



# KTT-2900

**KIT TRASFORMAZIONE A SECCO PER  
KAWASAKI Z900RS**

**DRY CLUTCH CONVERSION KIT  
KAWASAKI Z900RS**

**ISTRUZIONI DI MONTAGGIO  
FITTING INSTRUCTIONS**

### **IL KIT COMPRENDE**

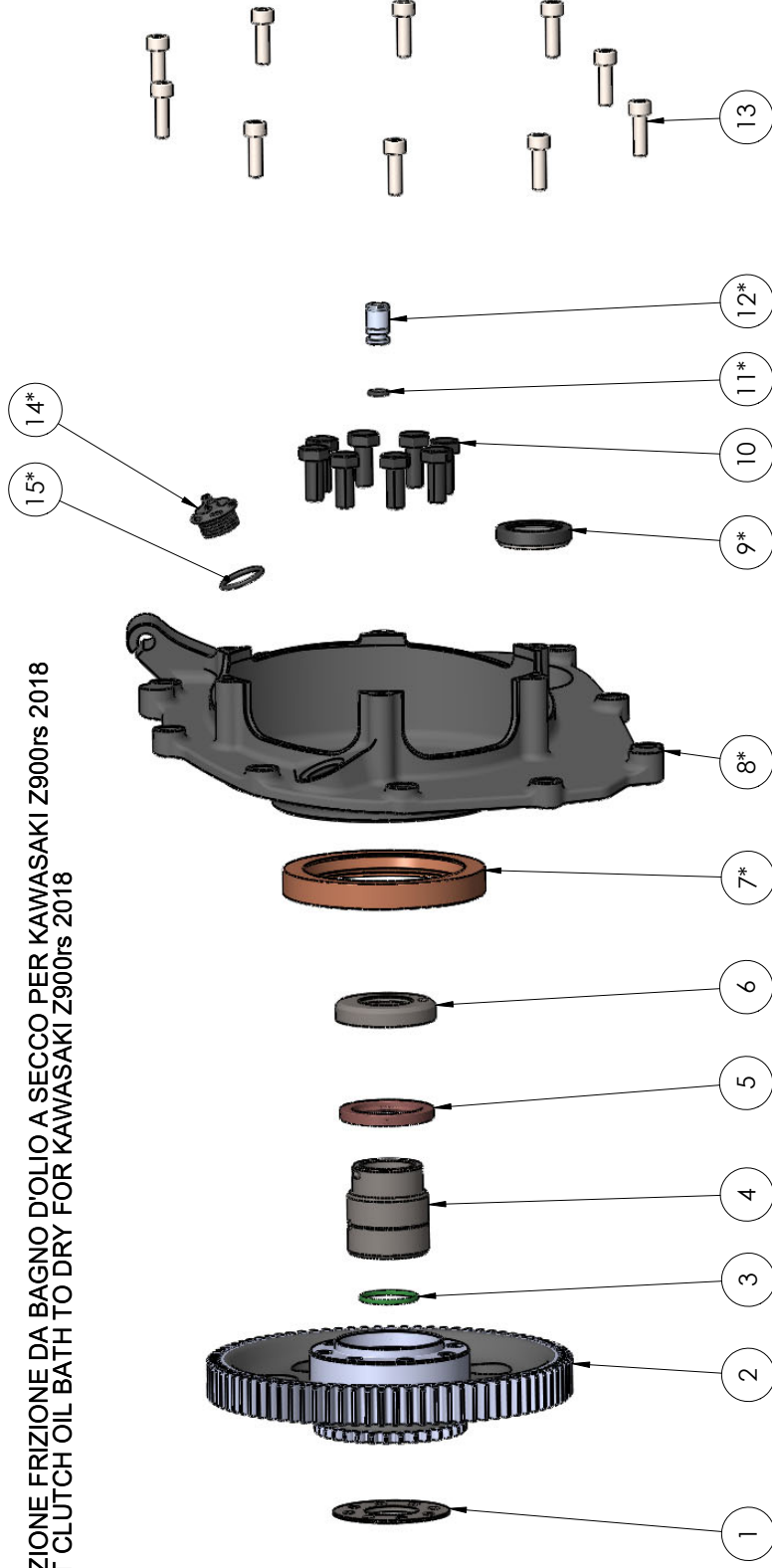
- **KTT- 2901** KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE A SECCO
- **FKW-S400** FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO
- **AMV-0050** PACCO DISCHI Z48 FRIZIONE A SECCO
- **AMV-0060** CAMPANA Z48
- **KTT- 2902** KIT AZIONAMENTO A CAVO

### **KIT INCLUDES**

- **KTT- 2901** DRY CLUTCH CONVERSION KIT
- **FKW-S400** SLIPPER CLUTCH
- **AMV-0050** PLATE SET Z48 DRY CLUTCH
- **AMV-0060** BASKET Z48
- **KTT- 2902** CABLE DRIVE KIT

KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE DA BAGNO D'OLIO A SECCO PER KAWASAKI Z900rs 2018  
 CONVERSION KIT CLUTCH OIL BATH TO DRY FOR KAWASAKI Z900rs 2018

**(KTT - 2901)**



**KTT- 2901 - ELENCO PARTI / PART LIST**

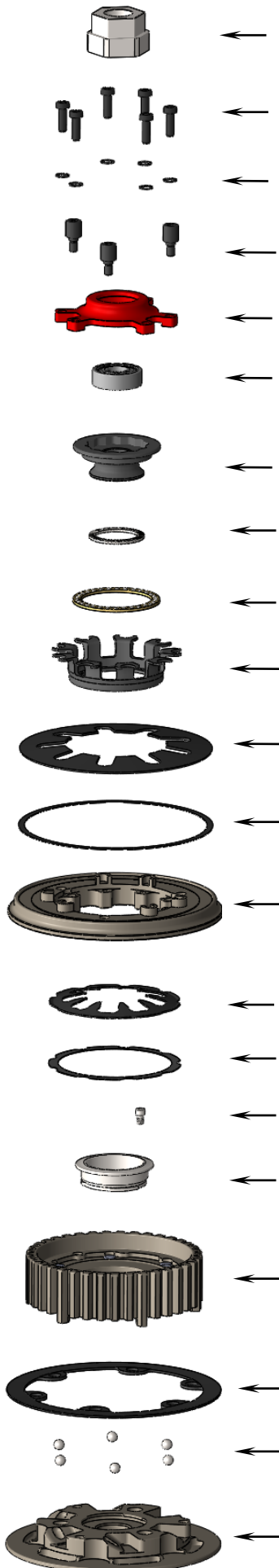
N	CODICE / CODE	DESCRIZIONE	DESCRIPTION	Q.TA/Q.TY
1	0F3SR300W200058	DISTANZIALE INGRANAGGIO PRIMARIO	PRIMARY SHAFT GEAR SPACER	1
2	0F3SR300W20B300	RUOTA DENTATA PRIMARIA Z83/Z32	PRIMARY SHAFT GEAR Z83/Z32	1
3	901OR030	O-RING 2.100 (25,12x1,78) VITON	O-RING 2.100 (25,12x1,78) VITON	2
4	0F3SR300W20A104	BOCCOLA CON SEDE O-RING	SPACER WITH O-RING SEAT	1
5	0F3SR140T260600	PARAOILIO PRIMARIA	PRIMARY SEAL	2
6	0F3SR300W20B045	DISTANZIALE FRIZIONE	CLUTCH SPACER	1
7	901AT003	PARAOILIO CARTER	CARTER OIL SEAL	1
8	0F3SR300W200200	CARTER CHIUSURA MOTORE	CARTER ENGINE CLOSURE	1
9	901OB002	OBLO' ISPEZIONE LIVELLO OLIO	OIL LEVEL CHECK WINDOW	1
10	901VT001ZN	VITE CAMPANA M8x20 DIN 933	SCREW M8x20 DIN 933	8
11	901OR106	O-RING 106 7,75x1,78 VITON	O-RING 106 (7,75x1,78) VITON	2
12	0F3SR300W200202	TAPPO ALBERO CAMBIO	CAP GEAR SHAFT	1
13	901VT009ZN	VITE TCEI M6x20	SCREW TCEI M6x20	10
14	901OR182	O-RING TAPPO FILETTATO	THREADED CAP O-RING	1
15	0F3SR060G220201	TAPPO FILETTATO	THREADED CAP	1

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

# 0F3SR300W200000 FKW-S400

# COMPLESSIVO FRIZIONE A SECCO KAWASAKI Z900RS 2018-

## ISTRUZIONI DI MONTAGGIO

- 
- (1) **008AMY002**  
Chiave adattatore
  - (2) **901RD123ZN**  
Vite TCEI M5x16
  - (3) **901RD007**  
Rondella zigrinata antisvitamento
  - (4) **0F3UN99ZZ990018**  
Perno antirotazione
  - (5) **0F3SR300W200004**  
Supporto cuscinetto
  - (6) **901BB005**  
Cuscinetto
  - (7) **0F3SR300W200007**  
Dado spingimolla
  - (8) **0F3SR140T260017**  
Rondella antisvitamento
  - (9) **003MG007**  
Cuscinetto reggispinta
  - (10) **0F3CR620E07A008**  
Ragnetto spingimolla
  - (11) **0S1125/110**  
Molla primaria
  - (12) **003SUZ118**  
Rasamento appoggio molla primaria
  - (13) **0F3DC140A22A003**  
Spingidisco
  - (14) **0S2085/40**  
Molla secondaria
  - (15) **0F3SR540B140016**  
Rasamento molla secondaria
  - (16) **0F3SR300J070086**  
Vite arresto tamburo
  - (17) **0F3DC140A220009**  
Mozzo arresto tamburo
  - (18) **0F3SR450A1802B2**  
Tamburo frizione
  - (19) **0F10S140A200055**  
Disco progressivo
  - (20) **001MG025**  
Sfere 1/4"
  - (21) **0F3SR300W2001B2**  
Mozzo frizione

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-2900** seguendo la sequenza illustrata nelle istruzioni specifiche allegate. L'altezza totale del pacco dischi deve risultare  $28 \pm 0.3$ mm.

Controllare che la vite fermo arresto tamburo (16) sia ben serrata. **Controllare che la vite fermo arresto tamburo (16) sia ben serrata.** Verificare che il rasamento appoggio molla secondaria (15) sia ben inserito nella sede del tamburo (18). Inserire la molla secondaria (14) nella propria sede all'interno del tamburo (18) con una piccola quantità di grasso.

Verificare che il rasamento appoggio molla primaria (11) sia ben inserito nella sede dello spingidisco (13). Inserire lo spingidisco (13) facendo corrispondere la fresatura dei denti con la dentatura presente sul tamburo (18) e i 3 fori di diametro 6,5 mm con quelli presenti del tamburo (18), questi servono per inserire dei perni filettati così da estrarre velocemente tutto il gruppo frizione.

Inserire la molla primaria (11) nella sede dello spingidisco (13).

Premontare il gruppo arresto molla: tenere il ragnetto spingimolla (10) con la guida cuscinetto (parte con la cava sfere) verso l'alto, come illustrato, inserire il cuscinetto reggispinta (9) al suo interno ed infine il dado spingimolla (7). Inserire il gruppo arresto molla completo all'interno dello spingidisco (13), facendo in modo che le 9 alette del ragnetto spingimolla (10) vadano a sovrapporsi ai 9 petali della molla (11).

Inserire la rondella antisvitamento (8) con la parte convessa verso l'alto e a seguire il dado spingimolla (7).

Avvitare il dado spingimolla (7) sull'albero primario utilizzando la chiave (1) 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 (UTL-0030), non presente nell'imballo, per bloccare lo spingidisco (13).

Dal sotto assieme **KTT-2902** prelevare il perno di spinta frizione (componente N°1) ed inserirlo nel cuscinetto dal lato avente diametro 12mm.

Si raccomanda di lubrificare abbondantemente con grasso per alte temperature la parte del perno di spinta che andrà a fare centraggio dentro l'albero primario del cambio.

Posizionare il supporto cuscinetto completo nell'apposita sede dello spingidisco (13) facendo attenzione ad inserirlo correttamente nelle rispettive scanalature e fissarlo con le sei viti (2) e le sei rondelle antisvitamento (3), e serrarle alla coppia di 7,5 Nm.

**Dopo aver montato il KTT-2902, attivare ripetutamente la leva frizione verificando che compia il corretto funzionamento.**

### 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) e sfere (20).

**PER RIASSEMBLARE IL GRUPPO:** collocare le 6 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 (8) e il dado spingimolla (7).**

### 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 INGERTITI: 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 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.

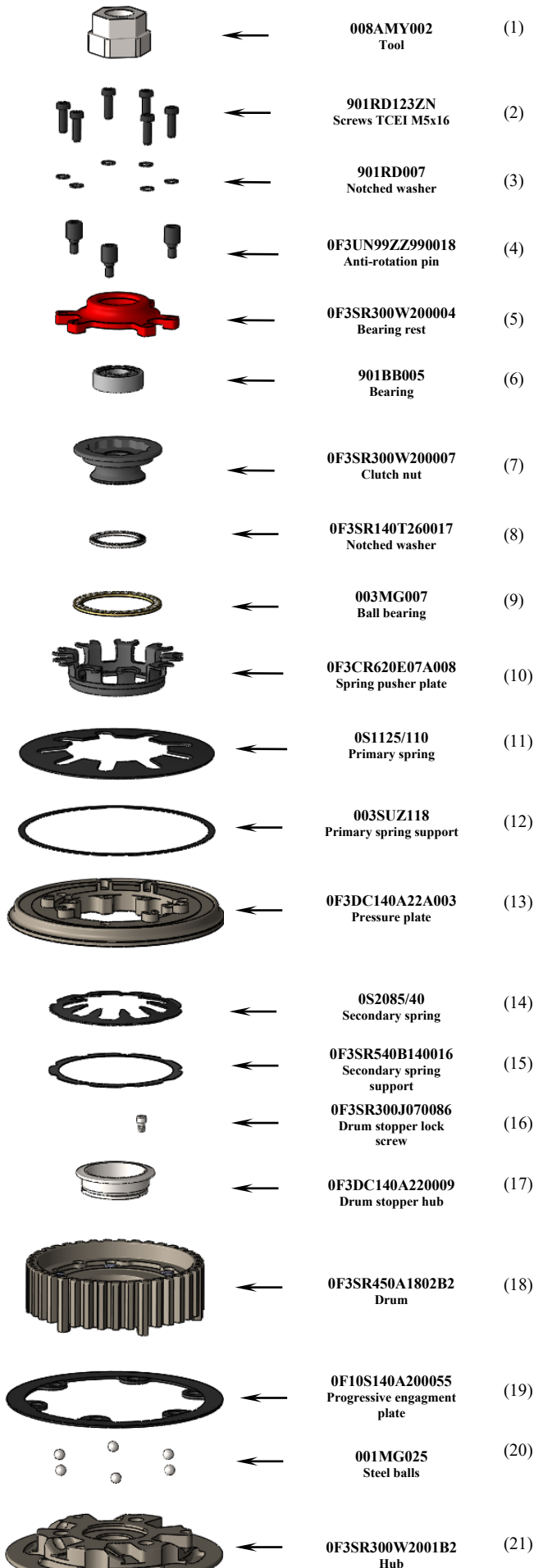
STM ITALY  
Via A. Olivetti 15 - 10020 - Riva presso Chieri (TO)  
www.stmitaly.com - contact@stmitaly.com



# 0F3SR300W200000 FKW-S400

## DRY SLIPPER CLUTCH KAWASAKI Z900RS 2018-

### INSTALLATION INSTRUCTIONS



The Drum/Hub group is supplied pre-assembled. **IN CASE OF NEED**, to perform a ramp condition inspection, see below the DRUM/HUB UN-INSTALL PROCEDURE.

Position the Drum/Hub group on the drive shaft.

Install the STM disc plate set in the kit **KTT-2900** included, following the instruction here attached. Total high of the stack must be  $28 \pm 0.3$  mm.

Check that the drum stopper lock screw (16) does not stick out from the surface of the drum stopper (17) where the spring stopper hub will be placed (7).

Verify that the secondary spring support (15) is well inserted in the drum seat (18). Place the secondary spring (14) in the drum housing (18) with a small amount of grease.

Verify that the primary spring support (12) is well inserted in the pressure plate seat (13).

Insert the pressure plate (13) by matching the milling of the teeth with the teeth present on the drum (18) and the 3 holes with a diameter of 6.5 mm with those present on the drum (18), these are used to insert threaded pins so as to quickly extract the entire clutch assembly.

Position the primary spring (11) on the pressure plate (13).

Pre-assemble the spring stopper group: keep the clutch nut (7) with the groove for the bearing facing up as illustrated, insert the ball bearing (9) and then the spring pusher plate (10). Insert the spring stopper group into the pressure plate (13), making the 9 wings of the spring pusher plate (10) overlap the 9 spring (11) tips.

Insert the notched washer (8) with the convex part up and then the clutch nut (7).

Tighten the nut (7) onto the drive shaft using the tool (1), locking with a dynamometric wrench to the torque suggested by the manufacturer.

To lock the pressure plate, we suggest to use the specific tool (UTL-0030), not supplied with the clutch.

From the **KTT-2902** subassembly, take the clutch push pin (component No. 1) and insert it into the bearing from the 12mm diameter side.

It is recommended to lubricate abundantly with high temperature grease the part of the push pin which will center inside the gearbox primary shaft.

Position the complete bearing rest into the relevant opening of the pressure plate taking care to correctly place it in the openings and fix it with the six screws (2) and with the notched washers (3), tightening at 7,5 Nm.

**After assembling the KTT-2902, activate the clutch lever repeatedly, checking that it operates correctly.**

#### DRUM/HUB UN-INSTALL PROCEDURE

**ATTENTION: DO NOT perform this operation before removing the clutch from the bike.** Remove the drum stopper lock screw (16), rotate the drum stopper hub (17) clockwise by 60° and then remove it. The drum (15), the hub (21) and the steel balls (20) can now be disassembled.

**TO RE-ASSEMBLE THE GROUP HUB/DRUM:** place the 6 steel balls (20) at the bottom of the grooves of the hub (21) using a small amount of grease, then position the drum (18) onto the hub (21) in an at-rest position. Position the drum stopper hub (14) on the hub (18), aligning its three wings with the three housings on the hub (21), then rotate it until the holes of the two parts are aligned, and finally replace completely the screw (16). **Check that the drum stopper (17) is correctly locked on the hub (21) and that the drum stopper lock screw (16) does not stick out from the surface where the notched washer (8) and the clutch nut (7) 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 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.

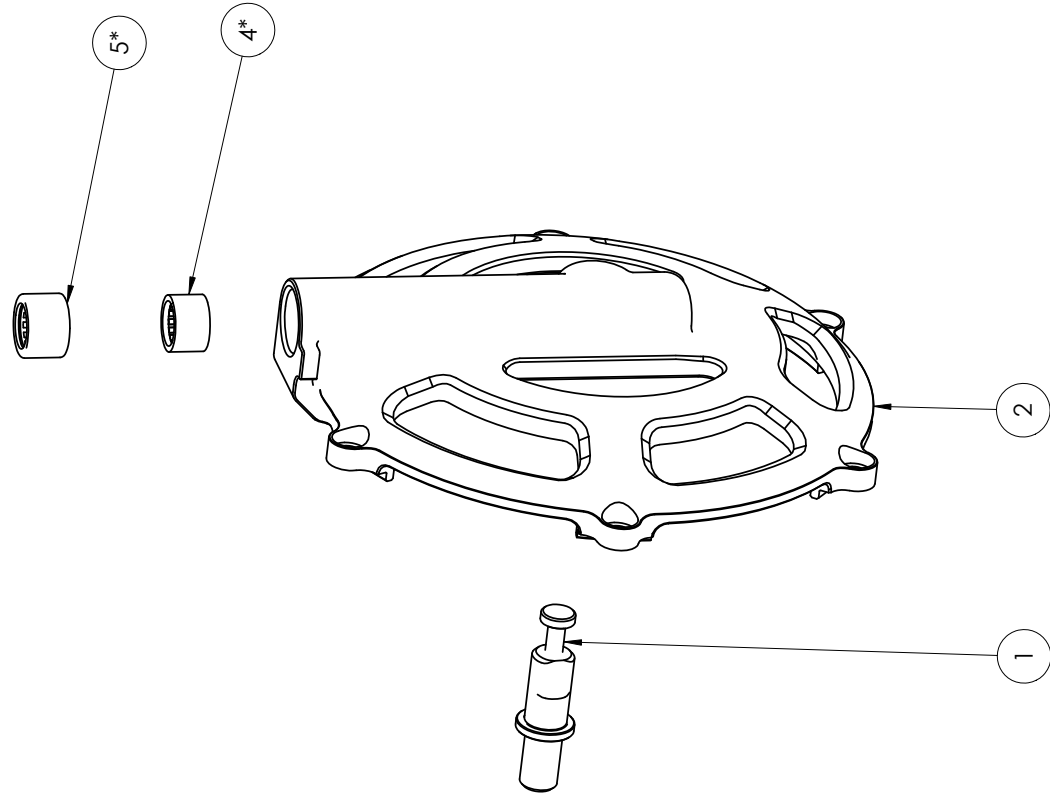
#### RULES FOR PRODUCT CARE AND CLEANING

**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.



KIT AZIONAMENTO A CAVO PER KAWASAKI Z900rs KIT DRY 2018-  
 CABLE DRIVE KIT FOR KAWASAKI Z900rs KIT DRY 2018-

**(KTT - 2902)**

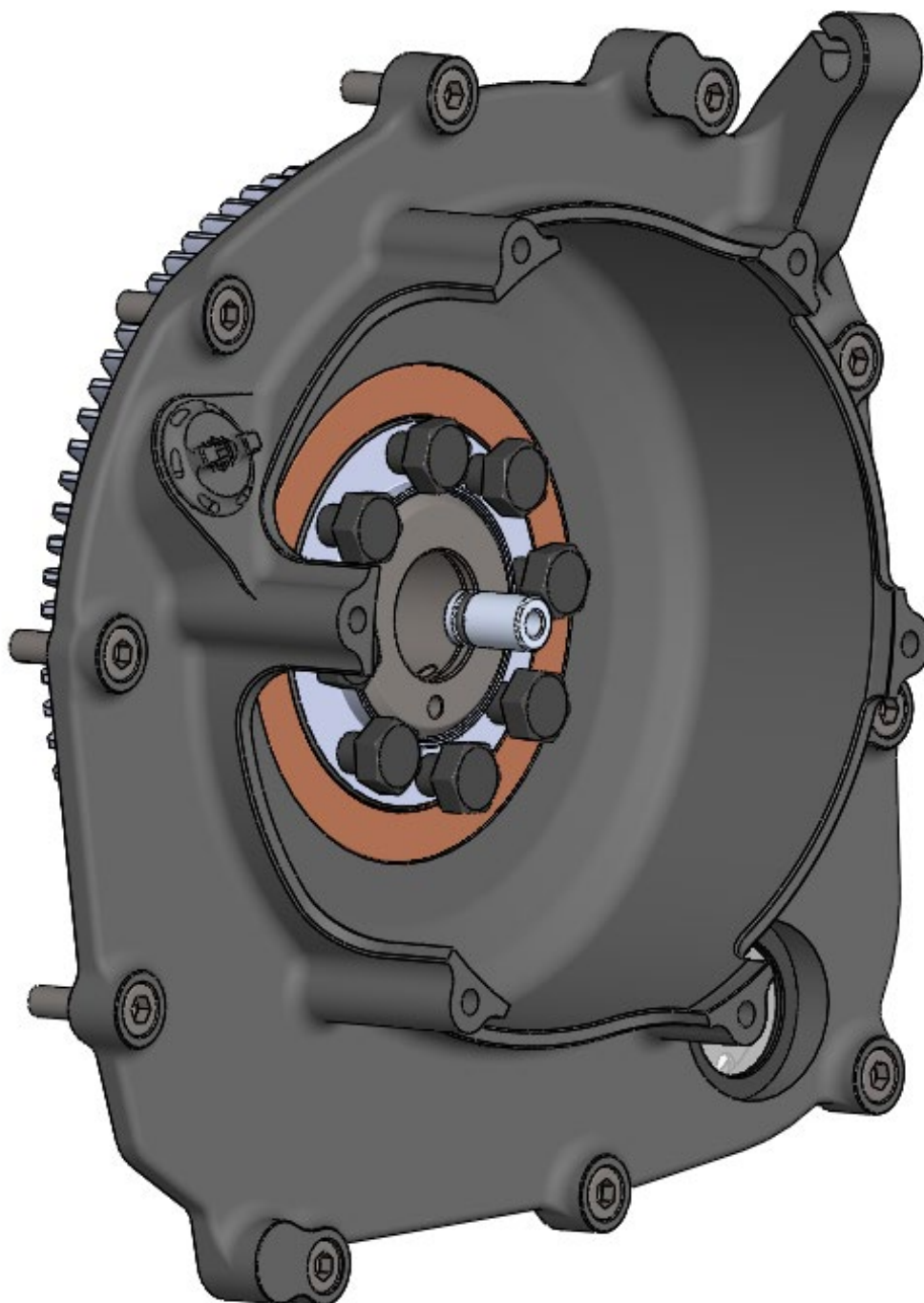


**KTT - 2902 - ELENCO PARTI / PART LIST**

N	CODICE / CODE	DESCRIZIONE	DESCRIPTION	Q.TA/Q.TY
1	0F3SR300W20A048	PERNO AZIONAMENTO	DRIVING PIN	1
2	0F3SR300W20A250	COPERCHIO AZIONAMENTO	DRIVE COVER	1
3	901VT026ZN	VITE TCEI TESTA BASSA M6x12	SCREW M6x12 LOWER HEAD	6
4	901RC003	CUSCINETTO RULLI ASTA INFERIORE SKF 1210 E	LOWER ROD ROLLER BEARING SKF 1210 E	1
5	901RC007	CUSCINETTO RULLI ASTA SUPERIORE SKF 1212	UPPER ROD ROLLER BEARING SKF 1212	1

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

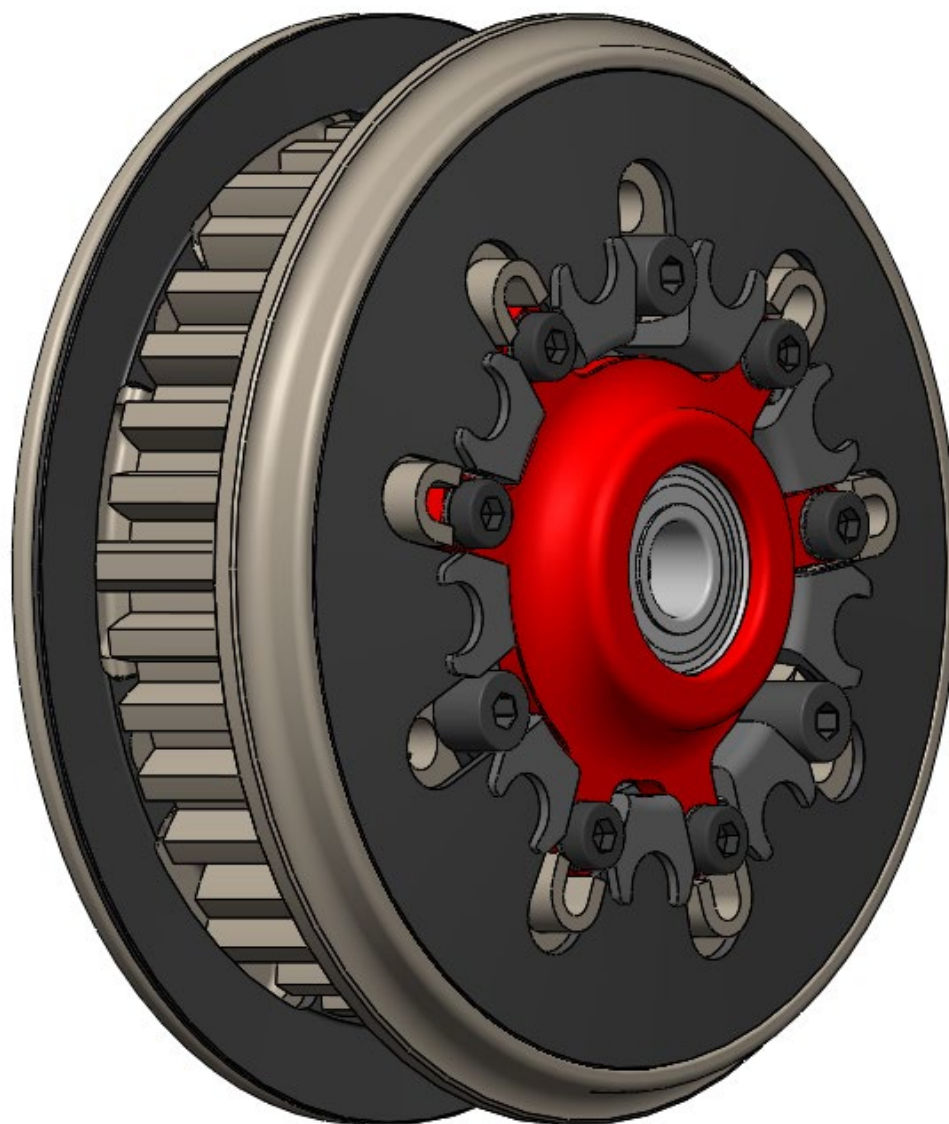
**KIT TRASFORMAZIONE FRIZIONE A SECCO /  
DRY CLUTCH CONVERSION KIT  
(KTT-2901)**



**FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO / SLIPPER CLUTCH**

**COD. 0F3SR300W20000**

**(FKW-S400)**





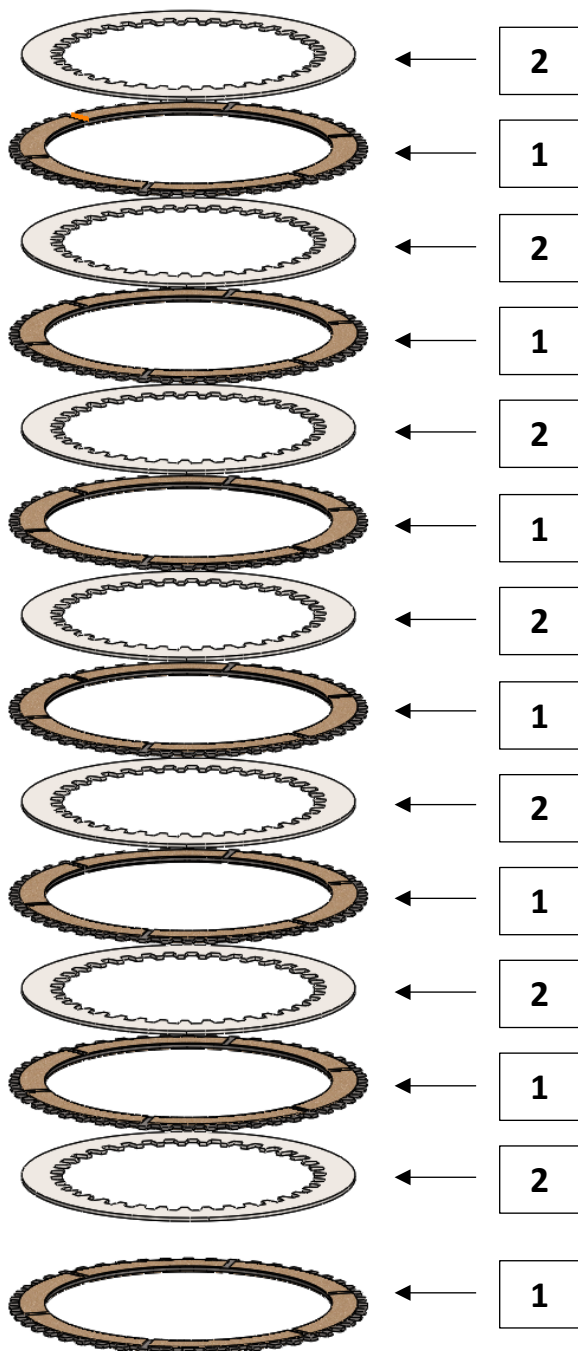
**PACCO DISCHI Z48 PER FRIZIONI STM /**

**Z48 PLATES KIT FOR STM CLUTCHES**

**COD.**

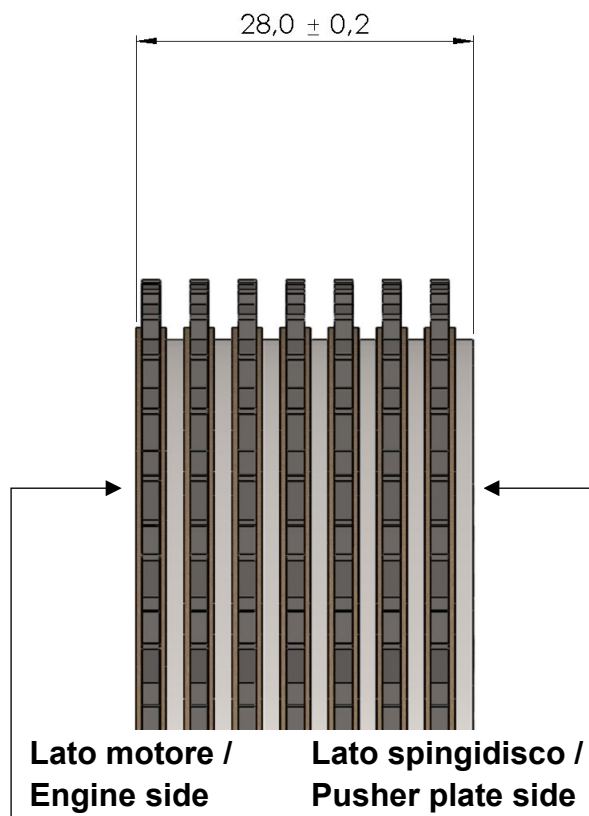
**(AMV-0050)**

**Lato spingidisco /  
Pusher plate side**



**Lato motore /  
Engine side**

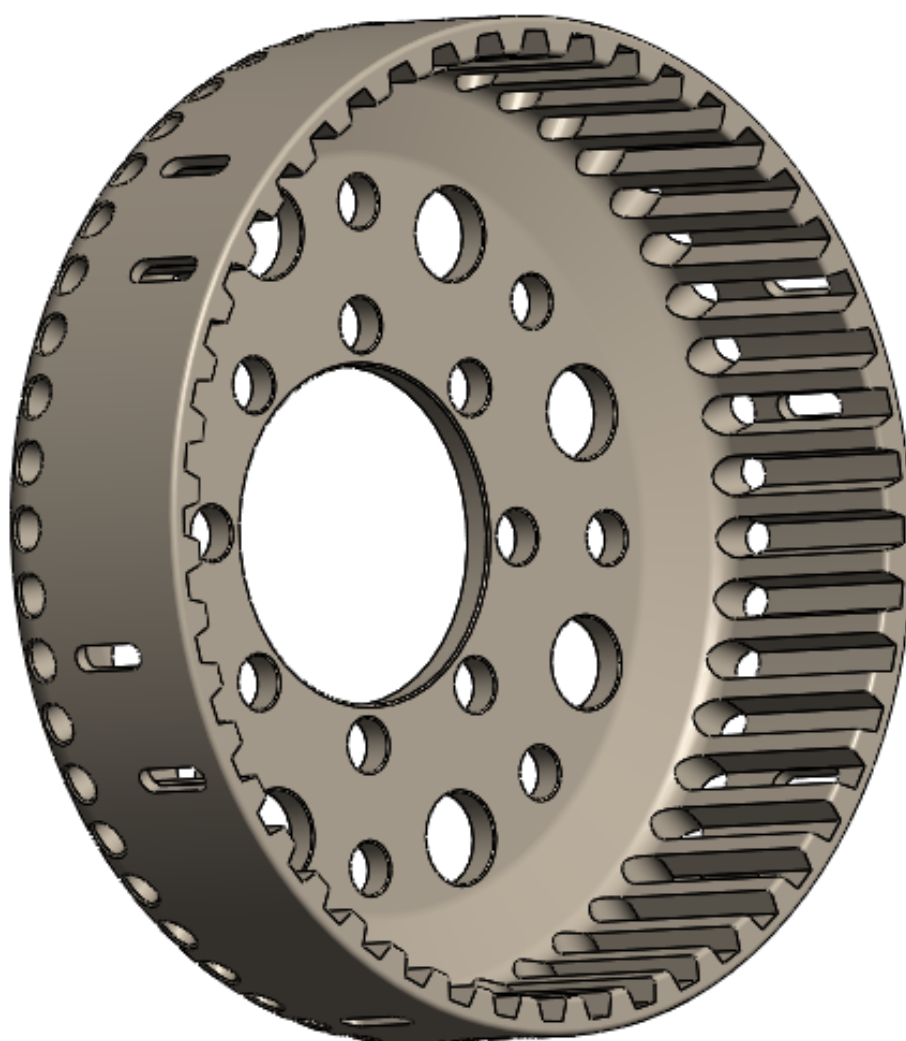
<b>Composizione pacco dischi / Plate kit specification</b>			
<b>N</b>	<b>QT.</b>	<b>CODICE / CODE</b>	<b>DESCRIZIONE/ DESCRIPTION</b>
1	7	003MG022	Disco sinterizzato Z48 2,5 mm / Sintered clutch plate Z48 2,5 mm
2	7	031MG003	Disco condotto 1,5 mm / Steel plate 1,5 mm



**CAMPANA Z48 / BASKET Z48**

**COD.**

**(AMV-0060)**



**COPERCHIO AZIONAMENTO / DRIVE COVER**

**COD.**

**(KTT-2902)**



**ISTRUZIONI PER MONTAGGIO KIT  
TRASFORMAZIONE FRIZIONE DA BAGNO  
D'OLIO A SECCO KAWASAKI Z900RS**

**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-2901 e KTT-2902 vengono fornite già preassemblate.**

In particolare, in riferimento alla numerazione dell'elenco parti in distinta del kit **KTT-2901**:

- i componenti **(7), (9), (14), (15)** sono montati sul carter di chiusura motore **(8)** e rappresentano l'**assieme carter**;
- l'o-ring **(11)** è montato sul tappo filettato **(12)** e rappresenta l'**assieme tappo**;

In particolare, in riferimento alla numerazione dell'elenco parti in distinta del kit **KTT-2902**:

- il cuscinetto a rulli inferiore **(4)** e il cuscinetto a rulli superiore **(5)** sono montati sul coperchio azionamento **(2)**;

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

**KAWASAKI Z900RS 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.

In order to simplify and speed up the replacement of the entire clutch assembly, **several parts of the KTT-2901 and KTT-2902 kit are supplied already pre-assembled.**

In particular, with reference to the numbering of the parts list of the **KTT-2901** kit:

- components **(7), (9), (14), (15)** are mounted on the engine cover **(8)** and represent the **crankcase assembly**;
- the o-ring **(11)** is mounted on the threaded cap **(12)** and represents the **cap assembly**;

In particular, with reference to the numbering of the parts list of the **KTT-2902** kit:

- the lower roller bearing **(4)** and the upper roller bearing **(5)** are mounted on the drive cover **(2)**;

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

## OPERAZIONI PRELIMINARI: SMONTAGGIO PARTI ORIGINALI

### OPERAZIONE 1

Se viene usato un cavalletto centrale togliere l'olio dal motore, invece se l'intera procedura di montaggio viene eseguita sul cavalletto laterale non è necessario togliere l'olio motore. Rimuovere il coperchio di chiusura frizione facendo attenzione alla guarnizione che dovrà essere riutilizzata.

### OPERAZIONE 2

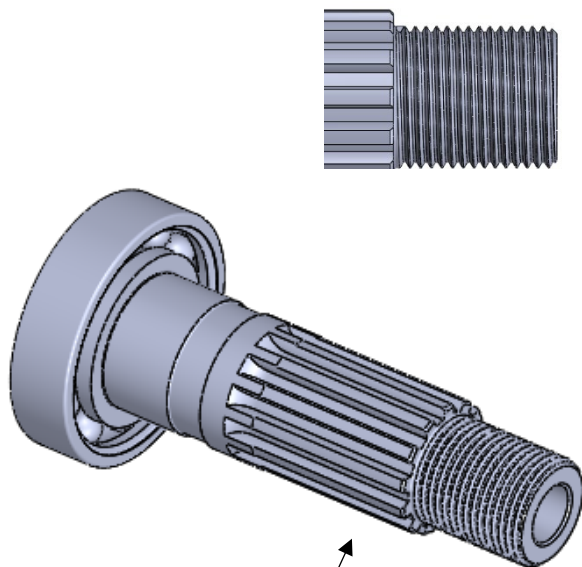
Rimuovere il gruppo frizione originale secondo le specifiche del costruttore, quindi rimuovere il gruppo campana-ruota primaria originale.

Sull'albero primario non deve essere presente alcun componente originale.

## OPERAZIONI DI MONTAGGIO KIT STM

### OPERAZIONE 3

Inserire il distanziale (1) sull'albero primario del cambio prestando attenzione al verso indicato in figura.



ALBERO PRIMARIO CAMBIO  
MAIN SHAFT GEAR

## PRELIMINARY OPERATIONS: DISASSEMBLY OF ORIGINAL PARTS

### STEP 1

If a central stand is used, remove the oil from the engine, however if the entire assembly procedure is carried out on the side stand it is not necessary to remove the engine oil. Remove the clutch closing cover, paying attention to the gasket which must be reused.

### STEP 2

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

There must be no original component on the primary shaft.

## STM KIT ASSEMBLY OPERATIONS

### STEP 3

Insert the spacer (1) on the gearbox primary shaft, paying attention to the direction indicated in the figure.



DIREZIONE DI MONTAGGIO  
MOUNTING DIRECTION

(1)



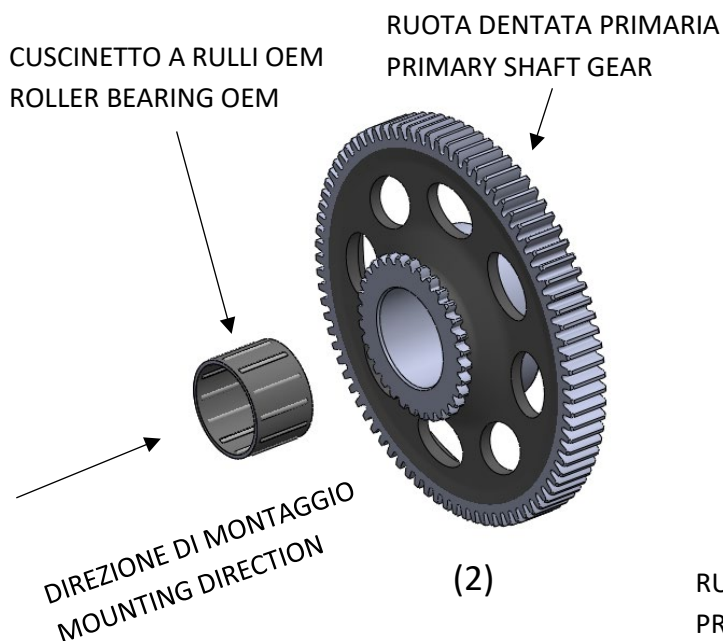
DIREZIONE DI MONTAGGIO  
MOUNTING DIRECTION

(1)

#### OPERAZIONE 4

Inserire il cuscinetto a rulli OEM all'interno della ruota dentata (2) dal lato indicato nell'immagine.

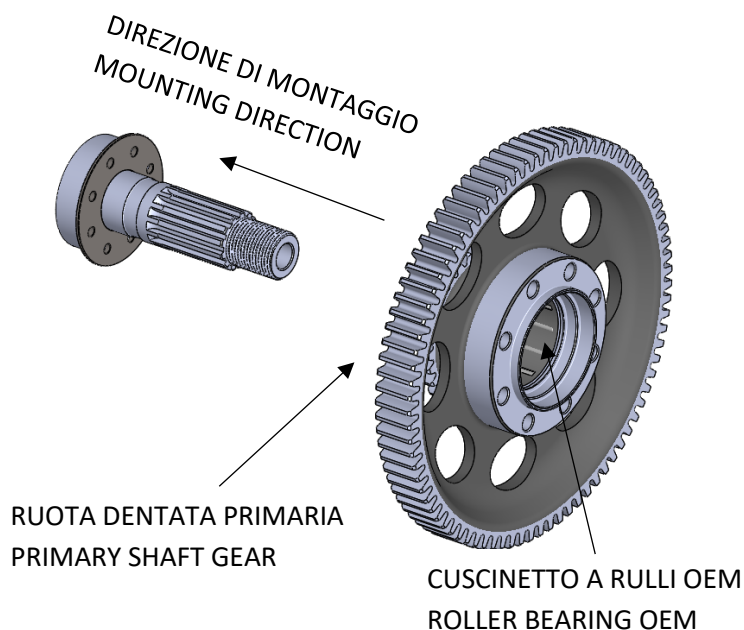
Inserire quindi la ruota primaria nell'albero primario del cambio facendo attenzione all'ingombro del carter motore



#### STEP 4

Insert the OEM roller bearing inside the primary shaft gear (2) from the side indicated in the image.

Then insert the primary wheel into the gearbox primary shaft, paying attention of the engine crankcase encumbrance.

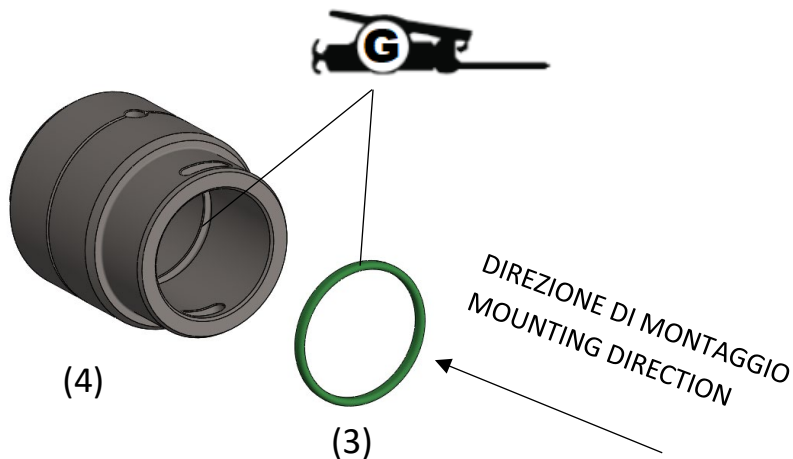


#### OPERAZIONE 5

Posizionare all'interno del componente (4) l'o-ring (3).

**Nota bene:** ingrassare le tenute prima dell'inserimento.

Nel kit vengono forniti due o-ring in modo da poter disporre di un ricambio in caso di danneggiamento.



#### STEP 5

Position the o-ring (3) inside the component (4).

**Note:** grease the seals before insertion.

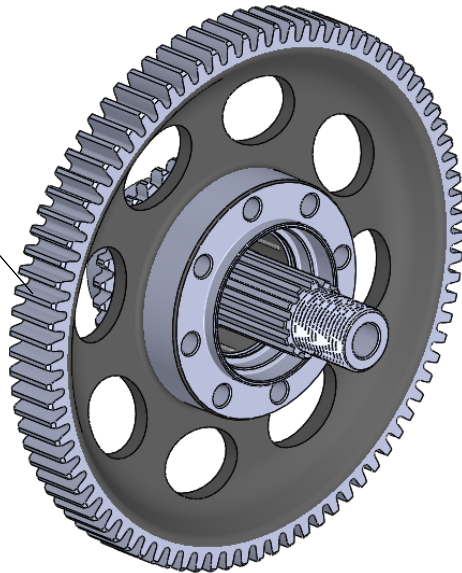
Two o-rings are supplied in the kit to allow a replacement in case of damage.

## OPERAZIONE 6

Inserire la boccia (4) con all'interno l'o-ring (3) appena assemblato all'interno della ruota primaria dentata.

**Nota bene:** prima dell'inserimento, ingrassare la superficie esterna della boccia (4) che andrà ad accoppiarsi con il paraolio (5).

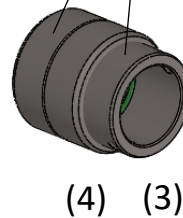
ASSIEME PRIMARIA  
PRIMARY ASSEMBLY



## STEP 6

Insert the spacer (4) with o-ring (3) inside the primary gear.

**Note:** before insertion, grease the external surface of the spacer (4) which will couple with the oil seal (5).



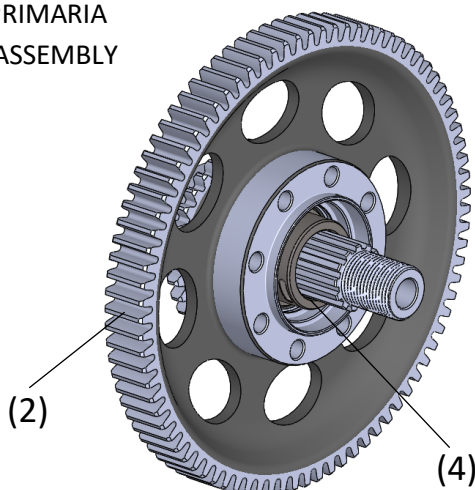
DIREZIONE DI MONTAGGIO  
MOUNTING DIRECTION

## OPERAZIONE 7

Ingrassare il paraolio nelle zone indicate in figura. Inserire il paraolio (5) nel verso indicato in figura con il labbro interno nella boccia (4) e successivamente nella sua sede esterna presente nella ruota primaria (2). Aiutarsi con un utensile non appuntito per far entrare il paraolio (5) e spingerlo fino in battuta.

**Nota bene:** eseguire con attenzione questa operazione per non danneggiare il paraolio che causerebbe una perdita d'olio. Vengono forniti due paraoli per sostituzione in caso di danneggiamento.

ASSIEME PRIMARIA  
PRIMARY ASSEMBLY



## STEP 7

Grease the oil seal in the areas indicated in the figure. Insert the oil seal (5) from the side indicated in the image with the internal lip into the spacer (4) and then into its external seat in the primary wheel (2). Use a non-sharp tool to insert the oil seal (5) and push it as far as it will go.

**Please note:** carry out this operation carefully to avoid damaging the oil seal which would cause an oil leak. Two oil seals are supplied for replacement in case of damage.



DIREZIONE DI MONTAGGIO  
MOUNTING DIRECTION

## OPERAZIONE 8

## STEP 8

Inserire la guarnizione carter frizione originale in contatto con il carter motore.

Insert the original clutch crankcase gasket in contact with the engine crankcase.

Montare l'**assieme carter**, avendo cura di mettere un po' di grasso sul labbro interno del paraolio carter (7) al fine di agevolarne l'inserimento sulla ruota primaria.

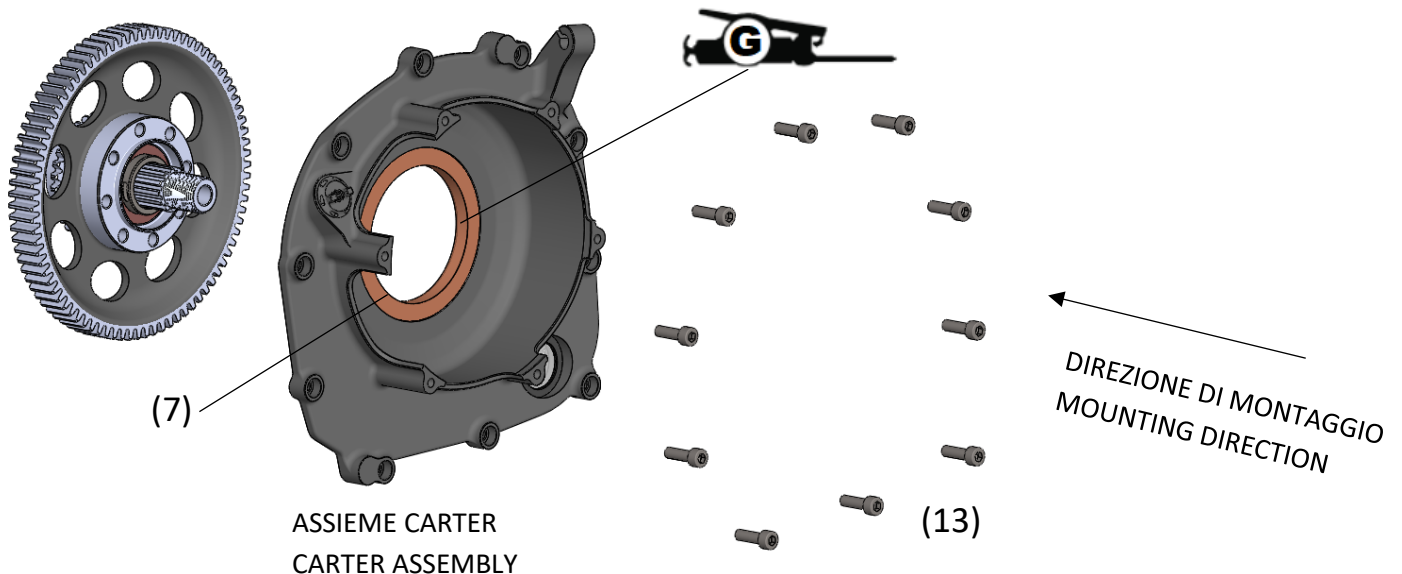
Assemble the **crankcase assembly**, taking care to put a little grease on the internal lip of the crankcase oil seal (7) in order to facilitate its insertion on the primary wheel.

Utilizzare le viti di fissaggio (13) e bloccare alla coppia di serraggio di 10 Nm.

Use the fixing screws (13) and tighten at 10 Nm.

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

**Note: carry out this operation with care and attention to avoid damaging the sealing oil seal.**

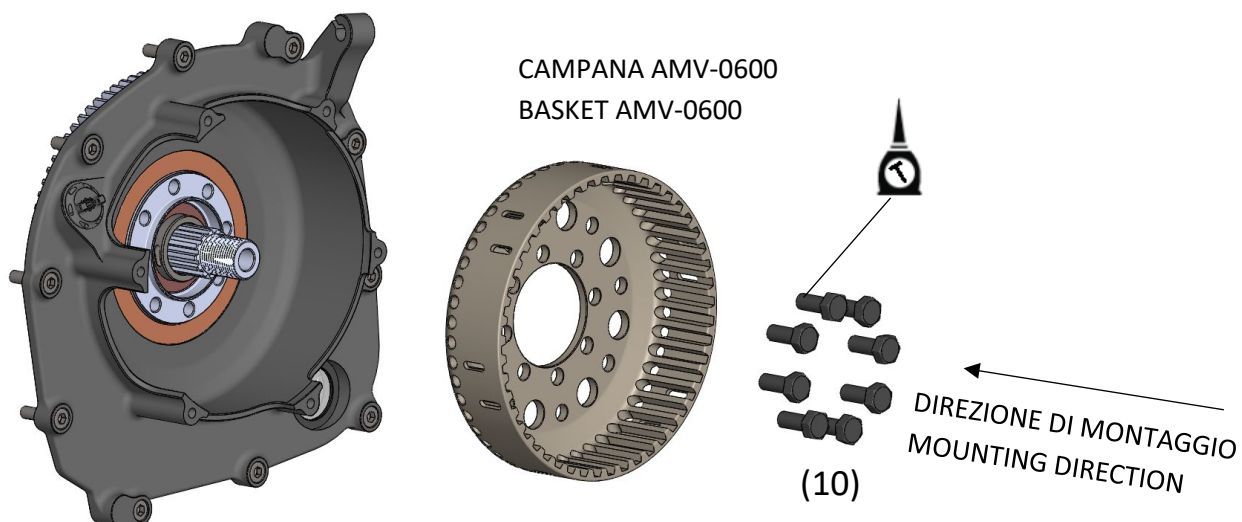


## OPERAZIONE 9

## STEP 9

Montare la campana frizione STM (**AMV-0600**) fornita nel kit, utilizzando le viti di fissaggio (10). Applicare del frenafili "media resistenza" su 3 - 4 spire di filetto partendo dalla parte opposta alla testa della vite e infine bloccare le viti con una coppia di serraggio di **38 Nm**.

Fit the STM clutch basket (**AMV-0600**) supplied in the kit, using the fixing screws (10). Apply "medium strength" thread locker on 3 - 4 turns of thread starting from the opposite side of the screw head, then lock the screws with a tightening torque of **38 Nm**.



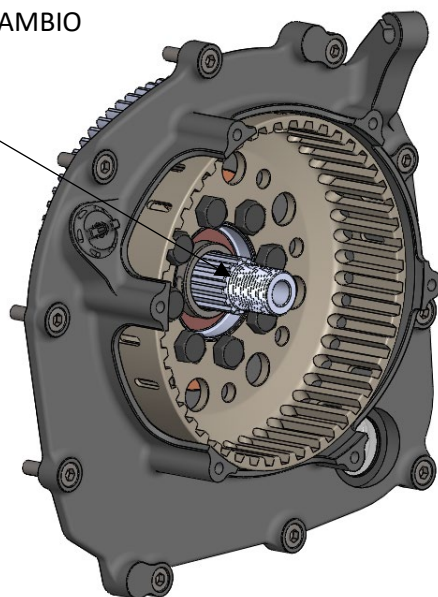


## OPERAZIONE 10

Inserire l'assieme tappo, composto del tappo filettato (12) e l'o-ring (11), all'interno dell'albero primario e assicurarsi di spingerlo fino a battuta. La quota tra estremità esterna albero primario cambio e tappo filettato (12) deve risultare di 18 mm. Durante l'inserimento fare attenzione a non rovinare la zona dove è presente il filetto che deve essere utilizzato nel caso di estrazione del tappo (12).

**Nota bene: prima dell'inserimento del tappo, ingrassare la superficie esterna e l'o-ring preassemblati.**

ALBERO PRIMARIO CAMBIO  
MAIN SHAFT GEAR



## STEP 10

Insert the cap assembly, composed of threaded cap (12) and o-ring (11), inside the primary shaft and be sure to push it up to the stop. The distance between the external end of the gearbox primary shaft and the threaded cap (12) must be 18 mm. During insertion, be careful not to damage the area where the thread is present which must be used when removing the cap (12).

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



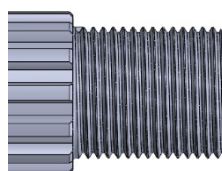
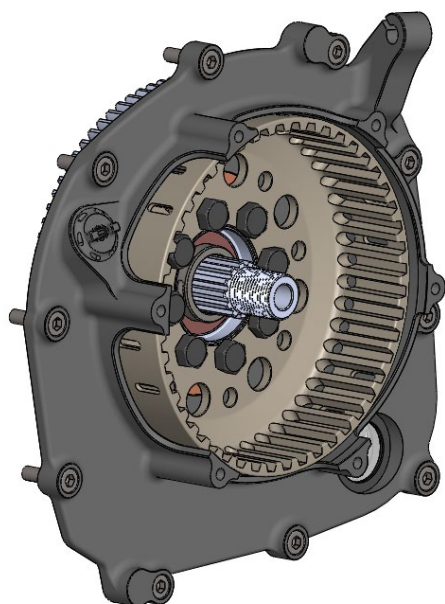
(11) (12)

ASSIEME TAPPO  
CAP ASSEMBLY

DIREZIONE DI MONTAGGIO  
MOUNTING DIRECTION

## OPERAZIONE 11

Inserire il distanziale (6) sull'albero primario con il verso indicato in figura.



(6)

DIREZIONE DI MONTAGGIO  
MOUNTING DIRECTION

## STEP 11

Insert the spacer (6) on the primary shaft in the direction indicated in the figure.

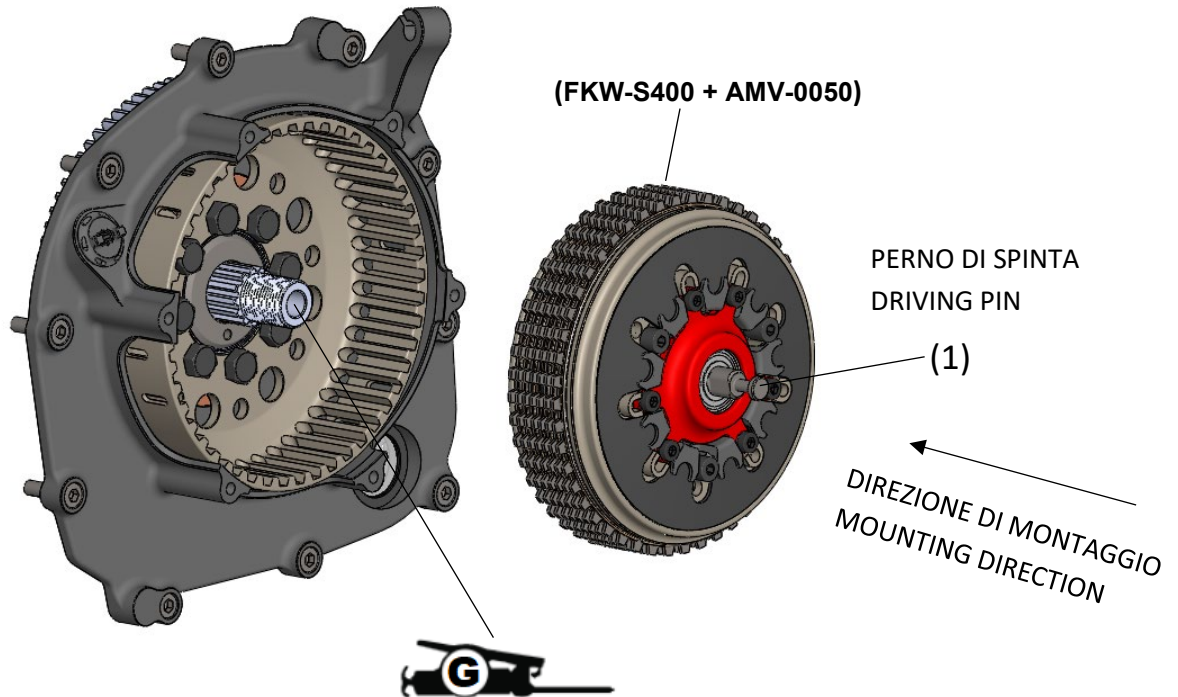
DIREZIONE DI MONTAGGIO  
MOUNTING DIRECTION

## OPERAZIONE 12

Procedere con il montaggio del gruppo frizione STM (**FMV-S060 + AMV-0050**) fornito nel kit, seguendo le istruzioni specifiche allegate. Lubrificare con grasso per alte temperature il foro interno dell'albero primario dove il perno di spinta (1) farà centraggio.

## STEP 12

Proceed with the assembly of the STM clutch unit (**FMV-S060 + AMV-0050**) supplied in the kit, following the specific instructions attached. Lubricate with high temperature grease the internal hole of the primary shaft where the driving pin (1) will center.



## OPERAZIONE 13

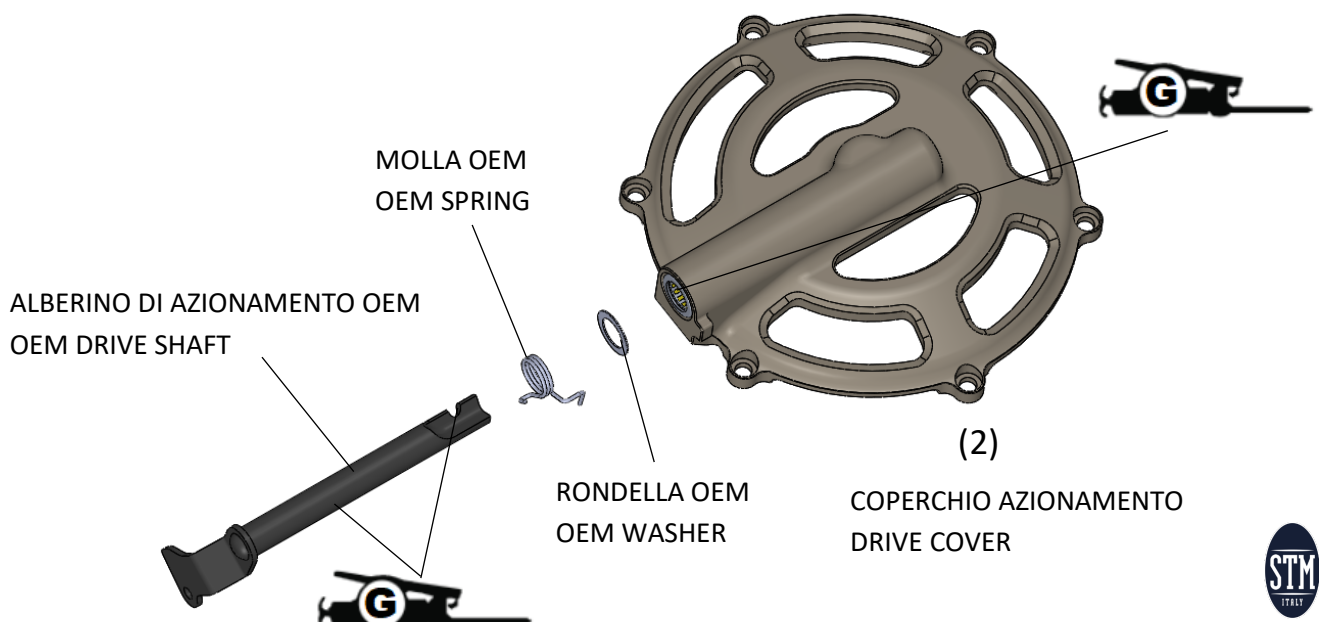
Prelevare l'alberino di azionamento dal coperchio originale e assemblarlo con la molla e la rondella originali sul carter azionamento a cavo (2) del kit **KTT-2902**.

**Nota bene:** prima dell'inserimento dell'alberino, lubrificare bene le superfici cilindriche con grasso resistente alle alte temperature e i due cuscinetti presenti del coperchio di azionamento.

## STEP 13

Take the drive shaft from the original cover and assemble it with the original spring and washer on the cable drive casing (2) of the **KTT-2902** kit.

**Note:** before inserting the drive shaft, lubricate cylindrical surfaces with high temperature resistance grease and the two bearings present on the drive cover.



## OPERAZIONE 14

Montare il cavo OEM nella sede presente sul carter chiusura motore (8) avendo cura di portare a zero il registro sulla leva frizione.

Agganciare il cavo all'alberino di azionamento OEM e successivamente installare il coperchio di azionamento appena assemblato utilizzando le viti (3) del kit **KTT-2902**. Durante questa operazione si raccomanda di prestare attenzione ad agganciare correttamente il perno di spinta (1) all'alberino di azionamento OEM e di inserire correttamente il perno di spinta (1) nel coperchio di azionamento in quanto presenta una sede anti rotazione. Lubrificare abbondantemente la zona indicata in figura.

Infine, regolare la leva frizione lasciando il giusto gioco leva, se è stato levato l'olio motore reinserirlo fino a raggiungere il livello indicato.

## STEP 14

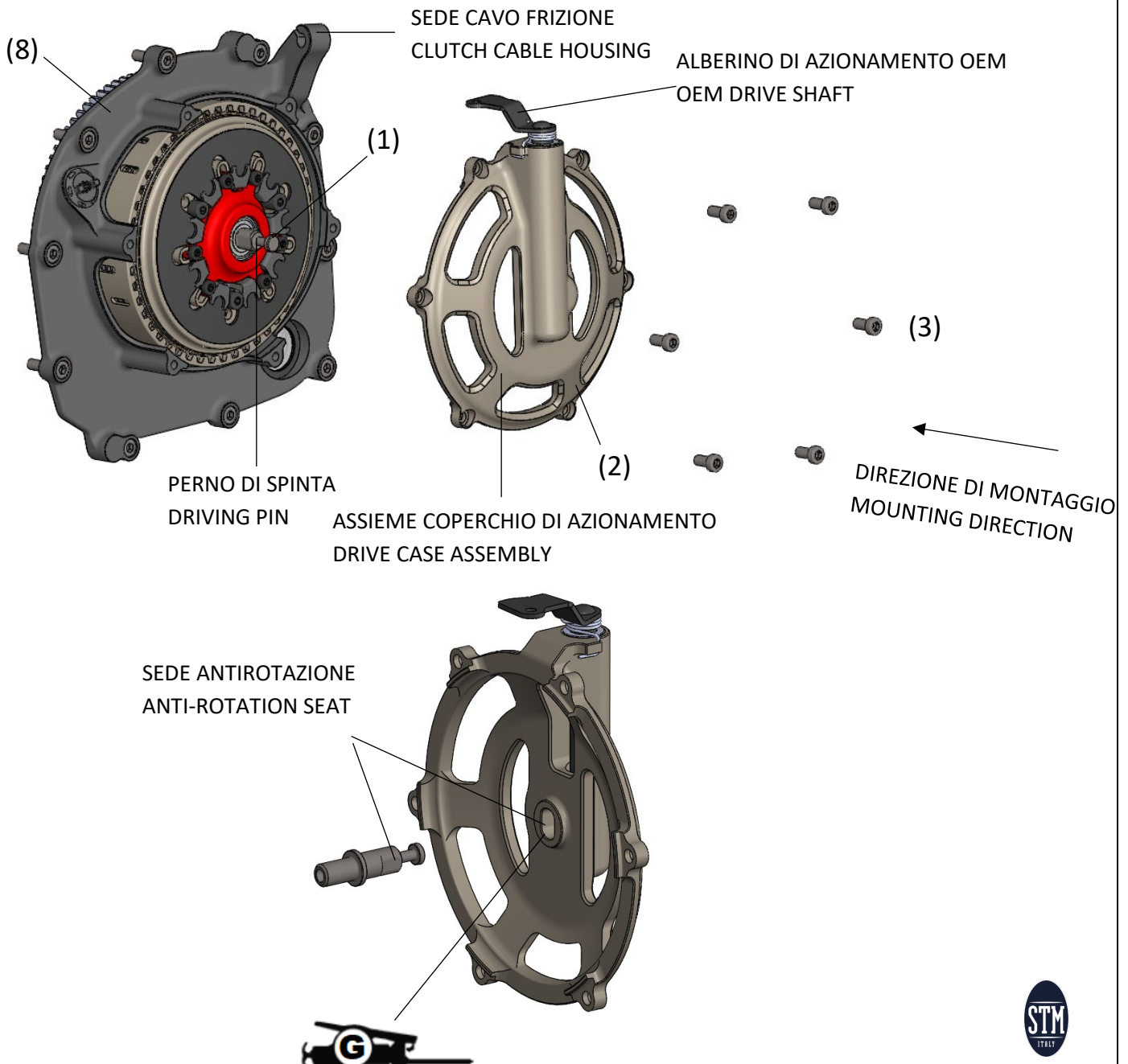
Fit the OEM cable in the seat on the engine cover (8), taking care to set the adjuster on the clutch lever to zero.

Hook the cable to the OEM drive shaft and then install the newly assembled drive cover using the screws (3) from the **KTT-2902** kit.

During this operation it is recommended to pay attention to correctly hook the push pin (1) to the OEM drive shaft and to correctly insert the driving pin (1) into the drive cover as it has an anti-rotation seat.

Lubricate the area indicated in the figure abundantly.

Finally, adjust the clutch lever, leaving the correct lever play; if the engine oil has been removed, reinsert it until it reaches the indicated level.



## 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 MOTORBYKES 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**