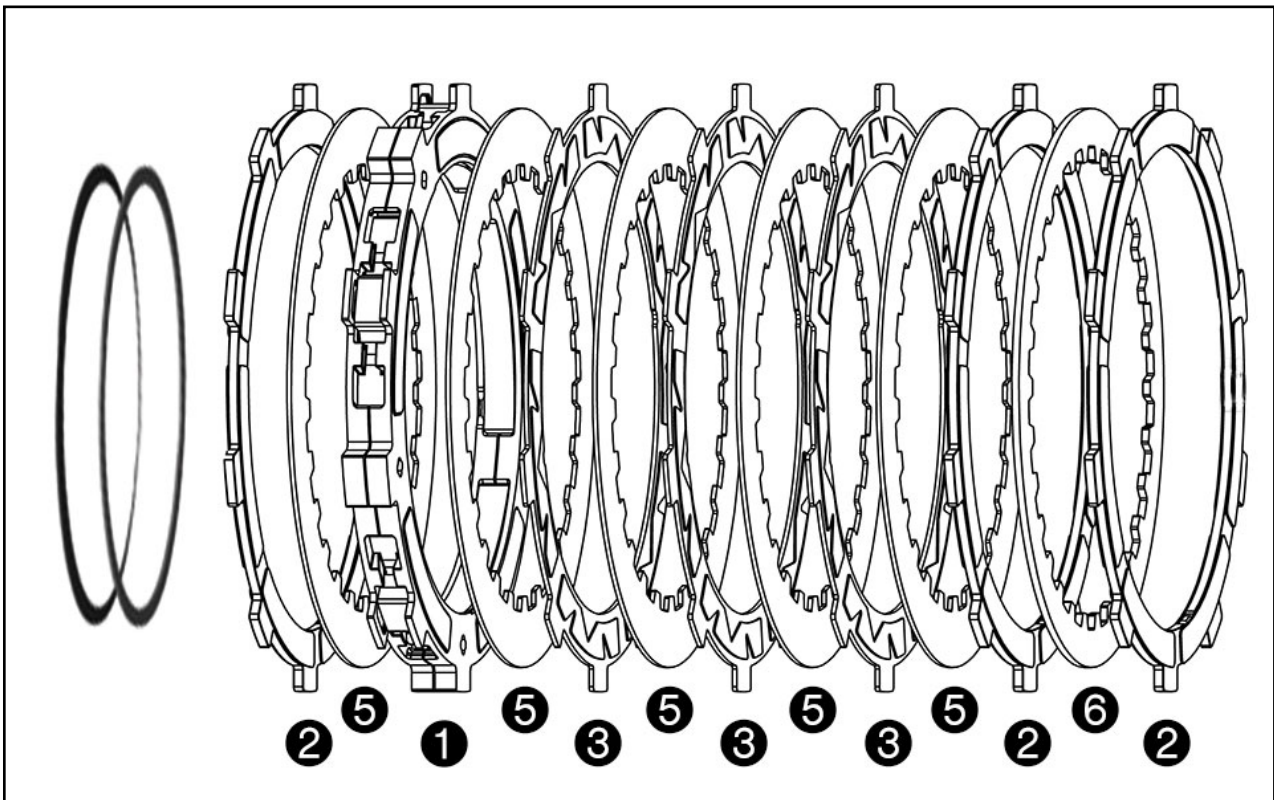
- Examine la campana de embrague completa en busca de fisuras, desgaste y muescas.
- Examine la holgura de los muelles, la cubierta a presión y la placa de presión. No deben moverse. Los componentes desgastados pueden provocar daños.
- Examine las grapas en busca de desgaste o ligeras muescas.
- Sustituya los componentes desgastados según sea necesario.



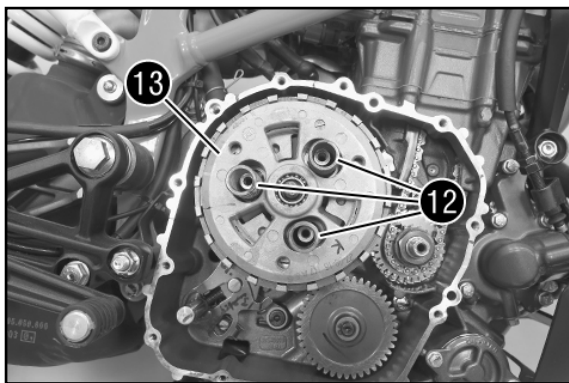
Montar el embrague KTM & HQV



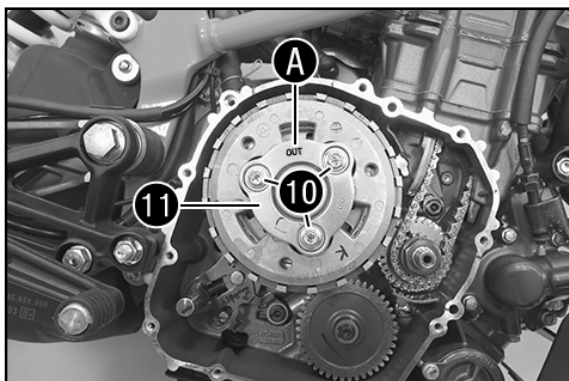
- Montar todas las grapas **4** (volumen de suministro) como se representa en la campana de embrague.
- Lubricar a fondo el disco de fricción EXP **1** y los discos revestidos **2** y **3**.
- Empezando por un disco revestido de 3 mm **2**, montar un disco intermedio de 1 mm **5** y el disco de fricción EXP **1** (todo incluido en el volumen de suministro).
- A continuación, montar alternativamente todos los discos intermedios de 1 mm **5** y los discos revestidos de 1,8 mm **3** como se muestra en la figura (de izquierda a derecha).
- Por último, montar un disco revestido de 3 mm **2**, el disco intermedio de 1,6 mm **6** y un disco revestido de 3 mm **2** (todo incluido en el volumen de suministro).



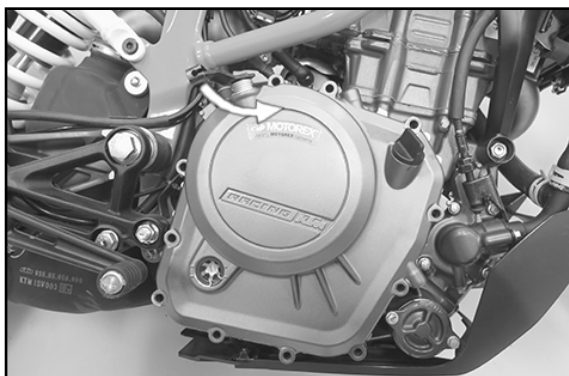
- Montar la bieleta de reenvío **14**.



- Colocar la cubierta a presión **13** con los discos del embrague.
- ✓ El disco revestido superior está desfasado un punto de engranado.
- Colocar los muelles **12**.



- Colocar la placa de presión **11**.
- ✓ La marca **A** mira hacia fuera.
- Montar los tornillos **10** y apretarlos a 10 Nm.

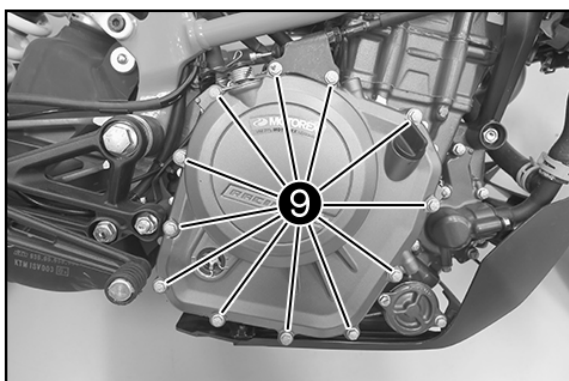


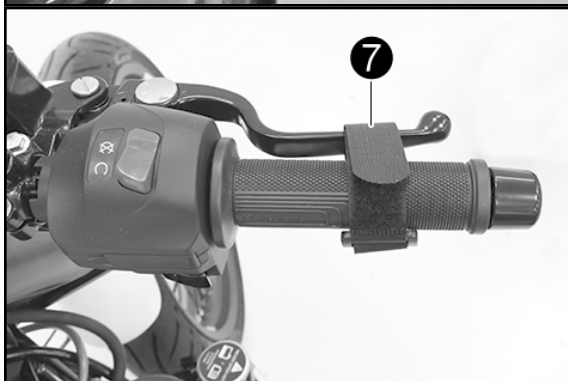
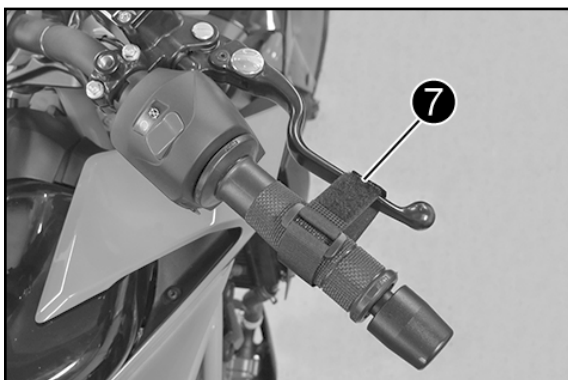
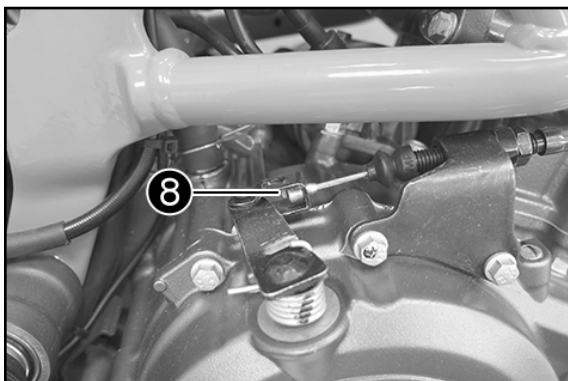
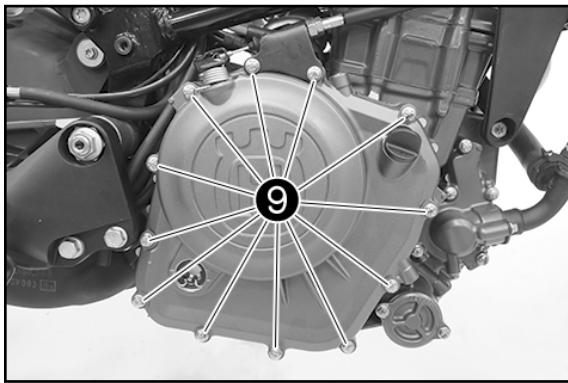
- Colocar la tapa de embrague con los manguitos de calibrado y una junta nueva.

AVISO
 Bascular la maneta de embrague.



- Montar los tornillos **9** y apretarlos en cruz a 12 Nm.





- Enganchar el latiguillo del embrague.
- Asegurar el latiguillo del embrague con la chapa de retención ⑧.
- Poner el vehículo en posición vertical y apoyarlo en el caballete lateral.

Trabajos posteriores KTM & HQV

- Comprobar el nivel de aceite del motor (véase el manual de instrucciones).

Reprogramar el ralentí KTM & HQV

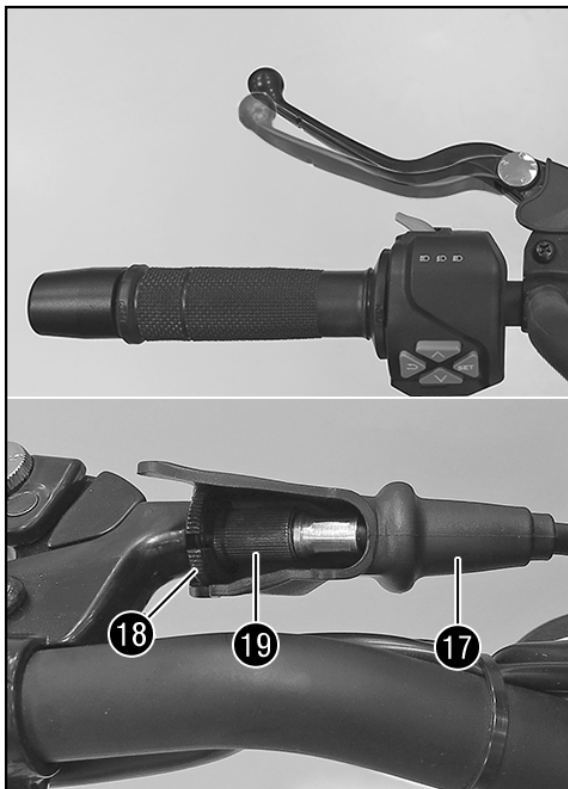
- Arrancar la motocicleta y dejarla a ralentí (posición N) durante 10 minutos como mínimo, **sin** accionar la maneta de embrague ni acelerar.

⚠ ATENCION

A motore fermo, anche con marcia inserita, la frizione Rekluse è aperta e non c'è alcun effetto frenante o di ritenuta da parte del cambio.

Le cinghie di fissaggio ⑦ (in dotazione) servono per fissare la leva del freno a mano e della frizione quando si parcheggia la motocicletta.

Evitare il parcheggio in pendii ripidi con la motocicletta in posizione parallela alla direzione di inclinazione. Se vengono utilizzate le cinghie di fissaggio, la ruota anteriore può slittare rendendo instabile la motocicletta.

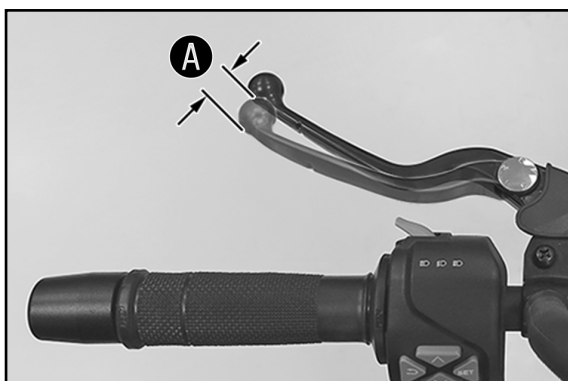
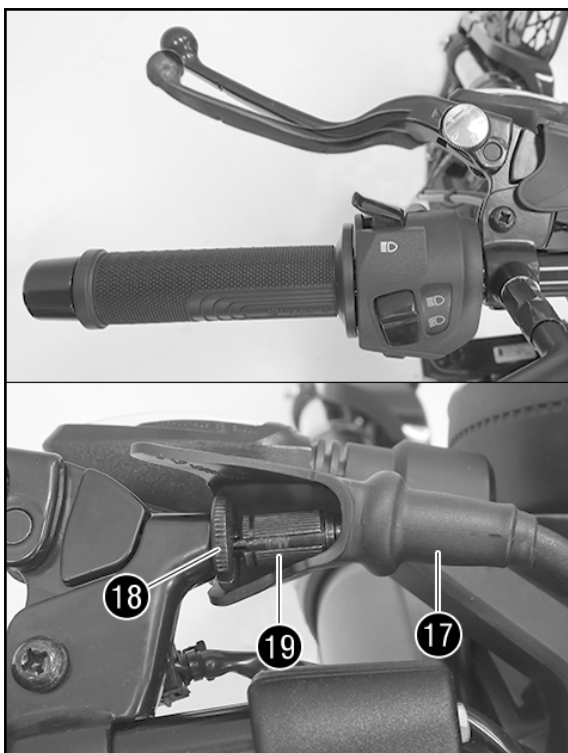


Controlar la holgura de la maneta de embrague KTM & HQV

- Colocar el manillar en la posición de marcha recta.
- Accionar la maneta de embrague hasta que se note una resistencia y controlar la holgura.
- La maneta de embrague **no** debe tener holgura.

Ajustar la holgura de la maneta de embrague KTM & HQV

- Retraer el manguito 17.
- Soltar la contratuerca 18.
- Ajustar el mando de ajuste 19 hasta que la maneta de embrague no tenga holgura.
- Apretar la contratuerca 18.
- Colocar el manguito 17.
- Mover el manillar de un lado a otro en el margen completo de giro.
- La maneta de embrague no debe tener holgura.
- Si la holgura de la maneta de embrague varía:
- Controlar el tendido del cable bowden del embrague.

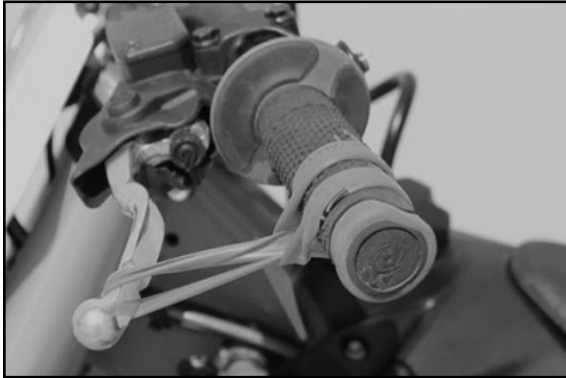
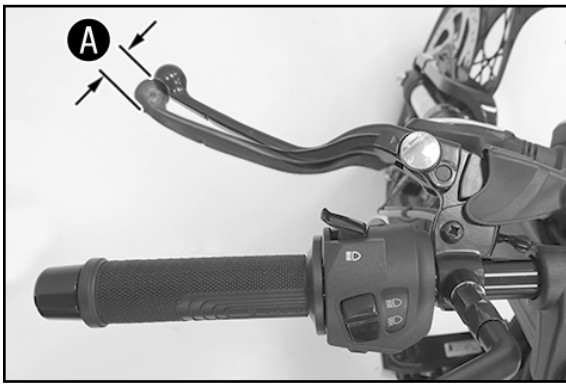


⚠ ATENCION

Al embragar el embrague centrífugo se aumenta la holgura de la palanca de embrague. Esto sucede al aumentar el régimen de revoluciones desde el ralentí hasta aproximadamente 5 000 rpm. La holgura se debe a la expansión del disco de fricción EXP que eleva la placa de presión del componente disparador.

La holgura de la palanca de embrague óptima es de 6 - 9 mm, medida en el extremo de la palanca **A**.

En los siguientes pasos, se explican dos posibilidades para comprobar la holgura.



- Poner la motocicleta en punto muerto.
- Arrancar el motor y dejar que se caliente.

Método de la cinta de goma:

- Enrollar una cinta de goma en el extremo exterior del puño y colocarla en el extremo de la maneta de embrague.
- En punto muerto y con el motor en ralentí, aumentar las revoluciones a al menos 5 000 rpm y volver al ralentí.

- ✓ La maneta de embrague debería moverse unos 3 mm hacia el manillar, cuando el motor se revoluciona.

Método manual:

- Poner la motocicleta en punto muerto y con el motor en ralentí ejercer una ligera presión sobre la maneta de embrague.
- Aumentar las revoluciones del motor a al menos 5 000 rpm y volver al ralentí.

- ✓ La maneta de embrague debería moverse unos 3 mm hacia el manillar al ejercer una ligera presión, cuando el motor se revoluciona y el embrague centrífugo se embraga.

- La comprobación debe realizarse siempre antes del primer trayecto del día.

- Si la comprobación es correcta, continuar con la sección "Rodaje".

- Si la comprobación no es correcta, ajustar el embrague:

- Arrancar la motocicleta, dejar que se caliente y, en régimen de ralentí (posición N), acelerar a la velocidad de regulación y ajustar una holgura de la maneta de embrague de 6-9 mm.

- A continuación, realizar un ajuste de precisión hasta que la motocicleta en la 1.ª marcha no se ponga en marcha por sí sola sin la maneta de embrague accionada.

AVISO

De este modo se asegura que el embrague esté cerrado. El juego de embrague siempre se ajusta al mismo valor y no está sujeto a fluctuaciones debidas al régimen de revoluciones.

¿Demasiada holgura?

Girar el mando de ajuste 19 en sentido horario para aumentar el entrehierro.

¿Muy poca holgura?

Girar el mando de ajuste 19 en sentido antihorario para reducir el entrehierro.

⚠ ATENCION

No continúe la marcha si el embrague no está ajustado correctamente. Esto puede ocasionar daños en el embrague.

Rodaje KTM & HQV

- Arrancar la motocicleta, dejar que se caliente y en ralentí (posición N) acelerar el motor 10 veces a 5000 rpm como mínimo **sin** accionar la maneta de embrague.
- Prestar atención a que entre cada ciclo de régimen de revoluciones el motor vuelva a ralentí.

① N ② ③ ④ ⑤ ⑥



- Con el motor en marcha, tirar de la maneta de embrague y poner la 1.^a marcha.

- Soltar lentamente la maneta de embrague.

AVISO

La motocicleta debe permanecer en su posición; es posible que se detecte un ligero desplazamiento hacia delante.



La motocicleta está ahora en la 1.^a marcha.

- Acelerar lentamente para mover la motocicleta.

- Aumentar las revoluciones a 5 000 rpm y volver a detener el vehículo.

- Repetir esta operación 5 veces.

AVISO

La función automática del embrague Rekluse solo se refiere al proceso de arranque. El cambio entre marchas se realiza como en el embrague original.

El embrague Rekluse engrana desde el ralenti hasta 3.500 rpm durante la conducción normal. Mantenga un régimen de revoluciones de 4.500 rpm o superior durante la marcha para evitar que el embrague patine.

! AVISO

Se recomienda arrancar con el embrague Rekluse solo en 1.^a marcha. Un arranque en una marcha superior puede provocar un desgaste excesivo.

El funcionamiento del embrague a temperaturas inferiores a 10 °C solo es posible de forma limitada. Existe la posibilidad de que el vehículo se cale o se ponga en marcha por sí solo.

El funcionamiento seguro solo está garantizado después de un período de calentamiento.