

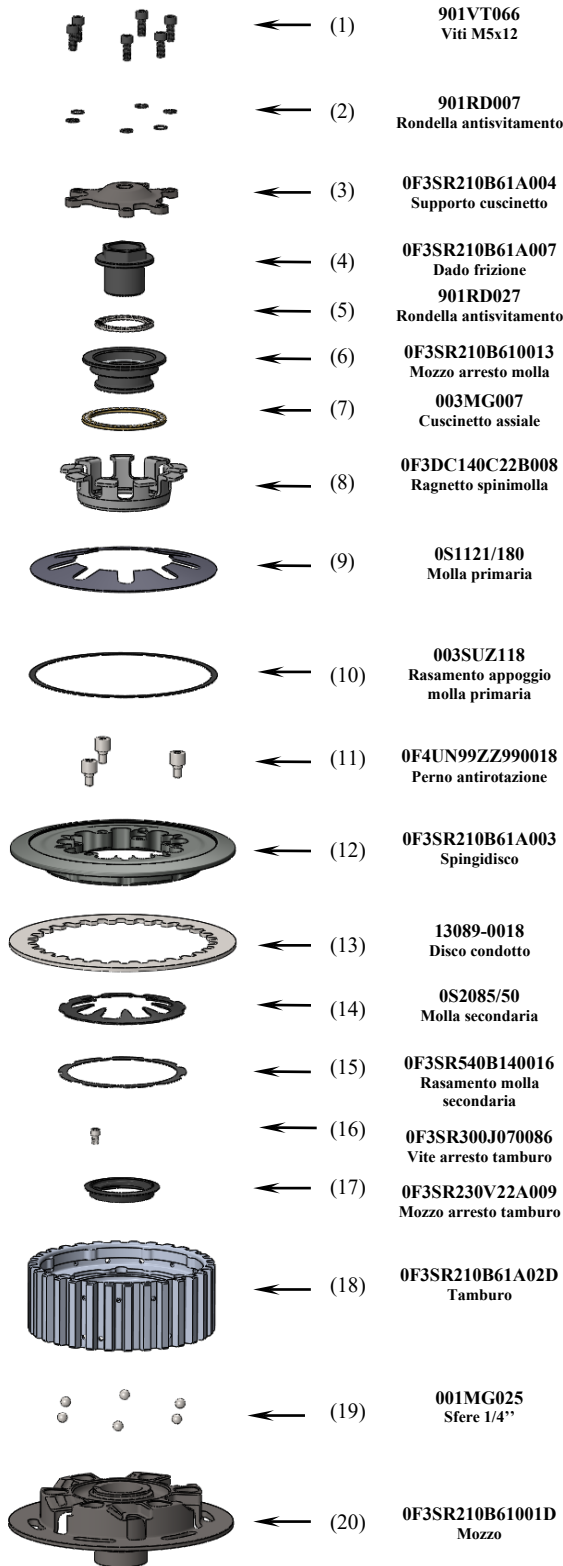
0F3SR210B61A000

FHD-S040

COMPLESSIVO FRIZIONE

HARLEY DAVIDSON ROAD GLIDE 2023

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO



- (1) 901VT066
Viti M5x12
- (2) 901RD007
Rondella antisvitamento
- (3) 0F3SR210B61A004
Supporto cuscinetto
- (4) 0F3SR210B61A007
Dado frizione
- (5) 901RD027
Rondella antisvitamento
- (6) 0F3SR210B610013
Mozzo arresto molla
- (7) 003MG007
Cuscinetto assiale
- (8) 0F3DC140C22B008
Ragnetto spinimolla
- (9) 0S1121/180
Molla primaria
- (10) 003SUZ118
Rasamento appoggio molla primaria
- (11) 0F4UN99ZZ990018
Perno antirotazione
- (12) 0F3SR210B61A003
Spingidisco
- (13) 13089-0018
Disco condotto
- (14) 0S2085/50
Molla secondaria
- (15) 0F3SR540B140016
Rasamento molla secondaria
- (16) 0F3SR300J070086
Vite arresto tamburo
- (17) 0F3SR230V22A009
Mozzo arresto tamburo
- (18) 0F3SR210B61A02D
Tamburo
- (19) 001MG025
Sfere 1/4"
- (20) 0F3SR210B61001D
Mozzo

Prima di svolgere queste operazioni rivolgersi a personale altamente specializzato.

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.

Posizionare il veicolo in modo stabile, posizionandolo con la parte inferiore del motore parallela al terreno così da permettere l'esecuzione di tutte le fasi di smontaggio e montaggio.

Posizionare un recipiente sotto la vite di scarico olio trasmissione primaria. Svitare la vite di scarico olio trasmissione primaria e far defluire tutto l'olio presente.

Smontare la pedana sinistra svitando le due viti di sostegno.

Svitare tutte le viti del carter ed estrarre il carter della trasmissione facendo attenzione alla guarnizione sottostante. Svitare la vite torx (chiave T70) presente sull'albero motore per consentire la fuoriuscita della campana.

Rimuovere il tendicatena della catena di trasmissione svitando le due viti di fissaggio, per facilitare lo smontaggio e il montaggio posizionare una fascetta in modo da mantenere il tendicatena completamente compresso.

Rimuovere quindi tutto il gruppo frizione originale facendo attenzione al dado frizione sinistro. Estrarre quindi contemporaneamente la ruota dentata anteriore e la campana collegati tramite la catena di trasmissione.

Rimuovere il seeger presente della parte posteriore del mozzo frizione. Estrarre il mozzo dal cuscinetto presente sulla campana, se necessario aiutarsi con una pressa idraulica.

Scaldare il cuscinetto presente nella campana originale così da facilitare l'inserimento del mozzo frizione (20). Inserire quindi il gruppo mozzo (20) e tamburo (18) nel cuscinetto presente nella campana originale, se necessario aiutarsi con una pressa idraulica.

Montare contemporaneamente nelle rispettive sedi il gruppo appena assemblato campana-mozzo-tamburo (20) (18) e la ruota dentata presente sull'albero motore collegati dalla catena di trasmissione. Mandare in battuta il mozzo (20) sul cuscinetto e fare attenzione a posizionare correttamente il millerighe presente sulla ruota dentata dell'albero motore, estratta in precedenza, con quella ancora installata sul veicolo.

Serrare quindi la vite torx (chiave T70) alla coppia indicata dal costruttore.

Posizionare il tendicatena nella sua sede con la fascetta per tenere quest'ultimo compresso, serrare le viti di fissaggio alla coppia indicata dal costruttore e rimuovere quindi la fascetta messa in precedenza.

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 e spessore differente rispetto ai restanti dischi condotti. Mettere da parte questi componenti e NON utilizzarli quando si rimonta il pacco dischi sulla frizione STM.

Reinstallare i dischi originali secondo la sequenza indicata dal costruttore del motore sostituendo l'ultimo disco condotto in acciaio (dentatura diversa) con il disco condotto fornito (13).

L'altezza totale del pacco dischi deve risultare **47,8 ± 0.2 mm**.

Controllare che la vite fermo arresto tamburo (16) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (17) su cui appoggerà il mozzo arresto molla (5).

Verificare che il rasamento molla secondaria (15) sia ben inserito nella sede del tamburo (18). Inserire la molla secondaria (14) nella propria sede all'interno del tamburo (18) aiutandosi con una piccola quantità di grasso per mantenerla in posizione.

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: tenere il ragnetto spinimolla (8) con la guida cuscinetto (parte con la cava sfere) verso l'alto come illustrato e inserire il cuscinetto reggisfinta (7) al suo interno e infine il mozzo arresto molla (6) con il verso indicato in figura.

Inserire il gruppo arresto molla completo all'interno dello spingidisco (12), facendo in modo che le 9 alette del ragnetto spinimolla (8) vadano a sovrapporsi sulle 9 razze della molla primaria (9).

Inserire la rondella antisvitamento (6) con la parte convessa verso l'alto aiutandosi con una piccola quantità di grasso per mantenerla in posizione, successivamente inserire il dado frizione (4) con serraggio sinistro.

Avvitare il dado (4) sull'albero primario serrando con la chiave dinamometrica alla coppia di serraggio indicata dal costruttore.

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

Prelevare il perno di spinta originale e svitare da esso il dado presente.

Avvitare il perno di spinta nel supporto cuscinetto (3) in modo che l'esagono presente rimanga dal lato accessibile una volta assemblato il supporto cuscinetto (3).

Posizionare il supporto cuscinetto (3) 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.

Avvitare il dado levato in precedenza sul perno di spinta ma senza serrarlo.

Regolare il perno di spinta per avere il giusto gioco della leva frizione infine serrare il dado sul perno di spinta con il fine di bloccare il perno di spinta sul supporto cuscinetto (3)

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

Montare il carter con la guarnizione di tenuta e serrare le viti alla coppia prescritta dal costruttore. Avvitare il tappo di scarico olio trasmissione alla coppia prescritta dal costruttore. Inserire il tipo di olio prescritto dal costruttore dall'oblò presente del carter frizione, fino al raggiungimento del livello prescritto dal costruttore. Rimontare l'oblò presente sul carter e la pedana smontata in precedenza

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 (16), ruotare di 60° in senso orario l'arresto tamburo (17) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (20), tamburo (18) e sfere (19).

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO: collocare le 6 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 (17) 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 avvitare completamente la vite (16). **Verificare che l'arresto tamburo (17) sia correttamente bloccato sul mozzo (20) e che la vite (16) non sporga dalla superficie su cui appoggerà il mozzo arresto molla (6).**

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 liquide 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 idropultrici, 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



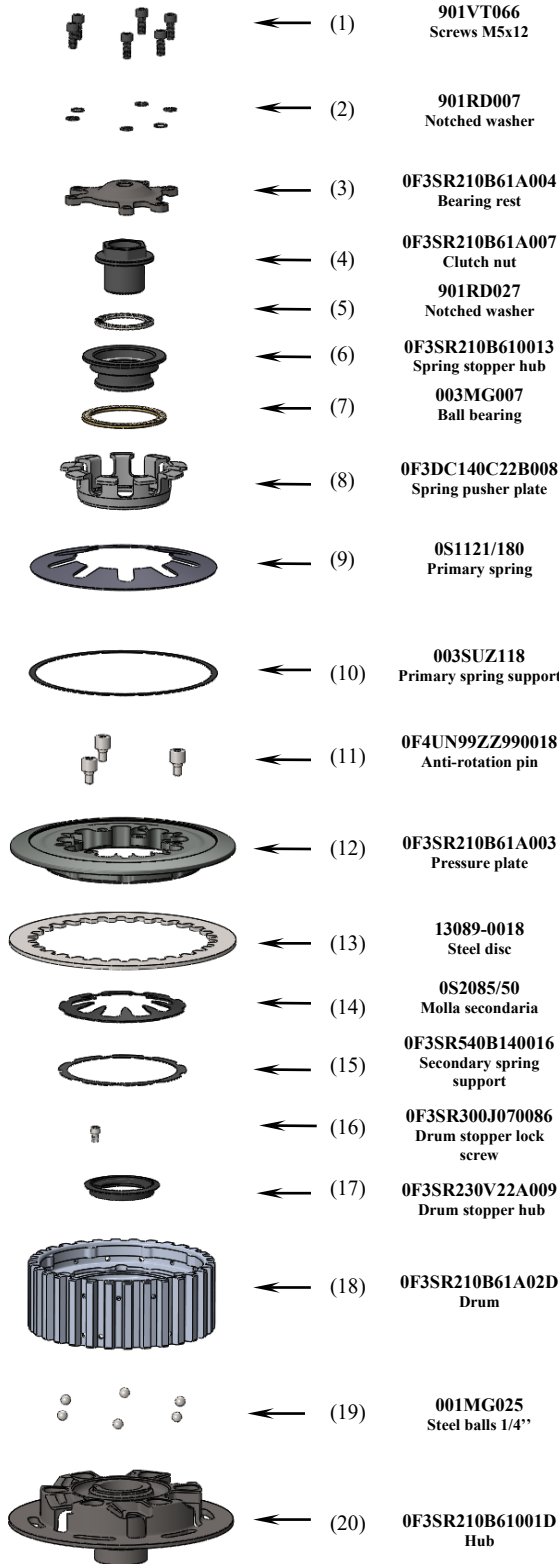
0F3SR210B61A000

FHD-S040

SLIPPER CLUTCH KIT

HARLEY DAVIDSON ROAD GLIDE 2023

MOUNTING INSTRUCTIONS



Before carrying out these operations, contact highly specialized personnel.

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 STM drum/hub group.

Position the vehicle in a stable manner, positioning it with the lower part of the engine parallel to the ground in order to allow all disassembly and assembly phases to be carried out.

Place a container under the primary transmission oil drain screw. Unscrew the primary transmission oil drain screw and drain all the oil present.

Remove the left footrest by unscrewing the two support screws

Unscrew all the crankcase screws and remove the transmission crankcase, paying attention to the gasket.

Unscrew the torx screw (T70 key) on the crankshaft to allow the bell to come out.

Remove the primary drive chain tensioner by unscrewing the two fixing screws. To facilitate disassembly and assembly, position a clamp tie to keep the chain tensioner completely compressed.

Then remove the entire original clutch assembly, paying attention to the left-hand clutch nut. Then simultaneously extract the front sprocket present in the crankshaft and the bell connected by the primary drive chain.

Remove the seeger from the rear part of the clutch hub. Extract the hub from the bearing on the bell, if necessary, using a hydraulic press.

Heat the bearing present in the original bell so as to facilitate the insertion of the clutch hub (20). Then insert the hub (20) and drum (18) assembly into the bearing present in the original bell, if necessary, help yourself with a hydraulic press.

Simultaneously mount the newly assembled bell-hub-drum assembly (20) (18) and the toothed wheel on the drive shaft connected by the transmission chain in their respective seats. Bring the hub (20) into contact with the bearing and be careful to correctly position the spline present on the crankshaft sprocket, previously removed, with the one still installed on the vehicle.

Then tighten the torx screw (T70 wrench) to the torque indicated by the manufacturer.

Position the chain tensioner in its seat with the clamp to keep it compressed, tighten the fixing screws to the torque indicated by the manufacturer and then remove the clamp tie placed previously.

ATTENTION: In the original disc pack there are two rings, one of which is conical, positioned inside a narrow band garnished disc. Furthermore, there is also a steel disc with different teeth and thickness compared to the remaining driven discs. Set these components aside and DO NOT use them when reassembling the plate pack on the STM clutch.

Reinstall the original discs according to the sequence indicated by the engine manufacturer, replacing the last steel driven disc (different teeth) with the supplied steel disc (13).

The total height of the disc package must be $47,8 \pm 0,2$ mm.

Check that the drum stop screw (16) does not come out of the surface of the drum stopper hub (17) on which the spring stopper hub (6) will rest.

Check that the secondary spring shim (15) is well inserted into the drum seat (18). Insert the secondary spring (14) into its seat inside the drum (18) using a small amount of grease to keep it in position.

Check that the primary spring support (10) is well inserted into the pressure plate seat (12). Insert the pressure plate (12) into the primary spring (9) into the pressure plate seat (12).

Pre-assemble the spring stop assembly: hold the spring pusher spider (8) with the bearing guide (part with the ball groove) upwards as illustrated and insert the ball bearing (7) inside it and finally the spring stopper hub (6) with the direction indicated in the figure.

Insert the complete spring stop assembly inside the pressure plate (12), ensuring that the 9 wings of the spring pusher plate (8) overlap on the 9 petals of the primary spring (9).

Insert the notched washer (6) with the convex part facing upwards, using a small amount of grease to keep it in position, then insert the clutch nut (4) with a left-hand tightening.

Screw the clutch nut (4) onto the primary shaft, tightening with the torque wrench to the tightening torque indicated by the manufacturer

It is also recommended to use the specific key (UTL-0030), not present in the packaging, to lock the pressure plate (12).

Take the original push pin and unscrew the existing nut from it.

Screw the original push pin into the bearing support (3) so that the present hexagon remains on the accessible side once the bearing support (3) has been assembled.

Position the bearing support (3) in the appropriate seat on the pressure plate (12), taking care to insert it correctly into the respective grooves and secure it with the six screws (1) and the six notched washers (2) to a tightening torque of 7 Nm.

Once assembly is completed, activate the clutch lever repeatedly, checking that it functions correctly.

Fit the crankcase with the sealing gasket and tighten the screws to the torque prescribed by the manufacturer.

Screw the transmission oil drain plug to the torque prescribed by the manufacturer. Insert the type of oil prescribed by the manufacturer through the porthole present in the clutch crankcase, until the level prescribed by the manufacturer is reached. Refit the porthole on the crankcase and the previously disassembled footrest.

DRUM/HUB UN-INSTALL PROCEDURE

ATTENTION: DO NOT perform this operation before removing the clutch from the bike. Remove the drum stopper lock screw (16), rotate the drum stopper hub (17) clockwise by 60° and then remove it. The drum (20), the hub (19) and the steel balls (19) can now be disassembled.

TO RE-ASSEMBLE THE GROUP HUB/DRUM: place the 6 steel balls (19) at the bottom of the grooves of the hub (20) using a small amount of grease, then position the drum (18) onto the hub (20) in an at-rest position. Position the drum stopper hub (17) on the hub (20), aligning its three wings with the three housings on the hub (20), then rotate it until the holes of the two parts are aligned, and finally screw completely the screw (16). **Check that the drum stopper (17) is correctly locked on the hub (20) and that the drum stopper lock screw (16) does not stick out from the surface where the spring stopper hub (6) 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 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 washes, 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

