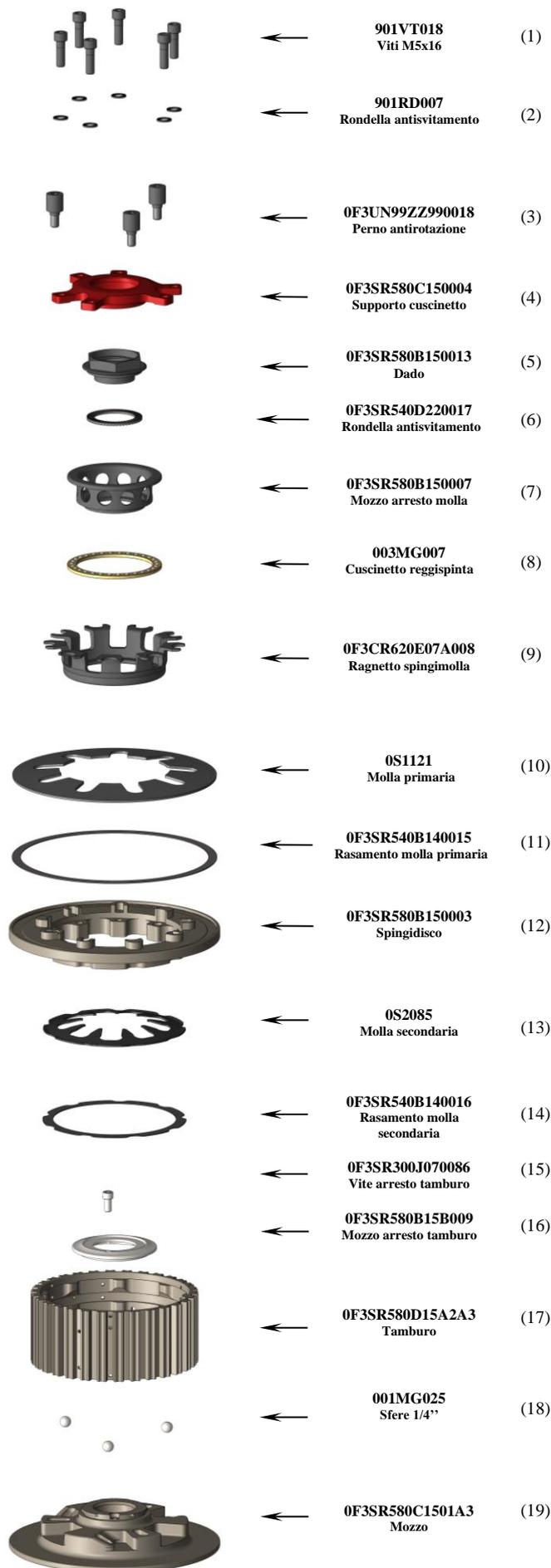


0F3SR580C15A000 FTR-S030

COMPLESSIVO FRIZIONE TRIUMPH 765

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.

Rimuovere il gruppo frizione originale assicurandosi 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 e spessore differente rispetto ai restanti dischi condotti.

Mettere da parte i due anelli e il primo disco di acciaio (diverso dai restanti) si raccomanda di NON utilizzarli quando si rimonta il pacco dischi sulla frizione STM.

Reinstallare i dischi frizione originali nella sequenza originale sostituendo l'ultimo disco in acciaio (dentatura diversa) con uno uguale a tutti gli altri.

L'altezza totale del pacco dischi deve risultare **42,8 ± 0,2 mm**.

Controllare che la vite fermo arresto tamburo (15) non sporga dalla superficie del mozzo arresto tamburo (16) su cui appoggerà il mozzo arresto molla (7).

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

Inserire la molla secondaria (13) nella 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 sfera) verso l'alto come illustrato e inserire il cuscinetto reggispinta (8) al suo interno.

Successivamente inserire il mozzo arresto molla (7) nel gruppo appena assemblato 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 spingimolla (9) vadano a sovrapporsi sulle 9 razze della molla (10).

Inserire la rondella antisvitamento (6) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il dado (5).

Avvitare il dado (5) 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 (12).

Inserire il cuscinetto originale nel supporto cuscinetto (4).

Posizionare il perno di spinta nel cuscinetto appena assemblato.

Posizionare il supporto cuscinetto (4) nell'apposita sede nello spingidisco (12) facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature e fissarlo con le sei viti (1) e le sei rondelle antisvitamento (2) 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 le vite fermo arresto tamburo (15), ruotare di 60° 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 3 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 il mozzo arresto molla (7).**

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 POSTATA 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 grassatore 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 decalcanti o acidi.
Lavare sempre la moto fredda, mai calda.
Non utilizzare idropultrici/macinine 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.

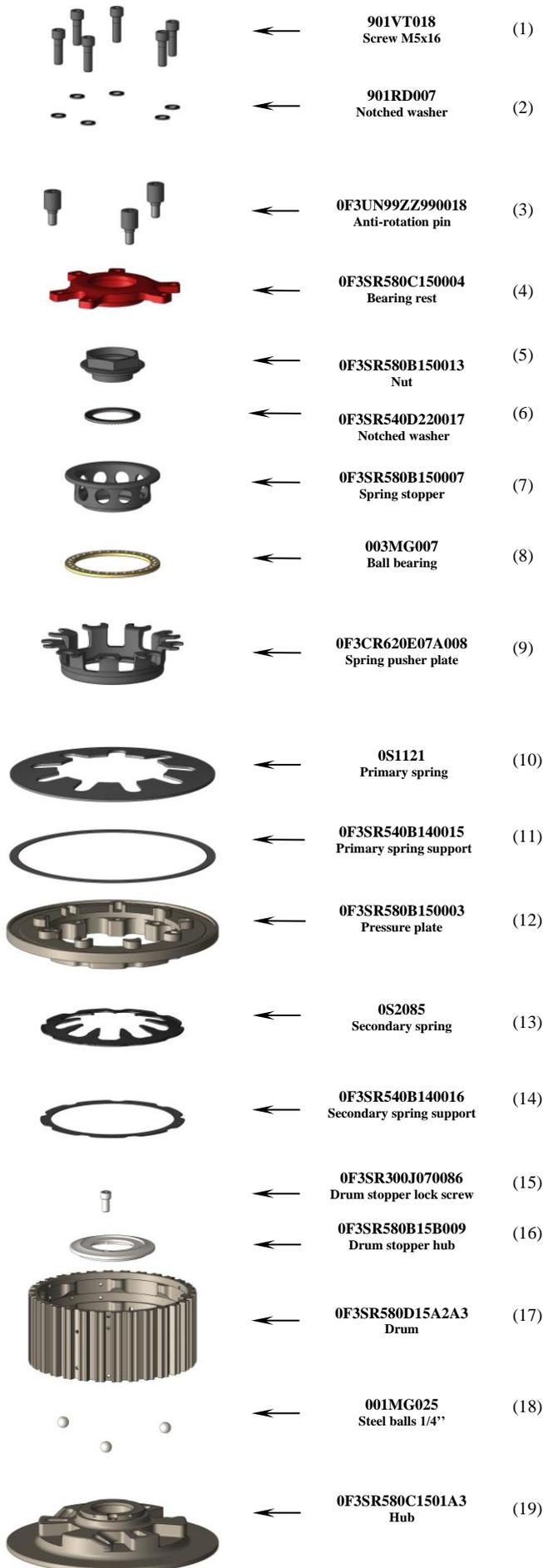
STM ITALY
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



0F3SR580C15A000 FTR-S030

SLIPPER CLUTCH KIT TRIUMPH 765

MOUNTING INSTRUCTIONS



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.

Remove the original clutch assembly, ensuring that the spacer between the bell and hub remains inserted on the primary shaft.

Then install the hub/drum assembly.

WARNING: In the original disc pack, there are two rings, one of which is conical, positioned inside a disc with a narrow band gasket. Additionally, there is a steel disc with a different tooth pattern and thickness compared to the remaining driven discs. Set aside the two rings, the first steel disc (different from the others). It is recommended NOT to use these when reinstalling the disc pack on the STM clutch.

Reinstall the original clutch discs in the original sequence, replacing the last steel disc (different teeth) with one the same as all the others.

The total height of the disc pack must be **42,8 ± 0.2 mm**

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

Check that the secondary spring support (14) is well inserted into the drum seat (17).

Place the secondary spring (13) in the drum (17) with a small amount of grease to keep it in right position.

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).

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 (8) in.

Then insert the spring stopper (7) into the newly assembled assembly in the direction indicated in the figure.

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).

Insert the notched washer (8) with the convex part facing up and then the nut (5). Tighten the nut (5) 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).

Insert the original bearing into the bearing rest (4).

Place the thrust pin into the bearing you just assembled.

Place the bearing rest (4) 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 (1) and with the notched washers (2), 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) 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 3 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 spring stopper (7) 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.