

0F3SR700A260000 FIN-S020

COMPLESSIVO FRIZIONE INDIAN FTR 1200 2021

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

ATTENZIONE: Per il montaggio della frizione STM è necessario possedere un disco condotto in acciaio ORIGINALE INDIAN uguale a quelli già presenti nella frizione, non fornito in confezione.

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.

Dopo aver rimosso il gruppo frizione originale, assicurarsi che il distanziale tra campana e mozzo rimanga inserito sull'albero primario, installare quindi il gruppo mozzo/tamburo.

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 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 originale Indian uguale a tutti gli altri.

L'altezza totale del pacco dischi deve risultare 40.7 ± 0.2 mm.

Controllare che la vite fermo tamburo (15) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (16) su cui appoggerà la rosetta zigrinata antisvitamento (8). Verificare che il rasamento della molla secondaria (14) sia ben inserito nella sede del tamburo (17). Inserire la molla secondaria (13) nella propria sede all'interno del tamburo (17) con una piccola quantità di grasso per mantenerla in posizione. Verificare che il rasamento molla primaria (11) sia ben inserito nella sede dello spingidisco (12). Inserire lo spingidisco (12) nelle proprie sedi sul tamburo (17). Inserire la molla primaria (10) nella sede dello spingidisco (12).

Premontare il gruppo arresto molla: tenere il ragnetto spingimolla (9) con la guida cuscinetto (parte con la cava sfere) verso l'alto come illustrato e inserire il cuscinetto reggispinta (7) al suo interno.

Inserire il gruppo arresto molla completo all'interno dello spingidisco (12), facendo in modo che le 9 alette del ragnetto spingimolla (9) vadano a sovrapporsi sulle 9 razze della molla (10).

Inserire la rondella zigrinata Schnorr (8) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il dado (6). Utilizzando la chiave adattatore (1) avvitare il dado (6) sull'albero primario serrando con la chiave dinamometrica alla coppia di serraggio consigliata dal costruttore del motore.

Si suggerisce inoltre di utilizzare la chiave specifica (UTL-0030), non presente nell'imballo, per bloccare lo spingidisco (11).

Prelevare il cuscinetto presente nello spingidisco originale e inserirlo nel supporto cuscinetto STM (5).

Posizionare il perno di spinta originale all'interno della propria sede presente nell'albero primario del cambio. Posizionare il supporto cuscinetto (5) nell'apposita sede dello spingidisco (12) facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature e fissarlo con le sei viti (2) e le sei rondelle zigrinate (3) alla coppia di serraggio di 7,5 Nm.

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 fermo arresto tamburo (15), ruotare di 60° in senso orario l'arresto tamburo (16) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (19), tamburo (17) e sfere (18).

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO: collocare le 5 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 (16) 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 (15). **Verificare che l'arresto tamburo (16) sia correttamente bloccato sul mozzo (19) e che la vite (15) non sporga dalla superficie su cui appoggerà la rondella zigrinata antisvitamento (8) e il dado spingimolla (6).**

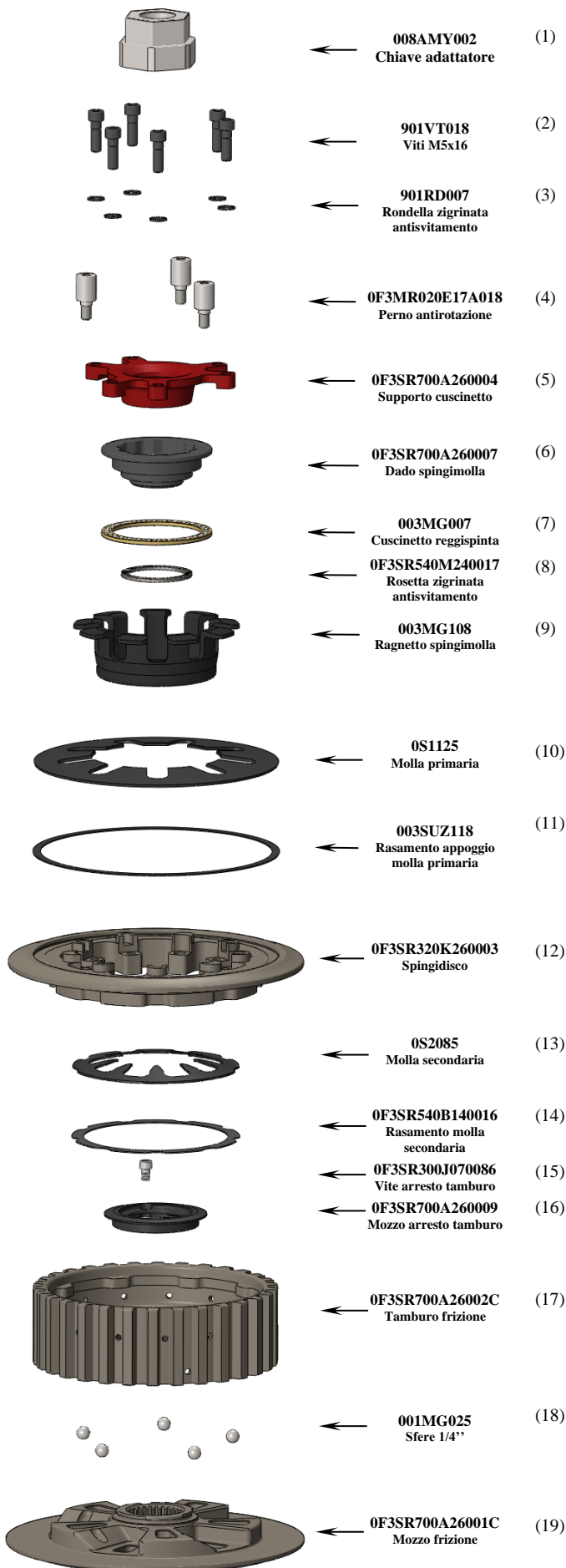
NORME DI SICUREZZA GENERALI

- 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 TAGUENTI. 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 idropultrici a macchina 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



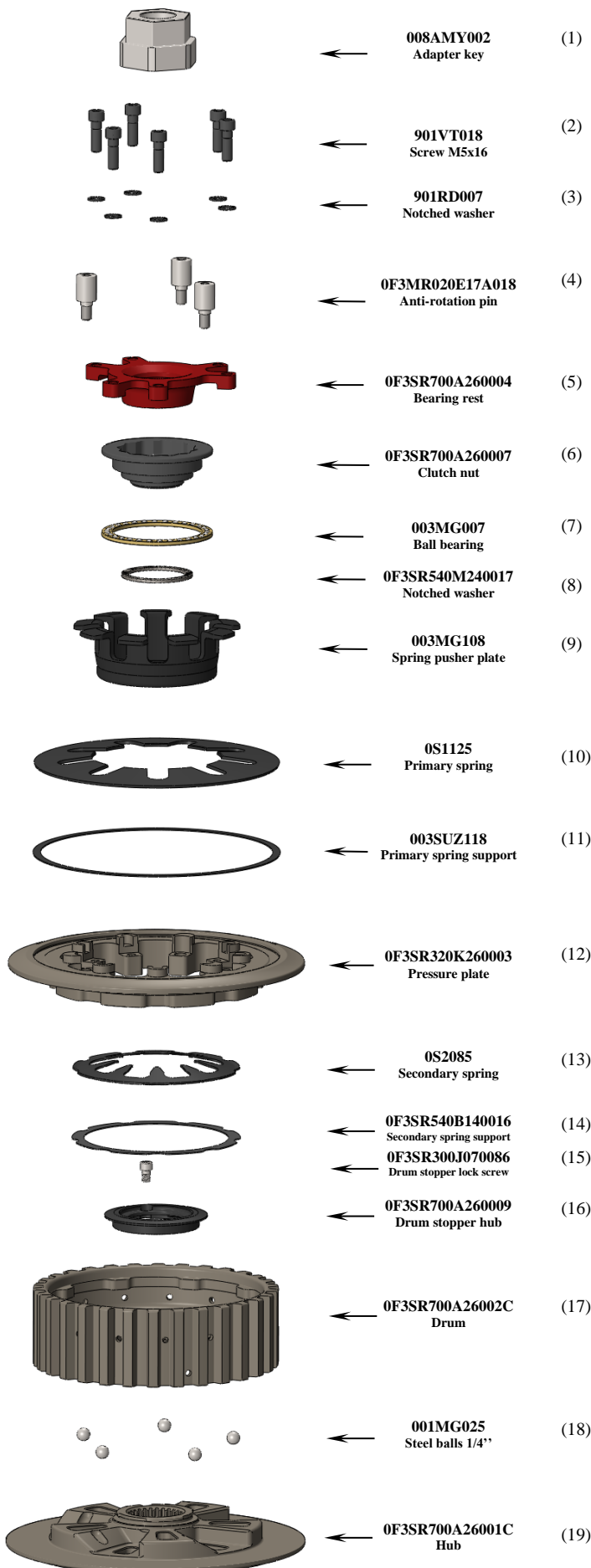
0F3SR700A260000

FIN-S020

SLIPPER CLUTCH KIT

INDIAN FTR 1200 2021

MOUNTING INSTRUCTIONS



(1) **WARNING:** For mounting the STM clutch you need to have an ORIGINAL INDIAN steel conducted disc equal to all the others, non-provided in package.

(2) 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.

(3) After removing the original clutch assembly, make sure that the spacer between the bell and hub remains inserted on the primary shaft, then install the hub/drum assembly.

(4) **WARNING:** In the original plates kit there are two rings, one of them is conical, placed inside an organic plate with a narrow band. There is also a steel disc with different teeth compared to the remaining conducted discs. **Keep these components apart and DO NOT use them when you reassemble the disc pack on the STM clutch.**

(5) Install the original clutch discs following the sequence indicated by the engine manufacture by replacing the last steel conducted disc (different teeth) with the Indian original disc and equal to all the others.

(6) At the end of the operation the total height of the disc pack must be 40.7 ± 0.2 mm.

(7) Check that the drum stopper lock screw (15) does not stick out from the surface of the drum stopper (16), where the notched washer (8) will be placed.

(8) Verify that the secondary spring support (14) is correctly placed in its seat in the drum (17). Place the secondary spring (13) in the drum (17) with a small amount of grease to keep it in right position.

(9) Check that the primary spring support (11) is correctly placed in its seat in the pressure plate (12). Place the pressure plate (12) in its seats on the drum (17). Place the primary spring (10) on the pressure plate (12).

(10) Pre-assemble the spring stopper group: keep the spring pusher plate (9) with the groove for the bearing facing up as shown in the drawing and place the ball bearings (7) in.

(11) Insert the spring stopper group into the pressure plate (12) so that the 9 wings of the spring pusher plate (9) overlap the 9 tips of the spring (10).

(12) Insert the notched washer (8) with the convex part facing up and then the nut (6).

(13) Using the adapter key (1) tighten the nut (6) onto the drive shaft and lock it with a dynamometric wrench to the torque suggested by the manufacturer. To lock the pressure plate (12) we suggest to use the specific tool (UTL-0030) (not included).

(14) Remove the bearing present in the original pressure plate and insert it into the STM bearing support (5).

(15) Position the original push pin inside its seat in the gearbox primary shaft. Place the bearing rest (5) into the specific holes in the pressure plate (12), taking care of placing it correctly in these holes and fix it with the six screws (2) and with the notched washers (3), screw tightening torque 7.5 Nm.

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 (15), rotate the drum stopper hub (16) 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 HUB/DRUM: place the 5 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 (16) 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 (15). **Check that the drum stopper (16) is correctly locked on the hub (19) and that the drum stopper lock screw (15) does not stick out from the surface where the notched washer (8) and the clutch nut (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 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.