



KTT-3600

**KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE
A SECCO APRILIA RSV4**

**DRY CLUTCH CONVERSION KIT
APRILIA RSV4**

**ISTRUZIONI DI MONTAGGIO
FITTING INSTRUCTIONS**

IL KIT COMPRENDE

- **KTT-3601** KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE A SECCO
- **FAP-S400** FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO
- **ADU-0030** PACCO DISCHI Z48 FRIZIONE A SECCO
- **AAP-0010** CAMPANA Z48
- **KTT-3602** KIT AZIONAMENTO A CAVO

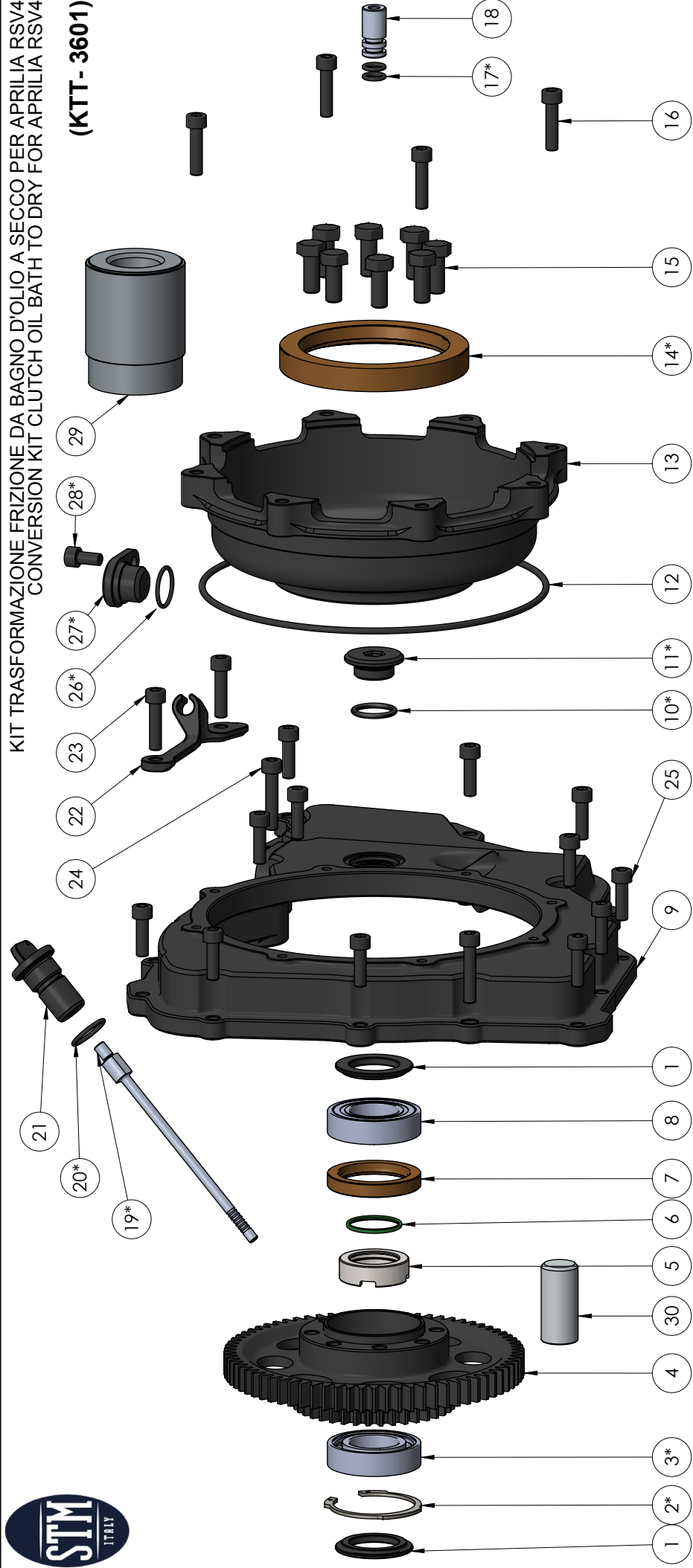
KIT INCLUDES

- **KTT-3601** DRY CLUTCH CONVERSION KIT
- **FAP-S400** SLIPPER CLUTCH
- **ADU-0030** PLATE SET Z48 DRY CLUTCH
- **AAP-0010** BASKET Z48
- **KTT-3602** CABLE DRIVE KIT



KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE DA BAGNO D'OLIO A SECCO PER APRILIA RSV4
CONVERSION KIT CLUTCH OIL BATH TO DRY FOR APRILIA RSV4

(KTT-3601)



KTT-3601 - ELENCO PARTI / PART LIST

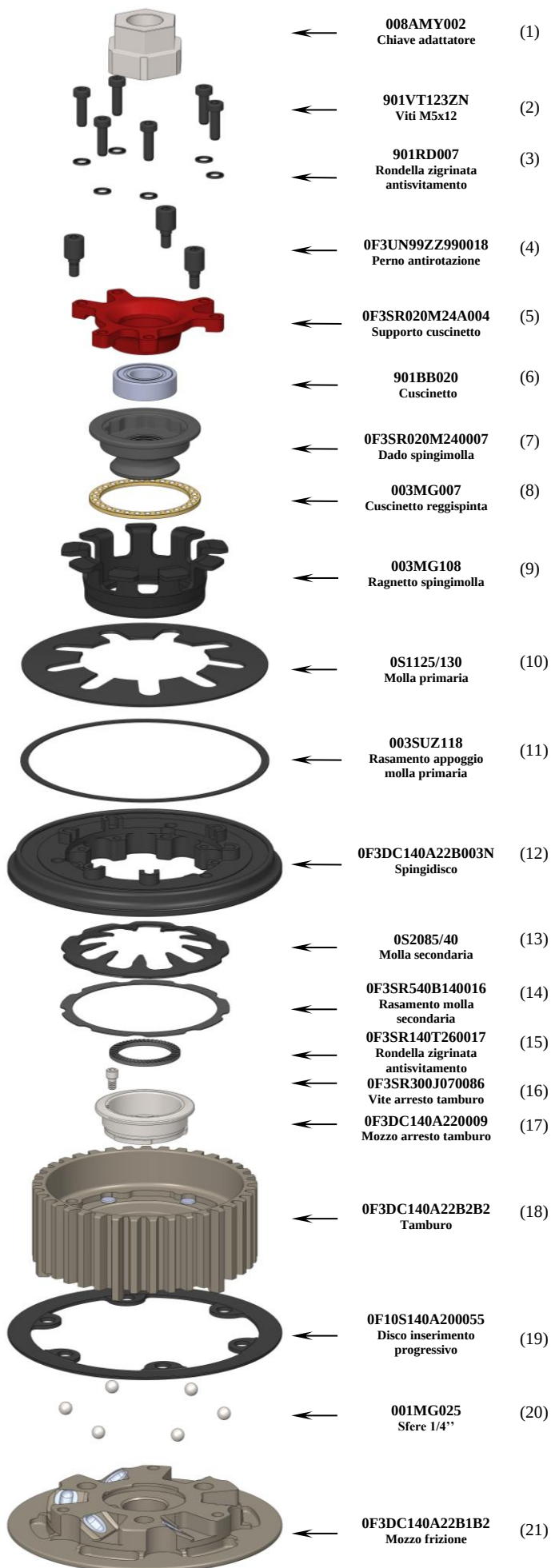
N	CODICE / CODE	DESCRIZIONE	Q.TA'/Q.TY	N	CODICE / CODE	DESCRIZIONE	Q.TA'/Q.TY
1	0F3SR020M240045	DISTANZIALE STM	2	16	901VT094ZN	VITE M6x25	4
2	901SE002	ANELLO SEEGER	1	17	901OR008	ORING TAPPO ALBERO	2
3	901BB003	CUSCINETTO BASSO PRIMARIA	1	18	0F3SR020M240202	TAPPO ALBERO	1
4	0F3SR020M240300	RUOTA DENTATA PRIMARIA Z73	1	19	0F3SR020M24B220	ASTINA	1
5	0F3SR020M240104	BOCCOLA PRIMARIA	1	20	901OR017	ORING TAPPO CARICO OLIO	1
6	901OR030	O-RING PRIMARIA	2	21	0F3SR020M24A203	TAPPO CARICO OLIO	1
7	901AT002	PARAOLIO PRIMARIA	1	22	0F3SR020M24A240	SUPPORTO REGISTRO LEVA	1
8	901BB001	CUSCINETTO ALTO PRIMARIA	1	23	901VT625ZN	VITE SUPPORTO REGISTRO LEVA	2
9	0F3SR020M24B230	CARTER CHIUSURA MOTORE	1	24	901VT630ZN	VITE SPINA	2
10	901ORST8	ORING TAPPO FASE MOTORE	1	25	901VT009ZN	VITE CARTER CHIUSURA MOTORE	12
11	0F3SR020M24A201	TAPPO FASE MOTORE	1	26	901OR040	ORING TAPPO SENSORE	1
12	901OR034	ORING CIOTOLA FRIZIONE	1	27	0F3SR020M240204	TAPPO SENSORE	1
13	0F3SR020M24A200	CIOTOLA FRIZIONE	1	28	901VT093ZN	VITE M6x12	1
14	901AT003	PARAOLIO CIOTOLA	1	29	UTL-0036	TAMPONE	1
15	901VT001ZN	VITE M8x20 DIN933	8	30	0F3SR020M24A093	BOCCOLA SELETTORE CAMBIO	1

Nota bene: gli articoli contrassegnati con * sono forniti già assemblati / Please note: items marked with * are supplied already assembled

0F3SR020M24A000 FAP-S400

COMPLESSIVO FRIZIONE APRILIA RSV4 DRY

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 STM inclusi nel kit **KTT-3600** seguendo la sequenza illustrata nelle istruzioni specifiche allegate.

L'altezza totale del pacco dischi deve risultare **36.5 ± 0.2 mm**.

Controllare che la vite fermo arresto tamburo (16) non sporga dalla superficie dell'arresto tamburo (17) su cui appoggerà la rondella zigrinata antisvitamento (15).

Verificare che il rasamento della molla secondaria (14) sia ben inserito nella sede del tamburo (18). Inserire la molla secondaria (13) nella propria sede all'interno del tamburo (18) con una piccola quantità di grasso per mantenerla in posizione. Verificare che il rasamento molla primaria (11) sia ben inserito nella sede dello spingidisco (12). Inserire lo spingidisco (12) nelle proprie sedi sul tamburo (18). Inserire la molla primaria (10) nella sede dello spingidisco (12).

Premontare il gruppo arresto molla: tenere il ragnetto spingimolla (9) con la guida cuscinetto (parte con la cava sfere) verso l'alto come illustrato e inserire il cuscinetto reggispinta (8) al suo interno.

Inserire il gruppo arresto molla completo all'interno dello spingidisco (12), facendo in modo che le 9 alette del ragnetto spingimolla (9) vadano a sovrapporsi sulle 9 razze della molla (10).

Inserire la rondella zigrinata Schnorr (15) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il dado (7). Avvitare il dado (7) sull'albero primario utilizzando la chiave adattatore (1) 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 (12).

Posizionare il perno di spinta originale all'interno della propria sede nel foro del cuscinetto preassemblato (6). Posizionare il supporto cuscinetto (5) nell'apposita sede dello spingidisco (12) facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature e fissarlo con le sei viti (2) e le sei rondelle zigrinate (3) alla coppia di serraggio di 7,5 Nm.

Procedere con l'installazione del coperchio azionamento frizione seguendo le istruzioni generali KTT-3602.

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 (16), ruotare di 60° in senso orario l'arresto tamburo (17) e poi estrarlo. A questo punto è possibile separare mozzo (21), tamburo (18), sfere (20) e disco ad inserimento progressivo (19).

PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO: collocare le 5 sfere (20) al fondo delle scanalature del mozzo (21) applicando una piccola quantità di grasso, quindi posizionare il tamburo (18) sul mozzo (21) in posizione di riposo. Posizionare l'arresto tamburo (17) sul mozzo (21), allineando le sue tre alette con le relative sedi sul mozzo (21), poi ruotarlo sino ad allineare i fori tra i due pezzi, ed infine reinserire completamente la vite (16). **Verificare che l'arresto tamburo (17) sia correttamente bloccato sul mozzo (21) e che la vite (16) non sporga dalla superficie su cui appoggerà la rondella zigrinata antisvitamento (15) e il dado spingimolla (9).**

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 decapanti o acidi.
Lavare sempre la moto fredda, mai calda.
Non utilizzare detersivi pulitrici 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



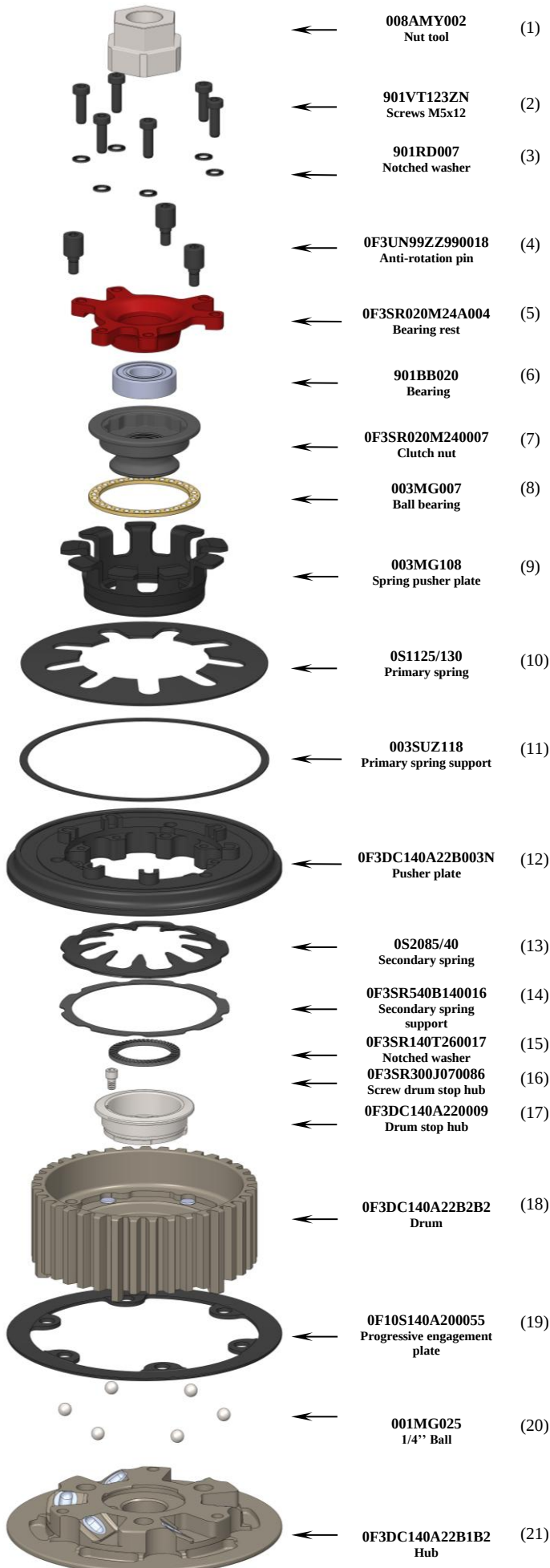
0F3SR020M24A000

FAP-S400

CLUTCH ASSEMBLY

APRILIA RSV4 DRY

INSTALLATION INSTRUCTIONS



- ← **008AMY002** (1)
Nut tool
- ← **901VT123ZN** (2)
Screws M5x12
- ← **901RD007** (3)
Notched washer
- ← **0F3UN99ZZ990018** (4)
Anti-rotation pin
- ← **0F3SR020M24A004** (5)
Bearing rest
- ← **901BB020** (6)
Bearing
- ← **0F3SR020M240007** (7)
Clutch nut
- ← **003MG007** (8)
Ball bearing
- ← **003MG108** (9)
Spring pusher plate
- ← **0S1125/130** (10)
Primary spring
- ← **003SUZ118** (11)
Primary spring support
- ← **0F3DC140A22B003N** (12)
Pusher plate
- ← **0S2085/40** (13)
Secondary spring
- ← **0F3SR540B140016** (14)
Secondary spring support
- ← **0F3SR140T260017** (15)
Notched washer
- ← **0F3SR300J070086** (16)
Screw drum stop hub
- ← **0F3DC140A220009** (17)
Drum stop hub
- ← **0F3DC140A22B2B2** (18)
Drum
- ← **0F10S140A200055** (19)
Progressive engagement plate
- ← **001MG025** (20)
1/4" Ball
- ← **0F3DC140A22B1B2** (21)
Hub

The hub/drum assembly is supplied pre-assembled. **IF NECESSARY**, to inspect the condition of the ramps, follow the HUB/DRUM DISASSEMBLY PROCEDURE provided further below.

Insert the hub/drum assembly onto the main shaft.
Install the STM clutch discs included in kit **KTT-3600**, following the sequence shown in the specific attached instructions.
The total height of the disc pack must be **36.5 ± 0.2 mm**.

Check that the drum stop screw (16) does not protrude from the surface of the drum stop (17), on which the anti-rotation serrated washer (15) will rest.
Verify that the secondary spring support (14) is properly seated in its seat in the drum (18).

Insert the secondary spring (13) into its seat inside the drum (18) using a small amount of grease to hold it in place.

Make sure that the primary spring shim (11) is correctly inserted in the seat of the pressure plate (12). Insert the pressure plate (12) into its seats on the drum (18). Insert the primary spring (10) into its seat on the pressure plate (12).

Pre-assemble the spring retainer group: hold the spring pusher plate (9) with the bearing guide (the side with the ball groove) facing upwards, as shown, and insert the thrust bearing (8) into it.

Insert the complete spring retainer group into the pressure plate (12), making sure that the 9 tabs of the spring pusher spider (9) overlap with the 9 spring tips (10). Install the Schnorr serrated washer (15) with the convex side facing up, followed by the nut (7).

Tighten the nut (7) onto the main shaft using the adapter wrench (1) and a torque wrench, applying the torque recommended by the engine manufacturer.

It is also recommended to use the specific wrench (UTL-0030), not included in the package, to hold the pressure plate (12) in place.

Place the original push rod into its seat in the hole of the pre-assembled bearing (6).

Position the bearing support (5) in the appropriate seat on the pressure plate (12), ensuring it is correctly inserted into its respective grooves.

Secure it using the six screws (2) and six serrated washers (3), tightening them to 7.5 Nm.

Proceed with the installation of the clutch actuation cover, following the general instructions KTT-3602.

HUB/DRUM DISASSEMBLY PROCEDURE

WARNING: Perform this operation only after removing the clutch from the gearbox shaft.

Remove the drum stop screw (16), rotate the drum stop (17) 60° clockwise, and then extract it. At this point, it is possible to separate the hub (21), drum (18), balls (20) and progressive engagement disc (19).

TO REASSEMBLE THE UNIT: place the 5 balls (18) at the bottom of the grooves in the hub (19), applying a small amount of grease, install the progressive engagement plate (19) on correct position and then position the drum (17) onto the hub (19) in the resting position.

Place the drum stop (17) on the hub (21), aligning its three tabs with their respective seats on the hub (21), then rotate it until the holes between the two parts align, and finally reinsert screw (16) completely.

Ensure that the drum stop (17) is properly locked onto the hub (21) and that screw (16) does not stick out from the surface where the notched washer (15) and the clutch nut (9) 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 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 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.

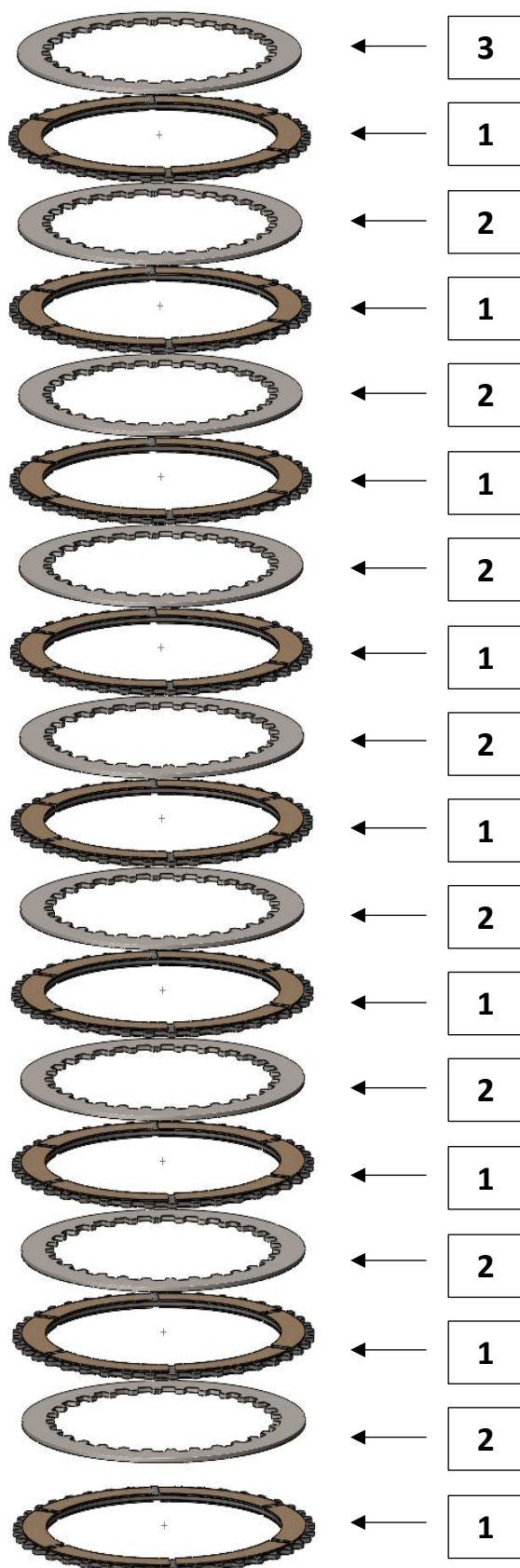
STM ITALY
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



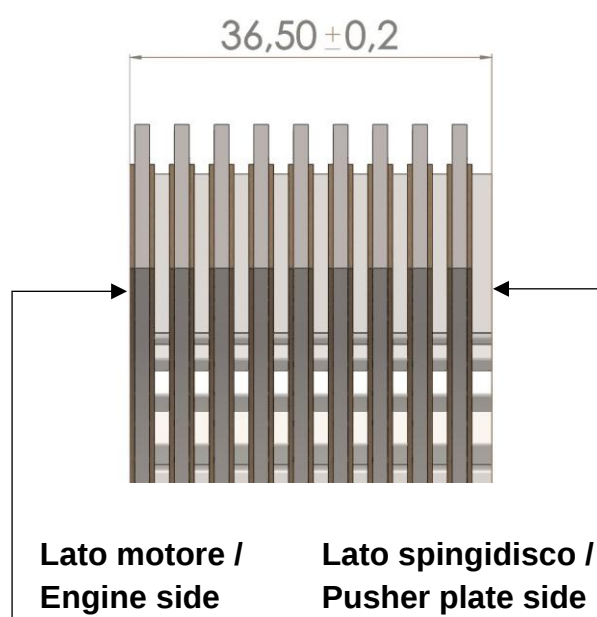
Lato spingidisco /
Pusher plate side

PACCO DISCHI Z48 PER FRIZIONI STM / Z48 PLATES KIT FOR STM CLUTCHES

(ADU-0030)



Composizione pacco dischi / Plate kit specification			
N	QT.	CODICE / CODE	DESCRIZIONE/ DESCRIPTION
1	9	003MG022	Disco sinterizzato Z48 2,5 mm / Sintered clutch plate Z48 2,5 mm
2	8	031MG003	Disco condotto 1,5 mm / Steel plate 1,5 mm
3	1	031MG004	Disco condotto 2 mm / Steel plate 2 mm

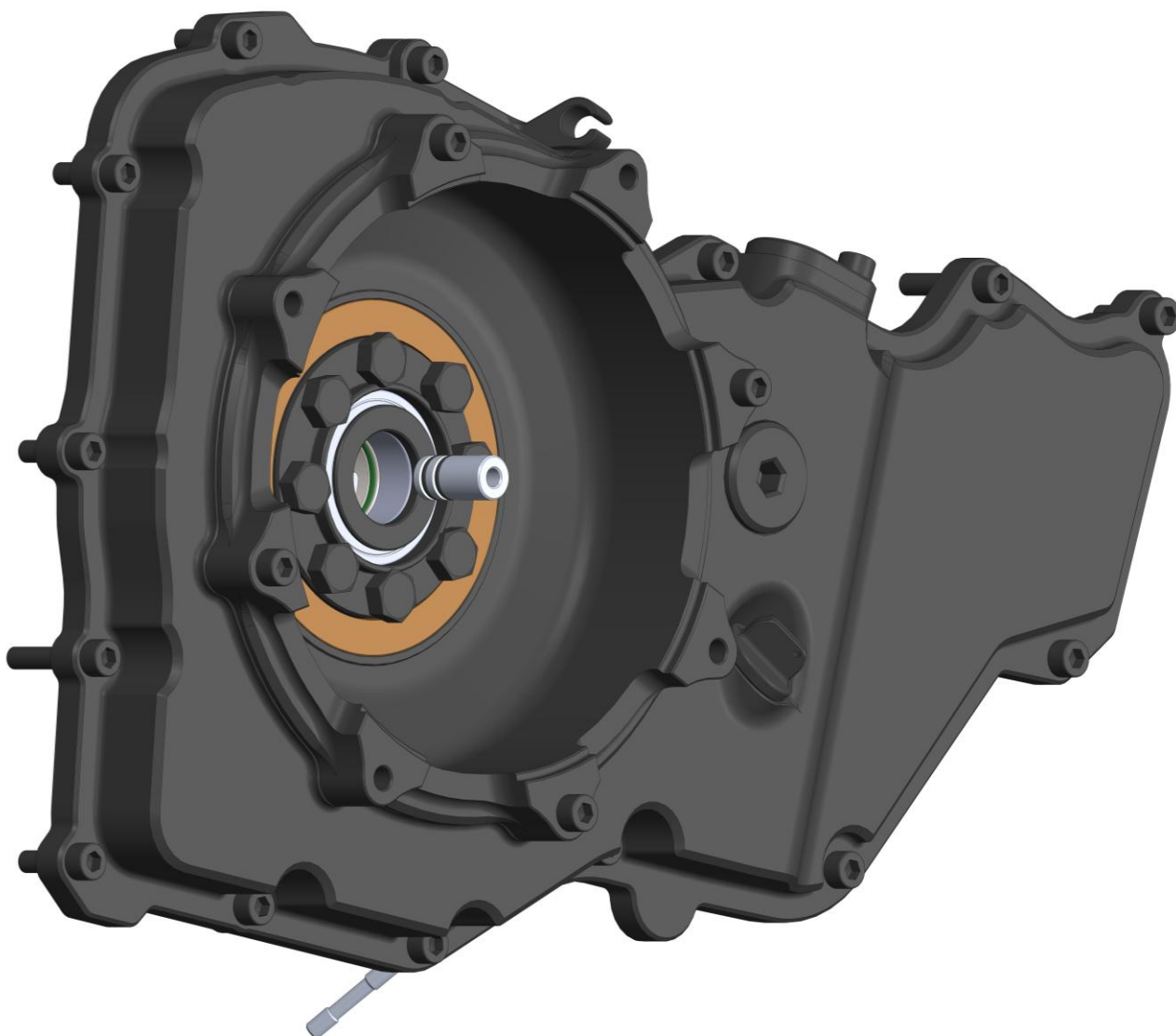


Lato motore /
Engine side

KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE A SECCO

DRY CLUTCH CONVERSION KIT

(KTT-3601)



FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO / SLIPPER CLUTCH

COD. 0F3SR020M24A000

(FAP-S400)



CAMPANA Z48 / BASKET Z48

COD. 0F3DC140A22A092N

(AAP-0010)



KIT AZIONAMENTO A CAVO /
CABLE DRIVE KIT
(KTT-3602)



ISTRUZIONI PER MONTAGGIO KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE DA BAGNO D'OLIO A SECCO APRILIA RSV4

PREMESSA:

È fortemente raccomandato che l'intera procedura di smontaggio dei componenti originali e assemblaggio del kit STM venga effettuata da personale specializzato.

Al fine di semplificare e velocizzare le operazioni di sostituzione dell'intero gruppo frizione, **diverse parti del kit (KTT-3601) vengono fornite già preassemblate.**

In particolare, in riferimento alla numerazione dell'elenco parti in distinta:

- i componenti **(2)** e **(3)** sono montati sulla ruota dentata primaria **(4)** e rappresentano l'**assieme primaria**;
- i componenti **(10)**, **(11)**, **(26)**, **(27)**, e **(28)** sono montati sul carter chiusura motore **(9)** e rappresentano l'**assieme carter**;
- il componente **(14)** è montato sulla ciotola frizione **(13)** e rappresentano l'**assieme ciotola**;
- gli o-ring **(17)** sono montati sul tappo albero **(18)** e rappresentano l'**assieme tappo albero**;
- i componenti **(19)** e **(20)** sono montati sul tappo carico olio **(21)** e rappresentano l'**assieme tappo olio**.

Tutti gli altri componenti vengono forniti singolarmente e il loro posizionamento è descritto nelle seguenti istruzioni.

APRILIA RSV4 DRY CONVERSION KIT FITTING INSTRUCTIONS

FOREWORD:

It is strongly recommended that the entire procedure for disassembling the original components and assembling the STM kit is carried out by specialized personnel.

To simplify and speed up the replacement operations of the entire clutch unit, **several parts of the kit (KTT-3601) are supplied already pre-assembled.**

In particular, with reference to the numbering of the parts list:

- components **(2)** and **(3)** are mounted on the primary gear wheel **(4)** and represent the **primary assembly**;
- components **(10)**, **(11)**, **(26)**, **(27)**, and **(28)**, are mounted on the carter engine cover **(9)** and represent the **cover assembly**;
- component **(14)** is mounted on the clutch bowl **(13)** and represent the **bowl assembly**;
- o-rings **(17)** are mounted on the shaft cap **(18)** and represents the **shaft cap assembly**;
- Components **(19)** and **(20)** are mounted on the oil fill cap **(21)** and represent the **oil cap assembly**.

All other components are supplied individually and their placement is described in the following instructions.

OPERAZIONI PRELIMINARI: SMONTAGGIO PARTI ORIGINALI

PRELIMINARY OPERATIONS: DISASSEMBLY OF ORIGINAL PARTS

OPERAZIONE 1

Togliere l'olio dal motore e rimuovere il coperchio di chiusura frizione.

STEP 1

Drain the engine oil and remove the clutch closing cover.

OPERAZIONE 2

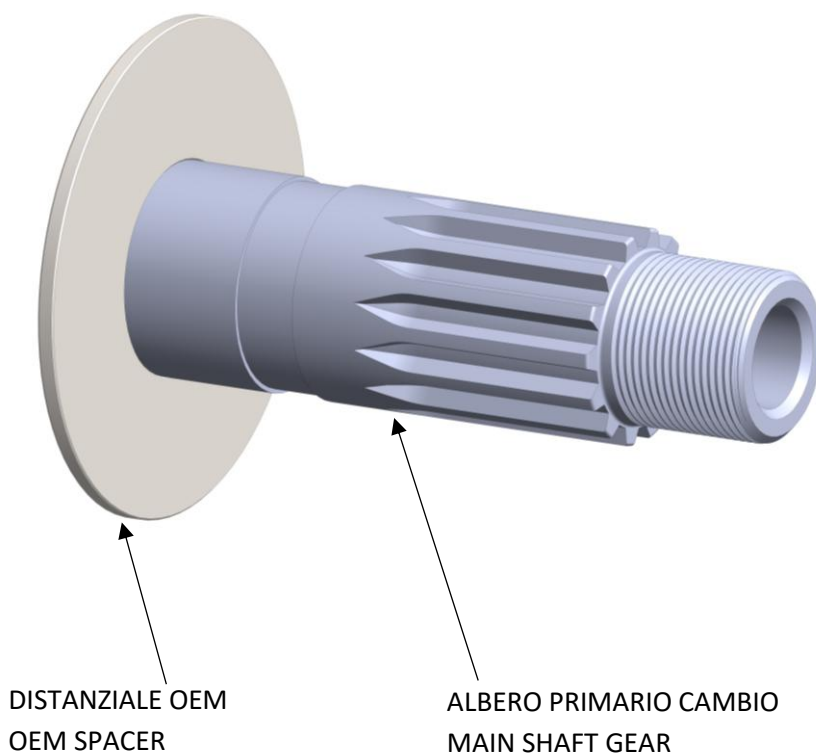
Rimuovere il gruppo frizione originale attenendosi alle specifiche del costruttore, quindi procedere con la rimozione del gruppo campana-ruota primaria originale.

Successivamente, estrarre la boccia originale e il cuscinetto che supporta la campana-ruota primaria originale, lasciando in posizione unicamente il primo distanziale OEM, come rappresentato in figura.

STEP 2

Remove the original clutch unit according to the manufacturer's specifications, therefore remove the original basket-primary gear wheel.

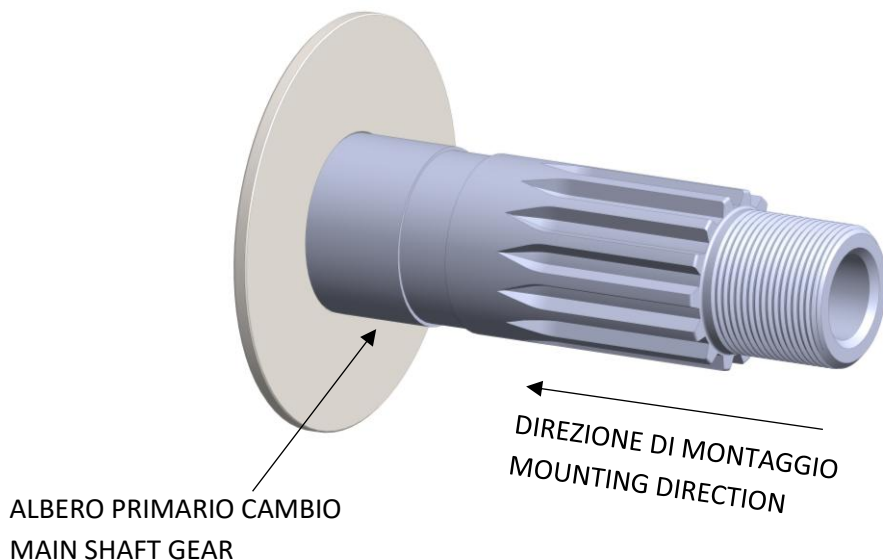
Remove the original bushing and the bearing that supports the original primary wheel-hub, leaving only the first OEM spacer in place, as shown in the figure.



OPERAZIONI DI MONTAGGIO KIT STM

OPERAZIONE 3

Posizionare il distanziale STM **(1)** con il lato a diametro maggiore rivolto verso il distanziale OEM e il lato a diametro minore rivolto verso l'operatore, come rappresentato in figura.



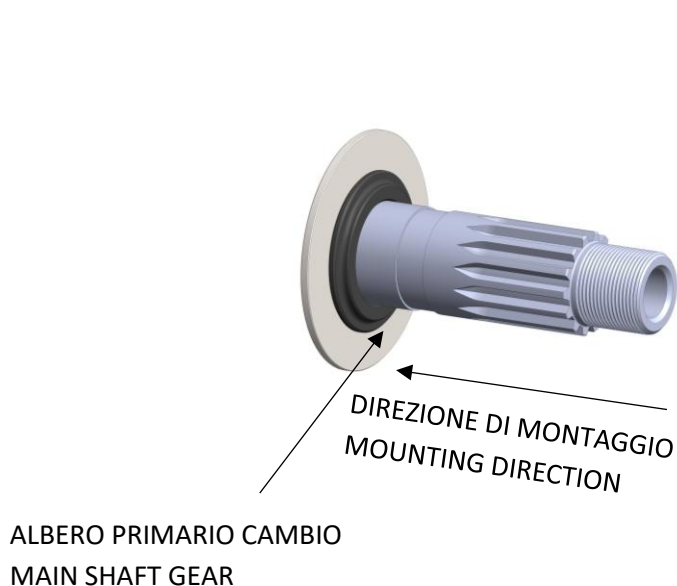
STM KIT ASSEMBLY OPERATIONS

STEP 3

Position the STM spacer **(1)** with the larger diameter side facing the OEM spacer and the smaller diameter side facing the operator, as shown in the image below.

OPERAZIONE 4

Inserire l'**assieme primaria** sull'albero primario del cambio facendo ingranare i denti presenti sulla ruota primaria, con il piano appoggio campana rivolto verso l'operatore.



STEP 4

Fit the **primary gear assembly** on the gearbox primary shaft, engaging the teeth on the primary gear, with the basket support surface facing the operator.



OPERAZIONE 5

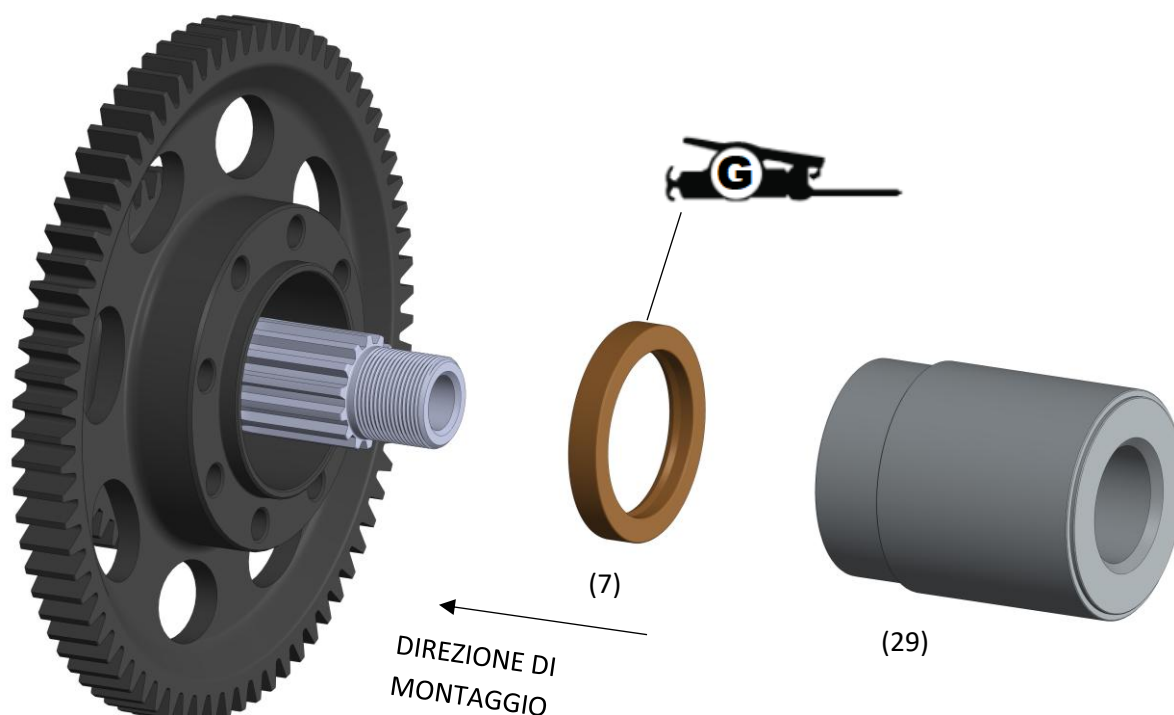
Inserire il paraolio primaria (7) all'interno **dell'assieme primaria** prestando attenzione al verso di montaggio: la parte con la molla di rinforzo dev'essere **necessariamente** rivolta verso l'interno motore. Utilizzare l'utensile fornito in confezione (29) per spingere il paraolio fino a battuta sulla spalla della ruota primaria.

Nota bene: ingrassare bene la tenuta prima dell'inserimento.

STEP 5

Insert the primary oil seal (7) into the **primary assembly**, paying attention to the correct installation orientation: the side with the reinforcement spring **must be** facing towards the engine. Use the tool provided in the package (29) to press the oil seal in until it sits flush against the shoulder of the primary gear.

Note: Lubricate the seal before insertion.



OPERAZIONE 6

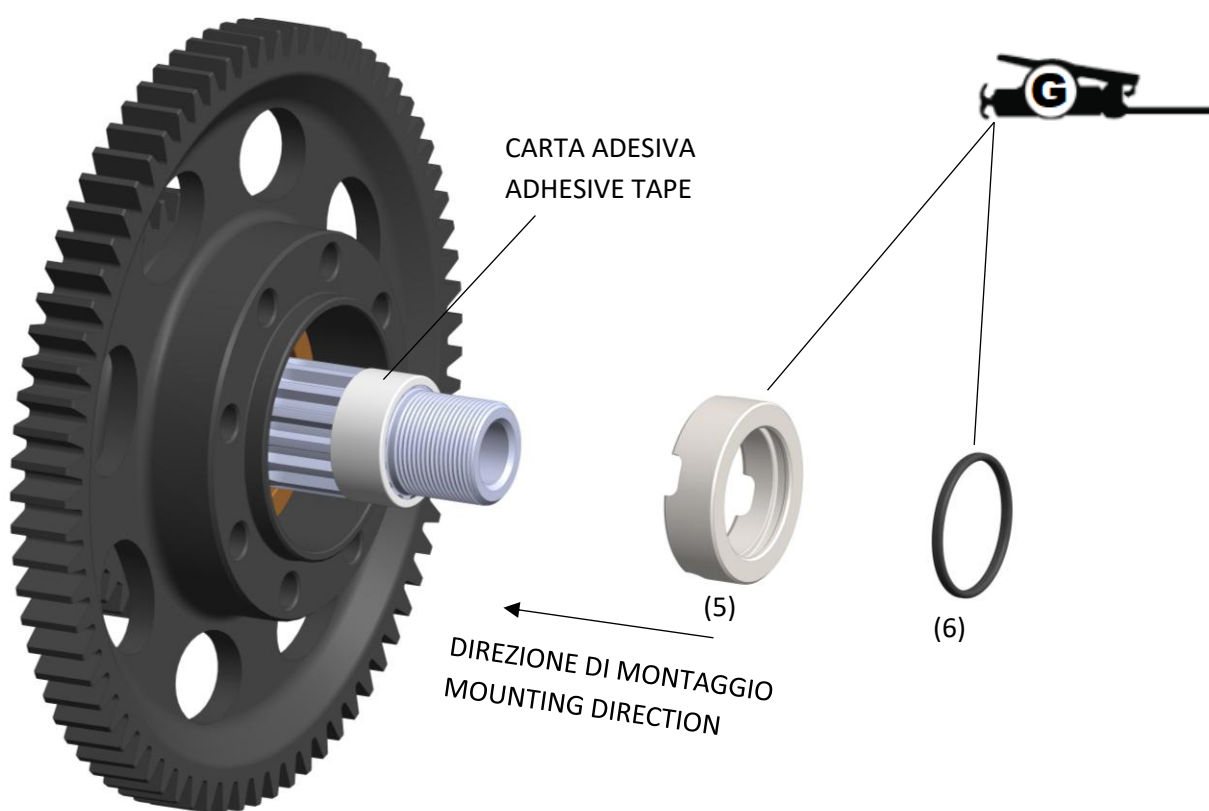
Inserire l'o-ring primaria **(6)** nella sua sede all'interno della boccia primaria **(5)**. Successivamente, posizionare i due componenti nell'assieme primaria fino a battuta sul cuscinetto, avendo cura di lubrificare il diametro esterno della boccia prima dell'installazione. È inoltre consigliato applicare della carta adesiva sullo spigolo della broccia, in modo da evitare di danneggiare l'o-ring durante l'operazione; la carta dovrà essere rimossa una volta completato l'inserimento. La confezione include 2 o-ring primaria **(6)**: utilizzare il secondo come ricambio nel caso in cui il primo si danneggi durante il montaggio.

Nota bene: ingrassare la tenuta prima dell'inserimento.

STEP 6

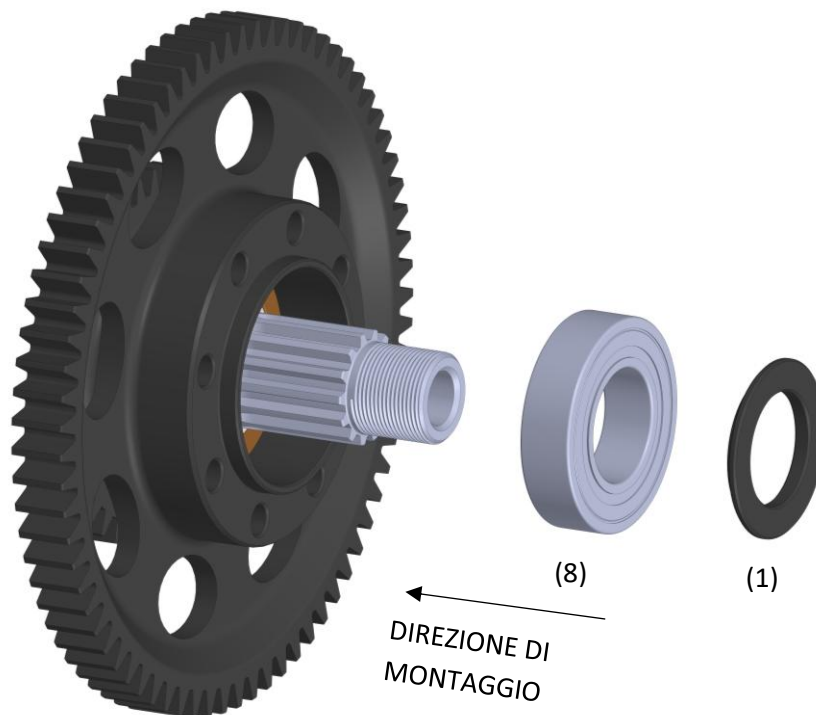
Insert the primary o-ring **(6)** into its seat inside the primary bushing **(5)**. Then, position the two components in the primary assembly until they seat against the bearing, making sure to lubricate the outer diameter of the bushing before installation. It is also recommended to apply adhesive tape on the edge of the broach in order to prevent damage to the O-ring during the operation; the tape must be removed once the insertion has been completed. The package includes 2 primary o-rings **(6)**: use the second as a replacement if the first is damaged during assembly.

Note: Grease the seal before insertion.



OPERAZIONE 7

Inserire il cuscinetto alto primaria **(8)** utilizzando l'apposito utensile fornito nella confezione **(29)**, spingendo a battuta con la boccola. Successivamente, posizionare il distanziale STM **(1)**, assicurandosi che il lato a diametro minore sia rivolto verso il cuscinetto **(8)** e che il lato a diametro minore sia rivolto verso l'operatore, come rappresentato in figura.

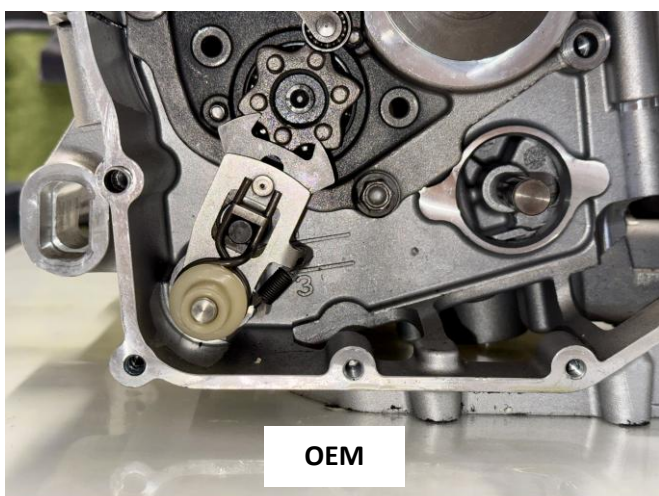


STEP 7

Using the supplied tool **(29)**, insert the upper primary bearing **(8)** and press it in until it seats fully against the bushing. Next, install the STM spacer **(1)**, ensuring that the smaller diameter side is facing the bearing and the larger diameter side is facing the operator, as shown in the figure.

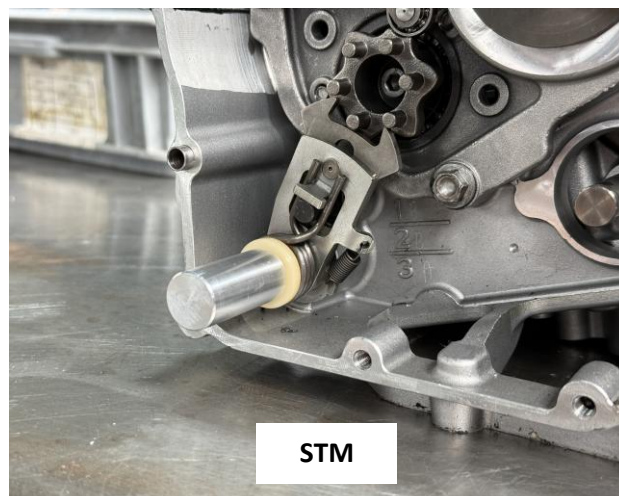
OPERAZIONE 8

Inserire la boccola selettore cambio **(30)** in alluminio fornita in confezione al di sopra del tampone in teflon originale dell'astina del selettore del cambio.



STEP 8

Insert the aluminum gear selector bushing **(30)** supplied in the package above the original Teflon pad of the gear selector rod.



OPERAZIONE 9

Per la chiusura del carter, è necessario recuperare la guarnizione di metallo dal coperchio originale. Posizionarla quindi sul motore mediante le due spine di centraggio.

Procedere con il montaggio dell'**assieme carter (9)** inserendo le viti più lunghe **(24)** nei fori corrispondenti alle spine di centraggio. Installare quindi il **supporto registro leva (22)** utilizzando le viti di lunghezza intermedia **(23)**. Completare il montaggio inserendo le viti più corte nei restanti fori. Serrare tutte le viti **(23), (24) e (25)** a 10 Nm.

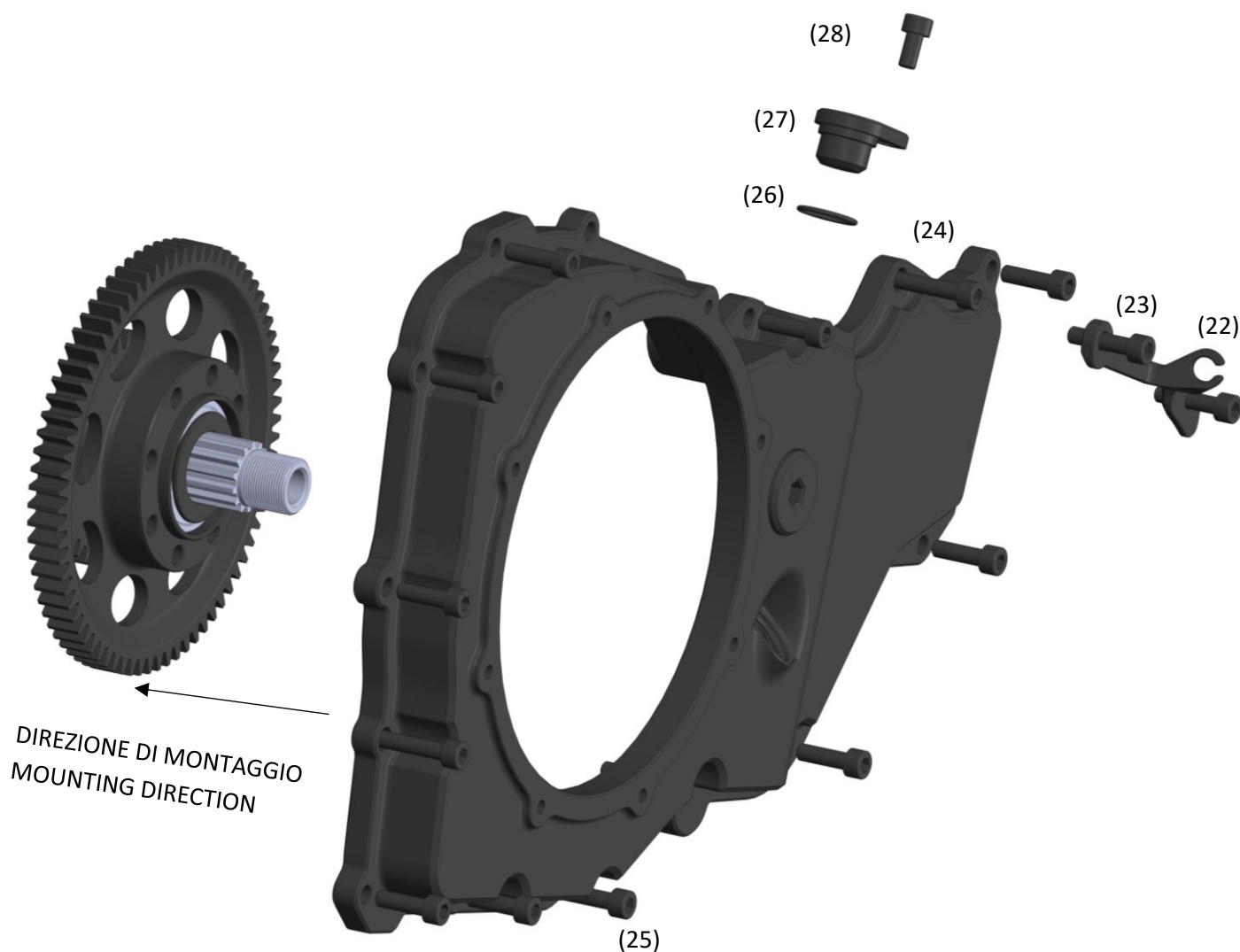
Nel caso in cui la moto sia provvista di sensore per i giri dell'albero motore, rimuovere il tappo **(27)** e sostituirlo con il sensore OEM. Verificare che la vite **(28)** sia serrata a 10 Nm e che il tappo **(11)** sia serrato a 20 Nm.

STEP 9

To close the crankcase, first retrieve the metal gasket from the original cover. Position it on the engine using the two alignment dowels.

Proceed with installing the **crankcase assembly (9)** by inserting the longest screws **(24)** into the holes corresponding to the alignment dowels. Then, install the **shift lever adjuster bracket (22)** using the medium-length screws **(23)**. Complete the assembly by inserting the shortest screws into the remaining holes. Tighten all screws **(23), (24) e (25)** at 10 Nm.

If the motorcycle is equipped with a crankshaft speed sensor, remove the plug **(27)** and replace it with the OEM sensor. Check that the screw **(28)** is tightened to 10 Nm and that the cap **(11)** is tightened to 20 Nm.



OPERAZIONE 10

Inserire l'o-ring ciotola frizione **(12)** all'interno della sua sede nell'assieme ciotola. Applicare una piccola quantità di grasso sul labbro interno del paraolio ciotola **(14)** per facilitarne l'inserimento sulla ruota primaria, quindi montare con attenzione l'assieme ciotola.

Fissare l'assieme utilizzando le viti di fissaggio **(16)** e serrarle alla coppia di serraggio di 10 Nm.

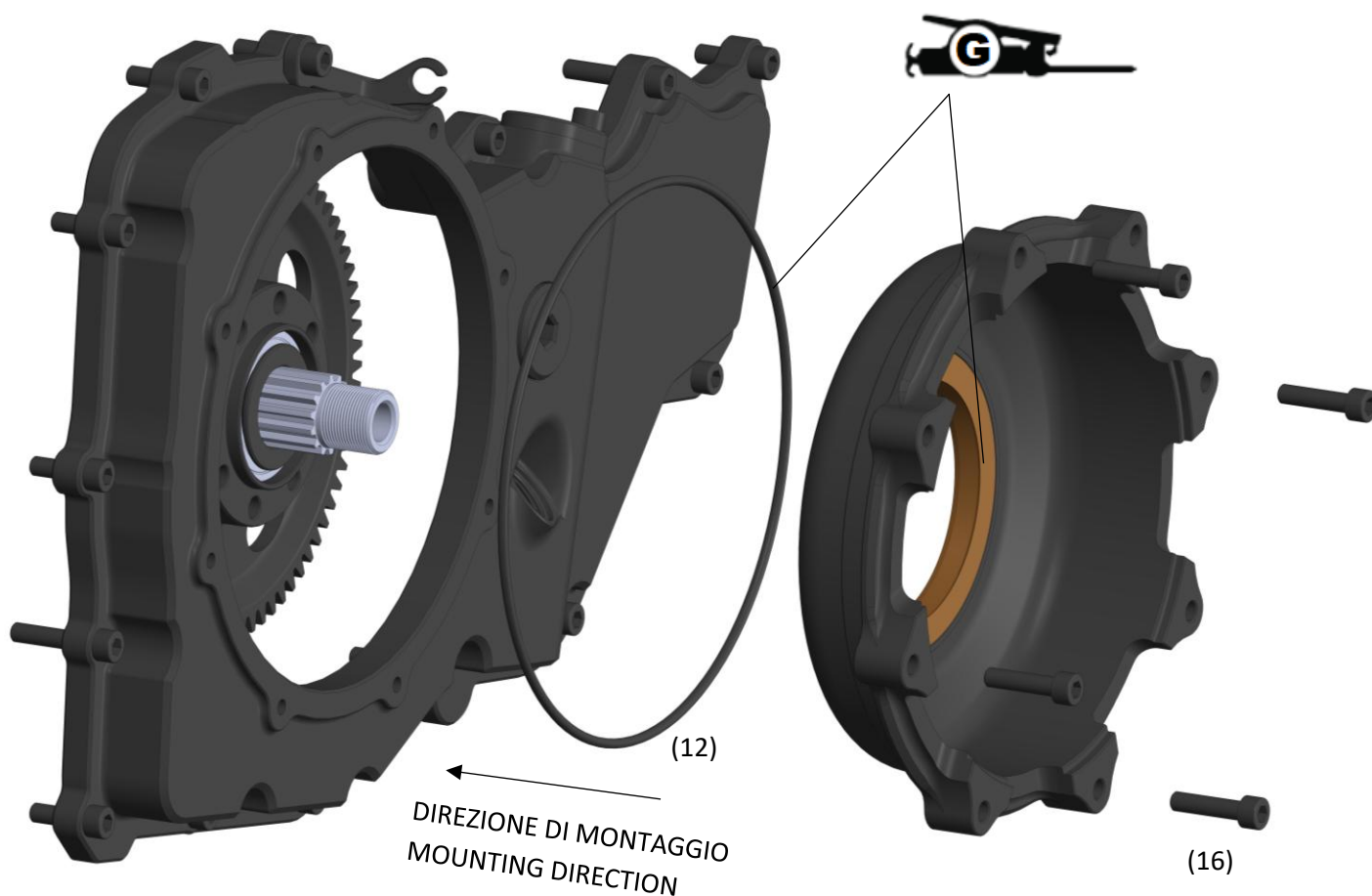
Nota bene: eseguire con cura e attenzione questa operazione per evitare di danneggiare il paraolio di tenuta.

STEP 10

Insert the clutch bowl O-ring **(12)** into its seat within the bowl assembly. Apply a small amount of grease to the inner lip of the clutch bowl oil seal **(14)** to ease its installation onto the primary gear, then carefully mount the bowl assembly.

Secure the assembly using the fastening screws **(16)** and tighten them to a torque of 10 Nm.

Note: Perform this step carefully and precisely to avoid damaging the sealing oil seal.

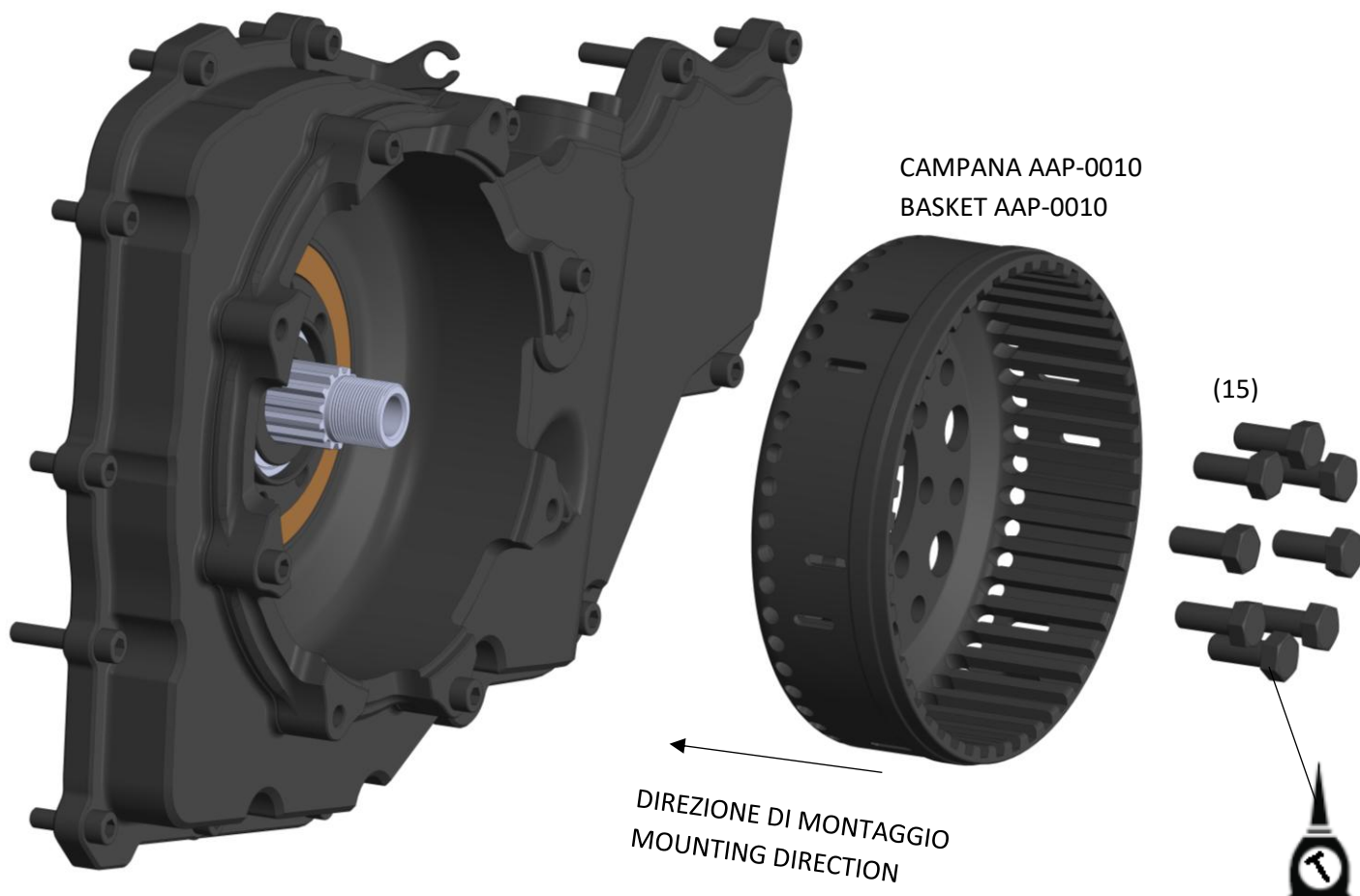


OPERAZIONE 11

Montare la campana frizione STM (**AAP-0010**) fornita nel kit, utilizzando le viti di fissaggio (**15**). Applicare del frenafili "media resistenza" su 3 - 4 spire di filetto partendo dalla parte opposta alla testa della vite e serrare le viti a una coppia di serraggio di **38 Nm**.

STEP 11

Fit the STM clutch basket (**AAP-0010**) supplied in the kit, using the fixing screws (**15**). Apply "medium strength" thread locker on 3 - 4 turns of thread starting from the side opposite the screw head and finally lock the screws with a tightening torque of **38 Nm**.



OPERAZIONE 12

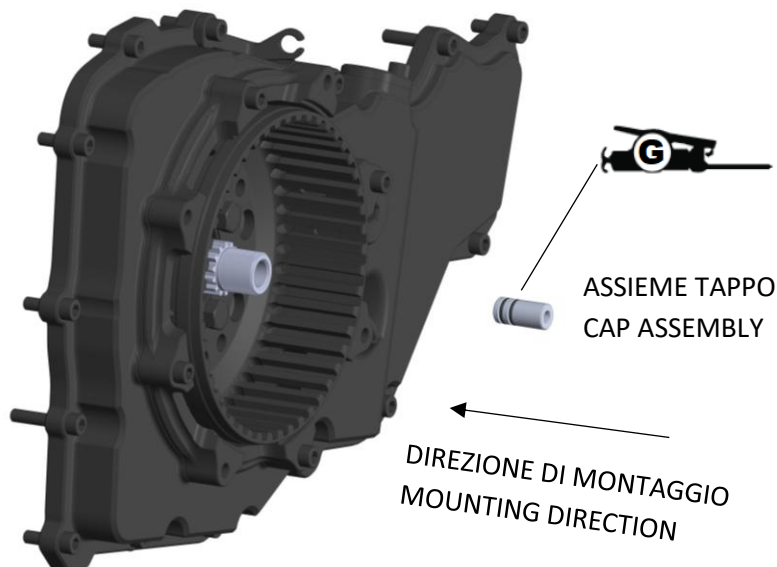
Inserire l'assieme tappo, composto del tappo albero (18) e gli o-ring (17), all'interno dell'albero primario e assicurarsi di spingerlo fino a bloccaggio. Verificare che il tappo sporga leggermente dall'albero o, al massimo, risulti a filo.

Nota bene: prima di procedere con l'inserimento del tappo, applicare del grasso sulla superficie esterna del tappo e sugli o-ring preassemblati.

STEP 12

Insert the cap assembly, composed of threaded cap (18) and o-rings (17), into the primary shaft, making sure to press it in fully until it locks into place. Ensure that the plug protrudes slightly from the shaft or, at most, sits flush with it.

Note: before inserting the cap, put the grease on the external surface and on the assembled o-rings.

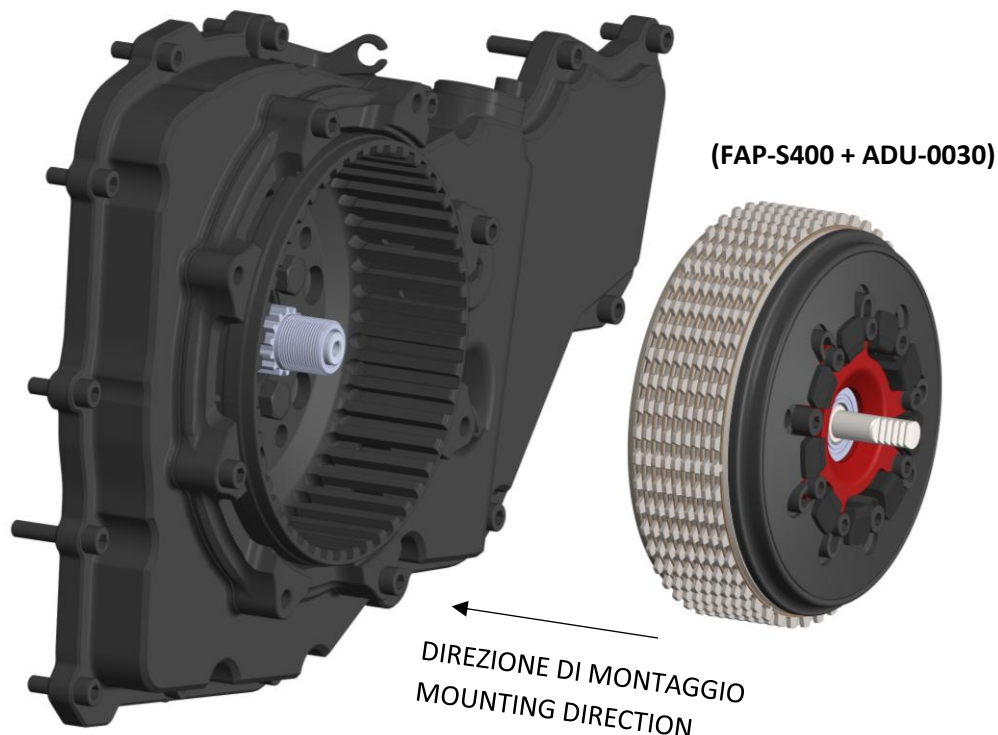


OPERAZIONE 13

Procedere con il montaggio del gruppo frizione STM (FAP-S400 + ADU-0030) fornito nel kit, seguendo le istruzioni specifiche allegate.

STEP 13

Proceed with the assembly of the STM clutch unit (FAP-S400 + ADU-0030) supplied in the kit, following the specific instructions attached.



OPERAZIONE 14

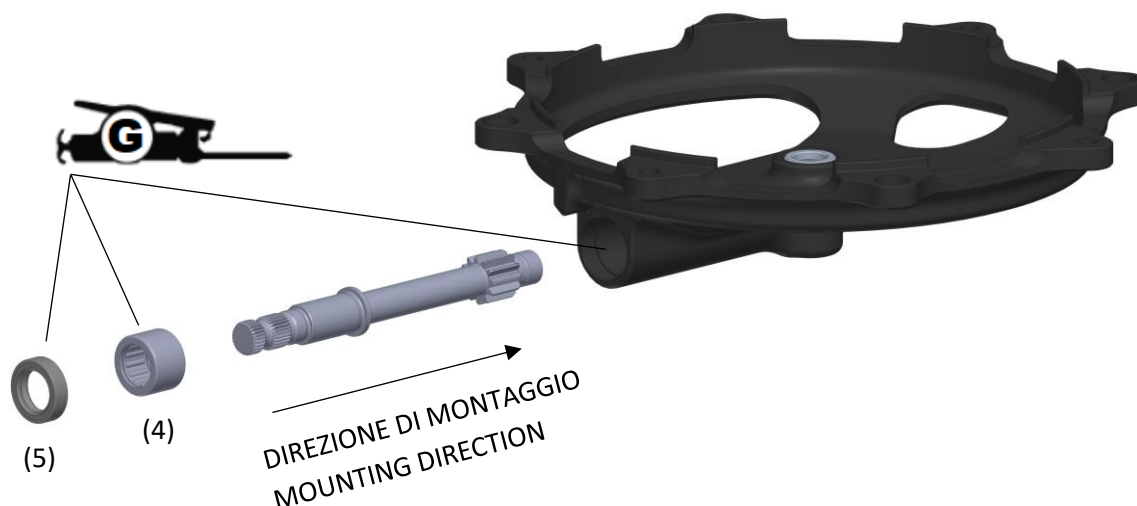
Prelevare l'alberino di azionamento dal coperchio originale e inserirlo all'interno del carter azionamento a cavo **(2)** del kit **KTT-3602**. Successivamente, inserire il guscio a rullini **(4)** fino a battuta. Procedere quindi con l'installazione del paraolio asta azionamento **(5)** avendo cura di rispettare il corretto verso di montaggio: la parte con la molla di rinforzo deve essere **necessariamente** rivolta verso l'interno.

Nota bene: prima dell'inserimento dell'alberino, lubrificare tutte le superfici cilindriche con grasso resistente alle alte temperature. Si consiglia di controllare periodicamente lo stato della lubrificazione e di ripristinare il grasso se necessario.

STEP 14

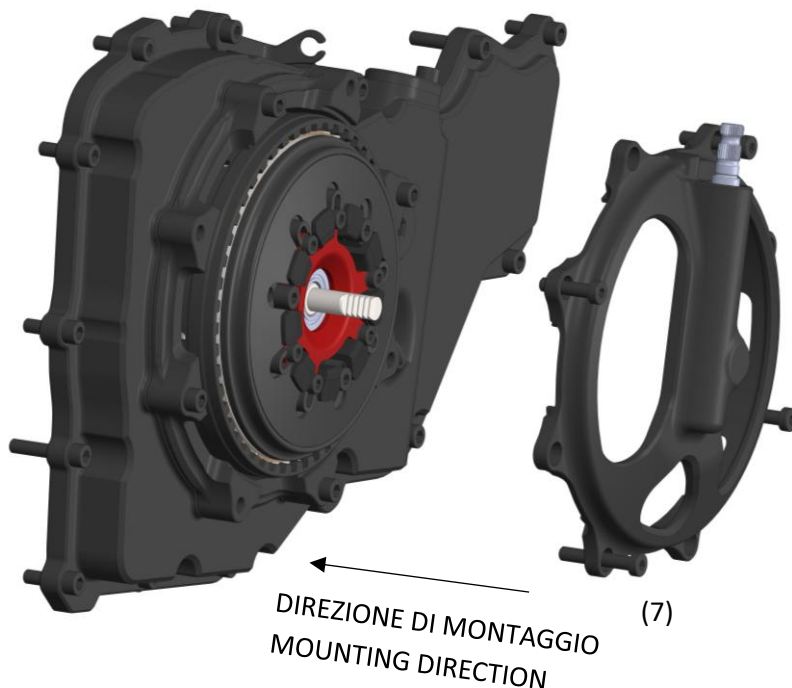
Remove the actuator shaft from the original cover and insert it into the cable-operated housing **(2)** included in the **KTT-3602** kit. Then, insert the needle bearing **(4)** until it seats fully. Proceed with installing the actuator rod oil seal **(5)**, making sure to observe the correct orientation: the side with the reinforcement spring must face inward.

Note: Before inserting the shaft, lubricate all cylindrical surfaces with high-temperature grease. Periodically check the lubrication condition and reapply grease as needed.



OPERAZIONE 15

Montare il carter azionamento a cavo appena assemblato sul motore, utilizzando le viti (7) del kit **KTT-3602**, serrandole alla coppia di 10 Nm.



STEP 15

Fit the newly assembled cable drive casing on the engine using the remaining screws (7) of the kit **KTT-3602**, tightening them to a torque of 10 Nm.

OPERAZIONE 16

Installare la levetta di azionamento con la sua molla e collegare il cavo di azionamento dell'alberino.

Infine, regolare il registro leva e ripristinare l'olio specificato dal costruttore del motore, riempiendo fino al livello corretto. Verificare il livello dell'olio utilizzando l'astina integrata nell'assieme tappo olio.

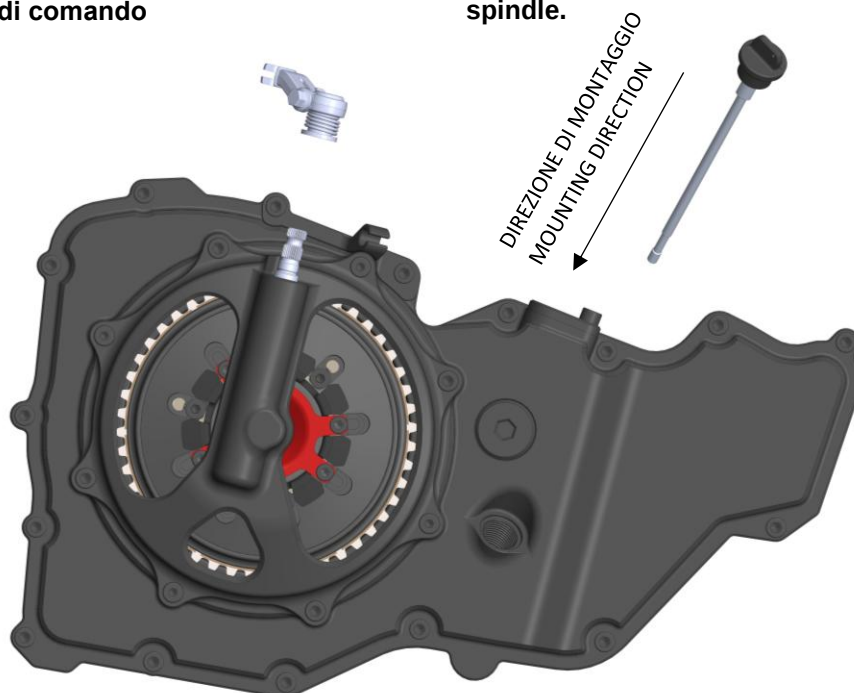
Nota: prestare attenzione durante l'aggancio del tirante all'alberino di comando

STEP 16

Install the actuating lever with its spring and connect the control cable to the spindle.

Finally, adjust the lever adjuster and refill with the oil specified by the engine manufacturer, filling up to the correct level. Check the oil level using the dipstick integrated into the oil cap assembly.

Note: Take care when attaching the rod to the control spindle.



OPERAZIONE 17

Il controllo del livello dell'olio deve essere effettuato a motore caldo, preferibilmente con l'olio motore alla temperatura di esercizio.

Dopo aver spento il motore, attendere alcuni secondi e assicurarsi che il veicolo sia in posizione verticale, su una superficie piana. A questo punto, svitare l'astina di controllo del livello dell'olio motore, pulirla accuratamente e reinserirla senza avvitarla. Successivamente, estrarla nuovamente per verificare il livello dell'olio.

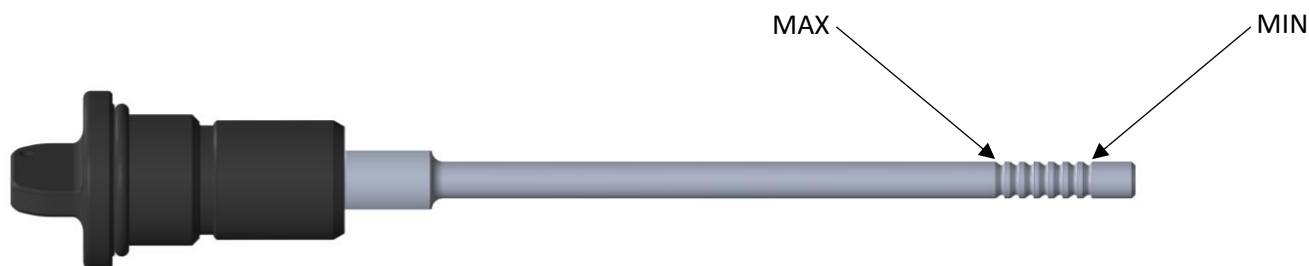
Il livello è considerato corretto se si trova in prossimità del segno "MAX". Se risulta inferiore, è necessario procedere con un rabbocco. Il livello dell'olio non deve mai scendere al di sotto del minimo né superare il massimo, poiché un livello non compreso tra questi due limiti può causare gravi danni al motore.

STEP 17

The engine oil level must be checked when the engine is warm, preferably with the oil at its normal operating temperature.

After switching off the engine, wait a few seconds and make sure the vehicle is upright on a level surface. At this point, unscrew the oil level dipstick, clean it thoroughly, and reinsert it without screwing it in. Then remove it again to check the oil level.

The level is considered correct if it is close to the "MAX" mark. If it is lower, it is necessary to top up. The oil level must never fall below the minimum or exceed the maximum mark, as a level outside these limits can cause serious engine damage.



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 TAGLIENTI: 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 idropulitrici, 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.

GENERAL SAFETY

- 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





HAVE FUN