

KTT-2350

KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE DA BAGNO D'OLIO A SECCO PER DUCATI MULTISTRADA 950 (VERSIONE FCC)

> DRY CLUTCH CONVERSION KIT DUCATI MULTISTRADA 950 (FCC VERSION)

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO FITTING INSTRUCTIONS

IL KIT COMPRENDE

•	KTT-1701	KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE A SECCO

• FDU-S401 FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO

ADU-0030 PACCO DISCHI Z48 FRIZIONE A SECCO

ADU-0010 CAMPANA Z48

• **SDU-A270** CARTER PROTEZIONE

KIT INCLUDES

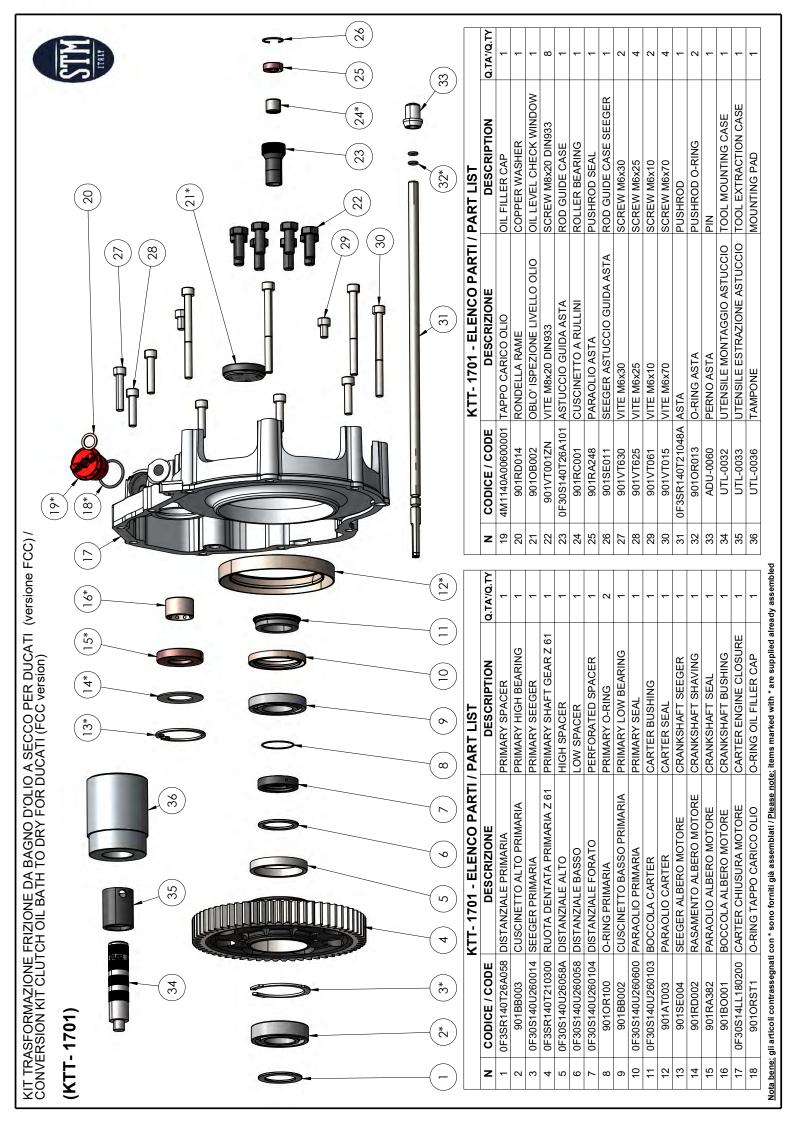
•	KTT-1701	DRY CLUTCH CONVERSION KIT

• FDU-S401 SLIPPER CLUTCH

ADU-0030 PLATE SET Z48 DRY CLUTCH

• **ADU-0010** BASKET Z48

• SDU-A270 PROTECTION CARTER



0F3SR140T26A000

FDU-S401 -(1)901VT018ZN 901RD007 -(2)

-(3)

-(4)

-(5)

-(6)

-(7)

-(8)

(9)

-(11)

-(12)

-(13)

-(14)

-(15)

-(16)

-(17)

-(18)

0F3DC140A220004

901BB005

0F3SR140T260007

0F3SR140T260017

003MG007

003MG108

0S1125/170

003SUZ118

0S2085/50 MOLLA SECONDARI

0F3SR300J070086

0F3SR140T260009

0F3SR540B140016

0F3SR140R24002C

001MG025

0F10S140A200055

0F3SR140T26001C

-(10) 0F3SR140J24A003



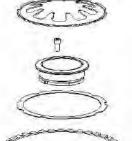








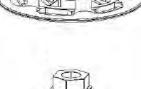












-(19)

008AMY002

FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO SECCO PER DUCATI MULTISTRADA 950

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.

Inserire il gruppo mozzo/tamburo sull'albero primario.

Installare i dischi frizione STM inclusi nel kit KTT-2350 seguendo la sequenza illustrata nelle istruzioni specifiche allegate. L'altezza totale del pacco dischi deve risultare 36,5± 0.3mm.

Controllare che la vite fermo arresto tamburo (12) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (13) su cui appoggerà il mozzo arresto molla (4). Verificare che il rasamento appoggio molla secondaria (14) sia ben inserito nella sede del tamburo (15). Inserire la molla secondaria (11) 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 (10). Inserire lo spingidisco (10) facendo corrispondere la fresatura dei denti con la dentatura presente sul tamburo (15).

Inserire la molla Evoluzione Racing (8) nella sede dello spingidisco (10).

Premontare il gruppo arresto molla: tenere il disco spingimolla (7) con la guida cuscinetto (parte con la cava sfere) verso l'alto, come illustrato, inserire il cuscinetto reggispinta (6) al suo interno ed infine il mozzo arresto molla (4). Inserire il gruppo arresto molla completo all'interno dello spingidisco (10), facendo in modo che le 9 alette del disco spingimolla (7) vadano a sovrapporsi sulle 9 razze della molla (8). Inserire la rondella dentellata (5) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il mozzo arresto molla (4). Avvitare il mozzo arresto molla (4) sull'albero primario utilizzando la chiave (19) compresa nella confezione e serrando con la chiave dinamometrica alla coppia di serraggio consigliata dal costruttore del veicolo. Si suggerisce inoltre di utilizzare la chiave specifica (UTL-0030), non presente nell'imballo, per bloccare lo spingidisco (10).

Premontare il supporto cuscinetto completo inserendo il centratore dell'asta (particolare n° 34 della distinta **KTT-1701**) nel cuscinetto preassemblato. Posizionare il supporto cuscinetto completo nell'apposita sede dello spingidisco (10) 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 funzionamento.

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 (12), ruotare di 60° in senso orario l'arresto tamburo (13) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (18), tamburo (15), disco inserimento progressivo (17)

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO MOZZO/TAMBURO: posizionare il disco inserimento progressivo (17) facendo combaciare le 6 sporgenze con le 6 rientranze corrispondenti sul mozzo (18), collocare le 6 sfere (16) al fondo delle scanalature del mozzo (18) applicando una piccola quantità di grasso, quindi posizionare il tamburo (15) sul mozzo (18) in posizione di riposo. Posizionare l'arresto tamburo (13) sul mozzo (18), allineando le sue tre alette con le relative sedi sul mozzo (18), poi ruotarlo sino ad allineare i fori tra i due pezzi, ed infine reinserire completamente la vite (12). Verificare che l'arresto tamburo (13) sia correttamente bloccato sul mozzo (18) e che la vite (12) non sporga dalla superficie su cui appoggerà il mozzo arresto molla (4).

NORME DI SICUREZZA GENERALI

NORME DI SICUREZZA GENERALI

LI PRESENTE FOGLIO CONTIENE LE ISTRUZIONI PER ESEGUIRE CORRETTAMENTE LE

PRINCIPALI OPERAZIONI DI INSTALLAZIONE DELLA FRIZIONE.

LA STM SI RISERVA IL DIRITTO DI JAPPORTARE MODIFICHE IN QUALSIASI MOMENTO AL

PRODOTTO SENZA ALCUN OBBLIGO DI AGGIORNAMENTO.

- I PRODOTTI STM ITALY SRI. 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 E SEGUIRE UN CONTROLLO PER VERIFICARE

LEVENTUALE PRESENZA DI GUASTO O ANOMALIE SUL VEICOLO.

- ACCUETARSI CHE NON CI SIANO PARTI MANCANTI O DANNEGGIATE NELLA CONFEZIONE.

- ALCUNE PARTI DELLA FRIZIONE E DEI SUIO COMPONENTI POSSONO PRESENTARE

SUPERFICI TAGLIENTI: MANEGGIARE CON ATTENZIONE.

- ALCUNIC POMONENTI 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

auli o etabli: sempre la moto fredda. mai calda. tillizzare idropulitrici macchine per la pulizia a vapore o qualsiasi tipo di sistema per il lavaggio pressione o con alte temperature d'esercizio, qualsiasi tipo di lavaggio di questi tipi <u>può</u> ggiare, 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



0F3SR140T26A000 **FDU-S401**

901VT018ZN -(1)

(2)





0F3DC140A220004 901BB005



-(4) 0F3SR140T260007



0F3SR140T260017



003MG007 -(6)



003MG108





0S1125/170



003SUZ118 (9)







0S2085/50 $\cdot (11)$



0F3SR300J070086



·(13) 0F3SR140T260009



0F3SR540B140016 (14) SECONDA



-(15) ^{0F3SR140R24002C}



001MG025 -(16)



003MG015 -(17) PROG



·(18) 0F3SR140T26001C



008AMY002 -(19)

DRY SLIPPER CLUTCH KIT FOR DUCATI HYPERMOTARD 950

ASSEMBLY INSTRUCTIONS

The Drum/Hub group is supplied pre-assembled. IN CASE OF NEED, to perform a ramp condition inspection, see below the DRUM/HUB UN-INSTALL

Position the Drum/Hub group on the drive shaft.

Install the STM disc plate set in the kit KTT-1700 included, following the instruction here attached. Total high of the stack must be 36.5 ± 0.3 mm.

Check that the drum stopperlock screw (12) do not stick out from the surface of the drum stopper (13) where the spring stopper hub will be placed (4). Verify that the secondary spring support (14) is well inserted in the drum seat.

Place the secondary spring (11) in the drum housing with a small amount of

Verify that the primary spring support (9) is well inserted in the pressure plate seat (10). Insert the pressure plate in the drum.

Position the Evoluzione Racing spring (8) on the pressure plate.

Pre-assemble the spring stopper group: keep the spring stopper plate (7) with the groove for the bearing facing up as illustrated, insert the ball bearing (6) and then the spring stopper hub (4). Insert the spring stopper group into the pressure plate (10), making the 9 wings of the spring stopper plate (7) overlap the 9 spring (8) tips.

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

Tighten the nut onto the drive shaft, locking with a dynamometric wrench to the torque suggested by the manufacturer. To screw the spring stopper hub (4) use tool (19) listed in this sheet, locking with a dynamometric wrench to the torque suggested by the manufacturer.

To lock the pressure plate 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 (particular n° 34 of the kit **KTT-1701**) on the bearing already pre-assembled. Position the complete bearing rest into the relevant opening of the pressure plate taking care to correctly place it in the openings and fix it with the six screws (1) and with the notched 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 guards.

DRUM/HUB UN-INSTALL PROCEDURE

ATTENTION: DO NOT perform this operation before having taken out the clutch from the bike. Remove the drum stopper lock screw (12), rotate the drum stopper hub (13) clockwise by 60° and then remove it. The hub (18), the drum (15), the balls (16) and the progressive engagement plate (17) can now be separated

TO RE-ASSEMBLE THE GROUP: position the progressive engagement plate (17) on the hub with the step facing up. Be careful to position it correctly into the specific seats, then check that pushing one side, the opposite stand up simultaneously. Now place the 6 steel balls (16) at the bottom of the grooves of the hub using a small amount of grease, then position the drum onto the hub in an at-rest position. Position the drum stopper hub on the hub, aligning its three wings with the three housings on the hub, then rotate it until the holes of the two parts are aligned, and finally re-insert completely the screw. Check that the drum stopper is correctly locked on the hub and that the drum stopper lock screw do not stick out from the surface where the spring stopper hub will be placed.

GENERAL SAFETY REGULATIONS

PORTED THE DIRECTIONS TO PERFORM CORRECTLY THE STM RESERVES THE RIGHT, WITHOUT NOTICE, TO INTRODUCE ANY TECHNICAL CHANGE WHENEVER DEEMED IT TO BE NECESSARY TO IMPROVE FUNCTION AND QUALITY OF

HE PRODUCTS.
THI TIALY SRL PRODUCTS ARE EXCLUSIVELY INTENDED FOR COMPETITION,
IOT SUITABLE ON MOTORBYKES ON PUBLIC ROADS.
ISSEMBLY OPERATIONS <u>MUST BE PERFORMED BY A SKILLED TECHNICIAN</u> AND <u>MUST</u>
IE SCRUPULOUSLY OBSERVED.

Y OPERATIONS <u>MUST BE PERFORMED BY A SKILLED TECHNICIAN</u> AND <u>MUST</u>
<u>ULOUSLY OBSERVED</u>.

GUNTING THE CLUTCH MAKE A COMPLETE INSPECTION OF THE MOTORBIKE

INTS, IN ORDER TO VERIFY THE POSSIBLE PRESENCE OF FAULTS OR ANOMALIES

URE THAT THERE ARE NO MISSING/DAMAGED PARTS IN THE CLUTCH KIT. ARTS OF THE CLUTCH AND ITS COMPONENTS CAN HAVE SHARP SURFACE: <u>HANDLE</u>

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: <u>DO NOT USE</u> on both glossy and matt anodized parts or on lexan components any type of <u>acid</u> 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.

avoid abrasions and scratches on surfaces. However, the use of <u>detergents containing alcohol</u> or <u>aggressive chemical products</u>, but also <u>pickling</u> <u>agents</u> or acids is <u>prohibited</u>. Adways wash your modorcycle cold, never hot. **Do not** use <u>pressure washers</u>, <u>steam cleaning machines</u> or any type of high pressure washing system or with high operating temperatures, any type of washing of these types can <u>damage or permanently</u> <u>puin the anodized surfaces or lexan</u>.

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

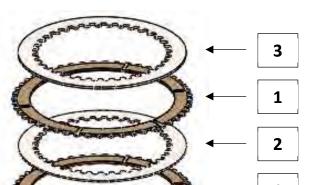


Lato spingidisco / Pusher plate side

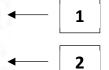
PACCO DISCHI Z48 PER FRIZIONI STM / Z48 PLATES KIT FOR STM CLUTCHES

COD. 003PD048

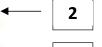
(ADU-0030)



 1	
 2	







1









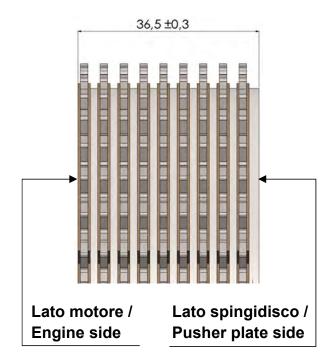


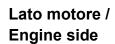






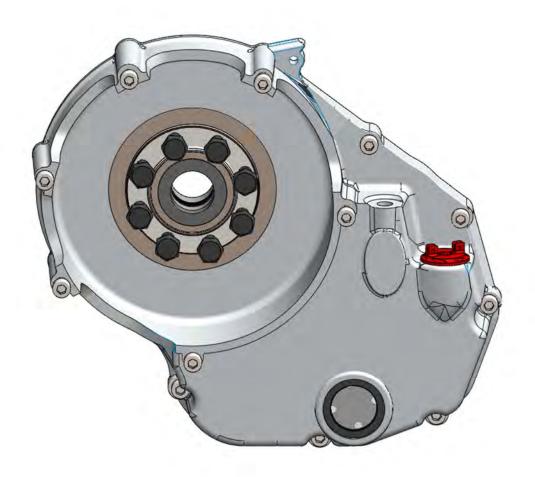
Composizione pacco dischi /							
	Plate kit specification						
N	QT.	CODICE /	DESCRIZIONE/				
		CODE	DESCRIPTION				
1	9	003MG022	Disco sinterizzato				
			Z48 2,5 mm /				
			Sintered clutch plate				
			Z48 2,5 mm				
2	8	031MG003	Disco condotto 1,5 mm / Steel plate 1,5 mm				
3	1	031MG004	Disco condotto 2 mm / Steel plate 2 mm				
	l .	L	1				





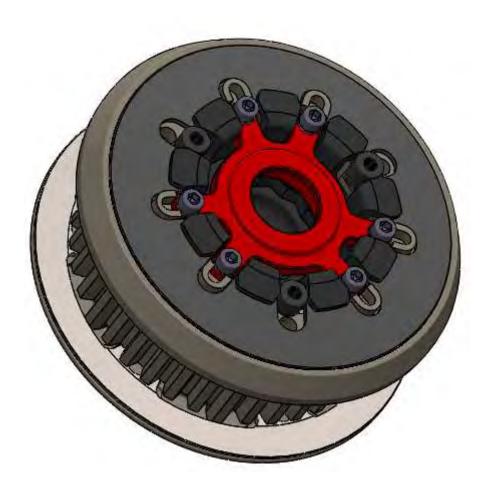


KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE A SECCO / DRY CLUTCH CONVERSION KIT (KTT-1701)





FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO / SLIPPER CLUTCH COD. 0F3SR140T26A000 (FDU-S401)





CAMPANA Z48 / BASKET Z48

COD. 003MG021

(ADU-0010)





CARTER PROTEZIONE / PROTECTION CARTER COD. 4M1140T0150A001 (SDU-A270)





ISTRUZIONI PER MONTAGGIO KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE DA BAGNO D'OLIO A SECCO DUCATI HYERMOTARD 950

DUCATI MULTISTRADA 950 DRY CONVERSION KIT FITTING INSTRUCTIONS

PREMESSA:

È fortemente raccomandato che l'intera procedura di smontaggio dei componenti originali e assemblaggio del kit STM venga effettuata da personale specializzato.

Al fine di semplificare e velocizzare le operazioni di sostituzione dell'intero gruppo frizione, diverse parti del kit (KTT-1701) vengono fornite già preassemblate.

In particolare, in riferimento alla numerazione dell'elenco parti in distinta:

- i componenti (2) e (3) sono montati sulla ruota dentata primaria (4) e rappresentano l'assieme primaria;
- i componenti (12), (13), (14), (15), (16), (18), (19),
 (21) sono montati sul carter di chiusura motore
 (17) e rappresentano l'assieme carter;
- il componente (24) è montato nell'astuccio guida asta (23) e rappresenta l'assieme guida-asta;
- il componente (32) è montato sull'asta (31) e rappresentano l'assieme asta;

Tutti gli altri componenti vengono forniti singolarmente e il loro posizionamento è descritto nelle seguenti istruzioni.

FOREWORD:

It is strongly recommended that the entire procedure for disassembling the original components and assembling the STM kit is carried out by specialized personnel.

In order to simplify and speed up the replacement operations of the entire clutch unit, several parts of the kit (KTT-1701) are supplied already pre-assembled.

In particular, with reference to the numbering of the parts list:

- components (2) and (3) are mounted on the primary gear wheel (4) and represent the primary assembly;
- components (12), (13), (14), (15), (16), (18), (19),
 (21) are mounted on the carter engine closure
 (17) and represent the carter assembly;
- component (24) is mounted in the rod guide case
 (23) and represents the rod-guide assembly:
- component (32) is mounted on the pushrod (31) and represents the pushrod assembly.

All other components are supplied individually and their placement is described in the following instructions.



OPERAZIONI PRELIMINARI: SMONTAGGIO PARTI ORIGINALI

OPERAZIONI PRELIMINARI: SMONTAGGIO PARTI ORIGINALI

OPERAZIONE 1

Togliere l'olio dal motore e rimuovere il coperchio di chiusura frizione.

STEP 1

Empty the engine oil and remove the clutch closing cover.

OPERAZIONE 2

Rimuovere il gruppo frizione originale secondo le specifiche del costruttore, quindi rimuovere il gruppo campana-ruota primaria originale.

Sull'albero primario non deve essere presente alcun componente originale, dall'estremità dell'albero fino al cuscinetto piantato nel carter motore, come mostrato nella foto sotto.

STEP 2

Remove the original clutch unit according to the manufacturer's specifications, therefore remove the original basket-primary gear wheel.

There must be no original component on the primary shaft, from the end of the shaft to the locked bearing in the crankcase, as shown in the photo below.

OPERAZIONE 3

Rimuovere l'anello seeger sull'estremita' dell'albero motore, quindi il rasamento, la ruota dentata sottile e le tre mollettine alloggiate nel pignone della trasmissione primaria.

Nota bene: prestare molta attenzione alla rimozione delle mollettine perche' potrebbero cadere all'interno del motore.

STEP 3

Remove the seeger ring on the end of the crankshaft, then the shim, the thin toothed wheel and the three springs housed in the pinion of the primary transmission.

Note: pay close attention to the removal of the clips as they could fall inside the engine.





OPERAZIONI DI MONTAGGIO KIT STM

STM KIT ASSEMBLY OPERATIONS

OPERAZIONE 4

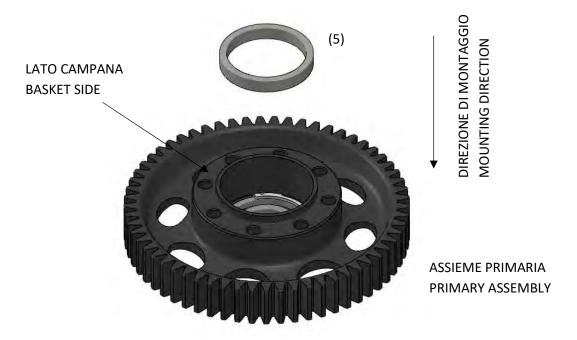
Posizionare il distanziale (5) all'interno dell'assieme primaria, con la superficie su cui è presente il codice rivolta verso l'esterno, avendo cura di non danneggiare la sede.

Se necessario, utilizzare l'utensile UTL-0036 **(36)** fornito nel kit per spingere il distanziale **(5)** in battuta.

STEP 4

Fit the spacer (5) in the **primary gear assembly**, with the surface on which the code is located facing outwards, taking care not to damage the seat.

If necessary, use the tool UTL-0036 (36) provided in the kit to push the spacer (5) to the stop.



OPERAZIONE 5

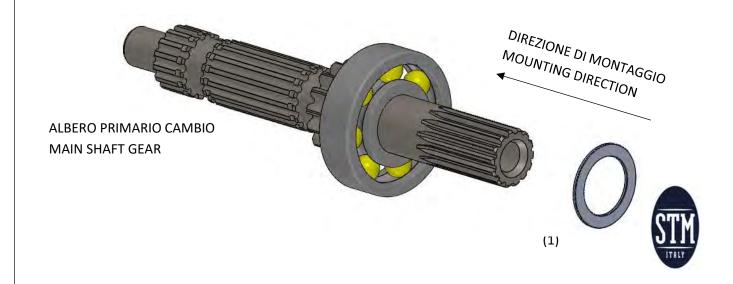
Inserire il distanziale primaria (1) sull'albero primario del cambio e spingerlo fino a battuta col cuscinetto originale montato nel carter motore.

Se necessario, utilizzare l'utensile UTL-0036 **(36)** fornito nel kit per spingere il distanziale **(1)** in battuta.

STEP 5

Fit the primary spacer (1) on the gearbox primary shaft and push it up to the stop with the original bearing mounted in the engine casing.

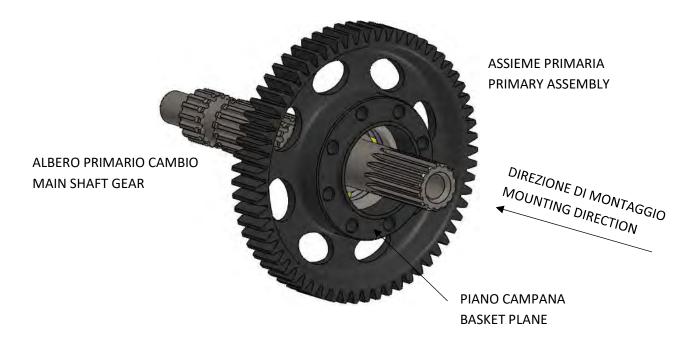
If necessary, use the tool UTL-0036 (36) provided in the kit to push the spacer (1) to the stop.



Inserire l'**assieme primaria** premontato sull'albero primario del cambio, con il piano appoggio campana rivolto verso l'operatore.

STEP 6

Fit the **primary gear assembly** on the gearbox primary shaft, with the basket support surface facing the operator.



OPERAZIONE 7

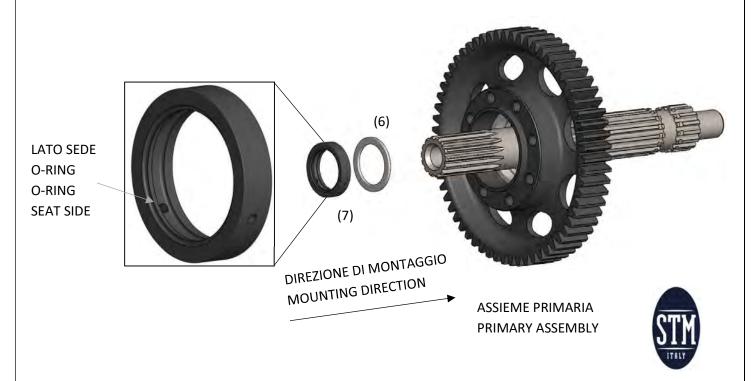
Posizionare all'interno dell'assieme primaria, prima il distanziale basso (6), con il codice rivolto verso l'esterno, poi il distanziale forato (7), prestando attenzione al suo verso di inserimento: su tale distanziale (7) è presente una sede o-ring che deve essere rivolta obbligatoriamente verso l'operatore.

Se necessario, utilizzare l'utensile UTL-0036 **(36)** fornito nel kit per spingere i distanziali **(6)** e **(7)** in battuta.

STEP 7

Fit inside the **primary gear assembly**, first the low spacer **(6)**, with the code facing outwards, then the perforated spacer **(7)**, paying attention to its insertion direction: on this spacer **(7)** there is an o-ring seat which must **necessarily** be turned towards the operator.

If necessary, use the tool UTL-0036 (36) provided in the kit to push the spacers (6) and (7) to the stop.



Posizionare all'interno del distanziale forato (7) l'o-ring (8) prestando particolare attenzione all'inserimento.

Nota bene: si raccomanda di proteggere la filettatura con carta adesiva, o simile, e di ingrassare l'o-ring prima dell'inserimento.

Nel kit vengono forniti due o-ring in modo da poter disporre di un ricambio in caso di danneggiamento.

STEP 8

Fit inside the low spacer (7) the o-ring (8) paying particular attention to insertion.

Note: it is recommended to protect the thread with adhesive paper, or similar, and to grease the o-ring before insertion.

Two o-ring are supplied in the kit so you can have a spare in case of damage.



OPERAZIONE 9

Inserire il cuscinetto (9) sull'albero primario e spingerlo all'interno dell'apposita sede presente nella ruota primaria. Assicurarsi di posizionarlo con il codice impresso rivolto verso l'operatore.

Se necessario, utilizzare l'utensile UTL-0036 **(36)** fornito nel kit per spingere il cuscinetto **(9)** in battuta.

Nota bene: eseguire con attenzione questa operazione per non danneggiare la sede del cuscinetto.

STEP 9

Insert the bearing **(9)** on the gearbox primary shaft and push it inside the specific location inside the primary gear. Make sure to position it with the code stamped facing the operator.

If necessary, use the tool UTL-0036 (36) provided in the kit to push the baearing (9) to the stop.

Note: perform this operation carefully to avoid damaging the bearing seat.



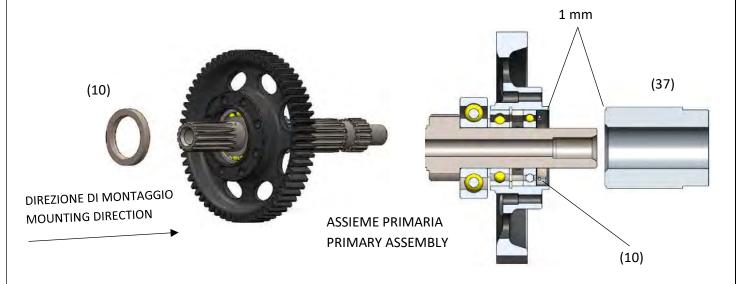
Inserire il paraolio (10) all'interno dell'assieme primaria, prestando attenzione al verso di montaggio: la parte con la molla di rinforzo dev'essere necessariamente rivolta verso il cuscinetto appena montato. Il paraolio non va spinto fino a battuta.

Utilizzare l'utensile UTL-0036 (37) fornito nel kit per spingere il paraolio (10) appena oltre l'inizio sede (circa 1 mm) come suggerito dall'immagine sotto.

STEP 10

Insert the oil seal (10) inside the primary assembly, paying attention to the mounting direction: the part with the reinforcing spring must **necessarily** be facing the bearing just mounted. The oil seal must not be pushed to the stop.

Use the tool UTL-0036 (37) provided in the kit to push the oil seal (10) just beyond the start of the seat (about 1 mm) as suggested in the image below.



OPERAZIONE 11

Inserire infine la boccola carter (11) sull'albero primario e spingerla all'interno del paraolio (10), precedentemente inserito, fino a battuta.

Nota bene: prima dell'inserimento, ingrassare la superficie sulla boccola che andrà ad accoppiarsi con il paraolio.

STEP 11

Finally, insert the crankcase bushing (11) on the gearbox primary shaft and push it inside the oil seal (10), previously inserted, up to stop.

Note: before insertion, grease the surface on the bushing that will couple with the oil seal.



Ricoprire accuratamente e non eccessivamente la superficie di appoggio del carter (17) con guarnizione siliconica nera.

Montare l'assieme carter, avendo premura di mettere un po' di grasso sul labbro interno del paraolio (12) al fine di agevolarne l'inserimento sulla ruota primaria. Eseguire questa operazione con cura, per non compromettere la tenuta del paraolio a montaggio ultimato.

Utilizzare le viti di fissaggio (27), (28) e (30) e bloccare secondo la coppia di serraggio indicata sul manuale d'officina della motocicletta.

Nota bene: in questa fase vengono impiegate solo 2 viti (30), le altre 2 (30) verranno montate successivamente con il montaggio del carter di protezione (SDU-A270).

Nota bene: eseguire con cura e attenzione questa operazione per non danneggiare paraolio e boccola albero motore.

STEP 12

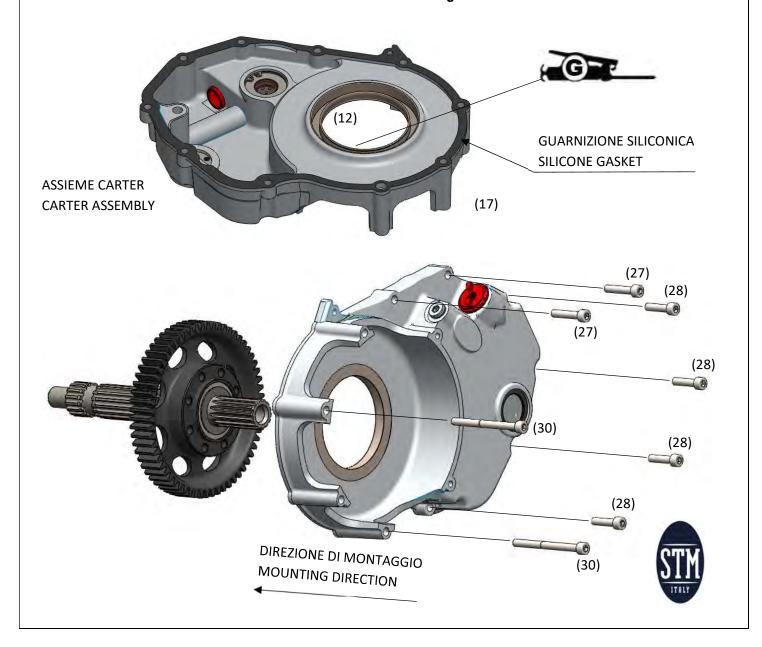
Carefully and not excessively cover the support surface of the crankcase (17) with black silicone gasket.

Assemble the **crankcase assembly**, taking care to put a little grease on the inner lip of the oil seal **(12)** in order to facilitate its insertion on the primary wheel. Carry out this operation with care, so as not to compromise the seal of the oil seal after assembly.

Use the fixing screws (27), (28) and (30) and tighten according to the tightening torque indicated in the motorcycle workshop manual.

Note: only 2 screws (30) are used in this phase, the other 2 (30) will be mounted later with the assembly of the protective casing (SDU-A270).

Note: perform this operation with care and attention to avoid damaging the oil seal and crankshaft bushing.



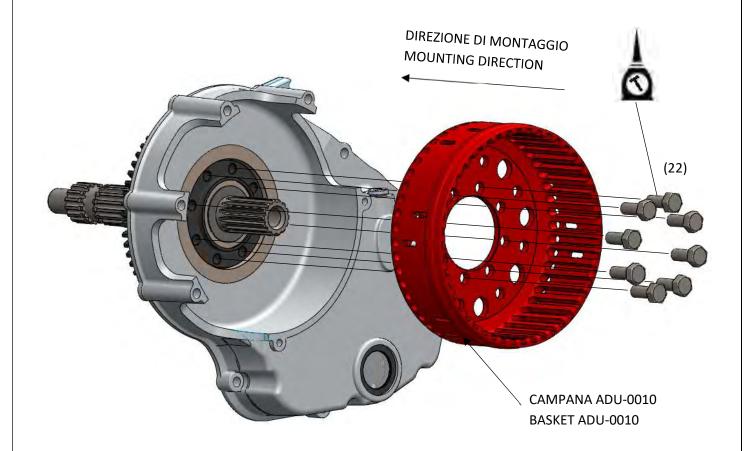
Montare la campana frizione STM (ADU-0010) fornita nel kit, utilizzando le viti di fissaggio (22). Applicare del frenafiletti "media resistenza" su 3 - 4 spire di filetto partendo dalla parte opposta alla testa della vite e infine bloccare le viti con una coppia di serraggio di 38 Nm.

Nota: per facilitare il montaggio della campana STM, si raccomanda l'uso della chiave di montaggio specifica per campana 48 denti (UTL-0040) non fornita nel kit e acquistabile separatamente.

STEP 13

Fit the STM clutch basket (ADU-0010) supplied in the kit, using the fixing screws (22). Apply "medium strength" thread locker on 3 - 4 turns of thread starting from the side opposite the screw head and finally lock the screws with a tightening torque of 38 Nm.

Note: to facilitate the assembly of the STM basket, it is recommended to use the specific assembly tool for 48 teeth basket (UTL-0040) not supplied in the kit and sold separately.





OPERAZIONI RELATIVE ALL'AZIONAMENTO MANUALE DEL GRUPPO FRIZIONE

OPERAZIONE 14

Rimuovere l'attuatore originale della frizione, quindi rimuovere l'asta di comando della frizione presente all'interno dell'albero primario dal lato dell'attuatore (dal lato opposto al comparto frizione).

OPERAZIONE 15

Dal kit di trasformazione STM prelevare l'utensile UTL-0032 (34) e l'astuccio guida asta (23).

L'astuccio viene fornito con il cuscinetto a rullini (24) piantato al suo interno. Assicurarsi visivamente che il cuscinetto non sporga oltre la sede dell'astuccio e che, in particolare, risulti incassato di circa 1 mm.

OPERAZIONE 16

Posizionare l'astuccio guida asta (23), con il cuscinetto a rullini (24) collocato al suo interno, sull'imbocco del foro presente sull'albero primario del cambio. Nel frattempo prendere l'utensile UTL-0032 (34) necessario al montaggio.

Avvalendosi dell'utensile UTL-0032 (34) e martello in gomma, eseguire l'inserimento con interferenza dell'astuccio (23), con cuscinetto a rullini (24) al suo interno, fino a battuta. Fig. a), b), c).

A seguire, ingrassare la superficie esterna del paraolio asta **(25)** e, utilizzando SOLO l'utensile UTL-0032 **(34)**, eseguire il posizionamento del paraolio come indicato nelle figure sottostanti.

Fig. d), e), f).

OPERAZIONI RELATIVE ALL'AZIONAMENTO MANUALE DEL GRUPPO FRIZIONE

STEP 14

Remove the original clutch actuator, then remove the clutch control rod inside the gearbox primary shaft from the side of the actuator (on the side opposite the clutch compartment).

STEP 15

From the STM transformation kit, take the tool UTL-0032 (34) and the rod guide case (23).

The case is supplied with the needle bearing (24) locked inside. Visually make sure that the bearing does not protrude beyond the housing seat and that, in particular, it is recessed by about 1 mm.

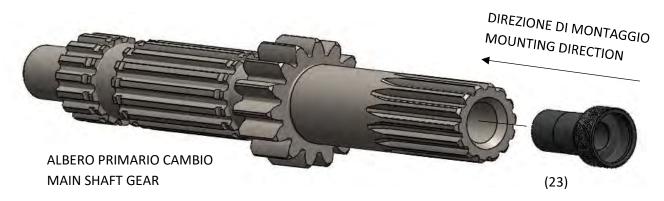
STEP 16

Place the rod guide case (23), with the needle bearing (24) placed inside it, on the opening of the hole on the gearbox primary shaft. In the meantime, take the tool UTL-0032 (34) required for assembly.

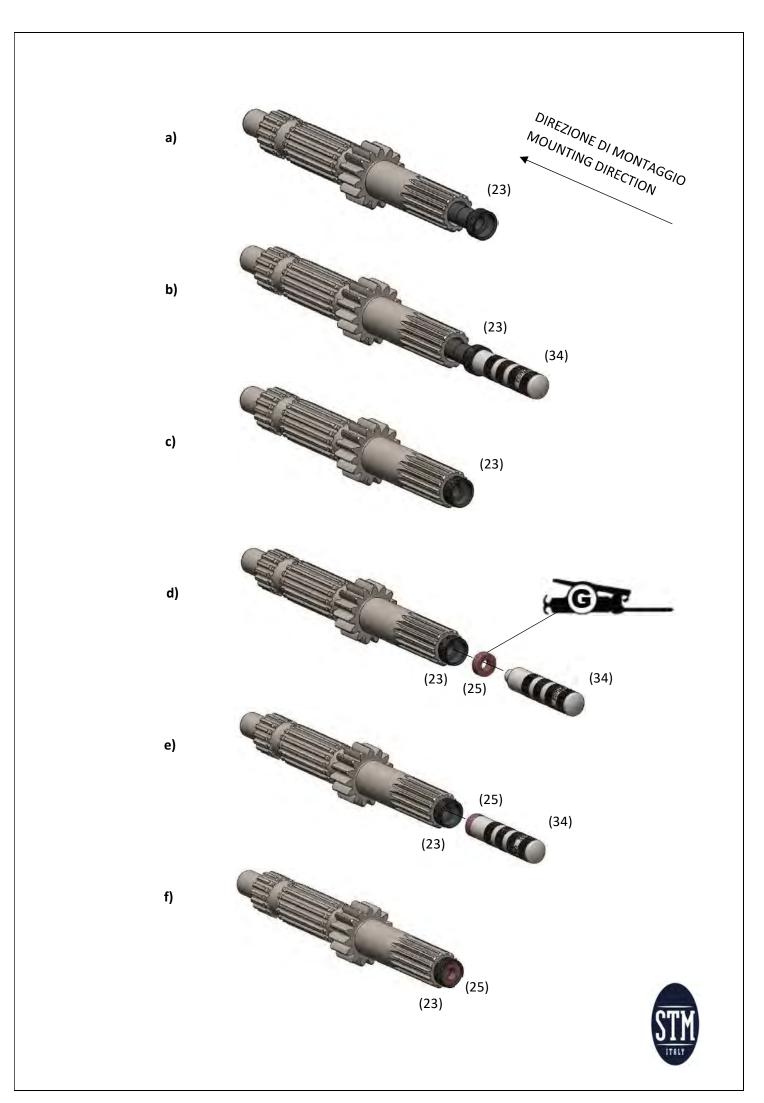
Using the tool UTL-0032 (34) and rubber hammer, perform the insertion with interference of the rod guide case (23), with roller bearing (24) inside it, up to the stop. Fig. a), b), c).

Next, grease the outer surface of the rod oil seal (25) and, using ONLY the tool UTL-0032 (34), position the oil seal as indicated in the figures below.

Fig. d), e), f).



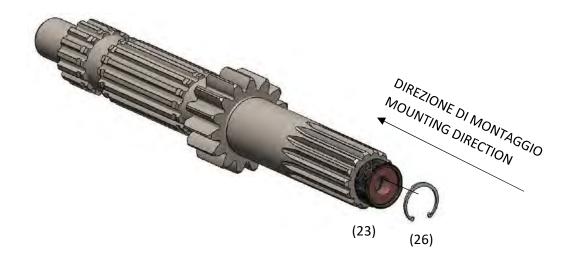




Posizionare il seeger (26) all'interno dell'astuccio guida asta (23).

STEP 17

Place the seeger (26) inside the rod guide case (23).



OPERAZIONE 18

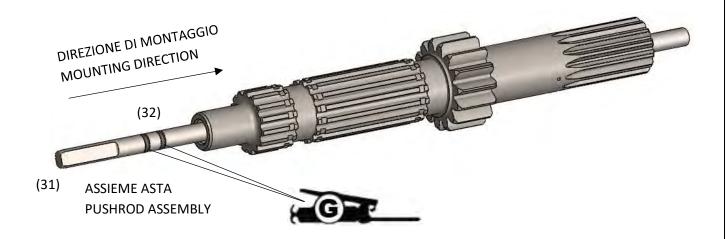
Dal kit di trasformazione prelevare l'assieme asta e inserire l'asta di comando apertura frizione (31) nell'albero primario, dal lato opposto al gruppo frizione.

Nota bene: si raccomanda di ingrassare bene i due oring (32), sulla superficie esterna, prima di procedere all'inserimento dell'asta che va fatto con cautela per non danneggiare il passaggio interno all'albero primario.

STEP 18

From the conversion kit, take the **rod assembly** and insert the clutch opening pushrod **(31)** into the gearbox primary shaft, on the side opposite the clutch unit.

Note: it is recommended to grease the two o-rings (32), on the external surface, before proceeding to insert the rod which must be done with caution so as not to damage the internal passage to the primary shaft.

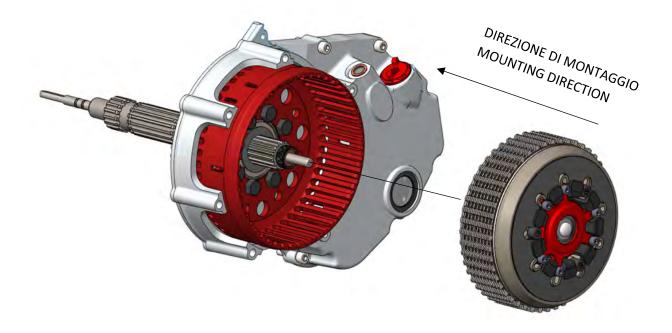




Procedere con il montaggio del gruppo frizione STM (**FDU-S401 + ADU-0030**) fornito nel kit, seguendo le istruzioni specifiche allegate.

STEP 19

Proceed with the assembly of the STM clutch unit (FDU-S401 + ADU-0030) supplied in the kit, following the specific instructions attached.



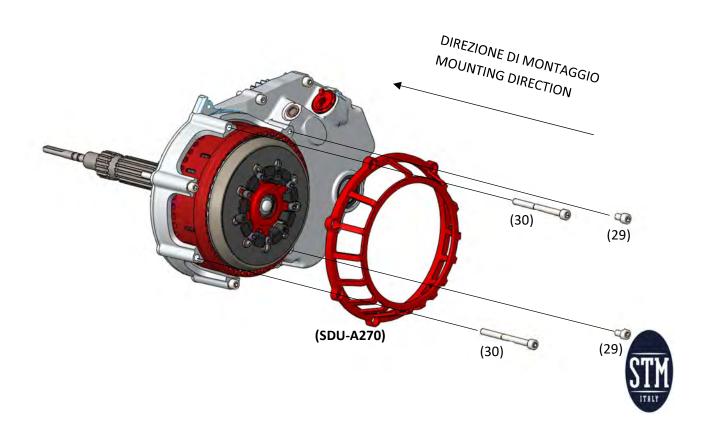
(FDU-S401 + ADU-0030)

OPERAZIONE 20

Infine, assemblare il carter di protezione (SDU-A270) utilizzando le viti rimaste: due viti lunghe (30) e due viti corte (29).

STEP 20

Finally, assemble the protective casing (SDU-A270) using the remaining screws: two long screws (30) and two short screws (29).



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 <u>SCRUPOLOSAMENTE</u> OSSERVATE ED <u>ESEGUITE</u> _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: <u>NON USARE</u> sulle parti anodizzate sia lucide che opache o sulle componenti in lexan alcun tipo di <u>sgrassatore a base acida</u> o <u>alcalina</u>. 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 <u>detergenti contenenti alcool</u> o <u>prodotti chimici aggressivi</u>, ma anche <u>decapanti</u> o <u>acidi</u>. <u>Lavare sempre la moto fredda, mai calda.</u>

Non utilizzare <u>idropulitrici, macchine per la pulizia a vapore</u> o qualsiasi tipo di sistema per il lavaggio ad alta pressione o con alte temperature d'esercizio, qualsiasi tipo di lavaggio di questi tipi <u>può danneggiare, rovinare permanentemente le superfici anodizzate o il lexan</u>.

GENERAL SAFETY

- -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 MOTORBYKES ON PUBLIC ROADS.
- -ASSEMBLY OPERATIONS <u>MUST BE PERFORMED BY A SKILLED TECHNICIAN</u> AND <u>MUST BE SCRUPULOUSLY OBSERVED</u>.
- -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: <u>DO NOT USE</u> on both glossy and matt anodized parts or on lexan components any type of <u>acid</u> or <u>alkaline based degreaser</u>. 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 <u>detergents containing alcohol</u> or <u>aggressive chemical products</u>, but also <u>pickling agents</u> or <u>acids</u> is **prohibited**.

Always wash your motorcycle cold, never hot.

Do not use <u>pressure washers</u>, <u>steam cleaning machines</u> or any type of high pressure washing system or with high operating temperatures, any type of washing of these types can <u>damage or permanently ruin the anodized surfaces or lexan</u>.

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



