

KW.0122.000
XKW-030

FRIZIONE CLG OFFROAD
KAWASAKI KX 450 (2022)

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

La procedura di montaggio deve essere effettuata da personale specializzato.

Il funzionamento della frizione è strettamente correlato all'altezza del pacco dischi.

È necessario dunque misurare il pacco dischi prima del montaggio.

Dalla frizione originale prelevare solo i dischi conduttori, quindi assemblare il pacco dischi utilizzando i dischi condotti (5) forniti nella confezione ed effettuare la misurazione.

L'altezza totale del pacco dischi deve risultare pari a **34,5 ± 0,2 mm**.

Inserire quindi il mozzo (8) sull'albero primario, controllando che sia presente il distanziale originale.

Posizionare la rondella dentellata antisvitamento (7) sul mozzo (8) e avvitare il dado originale alla coppia di serraggio prescritta dal costruttore del motore, si consiglia di utilizzare la chiave UTL-0090 per tenere bloccato il mozzo (8) (utensile non fornito nella confezione).

Installare il pacco dischi sul mozzo (8), iniziando con un disco conduttore (6) e alternando i dischi successivi fino all'ultimo disco conduttore (6).

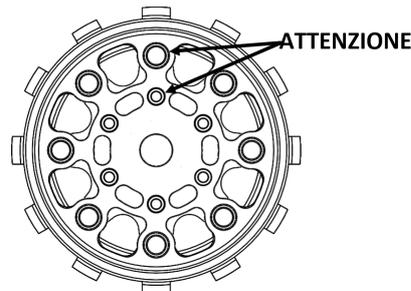
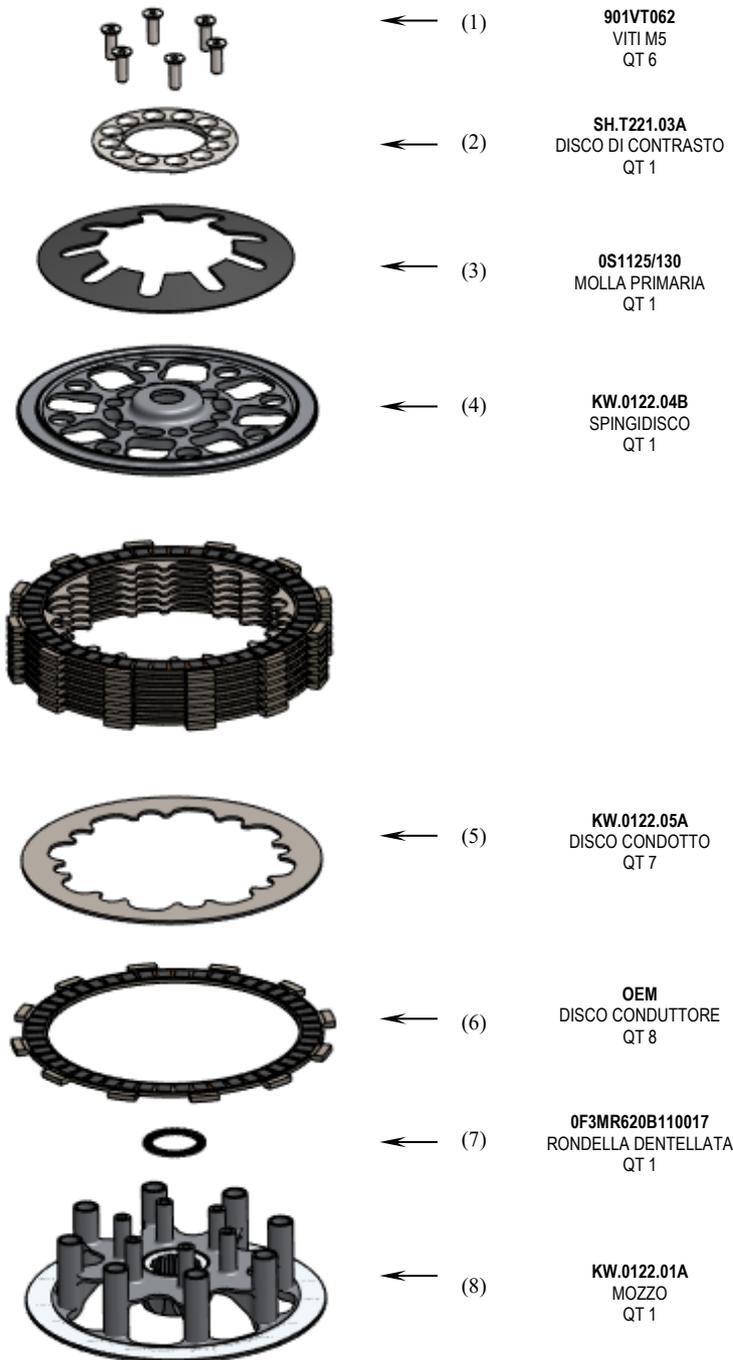
Non installare l'anello judder spring (anello conico) e il rasamento accoppiato, se presenti nella frizione di serie.

Installare quindi il perno di spinta della frizione originale all'interno del foro dell'albero primario.

Posizionare quindi lo spingidisco (4) sul pacco dischi appena montato facendo particolare attenzione ad allineare correttamente lo spingidisco rispetto al mozzo e tenendo la scritta del codice presente sullo spingidisco (4) visibile all'operatore.

I fori di diametro maggiore e di diametro minore presenti sullo spingidisco (4) devono coincidere con le colonnette presenti sul mozzo (8) come rappresentato nell'immagine seguente.

ATTENZIONE se questo montaggio non viene eseguito correttamente si potrebbero verificare rotture o malfunzionamenti.



Posizionare la molla a tazza (3) nella sede presente nello spingidisco (4).

Installare quindi il disco di contrasto (2) tenendo la scritta del codice visibile all'operatore e facendo particolare attenzione a far coincidere le sedi ricavate sul diametro più esterno del disco con i petali della molla,

ATTENZIONE se questo montaggio non viene eseguito correttamente si potrebbero verificare rotture o malfunzionamenti.

Il disco di contrasto (2) è anche un organo di regolazione del precarico della molla (3).

Assicurarsi di posizionarlo poggiandolo sulle torrette del mozzo (8) in corrispondenza dei fori più alti (Posizione 1), in modo da avere il corretto precarico della molla (3).

Può essere ruotato e quindi poggiato sulle torrette in corrispondenza dei fori più bassi nel momento in cui il pacco dischi risulta più basso rispetto al nominale di almeno 0,3/0,4 mm.

Avvitare quindi le viti (1) serrando con chiave dinamometrica alla coppia massima di 7,5 Nm.

A montaggio ultimato, attivare ripetutamente la leva frizione verificando che compia il corretto funzionamento verificando il distacco dello spingidisco dal pacco dischi sottostante.

Reinstallare il carter e regolare, dall'apposito registro, il gioco frizione che dovrà essere pari a quello previsto dal costruttore.

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 SERVA 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 DANEGGIATE 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 decalcanti o acidi.
Lavare sempre la moto fredda, ma calda.
Non utilizzare saponi o 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.

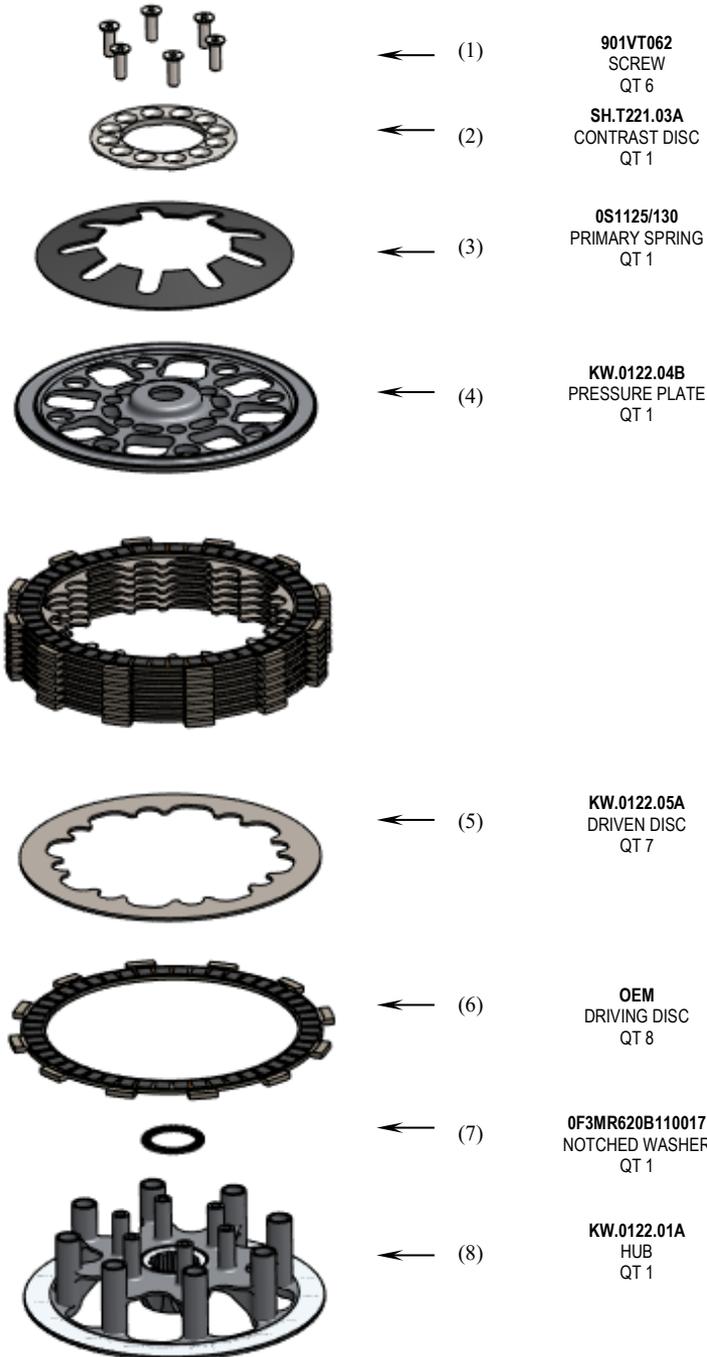
STM ITALY
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



KW.0122.000
XKW-030

CLG OFFROAD CLUTCH
KAWASAKI KX 450 (2022)

MOUNTING INSTRUCTION



The assembly procedure must be carried out by specialized personnel. The operation of the clutch is strictly related to the height of the disc pack. It is therefore necessary to measure the disc pack before assembly. From the original clutch, take only the driving discs, then assemble the disc pack using the driven discs (5) supplied in the package and carry out the measurement.

The total height of the disc pack must be equal to **34,5 ± 0.2 mm**. Then insert the hub (8) onto the primary shaft, making sure that the original spacer is present.

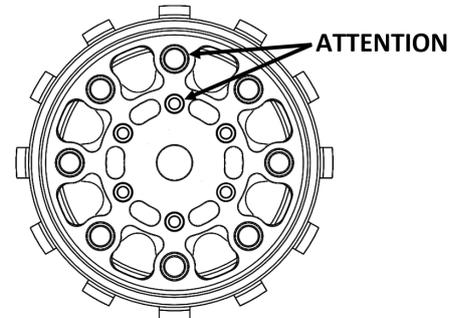
Place the serrated notched washer (7) on the hub (8) and screw the original nut to the tightening torque prescribed by the engine manufacturer, we recommend using the UTL-0090 wrench to keep the hub (8) locked (tool not supplied in the package).

Install the disc pack on the hub (8), starting with one drive disc (6) and alternating subsequent discs until the last drive disc (6).

Do not install the judder spring ring (conical ring) and the coupled shim, if present in the standard clutch.

Then install the original clutch push pin into the primary shaft hole. Then position the pressure plate (4) on the newly mounted disc pack, paying particular attention to correctly align the pressure plate with respect to the hub and keeping the code written on the pressure plate (4) visible to the operator. The larger and smaller diameter holes on the pressure plate (4) must coincide with the columns on the hub (8) as shown in the following image.

ATTENTION if this assembly is not carried out correctly, breakages or malfunctions could occur.



Position the primary spring (3) in the seat on the pressure plate (4). Then install the contrast disc (2) keeping the code writing visible to the operator and paying particular attention to make the seats on the outermost diameter of the disc coincide with the spring pedals.

ATTENTION if this assembly is not carried out correctly, breakages or malfunctions could occur.

The contrast disc (2) is also a spring preload adjustment member (3). Make sure to position it by resting it on the hub turrets (8) in correspondence with the highest holes (Position 1), so as to have the correct spring preload (3).

It can be rotated and then placed on the turrets at the lowest holes when the disc pack is lower than the nominal by at least 0.3 / 0.4 mm. Then screw the screws (1) tightening with a torque wrench to a maximum torque of 7,5 Nm.

When assembly is complete, repeatedly activate the clutch lever, checking that it works correctly by checking the detachment of the pressure plate from the disk pack below.

Reinstall the clutch cover and adjust, from the appropriate register, the clutch play which must be equal to that provided by the manufacturer.

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.**

