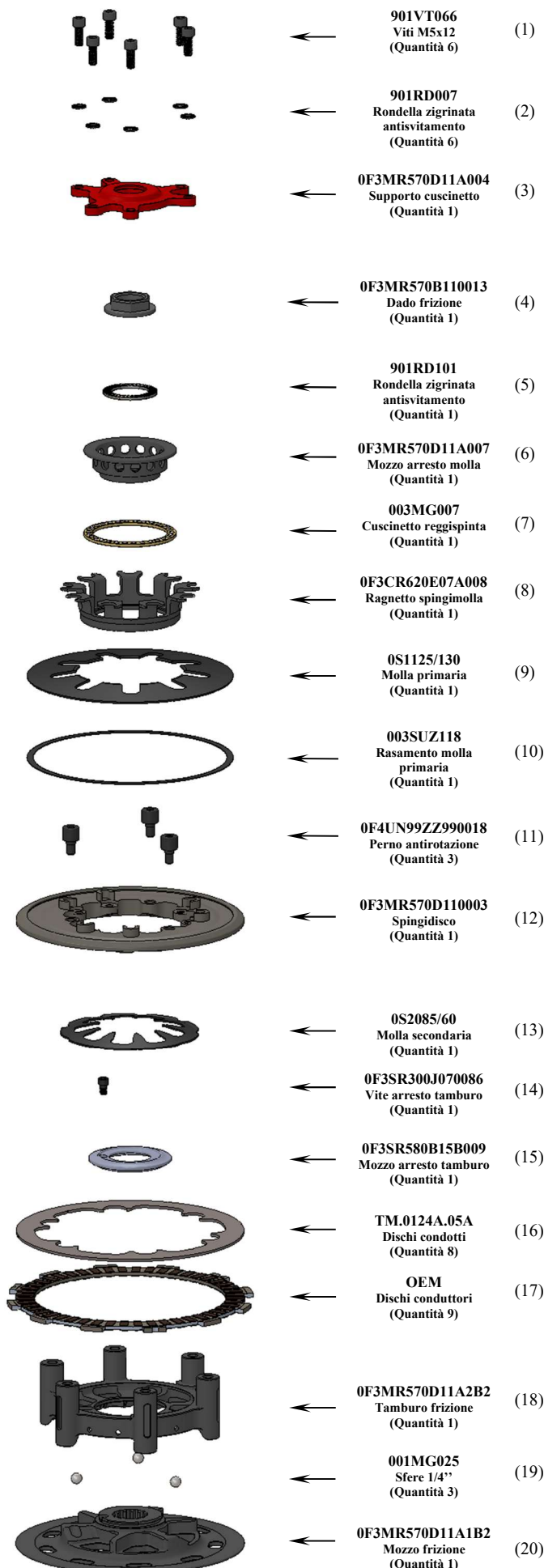


0F3MR570D11A000 FTM-M021

COMPLESSIVO FRIZIONE CLG ANTISALTELLAMENTO TM SMR 450 2024

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO



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

Dopo aver rimosso il gruppo frizione originale, assicurarsi che il distanziale tra campana e mozzo rimanga inserito sull'albero primario, installare quindi il gruppo mozzo/tamburo.

Dal pacco dischi originale prelevare i dischi conduttori (guarniti) e seguendo la sequenza indicata dal costruttore installare i dischi sostituendo i dischi condotti (acciaio) originali con quelli forniti nella confezione (16).

L'altezza totale del pacco dischi deve risultare 39 ± 0.2 mm.

Controllare che la vite fermo arresto tamburo (14) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (14) su cui appoggerà il mozzo arresto molla (6).

Inserire la molla secondaria (13) nella propria sede all'interno del tamburo (18) aiutandosi con una piccola quantità di grasso.

Verificare che il rasamento molla primaria (10) sia ben inserito nella sede dello spingidisco (12). Inserire lo spingidisco (12) nelle proprie sedi sul tamburo (18).

Inserire la molla primaria (9) nella sede dello spingidisco (12).

Premontare il gruppo arresto molla, quindi tenere il ragnetto spingimolla (8) con la guida cuscinetto (parte con la cava sfere) verso l'alto come illustrato e inserire il cuscinetto reggispinta (7) al suo interno.

Completare il gruppo arresto molla con il mozzo arresto molla (6).

Inserire il gruppo arresto molla completo all'interno dello spingidisco (15), facendo in modo che le 9 alette del ragnetto spingimolla (8) vadano a sovrapporsi sulle 9 razze della molla (9).

Aiutandosi con una piccola quantità di grasso poggiare la rondella zigrinata Schnorr (5) con la parte convessa verso l'alto sul mozzo arresto molla (6) e successivamente inserire il dado (4). Avvitare il dado (4) sull'albero primario serrando con la chiave dinamometrica alla coppia di serraggio consigliata dal costruttore del motore.

Si suggerisce di utilizzare la chiave specifica (UTL-0030), non presente nell'imballo, per bloccare lo spingidisco (12).

Inserire il perno di spinta, completo di cuscinetto, sull'albero primario.

Posizionare il supporto cuscinetto (3) appena assemblato nell'apposita sede dello spingidisco (12) 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 Nm.

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

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), ruotare di 60° in senso orario l'arresto tamburo (15) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (20), tamburo (18) e sfere (19).

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO: collocare le 3 sfere (19) al fondo delle scanalature del mozzo (20) applicando una piccola quantità di grasso, quindi posizionare il tamburo (18) sul mozzo (20) in posizione di riposo. Posizionare l'arresto tamburo (15) sul mozzo (20), allineando le sue tre alette con le relative sedi sul mozzo (20), 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 (20) e che la vite (14) non sporga dalla superficie su cui appoggerà la rondella zigrinata antisvitamento (5) e il dado spingimolla (4).**

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 TAGlienti: MANEGGIARE CON ATTENZIONE.
- ALCUNI COMPONENTI DELLA FRIZIONE PER LE LORO PICCOLE DIMENSIONI POTREBBERO ESSERE INGERITI: TENERE LONTANO DALLA PORTATA DEI RAMMINI.

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 detergenti contenenti alcool o prodotti chimici aggressivi, ma anche decapanti o acidi.

Lavare sempre la moto fredda, mai calda.

Non utilizzare idropulitrici, macchine 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



0F3MR570D11A000 FTM-M021

CLUTCH ASSEMBLY CLG SLIPPER CLUTCH TM SMR 450 2024

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

The hub/drum assembly is supplied pre-assembled. **IF NECESSARY**, to check the condition of the ramps, follow the **HUB/DRUM DISASSEMBLY PROCEDURE** indicated below.

After removing the original clutch assembly, ensure that the spacer between the basket and the hub remains in place on the primary shaft, then install the hub/drum assembly.

From the original clutch pack, take the friction plates and, following the manufacturer's specified sequence, install the plates, replacing the original steel driven plates with those supplied in the package (16).

The total clutch pack height must be **39 ± 0.2 mm**.

Check that the drum stop screw (14) does not stick out from the surface of the drum stop hub (15), where the spring stop hub (6) will rest.

Insert the secondary spring (13) into its seat inside the drum (18), using a small amount of grease to help.

Make sure the primary spring support (10) is properly seated in the pressure plate (12). Insert the pressure plate (12) into seats in the drum (18).

Insert the primary spring (9) into its seat in the pressure plate (12). Preassemble the spring stop assembly, then hold the spring pusher plate (8) with the bearing guide (the side with the ball groove) facing upwards as illustrated and insert the ball bearing (7) inside.

Complete the spring stop assembly with the spring stop hub (6). Insert the fully assembled spring stop unit into the pressure plate (12), ensuring that the 9 tabs of the spring pusher plate (8) align with the 9 tips of the spring (9).

Using a small amount of grease, place the Schnorr washer (5) with its convex side facing upwards on the spring stop hub (6) and then insert the nut (4). Thread the nut (4) onto the primary shaft and tighten it with a torque wrench to the engine manufacturer's recommended torque specification.

It is suggested to use the specific tool (UTL-0030), not included in the package, to hold the pressure plate (12) in place.

Insert the push rod, complete with its bearing, onto the primary shaft. Position the newly assembled bearing support (3) into the designated seat in the pressure plate (12), making sure it fits correctly into its grooves.

Secure it using the six screws (1) and six serrated washers (2), tightening them to 7 Nm.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

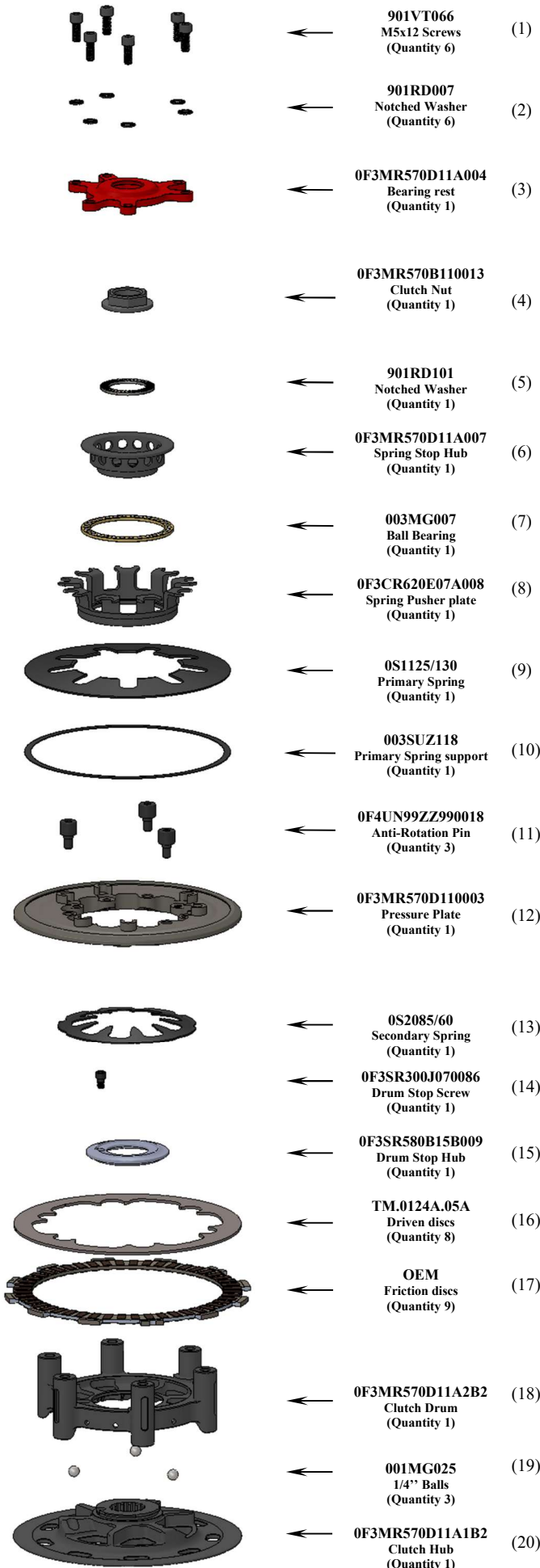
Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.

Once assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever to verify proper operation.



HUB/DRUM DISASSEMBLY PROCEDURE

WARNING: DO NOT perform this operation before removing the clutch from the bike

Remove the drum stop screw (14), rotate the drum stop hub (15) **60° clockwise**, and then remove it. At this point, the hub (20), drum (18), and balls (19) can be separated.

TO REASSEMBLE THE UNIT:

Place the three balls (19) at the bottom of the grooves in the hub (20), applying a small amount of grease, then position the drum (18) onto the hub (20) in its resting position.

Position the drum stop (15) onto the hub (20), aligning its three tabs with the corresponding slots in the hub (20), then rotate it until the holes between the two parts align, and finally fully reinsert the screw (14).

Ensure that the drum stop (15) is securely locked onto the hub (20) and that the screw (14) does not stick out from the surface where the serrated lock washer (5) and the spring pusher nut (4) 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 ON 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 microfiber 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 or of these types can **damage or permanently ruin the anodized surfaces or lexan.**

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

