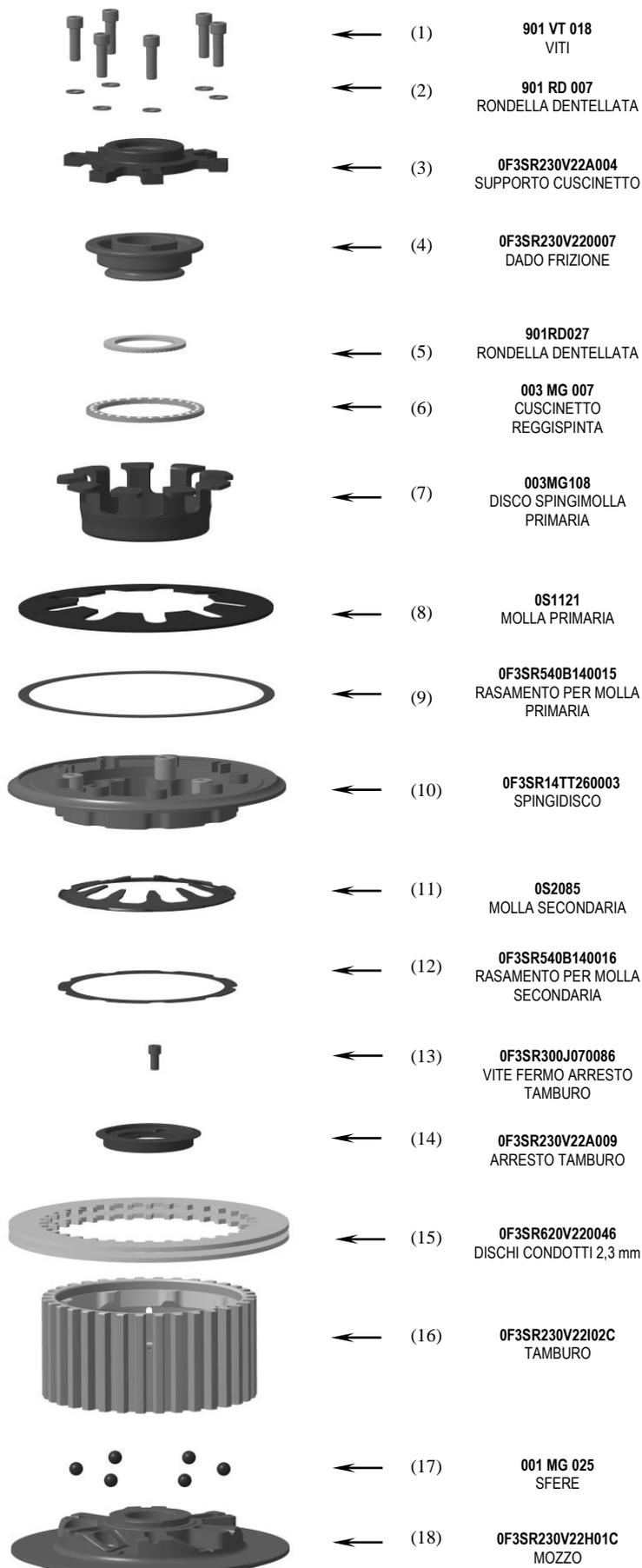


# 0F3SR230V22H000 FHN – S170

# FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO HONDA CBR 1000RR-R 2020

## ISTRUZIONI DI MONTAGGIO



## 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.

N.B: Procedere con l'inserimento dei dischi frizione prelevandoli dal gruppo originale mantenendo la sequenza di montaggio della casa costruttrice, **ad eccezione degli ultimi due dischi in acciaio da 34 DENTI, che vanno sostituiti con i dischi a 36 DENTI forniti nella confezione (15)**. Senza più inserire i due rasamenti originali piano e conico di diametro inferiore rispetto ai dischi condotti e conduttori, assicurandosi che l'altezza totale del pacco dischi risulti 48,7 mm ± 0,30 mm.

Controllare che la vite fermo arresto tamburo (13) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (14) su cui appoggerà il dado frizione (4). Verificare che il rasamento appoggio molla secondaria (12) sia ben inserito nella sede del tamburo (15). Inserire la molla secondaria (11) nella propria sede all'interno del tamburo (15) con una piccola quantità di grasso.

Verificare che il rasamento appoggio molla primaria (9) sia ben inserito nella sede dello spingidisco (10). Inserire lo spingidisco (10) facendo corrispondere la fresatura dei denti con la dentatura presente sul tamburo (15).

Inserire la molla primaria (8) nella sede dello spingidisco (10).

Premontare il gruppo arresto molla: tenere il disco 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 disco spingimolla (7) vadano a sovrapporsi sulle 9 razze della molla primaria (8).

Inserire la rondella dentellata (5) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il dado (4). Avvitare il dado (4) 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 (10).

Premontare il supporto cuscinetto completo: inserire il cuscinetto ed il centratore dell'asta (recuperati dalla frizione originale) nella sede del supporto cuscinetto (3). Posizionare il supporto cuscinetto completo 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 antisvitamento (2).

**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 di fermo arresto tamburo (13), ruotare di 60° in senso orario l'arresto tamburo (14) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (17), tamburo (15) e le sfere (16).

**PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO MOZZO/TAMBURO:** collocare le 6 sfere (16) al fondo delle scanalature del mozzo (18) applicando una piccola quantità di grasso, quindi posizionare il tamburo (15) sul mozzo (18) in posizione di riposo. Posizionare l'arresto tamburo (14) sul mozzo (18), allineando le sue tre alette con le relative sedi sul mozzo (18), poi ruotarlo sino ad allineare i fori tra i due pezzi, ed infine reinserire completamente la vite (13). **Verificare che l'arresto tamburo (14) sia correttamente bloccato sul mozzo (18) e che la vite (13) non sporga dalla superficie su cui appoggerà il dado frizione (4).**

### NORME DI SICUREZZA GENERALI

- IL PRESENTE FOLGIO 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 meccaniche 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.

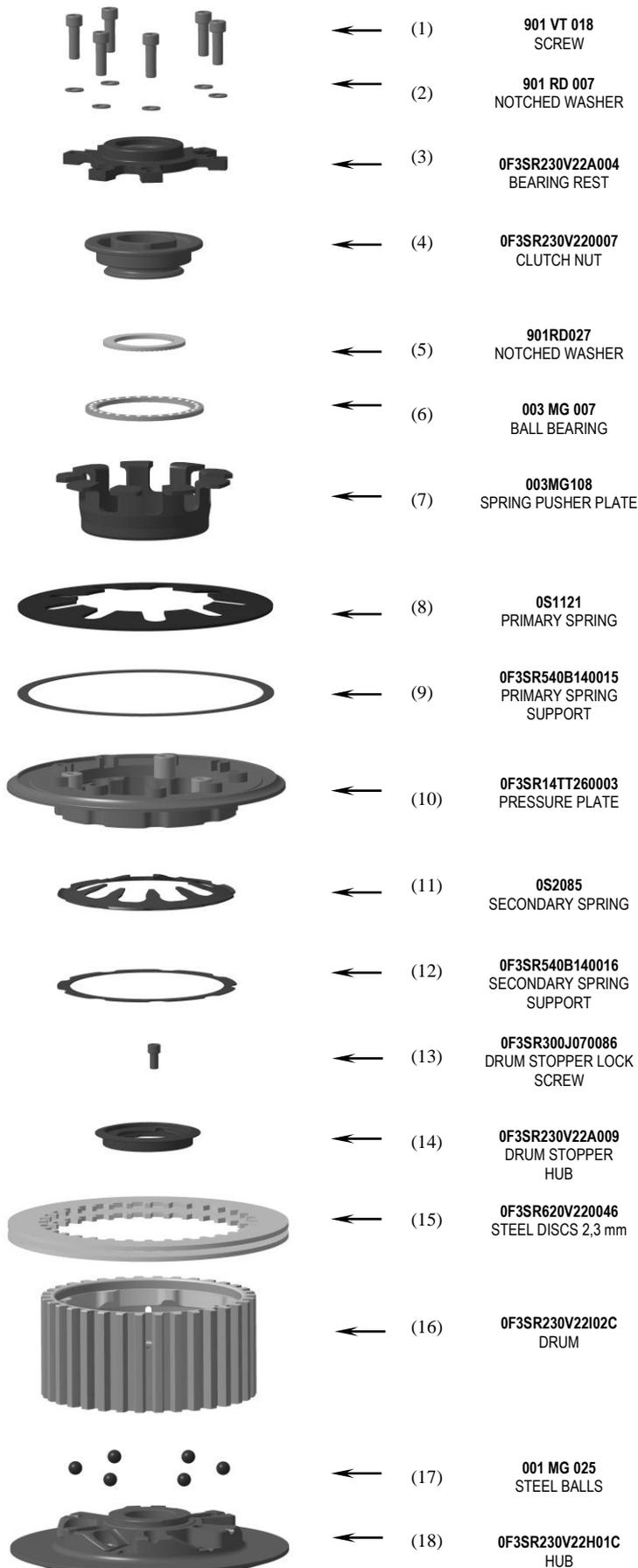
STM ITALY  
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)  
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



# 0F3SR230V22H000 FHN – S170

# HONDA CBR 1000 RR-R 2020 SLIPPER CLUTCH KIT

## MOUNTING INSTRUCTION



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.

Replace the original clutch plates, keeping the in the original sequence **except for the last two steel discs 34 TEETH, which must be replaced with steel discs 36 TEETH (15) supplied in the box.** At the end of the operation the total height of the stack must be **48,7 mm ± 0,30 mm.**

**WARNING: between the original basket and the hub (17) you must keep the washer of the original clutch, otherwise there could be generated wrong function and/or damage to the clutch parts.**

**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.**

Check that the drum stopper lock screw (13) do not stick out from the surface of the drum stopper (14), where the clutch nut (4) will be placed.

Verify that the secondary spring support (12) is correctly placed in its seat in the drum (15). Place the secondary spring (11) in the drum (15) with a small amount of grease.

Check that the primary spring support (9) is correctly placed in its seat in the pressure plate (10). Place the pressure plate (10) in its seats on the drum (15).

Place the primary spring (8) on the pressure plate (10).

Pre-assemble the spring stopper group: keep the spring stopper plate (7) with the groove for the bearing facing up as shown in the drawing and place the ball bearings (6) in.

Insert the spring stopper group into the pressure plate (10) so that the 9 wings of the spring pusher plate (7) overlap the 9 tips of the spring (8).

Insert the notched washer (5) with the convex part facing up and then the nut (4).

Tighten the nut (4) onto the drive shaft, provided with the clutch and lock it with a dynamometric wrench to the torque suggested by the manufacturer. To lock the pressure plate (10) 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 (10) taking care of placing it correctly in these holes and fix it with the six screws (1) and with the notched washers (2).

**Once the mounting operations are completed, operate the clutch lever more than once to check that pressure plate correctly activates the clutch opening and closing, and 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 (13), rotate the drum stopper hub (14) clockwise by 60° and then remove it. The drum (16), the hub (18) and the steel balls (17) can now be disassembled.

**TO RE-ASSEMBLE THE GROUP HUB/DRUM:** place the 6 steel balls (17) at the bottom of the grooves of the hub (18) using a small amount of grease, then position the drum (16) onto the hub (18) in an at-rest position. Position the drum stopper hub (14) on the hub (18), aligning its three wings with the three housings on the hub (18), then rotate it until the holes of the two parts are aligned, and finally replace completely the screw (13). **Check that the drum stopper (14) is correctly locked on the hub (18) and that the drum stopper lock screw (13) do not stick out from the surface where the clutch nut (4) 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 picking 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

