

# CBT-C010

# CARTER CON ATTUATORE FRIZIONE IDRAULICO Ø31mm BETA 125 RR 2024

## ISTRUZIONI DI MONTAGGIO



(1)

**BT.T324B.20B**  
Carter Ø31mm



(2)

**MOLLA ATTUATORE OEM**



(3)

**901OR2100**  
O-ring



(4)

**901OR033**  
O-ring



(5)

**BT.T324B.45A**  
Pistoncino Ø31mm



(6)

**901SF002**  
Sfera attuatore



(7)

**O-RING CARTER OEM**



(8)

**SPINE DI CENTRAGGIO  
OEM**



(9)

**BT.T324A.22A**  
Supporto cuscinetto per  
OEM  
(venduto separatamente)



(10)

**BT.T324B.03A**  
Disco di contrasto per OEM  
(venduto separatamente)

Prima di effettuare il montaggio è bene rivolgersi a personale altamente qualificato.

**Nota bene:** per utilizzare il carter con la frizione **originale Beta** è necessario sostituire il supporto cuscinetto **OEM** e il disco di contrasto **OEM** con i componenti (9), (10) **non** presenti in confezione, i componenti sono acquistabili con codice CBT-C015.

Per la frizione STM non è necessaria alcuna modifica.

Prima di effettuare il montaggio dell'attuatore il motore deve essere freddo. Scollegare il tubo dell'olio dall'attuatore originale facendo attenzione all'olio che potrebbe fuoriuscire. Smontare quindi il carter frizione originale.

Lubrificare la sede del pistone di attuazione presente nel carter (1) con grasso silconico, si consiglia NLS SILIKON 1-2.

Prelevare la molla OEM (2) dall'attuatore originale e posizionarla all'interno della sede del pistoncino (5).

Assemblare il pistoncino (5), che viene fornito già completo di o-ring (3), (4) sfera (6) all'interno della sede del carter (1).

Inserire l'o-ring OEM (7) e le spine di centraggio (8) nelle sedi del carter.

Assicurarsi di aver montato i componenti 9 e 10 come indicato nella nota iniziale (necessario solo per frizioni OEM).

Posizionare il carter nell'apposita sede sul motore avendo cura di verificare che il pistone di attuazione rimanga in posizione.

Serrare il carter con le viti OEM alla coppia indicata dal costruttore.

Prima di fissare al carter (1) il tubo di alimentazione olio, si consiglia di svuotare l'impianto e sostituire l'olio con quello consigliato dalla casa costruttrice.

Fissare quindi il tubo di alimentazione olio al carter (1).

**RIEMPIMENTO DEL CIRCUITO** - Dopo aver svuotato il serbatoio, collegare un tubo trasparente allo spurgo assicurandosi che per qualche centimetro sia in posizione verticale e inserire l'altro capo libero all'interno di un contenitore d'olio idraulico.

Aprire di un giro la vite di spurgo e riempire al massimo il serbatoio dell'olio aiutandone il flusso con delle leggere pressioni sulla leva frizione. L'olio del serbatoio va continuamente rabboccato tenendolo sempre al livello massimo. Quando l'olio inizierà ad uscire dal tubo si noteranno delle bolle d'aria. Non appena il flusso rallenterà chiudere la vite di spurgo.

Premere lentamente la leva frizione rilasciandola velocemente per 5-6 volte. Dal fondo del serbatoio dell'olio si vedranno uscire delle bollicine d'aria.

Continuare l'operazione finché le bollicine non diminuiscono sensibilmente.

**SPURGO DELL'ARIA IN ECCESSO** - Dopo aver chiuso il serbatoio, mantenere la leva tirata dopo averla azionata più volte e aprire di un quarto di giro la vite di spurgo. Aspettare che l'olio fuoriesca e quindi richiudere. Rilasciare la leva lentamente e rabboccare il livello d'olio.

Ripetere l'operazione fino a quando dal tubicino non si vedono più fuoriuscire bolle d'aria. Terminato lo spurgo, portare a livello l'olio.

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

Buon divertimento!

### 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 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



# CBT-C010

# CLUTCH COVER WITH HYDRAULIC ACTUATOR Ø31mm BETA 125 RR 2024

## ASSEMBLY INSTRUCTIONS



← (1)

**BT.T324B.20B**  
Carter Ø31mm



← (2)

**OEM ACTUATOR SPRING**



← (3)

**901OR2100**  
O-ring



← (4)

**901OR033**  
O-ring



← (5)

**BT.T324B.45A**  
Piston Ø31mm



← (6)

**901SF002**  
Actuator ball



← (7)

**OEM CARTER O-RING**



← (8)

**CENTERING PINS OEM**



← (9)

**BT.T324A.22A**  
Bearing support for OEM  
(sold separately)



← (10)

**BT.T324B.03A**  
Contrast disc for OEM  
(sold separately)

Before assembly, it is recommended to consult highly qualified personnel.

**Note:** to use the cover with the original Beta clutch, it is necessary to replace the OEM bearing support and OEM contrast disc with components (9) and (10) **not included** in the package, the components can be purchased with code CBT-C015.

No modifications are required for the STM clutch.

Before assembling the actuator, ensure the engine is cold.

Disconnect the oil hose from the original actuator, being mindful of any oil that may leak out. Then, remove the original clutch cover.

Lubricate the actuator piston housing in the cover (1) with silicone grease, such as NILS SILIKON 1-2.

Remove the OEM spring (2) from the original actuator and place it inside the piston housing (5).

Assemble the piston (5), already provided with O-rings (3), (4) and ball (6), into the cover housing (1).

Insert the OEM O-ring (7) and the centering pins (8) into the respective cover housings.

Ensure components 9 and 10 are installed as indicated in the initial note (required only for OEM clutches).

Position the cover in its proper location on the engine, ensuring that the actuator piston remains in position.

Tighten the cover with the OEM screws to the torque specified by the manufacturer.

Before attaching the oil supply hose to the cover (1), it is advisable to empty the system and replace the oil with the one recommended by the manufacturer.

Secure the oil supply hose to the cover (1).

**FILLING THE SYSTEM:** after emptying the reservoir, connect a transparent hose to the bleed valve, ensuring it is vertical for a few centimeters, and place the other end into a container of hydraulic oil.

Loosen the bleed screw by one turn and fill the oil reservoir to its maximum capacity, assisting the flow with light pressure on the clutch lever. Continuously refill the reservoir, keeping it at the maximum level.

As oil begins to exit the hose, air bubbles will be visible. Once the flow slows, tighten the bleed screw.

Slowly press the clutch lever and release it quickly 5-6 times. You will see air bubbles escape from the bottom of the oil reservoir.

Continue the process until the bubbles are significantly reduced.

**REMOVING EXCESS AIR:** after closing the reservoir, pull the clutch lever repeatedly and then open the bleed screw by a quarter turn while holding the lever. Wait for oil to flow out and then close the screw. Slowly release the lever and top up the oil level.

Repeat this process until no air bubbles are visible from the hose. Once bleeding is complete, bring the oil to the proper level.

**After assembly, repeatedly operate the clutch lever to ensure it functions correctly.**

Enjoy!

### 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 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

