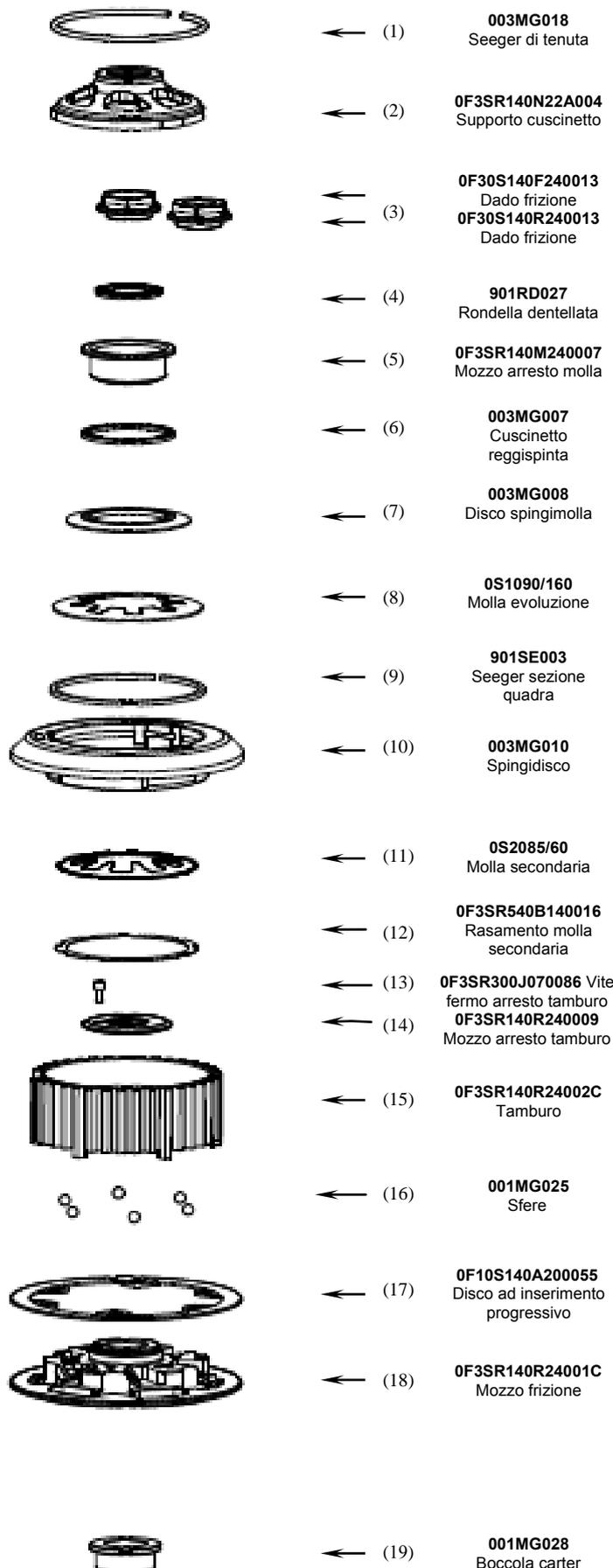


0F3SR140N220000/ FDU-S192

FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO EVOLUZIONE PER DUCATI

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO



- (1) **003MG018**
Seeger di tenuta
- (2) **0F3SR140N22A004**
Supporto cuscinetto
- (3) **0F30S140F240013**
Dado frizione
0F30S140R240013
Dado frizione
- (4) **901RD027**
Rondella dentellata
- (5) **0F3SR140M240007**
Mozzo arresto molla
- (6) **003MG007**
Cuscinetto reggispinta
- (7) **003MG008**
Disco spingimolla
- (8) **0S1090/160**
Molla evoluzione
- (9) **901SE003**
Seeger sezione quadra
- (10) **003MG010**
Spingidisco
- (11) **0S2085/60**
Molla secondaria
- (12) **0F3SR540B140016**
Rasamento molla secondaria
- (13) **0F3SR300J070086** Vite fermo arresto tamburo
- (14) **0F3SR140R240009**
Mozzo arresto tamburo
- (15) **0F3SR140R24002C**
Tamburo
- (16) **001MG025**
Sfere
- (17) **0F10S140A200055**
Disco ad inserimento progressivo
- (18) **0F3SR140R24001C**
Mozzo frizione
- (19) **001MG028**
Boccola carter

- 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 (19).
- Posizionare la boccola carter nella sua sede sul carter stesso, e spingerla fino al completo arresto.
- Se l'installazione avviene con la campana Ducati OEM occorre il distanziale cod. 001MG019 (1.5mm)
- Se l'installazione avviene con la campana STM (Z12 o Z48) **NON** occorre il distanziale.
- Posizionare il corretto distanziale sull'albero primario.
- 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 (15) sul mozzo (18), 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 (13) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (14) su cui appoggerà il mozzo arresto molla (5). Verificare che il rasamento appoggio molla secondaria (12) sia ben inserito nella sede del tamburo.
- Inserire la molla secondaria (11) nella propria sede all'interno del tamburo con una piccola quantità di grasso.
- Montare lo spingidisco (10) sul tamburo.
- Inserire la molla Evoluzione (8) nello spingidisco (10), con la parte convessa verso l'alto (logo STM verso l'alto), accertandosi precedentemente che il seeger a sezione quadra (9), che funge da rasamento di supporto, sia ben posizionato nello spingidisco stesso.
- Premontare il gruppo arresto molla: partendo dal disco spingimolla (7), tenendolo con la guida cuscinetto (parte scanalata) rivolta verso l'altro come illustrato; inserire il cuscinetto reggispinta (6) ed infine il mozzo arresto molla (5). Quindi posizionare il gruppo completo all'interno della molla Evoluzione (8).
- Inserire la rondella dentellata (4) con la parte convessa verso l'alto, quindi avvitare il dado.
- **Utilizzare il dado 0F3SR140R240013 per l'albero primario con filetto M20 se non utilizzare il dado 0F3SR140F240013 per l'albero primario con filetto M25.**
- Serrare con la chiave dinamometrica alla coppia di serraggio consigliata dal costruttore. Per aiutarsi nell'esecuzione, si suggerisce di utilizzare la chiave opzionale (UTL-0020), non fornita nella confezione, in modo da bloccare lo spingidisco, inserendo il perno flottante della chiave nel foro telaio.
- Premontare il gruppo supporto cuscinetto: inserire il cuscinetto e la base appoggio asta della frizione originale nella sede del supporto cuscinetto (2).
- Posizionare il gruppo supporto cuscinetto completo (2) nella sede dello spingidisco, facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature.
- Esercitare manualmente una pressione sul supporto cuscinetto (2) per liberare la sede per il seeger di tenuta (1).
- Inserire il seeger di tenuta (1). ASSICURARSI che il seeger aderisca su tutto il perimetro della scanalatura stessa.
- 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 (13), ruotarla di 60° in senso orario l'arresto tamburo (14) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (18), tamburo (15), sfere (16) e disco inserimento progressivo (17).

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 (16) 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 (5).**

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 36,5mm - 35,5mm. 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.

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 **scrastatore 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 **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.**

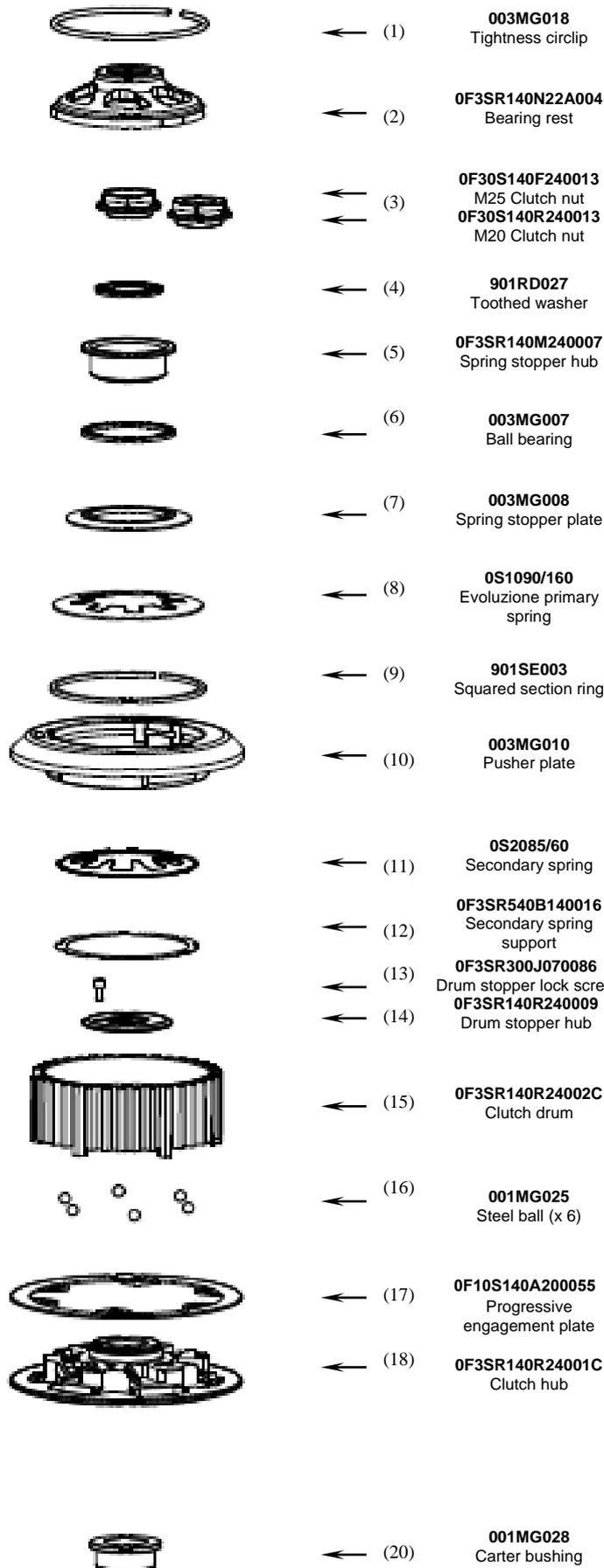
STM ITALY
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



0F3SR140N220000

FDU-S192

EVOLUZIONE SLIPPER CLUTCH KIT FOR DUCATI



INSTALLATION INSTRUCTIONS

- 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).
 - Position the carter bushing (20) on the engine seat and push it till reaching a complete stop.
 - If installing with Ducati OEM basket fit the 001MG019 spacer (1,5mm).
 - If installing with STM basket (Z12 o Z48) **do not fit any spacer**.
 - Insert the correct spacer on the gear shaft if necessary.
 - The Drum/Hub group is supplied pre-assembled. **In case of need**, as to check the ramps wear, please see hereafter the specific procedure to disassemble the Drum/Hub group.
 - Place the Drum/Hub group on the drive shaft. In order to simplify the operation, it is possible to fix the drum (15) onto the hub (18), in an at-rest position, with a M6x1 screw.
 - Install the original clutch plates, starting with a sintered plate and ending with a steel plate. The total height of the stack must be within 36 and 36,5mm.
 - Remove the M6x1 screw, if you used it for the last operation.
 - Check that the drum stopper lock screw (13) do not stick out from the surface of the drum stopper (14), where the spring stopper plate (5) will be placed. Verify that the secondary spring support (12) is correctly placed in its seat in the drum. Place the secondary spring (11) in the drum with a small amount of grease.
 - Place the pressure plate (10) in its seats on the drum (15).
 - Place the Evoluzione spring (8) on the pressure plate (10), with the convex part facing up (STM logo facing up), making sure previously that the squared section ring (9), which works as primary spring support, is well positioned into the pressure plate itself.
 - Assemble the complete spring stopper pack: starting from the spring stopper plate (7), with the shaped side facing up as shown in the picture. Insert the ball bearing (6) and finally the spring stopper hub (5). Once completed these operations, position the complete spring stopper pack inside the Evoluzione spring (8).
 - Insert the toothed washer (4) with the convex side facing up, then insert and tighten up the clutch nut.
 - **Use the 0F30S140R240013 nut for M20 drive shaft threads otherwise use the 0F30S140F240013 nut for M25 drive shaft threads.**
 - Use a dynamometric wrench setting the torque suggested by the bike manufacturer. We suggest to use the specific optional tool (UTL-0020) in order to lock the pressure plate (10) while performing this operation.
 - Assemble the complete bearing rest pack: insert the ball bearing and the push rod pin of the original clutch in its housing on the bearing rest (2).
 - Position the complete bearing rest pack in the pressure plate (10), making sure it fits correctly into the housing grooves.
 - Manually practise a little pressure on the bearing rest (2) in order to release the seat for the tightness circlip (1).
 - Fit correctly the above mentioned tightness circlip (1). **MAKE SURE** that it adheres to all the groove perimeter.
- NB: Once completed the installation, repeatedly operate the clutch lever, checking that the pressure plate performs correctly the opening and closing movements**

DRUM/HUB UN-INSTALL PROCEDURE

- ATTENTION: DO NOT perform this operation before removing the clutch from the bike.** Remove the drum stopper lock screw (13), rotate the drum stopper hub (14) clockwise by 60° and then remove it. The drum (15), the hub (18), the progressive engagement plate (17) and the steel balls (16) can now be disassembled.
- TO RE-ASSEMBLE THE GROUP:** position the progressive engagement steel plate (17) on the hub (18), 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. Place the 6 steel balls (16) at the bottom of the grooves of the hub (18) using a small amount of grease, then position the drum (15) onto the hub (18) in an at-rest position. Position the drum stopper hub (14) on the hub (18), aligning its three wings with the three housings on the hub (18), then rotate it until the holes of the two parts are aligned, and finally replace completely the screw (13). **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 (5) 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 36,5mm and 35,0mm. If it is inferior to 35,0mm please replace a 1,5 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 MOTORBIKES ON PUBLIC ROADS.
- ASSEMBLY OPERATIONS MUST BE PERFORMED BY A SKILLED TECHNICIAN AND MUST BE SCRUPULOUSLY OBSERVED.
- BEFORE MOUNTING THE CLUTCH MAKE A COMPLETE INSPECTION OF THE MOTORBIKE COMPONENTS, IN ORDER TO VERIFY THE POSSIBLE PRESENCE OF FAULTS OR ANOMALIES ON THE VEHICLE.
- MAKE SURE THAT THERE ARE NO MISSING/DAMAGED PARTS IN THE CLUTCH KIT.
- SOME PARTS OF THE CLUTCH AND ITS COMPONENTS CAN HAVE SHARP SURFACE: HANDLE WITH CARE.
- SOME COMPONENTS OF THE CLUTCH, BECAUSE OF THEIR SMALL DIMENSIONS CAN BE SWALLOWED: KEEP AWAY FROM CHILDREN.

RULES FOR PRODUCT CARE AND CLEANING

- ANODIZED and/or LEXAN PARTS:** DO NOT USE on both glossy and matt anodized parts or on lexan components any type of acid or alkaline based degreaser. Use only neutral-based soaps. We recommend using a soft, non-abrasive, damp and clean microfibre cloth or synthetic sponge to avoid 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.

