



KTT-4100

**KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE DA BAGNO
D'OLIO A SECCO PER DUCATI DESMO 450MX**

**DRY CLUTCH CONVERSION KIT
DUCATI DESMO 450MX**

**ISTRUZIONI DI MONTAGGIO
FITTING INSTRUCTIONS**

IL KIT COMPRENDE

- **KTT-4101** KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE A SECCO
- **FDU-S800** FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO
- **ATM-0331** PACCO DISCHI Z40 FRIZIONE A SECCO
- **ADU-0410** CAMPANA Z40
- **SDU-0350** KIT COPERCHIO FRIZIONE

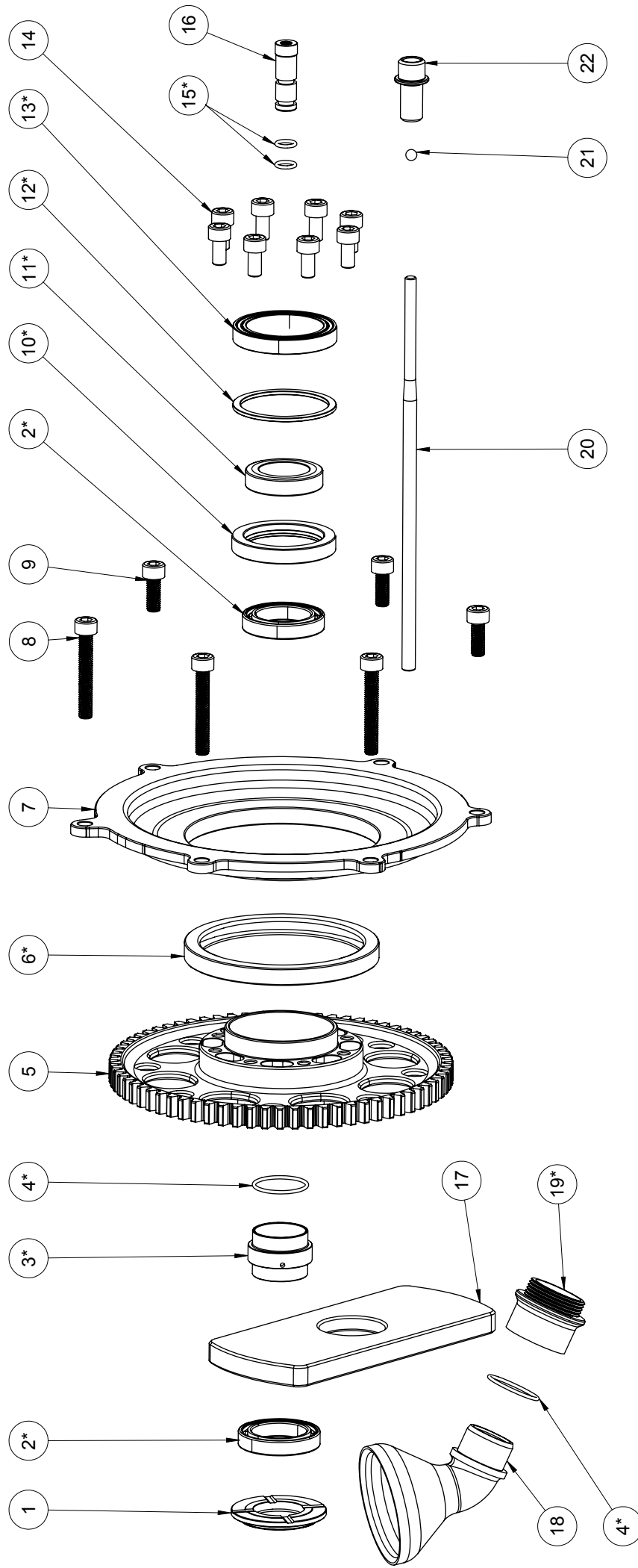
KIT INCLUDES

- **KTT-4101** DRY CLUTCH CONVERSION KIT
- **FDU-S800** SLIPPER CLUTCH
- **ATM-0331** PLATE SET Z40 DRY CLUTCH
- **ADU-0410** BASKET Z40
- **SDU-0350** COVER CLUTCH KIT

KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE DA BAGNO D'OLIO A SECCO PER DUCATI DESMO450 MX
 CONVERSION KIT CLUTCH OIL TO DRY FOR DUCATI DESMO450 MX

0K1MR140C110000

(KTT-4101)



0K1MR140C110000 - ELENCO PARTI / PART LIST

N	CODICE / CODE	DESCRIZIONE	DESCRIPTION	Q.TA/Q.TY
1	0F3MR140B110058	DISTANZIALE PRIMARIA	PRIMARY SPACER	1
2	901BB023	CUSCINETTO PICCOLO PRIMARIA	SMALL PRIMARY BEARING	2
3	0F3MR140B110104	BOCCOLA PRIMARIA	PRIMARY BUSH	1
4	901OR051	O-RING PRIMARIA	PRIMARY O-RING	2
5	0F3MR140B110300	RUOTA PRIMARIA	PRIMARY GEAR	1
6	901AT004	PARAOLIO CARTER	CARTER SEAL	1
7	0F3MR140B110200	CARTER CHIUSURA MOTORE	CARTER ENGINE CLOSURE	1
8	901VT101ZN	VITE TCEI M6x40	SCREW M6x40	3
9	901VT085ZN	VITE TCEI M6x16	SCREW M6x16	3
10	901AT002	PARAOLIO PRIMARIA	PRIMARY GEAR SEAL	1
11	0F3MR140B110045	DISTANZIALE FRIZIONE	CLUTCH SPACER	1

0K1MR140C110000 - ELENCO PARTI / PART LIST

N	CODICE / CODE	DESCRIZIONE	DESCRIPTION	Q.TA/Q.TY
12	0F3MR140B110A58	DISTANZIALE CUSCINETTO	BEARING SPACER	1
13	901BB024	CUSCINETTO GRANDE PRIMARIA	LARGE PRIMARY BEARING	1
14	901VT097ZN	VITE TCEI M6x12 12.9	SCREW M6x12 12.9	8
15	901OR052	O-RING TAPPO ALBERO PRIMARIO	PRIMARY SHAFT CAP O-RING	2
16	0F3MR140B110202	TAPPO ALBERO PRIMARIO	PRIMARY SHAFT CAP	1
17	UTL-0200-A	UTENSILE DI CENTRAGGIO	CENTERING TOOL	1
18	0A7MR140B110120	IMBUTO RIEMPIMENTO OLIO	OIL FILLING FUNNEL	1
19	0A7MR140B110119	RACCORDO IMBUTO	FUNNEL CONNECTION	1
20	0F3MR140B11048A	ASTA DI AZIONAMENTO	DRIVE ROD	1
21	901SF002	SFERA ASTA AZIONAMENTO	SPHERE DRIVE ROD	1
22	0F3MR140B110048	PERNO DI SPINTA	PUSHER PIN	1

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

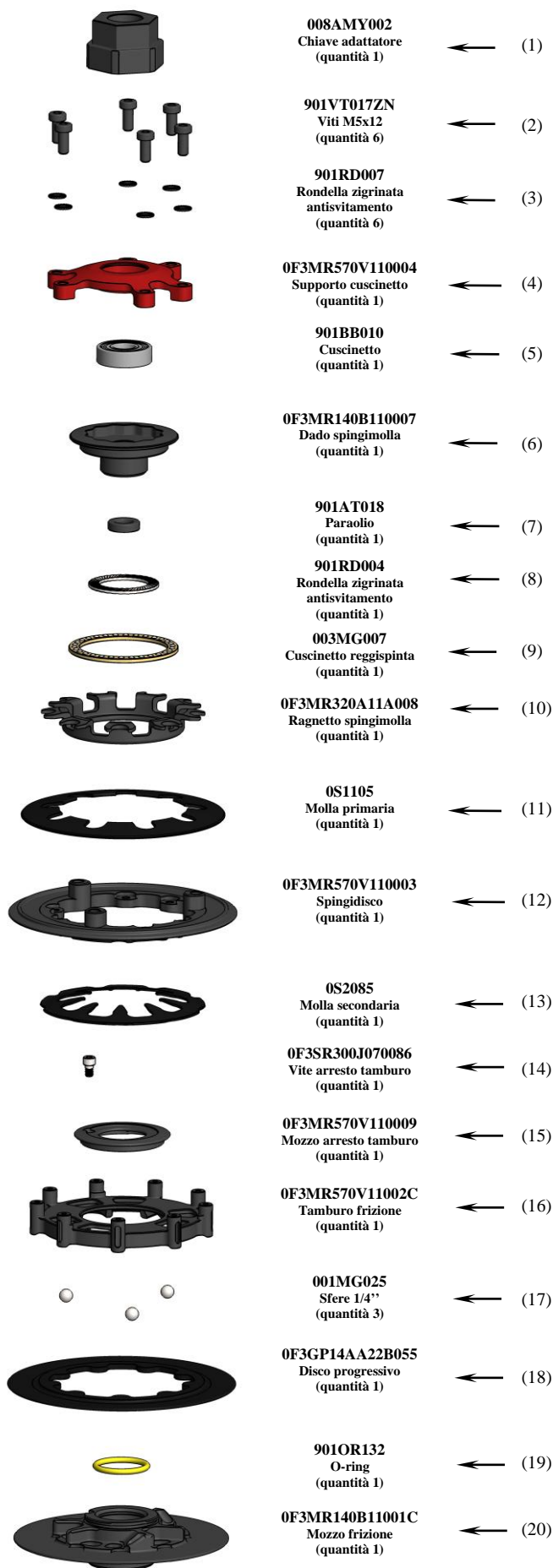
0F3MR140C110000

FDU-S800

FRIZIONE A SECCO

DUCATI DESMO450 MX

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.

Controllare che la vite fermo arresto tamburo (14) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (15) su cui appoggerà la rondella antisvitamento (8).

Controllare che il paraolio (7) sia inserito correttamente nella sede presente nel dado spingimolla (6).

Controllare che la guarnizione o-ring (19) sia ben inserita nella gola presente nel mozzo (20).

Controllare che il disco progressivo (18) sia montato correttamente nella sede presente nel mozzo (20).

Inserire il gruppo mozzo/tamburo sull'albero primario. Installare i dischi frizione STM inclusi nel kit **KTT-4100** seguendo la sequenza illustrata nelle istruzioni specifiche allegate.

L'altezza totale del pacco dischi deve risultare **18,5 ± 0,3mm**.

Inserire la molla secondaria (13) nella propria sede all'interno del tamburo (16). Inserire lo spingidisco (12) facendo corrispondere le colonnette del tamburo (16) con le apposite sedi presenti nello spingidisco (12).

Inserire la molla primaria (11) nella sede presente sullo spingidisco (12).

Premontare il gruppo arresto molla: tenere il ragнетto spingimolla (10) con la guida cuscinetto (parte con la cava sfere) verso l'alto, come illustrato, e inserire il cuscinetto reggispingita (9) al suo interno.

Inserire il gruppo appena assemblato al di sopra dello spingidisco (12), facendo in modo che le 9 alette del ragнетto spingimolla (10) vadano a sovrapporsi ai 9 petali della molla primaria (11).

Inserire la rondella antisvitamento (8) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il dado spingimolla (6).

Avvitare il dado spingimolla (6) sull'albero primario utilizzando la chiave (1) 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-0060), non presente nell'imballo, per bloccare lo spingidisco (12).

Dal sotto assieme **KTT-4101** prelevare il perno di spinta frizione (componente N°20) e la sfera (componente N°19).

Si raccomanda di lubrificare abbondantemente con grasso per alte temperature la parte del perno di spinta che andrà a fare centraggio dentro l'albero primario del cambio e il foro dove andrà inserita la sfera.

Dopo aver lubrificato, inserire la sfera nel perno di spinta e successivamente inserire l'assieme appena assemblato nel foro presente nell'albero del cambio. Si consiglia di inserire il perno di spinta, fino a battuta, esercitando contemporaneamente una leggera pressione e rotazione, per evitare il danneggiamento degli oring.

Controllare che il cuscinetto (5) sia correttamente inserito nella sede presente nel supporto cuscinetto (4).

Inserire supporto cuscinetto (4) e cuscinetto (5) appena assemblato nell'apposita sede dello spingidisco (12) facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature e avendo cura di centrare correttamente il perno di spinta. Fissare il supporto cuscinetto (4) con le sei viti (2) e le sei rondelle antisvitamento (3) serrandole alla coppia di 7,5 Nm.

Attivare ripetutamente la leva frizione verificando il distacco dello spingidisco dal pacco dischi. Procedere col montaggio del coperchio frizione SDU-0350.

PROCEDURA SMONTAGGIO GRUPPO MOZZO/TAMBURO

ATTENZIONE: eseguire questa operazione solo dopo aver smontato la frizione dall'albero del cambio. Rimuovere la vite fermo arresto tamburo (14), ruotare di 60° in senso orario l'arresto tamburo (15) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (20), tamburo (16) e sfere (17).

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO: collocare le 3 sfere (17) al fondo delle scanalature del mozzo (20) applicando una piccola quantità di grasso, quindi posizionare il tamburo (16) sul mozzo (20) in posizione di riposo. Posizionare l'arresto tamburo (15) sul mozzo (20), allineando le sue tre alette con le relative sedi sul mozzo (20), poi ruotarlo sino ad allineare i fori tra i due pezzi, ed infine reinserire completamente la vite (14). **Verificare che l'arresto tamburo (15) sia correttamente bloccato sul mozzo (20) e che la vite (14) non sporga dalla superficie su cui appoggerà la rondella zigrinata antisvitamento (8) e il dado spingimolla (6).**

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 INGERTI: **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 **decoloranti 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



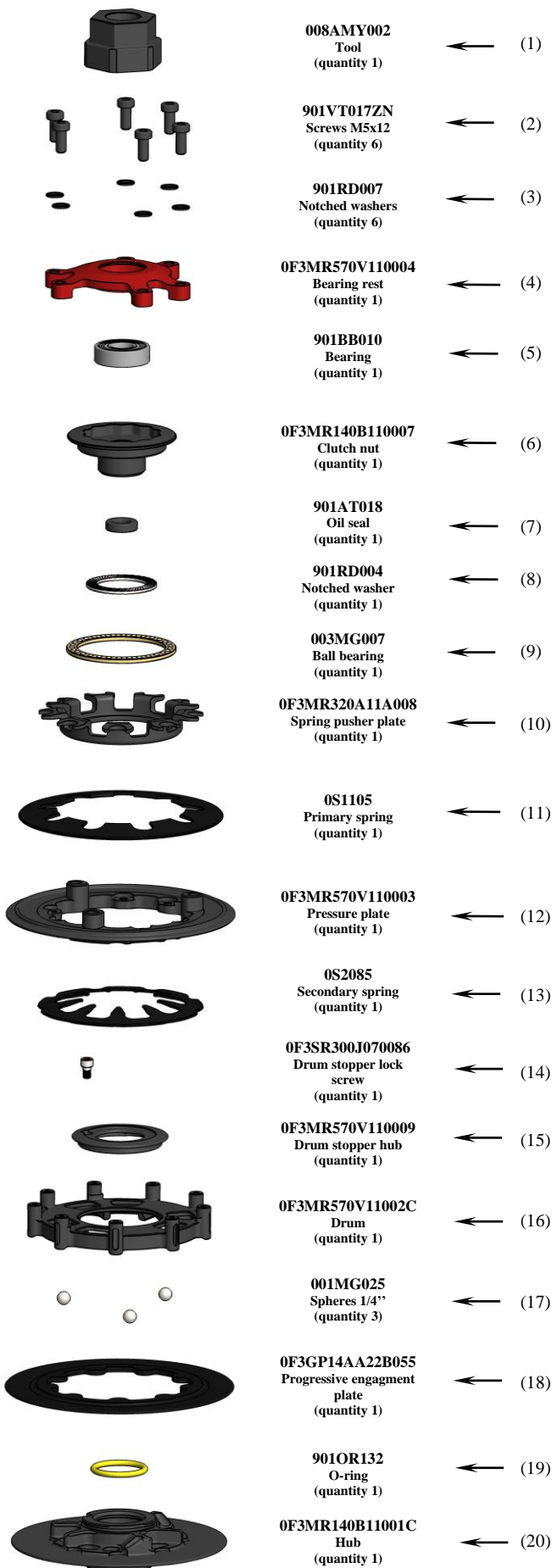
0F3MR140C110000

FDU-S800

DRY SLIPPER CLUTCH

DUCATI DESMO 450 MX

INSTALLATION 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 PROCEDURE.

(1) Check that the drum stopper lock screw (14) does not stick out from the surface of the drum stopper (15) where the notched washer (8) will be placed.

(2) Check that the oil seal (7) is properly seated in the seat in the nut (6). Check that the o-ring seal (19) is properly seated in the groove of the hub (20). Check that the progressive plate (18) is correctly mounted in its seat in the hub (20). Insert the hub/drum assembly on the primary shaft.

Install the STM clutch plates included in the **KTT-4100** kit, following the sequence shown in the attached specific instructions.

The total height of the clutch pack must be **18,5 ± 0.3 mm**.

(3) Insert the secondary spring (13) into its seat inside the drum (16).

Insert the pressure plate (12), aligning the drum columns (16) with the corresponding seats on the pressure plate (12).

Insert the primary spring (11) into its seat on the pressure plate (12).

(4) Pre-assemble the spring stop group: hold the spring pusher plate (10) with the bearing guide (the part with the ball groove) facing upward, as shown, and insert the ball bearing (9) inside it.

Insert the spring stopper group into the pressure plate (12), making the 9 wings of the spring pusher plate (10) overlap the 9 petals of the primary spring (11).

Insert the notched washer (8) with the convex part facing upwards, placing it in the seat in the drum stop hub (15).

(5) Screw the clutch nut (6) onto the primary shaft using the key (1) included in the package and tightening with the torque wrench to the tightening torque recommended by the vehicle manufacturer.

To lock the pressure plate (12), we suggest to use the specific tool (UTL-0030), not supplied with the clutch.

From the **KTT-4101** sub-assembly, take the clutch push pin (component N°20) and the steel ball (component N°19).

(6) It is recommended to generously lubricate with high-temperature grease the part of the push pin that will center inside the primary shaft of the gearbox (8.9 mm diameter) and the hole where the steel ball will be inserted.

(7) After lubrication, insert the steel ball into the push pin and then insert the assembled group into the hole in the gearbox shaft. It is recommended to insert the push pin until it stops, simultaneously applying light pressure and rotation, to avoid damaging the o-rings.

(8) Check that the ball bearing (5) is properly inserted into the seat in the bearing rest (4). Insert the bearing rest (4) and the ball bearing (5), previously assembled, into the appropriate seat of the pressure plate (12), making sure to correctly position them in their respective grooves and carefully align the push pin.

(9) Secure the bearing rest (4) using the six screws (2) and the six notched washers (3), tightening them to a torque of 7,5 Nm.

Repeatedly activate the clutch lever, checking that the pressure plate is detached from the clutch pack. Proceed with installing the SDU-0350 clutch cover.

DRUM/HUB UN-INSTALL PROCEDURE

ATTENTION: DO NOT perform this operation before removing the clutch from the bike. Remove the drum stopper lock screw (14), rotate the drum stopper hub (15) clockwise by 60° and then remove it. The drum (16), the hub (20) and the steel balls (17) can now be disassembled.

TO RE-ASSEMBLE THE GROUP HUB/DRUM: place the 3 steel balls (17) at the bottom of the grooves of the hub (20) using a small amount of grease, then position the drum (16) onto the hub (20) in an at-rest position. Position the drum stopper hub (15) on the hub (20), aligning its three wings with the three housings on the hub (20), then rotate it until the holes of the two parts are aligned, and finally replace completely the screw (14). **Check that the drum stopper (15) is correctly locked on the hub (20) and that the drum stopper lock screw (14) does not stick out from the surface where the notched washer (8) and the clutch nut (6) will be placed.**

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 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

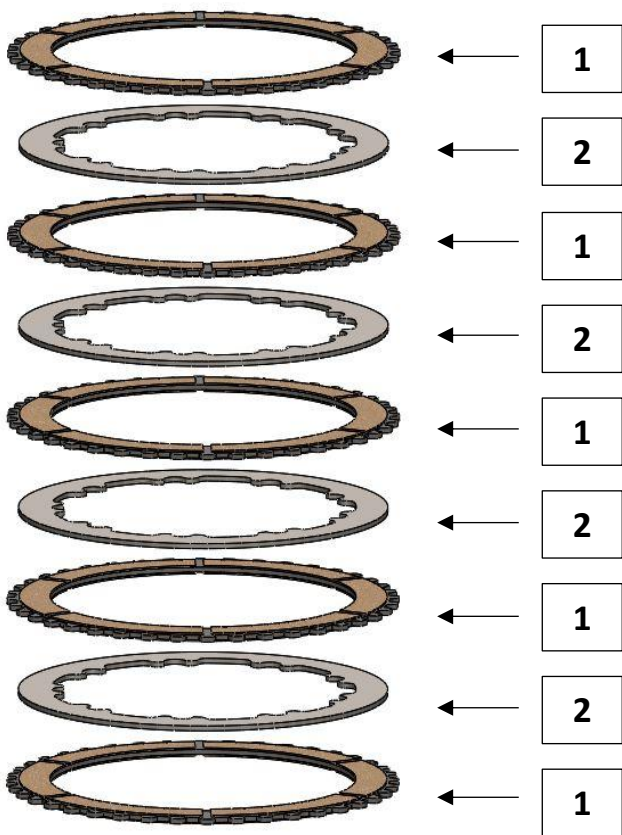


PACCO DISCHI Z40 PER FRIZIONI STM / Z40 PLATES KIT FOR STM CLUTCHES

COD. 0PDMR570V11040M

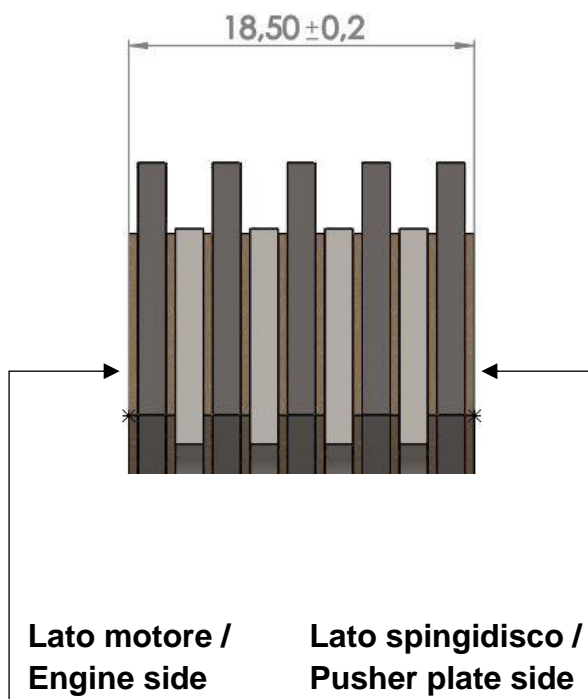
(ATM-0331)

**Lato spingidisco /
Pusher plate side**



**Lato motore /
Engine side**

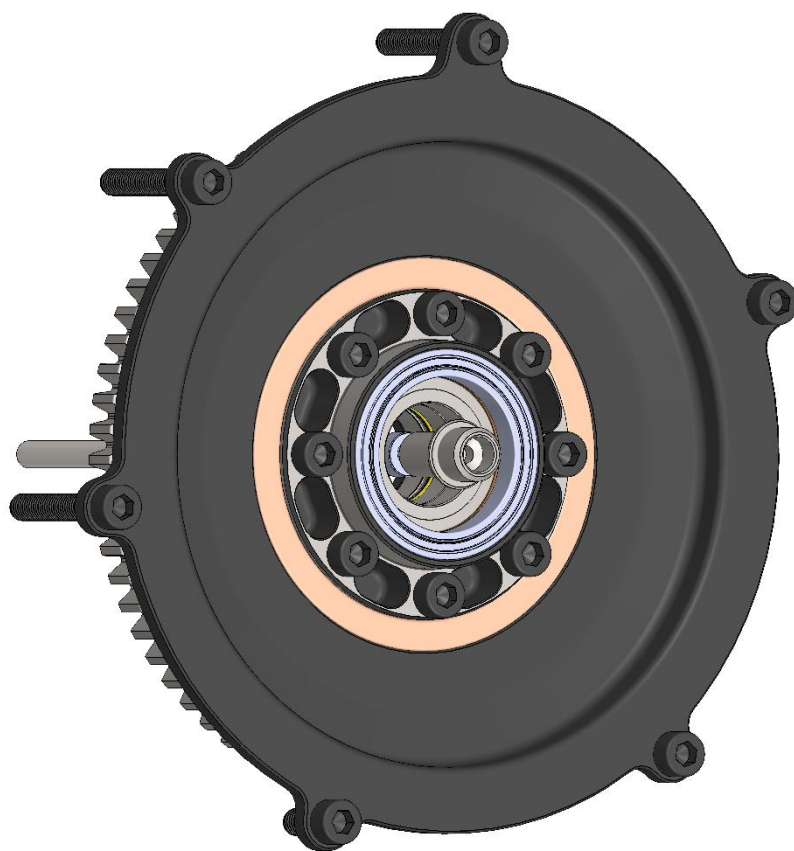
Composizione pacco dischi / Plate kit specification			
N	QT.	CODICE / CODE	DESCRIZIONE/ DESCRIPTION
1	5	0F3XX0E0A070047	Disco sinterizzato Z40 2,5 mm / Sintered clutch plate Z40 2,5 mm
2	4	0F3MR570V110046	Disco condotto 1,5 mm / Steel plate 1,5 mm



KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE A SECCO / DRY CLUTCH CONVERSION KIT

COD. 0K1MR140C110000

(KTT-4101)



FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO / SLIPPER CLUTCH

COD. 0F3MR140C110000

(FDU-S800)



CAMPANA Z40 / BASKET Z40

COD. 0F3MR140B110092

(ADU-0410)



COPERCHIO FRIZIONE / COVER CLUTCH

COD. 0F3MR140C11A250

(SDU-0350)



**ISTRUZIONI PER MONTAGGIO KIT
TRASFORMAZIONE FRIZIONE DA BAGNO
D'OLIO A SECCO DUCATI DESMO450 MX**

**DUCATI DESMO450 MX 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-4101 vengono fornite già preassemblate.**

In particolare, in riferimento alla numerazione dell'elenco parti in distinta del kit **KTT-4101**:

- il componente **(6)** è montato sul carter di chiusura motore **(7)** e rappresentano l'**assieme carter**;
- i componenti **(2), (3), (4), (10), (11), (12)** e **(13)** sono montati nella ruota primaria **(5)** e rappresentano l'**assieme primaria**;
- gli o-ring **(15)** sono montati sul tappo **(16)** e rappresentano l'**assieme tappo primaria**.

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 of the entire clutch assembly, **several parts of the KTT-4101 kit are supplied already pre-assembled.**

In particular, with reference to the numbering of the parts list of the **KTT-4101** kit:

- the component **(6)** is mounted on the carter engine closure **(7)** and represent the **crankcase assembly**;
- the components **(2), (3), (4), (10), (11), (12)** and **(13)** are mounted on the primary gear **(5)** and represent the **primary gear assembly**;
- the o-rings **(15)** are mounted on the primary shaft cap **(16)** and represent the **primary cap assembly**.

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



OPERAZIONI PRELIMINARI: SMONTAGGIO PARTI ORIGINALI

OPERAZIONE 1

Rimuovere il coperchio di chiusura frizione facendo attenzione alla tenuta o-ring che dovrà essere riutilizzato.

OPERAZIONE 2

Rimuovere il gruppo frizione e l'asta di spinta originale secondo le specifiche del costruttore, quindi rimuovere il gruppo campana-ruota primaria originale. Sull'albero primario non deve essere presente alcun componente originale.

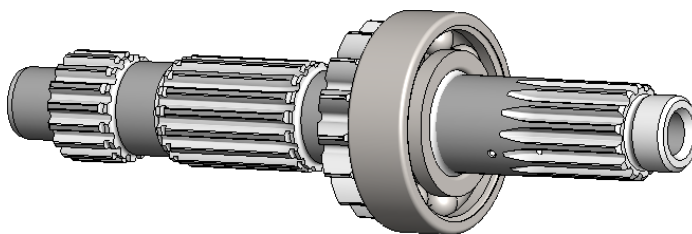
PRELIMINARY OPERATIONS: DISASSEMBLY OF ORIGINAL PARTS

STEP 1

Remove the clutch closing cover, paying attention to the o-ring seal which must be reused.

STEP 2

Remove the original clutch unit and the push rod according to the manufacturer's specifications, therefore remove the original basket-primary gear wheel. There must be no original component on the primary shaft.

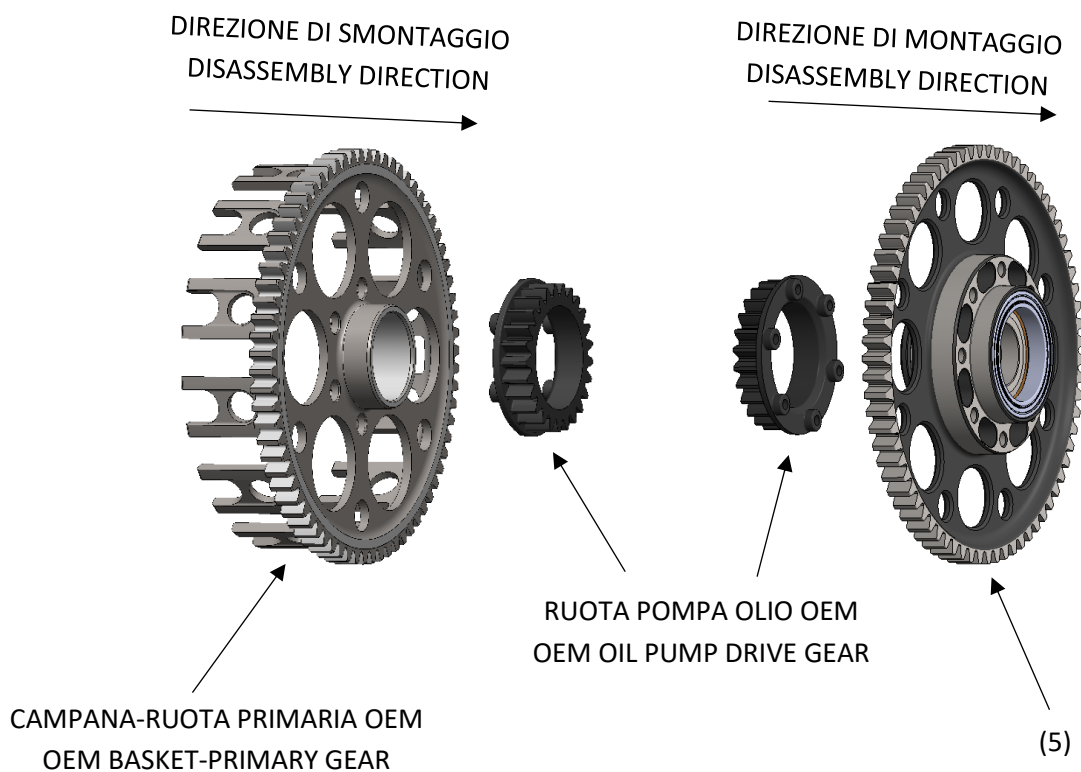


OPERAZIONE 3

Prelevare la ruota dentata di trascinamento pompa olio dal gruppo campana-ruota primaria originale e montarla sulla primaria (5) fornita nel kit KTT-4101.

STEP 3

Remove the oil pump drive gear from the original basket-primary gear assembly and fit it onto the primary (5) supplied in the KTT-4101 kit.

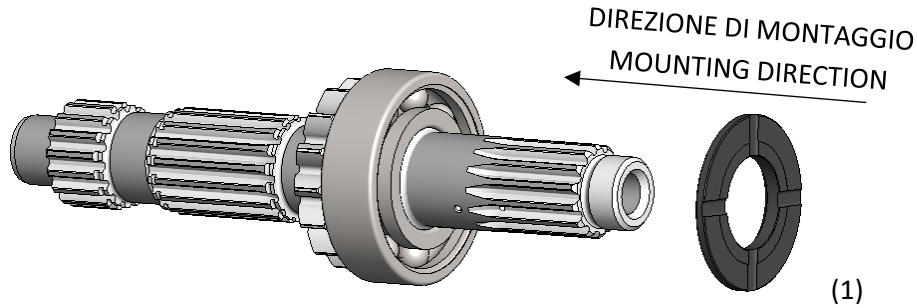


OPERAZIONE 4

Inserire il distanziale (1) sull'albero primario prestando attenzione al verso di inserimento: le scanalature presenti su una faccia del distanziale devono essere rivolte verso l'esterno, come indicato in figura.

STEP 4

Insert the spacer (1) onto the primary shaft, paying attention to the direction of insertion: the grooves on one face of the spacer must face outwards, as shown in the figure.



OPERAZIONE 5

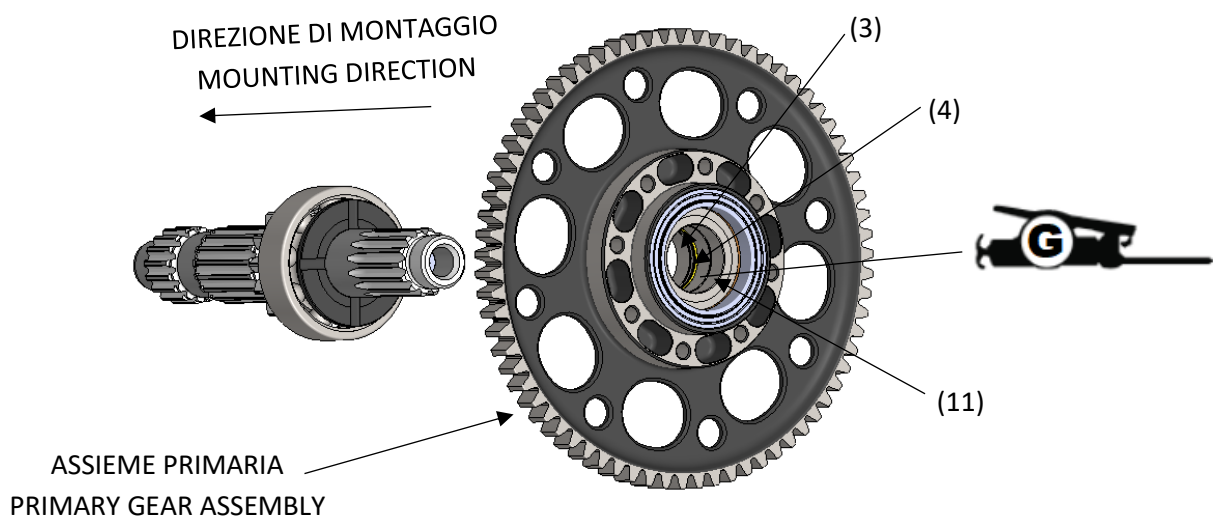
Nota bene: ingrassare il diametro interno della boccia (3), compreso l'o-ring (4) e il distanziale (11) premontati nella ruota primaria (5), prima di procedere con l'inserimento dell'assieme primaria.

Note: grease the internal diameter of the bushing (3), including the o-ring (4) and the spacer (11) pre-assembled in the primary wheel, before inserting the primary assembly.

STEP 5

Installare quindi l'assieme primaria sull'albero primario, come indicato in figura. Prestare attenzione durante l'inserimento, evitando di danneggiare l'o-ring di tenuta (4) posto all'interno della boccia (3).

Then install the primary assembly on the primary shaft, as shown in the figure. Be careful when inserting it, avoiding damaging the sealing o-ring (4) located inside the bushing (3).



OPERAZIONE 6

Nota bene: prima del montaggio ingrassare il paraolio (6) presente sul carter chiusura motore (7). Prelevare l'o-ring di tenuta dal coperchio originale e installarlo sul carter chiusura motore (7) utilizzando una piccola quantità di grasso.

Montare l'insieme carter sul motore prestando attenzione al corretto inserimento del paraolio sulla primaria, quindi serrare due viti M6x40 (8) e una vite M6x16 (9) alla coppia di 8 Nm, nei fori indicati in figura.

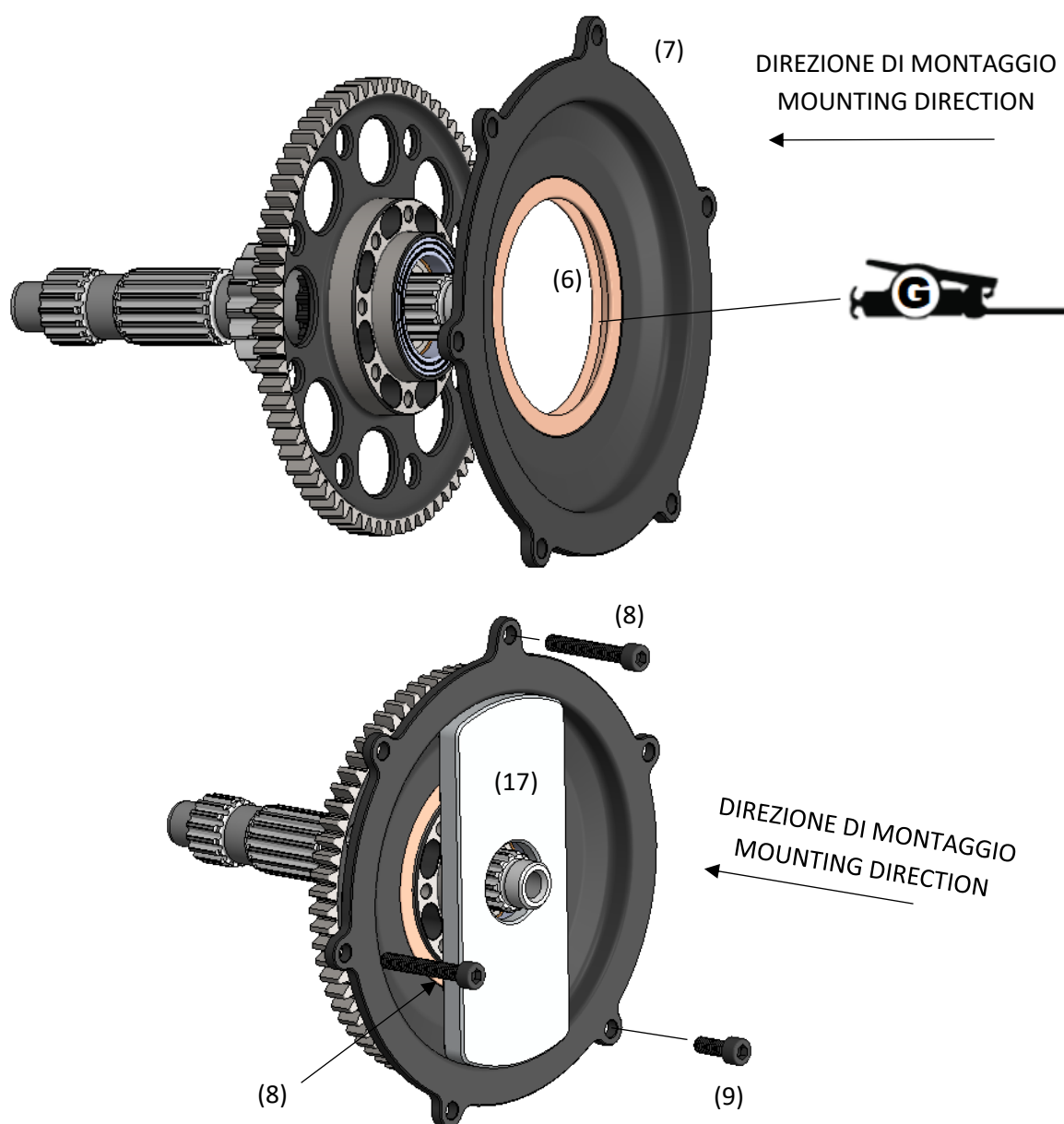
Utilizzare l'utensile di centraggio UTL-0200-A (17) per posizionare correttamente il carter chiusura motore (7) prima di serrare le viti.

STEP 6

Note: before assembly, grease the oil seal (6) on the engine cover (7). Remove the sealing o-ring from the original cover and install it on the engine cover (7) using a small amount of grease.

Mount the engine cover assembly onto the engine, making sure the oil seal is correctly inserted into the primary gear. Then tighten two M6x40 screws (8) and one M6x16 screw (9) to a torque of 8 Nm in the holes shown in the figure.

Use the UTL-0200-A centering tool (17) to correctly position the engine cover (7) before tightening the screws.

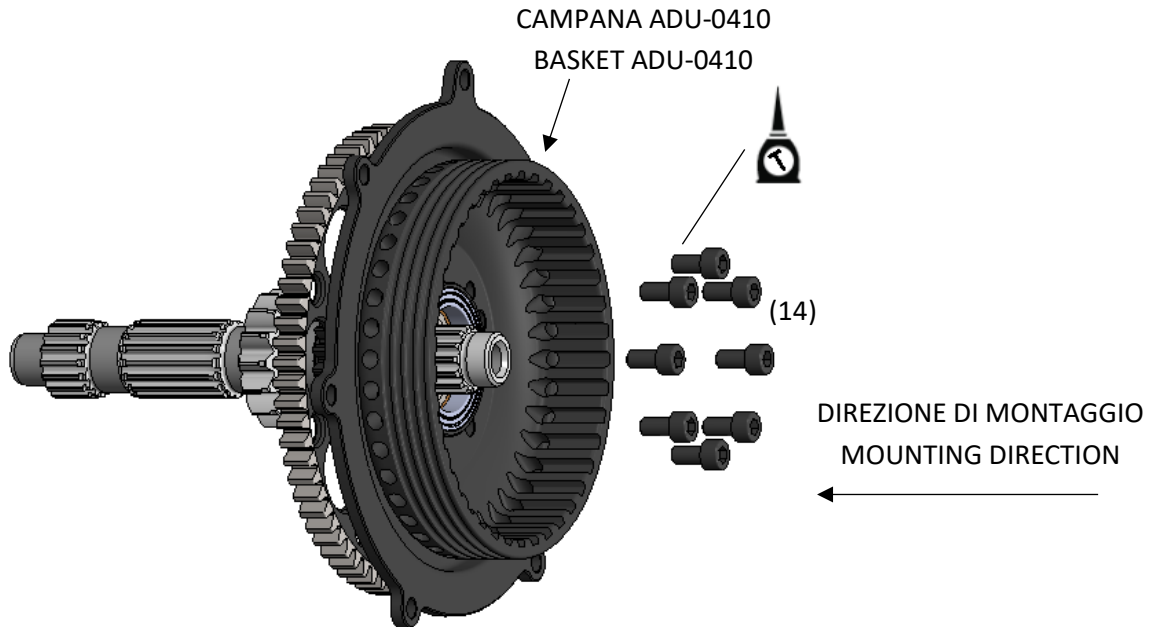


OPERAZIONE 9

Montare la campana frizione STM (**ADU-0410**) fornita nel kit, utilizzando le viti di fissaggio (**14**). Applicare del frenafilietti "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 **12 Nm**.

STEP 9

Fit the STM clutch basket (**ADU-0410**) supplied in the kit, using the fixing screws (**14**). Apply "medium strength" thread locker on 3 - 4 turns of thread starting from the opposite side of the screw head, then lock the screws with a tightening torque of **12 Nm**.



OPERAZIONE 10

Nota bene: prima del montaggio ingrassare nei punti indicati in figura il tappo albero primario (**16**) e i due o-ring (**15**) già assemblati.

Inserire nel foro centrale dell'albero primario del cambio il tappo albero primario (**16**) seguendo il verso mostrato in figura. Per facilitare l'operazione di inserimento e non danneggiare gli o-ring (**15**), si consiglia di avvitare una vite M6 sul tappo e di esercitare su di essa contemporaneamente una leggera pressione assieme a una rotazione.

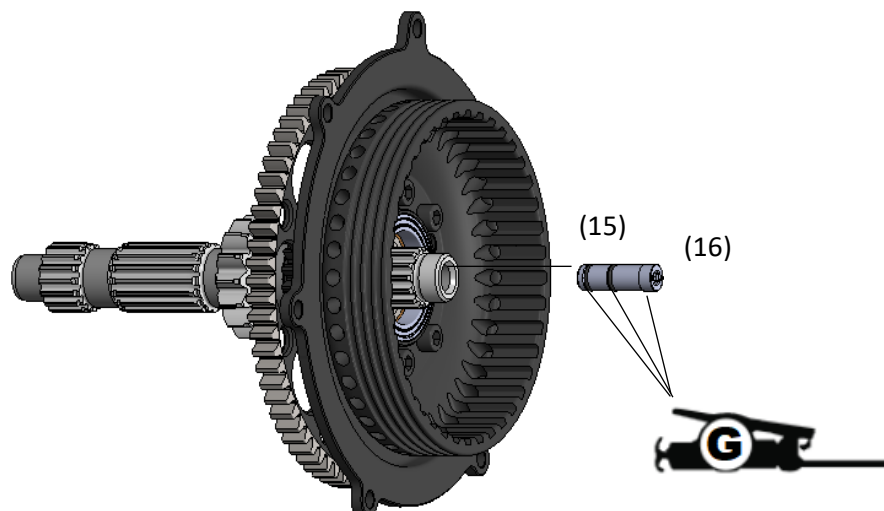
Assicurarsi di spingere il tappo albero primario (**16**) fino a battuta.

STEP 10

Note: Before assembly, grease the primary shaft cap (**16**) and the two assembled O-rings (**15**) at the points indicated in the figure.

Insert the primary shaft cap (**16**) into the central hole of the gearbox primary shaft following the direction shown in the figure. To facilitate insertion and avoid damaging the o-rings (**15**), we recommend screwing an M6 screw onto the cap and simultaneously applying light pressure and rotating it.

Be sure to push the primary shaft cap (**16**) all the way in.



OPERAZIONE 11

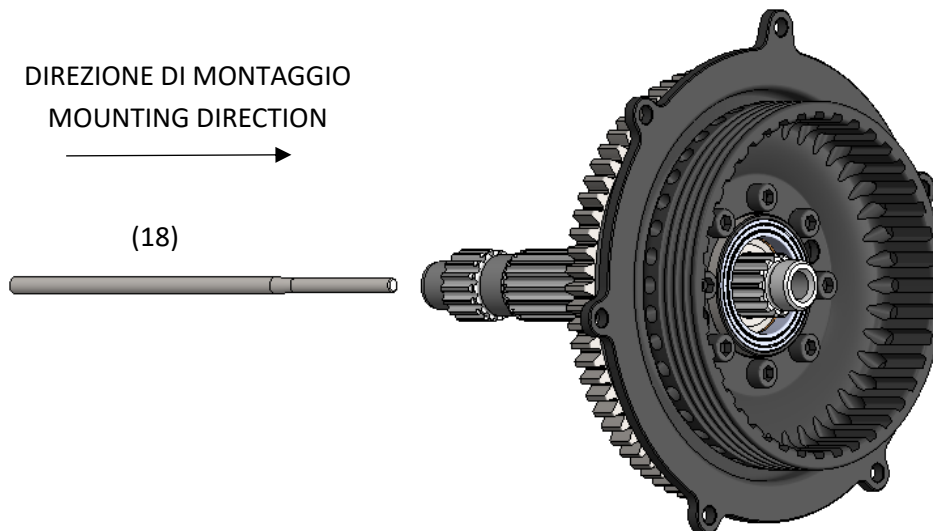
Rimuovere l'attuatore frizione originale seguendo le specifiche raccomandate dal costruttore. Inserire quindi, dal lato attuatore, l'asta di azionamento (18) fornita nel kit, avendo cura di farla passare attraverso il tappo albero primario (16) precedentemente installato.

Dopodiché rimontare l'attuatore frizione originale.

STEP 11

Remove the original clutch actuator following the manufacturer's recommended specifications. Then, from the actuator side, insert the operating rod (18) supplied in the kit, taking care to pass it through the primary shaft cap (16) previously installed.

Then reassemble the original clutch actuator.

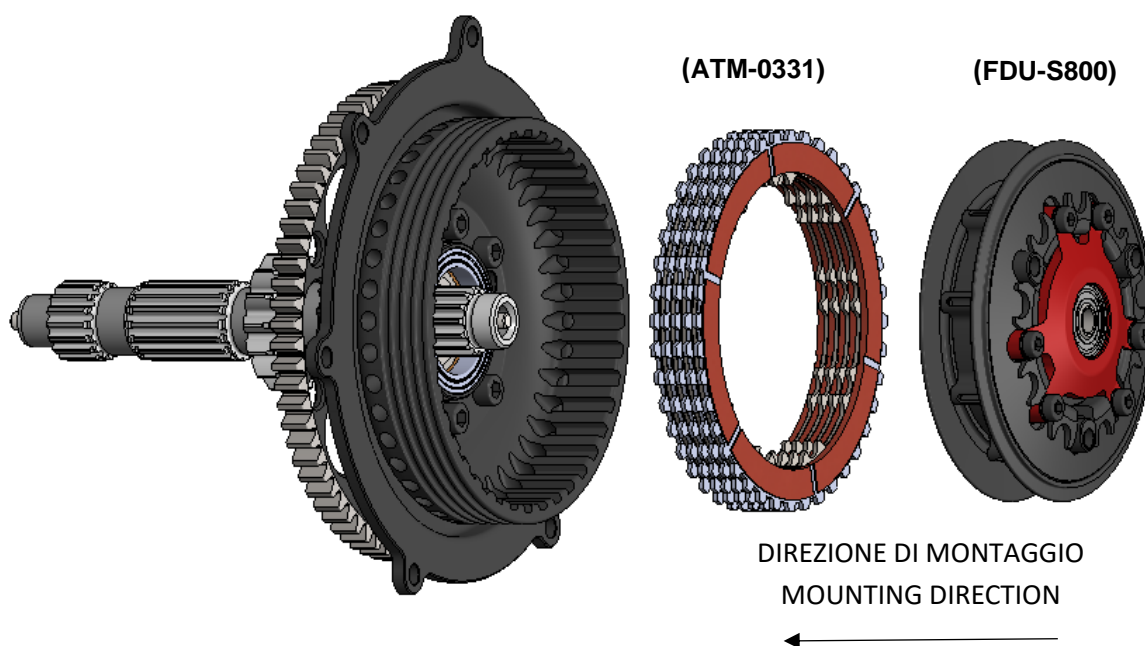


OPERAZIONE 12

Procedere con il montaggio del gruppo frizione STM (FDU-S800 + ATM-0331) fornito nel kit, seguendo le istruzioni specifiche allegate. Lubrificare con grasso per alte temperature il foro interno dell'albero primario dove il perno di spinta (20) farà centraggio.

STEP 12

Proceed with the assembly of the STM clutch unit (FDU-S800 + ATM-0331) supplied in the kit, following the specific instructions attached. Lubricate with high temperature grease the internal hole of the primary shaft where the push pin (20) will center.

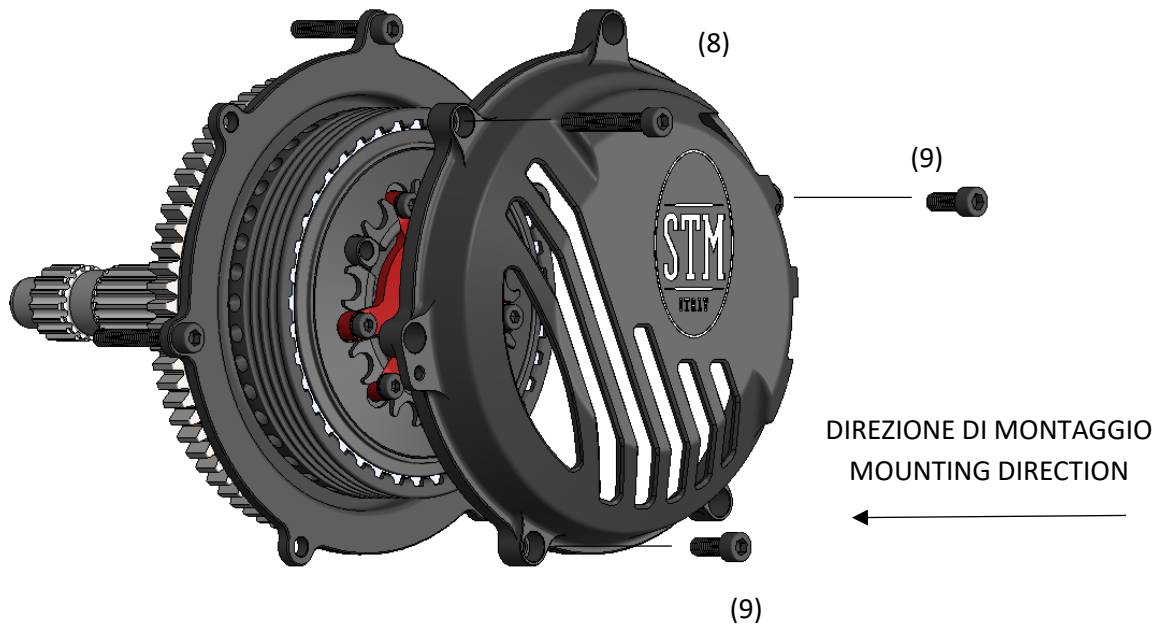


OPERAZIONE 13

Procedere con l'installazione del coperchio frizione **SDU-0350** utilizzando le viti rimanenti, una M6x40 **(8)** e due M6x16 **(9)**.

STEP 13

Proceed with the installation of the **SDU-0350** clutch cover using the remaining screws, one M6x40 **(8)** and two M6x16 **(9)**.



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 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