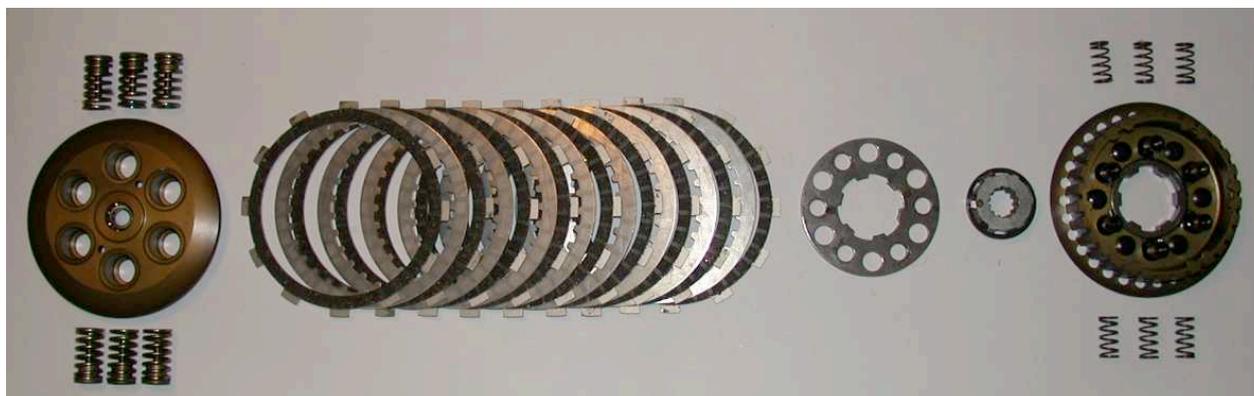


**GRUPPO CONDOTTO CON ANTISALTELLAMENTO
ART. 250 M 54
HUSQVARNA 450-510-600 CC.**



DESCRIZIONE E ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

Questo gruppo condotto (composto dalla serie completa dei dischi già montati sull'innesto e chiusi dallo spingidischi) contiene il dispositivo antisaltellamento che ha lo scopo di rendere regolare l'andamento della moto, migliorandone la stabilità e il comfort. E' 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, lo spingidischi e l'innesto sono ricavati da barra di ergal. Le lavorazioni li hanno ulteriormente alleggeriti pur senza comprometterne la resistenza così che il peso risulta talvolta decisamente inferiore all'originale.

L'ergal è una lega di tipo aeronautico ed è stata scelta per questa applicazione soprattutto per le sue caratteristiche di durezza e resistenza all'usura molto superiori rispetto al materiale dei pezzi di serie; tali caratteristiche sono ulteriormente migliorate dal trattamento finale di ossidazione anodica dura che si presenta nel suo tipico colore grigio/bruno o nero. L'accurata scelta dei materiali e dei trattamenti consente una lunga durata delle superfici che, non essendo facilmente intaccate, lasciano agevolmente scorrere i dischi 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 si traducono in una durata superiore.

Questa confezione contiene:

- 1 rondella dentata 22/19x38x3, rif. 250 M 62
- 1 rondella di rasamento 25x38x1, rif. 250 M 63
- 1 kit molle frizione rif. SM 103/6 (nere)
- 1 kit molle frizione rif. SM 157/6 (verdi)
- 1 kit molle per antisaltellamento , rif. SM 158/6 (bianche)
- 1 kit molle per antisaltellamento , rif. SM 157/6 (verdi)

ISTRUZIONI SPECIALI

Per 450-600 cc (campana in acciaio): montare il gruppo come è fornito, senza aggiungere accessori.

Per 450 cc (campana in ergal):

- 1 - sostituire le molle frizione del gruppo base con il kit di molle SM 103/6
- 2 - aggiungere la rondella dentata 250 M 62 tra la rondella originale e il gruppo condotto
- 3 - se il dado non blocca assialmente il gruppo perché l'albero è lungo, togliere il gruppo condotto, le

Istruzioni di montaggio 250 M 54

Ultima modifica: 21-08-2008

Documento N. 2005C0524T



rondelle e la campana e infilare sull'albero la rondella 250M63.
Poi rimontare il tutto.

Per 510 cc (campana in ergal):

- 1 - sostituire le molle frizione del gruppo base con il kit di molle SM 157/6.
Poi procedere come per 450 cc con campana in ergal ai punti 2 e 3.

Per il montaggio:

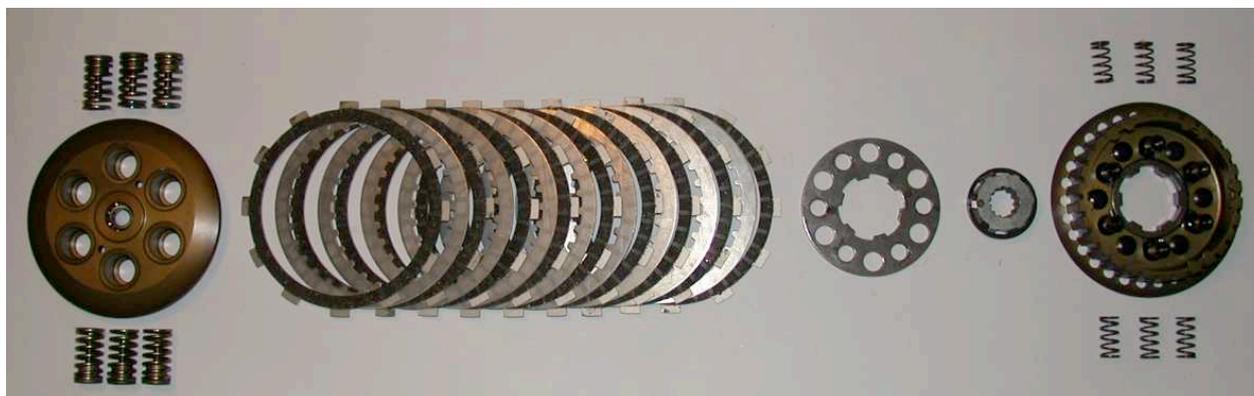
- 1 - Smontaggio della frizione originale
 - 1.1 - svitare progressivamente e alternativamente le viti di compressione delle molle
 - 1.2 - togliere viti, molle, bicchierini, spingidischi e tutti i dischi
 - 1.3 - allentare il dado centrale tenendo bloccato l'innesto con l'apposito attrezzo
 - 1.4 - sfilare l'innesto, la rondella di rasamento
Attenzione: non dimenticare eventuali rondelle, distanziali ecc.
- 2 - Montaggio del gruppo condotto nuovo modificato
Attenzione: il gruppo è fornito completo e tarato, ma deve essere aperto per poterlo fissare.
 - 2.1 - infilare sull'albero primario la nuova rondella di rasamento, se ne è richiesta la sostituzione (v. 1.4)
 - 2.2 - infilare il mozzetto trascinatore nel mozzo dell'innesto dall'interno: le camme/denti delle rampe devono sporgere verso l'interno dell'innesto
 - 2.3 - calettare mozzetto e innesto così assemblati sull'albero primario
 - 2.4 - infilare la rondella di sicurezza e il dado e bloccare quest'ultimo con la coppia indicata dal costruttore dell'originale
 - 2.5 - infilare nell'innesto il piatto scorrevole centrandolo sulle sei colonnine; i piani inclinati della dentatura interna devono combaciare con le camme del mozzo
 - 2.6 - mettere in sede eventuali molle di modulazione e il pacco dischi DOPO AVER PRESO NOTA DEL SUO SPESSORE TOTALE (questo valore servirà per la taratura dello spessore al momento del montaggio di dischi di ricambio)
 - 2.7 - infilare sulle colonnine le molle di taratura
 - 2.8 - rimontare lo spingidischi
 - 2.9 - infilare nello spingidischi le molle frizione all'esterno delle molle antisaltellamento
 - 2.10 - centrare nelle molle i bicchierini
 - 2.11 - riavvitare le viti di chiusura e bloccare con forza
- 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. Vengono forniti due 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 scelto tra i due kit supplementari in dotazione.
 - 3.4 - centrare nelle molle i bicchierini
 - 3.5 - bloccare di nuovo le viti sullo spingidischi.

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



**ANTI-HOP LIGHTWEIGHT CLUTCH COMPLETE MINUS BASKET
ART. 250 M 54
HUSQVARNA 450-510-600 CC.**



DESCRIPTION AND FITTING INSTRUCTIONS

You have bought a complete clutch minus basket. Its main feature 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, the center and the 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 because 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.

Additional accessories included:

- 1 toothed washer 22/19x38x3, ref. n. 250 M 62
- 1 adjustment washer 25x38x1, ref. n. 250 M 63
- 1 clutch spring kit ref. n. SM 103/6 (black)
- 1 clutch spring kit ref. n. SM 157/6 (green)
- 1 slipping plate spring kit ref. n. SM 158/6

SPECIAL INSTRUCTIONS

In 450-600 cc (steel basket): fit the assembly without any additional accessory

In 450 cc (ergal basket):

- 1 - replace the clutch springs with ref. n. SM 103/6
- 2 - add the toothed washer ref. n. 250 M 62 between the original washer and our assembly
- 3 - should the shaft be too long, so that the nut cannot axially lock, fit the adjustment washer ref. n. 250 M 63

to the shaft before the clutch basket, then set up in sequence the original washer, the toothed washer and finally our anti-hop assembly.

In 510 cc (ergal basket):

- 1 - replace the clutch springs with ref. n. SM 157/6
Then proceed as per point 2 and 3 of 450 with ergal basket.

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 (pay attention to possible bearings, spacers, etc.)
- 2 - Fit the new anti-hop clutch:

This pack, including center/plates/springs/pressure plate is already assembled and adjusted at the factory but has to be opened for fitting.

 - 2.1 - fit the possible adjusting washer (see point 1.4)
 - 2.2 - fit the hub with ramps into the hub of the center from inside: the cammes/ramp teeth must lean towards the inner diameter of the clutch center
 - 2.3 - fix these assembled parts on the primary shaft
 - 2.4 - set up the safety washer then the nut locking it at the same torque as recommended by the OE manufacturer
 - 2.5 - insert the sliding plate in the center through the six pins: the lean part of its inner teeth must match the cammes of the ramp hub
 - 2.6 - fit the plate pack to the new center, starting with a friction plate followed by a plain one and so on alternating friction and plain
 - 2.7 - put the springs of anti-hop on the studs (pins)
 - 2.8 - fit the pressure plate
 - 2.9 - insert the clutch springs into the pressure plate outside the anti-hop springs
 - 2.10 - center cups over springs
 - 2.11 - fit screws again and lock strongly
- 3 - Adjustment:

the intervention of anti-hop system 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. Two supplementary spring kits are supplied, with different loads: the higher the spring load, the stronger the engine brake and vice versa.

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 selected between the two kits included in the packaging
 - 3.4 - center spring cups over springs
 - 3.5 - strongly screw again the pressure plate screws