

0F3SR140R24000C FDU-S152

FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO EVOLUZIONE RACING SBK PER DUCATI

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

-Montare la campana sulla sede motore e fissarla utilizzando le 8 viti della campana originale (**SOLO PER CAMPANA STM**).

-Inserire l'o-ring in dotazione nella frizione originale nella sede della boccola carter (20).

-Posizionare il distanziale se necessario.

-Il gruppo mozzo/tamburo, viene fornito pre-assemblato. **IN CASO DI NECESSITA'**, per eseguire una ispezione dello stato delle rampe, seguire la PROCEDURA SMONTAGGIO GRUPPO MOZZO/TAMBURO indicata più in basso.

-Inserire il gruppo mozzo/tamburo sull'albero primario. Eventualmente, per agevolare ulteriormente l'operazione, è possibile fissare il tamburo (16) sul mozzo (19), in posizione di riposo, con una vite M6x1.

-Installare i dischi frizione partendo con quello guarnito (sinterizzato) e terminando con quello condotto (acciaio). Lo spessore totale del pacco dischi deve essere compreso tra 36 e 36.5mm.

-Rimuovere la vite M6X1, se precedentemente montata.

-Controllare che la vite fermo arresto tamburo (14) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (15) su cui appoggerà il mozzo arresto molla (6). Verificare che il rasamento appoggio molla secondaria (13) sia ben inserito nella sede del tamburo. Inserire la molla secondaria (12) nella propria sede all'interno del tamburo con una piccola quantità di grasso.

-Verificare che il rasamento appoggio molla primaria (10) sia ben inserito nella sede dello spingidisco (11). Inserire lo spingidisco nelle proprie sedi sul tamburo.

-Inserire la molla Evoluzione Racing (9) nella sede dello spingidisco.

-Premontare il gruppo arresto molla: tenere il disco spingimolla (8) con la guida cuscinetto (parte scanalata) verso l'alto come illustrato, inserire il cuscinetto reggispinginta (7) al suo interno ed infine il mozzo arresto molla (6). Inserire il gruppo arresto molla completo all'interno dello spingidisco (11), facendo in modo che le 9 alette del disco spingimolla (8) vadano a sovrapporsi sulle 9 razze della molla (9).

-Inserire la rondella dentellata (2) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il dado all'interno del mozzo arresto molla.

-Utilizzare il dado 0F30S140F240013 per l'albero primario con filetto M25.

Avvitare il dado sull'albero primario serrandolo 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.

Premontare il supporto cuscinetto completo: inserire il cuscinetto ed il centratore dell'asta (recuperati dalla frizione originale) nella sede del supporto cuscinetto (3). Posizionare il supporto cuscinetto completo nell'apposita sede dello spingidisco facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature e fissarlo con le sei viti (1) e le sei rondelle antisvitamento (5).

A montaggio ultimato, attivare ripetutamente la leva frizione verificando che compia il corretto movimento di apertura e chiusura, quindi rimontare il carter.

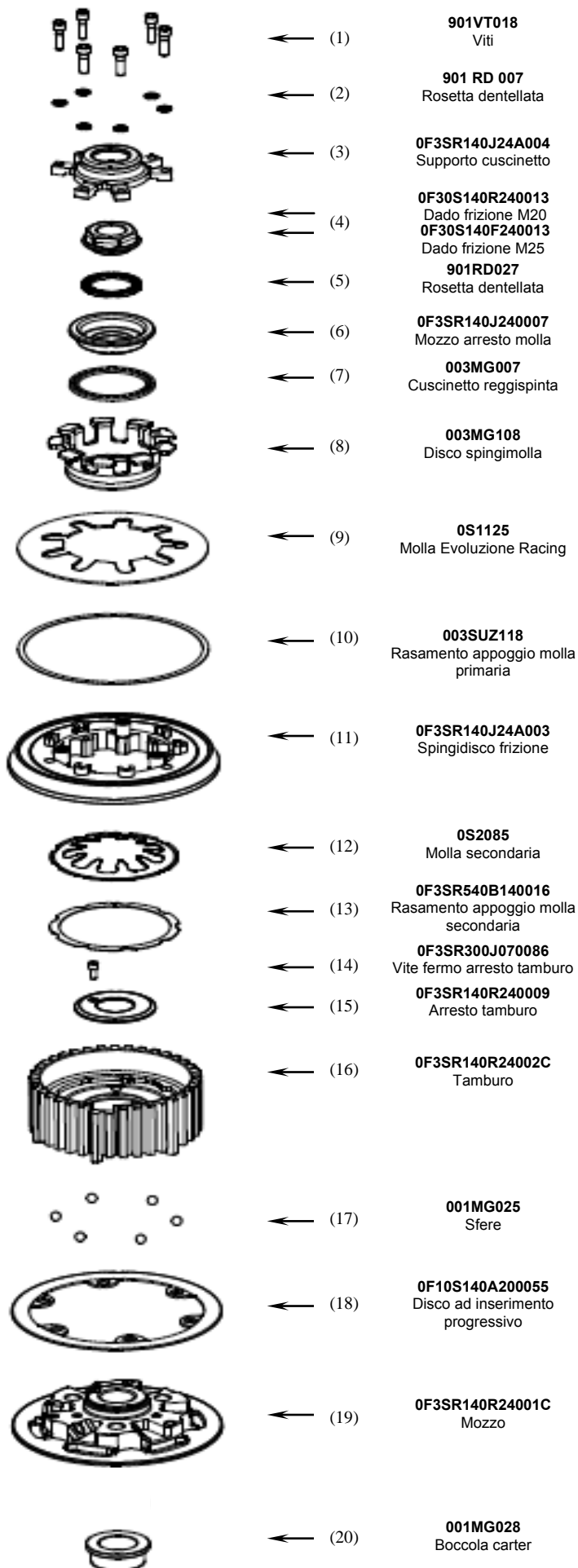
PROCEDURA SMONTAGGIO GRUPPO MOZZO/TAMBURO

ATTENZIONE: eseguire questa operazione solo dopo aver smontato la frizione dall'albero del cambio. Rimuovere la vite di fermo arresto tamburo (14), ruotare di 60° in senso orario l'arresto tamburo (15) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (19), tamburo (16), sfere (17) e disco inserimento progressivo (18).

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO: posizionare il disco ad inserimento progressivo sul mozzo con lo scalino verso l'alto. Fare attenzione a collocarlo bene nelle sedi, quindi verificare che spingendolo su un lato si alzi leggermente il lato opposto. Collocare le 6 sfere (17) al fondo delle scanalature del mozzo applicando una piccola quantità di grasso, quindi posizionare il tamburo sul mozzo in posizione di riposo. Posizionare l'arresto tamburo sul mozzo, allineando le sue tre alette con le relative sedi sul mozzo, poi ruotarlo sino ad allineare i fori tra i due pezzi, ed infine reinserire completamente la vite. **Verificare che l'arresto tamburo sia correttamente bloccato sul mozzo e che la vite non sporga dalla superficie su cui appoggerà il mozzo arresto molla.**

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

Per un uso racing della frizione si consigliano controlli dello spessore del pacco dischi più frequenti.



901VT018
Viti

901 RD 007
Rosetta dentellata

0F3SR140J24A004
Supporto cuscinetto

0F30S140R240013
Dado frizione M20
0F30S140F240013
Dado frizione M25

901RD027
Rosetta dentellata

0F3SR140J240007
Mozzo arresto molla

003MG007
Cuscinetto reggispinginta

003MG108
Disco spingimolla

0S1125
Molla Evoluzione Racing

003SUZ118
Rasamento appoggio molla
primaria

0F3SR140J24A003
Spingidisco frizione

0S2085
Molla secondaria

0F3SR540B140016
Rasamento appoggio molla
secondaria

0F3SR300J070086
Vite fermo arresto tamburo

0F3SR140R240009
Arresto tamburo

0F3SR140R24002C
Tamburo

001MG025
Sfere

0F10S140A200055
Disco ad inserimento
progressivo

0F3SR140R24001C
Mozzo

001MG028
Boccola carter

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 INGERITI: TENERE LONTANO DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

NORME PER LA CURA E PULIZIA DEL PRODOTTO

- PARTI ANODIZZATE e/o LEXAN: **NON USARE** sulle parti anodizzate sia lucide che opache o sulle componenti in lexan alcun tipo di **sgrassatore a base acida o alcalina**. Usare esclusivamente saponi a base neutra.
- Consigliamo** di utilizzare un panno in microfibra o spugna sintetica morbida non abrasiva, umida e pulita per evitare abrasioni e graffi sulle superfici.
- E' invece vietato** l'uso di detersivi contenenti alcool o prodotti chimici aggressivi, ma anche degrassanti 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.

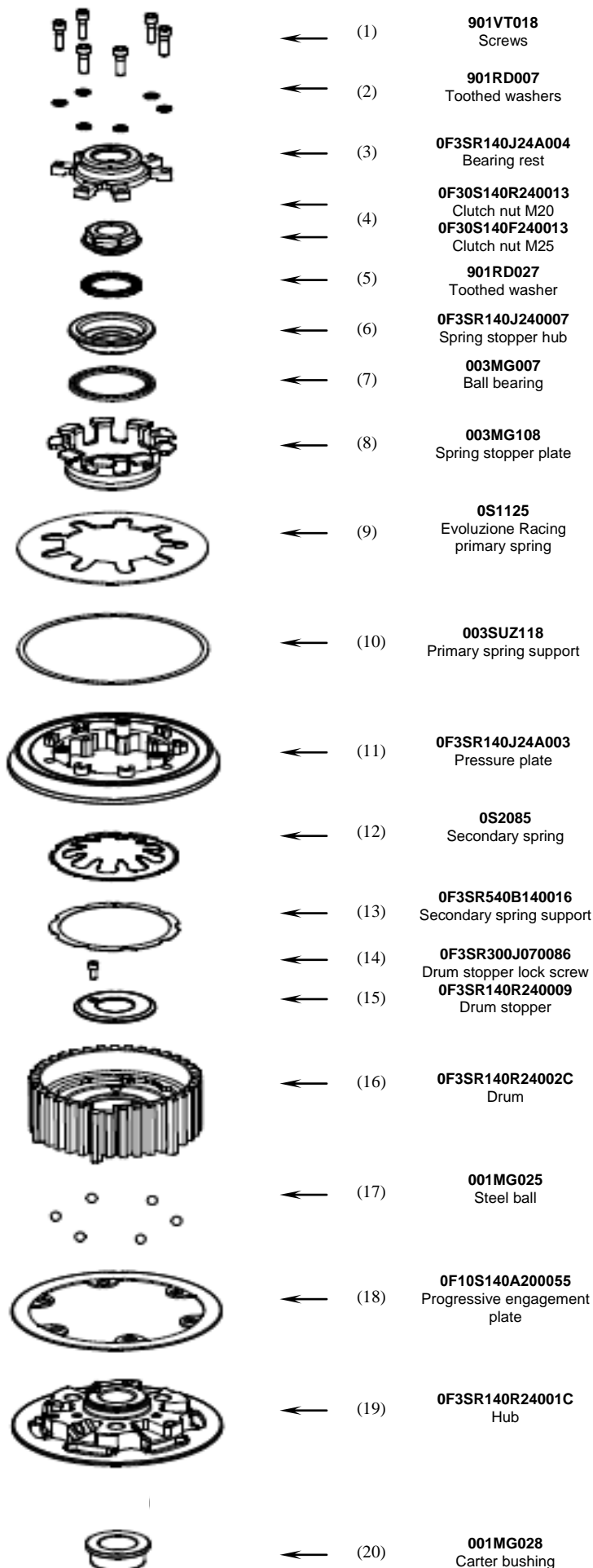
STM ITALY
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



0F3SR140R24000C FDU-S152

EVOLUZIONE RACING SBK SLIPPER CLUTCH KIT FOR DUCATI

INSTALLATION INSTRUCTIONS



- (1) 901VT018 Screws
 - (2) 901RD007 Toothed washers
 - (3) 0F3SR140J24A004 Bearing rest
 - (4) 0F30S140R240013 Clutch nut M20
0F30S140F240013 Clutch nut M25
 - (5) 901RD027 Toothed washer
 - (6) 0F3SR140J240007 Spring stopper hub
 - (7) 003MG007 Ball bearing
 - (8) 003MG108 Spring stopper plate
 - (9) 0S1125 Evoluzione Racing primary spring
 - (10) 003SUZ118 Primary spring support
 - (11) 0F3SR140J24A003 Pressure plate
 - (12) 0S2085 Secondary spring
 - (13) 0F3SR540B140016 Secondary spring support
 - (14) 0F3SR300J070086 Drum stopper lock screw
0F3SR140R240009 Drum stopper
 - (15) 0F3SR140R24002C Drum
 - (16) 001MG025 Steel ball
 - (17) 0F10S140A200055 Progressive engagement plate
 - (18) 0F3SR140R24001C Hub
 - (19) 001MG028 Carter bushing
- Mount the basket on the engine seat and fix it using the 8 screws of the original clutch (**ONLY FOR STM BASKET**).
- Insert the O-ring supplied with the original clutch in the seat of the carter bushing (20).
- 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.
- Position the Drum/Hub group on the drive shaft. In order to simplify even more the operation, it is possible to fix the drum (16) onto the hub (19), in a rest position, with an M6x1 screw.
- Insert the clutch plates starting with a sintered one and ending with a steel plate. Total height of the stack must be between 36 and 36.5mm.
- Remove the M6 screw from the hub, if previously installed.
- Check that the drum stopperlock screw (14) do not stick out from the surface of the drum stopper (15) where the spring stopper hub will be placed (6). Verify that the secondary spring support (13) is well inserted in the drum seat. Place the secondary spring (12) in the drum housing with a small amount of grease.
- Verify that the primary spring support (10) is well inserted in the pressure plate seat (11). Insert the pressure plate in the drum.
- Position the Evoluzione Racing spring (9) on the pressure plate.
- Pre-assemble the spring stopper group: keep the spring stopper plate (8) with the bearing facing up as illustrated, insert the ball bearing (7) and then the spring stopper hub (6). Insert the spring stopper group into the pressure plate (11), making the 9 wings of the spring stopper plate (8) overlap the 9 spring (9) tips.
- Insert the notched washer (2) with the convex part racing up and then the nut in the spring stopper hub (6).
- Use the 0F30S140F240013 nut for M25 drive shaft threads. Tighten the nut onto the drive shaft, 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 and the bearing of the original clutch into the bearing rest (3) housing. 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 (5).
- 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 (14), rotate the drum stopper hub (15) clockwise by 60° and then remove it. The hub (19), the drum (16), the balls (17) and the progressive engagement plate (18) can now be separated.

TO RE-ASSEMBLE THE GROUP: position the progressive engagement plate (003MG015) 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 (17) 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.**

NB: For a road use of the clutch you have to check clutch plates set every 2000 km. Please verify that the clutch plates set thickness is between 36,5 mm and 35,5 mm. If it is inferior to 35,5 mm please replace a 1,5mm steel plate with a 2 mm steel plate.

For a racing use of the clutch we suggest to check the clutch plates set thickness frequently.

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 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 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 picking agents or acids is prohibited.
- Always wash your motorcycle cold, never hot.
- Do not use pressure washers, steam cleaning machines or any type of high pressure washing system or with high operating temperatures, any type of washing of these types can damage or permanently ruin the anodized surfaces or lexan.

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

