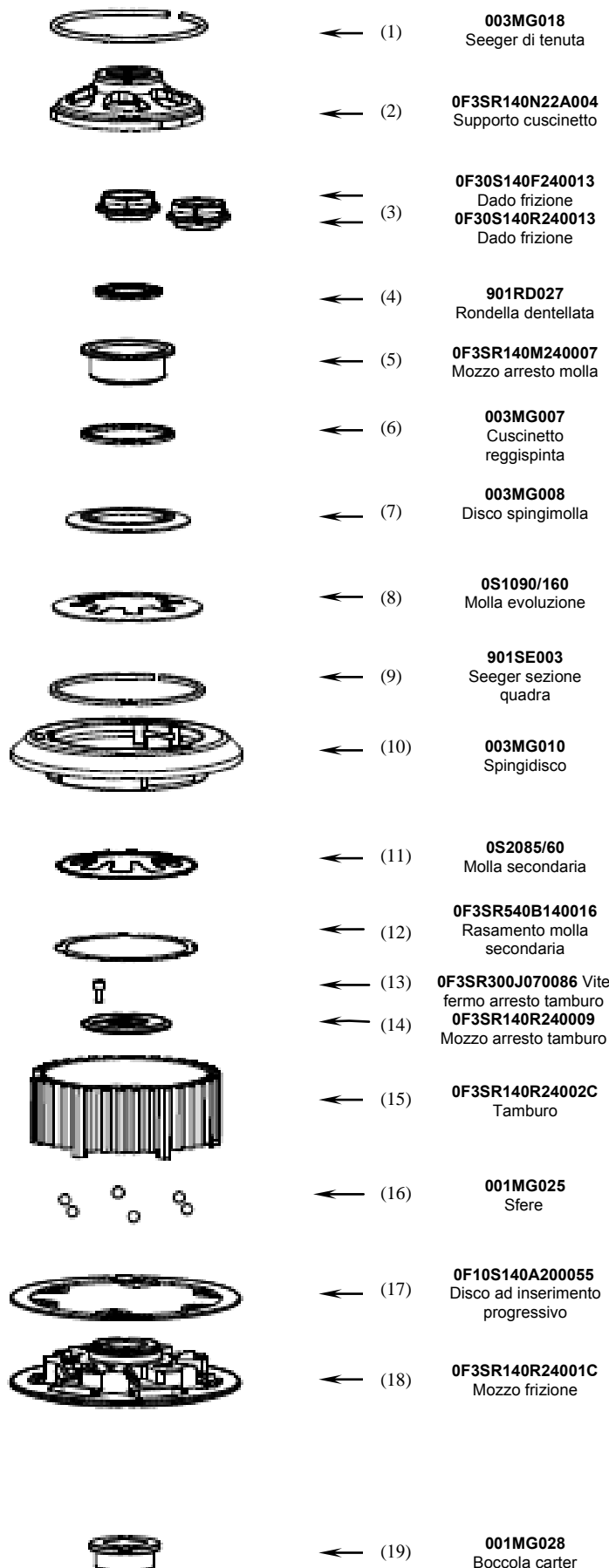


0F3SR140N220000/ FDU-S192

FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO EVOLUZIONE PER DUCATI

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO



- (1) **003MG018**
Seeger di tenuta
- (2) **0F3SR140N22A004**
Supporto cuscinetto
- (3) **0F30S140F240013**
Dado frizione
0F30S140R240013
Dado frizione
- (4) **901RD027**
Rondella dentellata
- (5) **0F3SR140M240007**
Mozzo arresto molla
- (6) **003MG007**
Cuscinetto reggispinta
- (7) **003MG008**
Disco spingimolla
- (8) **0S1090/160**
Molla evoluzione
- (9) **901SE003**
Seeger sezione quadra
- (10) **003MG010**
Spingidisco
- (11) **0S2085/60**
Molla secondaria
- (12) **0F3SR540B140016**
Rasamento molla secondaria
- (13) **0F3SR300J070086** Vite fermo arresto tamburo
- (14) **0F3SR140R240009**
Mozzo arresto tamburo
- (15) **0F3SR140R24002C**
Tamburo
- (16) **001MG025**
Sfere
- (17) **0F10S140A200055**
Disco ad inserimento progressivo
- (18) **0F3SR140R24001C**
Mozzo frizione
- (19) **001MG028**
Boccola carter

- Montare la campana sulla sede motore e fissarla utilizzando le 8 viti della campana originale (**SOLO PER CAMPANA STM**)
- Inserire l'o-ring in dotazione nella frizione originale nella sede della boccola carter (19).
- Posizionare la boccola carter nella sua sede sul carter stesso, e spingerla fino al completo arresto.
- Se l'installazione avviene con la campana Ducati OEM occorre il distanziale cod. 001MG019 (1.5mm)
- Se l'installazione avviene con la campana STM (Z12 o Z48) **NON** occorre il distanziale.
- Posizionare il corretto distanziale sull'albero primario.
- 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.
- Inserire il gruppo mozzo/tamburo sull'albero primario. Eventualmente, per agevolare ulteriormente l'operazione, è possibile fissare il tamburo (15) sul mozzo (18), in posizione di riposo, con una vite M6x1.
- Installare i dischi frizione partendo con quello guarnito (sinterizzato) e terminando con quello condotto (acciaio). Lo spessore totale del pacco dischi deve essere compreso tra 36 e 36.5mm.
- Rimuovere la vite M6X1, se precedentemente montata.
- Controllare che la vite fermo arresto tamburo (13) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (14) su cui appoggerà il mozzo arresto molla (5). Verificare che il rasamento appoggio molla secondaria (12) sia ben inserito nella sede del tamburo.
- Inserire la molla secondaria (11) nella propria sede all'interno del tamburo con una piccola quantità di grasso.
- Montare lo spingidisco (10) sul tamburo.
- Inserire la molla Evoluzione (8) nello spingidisco (10), con la parte convessa verso l'alto (logo STM verso l'alto), accertandosi precedentemente che il seeger a sezione quadra (9), che funge da rasamento di supporto, sia ben posizionato nello spingidisco stesso.
- Premontare il gruppo arresto molla: partendo dal disco spingimolla (7), tenendolo con la guida cuscinetto (parte scanalata) rivolta verso l'altro come illustrato; inserire il cuscinetto reggispinta (6) ed infine il mozzo arresto molla (5). Quindi posizionare il gruppo completo all'interno della molla Evoluzione (8).
- Inserire la rondella dentellata (4) con la parte convessa verso l'alto, quindi avvitare il dado.
- Utilizzare il dado **0F3SR140R240013** per l'albero primario con filetto M20 se non utilizzare il dado **0F3SR140F240013** per l'albero primario con filetto M25.
- Serrare con la chiave dinamometrica alla coppia di serraggio consigliata dal costruttore. Per aiutarsi nell'esecuzione, si suggerisce di utilizzare la chiave opzionale (UTL-0020), non fornita nella confezione, in modo da bloccare lo spingidisco, inserendo il perno flottante della chiave nel foro telaio.
- Premontare il gruppo supporto cuscinetto: inserire il cuscinetto e la base appoggio asta della frizione originale nella sede del supporto cuscinetto (2).
- Posizionare il gruppo supporto cuscinetto completo (2) nella sede dello spingidisco, facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature.
- Esercitare manualmente una pressione sul supporto cuscinetto (2) per liberare la sede per il seeger di tenuta (1).
- Inserire il seeger di tenuta (1). ASSICURARSI che il seeger aderisca su tutto il perimetro della scanalatura stessa.
- A montaggio ultimato, attivare ripetutamente la leva frizione verificando che compia il corretto movimento di apertura e chiusura, quindi rimontare il carter.**

PROCEDURA SMONTAGGIO GRUPPO MOZZO/TAMBURO

ATTENZIONE: eseguire questa operazione solo dopo aver smontato la frizione dall'albero del cambio. Rimuovere la vite di fermo arresto tamburo (13), ruotarla di 60° in senso orario l'arresto tamburo (14) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (18), tamburo (15), sfere (16) e disco inserimento progressivo (17).

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO: posizionare il disco ad inserimento progressivo sul mozzo con lo scalino verso l'alto. Fare attenzione a collocarlo bene nelle sedi, quindi verificare che spingendolo su un lato si alzi leggermente il lato opposto. Collocare le 6 sfere (16) al fondo delle scanalature del mozzo applicando una piccola quantità di grasso, quindi posizionare il tamburo sul mozzo in posizione di riposo. Posizionare l'arresto tamburo sul mozzo, allineando le sue tre alette con le relative sedi sul mozzo, poi ruotarlo sino ad allineare i fori tra i due pezzi, ed infine reinserire completamente la vite. **Verificare che l'arresto tamburo sia correttamente bloccato sul mozzo e che la vite non sporga dalla superficie su cui appoggerà il mozzo arresto molla (5).**

NB: Per un uso stradale della frizione è necessario un controllo del pacco dischi ogni 2.000 km. Verificare che lo spessore del pacco dischi sia compreso tra 36,5mm - 35,5mm. Se lo spessore del pacco dischi è inferiore a 35,5 mm sostituire un disco in acciaio da 1,5 mm con un disco in acciaio da 2 mm.
Per un uso racing della frizione si consigliano controlli dello spessore del pacco dischi più frequenti.

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 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 detersivi a base.
- 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

