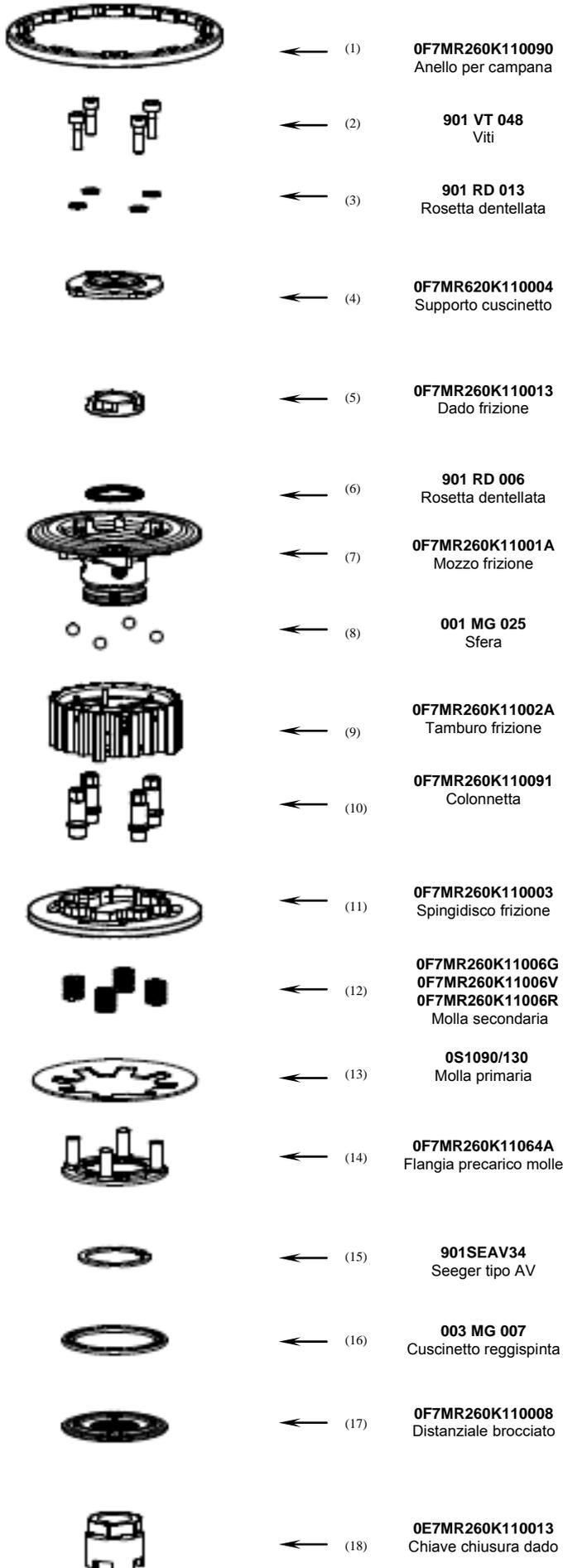


# 0F7MR260K110000 FHQ-M050

# FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO PER HUSQVARNA 449 2011

## ISTRUZIONI DI MONTAGGIO



Smontare il gruppo frizione OEM, rimuovendo anche la rondella appoggio frizione originale.

Sostituire la rondella appoggio frizione rimossa in precedenza con il distanziale brocciato (17) in dotazione.

**NB:** il disco spingimolla deve essere montato con la sede del cuscinetto reggispinta verso l'esterno della moto.

Inserire il cuscinetto reggispinta (16) nella sede del distanziale inserito in precedenza.

Prendere il mozzo (7) della frizione STM e applicare una piccola quantità di grasso nelle sedi delle sfere.

Adagiare le sfere (8) nell'apposita sede del mozzo e inserire il tamburo (9). Far combaciare le rampe del mozzo e del tamburo in modo corretto.

**Consiglio utile:** potete utilizzare una vite in dotazione (901 VT 048) per fissare il tamburo al mozzo in modo da vincolare le sfere.

Inserire il pacco dischi; iniziare con un disco guarnito e procedere in maniera alternata fino a inserire sei dischi guarniti e cinque dischi condotti.

**NB:** eliminare l'ultimo disco condotto rispetto al pacco dischi montato sulla frizione originale.

Montare i dischi guarniti in modo tale che gli scarichi della dentatura interna del disco non coincidano con i denti sporgenti verso l'alto del tamburo.

Inserire lo spingidisco (11) completo di colonnette (10) nell'apposita sede del tamburo.

Prendere la flangia di precarico molle (14) con i quattro perni verso l'alto e inserire in ordine la molla primaria (13), con concavità verso l'alto, e le molle secondarie (12), all'interno dei perni della flangia di precarico molle.

Inserire il gruppo appena assemblato nello spingidisco, prestando attenzione all'alloggiamento delle molle secondarie nelle apposite sedi ricavate nello spingidisco e nel tamburo.

Montare il seeger (15) nell'apposita sede ricavata nel mozzo della frizione in modo che il gruppo intero sia vincolato.

Montare la frizione STM sull'albero primario del cambio. Allineare i dischi condotti con le sedi dei dischi condotti della campana.

**NB:** rimuovere la vite precedentemente utilizzata per vincolare il mozzo al tamburo.

Inserire la rondella dentellata (6) con convessità verso l'alto.

Avvitare il dado (5) sull'albero primario del cambio con l'apposita chiave in dotazione (18). Serrare il dado con una chiave dinamometria alla coppia di serraggio consigliata dal costruttore. Si suggerisce inoltre di utilizzare la chiave specifica (UTL-0080), non presente nell'imballo, per bloccare il gruppo frizione.

Adagiare il supporto cuscinetto (4) con le apposite laserature sulle colonnette. La sede del cuscinetto reggispinta deve rimanere verso l'esterno della moto.

Serrare il supporto cuscinetto con le quattro viti (2) in dotazione insieme alle rondelle dentellate (3).

Porre l'anello per campana in dotazione (1) sulla campana originale e vincolare l'anello serrando le viti originali.

Alloggiare il cuscinetto reggispinta originale nell'apposita sede del supporto cuscinetto e inserire la base asta originale.

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

**Regolare il gioco leva se necessario.**

### 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 INGERTITI: 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 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**.

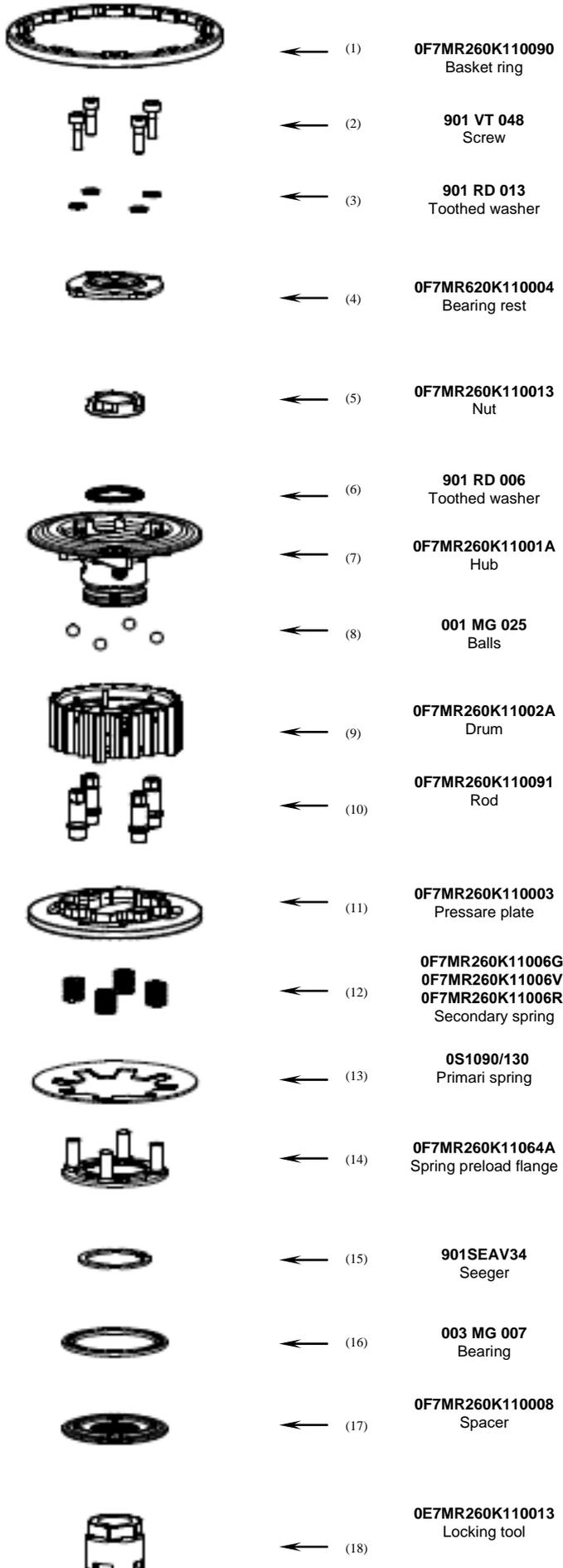
STM ITALY  
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)  
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



# 0F7MR260K110000 FHQ-M050

# HUSQVARNA 449 2011 SLIPPER CLUTCH KIT

## MOUNTING INSTRUCTIONS



Remove the original clutch from its seat. Be sure to remove the original washer present on the shaft.  
Place on the shaft the supplied spacer (17).

**Warning: the spring pusher plate has to be placet with the seat for the bearing faced up.**

Place the bearing (16) in the seat of the spring pusher plate you just placed in. Place the balls (8) at hte bottom of the hub ramp using some grease toh old them in place. Pre-assemble the hub pack placing the drum on the hub at rest position being sure that the steel balls remain in their position.

Place the plate of the original clutch, starting with a friction plate (you should place 6 friction plates and 5 steel plates). You should use one steel plate less than the original clutch plate set.

Place the friction plate so that the parts where the plate internal teeth are missing do not match with the most preminent teeth of the clutch hub.

Place the pressare plate (11) with the rods (10) mounted on it, in its set in the drum.

Place on the spring preload flange (14) keeping with the four pins faced up, the primary spring, with the concave faced up, and the secondary spring on the spring preload flange pins.

Place this group of components on the pressare plate and be sure that the secondary springs are correctly placet in their seats in the pressare pate and in the drum.

Place the seeger (15) in its seat in the clutch hub, so that the entire group is blocked.

Mount the STM clutch on the primary shaft. Align the steel plates on the plates seats of the basket.

Place the washer (6) with the convex part faced up.

Lock the nut (5) on the drive shaft. To screw the nut use the stm tool (18) provided with the clutch, locking with a dynamometric wrench to the torque suggested by the manufacturer. To lock the pressare plate (11) we suggest to use the specific tool (UTL-0080), not supplied with the clutch.

Place the bearing rest (4) on the rods. The seat for the bearing should remain faced up.

Tight the bearing rest with the four screw (2) togheter with the washers (3).

Place the clutch basket ring (1) included in the kit on the OEM basket and block the ring with the OEM screws.

Place the OEM bearing in its seat in the bearing rest and place the OEM pushrod pins.

**Once the assembly is completed, repeatedly operate the clutch lever to check that pressure plate correctly performs the opening and closing movements.**

**If necessary adjust the lever play.**

### 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 MOTORBYKES 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 degreasers. 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

