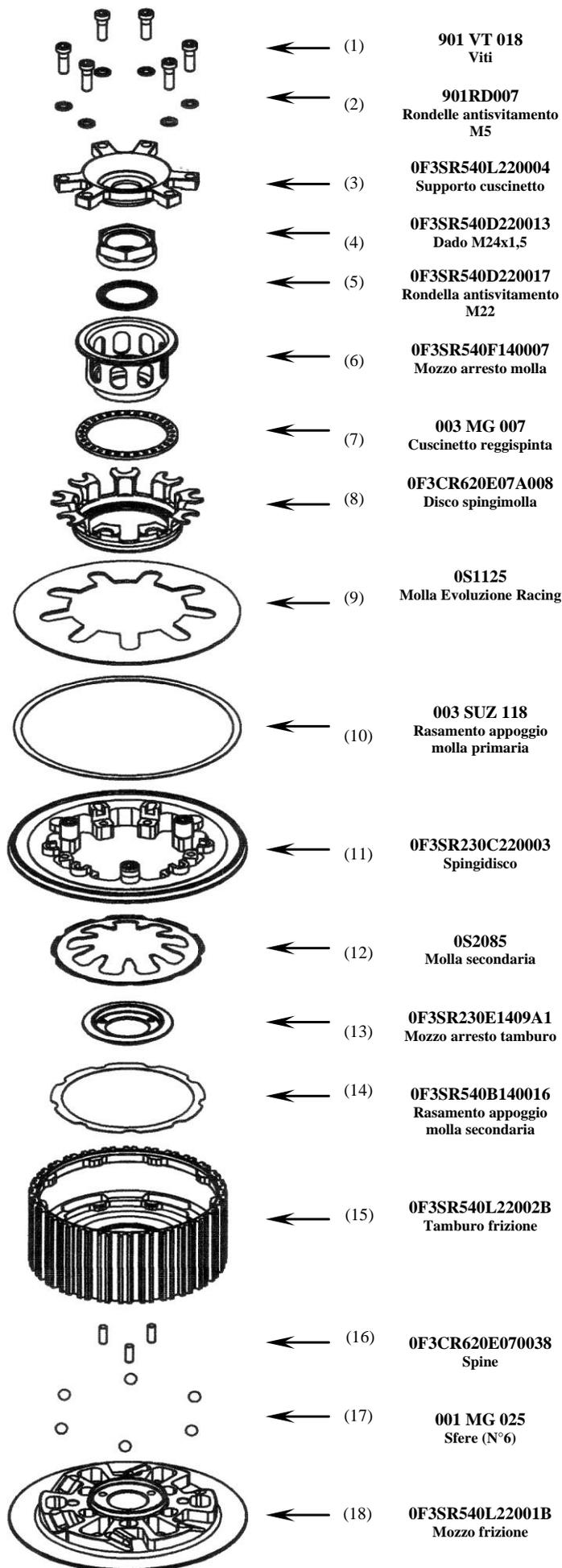


0F3SR540L220000

FSU-S110

COMPLESSIVO FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO PER SUZUKI GSX-R1000



ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

Premontare il gruppo mozzo: collocare le 6 sfere (17) al fondo delle scanalature del mozzo (18) applicando una piccola quantità di grasso, quindi con una vite M6x1 fissare il tamburo (15) sul mozzo (18) in posizione di riposo.

Inserire il gruppo mozzo sull'albero primario.

Reinstallare tutti i dischi frizione originali, tranne l'ultimo disco condotto, avente la dentatura più larga, che va sostituito con un disco condotto originale uguale agli altri (spessore 2,3 mm). L'altezza totale del pacco dischi deve risultare 48,1mm ± 0,2mm.

Il primo e l'ultimo disco installato devono essere dischi guarniti (non dischi condotti). Attenzione: con il pacco dischi originale dovrebbero essere presenti due anelli (di cui uno conico), posizionati all'interno di un disco guarnito. Questi anelli non devono essere utilizzati quando si rimonta il pacco dischi sulla frizione STM.

Rimuovere la vite precedentemente montata.

Collocare con una piccola quantità di grasso il mozzo arresto tamburo (13) sul mozzo (18) facendo in modo che i tre fori vadano a combaciare con le tre spine (16) inserite nel mozzo (18). Controllare inoltre che le spine (16) non sporgano dalla superficie su cui appoggerà il mozzo arresto molla (6).

Verificare che il rasamento appoggio molla secondaria (14) sia ben inserito nella sede del tamburo (15).

Inserire la molla secondaria (12) 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 (11).

Inserire lo spingidisco (11) nelle proprie sedi sul tamburo (15). Inserire la molla Evoluzione Racing (9) nella sede dello spingidisco (11).

Premontare il gruppo arresto molla: tenere il disco spingimolla (8) con la guida cuscinetto (parte scanalata) verso l'alto come illustrato, inserire il cuscinetto reggispinna (7) al suo interno ed infine il mozzo arresto molla (6).

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

Inserire la rondella dentellata (5) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il dado (4) all'interno del mozzo arresto molla (6).

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

Per la chiusura del dado avvalersi della chiave specifica (UTL-0030), non presente nell'imballo, per bloccare lo spingidisco (11).

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

Posizionare il supporto cuscinetto completo nell'apposita sede dello spingidisco (11) 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 movimento di apertura e chiusura, quindi rimontare il carter.

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 RAMPINI.

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

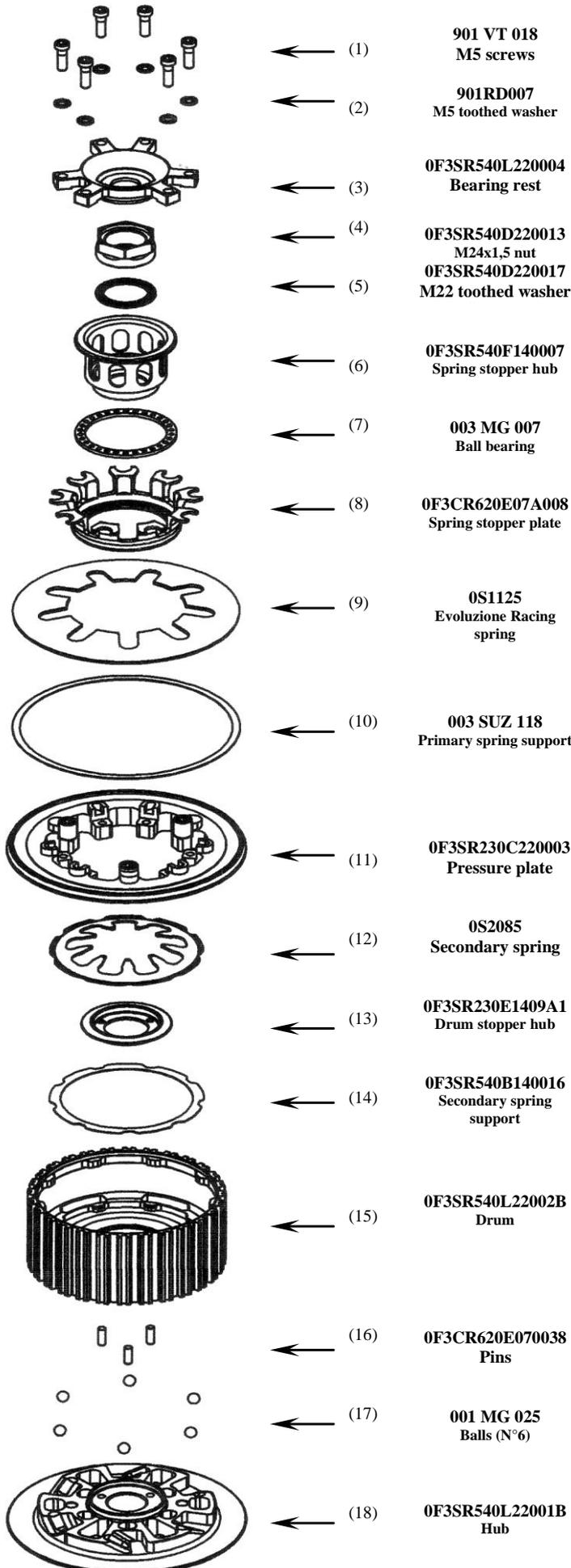


0F3SR540L220000

FSU-S110

SLIPPER CLUTCH KIT FOR SUZUKI GSX-R1000

ASSEMBLY INSTRUCTIONS



Pre-assemble the hub pack: place the 6 steel balls (17) at the bottom of the grooves of the hub (18) using a small amount of grease then fix the drum (15) onto the hub (18) with an M6x1 screw in an at-rest position.

Insert the hub pack onto the main shaft.

Reinstall all the original clutch discs, except for the last driven disc, which has the larger teeth, which must be replaced with an original driven disc like the others (2.3 mm thick).

The total thickness of the pack must be 48,1mm ± 0,2mm. The first and the last plate installed must be friction plates (not steel ones). Attention: in the original plates kit there are two rings (one of them is conical), they should not be assembled into the plates kit when installing the STM clutch.

Remove the previously mounted screw.

Position the drum stopper hub (13) on the hub (18) with a small quantity of grease taking care to align the three holes with the three pins (16) inserted in the hub (18). Then check that the pins (16) do not stick out from the surface where the spring stopper hub (6) will be placed.

Verify that the secondary spring support (14) is well inserted in the drum (15) seat.

Place the secondary spring (12) in the drum (15) housing with a small amount of grease.

Verify that the primary spring support (10) is well inserted in the pressure plate (11) seat.

Insert the pressure plate (11) in the drum (15).

Insert the Evoluzione primary spring (9) in the pressure plate (11) housing.

Pre-assemble the spring stopper group: keep the spring stopper plate (8) with the groove for the bearing facing up as illustrated, insert the ball bearing (7) and then the spring stopper hub (6).

Insert the spring stopper group into the pressure plate (11) making the 9 wings of the spring stopper plate (8) overlap the 9 spring tips (9).

Insert the notched washer (5) with the convex part facing up and then the nut (4) in the spring stopper hub (6).

Screw the nut (4) onto the drive shaft, locking with the dynamometric key to the torque suggested by the manufacturer.

To block the pressure plate (11) we suggest to use the specific tool (UTL-0030) not supplied with the clutch.

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

Position the complete bearing rest into the relevant opening of the pressure plate (11) taking care to correctly place it in the openings and fix it with the six screws (1) and with the toothed washers (2).

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

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 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

