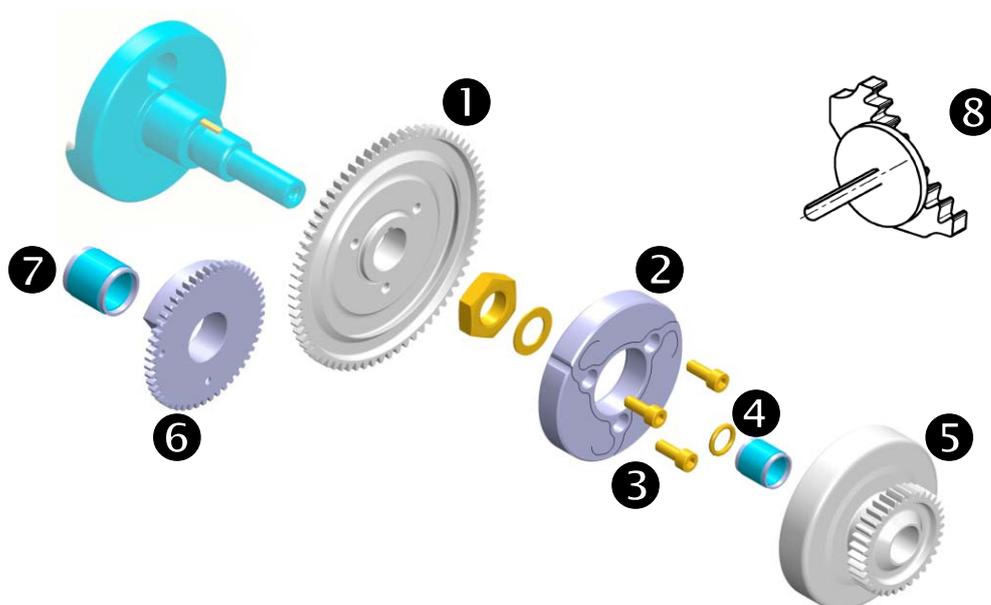


## MANUEL DE MONTAGE EMBRAYAGE ACIER

### DESCRIPTION TECHNIQUE – EMBRAYAGE DD2



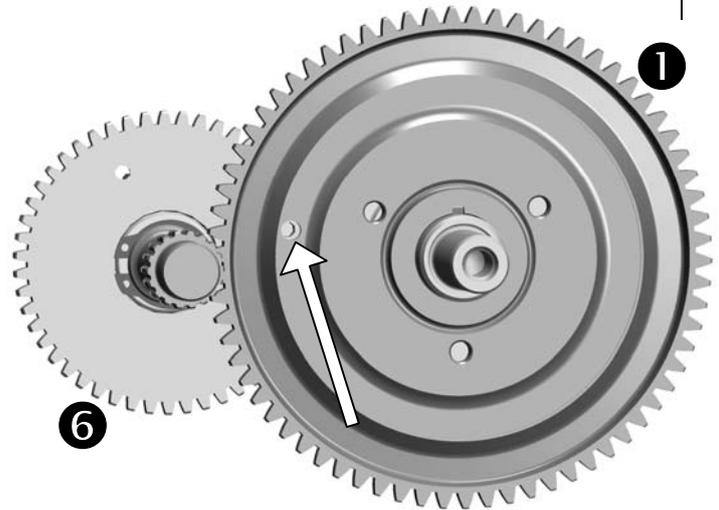
Pos	Qté.	Référence ITAKA.	Description
1	1	PMFR381.100	Couronne d'embrayage DD2
2	1	PMFR382.034	Moyeu d'embrayage DD2 (épaisseur 14,6 mm)
3	3	PMFR411.016	Vis CHC M6x16
4		PMFR382.114	Joint torique
		PMFR382.142	Cloche + pignon primaire 32d. (option)
		PMFR382.143	Cloche + pignon primaire 33d. (option)
		PMFR382.144	Cloche + pignon primaire 34d. (option)
5	1	PMFR382.145	Cloche + pignon primaire 35d. (standard)
		PMFR382.146	Cloche + pignon primaire 36d. (option)
		PMFR382.147	Cloche + pignon primaire 37d. (option)
		PMFR382.148	Cloche + pignon primaire 38d. (option)
6	1	PMFR382.150	Balancier d'équilibrage DD2.
7	1	PMFR382.161	Roulement 20x26x20 DD2
8	1	PMFR421.019	Bloc embrayage DD2

Le kit Embrayage DD2 (PMFR381.060) regroupe les pièces Pos.1+2+3+4+5+6+7

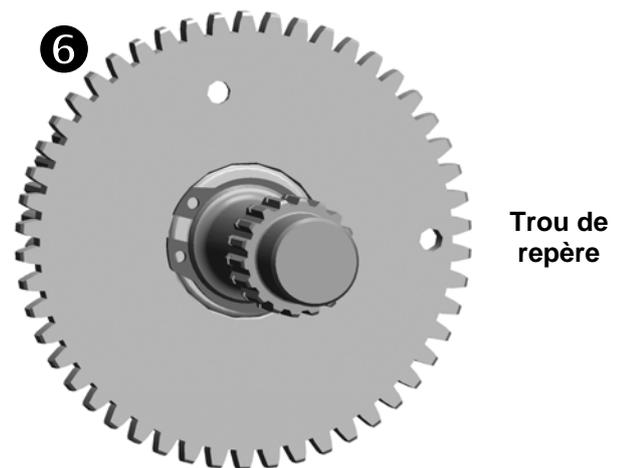
## Instruction d'assemblage / Embrayage acier DD2:

- 1.) Bloquer la couronne d'embrayage (Pos.1) avec le bloc embrayage DD2 (Pos.8).
- 2.) Retirer l'ancien embrayage, l'ancien balancier d'équilibrage et l'ancien pignon d'entraînement.

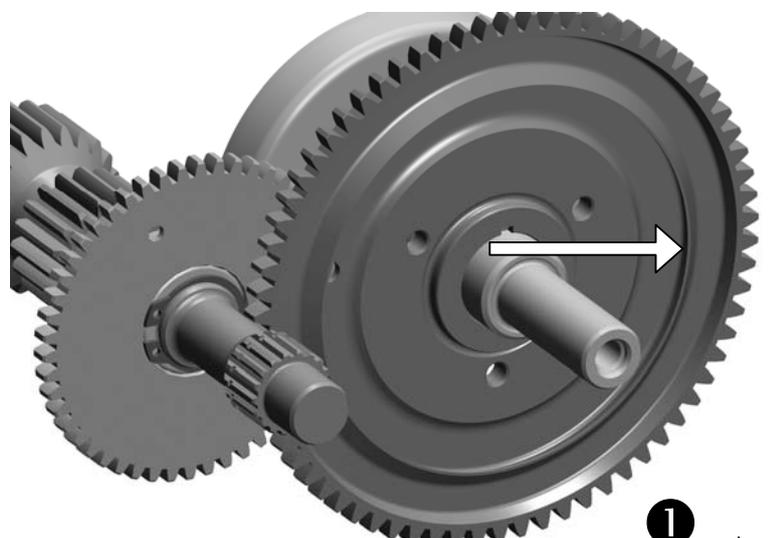
- 3.) Positionner le balancier d'équilibrage (Pos.6) sur l'arbre primaire et fixer le clip. Assembler correctement la couronne d'embrayage (Pos.1) avec le balancier d'équilibrage (Pos.6). Le trou du balancier d'équilibrage (Pos.6) doit être aligné avec le trou de la couronne d'embrayage (Pos.1).



**Note:** Le balancier d'équilibrage possède 2 trous.  
Le trou de repère pour l'alignement est celui situé le plus à l'extérieur du balancier.

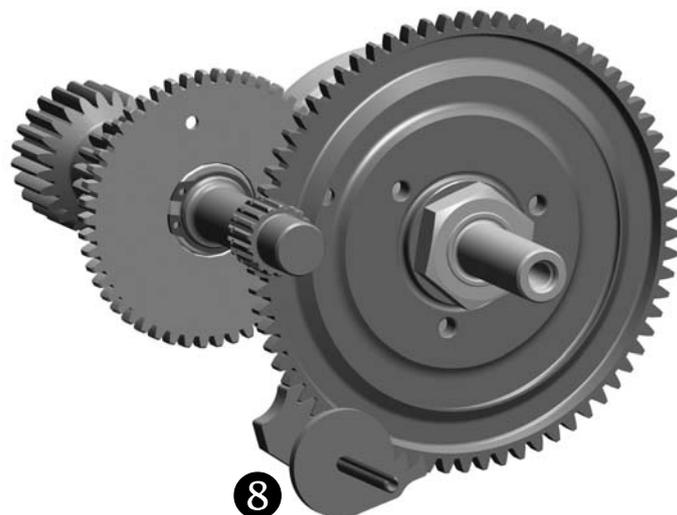


**Note:** La couronne d'embrayage (Pos.1) est conçue avec une rainure extérieure. Des dépôts métalliques issus du frottement des pièces d'embrayages peuvent se collecter au niveau de la rainure. Cette rainure doit être nettoyée après chaque ouverture du carter d'entraînement.

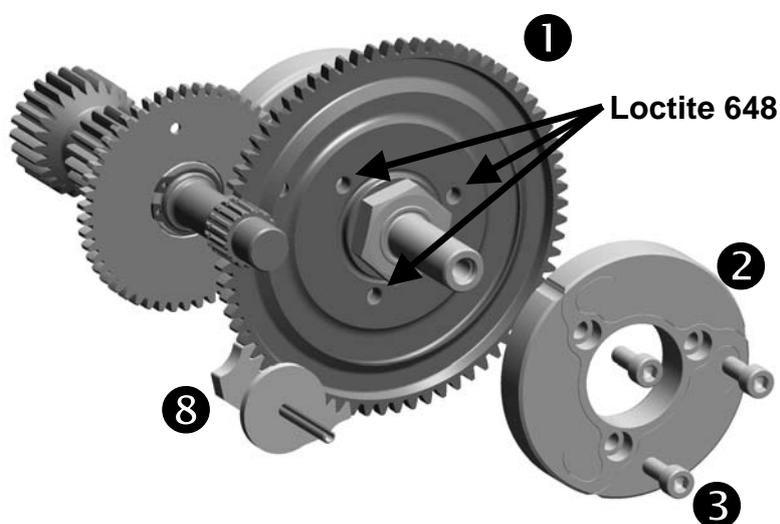


- 4.) Bloquer la couronne d'embrayage (Pos.1) avec le bloc embrayage DD2 (Pos.8). Appliquer de la Loctite bleu 243 sur le filetage de l'écrou M22x1,5mm et serrer l'ensemble à 180 Nm.

**Note:** La rondelle ressort n'est plus utilisée.



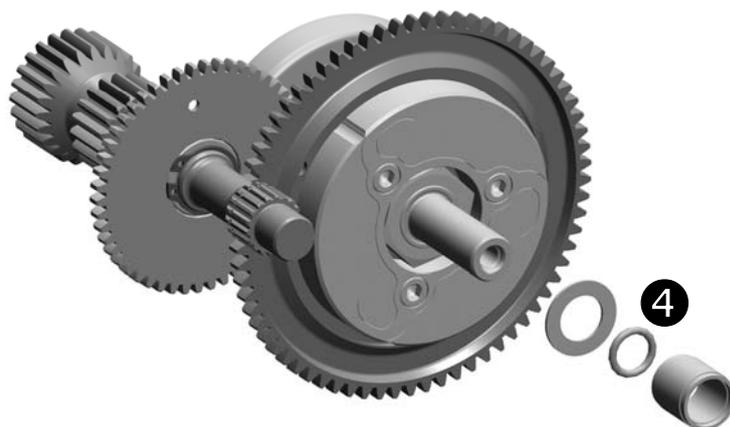
- 5.) Appliquer de la Loctite verte 648 sur le filetage des 3 trous de la couronne d'embrayage (Pos.1). Nettoyer l'excès de Loctite. Assembler le moyeu d'embrayage (Pos.2) avec la couronne d'embrayage (Pos.1). Insérer les 3 vis M6x12 (Pos.3) et serrer l'ensemble à 20 Nm.



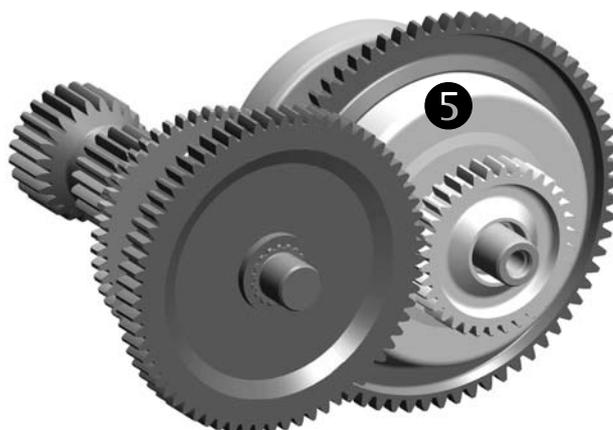
- 6.) Retirer le bloc embrayage (Pos.8).

- 7.) Positionner d'abord la rondelle de calage 15,2/25/1 sur le vilebrequin, ensuite le joint torique (Pos.4) puis la cage à aiguille 15x19x24. Appliquer de la graisse sur la cage.

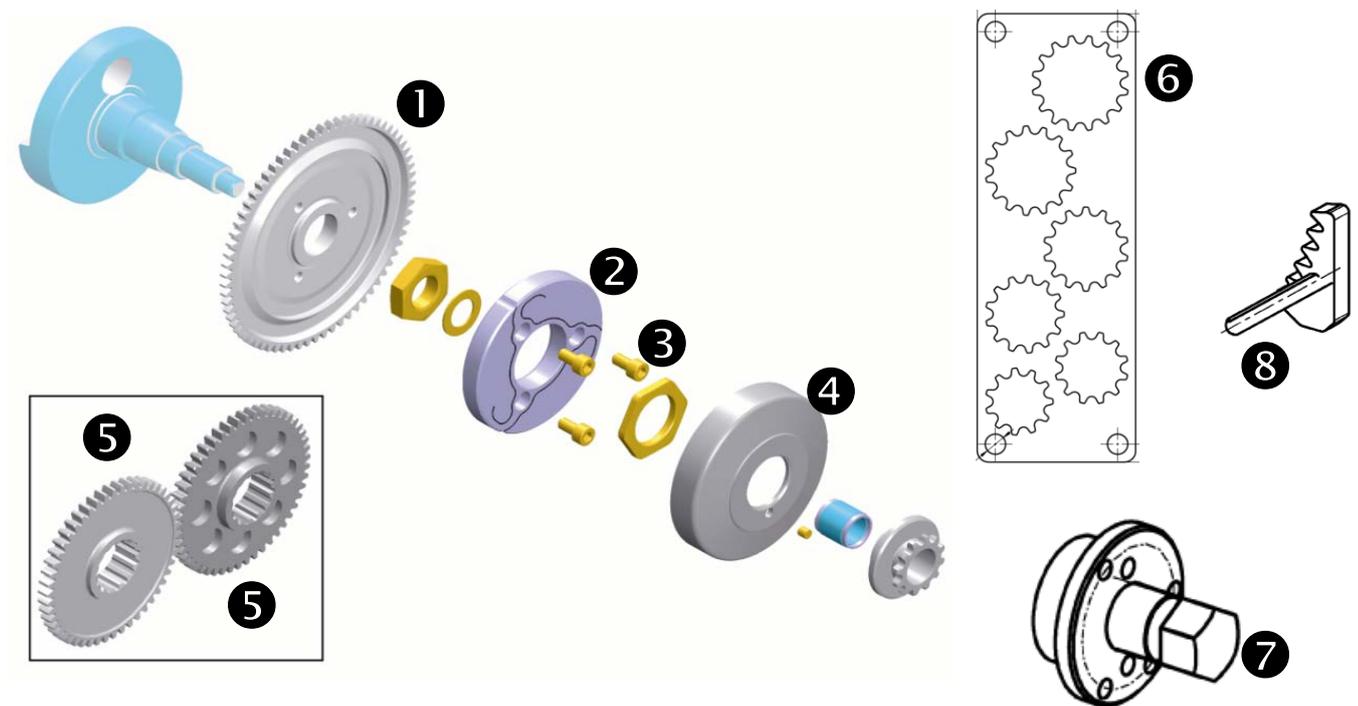
**Note:** Le joint (Pos.4) permet de limiter l'entrée d'huile dans le moyeu d'embrayage (Pos.2).



- 8.) Fixer le clip sur l'arbre primaire puis assembler la cloche + pignon primaire (Pos.5) avec le pignon secondaire correspondant.



## DESCRIPTION TECHNIQUE – EMBRAYAGE MAX RACING / JUNIOR

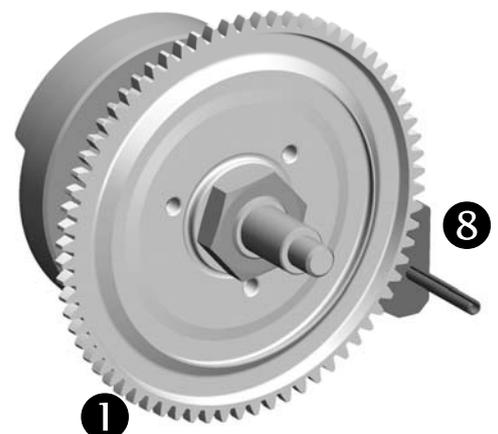


Pos.	Qté.	Référence ITAKA	Description
1	1	PMFR381.003	Couronne d'embrayage
2	1	PMFR382.030	Moyeu d'embrayage (épaisseur 11,6 mm)
3	3	PMFR411.015	Vis CHC M6x12
4	1	PMFR382.001	Cloche d'embrayage
5	2	PMFR382.050	Pignon de balancier
6	1	PMFR421.016	Bloc pignon
7	1	PMFR421.003	Extracteur d'embrayage.
8	1	OU921.025	Bloc embrayage MAX

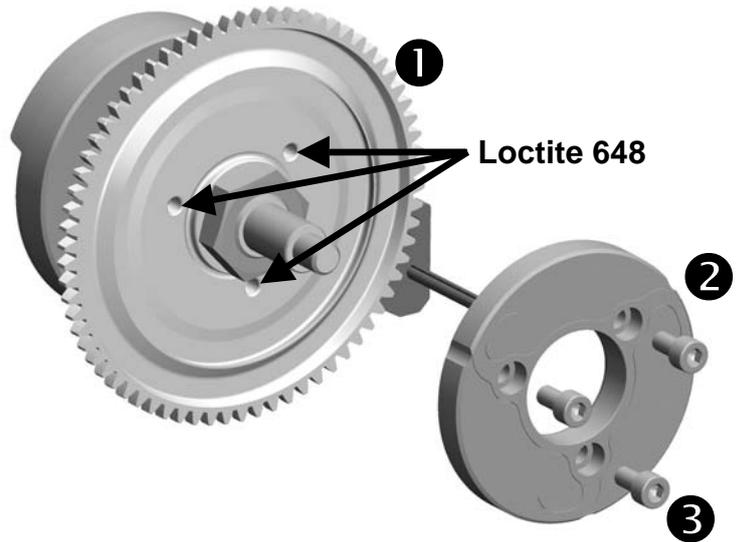
Le kit Embrayage MAX (PMFR381.050) regroupe les pièces Pos.1+2+3+4+5

### Instruction d'assemblage / Embrayage acier Max Racing/Junior:

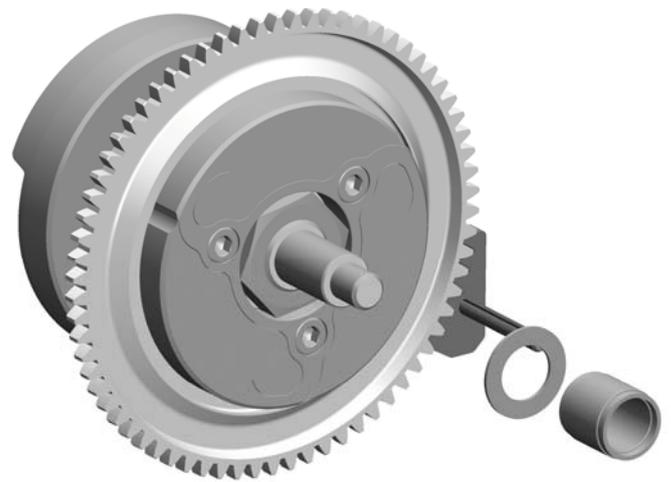
- 1.) Bloquer la couronne d'embrayage (Pos.1) avec le bloc embrayage MAX (Pos.8).
- 2.) Retirer l'ancien embrayage à l'aide de l'extracteur (Pos.7), nettoyer ensuite le cône (fileté) du vilebrequin.
- 3.) Ajouter de la Loctite verte 648 sur le cône de la couronne d'embrayage (Pos.1).
- 4.) Positionner la couronne d'embrayage (Pos.1) sur le vilebrequin et fixer la couronne (Pos.1) avec l'écrou M20x1,5. Serrer à 150 Nm. Utiliser le bloc embrayage MAX (Pos.8) pour bloquer la couronne d'embrayage (Pos.1).



- 5.) Appliquer de la Loctite verte 648 sur le filetage des 3 trous de la couronne d'embrayage (Pos.1). Nettoyer l'excès de Loctite. Assembler le moyeu d'embrayage (Pos.2) avec la couronne d'embrayage (Pos.1). Insérer les 3 vis M6x12 (Pos.3) et serrer l'ensemble à 20 Nm.



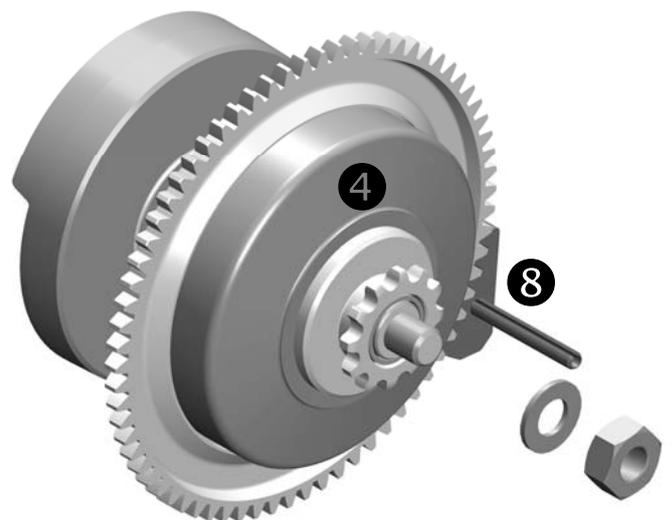
- 6.) Positionner d'abord la rondelle de calage 15,2/25/1 sur le vilebrequin et ensuite la cage à aiguille 15x19x24. Appliquer de la graisse sur la cage.



- 7.) Positionner l'assemblage cloche + pignon (Pos.4) sur le vilebrequin.

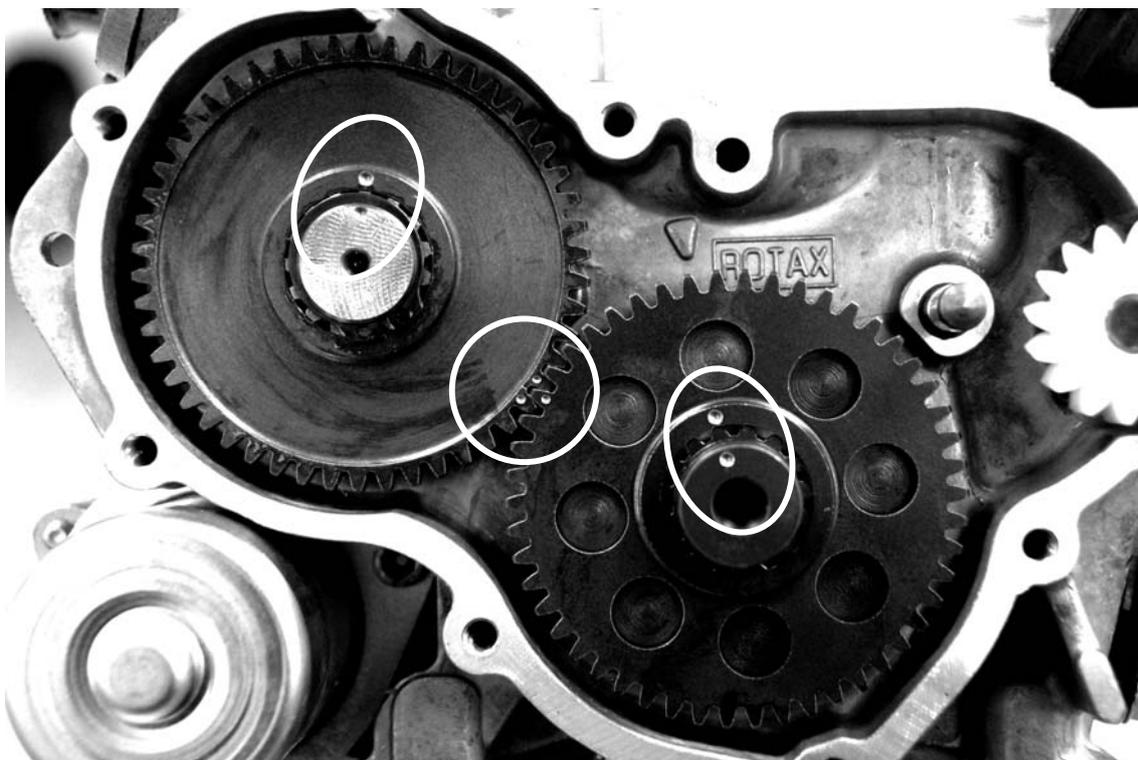
**Note:** Utiliser le nouveau bloc pignon (Pos.6) pour changer le pignon sur la cloche (Pos.4).

- 8.) Après avoir positionné la rondelle sur le vilebrequin, appliquer de la Loctite bleu 243 sur le filetage de l'écrou et serrer l'écrou M10x1 à 35 Nm.



- 9.) Retirer le bloc embrayage (Pos.8).

- 10.) Remplacer les pignons de balancier « plastiques » par les pignons de balancier « aciers » (Pos.5). Aligner les repères comme illustré ci-dessous.



- 11.) Ajouter 100cc d'huile 15W40 au lieu de 50cc dans le carter d'entraînement.

- 12.) Nettoyer le carter d'entraînement puis coller le sticker « 100cc for steel gears – check every 5 hours » sur le carter.

**Note :** La vis du niveau d'huile (1) n'est plus utilisée comme repère d'huile avec l'utilisation des pignons de balancier « aciers ».

