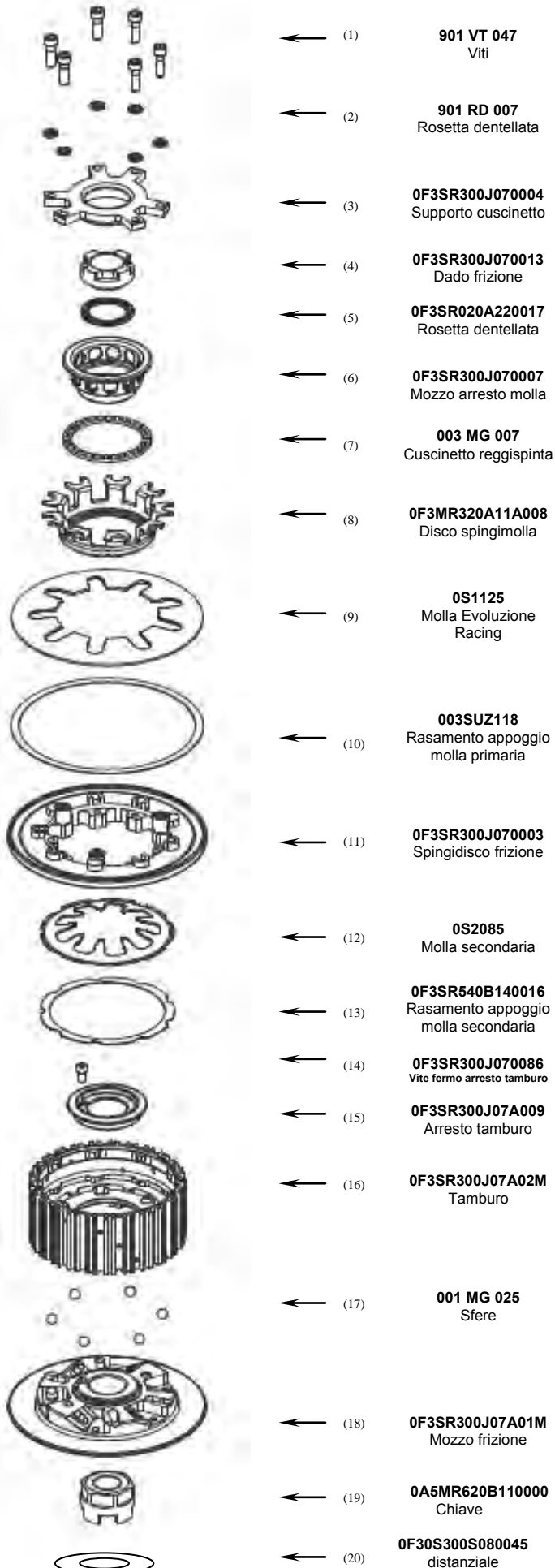


0F30S300S080000
FKW-S075

FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO
PER KAWASAKI NINJA 300

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. Inserire il gruppo mozzo/tamburo sull'albero primario.

ATTENZIONE: tra la campana originale ed il mozzo (18) deve essere sostituito il distanziale originale con quello STM sp.5mm (20)

Reinstallare i dischi frizione originali sostituendo l'ultimo disco in acciaio con uno uguale a tutti gli altri. L'altezza totale del pacco dischi deve risultare 23mm +/- 0.3 mm.

ATTENZIONE: se con il pacco dischi originale fossero presenti due anelli (di cui uno conico), posizionati all'interno di un disco guarnito, metterli da parte e NON utilizzarli quando si rimonta il pacco dischi sulla frizione STM.

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 (16). Inserire la molla secondaria (12) nella propria sede all'interno del tamburo (16) 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 (11) nelle proprie sedi sul tamburo (16). Inserire la molla Evoluzione Racing (9) nella sede dello spingidisco (11).

Premontare il gruppo arresto molla: tenere il disco spingimolla (8) con la guida cuscinetto (parte con la cava sfere) 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 (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 utilizzando la chiave (19), 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 (002AMS001), non presente nell'imballo, per bloccare lo spingidisco (11). 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 (11) 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.

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 (18), tamburo (16) e sfere (17).

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO: collocare le 6 sfere (17) al fondo delle scanalature del mozzo (18) applicando una piccola quantità di grasso, quindi posizionare il tamburo (16) sul mozzo (18) in posizione di riposo. Posizionare l'arresto tamburo (15) sul mozzo (18), allineando le sue tre alette con le relative sedi sul mozzo (18), 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 (18) e che la vite (14) 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 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 detersivi a base di 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.

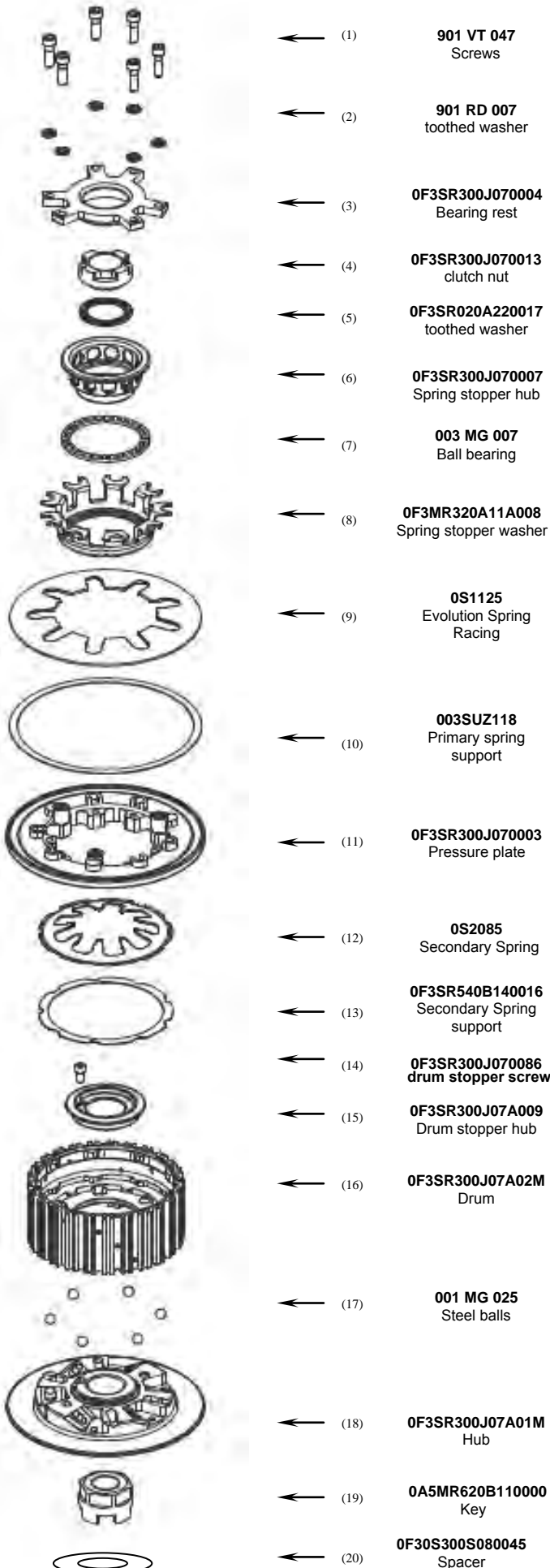
STM ITALY
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



0F30S300S080000
FKW-S075

SLIPPER CLUTCH
FOR KAWASAKI NINJA 300

ASSEMBLY INSTRUCTIONS



The hub / drum unit is supplied pre-assembled. IN CASE OF NEED, to perform an inspection of the state of the ramps, following the HUB / DRUM UNIT DISASSEMBLY PROCEDURE indicated below. Insert the hub / drum unit on the primary shaft.
ATTENTION: between the original bell and the hub (18) the original spacer must be replaced with the STM one sp. 5mm (20).
Reinstall the original clutch discs by replacing the last steel disc with one that is the same as all the others. The total height of the disc pack must be 23mm + - 0.3mm.

ATTENTION: if with the original disc pack there are two rings (one of which is conical), positioned inside a lined disc, set them aside and DO NOT use them when reassembling the disc pack on the STM clutch.

Check that the drum stop stop screw (14) does not protrude from the surface of the drum stop (15) on which the spring stop hub (6) will rest. Check that the secondary spring support (13) is well inserted in the drum seat (16). Insert the secondary spring (12) in its seat inside the drum (16) with a small amount of grease. Check that the primary spring support (10) is well inserted in the seat of the pressure plate (11). Insert the pressure plate (11) in its seats on the drum (16).

Insert the Evoluzione Racing spring (9) in the seat of the pressure plate (11). Pre-assemble the spring stop unit: hold the spring pusher disk (8) with the bearing guide (part with the ball groove) upwards as shown, insert the thrust bearing (7) inside it and finally the spring stop hub (6). Insert the complete spring stop assembly inside the pressure plate (11), making sure that the 9 tabs of the spring pressure disc (8) overlap the 9 spokes of the spring (9). Insert the toothed washer (5) with the convex part upwards and then the nut (4) inside the spring stop hub (6). Screw the nut (4) on the primary shaft using the wrench (19), included in the package and tightening with the torque wrench to the torque recommended by the vehicle manufacturer. It is also suggested to use the specific key (002AMS001), not present in the packaging, to lock the pressure plate (11). Pre-assemble the complete bearing support: insert the bearing and the rod centering device (recovered from the original clutch) in the bearing support seat (3). Place the complete bearing support in the appropriate seat of the pressure plate (11) making sure to insert it correctly in the respective grooves and secure it with the six screws (1) and the six anti-unscrewing washers (2).
When assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever, checking that it functions correctly. Adjust the lever play if necessary.

HUB / DRUM UNIT DISASSEMBLY PROCEDURE

ATTENTION: perform this operation only after having removed the clutch from the gear shaft. Remove the drum stop screw (14), rotate the drum stop (15) clockwise by 60 ° and then extract it. At this point it is possible to separate the hub (18), drum (16) and balls (17).

TO REASSEMBLE THE GROUP: place the 6 balls (17) at the bottom of the hub grooves (18) applying a small amount of grease, then place the drum (16) on the hub (18) in the rest position. Position the drum stop (15) on the hub (18), aligning its three fins with the relative seats on the hub (18), then rotate it until the holes between the two pieces are aligned, and finally reinsert the screw (14) completely. **Check that the drum stop (15) is correctly locked on the hub (18) and that the screw (14) does not protrude from the surface on which the spring stop hub (6) will rest.**

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

