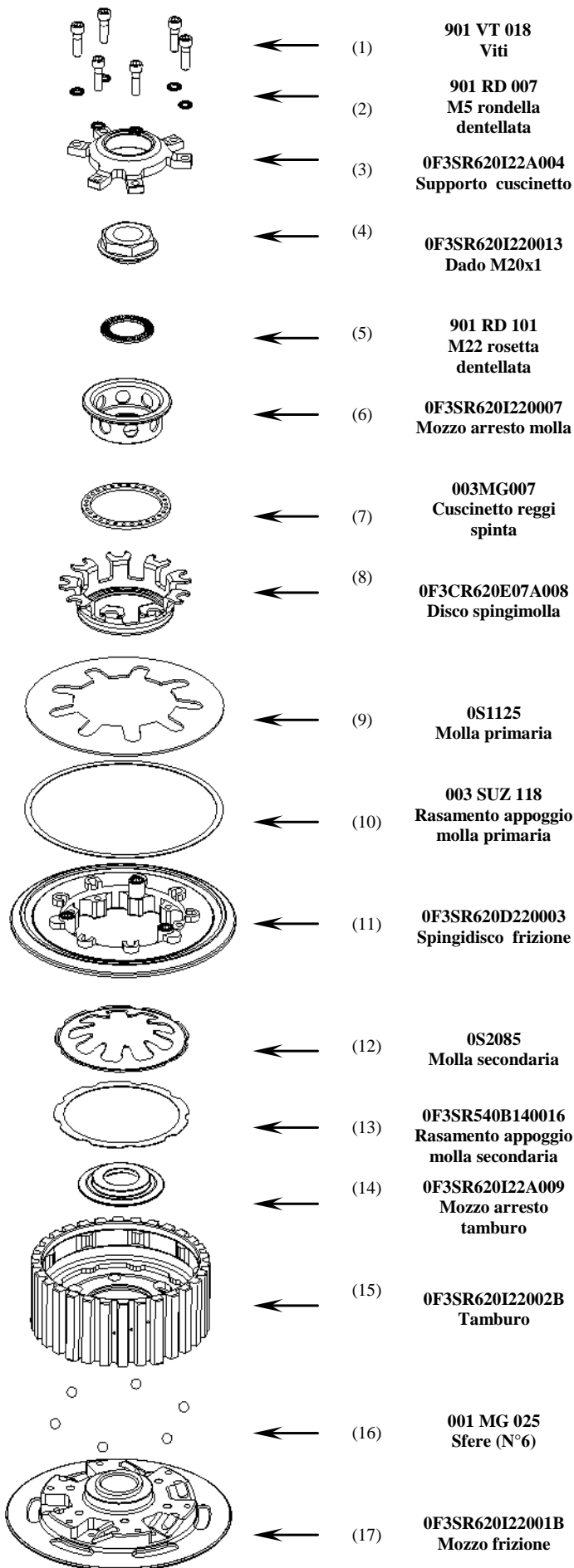


0F3SR620I220000**FYA-S120****COMPLESSIVO FRIZIONE
EVOLUZIONE YAMAHA R1-2007****ISTRUZIONI DI MONTAGGIO**

Premontare il gruppo mozzo: collocare le 6 sfere (16) al fondo delle scanalature presenti sul mozzo (0F3SR620I22001B) applicando una piccola quantità di grasso, quindi con una vite M6x1 (non fornita) fissare il tamburo (15) sul mozzo (17) in posizione di riposo.

N.B: dietro la frizione originale sono presenti due distanziali, uno spesso 10.5 mm e l'altro 4 mm . Con la frizione STM il distanziale da 4 mm va eliminato.

Inserire il gruppo mozzo sull'albero primario.

Reinstallare i dischi frizione originali. L'altezza totale del pacco dischi deve risultare 43,0mm ±0,2mm. **All'interno del pacco dischi originale sono presenti due anellini che non devono più essere rimontati**

Rimuovere la vite precedentemente montata.

Collocare con una piccola quantità di grasso il mozzo arresto tamburo (14) sul mozzo (17) facendo in modo che la forma ellittica presente nella sua parte inferiore innesti esattamente con l'ellisse presente sul collo del mozzo (17). Se correttamente inserito, il mozzo arresto tamburo (14) NON RUOTA sul mozzo (17).

Montare la molla secondaria (12) nella propria sede all'interno del tamburo (15) con una piccola quantità di grasso assicurandosi che il rasamento appoggio molla secondaria (13) sia ben inserito nella propria sede all'interno del tamburo.

Verificare che il rasamento appoggio molla primaria (10) sia ben inserito nella sede dello spingidisco (11).

Inserire lo spingidisco (11) nelle proprie sedi sul tamburo (15).

Inserire la molla Evoluzione primaria (9) nella sede dello spingidisco (11).

Premontare il gruppo arresto molla: tenere il disco spingimolla (8) con la guida cuscinetto (sede sfere) verso l'alto come illustrato, inserire il cuscinetto reggispinta (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 in sequenza la rondella dentellata M22 (5) ed il dado esagonale (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 (4), tenere bloccato lo spingidisco (11) avvalendosi della chiave specifica (UTL-0030) non presente nell'imballo.

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 (3) completo nell'apposita sede dello spingidisco (11) facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature e fissarlo con le sei rondelle antisvitamento M5 (2) e le sei viti M5 (1), con una piccola quantità di frena filetti medio.

A montaggio ultimato ricollegare l'azionamento frizione senza carter (ove possibile), attivare ripetutamente la leva frizione per verificare che compia il corretto movimento di apertura e chiusura, quindi rimontare il carter e ripetere la medesima operazione per verificare che non ci siano contatti con il carter medesimo.

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 GIUSTO O ANOMALIE SUL VEICOLO.
-ACCERTARSI CHE NON CI SIANO PARTI MANGANTI 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 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



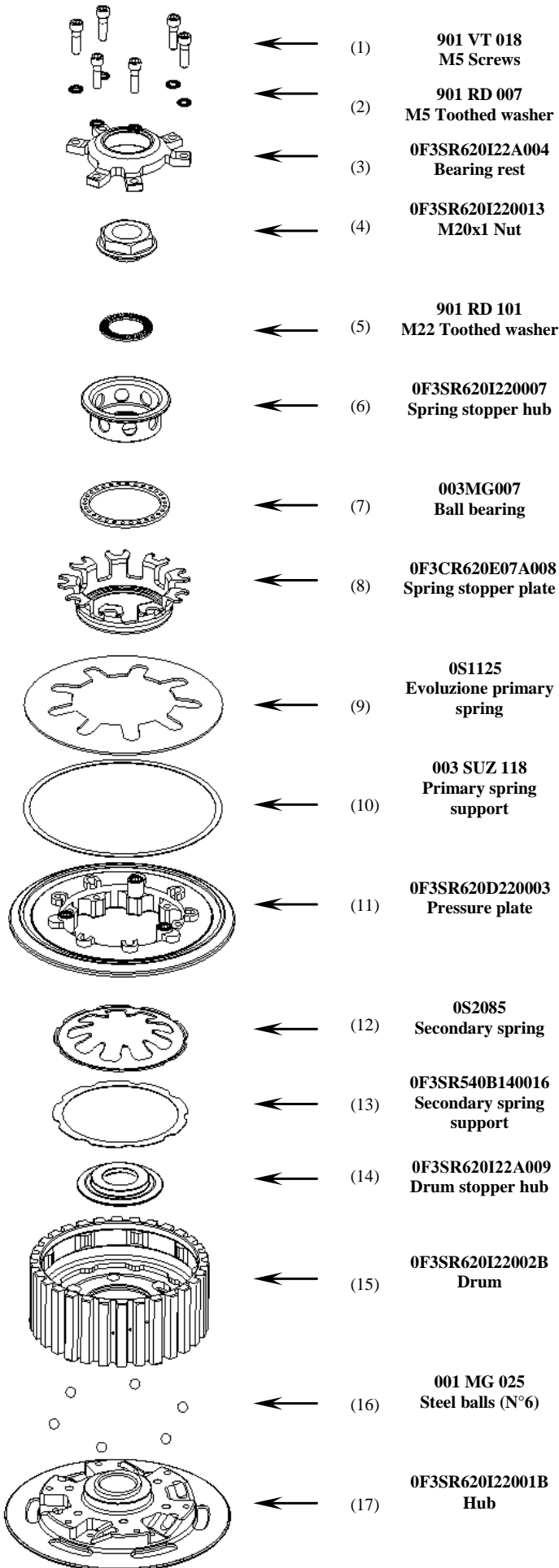
0F3SR620I220000

FYA-S120

YAMAHA R1 2007 EVOLUZIONE

SLIPPER CLUTCH KIT

ASSEMBLY INSTRUCTIONS



Pre-assemble the hub pack: place the 6 steel balls (16) at the bottom of the grooves of the hub (17) using a small amount of grease then fix the drum (15) onto the hub (17) with an M6x1 screw in an at-rest position.

Beware! The original clutch has two spacers between the basket and the hub: one 10,5mm thick and the other one 4mm thick. When fitting the STM clutch you just have to keep the 10,5mm spacers and exclude the 4mm one.

Insert the hub pack onto the main shaft.

Reinstall the original clutch plates. The total thickness of the pack must be 43,0mm ± 0,2mm. **Note: The original disc pack contains two judder springs that have to be excluded when fitting the STM clutch.**

Remove the previously mounted screw.

Position the drum stopper hub (14) on the hub (17) taking care of the right position following the ellipse of the drum stopper hub (14) as guide-rail.

Verify that the secondary spring support (13) 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 (9) tips.

Screw the M20x1 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 (3) 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

