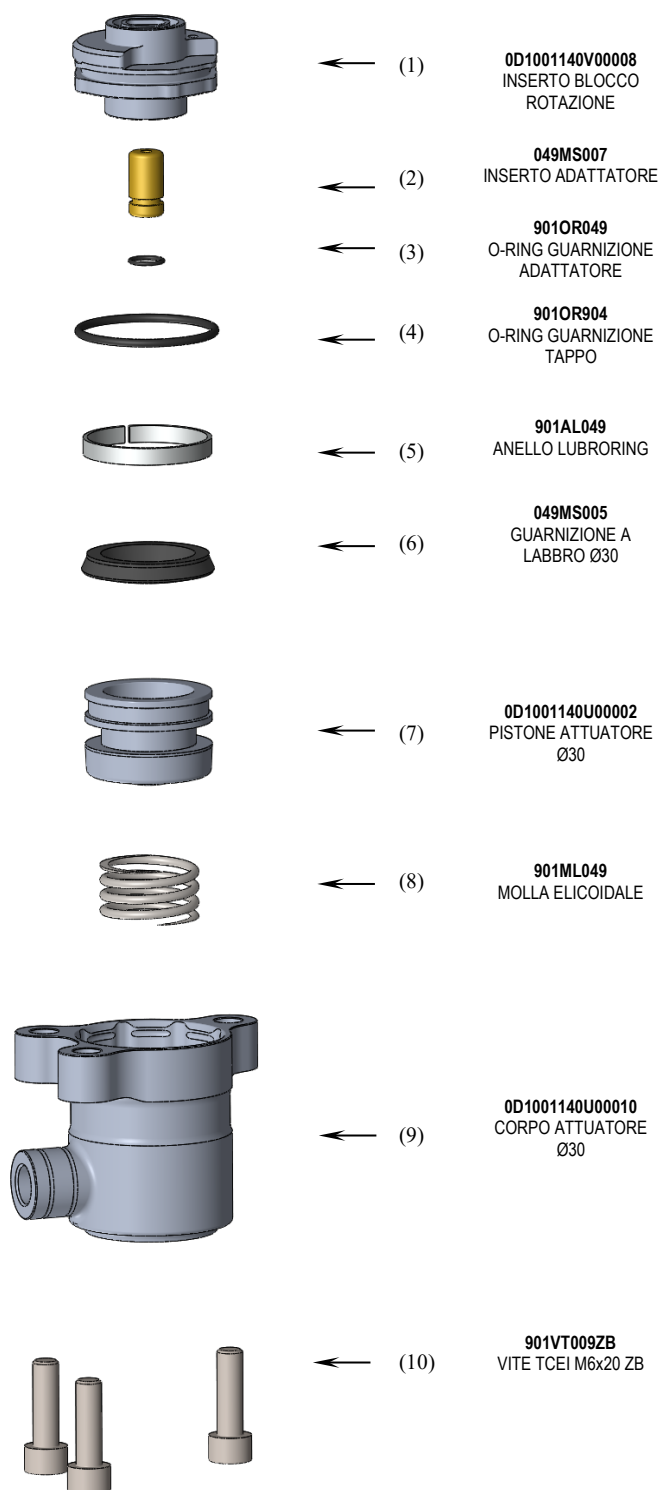


SDU-*800

ATTUATORE FRIZIONE IDRAULICO DUCATI

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO



Prima di effettuare il montaggio è bene rivolgersi a personale altamente qualificato.

Preassemblare il pistone attuatore (7), con l'anello lubroring (5) e la guarnizione a labbro (6), utilizzando grasso silconico per guarnizioni idrauliche.

Inserire la guarnizione a labbro (6) nella sede con diametro interno più piccolo, facendo attenzione a rivolgere la parte aperta del labbro dalla stessa parte della sede della molla elicoidale (8). Inserire poi l'anello lubroring (5) nella sede con diametro maggiore.

Inserire l'o-ring di tenuta (3) nella cava presente dell'inserto adattatore (2). Inserire l'assieme appena assemblato nell'apposito foro presente del pistone attuatore (7), in modo che l'o-ring rimanga nel foro.

Posizionare la molla elicoidale (8) all'interno del corpo attuatore (9) appoggiandola nell'apposita sede.

Ingrassare l'interno del corpo attuatore (9) e poi inserire il gruppo preassemblato nel corpo attuatore nel verso indicato nell'immagine, facendo attenzione all'inserimento della guarnizione (6).

Inserire l'o-ring guarnizione tappo (4) nella cava presente nell'inserto blocco rotazione (1). Inserire il gruppo appena preassemblato con il verso riportato in figura nel corpo attuatore (9) facendo coincidere le due sagome di centraggio.

Prima di effettuare il montaggio dell'attuatore il motore deve essere freddo.

Scollegare il tubo dell'olio dall'attuatore originale facendo attenzione all'olio che potrebbe fuoriuscire. Smontare quindi l'attuatore originale svitando le tre viti di fissaggio.

Utilizzando le viti fornite (10) rimontare l'attuatore appena assemblato.

Prima di fissare al corpo attuatore (9) il tubo di alimentazione olio, si consiglia di svuotare l'impianto e sostituire l'olio con quello consigliato dalla casa costruttrice.

Fissare quindi il tubo di alimentazione olio al corpo attuatore (9) avendo cura di sostituire la rondella in rame.

RIEMPIMENTO DEL CIRCUITO - Dopo aver svuotato il serbatoio, collegare un tubo trasparente allo spurgo assicurandosi che per qualche centimetro sia in posizione verticale e inserire l'altro capo libero all'interno di un contenitore per olio idraulico.

Aprire di un giro la vite di spurgo e riempire al massimo il serbatoio dell'olio aiutandone il flusso con delle leggere pressioni sulla leva frizione. L'olio del serbatoio va continuamente rabboccato tenendolo sempre al livello massimo.

Quando l'olio inizierà ad uscire dal tubo si noteranno delle bolle d'aria. Non appena il flusso rallenterà chiudere la vite di spurgo.

Premere lentamente la leva frizione rilasciandola velocemente per 5-6 volte. Dal fondo del serbatoio dell'olio si vedranno uscire delle bollicine d'aria.

Continuare l'operazione finché le bollicine non diminuiscono sensibilmente.

SPURGO DELL'ARIA IN ECCESSO - Dopo aver chiuso il serbatoio, mantenere la leva tirata dopo averla azionata più volte e aprire di un quarto di giro la vite di spurgo. Aspettare che l'olio fuoriesca e quindi richiudere. Rilasciare la leva lentamente e rabboccare il livello d'olio.

Ripetere l'operazione fino a quando dal tubicino non si vedono più fuoriuscire bolle d'aria. Terminato lo spurgo, portare a livello l'olio.

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

Buon divertimento!

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 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.

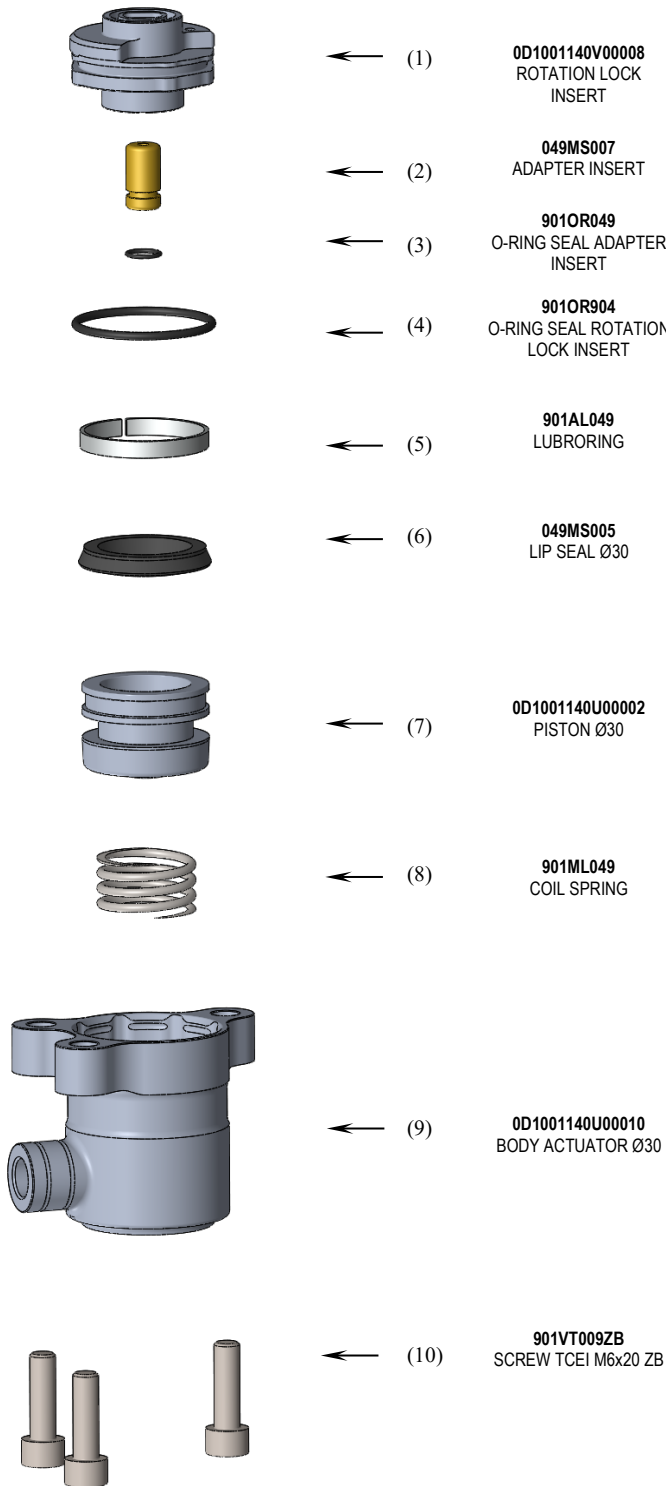
STM ITALY
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



SDU-*800

HYDRAULIC CLUTCH ACTUATOR DUCATI

MOUNTING INSTRUCTION



Before carrying out the assembly, contact highly qualified personnel. Preassemble the piston (7), with the lubroring (5) and the lip seal (6), using silicone grease for hydraulic seals.

Insert the lip seal (6) into the seat with the smallest internal diameter, being careful to face the open part of the lip on the same side as the coil spring seat (8). Then insert the lubroring (5) in the seat with the larger diameter. Insert the o-ring (3) in the groove present in the adapter insert (2). Insert the newly assembled assembly into the appropriate hole in the actuator piston (7) so that the gasket remains in the hole.

Position the coil spring (8) inside the actuator body (9) resting it in its seat. Grease the inside of the actuator body and then insert the preassembled group into the actuator body in the direction shown in the image, paying attention to inserting the lip seal (6).

Insert the o-ring seal (4) in the groove in the rotation lock insert (1). Insert the newly pre-assembled unit with the direction shown in the figure into the actuator body (9) making the two centering shapes coincide.

Before mounting the actuator, the motor must be cold.

Disconnect the oil pipe from the original actuator, paying attention to the oil that could leak. Then disassemble the original actuator by unscrewing the three fixing screws.

Using the provided screws (10) reassemble the newly assembled actuator. Before fixing the oil supply pipe to the actuator body (9), it is advisable to empty the system and replace the oil with that recommended by the manufacturer. Then fix the oil feed pipe to the actuator body (9) taking care to replace the copper washer.

FILLING THE CIRCUIT - After having emptied the tank, connect a transparent tube to the bleeder making sure that it is in a vertical position for a few centimeters and insert the other free end inside a container for hydraulic oil.

Open the bleed screw by one turn and fill the oil tank to the maximum, helping the flow with light pressure on the clutch lever. The oil in the tank must be topped up continuously, always keeping it at the maximum level.

When the oil starts to come out of the tube you will notice air bubbles. As soon as the flow slows down, close the bleed screw.

Slowly press the clutch lever releasing it quickly 5-6 times. You will see air bubbles coming out of the bottom of the oil tank.

Continue the operation until the bubbles decrease significantly.

BLEEDING EXCESS AIR - After closing the tank, keep the lever pulled after having operated it several times and open the bleed screw a quarter turn. Wait for the oil to flow out and then close it again. Release the lever slowly and top up the oil level.

Repeat the operation until no more air bubbles can be seen coming out of the tube. After bleeding, bring the oil up to the level.

Once assembly is complete, activate the clutch lever repeatedly and check that it works correctly.

Good fun!

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

