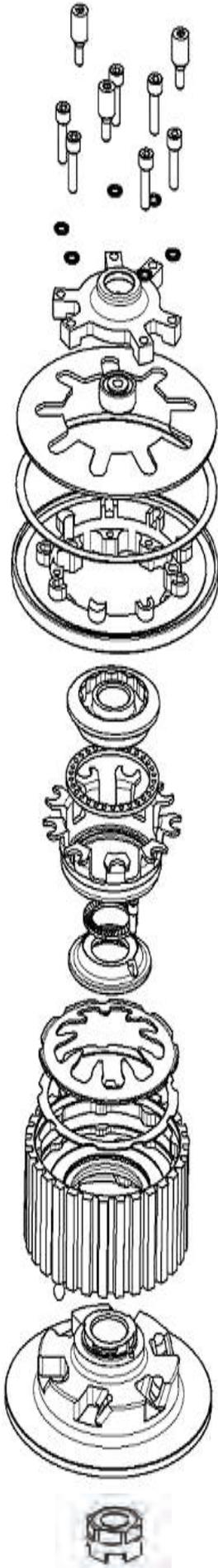


0F3SR060H260000 FBM-S030

FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO PER BMW R 1200 GS



- ← (1) **0F3MR020E17A018**
Perno blocco rotazione
- ← (2) **901VT018**
Viti
- ← (3) **901RD007**
Rondelle antisvitamento M5
- ← (4) **0F3SR060H260004**
Supporto cuscinetto
- ← (5) Cuscinetto OEM
- ← (6) **0S1121/160**
Molla primaria
- ← (7) **0F3SR540B140015**
Rasamento molla primaria
- ← (8) **0F3SR060H260003**
Spingidisco
- ← (9) **0F3SR060H260007**
Mozzo arresto molla (dado frizione)
- ← (10) **003MG007**
Cuscinetto reggispinta
- ← (11) **0F3CR620E07A008**
Disco spingimolla primaria
- ← (12) **0F3SR300J070086**
Vite fermo arresto tamburo
- ← (13) **0F3SR060H260017**
Rondella antisvitamento sottodado
- ← (14) **0F3SR060H260009**
Arresto tamburo
- ← (15) **0S2085/50**
Molla secondaria
- ← (16) **0F3SR540B140016**
Rasamento per molla secondaria
- ← (17) **0F3SR060H26002C**
Tamburo
- ← (18) **001MG025**
Sfere
- ← (19) **0F3SR060H26001C**
Mozzo frizione
- ← (20) **008AMY002**
Chiave per dado

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

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.

Inserire il gruppo mozzo/tamburo sull'albero primario.

ATTENZIONE: tra la campana originale ed il mozzo deve essere mantenuto il distanziale della frizione originale, in caso contrario potrebbero verificarsi malfunzionamenti e/o danni ai particolari.

Reinstallare i dischi condotti e i dischi quarnti mantenendone la sequenza originale. L'altezza totale del pacco dischi deve risultare $38.3 \pm 0.2\text{mm}$.

Tutti i dischi condotti e i dischi quarnti devono essere uguali fra di loro. Ricordarsi quindi di sostituire l'ultimo disco in acciaio, quello con la dentatura diversa, rimpiazzandolo con un disco in acciaio uguale agli altri.

N.B. il disco non è incluso nella confezione.

ATTENZIONE: con il pacco dischi originale dovrebbero essere presenti due anelli (di cui uno conico), posizionati all'interno di un disco quarnto. Questi anelli non devono essere utilizzati quando si rimonta il pacco dischi sulla frizione STM.

Verificare che il rasamento appoggio molla secondaria (16) sia ben inserito nella sede del tamburo (17).

Inserire la molla secondaria (15) nella propria sede all'interno del tamburo (17) con una piccola quantità di grasso.

Verificare che il rasamento appoggio molla primaria (7) sia ben inserito nella sede dello spingidisco (8).

Inserire lo spingidisco (8) nelle proprie sedi sul tamburo.

Inserire la molla primaria (6) nella sede dello spingidisco. Premontare il gruppo arresto molla: tenere il disco spingimolla (11) con la guida cuscinetto (parte scanalata) verso l'alto come illustrato, inserire il cuscinetto reggispinta (10) al suo interno ed infine il mozzo arresto molla.

Inserire il gruppo arresto molla completo all'interno dello spingidisco (8), facendo in modo che le 9 alette del disco spingi molla (11) vadano a sovrapporsi sulle 9 razze della molla primaria.

Inserire la rondella dentellata (13) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il dado mozzo arresto molla (9).

Avvitare il dado (9) sull'albero primario serrando con la chiave dinamometrica alla coppia di serraggio consigliata dal costruttore del veicolo. Si suggerisce inoltre di utilizzare la chiave specifica (UTL-0030), non presente nell'imballo, per bloccare lo spingidisco.

Premontare il supporto cuscinetto completo: inserire il cuscinetto ed il centratore dell'asta (recuperati dalla frizione originale) nella sede del supporto cuscinetto (4).

Posizionare il supporto cuscinetto completo nell'apposita sede dello spingidisco facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature e fissarlo con le sei viti (2) e le sei rondelle anti-svitamento (3).

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 di fermo arresto tamburo (12), ruotare di 60° in senso orario l'arresto tamburo (14) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (19), tamburo (17) e sfere (18).

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO: collocare le 6 sfere (18) al fondo delle scanalature del mozzo (19) applicando una piccola quantità di grasso, quindi posizionare il tamburo (17) sul mozzo (19) in posizione di riposo.

Posizionare l'arresto tamburo (14) sul mozzo (19), allineando le sue tre alette con le relative sedi sul mozzo (19), poi ruotarlo sino ad allineare i fori tra i due pezzi, ed infine reinserire completamente la vite (12). Verificare che l'arresto tamburo (14) sia correttamente bloccato sul mozzo (19) e che la vite (12) non sporga dalla superficie su cui appoggerà il mozzo arresto molla (14).

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 GIUSTO 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 INGERTI: 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 ipocloriti, macchie 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



0F3SR060H260000 FBM-S030

WET SLIPPER CLUTCH FOR BMW R 1200 GS

The Drum/Hub group is supplied pre-assembled. **In case of need**, as to check the ramps wear, please see hereinafter the specific procedure to disassemble the Drum/Hub group.

Place the Drum/Hub group on the drive shaft.

WARNING: between the original basket and the hub (19) you must keep the washer of the original clutch, otherwise there could be generated wrong function and/or damage to the clutch parts.

Replace the original clutch plates, keeping in the original sequence. **Please remind to replace last OEM steel plate** (that one with teeth different from others) with another steel plate equal to others OEM steel plates. At the end of the operation the total height of the stack must be 38.3mm +0.2mm.

N.B. the disc is not included in the package.

WARNING: if in the original plates kit there are two rings (one of them is conical), placed in between sinterized plates keep them apart and do NOT use them in the STM clutch.

Verify that the secondary spring support (16) is correctly placed in its seat in the drum (17). Place the secondary spring (15) in the drum (17) with a small amount of grease.

Check that the primary spring support (7) is correctly placed in its seat in the pressure plate (8). Place the pressure plate (8) in its seats on the drum (17). Place the primary spring (6) on the pusher plate (8).

Pre-assemble the spring stopper group: keep the spring pusher plate (11) with the groove for the bearing facing up as shown in the drawing, place the caged bearing (10) and then place the spring pusher plate (11).

Insert the spring stopper group into the pusher plate (8) so that the 9 wings of the spring pusher plate (11) overlap the 9 tips of the spring (6).

Insert the notched washer (13) with the convex part facing up and then the nut (9).

Tighten the nut (9) onto the drive shaft and lock it with a dynamometric wrench to the torque suggested by the manufacturer. To lock the pressure plate (11) we suggest to use the specific tool (UTL-0030, not included).

Pre-assemble the bearing rest group: mount the clutch pushrod piece and the bearing of the original clutch into the bearing rest (3).

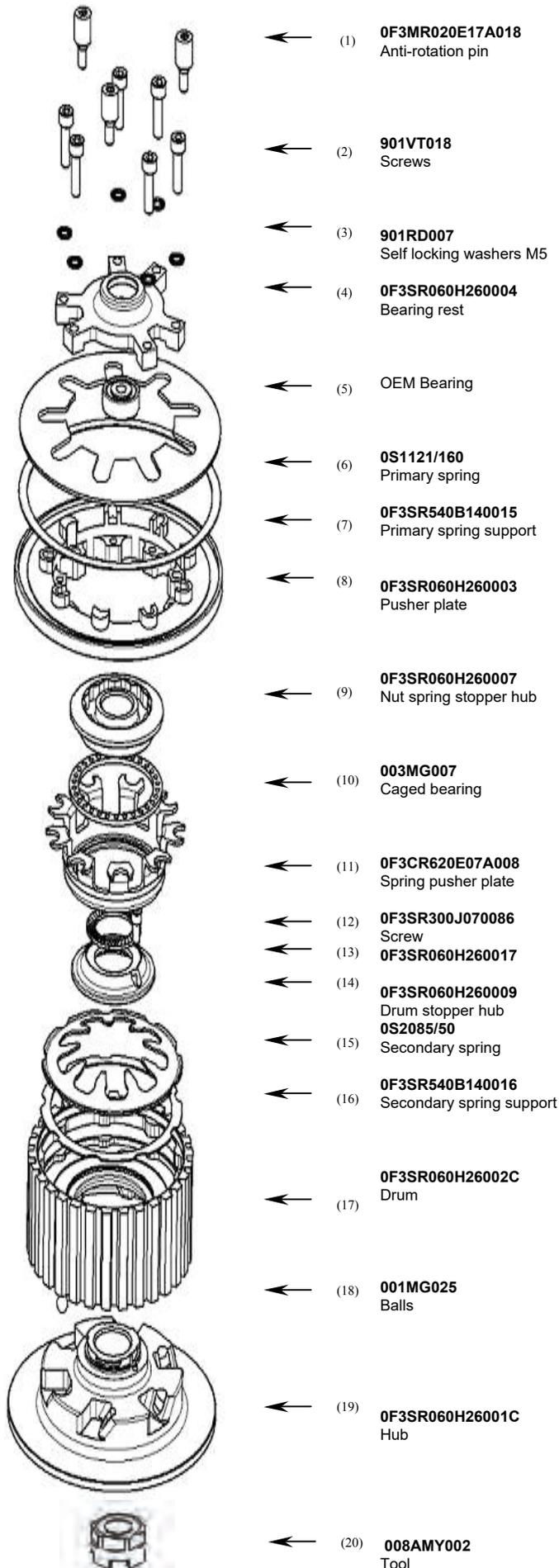
Place the entire bearing rest into the specific holes in the pressure plate (11) taking care of placing it correctly in these holes and fix it with the six screws (2) and with the notched washers (3).

Once the mounting operations are completed, operate the clutch lever more than once to check that pressure plate correctly activate the clutch opening and closing, then mount the clutch guard.

DRUM/HUB UN-INSTALL PROCEDURE

ATTENTION: DO NOT perform this operation before removing the clutch from the bike. Remove the drum stopper lock screw (12), rotate the drum stopper hub (14) clockwise by 60° and then remove it. The drum (17), the hub (19) and the steel balls (18) can now be disassembled.

TO RE-ASSEMBLE THE GROUP: place the 6 steel balls (18) at the bottom of the grooves of the hub (19) using a small amount of grease, then position the drum (17) onto the hub (19) in an at-rest position. Position the drum stopper hub (14) on the hub (19), aligning its three wings with the three housings on the hub (19), then rotate it until the holes of the two parts are aligned, and finally replace completely the screw (12). **Check that the drum stopper (14) is correctly locked on the hub (19) and that the drum stopper lock screw (12) do not stick out from the surface where the spring stopper hub (14) will be placed.**



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

