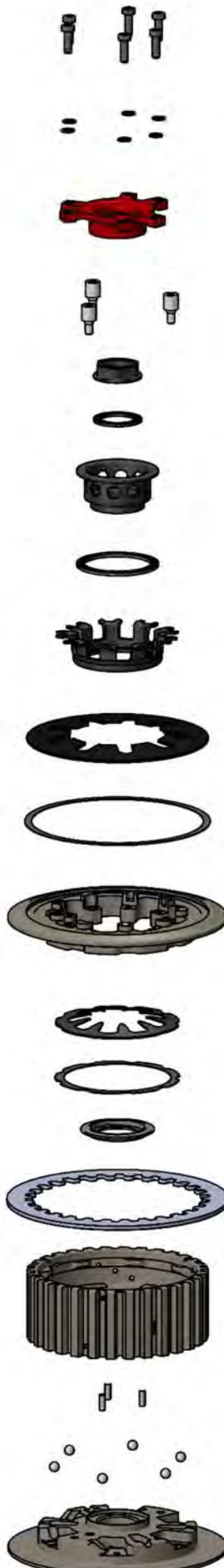


0F3SR320A280000 FKT-S090

COMPLESSIVO FRIZIONE KTM SUPERDUKE 1290 (2016)

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

- 
- (1)  **901VT123**
Viti TCEI M5x16
 - (2)  **901RD007**
Rondella zigrinata
antivitaminamento
 - (3)  **0F3SR320K260004**
Supporto cuscinetto
 - (4)  **0F3UN99Z990018**
Perno antirotazione
 - (5)  **0F3SR450A220013**
Dado frizione
 - (6)  **901RD101**
Rondella zigrinata
antivitaminamento Schnorr
 - (7)  **0F3SR140P190007**
Mozzo arresto molla
 - (8)  **003MG007**
Cuscinetto reggispinginta
 - (9)  **0F3CR620E07A008**
Disco spingimolla
 - (10)  **0S1125/180**
Molla Evoluzione Racing
 - (11)  **003SUZ118**
Rasamento appoggio
molla primaria
 - (12)  **0F3SR320K260003**
Spingidisco
 - (13)  **0S2085/50**
Molla secondaria
 - (14)  **0F3SR540B140016**
Rasamento molla
secondaria
 - (15)  **0F3SR320K260009**
Mozzo arresto tamburo
 - (16)  **0F3SR210B61A046**
Disco condotto da 2,9 mm
 - (17)  **0F3SR320K2602C3**
Tamburo frizione
 - (18)  **0F3CR620E070038**
Spine
 - (19)  **001MG025**
Sfere 1/4"
 - (20)  **0F3SR320K2601C3**
Mozzo frizione

Rimuovere il gruppo frizione originale assicurandosi che il distanziale tra campana e mozzo rimanga inserito sull'albero primario.

Premontaggio del gruppo mozzo/tamburo:

- collocare le 6 sfere (19) nelle sedi sul mozzo (20) applicando una piccola quantità di grasso;

- fissare il tamburo (17) sul mozzo (20) in posizione di riposo utilizzando una vite M6x1 (*non presente nel kit frizione*)

Installare quindi il gruppo mozzo/tamburo sull'albero primario.

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, 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 alternando i dischi guarniti e i dischi in acciaio: 10 guarniti originali, 8 in acciaio originali e il disco aggiuntivo in acciaio presente nel kit (16). Per il primo ed ultimo disco, a contatto con il mozzo (20) e lo spingidisco (12), si consiglia di utilizzare due dischi conduttori a fascia larga (figura 1).

L'altezza totale del pacco dischi deve risultare **48,9 ± 0,2 mm**.

Posizionare le 3 spine (18) nelle sedi sul mozzo (20).

Rimuovere la vite M6x1 montata in precedenza.

Applicare una piccola quantità di grasso sul mozzo arresto tamburo (15) ed allineare i 3 fori con le spine presenti sul mozzo (20) avendo cura di controllare che le spine non sporgano dalla superficie su cui appoggerà il mozzo arresto molla (7).

Inserire il rasamento appoggio molla secondaria (11) e la molla secondaria (13) nella sede del tamburo (15) applicando una piccola quantità di grasso tra molla e rasamento.

Inserire lo spingidisco (12) sul tamburo (17).

Inserire il rasamento appoggio molla primaria (11) e la molla Evoluzione Racing (10) nella sede dello spingidisco.

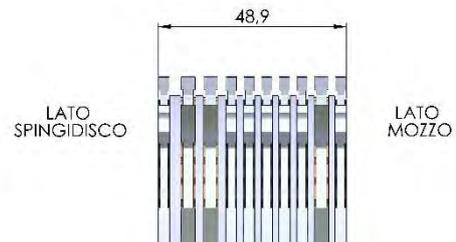
Premontaggio del gruppo arresto molla: tenere il disco spingimolla (9) con la guida cuscinetto (parte con la cava sfere) verso l'alto come illustrato e inserire il cuscinetto reggispinginta (8) al suo interno e mozzo arresto molla (7).

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

Inserire la rondella zigrinata Schnorr (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).

Posizionare il perno di spinta originale all'interno della propria sede presente nell'albero primario del cambio. Posizionare il supporto cuscinetto (3) nell'apposita sede dello spingidisco (12) facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature e fissarlo con le sei viti (1) e le sei rondelle zigrinate (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.



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 INGHERITI. 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 sgrassatori a base acida o alcalina. Usare esclusivamente sapone 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 detergenti contenenti alcool o prodotti chimici aggressivi, ma anche decapanti o acidi.
- Levare sempre la moto fredda, mai calda.
- Non utilizzare sbrinatori/maschine 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.

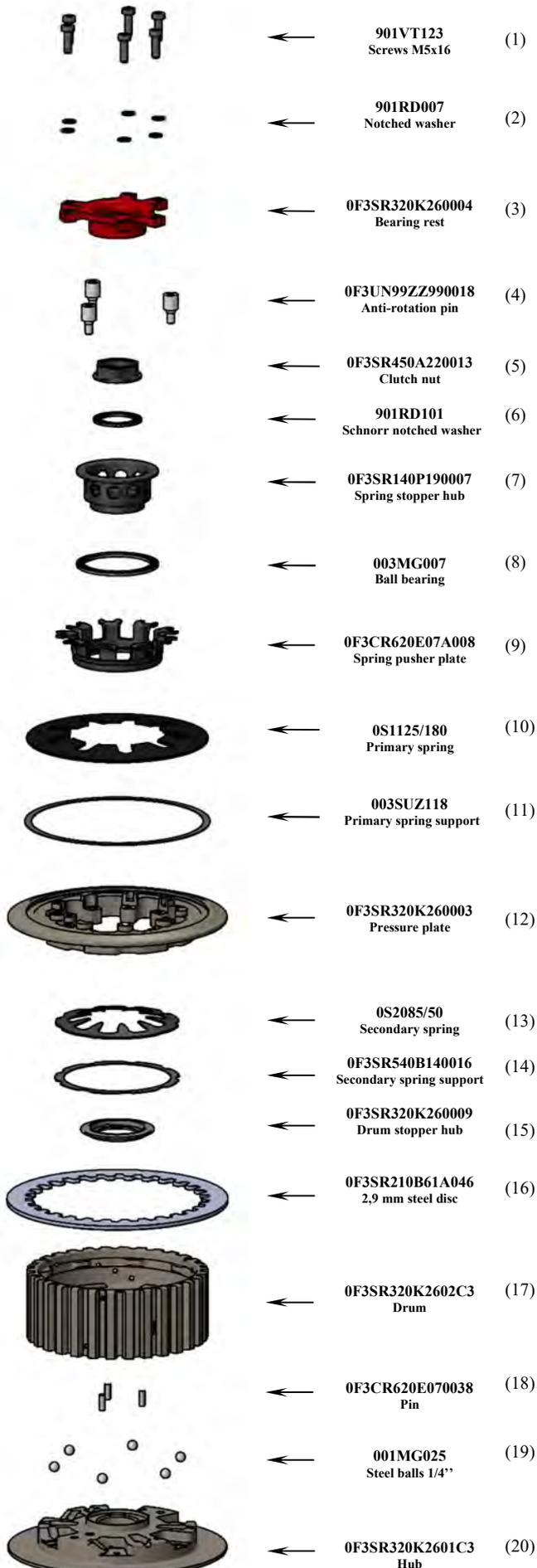
STM ITALY
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



0F3SR320A280000 FKT-S090

SLIPPER CLUTCH KIT KTM SUPERDUKE 1290 (2016)

INSTRUCTIONS



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

Pre-assembly of the hub/drum assembly:

- Place the 6 balls (19) in the seats on the hub (20) applying a small amount of grease;

- Fix the drum (17) on the hub (20) in the rest position using an M6x1 screw (*not included in the clutch kit*)

Then install the hub/drum assembly on the primary shaft.

ATTENTION: The original disc pack includes two rings, one of which is conical, positioned inside a disc lined with a narrow band. Additionally, there is also a steel disc with teeth and thickness different from the remaining driven discs.

Set aside the two rings; it is recommended NOT to use the first steel disc (different from the rest) when reassembling the disc pack on the STM clutch. Reinstall the discs alternating the conductor discs and the steel discs: 10 original conductor discs, 8 original steel discs, and the additional steel disc (16) included in the kit.

For the first and last disc, in contact with the hub (20) and pressure plate (12), it is recommended to use two driven discs with wide band.

The total height of the disc pack must be **48.9 ± 0.2 mm**.

Place the 3 pins (18) in the seats on the hub (20).

Remove the M6x1 screw previously mounted.

Apply a small amount of grease on the drum stop hub (15) and align the 3 holes with the pins on the hub (20), ensuring the pins do not stick out from the surface where the spring stop hub (7) will rest.

Insert the secondary spring thrust washer (11) and the secondary spring (13) into the drum seat (15) applying a small amount of grease between the spring and thrust washer.

Insert the pressure plate (12) on the drum (17).

Insert the primary spring thrust washer (11) and the Evoluzione Racing spring (10) into the pressure plate seat.

Pre-assemble the spring stop assembly: hold the spring retainer disc (9) with the bearing guide (part with the ball groove) facing up as illustrated and insert the thrust bearing (8) into it and the spring stop hub (7).

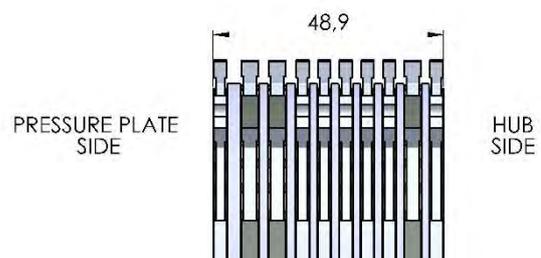
Insert the complete spring stop assembly into the pressure plate (12), ensuring that the 9 tabs of the spring retainer disc (9) overlap the 9 spokes of the spring (10).

Insert the Schnorr notched washer (6) with the convex side facing up, followed by the nut (5). Tighten the nut (5) on the primary shaft using a torque wrench to the torque recommended by the engine manufacturer.

It is also suggested to use the specific tool (UTL-0030), not included in the package, to block the pressure plate (12).

Position the original push rod inside its seat on the primary shaft of the gearbox. Place the bearing support (3) in the appropriate seat of the pressure plate (12), ensuring it is correctly inserted into the respective grooves and fix it with the six screws (1) and six serrated washers (2) at a tightening torque of 7.5 Nm.

After assembly, repeatedly activate the clutch lever to ensure it operates correctly. Adjust the lever play if necessary.



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 striations and scratches on surfaces. However, the use of detergents containing alcohol or aggressive chemical products, but also picking 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

