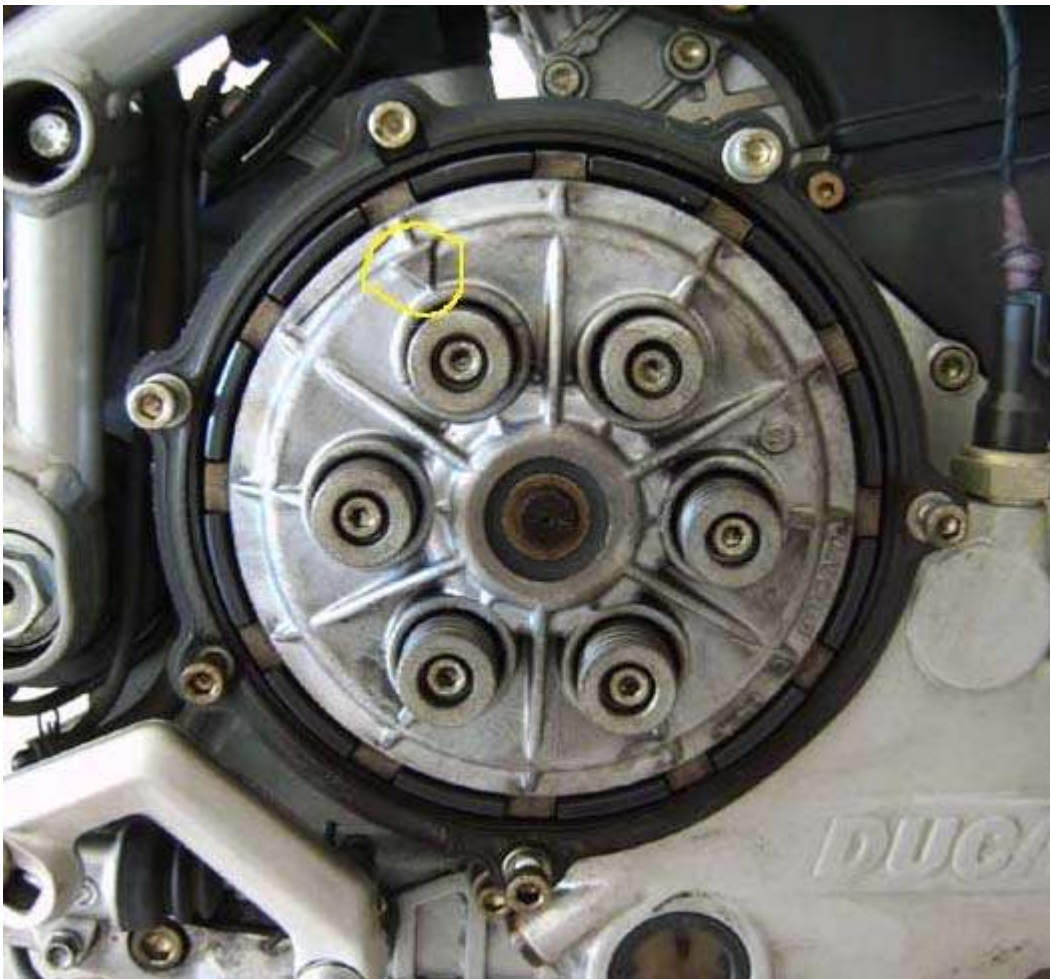


Changer un embrayage à sec

Commencer donc par prendre une clé ALLEN de 5 pour enlever les 4 vis du cache d'embrayage.



Visualiser le repère triangulaire sur le plateau qui devra correspondre au plot avec la fente



Dévisser les 6 vis de maintien du plateau de pression. Les desserrer en croix, et progressivement pour

que le plateau ne sorte pas en travers, enlever les coupelles et les ressorts puis retirer le plateau. Il se peut que la tige d'embrayage vienne avec. Faire attention en la retirant à ne pas endommager le joint à lèvres situé dans l'arbre de transmission primaire. A partir de ce moment là, ne plus intervenir sur le levier d'embrayage.

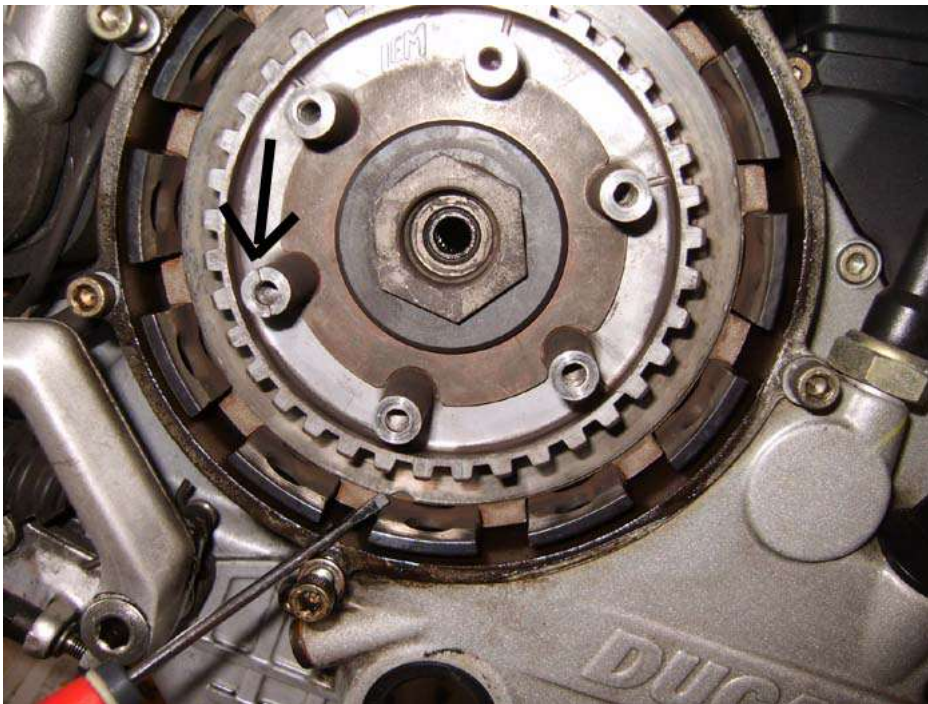
Enlever l'empilage complet de disques, ils sont alternés disque lisse et disque garni. Cela permet de constater l'usure de la cloche. Si les créneaux sont trop marquée, prévoir de la changer, sinon ne changer que l'empilage de disques.

Pour démonter l'ensemble noix-cloche, il faut s'attaquer à l'écrou de 32 au centre de la noix.
Pour cela, il existe un outil spécial qui permet de bloquer la noix, à faire sois-même avec de vieux disques, ou pour moins de 20 euros sur ebay. (mots clés "ducati clutch tool")

mais vous pouvez vous en passer. Enclencher le 6eme rapport, et soit demander à un pote d'appuyer sur le frein, soit mettre un bout de bois ou tige en fer dans la roue pour la bloquer (avec des chiffons pour ne pas rayer...)

Personnellement ça à été le plus dur, j'ai du aller chercher un compresseur et une clé à choc.

u.
Il se peut que la tige d'embrayage vienne avec. Faire attention en la retirant à ne pas endommager le joint à lèvres situé dans l'arbre de transmission primaire. A partir de ce moment là, ne plus intervenir sur le levier d'embrayage.



Enlever l'empilage complet de disques, ils sont alternés disque lisse et disque garni. Cela permet de constater l'usure de la cloche. Si les créneaux sont trop marquée, prévoir de la changer, sinon ne changer que l'empilage de disques.



Pour démonter l'ensemble noix-cloche, il faut s'attaquer à l'écrou de 32 au centre de la noix. Pour cela, il existe un outil spécial qui permet de bloquer la noix, à faire sois-même avec de vieux disques, ou pour moins de 20 euros sur ebay. (mots clés "ducati clutch tool")



mais vous pouvez vous en passer. Enclencher le 6eme rapport, et soit demander à un pote d'appuyer sur le frein, soit mettre un bout de bois ou tige en fer dans la roue pour la bloquer (avec des chiffons pour ne pas rayer...)

Personnellement ça à été le plus dur, j'ai du aller chercher un compresseur et une clé à choc.

Quand la noix est démontée :



Avec une douille de 13, desserrer les 8 vis qui tiennent la cloche. Elles sont montées au frein filet étanche, donc en prévoir pour le remontage.



On comprend mieux maintenant le fonctionnement de l'embrayage. La cloche est entraînée par le vilebrequin par le biais d'un engrenage, la transmission primaire. La noix, elle, est solidaire de la boîte de vitesse (l'arbre primaire de boîte, qui entraîne l'arbre secondaire sur lequel est fixé le pignon de sortie de boîte). Le plateau pression presse les disques lisses de la noix sur les disques garni de la cloche. Ce sont ces garnitures qui s'usent et qui font que l'embrayage patine. CQFD.

Pour le remontage, remettre la cloche, la noix, l'empilage de disques en commençant par un disque lisse (édit : il serait peut-être bon ici de mettre les différentes méthodes pour avoir un embrayage « silencieux », je ne suis pas compétant pour ça...) le plateau presseur avec le bon repère, les ressorts et les vis qui vont avec, en croix et progressivement comme au démontage, et le cache. Et voilà, vous avez changé votre embrayage !