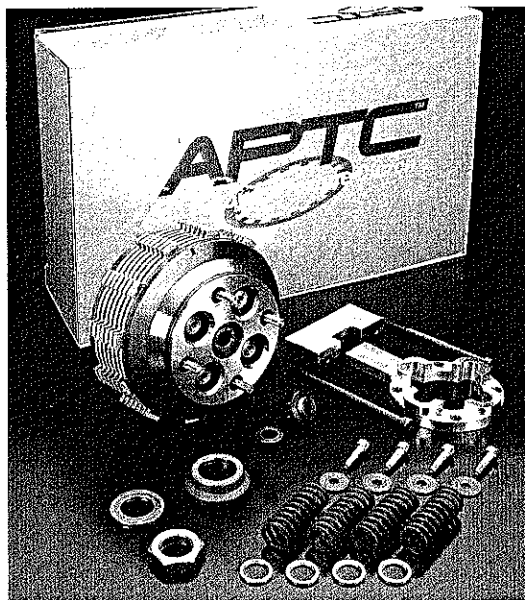


Complimenti per avere scelto il kit frizione APTC (Adler Power Torque Clutch), prodotto esclusivo che rappresenta lo "stato dell'arte" nel campo delle frizioni motociclistiche da competizione. APTC è il rivoluzionario sistema brevettato che, per la prima volta, abbina le funzioni di anti-saltellamento e di asservimento in coppia. Lo stimolo a sviluppare APTC è nato in Adige dal desiderio di superare i limiti di funzionamento delle tradizionali frizioni che equipaggiano di serie le motociclette in commercio.

Sul mercato esistono frizioni con funzione anti-saltellamento, ma queste non sono in grado di ridurre il carico alla leva di comando della frizione e, inoltre, trasferiscono fastidiose reazioni alla leva stessa.

APTC è in assoluto la prima frizione che garantisce un consistente incremento del comfort e, al tempo stesso, della stabilità e precisione di guida. La funzione anti-saltellamento elimina le imprevedibili reazioni della ruota posteriore in fase di staccata quando, adottando uno stile di guida sportivo e scalando più marce in prossimità di una curva, il motore viene portato ai limiti del fuorigiri. La conseguenza è il saltellamento della ruota posteriore ("effetto chattering") che compromette la stabilità del veicolo e la sicurezza del conducente.

Ma la APTC non costituisce un semplice "miglioramento" di una frizione tradizionale, bensì esprime e realizza un concetto del tutto nuovo, sia come progettazione che come funzionamento. L'accoppiamento elicoidale fra i due diversi mozzi riduce drasticamente il carico delle molle della frizione.



Congratulations on having chosen our APTC (Adler Power Torque Clutch) set. This exclusive product is the "state of the art" technology in the field of the competition motorcycle clutches.

APTC is a revolutionary patented system combining for the first time an anti chatter system with power torque technology. The idea of developing APTC arose from the Adige R & D Department having a clear target of exceeding current limits of traditional clutches fitted as OEM on all current Superbikes.

At present only clutches with an anti chatter function are available but these cannot reduce clutch lever load and furthermore they create unpleasant reactions to the leverage itself.

APTC is the first clutch able to give a considerable increase of comfort and in addition exceptional stability and driving precision.

The anti chatter function can strongly reduce the unpredictable reaction of the rear tyre during the vehicle braking, while driving aggressively and shifting down several gears approaching a bend. The engine is also dramatically increasing rpm.

The consequence is that the rear tyre starts the hattering that is compromising the stability of the vehicle and the safety of the driver.

But APTC is not only delivering a simple improvement to a traditional clutch. It realizes a new brand concept both for the design and the functioning. The APTC helical coupling between the two components of the clutch hub drastically reduces the load of the clutch springs.



Questa funzione di "asservimento in coppia" evita anche l'affaticamento della mano sinistra del pilota causato dall'elevato carico richiesto per azionare la leva.

Il cuore del sistema è costituito dal mozzo frizione realizzato mediante due differenti parti, contrariamente a tutti gli altri kit frizione esistenti, i quali si basano sul concetto tradizionale che adotta un mozzo realizzato in un pezzo unico.

Queste due differenti parti che compongono il mozzo della frizione APTC scorrono una sull'altra mediante accoppiamento elicoidale grazie al quale, in fase di accelerazione, alla forza costante delle molle dello spingidisco che agisce sul pacco dischi frizione si aggiunge anche la forza generata dall'accoppiamento dei due mozzi per effetto della coppia applicata sulla frizione dal motore in accelerazione.

Analogamente, in fase di frenata, alla forza costante delle molle dello spingidisco si andrà a sottrarre quella generata dall'accoppiamento dei due mozzi per effetto della coppia applicata sulla frizione dalla ruota posteriore in fase di decelerazione.

Nella APTC sulla leva di comando della frizione si percepisce, in ogni condizione di utilizzo del motore, il carico costante e ridotto delle molle frizione applicato allo spingidisco.

In questo modo, grazie alle caratteristiche della APTC, aumenta la capacità di trasmettere coppia con il motore in trazione e si riduce la capacità di trasmetterla in frenata, garantendo:

- Elevata riduzione del carico alla leva frizione (funzione asservimento).
- Costante aderenza della ruota posteriore in fase di frenata (funzione anti-saltellamento).
- Nessuna reazione fastidiosa alla leva di comando frizione sul manubrio.
- Garanzia di maggior durata degli organi meccanici del veicolo.

**Siamo certi che tu non veda l'ora di provare personalmente APTC. Nel seguito, troverai le istruzioni per montare APTC sulla tua moto.**

This power torque function also reduces dramatically the high load leverage required for pulling the clutch lever on the handlebar.

The heart of the system is composed of the clutch hub made from two different parts. Every standard design clutch has a one piece centre hub. On APTC the hub's two components can move on each other with a helical shift that is achieved by the helical toothing joint.

This particular APTC feature during the WOT (Wide Open Throttle) working conditions for the application of the engine torque on APTC creates an extra axial force that presses the clutch plate stack together with the constant load of the pressure plate springs.

That is during WOT working conditions on the clutch plate stack there is a constant load of the pressure plate springs plus the axial force created by the application of the engine torque on the helical joint of the two components of APTC hub assembly.

Conversely during braking on the friction plate stack there is the constant force of the pressure plate springs minus the extra axial force created by rear wheel deceleration that applies a torque on the helical joint between the two components of APTC hub.

Driving with APTC clutch you feel on the clutch lever only the constant and drastically reduced force of the pressure plate springs.

In this way APTC is increasing the torque capability in WOT and in the meantime reducing the torque capability while braking, obtaining the following advantages:

- Lower clutch lever load
- Anti rear tyre chattering
- Comfortable feeling pulling the clutch lever
- Engine and transmission life improvement

**We are sure that you will be keen to install and try APTC on your bike.**



## ISTRUZIONI PER IL MONTAGGIO KIT APTC:

Le presenti istruzioni sono valide per entrambi i modelli di APTC:

- 1) APTC/S – ART. DU-108 con dischi frizione rivestiti con materiale sinterizzato per campane Ducati originali realizzate in acciaio
- 2) APTC/A – ART. DU-109 con dischi frizione rivestiti in materiale organico per campane Ducati originali pressofuse in lega di alluminio

### Composizione del kit APTC per motori Ducati con frizione a secco:

- Gruppo mozzi APTC pre-assemblato, 1 pezzo
- Molle spingidisco, 4 pcs.
- Viti M6 x 25 per molle spingidisco, 4 pcs
- Rondelle 6 x 20 per viti molle spingidisco, 4 pcs.
- Distanziale per mozzo, 1 pezzo
- Rondella per dado mozzo, 1 pezzo
- Dado M20 chiave 30 mm, 1 pezzo
- Puntalino per spingidisco, 1 pezzo
- Molla a tazza per puntalino spingidisco, 1 pezzo
- Chiave attrezzo speciale per montaggio APTC: 1 pezzo
- Supporto per attrezzo speciale per montaggio APTC: 1 pezzo
- Viti M6 x 100 per bloccare sul motore l'attrezzo speciale per montaggio APTC, 2 pcs.
- Istruzioni di montaggio e manutenzione, 1 pezzo
- Disegno di assieme APTC, 1 pezzo

### Attrezzi necessari per eseguire il corretto montaggio della APTC:

- Chiave per viti con testa esagono incassato da 5 mm (non fornita nel kit).
- Chiave per viti con testa esagono incassato da 4 mm (non fornita nel kit).
- Chiave piatta CH 6 (non fornita nel kit)
- Chiave a bussola da 32 mm (non fornita nel kit)
- Chiave a bussola da 30 mm (non fornita nel kit)

- Attrezzo originale Ducati per smontare la frizione originale (non fornito nel kit)
- Attrezzo speciale per montare la APTC (fornito nel kit).

### OPERAZIONI PRELIMINARI:

Raccomandiamo di eseguire le varie operazioni descritte in luogo luminoso, pulito e libero da qualsiasi oggetto non necessario.

Smontare il coperchio della frizione dal carter del motore (ft. 1-2); svitare le 6 viti che fissano le molle della frizione alle sedi ricavate nel piatto spingidisco (ft. 3) e sfilare il piatto medesimo (ft. 4), lasciando in sede l'asta di comando della frizione inserita nell'albero primario del cambio. Sfilare il puntalino di comando della frizione dall'asta di comando della frizione (ft. 5).

Attenzione, le viti che fissano il coperchio della frizione devono essere conservate in quanto devono essere rimontate sul motore dopo aver completato il montaggio della APTC.

Con la chiave a bussola da 32 mm, svitare il dado centrale che blocca il mozzo della frizione sull'albero primario del cambio (ft. 6):

per questa operazione, avrai bisogno di bloccare il mozzo utilizzando l'attrezzo specifico originale Ducati, al fine di impedire che ruoti su se stesso. Svitare completamente il dado di bloccaggio (ft. 7), sfilare il mozzo comprensivo dei pacchi dischi conduttori e condotti (ft. 8) e la rondella distanziale, posizionata tra mozzo e campana lasciando montata sul motore la campana originale (ft. 9).

## APTC ASSEMBLING INSTRUCTIONS:

The following instructions are valid for the following APTC types:

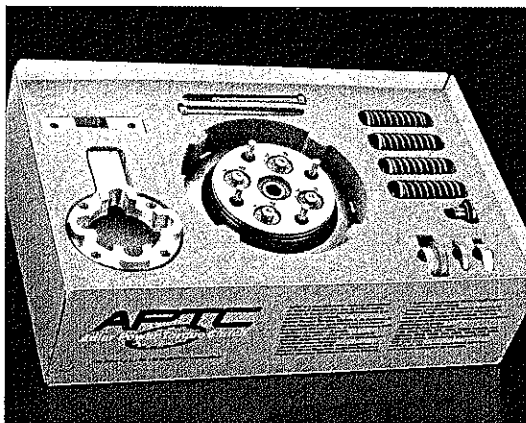
- 1) APTC/S DU-108 Item with sintered clutch plates for original Ducati steel clutch housing
- 2) APTC/A DU-109 Item with organic clutch plates for die cast aluminium original Ducati clutch housing

### Our APTC kit for Ducati engine with dry clutch contains:

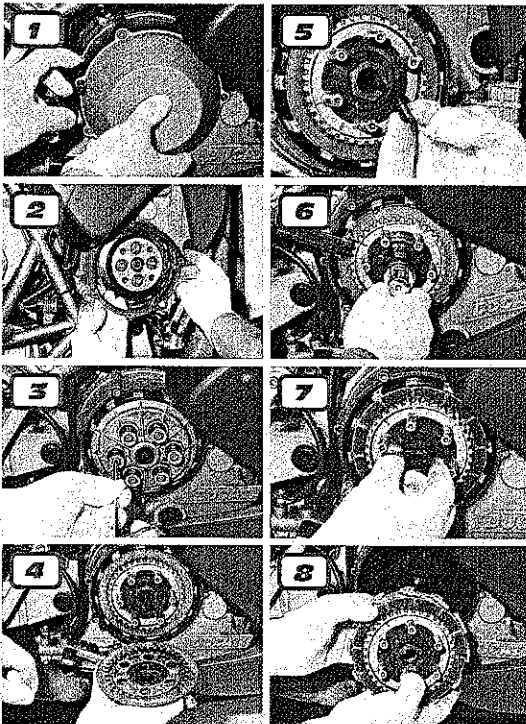
- APTC hub assembly, 1 piece
- Pressure plate, 1 piece
- Pressure plate springs, 4 pcs.
- Belleville spring for pressure plate springs, 4 pcs
- M6 x 25 screws for pressure plate screws, 4 pcs
- 6x20 washers for pressure plate screws, 4 pcs
- Hub spacer, 1 piece
- Nut washer, 1 piece
- M20 x 30 mm wrench nut 1 piece
- Pressure plate pusher, 1 piece
- Belleville spring for pressure plate pusher, 1 piece
- APTC assembly special tool, 1 piece
- Support of APTC assembly special tool, 1 piece
- M6 x 100 screws for support off APTC assembly special tool, 2 pcs.
- Maintenance and installation instructions leaflet, 1 piece
- APTC assembly drawing, 1 piece

### Required tools for APTC correct installation:

- 5 mm setscrew wrench, or "Allen wrench" (not included in this kit)
- 4 mm setscrew wrench, or "Allen wrench" (not included in this kit)
- 6 mm wrench (not included in this kit)
- 32 mm socket wrench (not included in this kit)
- 30 mm socket wrench (not included in this kit)



4



- Original Ducati tool for disassembling of the original clutch (not included in this kit)
- APTC special assembling tool (supplied with the kit)

### PRELIMINARY OPERATIONS:

All work to be carried out in clean workshop conditions.

Take out the clutch cover from engine drum (pic. 1-2); unscrew the 6 screws that hold the clutch springs on the pressure plate (pic. 3) and take out the pressure plate (pic. 4) leaving in place the pressure plate operating rod in the gearbox primary shaft.

Take out the pressure plate pusher from the pressure plate opening rod (pic. 5).

Please pay attention that the screws fixing the clutch cover must be kept because they will be mounted again on the engine after completing the APTC fitting.

Unscrew the central nut that locks the clutch hub on the gearbox primary shaft using the 32 mm socket wrench (pic. 6): for this operation you will need to lock the hub using the original Ducati tool in order to avoid its rotation.

Unscrew and take out the nut (pic. 7), take out the hub, the driving plates and the driver plates (pic. 8); then take out the spacer that is placed between the clutch hub and the clutch housing, leaving the original clutch housing at its place (pic. 9).

5

## ORA PUOI PASSARE AL MONTAGGIO DEL KIT APTC:

ATTENZIONE: il complesso costituito dai due mozzi e dalla serie completa di dischi è bloccato da quattro viti di pre-installazione, che facilitano il montaggio della APTC sul motore.

**Non togliere assolutamente le viti di pre-installazione prima di aver montato tutto il kit. Se si rimuovono inavvertitamente le 4 viti di pre-installazione, occorre riportare la APTC dal venditore per montarne nuovamente in modo corretto i componenti.**

**Senza questo accorgimento, le prestazioni della APTC e la sicurezza di guida non sono assicurate.**

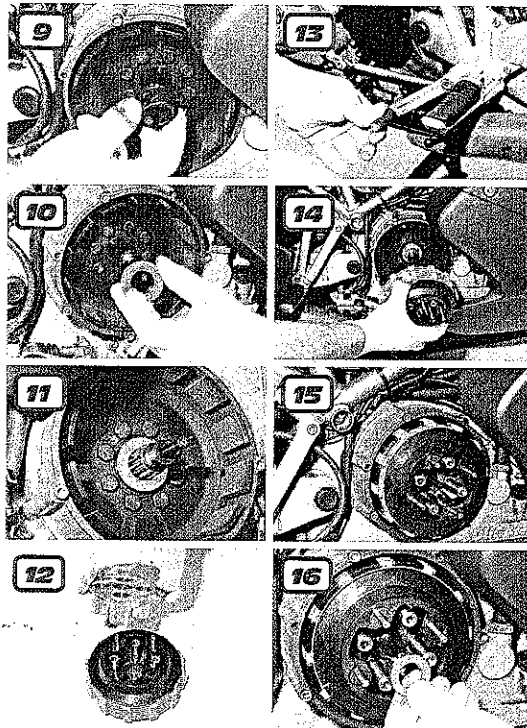
Inserire sull'albero primario del cambio il distanziale speciale, fornito nel kit (*ft. 10-11*).

Togliere lo spingidisco dal gruppo mozzi della APTC (*ft. 12*). Per compiere questa operazione non occorrono particolari operazioni o attrezzi, in quanto lo spingidisco è semplicemente inserito nel gruppo mozzi APTC.

Prima di procedere si consiglia di innestare il primo rapporto del cambio per favorire il montaggio del mozzo tramite piccole rotazioni nei due sensi della ruota posteriore (*ft. 13*).

Inserire il gruppo pre-assemblato, allineando i denti dei dischi alle scanalature della campana (*ft. 14, 15*).

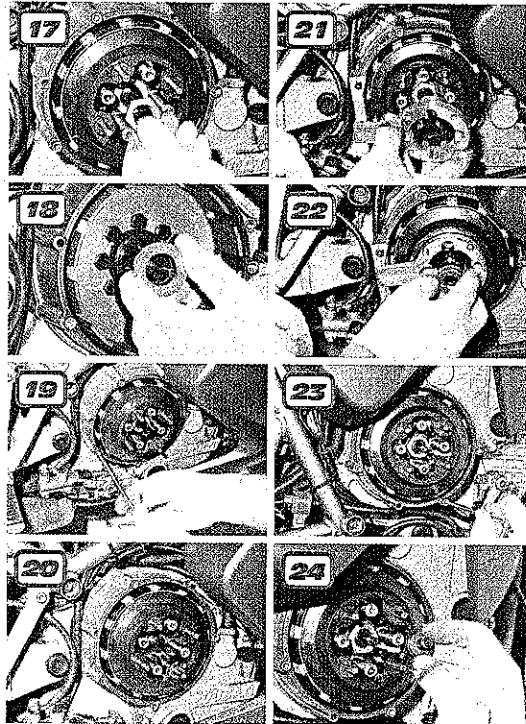
Per facilitare il montaggio del gruppo APTC sull'albero primario del cambio, muovere leggermente la ruota posteriore con piccole rotazioni impartite nei due sensi avendo cura di allineare il profilo brocciato del gruppo mozzo della APTC con quello realizzato sull'albero primario stesso. Se durante il montaggio del



6

gruppo APTC si creano dei problemi di allineamento tra i denti dei dischi frizione e le cave della campana frizione svitare circa mezzo giro le viti di preassemblaggio della APTC utilizzando una chiave piatta CH 6. Non tentare di aprire o di modificare il gruppo mozzo della APTC. Inserire sull'albero primario, sopra il mozzo, la rondella distanziale fornita nel kit (*ft. 16*) e avvitare il dado di fissaggio del mozzo M20 CH 30 (*ft. 17*), anch'esso in dotazione al kit. Eventualmente utilizzare un comune frenafreccia per assicurare il dado M20 CH 30 di fissaggio del mozzo nella propria posizione. Serrare il dado di fissaggio del mozzo alla coppia di 180-200 Nm utilizzando una chiave a bussola CH 30 (*ft. 18*), tenendo fermo il gruppo mozzi grazie all'ausilio dell'attrezzo speciale fornito nella confezione. Per montare l'attrezzo speciale occorre allentare e svitare dal motore la vite originale con testa a esagono incassato mostrata nella (*ft. 19*). Attenzione, questa vite deve essere conservata in quanto deve essere rimontata sul motore per completare il montaggio della APTC.

Montare il supporto della chiave di bloccaggio della APTC utilizzando le 2 viti M6 x 100 in dotazione (*ft. 20*). Inserire la chiave dell'attrezzo di bloccaggio (*ft. 21*). Dopo aver bloccato alla coppia prescritta il dado M 20 centrale di fissaggio del mozzo (*ft. 22*), occorre rimuovere la chiave dell'attrezzo speciale e smontarlo svitando le 2 viti M6 x 100. Riavvitare la vite originale a testa esagonale M6 nel carter motore mostrata dalla



7

## NOW YOU CAN SWITCH TO THE APTC ASSEMBLING:

ATTENTION: APTC hubs and the complete set of clutch plates are locked by 4 pre-installation screws which make for easy fitting of the APTC on the mainshaft.

**It is critical to not remove these pre-installation screws before you have installed completely the APTC assembly. If you remove unintentionally the 4 pre-installation screws you need to take the APTC set back to the dealer where you purchased it, who will re-assemble correctly the various parts. If you fail to follow these instructions the APTC features will not work and the drive safety be compromised.**

Put on the gearbox primary shaft the spacer supplied with APTC kit (*pic. 10-11*).

Remove the pressure plate from APTC assembly (*pic. 12*). To carry out correctly this operation you do not need any particular tool, because the pressure plate is simply positioned in APTC hub. Before proceeding we advise to put the engine in first gear in order to make easier the assembling of APTC hub using the small rotations in the two different directions of the rear wheel (*pic. 13*).

Insert APTC assembly, taking care of the alignment of the driving plate teeth into the clutch housing grooves (*pic. 14, 15*).

In order to make the installation of the APTC assembly on the gearbox primary shaft, slightly move the rear wheel with small rotations on both directions, also taking care of the alignment of the spline on the APTC assembly with the spline on the

gearbox primary shaft.

In order to make easier the above operation you can unscrew about half turn the APTC pre-assembling screws using a 6 mm wrench. Do not try to open or modify the APTC assembly. Insert on the gearbox primary shaft the washer supplied with the kit (*pic. 16*) and put the M20 CH 30 locking nut on it (*pic. 17*).

In this case use threadlock to secure the M20 CH 30 nut on its position.

Tighten the locking nut at 180-200 Nm using a C 30 socket wrench (*pic. 18*), holding APTC assembly using the special tool included in the kit.

To fit the special tool on the engine you need to loosen the original setscrew wrench screws from the engine as shown in the (*pic. 19*).

Please pay attention: this screw must be kept because it is necessary to fit it again on the engine to complete the APTC assembly.

Fix APTC special tool support using 2 M6 x 100 screws included in the kit (*pic. 20*) and insert the special tool in APTC hub assembly (*pic. 21*).

After tightening the M20 nut to the prescribed tightening torque (*pic. 22*), you need to remove the special tool and take it out from APTC unscrewing the 2 M6 x 100 screws.

Put back the original M6 hexagonal-head screw on the engine carter (*pic. 23*) and lock the screws at 7/10 Nm tightening torque.

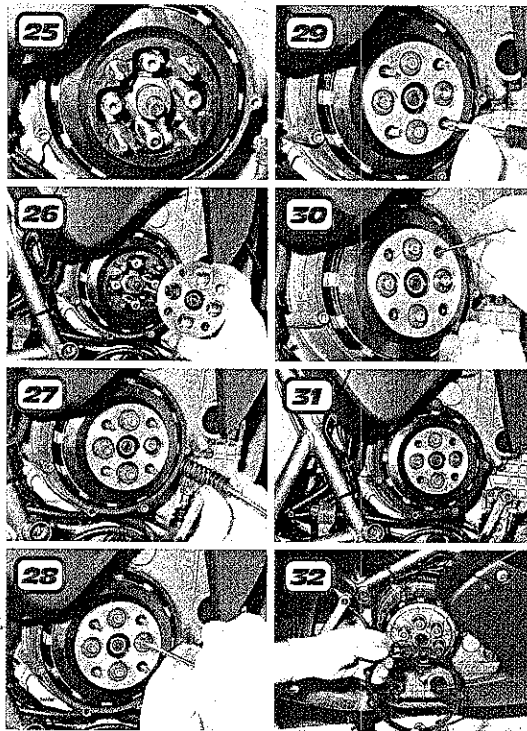
Put the pressure plate pusher that is included in the kit on the pressure plate opening rod. Take care to put the Belleville spring on the

(ft. 23) serrandola alla coppia di 7/10 Nm. Posizionare il puntalino dello spingidisco fornito nel kit sull'asta di comando della frizione. Montare sul puntalino medesimo la molla a tazza con la parte convessa rivolta verso l'esterno (ft. 24-25).

Montare il piatto spingidisco nella APTC (ft. 26); infilare nelle sedi ricavate nello spingidisco le 4 molle e fissarle con le 4 viti M6 x 25 su cui si sono infilate le 4 rondelle 6 x 20 (ft. 27). Serrare le 4 viti M6 x 25 alla coppia di 7/10 Nm (ft. 28). Ora occorre smontare le quattro viti di pre-installazione che bloccano il gruppo mozzi/dischi della APTC utilizzando una chiave fissa CH 6 (ft. 29-30).

**ATTENZIONE:** se non si smontano le 4 viti di pre-installazione della APTC, la frizione non funzionerà e si comprometterà la sicurezza del conducente! Conservatele con attenzione: sarà necessario rimontarle ogni volta che eseguirete operazioni di manutenzione-pulizia-lubrificazione.

Come ultima operazione occorre riposizionare sul motore il coperchio frizione, utilizzando le viti di fissaggio originali serrate alla coppia di 5/7 Nm (ft. 31, 32).



pressure plate pusher with its convex side facing on the outside of APCT (pic. 24-25).

Put the pressure plate on APTC (pic. 26); insert the 4 pressure plate springs on the spring seat on the pressure plate and screw the 4 M6 25 screws with the 4 6 x 20 washers (pic.27). Screw the 4 M6 x 25 screws at 7/10 Nm tightening torque (pic. 28).

Now you need to take out the 4 pre-installation screws which are locking the APTC group (hub and clutch discs)

You can do it using a 6 mm wrench (pic. 29-30)

**ATTENTION:** if you don't take out the 4 APTC pre-installation screws, the clutch will not work and will compromise the safety of the driver. Please keep them with care: you will need them when you carry out maintenance-cleaning-lubrication operations.

The final operation you will need is repositioning the clutch cover on the engine using the original fixing screws at 5/7 Nm tightening torque (pic. 31, 32).

### MANUTENZIONE DELLA FRIZIONE APTC.

Come tutti i prodotti RACING, anche APTC deve essere periodicamente sottoposta a pulizia e manutenzione. Raccomandiamo di fare eseguire le operazioni di manutenzione della APTC da un meccanico qualificato.

**PULIZIA E LUBRIFICAZIONE APTC** (da eseguire a ogni tagliando del veicolo e dopo ogni competizione in caso di utilizzo racing dello stesso):

Raccomandiamo di fare eseguire le operazioni di smontaggio, pulizia e rimontaggio della APTC da un meccanico qualificato. Raccomandiamo, inoltre, di eseguire le varie operazioni descritte in luogo luminoso e pulito e libero da qualsiasi oggetto o attrezzo non richiesto. Innanzitutto riavvitare e serrare le quattro viti di pre-installazione nelle loro sedi sul gruppo mozzi APTC, smontare il gruppo mozzi della APTC seguendo in ordine inverso le istruzioni di montaggio. Dopo avere sfilato il gruppo mozzo della APTC dall'albero primario del cambio, appoggiarlo sopra un piano.

### PRIMA DI PROCEDERE LEGGERE ATTENTAMENTE QUANTO SEGUE!

Tra i due mozzi sono montate quattro piccole molle che assicurano l'apertura del gruppo mozzi della APTC durante l'uso della stessa. Occorre prestare attenzione perché i due mozzi della APTC potrebbero separarsi bruscamente in relazione al carico applicato dalle 4 piccole molle; pertanto è necessario evitare di togliere le viti una alla volta; occorre invece svitarle gradualmente. Separare i due mozzi e, dopo aver tolto i dischi frizione mantenendo la loro sequenza, effettuare un'accurata pulizia dei mozzi stessi, prestando particolare attenzione alle piste di scorrimento dell'asservitore e alle sedi delle due tenute O-Ring. Queste ultime devono essere pulite singolarmente e con grande cura, per garantire il migliore scorrimento possibile dei due mozzi. Per la pulizia dei mozzi della APTC non si devono utilizzare attrezzi metallici o sostanze abrasive in quanto essi sono trattati con uno speciale rivestimento che ha proprietà antiattrito e antiusura.

Quindi per la pulizia dei vari componenti della APTC suggeriamo di utilizzare un liquido sgrassante tipo PCE (PerCloroEtilene).

### APTC CLUTCH MAINTENANCE.

As with every racing product, APTC must be periodically serviced by cleaning and maintenance. We recommend these operations to be carried out by a qualified workshop.

**APTC CLEANING AND LUBRICATION** (to be carried out at every motorcycle service or after every competition event):

We recommend you use a qualified technician do the APTC disassembling, cleaning and mounting operations.

Besides we recommend to do all the listed operations in a clean and light place. First of all screw very strongly the 4 pre-installation screws onto the APTC hub. Disassemble the APTC hub following the fitting instruction in the opposite way. Please put the APTC hub on a flat surface after having removed it from the gearbox primary shaft.

### BEFORE GOING FURTHER, PLEASE READ CAREFULLY THE FOLLOWING CHAPTER!

Between the two components of APTC hub there are placed 4 small springs that open APTC hub assembly during operations. When you open APTC hub you have to pay attention because the two components of APCT hub could suddenly open due to the load of the 4 little springs. We recommend to slow unscrew the 4 screws one at time.

Separate the two components of the hub and after having removed all the clutch plates maintaining their sequence, proceed with accurate cleaning of 1 hub parts themselves, paying particular attention to the power torque tracks and to the OR seals. The OR seals must be cleaned separately and with care to assure the best movement of the two components of the APTC hub. For cleaning APTC hub parts you should avoid to use metallic tools or abrasive materials because these parts are treated with a special coating which might be damaged from the above mentioned material.

We suggest to use a degreaser like PCE (PerChloroEthylene).

Dopo la pulizia, occorre asciugare accuratamente i vari componenti della APTC utilizzando un getto di aria compressa.

Sostituire gli O-Ring di tenuta con gli O-Ring originali per alta temperatura della APTC e, utilizzando il lubrificante Molikote BR 2 plus incluso nella confezione, lubrificare in modo adeguato le piste di scorrimento, le parti a contatto dei mozzi, le sedi e le zone di lavoro dei nuovi O-Ring.

In totale si devono inserire 3 cc di lubrificante Molikote BR 2 plus nel gruppo mozzo della APTC.

Si prega di prestare particolare attenzione lubrificando le zone di lavoro dei nuovi O-Ring sopra descritte, poiché si corre il rischio di sporcare i dischi della frizione.

Il pacco dischi della APTC funziona a secco: occorre pertanto evitare di sporcarlo con lubrificante o altri contaminanti.

Qualora succedesse, provvedere a pulire i singoli dischi con cura utilizzando un liquido sgrassante tipo PCE. Dopo la pulizia asciugare con getto di aria compressa il pacco dischi della APTC.

Montare nelle sedi sui mozzi le due tenute O-Ring. Rimontare sul mozzo mobile della APTC tutti i dischi nella giusta sequenza, posizionare le quattro molle di apertura dei mozzi nelle loro sedi sul mozzo fisso della APTC; accoppiare (allineando i riferimenti presenti sul gruppo) i due mozzi della APTC lasciando il mozzo mobile con il pacco dischi nella parte inferiore e prestando attenzione a non rovinare le tenute O-Ring.

Riavvitare le 4 viti di pre-installazione della APTC, comprimendo manualmente i due mozzi per facilitare l'operazione.

Rimontare il gruppo mozzi e gli altri componenti della APTC seguendo accuratamente le istruzioni di montaggio descritte sopra.

**ATTENZIONE: se non si smontano le 4 viti di pre-installazione della APTC, la frizione non funzionerà e si comprometterà la sicurezza del conducente!**

Come ultima operazione occorre riposizionare sul motore il coperchio della frizione, utilizzando le viti di fissaggio originali.

#### **AVVERTENZE:**

Il presente prodotto si intende per uso esclusivamente agonistico.

Si declina, pertanto, ogni e qualsiasi responsabilità per danni a persone e/o cose, derivanti da un impiego diverso da quello descritto.

- Accertarsi che non ci siano parti mancanti o danneggiate nella confezione.
- Le operazioni di montaggio e manutenzione devono essere eseguite esclusivamente da un tecnico specializzato.
- Effettuare il montaggio, previa accurata pulizia dell'area di installazione.
- Si prescrive l'utilizzo di indumenti approvati ai fini antinfortunistici, durante le operazioni di installazione e manutenzione del prodotto.
- Le indicazioni per una corretta installazione di APTC, riportate nel presente documento, devono essere scrupolosamente osservate al fine di non compromettere la sicurezza di marcia. Si declina ogni e qualsiasi responsabilità per danni a persone e/o cose, derivanti da un montaggio errato o improprio.
- L'uso e la modifica impropri della frizione APTC, nonché il montaggio erroneo non eseguito conformemente alle istruzioni, comporteranno l'automatica decadenza di qualsiasi garanzia esistente sul prodotto.
- Tutte le caratteristiche descritte nella presente documentazione, si intendono valide per veicoli in condizioni standard, privi di guasti o anomalie di qualsiasi natura.
- Accertarsi del buono stato del veicolo prima dell'installazione di APTC.
- Adler S.p.A. si riserva il diritto di apportare modifiche al prodotto e alla relativa documentazione, in qualsiasi momento e senza alcun obbligo di comunicazione al cliente.

After the cleaning, please dry accurately all the APTC parts using compressed air.

Replace the original O-Ring with special APTC O-Ring (high temperature resistant). Lubricate properly the power torque tracks, the matching surfaces of APTC the OR seats and working zones using lubricant Molikote BR 2 plus included in the box.

In total you should feed about 3 cc of Molikote BR 2 plus lubricant in APTC assembly.

Please pay particular attention while greasing the above mentioned O-Ring working area, because you may get the clutch plates dirty.

APTC plate set is working in dry conditions. You need then to avoid any chance to put together the lubricant with the plates.

In case it might happen please carefully clean singularly every plate using a degreaser like PCE. After cleaning the plates dry with compressed air the whole APTC clutch set. Put the 2 OR seals on the OR seats placed APTC hub components. Fit on APTC hub outside component all the clutch plates in the correct sequence. Put the 4 hub opening springs in the spring seats on APTC hub fixed component; put together the two component of A hub taking care of the proper alignment of the reference marks. For an easy assembling you should put APTC drum that is equipped with the friction plate on the bottom. During the assembling of the two components APTC hub you should take care not to damage the OR seals.

Screw again the 4 pre-installation screws on APTC whilst pressing by hand 2 hub components.

Fit again APTC hub assembly and the other APTC components on the engine following accurately the above mentioned fitting instruction.

**ATTENTION: if you don't take out the 4 APTC pre-installation screws, the clutch will not work and you will compromise the safety of the driver.**

As last operation you need to position again on the engine the clutch cover using the original fixing screws.

#### **WARNING:**

This product is for racetrack use only.

We decline any liability of physical or material damage caused by incorrect use.

- Please check if there is any missing or damaged part in the kit.
- The fitting and maintenance operations must be done exclusively by specialized workshop personnel.
- Clean accurately the installation area before doing the fitting.
- It is recommended to wear approved safety clothing during the APTC installation and maintenance operations.
- The enclosed instructions for a correct APTC installation must be meticulously observed in order to compromise not the drive safety. We decline any liability of any extent of physical or material damages caused by erroneous or inappropriate mounting.
- The wrong use and modification of the APTC clutch, as well as the erroneous fitting will invalidate product warranty.
- The features described in this documentation are valid for vehicles in standard conditions, without defects or any engine irregularity. Make sure that the vehicle is in good condition before installing the APTC.
- Adler S.p.A. reserves the right to update the product and the consequent documentation at its discretion, without prior notice to the customers.

**Adler**