



KTT-4000

**KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE A SECCO PER
DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO**

**DRY CLUTCH CONVERSION KIT FOR
DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO**

**ISTRUZIONI DI MONTAGGIO
FITTING INSTRUCTIONS**

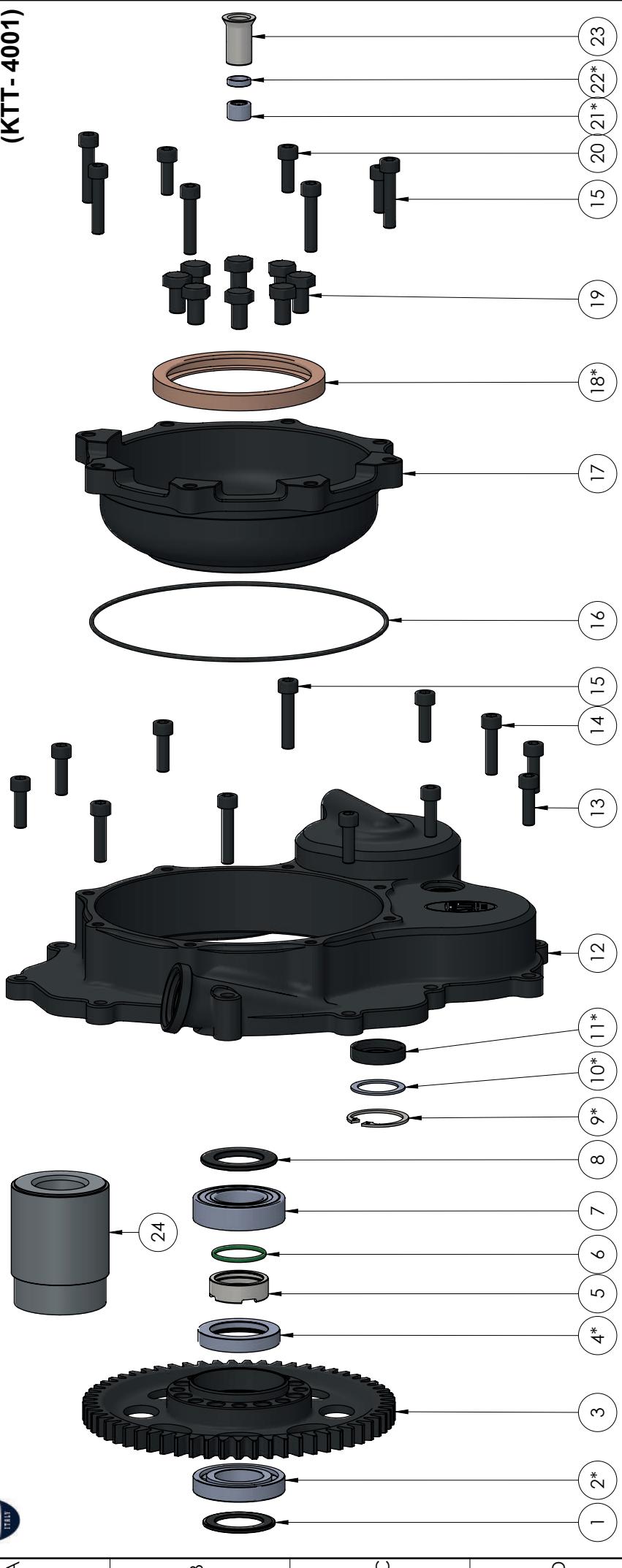
IL KIT COMPRENDE

- **KT-4001** KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE A SECCO
- **FDU-S110** FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO
- **ADU-0351** PACCO DISCHI Z40 FRIZIONE A SECCO
- **ADU-0021** CAMPANA Z40
- **SDU-0240** COPERCHIO FRIZIONE

KIT INCLUDES

- **KT-4001** DRY CLUTCH CONVERSION KIT
- **FDU-S110** SLIPPER CLUTCH
- **ADU-0351** PLATE SET Z40 DRY CLUTCH
- **ADU-0021** BASKET Z40
- **SDU-0240** CLUTCH COVER

(KTT- 4001)



KTT- 4001 - ELENCO PARTI / PART LIST

N	CODICE / CODE	DESCRIZIONE	DESCRIPTION	Q.TA/Q.TY	N	CODICE / CODE	DESCRIZIONE	DESCRIPTION	Q.TA/Q.TY
1	0F3SR14AB160045	DISTANZIALE STM BASSO	STM LOW SPACER	1	13	901VT0092ZN	VITE CORTA CARTER M6X20	SHORT CARTER SCREW M6X20	8
2	901BB022	CUSCINETTO BASSO PRIMARIA	PRIMARY LOW BEARING	1	14	901VT6252ZN	VITE MEDIA CARTER M6X25	MEDIUM CARTER SCREW M6X25	2
3	0F3SR14AB160300	RUOTA DENTATA PRIMARIA	PRIMARY SHAFT GEAR	1	15	901VT0892ZN	VITE LUNGA CARTER M6X30	LONG CARTER SCREW M6X30	7
4	901AT015	PARAOILO PRIMARIA	PRIMARY SEAL RING	1	16	901OR050	ORING CIOTOLA FRIZIONE	ORING CIOTOLA FRIZIONE	1
5	0F3SR14AB160104	BOCCOLA PRIMARIA	PRIMARY BUSHING	1	17	0F3SR14AB160200	CIOTOLA FRIZIONE	CLUTCH BOWL	1
6	901OR030	O-RING PRIMARIA	PRIMARY O-RING	1	18	901AT004	PARAOILO CIOTOLA	BOWL OIL SEAL	1
7	901BB001	CUSCINETTO ALTO PRIMARIA	PRIMARY HIGH BEARING	1	19	901VT0882ZN	VITE M8x14 DIN933 TE	SCREW M8x14 DIN933	8
8	0F3SR14AB160046	DISTANZIALE STM ALTO	STM HIGH SPACER	1	20	901VT0462ZN	VITE M6x18	SCREW M6x18	3
9	901SE009	SEEGER	SEEGER	1	21	901RC005	CUSCINETTO TAPPO ALBERO	CRANKSHAFT PLUG BEARING	1
10	0F3SR14AB160058	RASAMENTO	SHIM	1	22	901AT016	PARAOILO TAPPO ALBERO	CRANKSHAFT PLUG SEAL	1
11	901AT017	PARAOILO	SEAL RING	1	23	0F3SR14AB160101	ASTUCCIO GUIDA ASTA	ROD GUIDE CASE	1
12	0F3SR14AB16A230	CARTER CHIUSURA MOTORE	ENGINE CASE COVER	1	24	UTL-0036	TAMPONE	MOUNTING PAD	1

Nota bene: gli articoli contrassegnati con * sono forniti già asssemblati / Please note: items marked with * are supplied already assembled

1 2 3 4 5 6 7 8

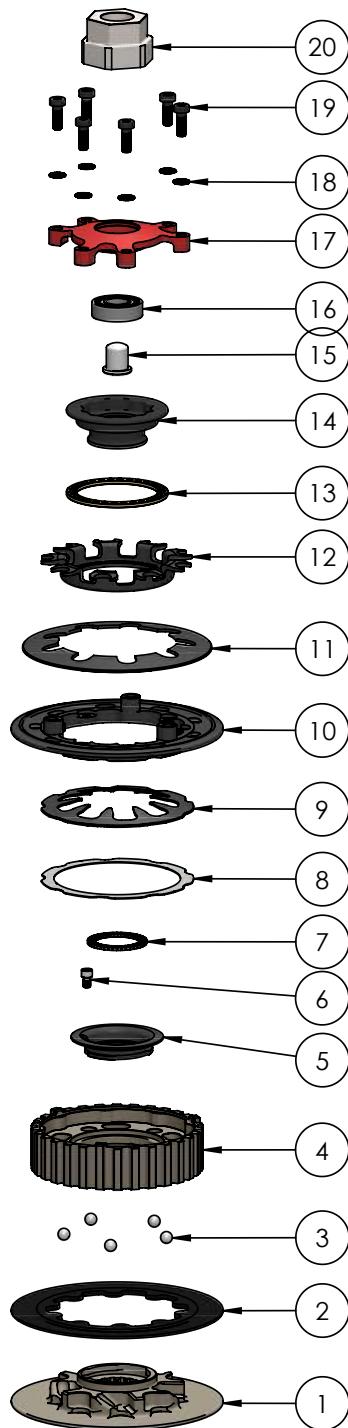
0F3SR14AB160000

FDU-S110

FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO

DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO

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/TAMBURNO indicata più in basso.

Inserire il gruppo mozzo/tamburo sull'albero primario.

Procedere con l'inserimento dei dischi frizione STM inclusi nel kit **KTT-4000** seguendo la sequenza illustrata nelle istruzioni specifiche allegate. Assicurarsi che l'altezza totale del pacco dischi risulti **26,5 mm ± 0,20 mm**.

Controllare che la vite fermo arresto tamburo (6) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (5) su cui appoggerà la rondella zigrinata antisvitamento (7). Verificare che il rasamento appoggio molla secondaria (8) sia ben inserito nella sede del tamburo (4). Inserire la molla secondaria (9) nella propria sede all'interno del tamburo (4) con una piccola quantità di grasso per mantenerla in posizione.

Inserire lo spigidisco (10) nella propria sede sul tamburo (4).

Inserire la molla primaria (11) nella sede dello spigidisco (10).

Premontare il gruppo arresto molla: tenere il disco spingimolla (12) con la guida cuscinetto (parte con la cava sfere) verso l'alto come illustrato, e inserire il cuscinetto reggispira (13) al suo interno.

Inserire il gruppo arresto molla completo all'interno dello spigidisco (10), facendo in modo che le 9 alette del disco spingimolla (12) vadano a sovrapporsi sulle 9 razze della molla primaria (11).

Inserire la rondella zigrinata Schnorr (7) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il dado (14). Avvitare il dado (14) sull'albero primario utilizzando la chiave adattatore (20), serrando con la chiave dinamometrica alla coppia di serraggio consigliata dal costruttore del motore. Si suggerisce inoltre di utilizzare la chiave specifica (UTL-0060/UTL-0061), non presente nell'imballo, per bloccare lo spigidisco (10).

Premontare il supporto cuscinetto completo: inserire il cuscinetto (16) nella sede del supporto cuscinetto (17). Posizionare la base appoggio asta (15) all'interno del cuscinetto (16) e inserire il supporto cuscinetto completo nell'apposita sede dello spigidisco (10) facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature e fissarlo con le sei viti (19) e le sei rondelle zigrinate (18), alla coppia di serraggio di 7,5 Nm.

Procedere con l'installazione del coperchio di protezione frizione seguendo le istruzioni generali **KTT-4000**

PROCEDURA SMONTAGGIO GRUPPO MOZZO/TAMBURNO

ATTENZIONE: eseguire questa operazione solo dopo aver smontato la frizione dall'albero del cambio. Rimuovere la vite di fermo arresto tamburo (6), ruotare di 60° in senso orario l'arresto tamburo (5) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (1), tamburo (4), sfere (3) e disco inserimento progressivo (2).

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO MOZZO/TAMBURNO: collocare il disco inserimento progressivo (2) facendo combaciare le 6 sporgenze con le 6 rientranze corrispondenti sul mozzo (1), collocare le 6 sfere (3) al fondo delle scanalature del mozzo (1) applicando una piccola quantità di grasso, quindi posizionare il tamburo (4) sul mozzo (1) in posizione di riposo. Posizionare l'arresto tamburo (5) sul mozzo (1), allineando le sue tre alette con le relative sedi sul mozzo (1), poi ruotarlo sino ad allineare i fori tra i due pezzi, ed infine reinserire completamente la vite (6). **Verificare che l'arresto tamburo (5) sia correttamente bloccato sul mozzo (1) e che la vite (6) non sporga dalla superficie su cui appoggerà la rondella zigrinata antisvitamento (7) e il dado (14).**

Bollatura	Quantità	Nomenclatura	Codice STM
1	1	Mozzo	0F3SR14AB16001C
2	1	Disco inserimento progressivo	0F3GP14CD22D055
3	5	Sfera 1/4"	001MG025
4	1	Tamburo	0F3GP14CD22E02C
5	1	Mozzo arresto tamburo	0F3GP14CC220009
6	1	Vite M4x8 TCEI	0F3SR300J070086
7	1	Rondella zigrinata Schnorr	0F3SR450B170017
8	1	Rasamento molla secondaria	0F3GP14CD220016
9	1	Molla secondaria Ø 85	0S2085/ 60
10	1	Spigidisco	0F3GP14CD22B003
11	1	Molla primaria Ø 105	0S1105/ 120
12	1	Ragnetto spingimolla	0F3MR320A110008
13	1	Cuscinetto reggispira	003MG007
14	1	Dado spingimolla	0F3GP14CD22A007
15	1	Base appoggio asta	ADU-0061
16	1	Cuscinetto SKF 6001-2RSH/C3	901BB010
17	1	Supporto cuscinetto	0F3GP14CD220004
18	6	Rondella zigrinata x M5	901RD007
19	6	Vite TCEI M5x14 10.9	901VT047ZN
20	1	Adattatore dado frizione	008AMY002

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 PISTA.

• LE OPERAZIONI DI MONTAGGIO DEVONO ESSERE SCRUPOLOSAMENTE OSSERVATE ED ESEGUITE INCLUSIVAMENTE DALL'ADDETTO ALLO SPORTEVOLISMO.

• PER LA MONTAGGIO DELLA 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 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 detergenti contenenti alcool o prodotti chimici aggressivi, ma anche decapanti o acidi.

Lavare sempre la moto fredda, mai calda.

Non utilizzare idrocoltura, 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



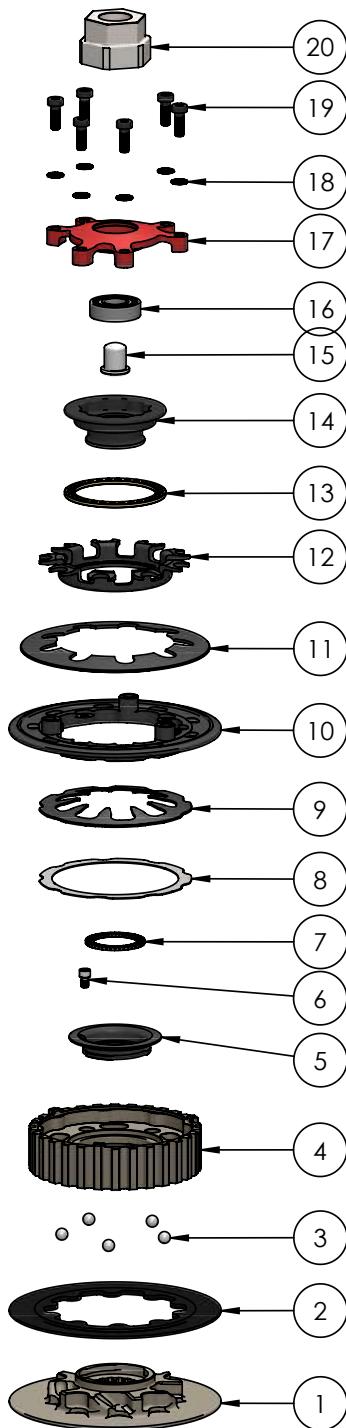
0F3SR14AB160000

SLIPPER CLUTCH KIT

FDU-S110

DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO

MOUNTING INSTRUCTION



The Drum/Hub group is supplied pre-assembled.

IF NECESSARY, to inspect the condition of the ramps, follow the HUB/DRUM DISASSEMBLY PROCEDURE described below.

Insert the hub/drum assembly onto the primary shaft.

Proceed with the insertion of the STM clutch plates included in the KTT-4000 kit, following the sequence shown in the specific attached instructions. Ensure the total height of the plate pack is **26.5 mm ± 0.20 mm**.

Check that the drum stopper lock screw (6) does not stick out from the surface of the drum stopper (5), where the notched washer (7) will rest.

Make sure the secondary spring support (8) is correctly seated in its groove in the drum (4). Place the secondary spring (9) in the drum (4) with a small amount of grease to keep it in place.

Place the pressure plate (10) in its grooves on the drum (4).

Place the primary spring (11) on the pressure plate (10).

Pre-assemble the spring stopper group: hold the spring pusher plate (12) with the bearing guide (groove side) facing upward as shown, and place the ball bearing (13) into it.

Insert the complete spring retainer assembly into the pressure plate (10) ensuring that the 9 tabs of the spring pusher plate (12) overlap the 9 tips of the spring (11).

Insert the Schnorr washer (7) with the convex side facing upward, followed by the nut clutch (14). Tighten the nut (14) using the tool (20) on the primary shaft using a torque wrench, according to the torque specified by the engine manufacturer.

It is also recommended to use the specific tool (UTL-0060/UTL-0061), not included in the package, to hold the pressure plate (10) in place.

Pre-assemble the complete bearing support: insert the bearing (16) into the bearing support (17). Position the rod support base (15) inside bearing (16) and insert the complete bearing support into the appropriate seat of the pressure plate (10), making sure it is correctly engaged in the respective grooves. Secure it using the six screws (19) and six knurled washers (18), tightening to a torque of 7.5 Nm.

Proceed with the installation of the clutch protection cover following the general KTT-4000 instructions.

DRUM/HUB UN-INSTALL PROCEDURE

WARNING: Perform this operation only after removing the clutch from the gearbox shaft.

Remove the drum stop screw (6), rotate the drum stop (5) 60° clockwise, and then extract it. At this point, it is possible to separate the hub (1), drum (4), balls (3) and progressive engagement disc (2).

TO REASSEMBLE THE UNIT: Position the progressive engagement plate (2), matching the 6 protrusions with the corresponding 6 recesses on the hub (1). Place the 6 balls (3) at the bottom of the hub (1) grooves, applying a small amount of grease. Then position the drum (4) on the hub (1) in the resting position. Position the drum stop (5) on the hub (1), aligning its three tabs with the corresponding seats on the hub (1). Rotate it until the holes align between the two components, then fully reinsert the screw (6).

Verify that the drum stop (5) is correctly locked onto the hub (1) and that screw (6) does not protrude from the surface where the knurled anti-loosening washer (7) and nut (14) will rest.

Bollatura	Quantità	Nomenclatura	Codice STM
1	1	Hub	0F3SR14AB16001C
2	1	Progressive engagement disc	0F3GP14CD22D055
3	5	1/4" steel ball	001MG025
4	1	Drum	0F3GP14CD22E02C
5	1	Drum stopper hub	0F3GP14CC220009
6	1	Screw M4x6 SHCS	0F3SR300J070086
7	1	Notched washer	0F3SR450B170017
8	1	Secondary spring support	0F3GP14CD220016
9	1	Secondary spring Ø85	0S2085/ 60
10	1	Pressure plate	0F3GP14CD22B003
11	1	Primary spring Ø105	0S1105/ 120
12	1	Spring pusher plate	0F3MR320A110008
13	1	Ball bearing	003MG007
14	1	Nut	0F3GP14CD22A007
15	1	Rod support base	ADU-0061
16	1	Ball bearing SKF 6001-2RSH/C3	901BB010
17	1	Bearing rest	0F3GP14CD220004
18	6	Notched washer	901RD007
19	6	Screw M5x14 10.9	901VT047ZN
20	1	Nut tool	008AMY002

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 PRODUCT

-STM ITALY SRL PRODUCTS ARE EXCLUSIVELY INTENDED FOR COMPETITION, NOT SUITABLE ON MOTORCYCLES 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 COMPARTMENT 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 degrader. 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.

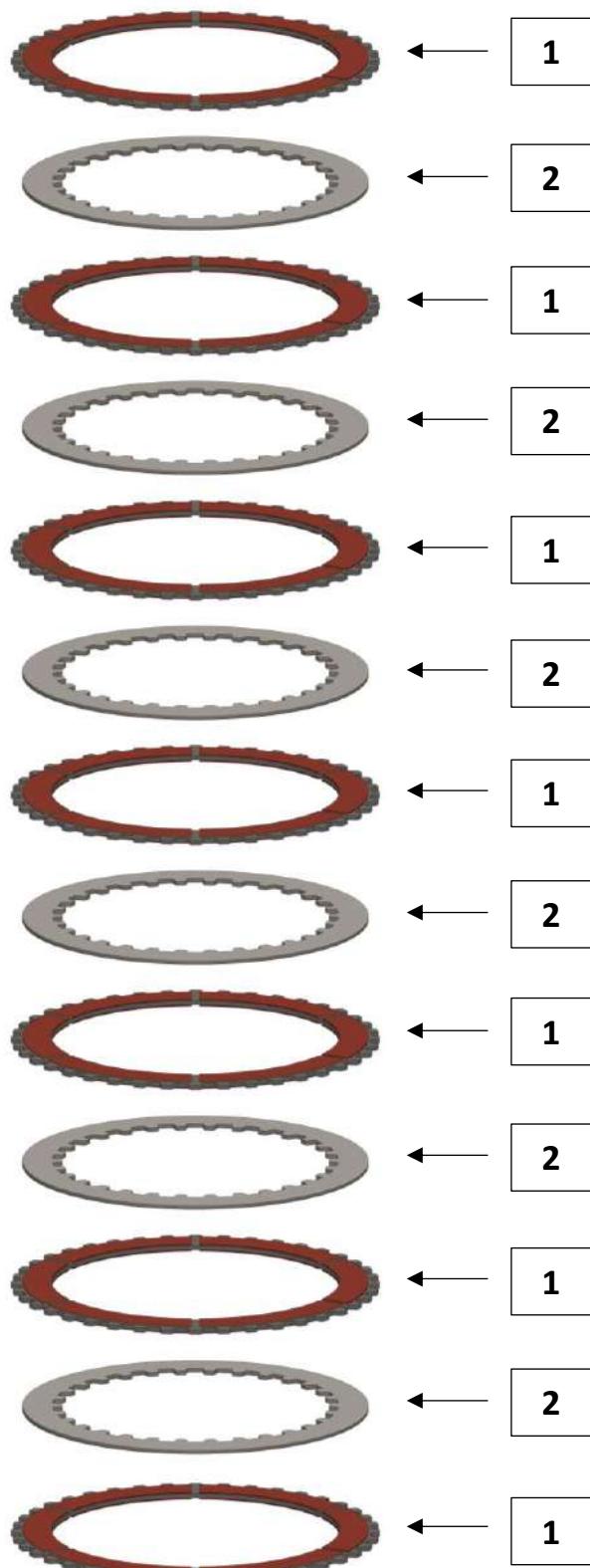
Do not use pressure washers, steam cleaning machines or any type of high pressure washing system or with high operating temperatures, any type of washing of these types can damage or permanently ruin the anodized surfaces or lexan.

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

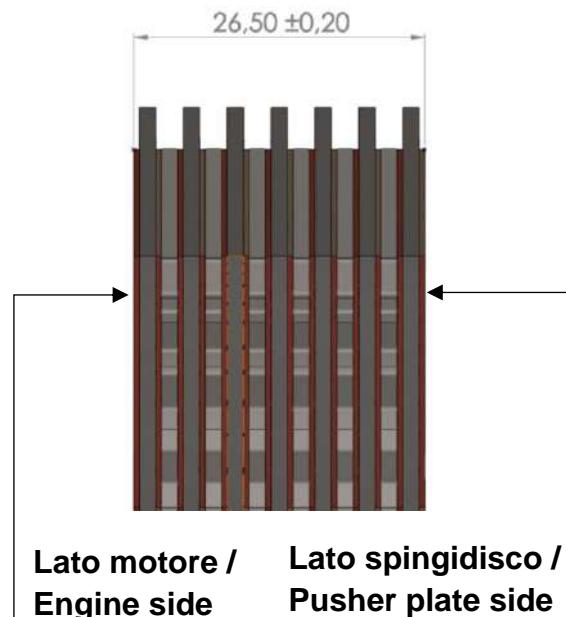


Lato spingidisco /
Pusher plate side

PACCO DISCHI Z40 PER FRIZIONI STM /
Z40 PLATES KIT FOR STM CLUTCHES
(ADU-0351)



Composizione pacco dischi / Plate kit specification			
N	QT.	CODICE / CODE	DESCRIZIONE/ DESCRIPTION
1	7	0F3XX0E0A070047	Disco sinterizzato Z40 2,5 mm / Sintered clutch plate Z40 2,5 mm
2	6	0F3GP14CC220046	Disco condotto 1,5 mm / Steel plate 1,5 mm



Lato motore /
Engine side



KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE A SECCO
DRY CLUTCH CONVERSION KIT
(KTT-4001)



FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO / SLIPPER CLUTCH
COD. 0F3SR14AB160000
(FDU-S110)



CAMPANA Z40 / BASKET Z40

COD. 0F3GP14CD220092

(ADU-0021)



**COPERCHIO FRIZIONE /
CLUTCH COVER
(SDU-0240)**



**ISTRUZIONI PER MONTAGGIO KIT
TRASFORMAZIONE FRIZIONE DA BAGNO
D'OLIO A SECCO DUCATI HYPERMOTARD 698
MONO**

**DUCATI HYPERMOTARD 698 MONO 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-4001) vengono fornite già preassemblate.**

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

- i componenti **(2)** e **(4)** sono montati sulla ruota dentata primaria **(3)** e rappresentano l'**assieme primaria**;
- i componenti **(9), (10), e (11)** sono montati sul carter chiusura motore **(12)** e rappresentano l'**assieme carter**;
- il componente **(18)** è montato sulla ciotola frizione **(17)** e rappresentano l'**assieme ciotola**;
- i componenti **(21) e (22)** sono montati sul tappo albero **(23)** e rappresentano l'**assieme tappo albero**;

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.

To simplify and speed up the replacement operations of the entire clutch unit, **several parts of the kit (KTT-4001) are supplied already pre-assembled.**

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

- components **(2)** and **(4)** are mounted on the primary gear wheel **(3)** and represent the **primary assembly**;
- components **(9), (10) and (11)**, are mounted on the carter engine cover **(12)** and represent the **cover assembly**;
- component **(18)** is mounted on the clutch bowl **(17)** and represent the **bowl assembly**;
- components **(21) and (22)** are mounted on the shaft cap **(23)** and represents the **shaft cap assembly**;

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



OPERAZIONI PRELIMINARI: SMONTAGGIO PARTI ORIGINALI

OPERAZIONE 1

Posizionare la moto sul cavalletto laterale in modo da non dover togliere l'olio dal motore e rimuovere il coperchio di chiusura frizione. Si consiglia di pulire entrambi i piani da eventuali residui della vecchia guarnizione liquida.

OPERAZIONE 2

Rimuovere il gruppo frizione originale seguendo le indicazioni del costruttore. Procedere quindi con la rimozione dell'insieme campana–ruota primaria originale. Successivamente, estrarre la boccola e il cuscinetto che supportano la campana–ruota primaria, quindi rimuovere l'ultimo distanziale. Al termine dell'operazione, l'albero primario dovrà risultare libero come illustrato in figura.

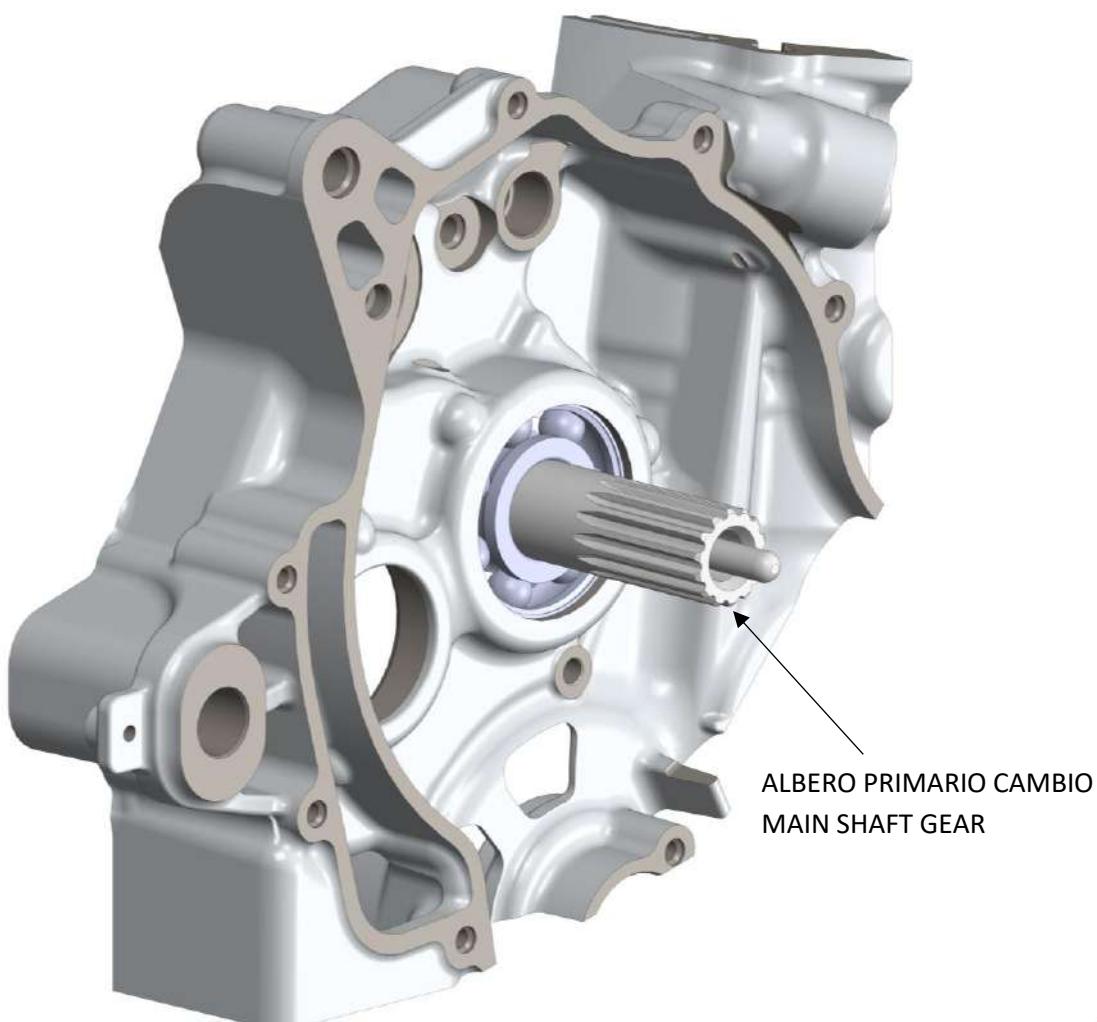
PRELIMINARY OPERATIONS: DISASSEMBLY OF ORIGINAL PARTS

STEP 1

Place the motorcycle on its side stand to avoid having to drain the engine oil, then remove the clutch cover. It is recommended to clean both mating surfaces to remove any residue of the previous liquid gasket.

STEP 2

Remove the original clutch assembly following the manufacturer's instructions. Then proceed to remove the original clutch basket–primary gear assembly. Next, extract the bushing and the bearing supporting the clutch basket–primary gear, and remove the final spacer. Once this operation is completed, the main shaft should be completely free, as shown in the figure.



OPERAZIONI DI MONTAGGIO KIT STM

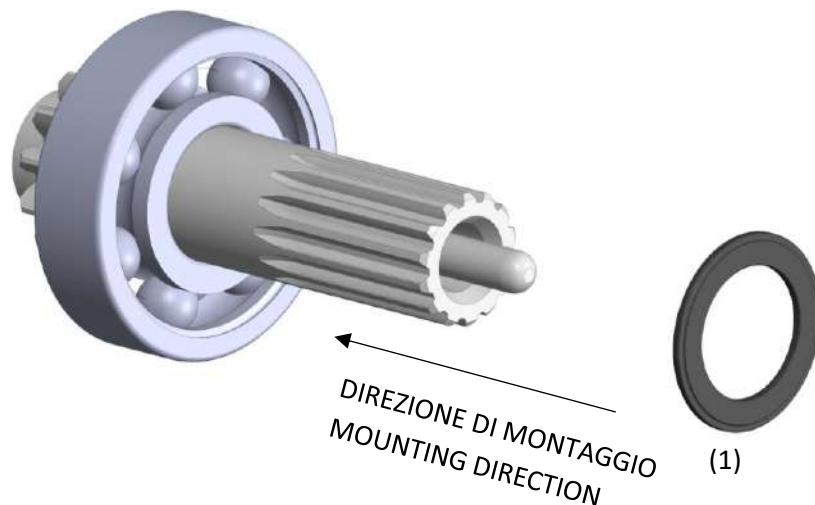
OPERAZIONE 3

Posizionare il distanziale STM (1) con il lato a diametro maggiore rivolto verso il motore e il lato a diametro minore rivolto verso l'operatore, come rappresentato in figura.

STM KIT ASSEMBLY OPERATIONS

STEP 3

Position the STM spacer (1) with the larger diameter side facing the engine and the smaller diameter side facing the operator, as shown in figure.

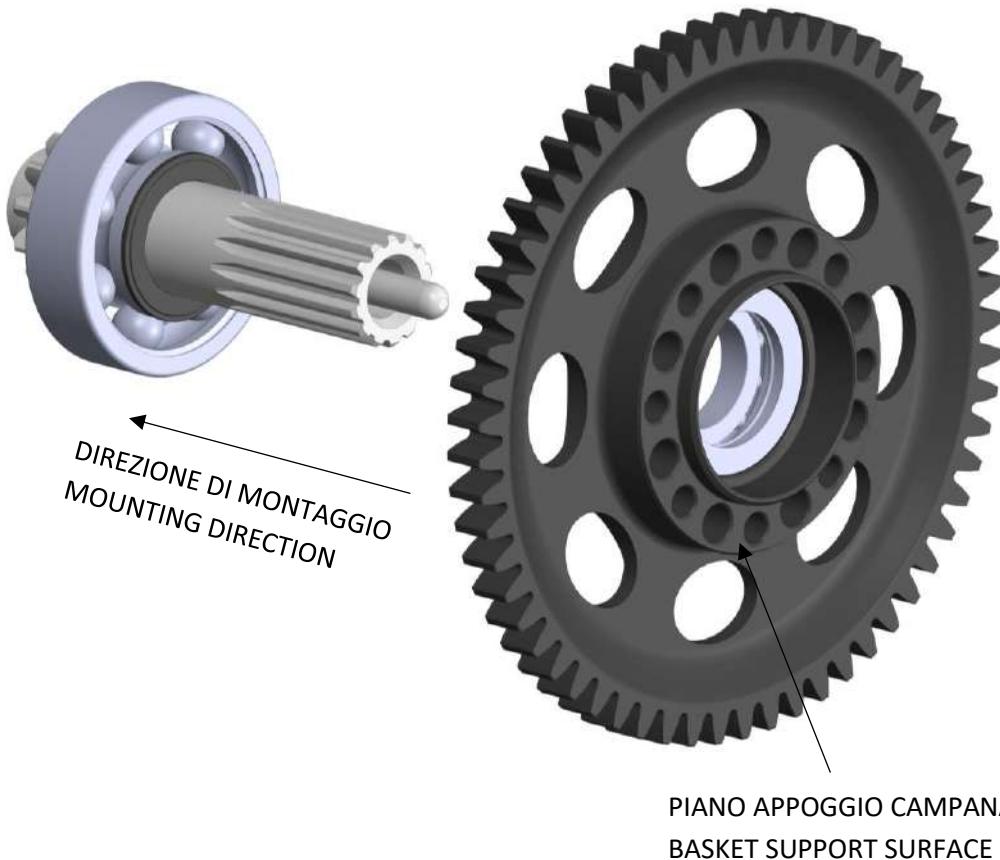


OPERAZIONE 4

Inserire l'**assieme primaria** sull'albero primario del cambio facendo ingranare i denti presenti sulla ruota primaria, con il piano appoggio campana rivolto verso l'operatore.

STEP 4

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



OPERAZIONE 5

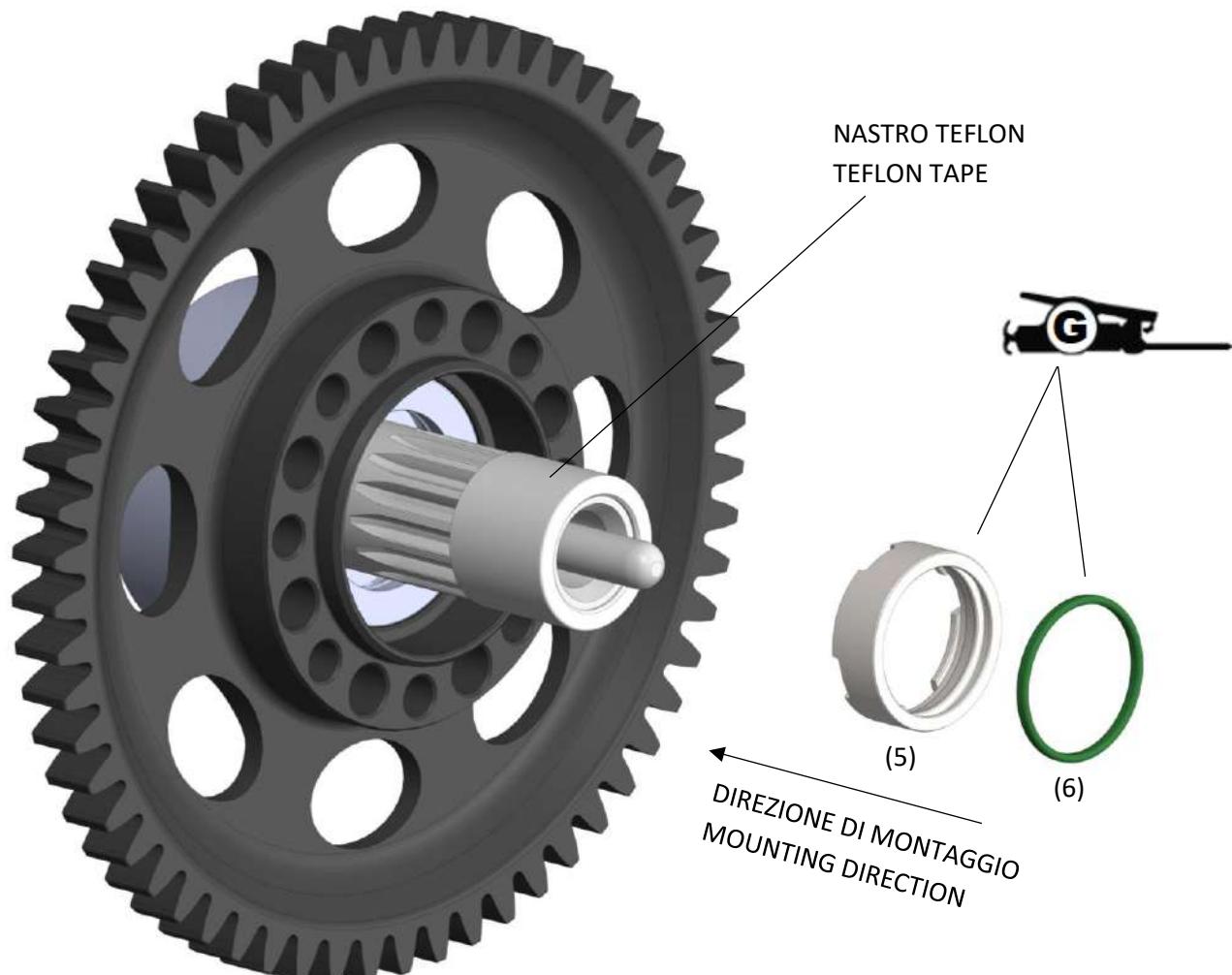
Inserire l'o-ring primaria (6) nella sua sede all'interno della boccola primaria (5). Successivamente, posizionare i due componenti nell'assieme primaria fino a battuta sul cuscinetto aiutandosi, se necessario, con il tampone (29) fornito, e spingendo esclusivamente a mano, evitando di battere. Prima dell'inserimento, lubrificare il diametro esterno della boccola, e per non danneggiare l'o-ring primaria (6) avvolgere il filetto dell'albero con 3 giri di nastro in teflon da rimuovere al termine dell'operazione. La confezione include 2 o-ring primaria (6): utilizzare il secondo come ricambio nel caso in cui il primo si danneggi durante il montaggio.

Nota bene: ingrassare la tenuta e il nastro teflon prima dell'inserimento.

STEP 5

Insert the primary o-ring (6) into its seat inside the primary bushing (5). Then, position the two components in the primary assembly until they seat against the bearing, using the provided pad (29) if necessary, and push exclusively by hand, avoiding any hammering. Before insertion, making sure to lubricate the outer diameter of the bushing before installation. To avoid damaging the primary O-ring (6), wrap the shaft thread with 3 turns of Teflon tape, which must be removed once the operation is completed. The package includes 2 primary o-rings (6): use the second as a replacement if the first is damaged during assembly.

Note: Grease both the seal and the Teflon tape before insertion.

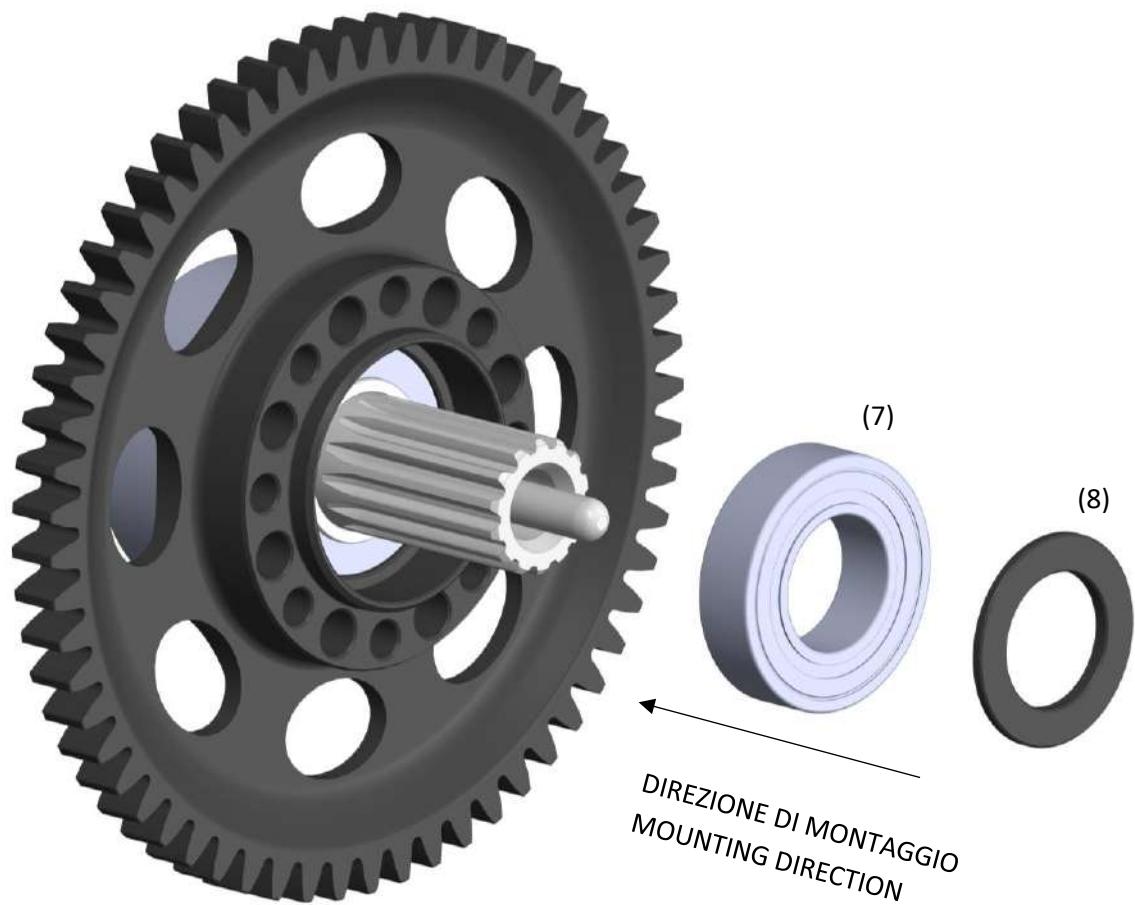


OPERAZIONE 6

Inserire il cuscinetto alto primaria (7) utilizzando il tampone (29), spingendolo fino a battuta con la boccola. Successivamente, posizionare il distanziale STM (8), assicurandosi che il lato a diametro minore sia rivolto verso il cuscinetto (8) e che il lato a diametro minore sia rivolto verso l'operatore, come rappresentato in figura.

STEP 6

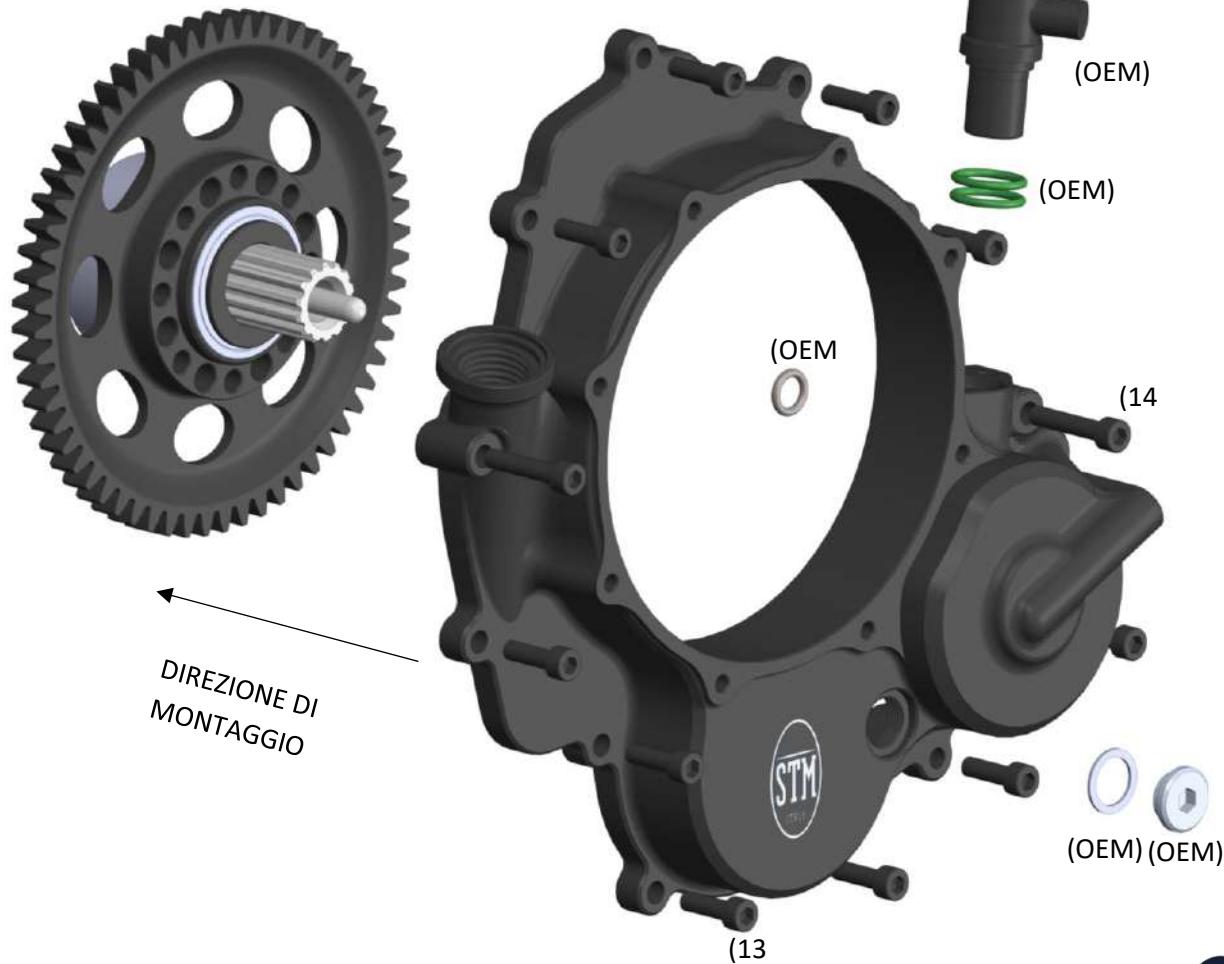
Using the provided pad (29), insert the upper primary bearing (7) and press it in until it seats fully against the bushing. Next, install the STM spacer (8), ensuring that the smaller diameter side is facing the bearing and the larger diameter side is facing the operator, as shown in the figure.



OPERAZIONE 7

Per la chiusura del carter, Posizionare innanzitutto i due o-ring nelle rispettive sedi, dove successivamente verrà installato il sensore giri dell'albero motore. Pulire accuratamente il basamento motore da eventuali residui della precedente guarnizione e applicare una nuova guarnizione siliconica liquida ad alte prestazioni sul bordo del carter STM. Posizionare quindi il carter sul motore mediante le due spine di centraggio, assicurandosi di aver inserito l'oring OEM nella zona del passaggio olio.

Procedere con il montaggio dell'**assieme carter** (9) inserendo le viti più lunghe (14) nei fori corrispondenti alle spine di centraggio, quindi completare con le viti corte (13) nei restanti fori. Serrare tutte le viti (13) e (14) alla coppia di 10 Nm. Installare infine il sensore per i giri dell'albero motore e il tappo OEM con la sua relativa tenuta.



STEP 7

For closing the engine cover, first position the two O-rings in their respective seats, where the crankshaft speed sensor will later be installed. Thoroughly clean the engine crankcase from any residue of the previous gasket, then apply a new high-performance liquid silicone gasket along the edge of the STM cover. Position the cover onto the engine using the two locating dowels, ensuring that the OEM O-ring is correctly placed in the oil passage area.

Proceed with the installation of the **cover assembly** (9) by inserting the longer screws (14) into the holes corresponding to the locating dowels, then complete the assembly by inserting the shorter screws (13) into the remaining holes. Tighten all screws (13) and (14) to a torque of 10 Nm. Finally, install the crankshaft speed sensor and the OEM plug with its corresponding seal.

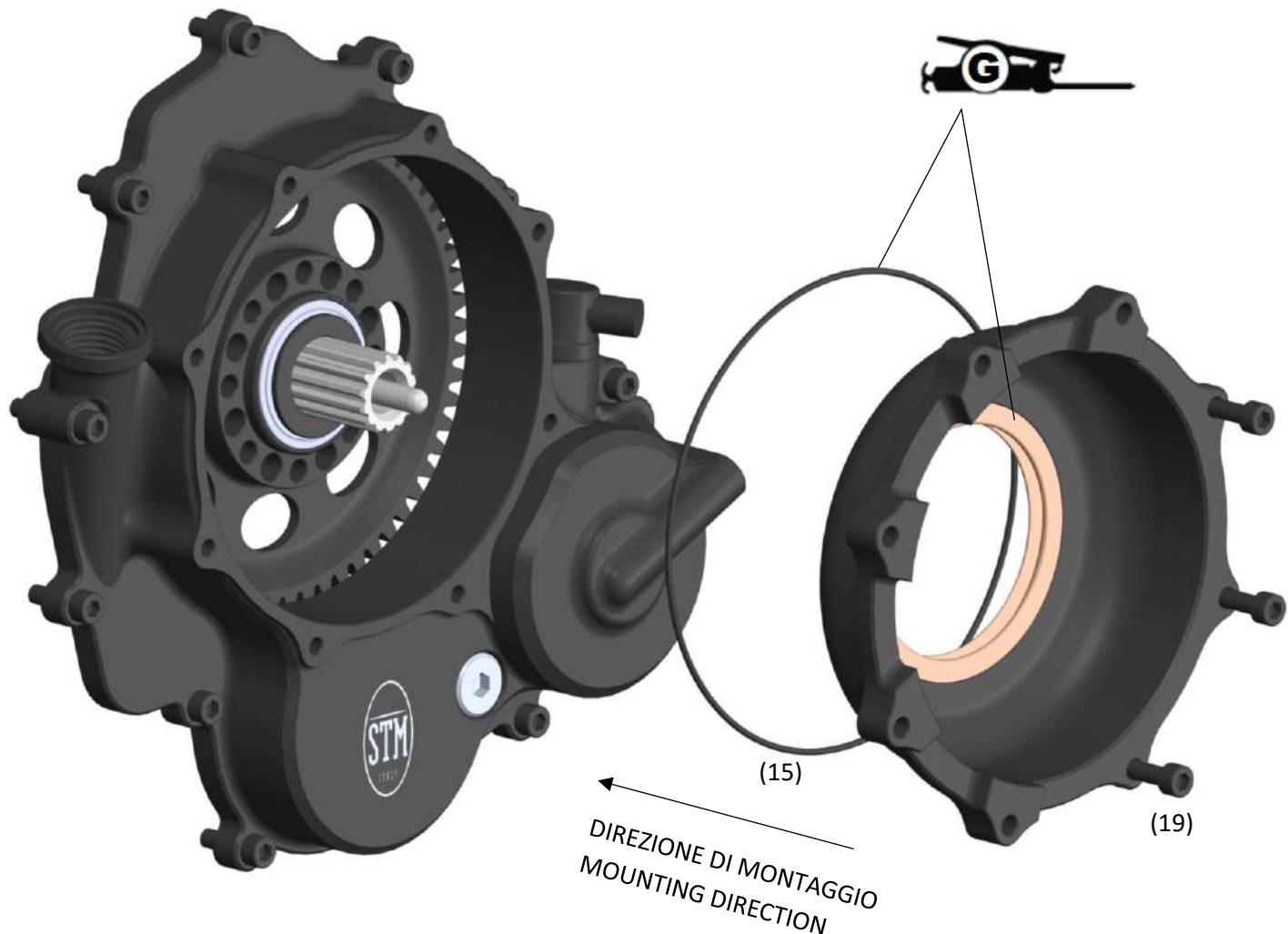


OPERAZIONE 8

Inserire l'o-ring ciotola frizione (15) all'interno della sua sede nell'assieme ciotola. Applicare una piccola quantità di grasso sul labbro interno del paraolio ciotola (17) per facilitarne l'inserimento sulla ruota primaria, quindi montare con cautela l'assieme ciotola. Quest'ultima può essere ruotata per scegliere la posizione desiderata della protezione esterna.

Fissare l'assieme utilizzando le viti di fissaggio (19) e serrarle alla coppia di serraggio di 10 Nm.

Nota bene: eseguire con cura e attenzione questa operazione per evitare di danneggiare il paraolio di tenuta.



STEP 8

Insert the clutch bowl O-ring (15) into its seat within the bowl assembly. Apply a small amount of grease to the inner lip of the bowl oil seal (17) to facilitate installation onto the primary gear, then carefully mount the bowl assembly. The assembly can be rotated to select the desired position of the external protection.

Secure the assembly using the fastening screws (19) and tighten them to a torque of 10 Nm.

Note: carry out this operation carefully to avoid damaging the sealing oil seal.

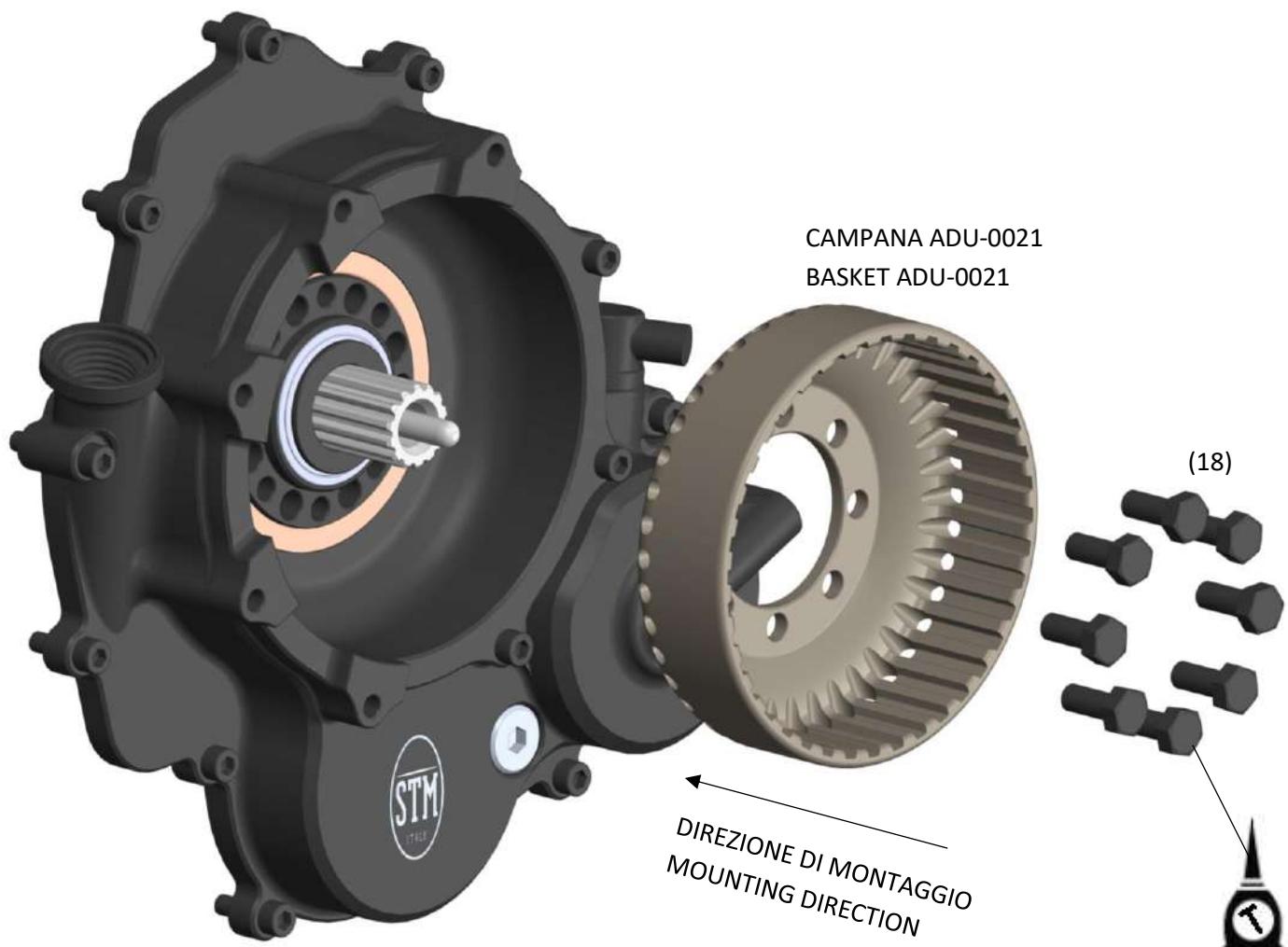


OPERAZIONE 9

Montare la campana frizione STM (**ADU-0021**) fornita nel kit, utilizzando le viti di fissaggio (**18**). Applicare del frenofiletto “media resistenza” su 3 - 4 spire di filetto partendo dalla parte opposta alla testa della vite e serrare le viti a una coppia di serraggio di **38 Nm**.

STEP 9

Fit the STM clutch basket (**ADU-0021**) supplied in the kit, using the fixing screws (**18**). 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**.



OPERAZIONE 10

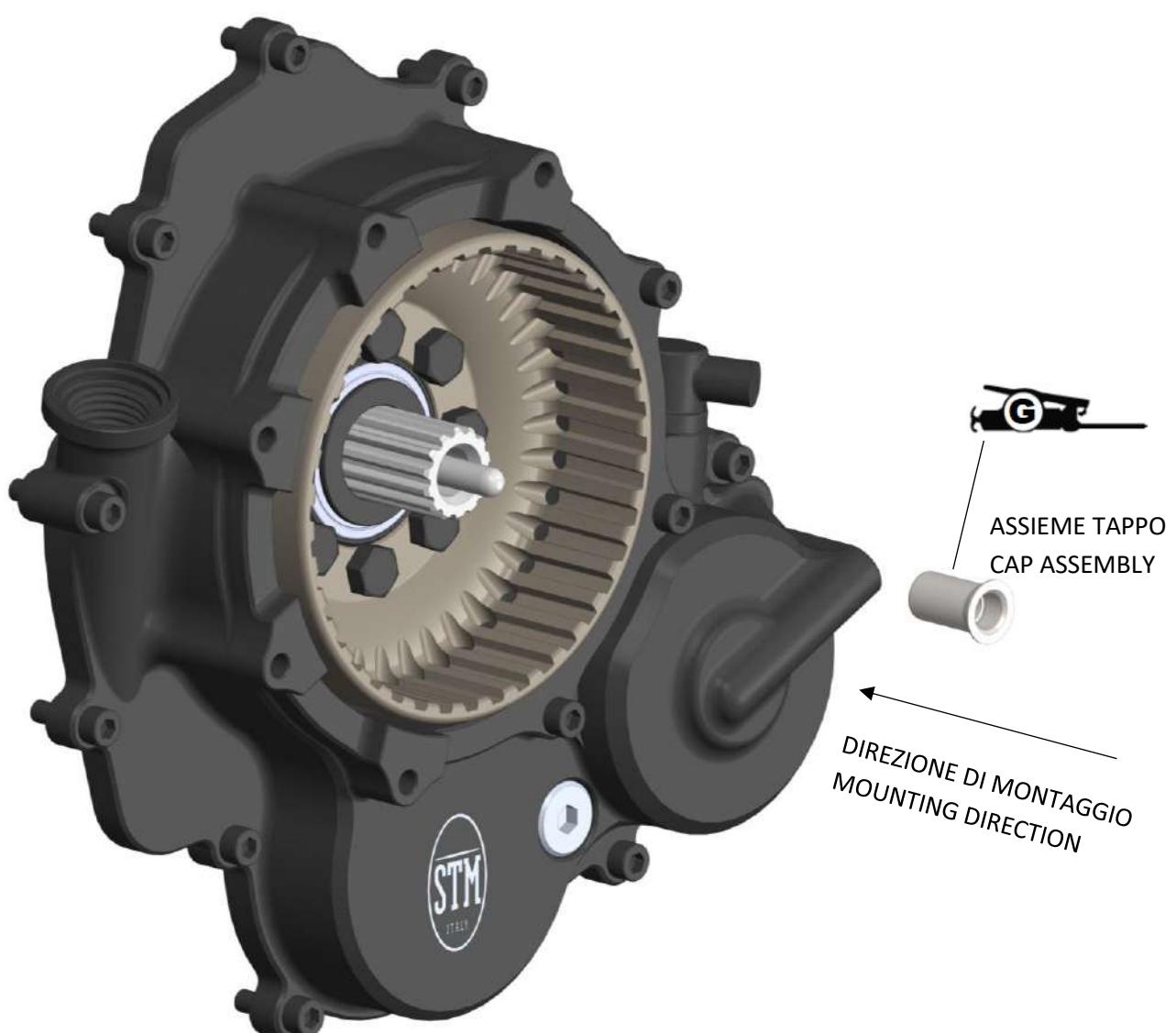
Rimuovere l'asta di azionamento frizione e inserire l'assieme tappo, composto del tappo albero (22), il paraolio (21) e il cuscinetto (20), all'interno dell'albero primario e assicurarsi di spingerlo fino a bloccaggio battendo delicatamente con un martello di gomma. Una volta inserito il tappo è possibile reinserire l'asta di azionamento.

Nota bene: prima di procedere con l'inserimento del tappo, applicare del grasso sulle superfici sia esterna che interna del tappo.

STEP 10

Remove the clutch actuation rod and insert the plug assembly, consisting of the shaft plug (22), oil seal (21), and bearing (20), into the main shaft. Make sure to push it in fully until it seats, gently tapping with a rubber mallet if necessary. Once the plug is installed, the actuation rod can be reinserted.

Note: before inserting the plug, apply grease to both the outer and inner surfaces of the plug.

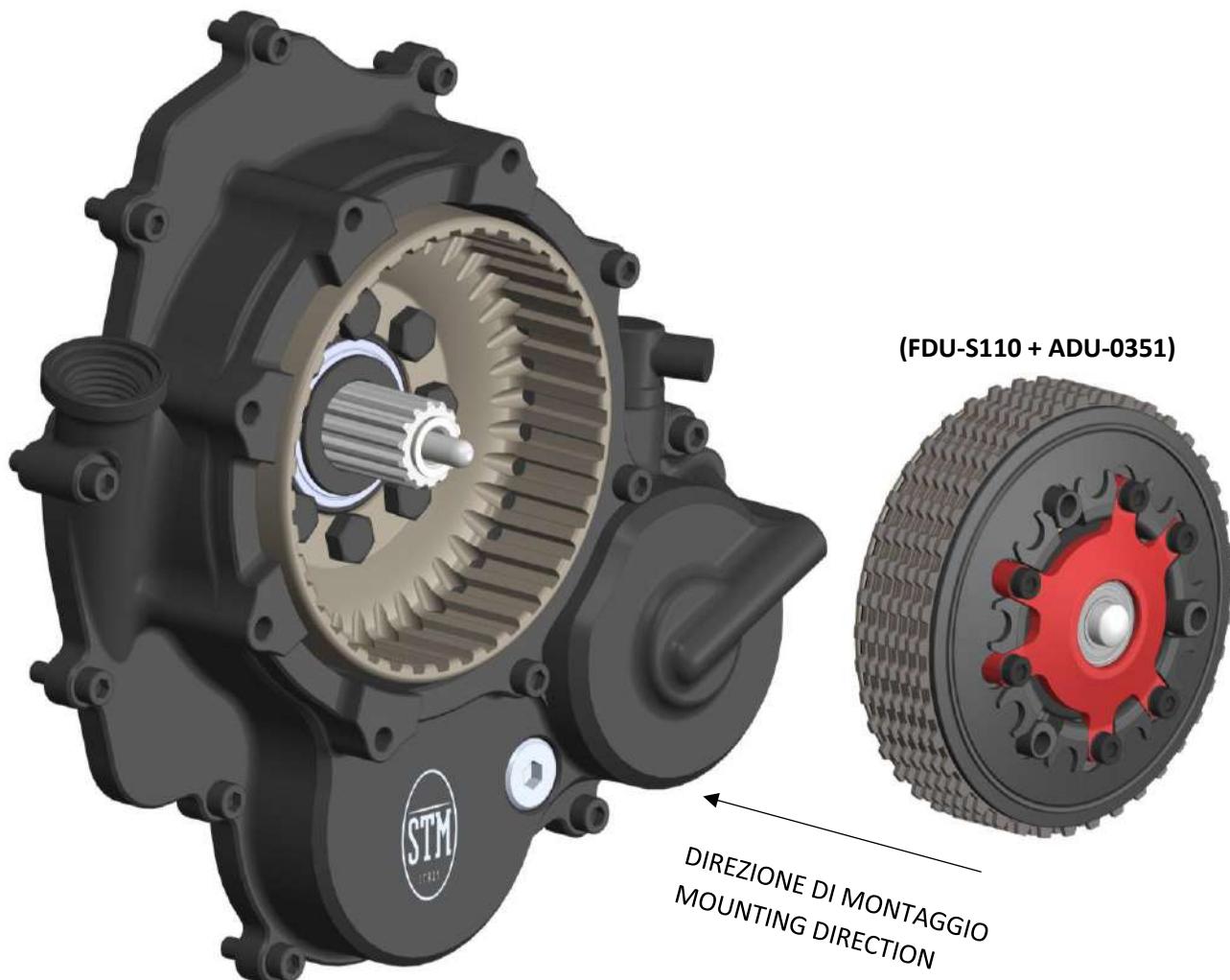


OPERAZIONE 11

Procedere con il montaggio del gruppo frizione STM (**FDU-S110 + ADU-0351**) fornito nel kit, seguendo le istruzioni specifiche indicate.

STEP 11

Proceed with the assembly of the STM clutch unit (**FDU-S110 + ADU-0351**) supplied in the kit, following the specific instructions attached.



OPERAZIONE 12

Montare la cover di protezione utilizzando le viti (15) e serrarle tutte alla coppia di 10 Nm.

STEP 12

Install the protective cover using the screws (15) and tighten all of them to a torque of 10 Nm.

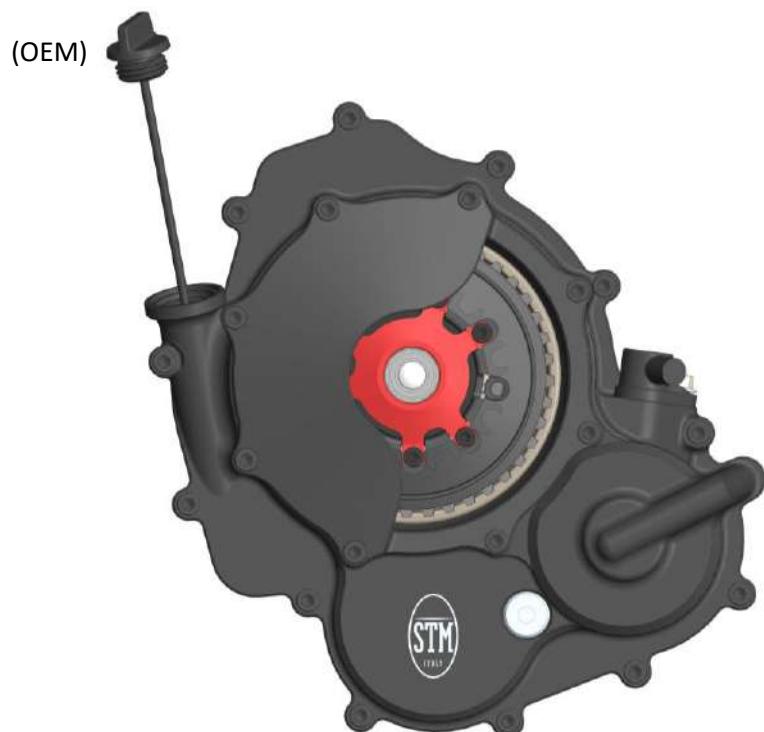


OPERAZIONE 13

Reinserire il tappo olio con astina OEM.

STEP 13

Reinstall the OEM oil cap with dipstick.



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 MODIFICA 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 SCRUPOLOSAVEMENTE 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 detergenti contenenti alcool o prodotti chimici aggressivi, ma anche decapanti o acidi.
Lavare sempre la moto fredda, mai calda.
Non utilizzare idropulitrici, 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.

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 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.

STM ITALY

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





HAVE FUN