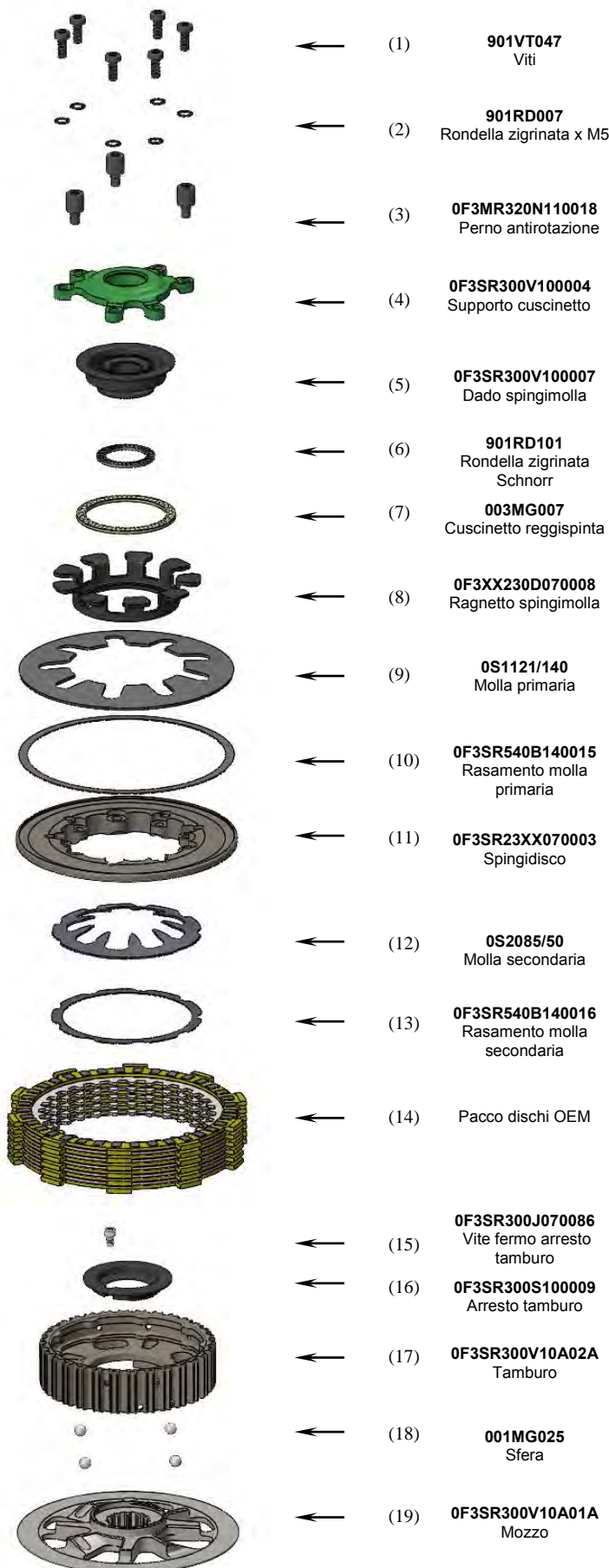


0F3SR300V10A000 FKW-S121

FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO PER KAWASAKI NINJA 400 (2020)

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.

Installare i dischi frizione originali seguendo la sequenza in basso. I 2 conduttori con la fascia stretta (14.1) vanno posizionati agli estremi del pacco dischi. 4 conduttori a fascia larga (14.2) sono centrali e si alternano con 5 in acciaio (14.3). L'altezza totale del pacco dischi deve risultare $26,0 \pm 0,2$ 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 (15) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (16) su cui appoggerà il dado spingimolla (5).

Verificare che il rasamento molla secondaria (13) sia ben inserito nella sede del tamburo (17). Inserire la molla secondaria (12) nella propria sede all'interno del tamburo (17) con una piccola quantità di grasso.

Verificare che il rasamento molla primaria (10) sia ben inserito nella sede dello spingidisco (11). Inserire lo spingidisco (11) nelle proprie sedi sul tamburo (17).

Inserire la molla primaria (9) nella sede dello spingidisco (11).

Premontare il gruppo arresto molla: tenere il ragnetto spingimolla (8) con la guida cuscinetto (parte con la cava sfere) verso l'alto come illustrato e inserire il cuscinetto reggisfere (7) al suo interno.

Inserire il gruppo arresto molla completo all'interno dello spingidisco (11), facendo in modo che le 9 alette del ragnetto spingimolla (8) vadano a sovrapporsi sulle 9 razze della molla (9).

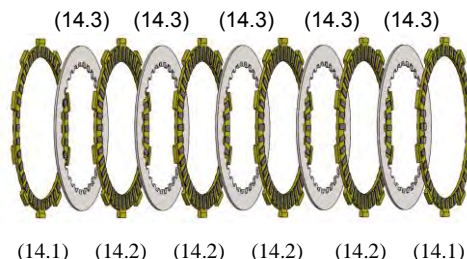
Inserire la rondella zigrinata Schnorr (6) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il dado (5). Avvitare il dado (5) sull'albero primario serrando con la chiave dinamometrica alla coppia di serraggio consigliata dal costruttore del motore.

Si suggerisce inoltre di utilizzare la chiave specifica (UTL-0030), 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 (4). Posizionare il supporto cuscinetto completo nell'apposita sede dello spingidisco (11) facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature e ferrarlo con le sei viti (1) e le sei rondelle zigrinate (2).

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 fermo arresto tamburo (15), ruotare di 60° in senso orario l'arresto tamburo (16) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (19), tamburo (17) e sfere (18).

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO: collocare le 6 sfere (18) al fondo delle scanalature del mozzo (19) applicando una piccola quantità di grasso, quindi posizionare il tamburo (17) sul mozzo (19) in posizione di riposo. Posizionare l'arresto tamburo (16) sul mozzo (19), 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 (15). **Verificare che l'arresto tamburo (16) sia correttamente bloccato sul mozzo (19) e che la vite (15) non sporga dalla superficie su cui appoggerà la rondella zigrinata Schnorr (6) e il dado spingimolla (5).**

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 APPLICARE MODIFICHE IN QUALSIASI MOMENTO AL PRODOTTO SENZA ALCUN OBBLIGO DI AVVISI PREVIOUSI.

I PRODOTTI STM ITALY SRL SONO AD USO ESCLUSIVO PER LE COMPETIZIONI, POSSONO ESSERE UTILIZZATI SOLAMENTE IN PISTA.

LE OPERAZIONI DI MONTAGGIO DEVONO ESSERE SVOLTE SOLO DA PERSONE ESPERTE 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. MENEGLIARE CON ATTENZIONE.

ALCUNI COMPONENTI DELLA FRIZIONE PER LE LORO PICCOLE DIMENSIONI POTREBBERO ESSERE INGHIRTI. TENERE LONTANO DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

NORME PER LA CURA E PULIZIA DEL PRODOTTO

PARTI ANODIZZATE alle LEXAN: NON USARE sulle parti anodizzate sia l'acqua che i sapori o altri componenti in lexan (saponi tipo il grassatore a base acida) o alcalini. Usare esclusivamente sapori 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, contenitori, acidi o prodotti chimici aggressivi, maniche, stracci o così.

La temperatura massima permessa è di 120°C.

Non utilizzare il prodotto in modo che sia 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 e il lexan.

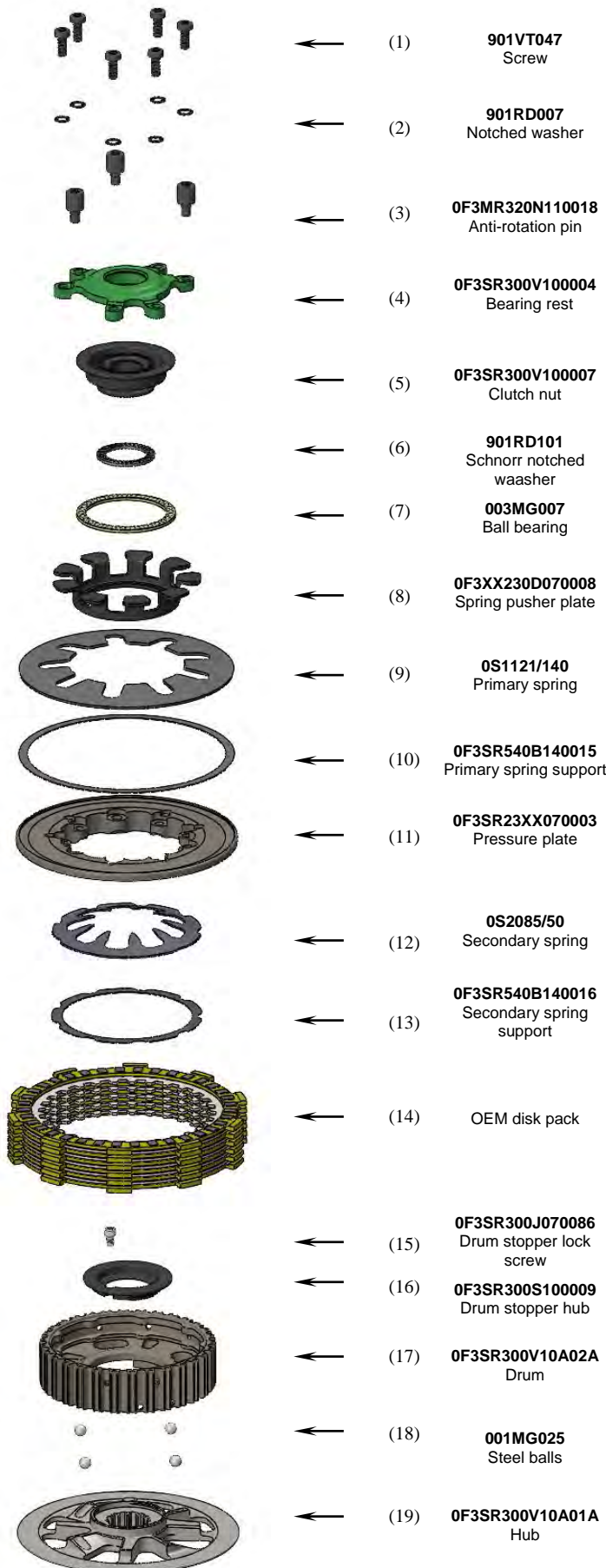
STM ITALY
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



0F3SR300V10A000
FKW-S121

SLIPPER CLUTCH KIT
KAWASAKI NINJA 400 (2020)

MOUNTING INSTRUCTIONS



The Drum/Hub group is supplied pre-assembled. **In case of need**, as to check the ramps wear, please see hereinafter the specific procedure to disassemble the Drum/Hub group.

Place the Drum/Hub group on the drive shaft.

Install the original clutch discs following the sequence below. The 2 conductors with the narrow band (14.1) must be positioned at the ends of the disk pack.

4 wide band conductors (14.2) are central and alternate with 5 steel ones (14.3).

The total height of the disc pack must be **26.0 ± 0.2 mm**.

WARNING: if in the original plates kit there are two rings (one of them is conical), placed in between organic plates keep them apart and do NOT use them in the STM clutch.

Check that the drum stopper lock screw (15) do not stick out from the surface of the drum stopper (16), where the spring stopper hub (5) will be placed.

Verify that the secondary spring support (13) is correctly placed in its seat in the drum (17). Place the secondary spring (12) in the drum (17) with a small amount of grease.

Check that the primary spring support (10) is correctly placed in its seat in the pressure plate (11). Place the pressure plate (11) in its seats on the drum (17).

Place the primary spring (9) on the pressure plate (11).

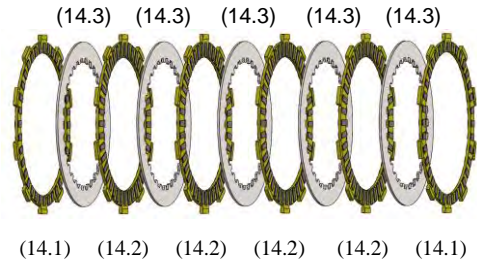
Pre-assemble the spring stopper group: keep the spring pusher plate (8) with the groove for the bearing facing up as shown in the drawing and place the ball bearing (7) in. Insert the spring stopper group into the pressure plate (11) so that the 9 wings of the spring pusher plate (8) overlap the 9 tips of the spring (9). Insert the notched washer (6) with the convex part facing up and then the nut (5).

Tighten the nut (5) onto the drive shaft, and lock it with a dynamometric wrench to the torque suggested by the manufacturer. Please remind not to use OEM washers. To lock the pressure plate (11) we suggest to use the specific tool (UTL-0030) (not included).

Pre-assemble the bearing rest group: mount the clutch pushrod piece and the bearing of the original clutch into the bearing rest (4).

Place the entire bearing rest into the specific holes in the pressure plate (11) taking care of placing it correctly in these holes and fix it with the six screws (1) and with the notched washers (2).

Once the mounting operations are completed, operate the clutch lever more than once to check that pressure plate correctly activate the clutch opening and closing, then mount the clutch guard.



DRUM/HUB UN-INSTALL PROCEDURE

ATTENTION: DO NOT perform this operation before removing the clutch from the bike. Remove the drum stopper lock screw (15), rotate the drum stopper hub (16) clockwise by 60° and then remove it. The drum (17), the hub (19) and the steel balls (18) can now be disassembled.

TO RE-ASSEMBLE THE GROUP: place the 6 steel balls (18) at the bottom of the grooves of the hub (19) using a small amount of grease, then position the drum (17) onto the hub (19) in an at-rest position. Position the drum stopper hub (16) 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 replace completely the screw (15). **Check that the drum stopper hub (16) is correctly locked on the hub (19) and that the drum stopper lock screw (15) do not stick out from the surface where the clutch nut (5) 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 OR 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 packing agents or acids is **prohibited**.
Always wear your mask and eye protection.
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.

