

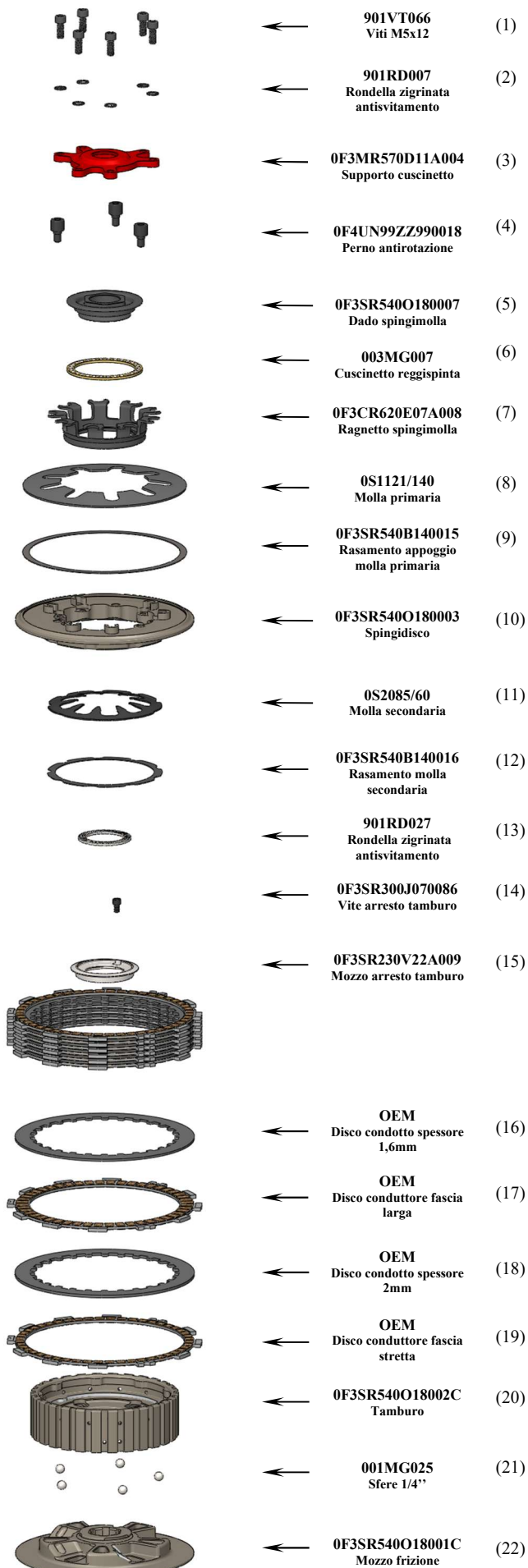
0F3SR540O180000

FSU-S140

COMPLESSIVO FRIZIONE

SUZUKI GSX8R 2024

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO



ATTENZIONE: Per il montaggio della frizione STM è necessario acquistare un disco condotto in acciaio con codice originale Suzuki 21451-41G30 spessore 1.6 mm (16).

Il gruppo mozzo/tamburo, viene fornito pre-assemblato. **IN CASO DI NECESSITA'**, per eseguire una ispezione dello stato delle rampe, seguire la PROCEDURA SMONTAGGIO GRUPPO MOZZO/TAMBURO indicata più in basso.

Rimuovere il gruppo frizione originale assicurandosi che il distanziale tra campana e mozzo rimanga inserito sull'albero primario. Installare quindi il gruppo mozzo/tamburo.

ATTENZIONE: Nel pacco dischi originale sono presenti due anelli, di cui uno conico, posizionati all'interno di un disco guarnito a fascia stretta. Inoltre è anche presente un disco di acciaio con dentatura differente rispetto ai restanti dischi condotti.

Mettere da parte i due anelli ed il primo disco in acciaio (diverso dai restanti) si raccomanda di **NON** utilizzarli quando si rimonta il pacco dischi sulla frizione STM.

In sostituzione al disco in acciaio rimosso inserire un disco in acciaio con spessore 1.6mm (codice Suzuki 21451-41G30) con dentatura identica ai restanti **6 (NON presente in confezione).**

Reinstallare il pacco dischi, completo di 8 dischi conduttori e 7 in acciaio, inserendo il disco conduttore con spessore 2mm come rappresentato in figura. Si consiglia di sostituire i tre dischi conduttori a fascia stretta con quelli a fascia larga, acquistando lo stesso modello di disco di quelli già presenti della frizione originale.

L'altezza totale del pacco dischi deve risultare **34 ± 0.2 mm**.

Controllare che la vite fermo arresto tamburo (14) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (15) su cui appoggerà la rondella zigrinata antisvitamento (13).

Verificare che il rasamento della molla secondaria (12) sia ben inserito nella sede del tamburo (20). Inserire la molla secondaria (11) nella propria sede all'interno del tamburo (20) con una piccola quantità di grasso per mantenerla in posizione. Verificare che il rasamento molla primaria (9) sia ben inserito nella sede dello spingidisco (10). Inserire lo spingidisco (10) nelle proprie sedi sul tamburo (20). Inserire la molla primaria (8) nella sede dello spingidisco (10).

Premontere il gruppo arresto molla: tenere il ragnetto spingimolla (7) con la guida cuscinetto (parte con la cava sfere) verso l'alto come illustrato e inserire il cuscinetto reggispinta (6) al suo interno.

Inserire il gruppo arresto molla completo all'interno dello spingidisco (10), facendo in modo che le 9 alette del ragnetto spingimolla (7) vadano a sovrapporsi sulle 9 razze della molla (8).

Inserire la rondella zigrinata Schnorr (13) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il dado (5). Avvitare il dado (5) sull'albero primario serrando con la chiave dinamometrica alla coppia di serraggio consigliata dal costruttore del motore.

Si suggerisce inoltre di utilizzare la chiave specifica (UTL-0030), non presente nell'imballo, per bloccare lo spingidisco (10).

Posizionare il perno di spinta originale all'interno della propria sede presente nell'albero primario del cambio. Posizionare il supporto cuscinetto (3) nell'apposita sede dello spingidisco (10) facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature e fissarlo con le sei viti (1) e le sei rondelle zigrinate (2) alla coppia di serraggio di 7,5 Nm.

A montaggio ultimato, attivare ripetutamente la leva frizione verificando che compia il corretto funzionamento.

Regolare il gioco leva se necessario.

PROCEDURA SMONTAGGIO GRUPPO MOZZO/TAMBURO

ATTENZIONE: eseguire questa operazione solo dopo aver smontato la frizione dall'albero del cambio. Rimuovere la vite fermo arresto tamburo (14), ruotarlo di 60° in senso orario l'arresto tamburo (15) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (22), tamburo (20) e sfere (21).

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO: collocare le 5 sfere (21) al fondo delle scanalature del mozzo (22) applicando una piccola quantità di grasso, quindi posizionare il tamburo (20) sul mozzo (22) in posizione di riposo. Posizionare l'arresto tamburo (15) sul mozzo (22), allineando le sue tre alette con le relative sedi sul mozzo (22), poi ruotarlo sino ad allineare i fori tra i due pezzi, ed infine reinserire completamente la vite (14). **Verificare che l'arresto tamburo (15) sia correttamente bloccato sul mozzo (22) e che la vite (14) non sporga dalla superficie su cui appoggerà la rondella zigrinata antisvitamento (13) e il dado spingimolla (5).**

NORME DI SICUREZZA GENERALI

-IL PRESENTE FOGLIO CONTIENE LE ISTRUZIONI PER ESEGUIRE CORRETTAMENTE LE PRINCIPALI OPERAZIONI DI INSTALLAZIONE DELLA FRIZIONE.
-LA STM SI RISERVA IL DIRITTO DI APPORTARE MODIFICHE IN QUALSIASI MOMENTO AL PRODOTTO SENZA ALCUN OBBLIGO DI AGGIORNAMENTO.
-I PRODOTTI STM ITALY SRL SONO AD USO ESCLUSIVO PER LE COMPETIZIONI, POSSONO ESSERE UTILIZZATI SOLAMENTE IN PISTA.
-LE OPERAZIONI DI MONTAGGIO DEVONO ESSERE SCRUPOLOSAMENTE OSSERVATE ED ESEGUITE ESCLUSIVAMENTE DA UN TECNICO SPECIALIZZATO.
-PRIMA DI INSTALLARE LA FRIZIONE ESEGUIRE UN CONTROLLO PER VERIFICARE L'EVENTUALE PRESENZA DI GUASTO O ANOMALIE SUL VEICOLO.
-ACCERTARSI CHE NON CI SIANO PARTI MANCANTI O DANNEGGIATE NELLA CONFEZIONE.
-ALCUNE PARTI DELLA FRIZIONE E DEI SUOI COMPONENTI POSSONO PRESENTARE SUPERFICI TAGLIANTI: MANEGGIARE CON ATTENZIONE.
-ALCUNI COMPONENTI DELLA FRIZIONE PER LE LORO PICCOLE DIMENSIONI POTREBBERO ESSERE INGERITI: TENERE LONTANO DALLA PORTATA DEI BAMBINI!

NORME PER LA CURA E PULIZIA DEL PRODOTTO

PARTI ANODIZZATE e/o LEXAN: **NON USARE** sulle parti anodizzate sia lucide che opache o sulle componenti in lexan alcun tipo di sgrassatore a base acida o alcalina. Usare esclusivamente saponi a base neutra.
Consigliamo di utilizzare un panno in microfibra o spugna sintetica morbida non abrasiva, umida e pulita per evitare abrasioni e graffi sulle superfici.
E' invece vietato l'uso di detersivi contenenti alcool o prodotti chimici aggressivi, ma anche decapanti o acidi.

Lavare sempre la moto fredda, mai calda.
Non utilizzare detersivi per la pulizia a vapore o qualsiasi tipo di sistema per il lavaggio ad alta pressione o con alte temperature d'esercizio, qualsiasi tipo di lavaggio di questi tipi può danneggiare, rovinare permanentemente le superfici anodizzate o il lexan.

STM ITALY
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



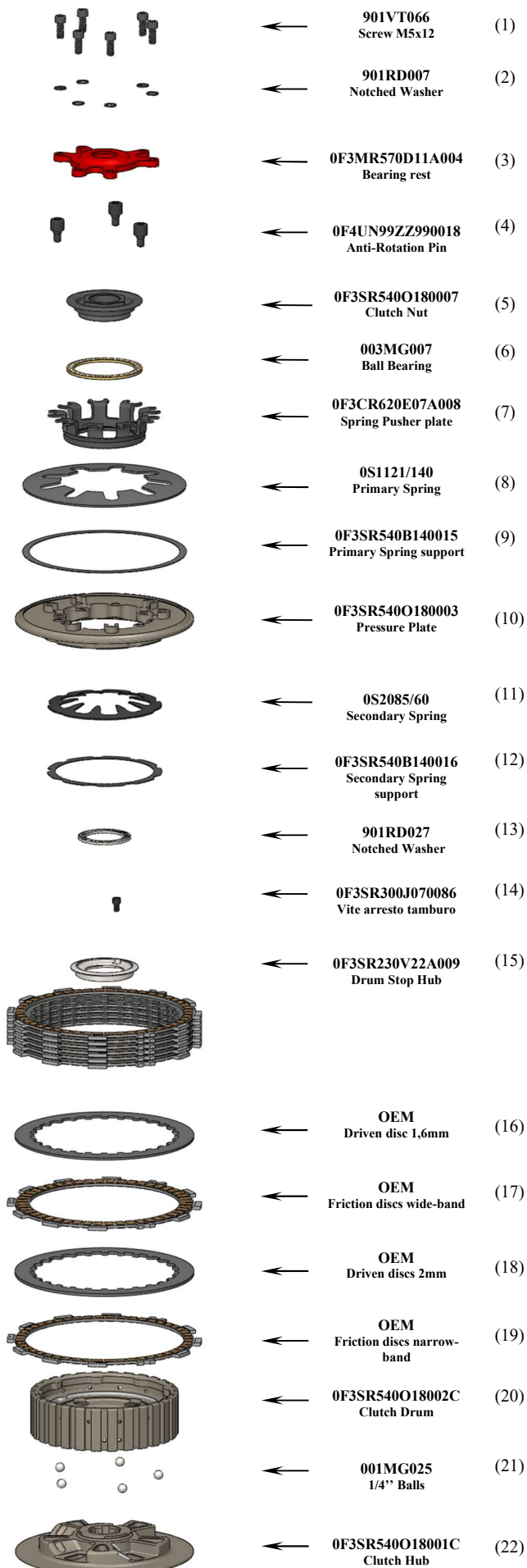
0F3SR540O180000

FSU-S140

CLUTCH ASSEMBLY

SUZUKI GSX8R 2024

INSTALLATION INSTRUCTIONS



WARNING: To install the STM clutch, it is necessary to purchase a driven steel plate with original Suzuki part no. 21451-41G30, 1.6 mm thickness (16). The hub/drum unit is supplied pre-assembled.

IF NECESSARY, to inspect the condition of the ramps, follow the HUB/DRUM DISASSEMBLY PROCEDURE described below.

Remove the original clutch assembly, making sure that the spacer between the basket and the hub remains on the primary shaft.

Then install the hub/drum unit.

WARNING: The original clutch pack includes two rings, one of which is conical, positioned inside a friction plate with a narrow band. There is also a steel plate with different teeth compared to the other driven plates.

Set aside the two rings and the first steel plate (different from the others); it is recommended NOT to use them when reinstalling the clutch pack on the STM clutch.

Replace the removed steel plate with a steel plate of thickness 1.6 mm (Suzuki part no. 21451-41G30) with teeth identical to the other 6 (**NOT included in the package**).

Reinstall the clutch pack, consisting of 8 driving plates and 7 steel plates, inserting the 2 mm thick driving plate as shown in the figure.

It is recommended to replace the three narrow-band driving plates with wide-band ones, purchasing the same model as those already present in the original clutch. The total height of the clutch pack must be 34 ± 0.2 mm.

Check that the drum stop screw (14) does not stick out from the surface of the drum stop (15), where the notched washer (13) will rest.

Make sure the secondary spring support (12) is correctly seated in its groove in the drum (20). Insert the secondary spring (11) into its seat inside the drum (20), using a small amount of grease to keep it in place.

Verify that the primary spring support (9) is correctly positioned in its seat in the pressure plate (10). Insert the pressure plate (10) into its grooves in the drum (20).

Insert the primary spring (8) into its seat in the pressure plate (10).

Pre-assemble the spring retainer group: hold the spring pusher plate (7) with the bearing guide (grooved side) facing upward as shown, and insert the ball bearing (6) into it.

Insert the complete spring retainer assembly into the pressure plate (10), ensuring that the 9 tabs of the spring pusher plate (7) overlap with the 9 tips of the spring (8).

Insert the Schnorr washer (13) with the convex side facing upward, followed by the nut (5). Tighten the nut (5) on the primary shaft using a torque wrench, according to the torque specified by the engine manufacturer.

It is also recommended to use the specific tool (UTL-0030), not included in the package, to hold the pressure plate (10) in place.

Insert the original push rod into its seat in the primary shaft of the gearbox. Place the bearing rest (3) into its designated seat in the pressure plate (10), ensuring it is properly aligned in the grooves, and fasten it with the six screws (1) and six serrated washers (2) to a tightening torque of 7.5 Nm.

Once installation is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify correct operation.

Adjust the clutch lever play if necessary.

HUB/DRUM DISASSEMBLY PROCEDURE

WARNING: Perform this operation only after removing the clutch from the gearbox shaft.

Remove the drum stop screw (14), rotate the drum stop (15) 60° clockwise, and then extract it. At this point, it is possible to separate the hub (22), drum (20), and balls (21).

TO REASSEMBLE THE UNIT: place the 5 balls (21) at the bottom of the grooves in the hub (22), applying a small amount of grease, then position the drum (20) onto the hub (22) in the resting position.

Place the drum stop (15) on the hub (22), aligning its three tabs with their respective seats on the hub (22), then rotate it until the holes between the two parts align, and finally reinsert screw (14) completely.

Ensure that the drum stop (15) is properly locked onto the hub (22) and that screw (14) does not stick out from the surface where the notched washer (13) and the clutch nut (5) will rest.

GENERAL SAFETY REGULATIONS

- IN THIS SHEET ARE REPORTED THE DIRECTIONS TO PERFORM CORRECTLY THE CLUTCH ASSEMBLY OPERATIONS
- STM RESERVES THE RIGHT, WITHOUT NOTICE, TO INTRODUCE ANY TECHNICAL CHANGE WHENEVER DEEMED IT TO BE NECESSARY TO IMPROVE FUNCTION AND QUALITY OF THE PRODUCTS.
- STM ITALY SRL PRODUCTS ARE EXCLUSIVELY INTENDED FOR COMPETITION, NOT SUITABLE ON MOTORBIKES OR PUBLIC ROADS.
- ASSEMBLY OPERATIONS MUST BE PERFORMED BY A SKILLED TECHNICIAN AND MUST BE SCRUPULOUSLY OBSERVED.
- BEFORE MOUNTING THE CLUTCH MAKE A COMPLETE INSPECTION OF THE MOTORBIKE COMPONENTS, IN ORDER TO VERIFY THE POSSIBLE PRESENCE OF FAULTS OR ANOMALIES ON THE VEHICLE.
- MAKE SURE THAT THERE ARE NO MISSING/DAMAGED PARTS IN THE CLUTCH KIT.
- SOME PARTS OF THE CLUTCH AND ITS COMPONENTS CAN HAVE SHARP SURFACE: HANDLE WITH CARE.
- SOME COMPONENTS OF THE CLUTCH, BECAUSE OF THEIR SMALL DIMENSIONS CAN BE SWALLOWED: KEEP AWAY FROM CHILDREN.

RULES FOR PRODUCT CARE AND CLEANING

- ANODIZED and/or LEXAN PARTS:** DO NOT USE on both glossy and matt anodized parts or on lexan components any type of acid or alkaline based degreaser. Use only neutral-based soaps.
- We recommend** using a soft, non-abrasive, damp and clean microfibre cloth or synthetic sponge to avoid abrasions and scratches on surfaces.
- However, the use of detergents containing alcohol or aggressive chemical products, but also pickling agents or acids is prohibited.
- Always wash your motorcycle cold, never hot.
- Do not use** pressure washers, steam cleaning machines or any type of high pressure washing system or with high operating temperatures, any type of washing of these types can damage or permanently ruin the anodized surfaces or lexan.