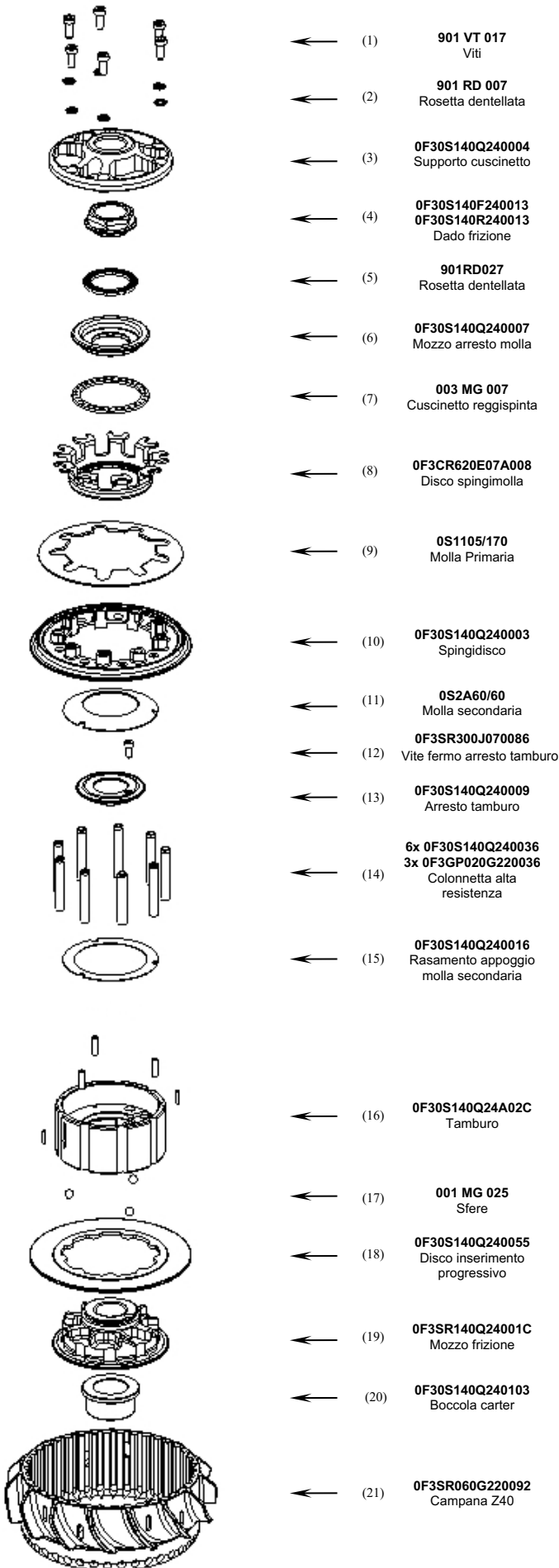


0F30S140Q240000
FDU-S300

FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO
PER DUCATI

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO



Montare la campana (21) sulla sede motore e fissarla utilizzando le 8 viti originali. Inserire l'o-ring in dotazione alla frizione originale nella sede della boccola carter (20). Posizionare la boccola carter (20) nella sua sede sul carter stesso e spingerla fino a fare battuta.

Il gruppo mozzo (19) / tamburo (16), viene fornito pre-assemblato. **IN CASO DI NECESSITA'**, per eseguire una ispezione dello stato delle rampe, seguire la PROCEDURA SMONTAGGIO GRUPPO indicata più in basso.

Inserire il gruppo mozzo (19) / tamburo (16) sull'albero primario. Posizionare le 9 colonnette alta resistenza (14) aiutandosi con una piccola quantità di grasso per mantenerle in posizione.

Installare i dischi frizione STM (ADU-0300) come indicato nella sequenza di montaggio pacco dischi ADU-0300 illustrata nel foglio allegato. L'altezza totale del pacco dischi deve risultare $34,5 \pm 0,3\text{mm}$.

Controllare che la vite fermo arresto tamburo (12) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (13) su cui appoggerà il mozzo arresto molla (6). Verificare che il rasamento appoggio molla secondaria (15) sia ben inserito nella sede del tamburo (16).

Inserire la molla secondaria (11) nella propria sede all'interno del tamburo (16) con una piccola quantità di grasso. Inserire lo spingidisco (10) facendo corrispondere i 9 fori passanti alle 9 colonnette alta resistenza (14).

Inserire la molla Evoluzione Racing (0S1105) nella sede dello spingidisco (10). Premontare il gruppo arresto molla: tenere il disco spingimolla (8) con la guida cuscinetto (parte scanalata) verso l'alto come illustrato, inserire il cuscinetto reggispinta (7) al suo interno ed infine il mozzo arresto molla (6).

Inserire il gruppo arresto molla completo all'interno dello spingidisco (10), facendo in modo che le 9 alette del disco spingimolla (8) vadano a sovrapporsi sulle 9 razze della molla (9).

Inserire la rondella dentellata (5) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il dado (4) all'interno del mozzo arresto molla (6).

Avvitare il dado (4) sull'albero primario serrando con la chiave dinamometrica alla coppia di serraggio consigliata dal costruttore del veicolo. Si suggerisce inoltre di utilizzare la chiave specifica, non presente nell'imballo, per bloccare lo spingidisco (10).

Premontare il supporto cuscinetto completo (3): 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 (10) facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature e fissarlo con le sei viti (1) e le sei rondelle antisvitamento (2).

A montaggio ultimato, attivare ripetutamente la leva frizione verificando che compia il corretto funzionamento. Regolare il gioco leva se necessario.

A montaggio ultimato, attivare ripetutamente la leva frizione verificando che compia il corretto funzionamento. Regolare il gioco leva se necessario.

A montaggio ultimato, attivare ripetutamente la leva frizione verificando che compia il corretto funzionamento. Regolare il gioco leva se necessario.

A montaggio ultimato, attivare ripetutamente la leva frizione verificando che compia il corretto funzionamento. Regolare il gioco leva se necessario.

A montaggio ultimato, attivare ripetutamente la leva frizione verificando che compia il corretto funzionamento. Regolare il gioco leva se necessario.

PROCEDURA SMONTAGGIO GRUPPO MOZZO/TAMBURO

ATTENZIONE: eseguire questa operazione solo dopo aver smontato la frizione dall'albero del cambio. Rimuovere la vite di fermo arresto tamburo (12), ruotare di 60° in senso orario l'arresto tamburo (13) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (19), tamburo (16) e sfere (17).

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO: collocare le 3 sfere (17) al fondo delle scanalature del mozzo (19) applicando una piccola quantità di grasso, quindi posizionare il tamburo (16) sul mozzo (19) in posizione di riposo. Posizionare l'arresto tamburo (13) sul mozzo (19), allineando le sue tre alette con le relative sedi sul mozzo (19), poi ruotarlo sino ad allineare i fori tra i due pezzi, ed infine reinserire completamente la vite (12). **Verificare che l'arresto tamburo (13) sia correttamente bloccato sul mozzo (19) e che la vite (12) non sporga dalla superficie su cui appoggerà il mozzo arresto molla (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 MANGANTI 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 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.

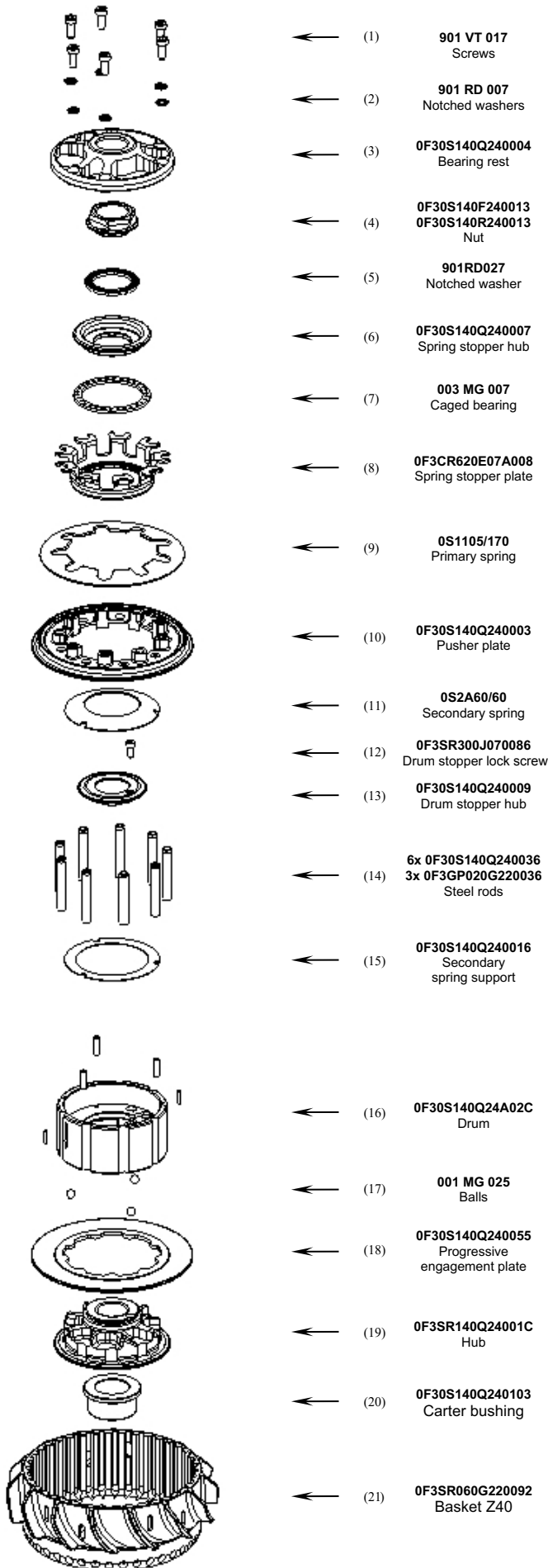
STM ITALY
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



0F30S140Q240000
FDU-S300

EVO GP SLIPPER CLUTCH
FOR DUCATI

INSTALLATION INSTRUCTIONS



Mount the basket (21) on the engine seat and fix it using the 8 screws of the original clutch. Insert the O-ring supplied with the original clutch in the seat of the carter bushing (20). Insert the carter bushing (20) in his seat on the carter go so far as for abutting. The drum (16) / hub (19) group is supplied pre-assembled. **IN CASE OF NEED**, to perform a ramp condition inspection, see below the DRUM/HUB UN-INSTALL PROCEDURE. Insert the drum (16) / hub (19) group on the drive shaft.

Place the 9 steel rods (14) helping with a small quantity of grease to keep them in position. Insert STM clutch plates set (ADU-0300) as shown in the ADU-0300 mounting instruction here attached. Total height of the stack must be 34,5±0.3mm.

Check that the drum stopperlock screw (12) do not stick out from the surface of the drum stopper (13) where the spring stopper hub (6) will be placed.

Verify that the secondary spring support (15) is well inserted in the drum seat. (16). Place the secondary spring (11) in the drum housing (16) with a small amount of grease.

Insert the pusher plate (10) by matching the 9 trough holes to 9 steel rods (14).

Position the Evoluzione Racing spring (9) on the pressure plate (10).

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

Insert the notched washer (5) with the convex part racing up and then the nut (4) in the spring stopper hub (6). Tighten the nut (4) onto the drive shaft, locking with a dynamometric wrench to the torque suggested by the manufacturer. To lock the pusher plate (10) we suggest to use the specific tool (UTL-0060), not supplied with the clutch.

Pre-assemble the complete bearing rest (3): 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 pusher plate (10) taking care to correctly place it in the openings and fix it with the six screws (1) and with the notched washers (2).

Once the assembly is completed, repeatedly operate the clutch lever to check that pressure plate correctly performs the opening and closing movements. If necessary adjust the lever play.

DRUM/HUB UN-INSTALL PROCEDURE

ATTENTION: DO NOT perform this operation before having taken out the clutch from the bike. Remove the drum stopper lock screw (12), rotate the drum stopper hub (13) clockwise by 60° and then remove it. The hub (19), the drum (16) and the balls (17).

TO RE-ASSEMBLE THE GROUP: place the 3 steel balls (17) at the bottom of the grooves of the hub (19) using a small amount of grease, then position the drum (16) onto the hub (19) in an at-rest position. Position the drum stopper hub (13) on the hub (19), aligning its three wings with the three housings on the hub (19), then rotate it until the holes of the two parts are aligned, and finally re-insert completely the screw (12). **Check that the drum stopper (13) is correctly locked on the hub (19) and that the drum stopper lock screw (12) do not stick out from the surface where the spring stopper hub (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.

