



MANUALE STAZIONE DI SERVIZIO

633885 ÷ 633892



SC 125



MANUALE STAZIONE DI SERVIZIO

SC 125

MANUALE STAZIONE DI SERVIZIO SC 125

NOTA BENE Indica una nota che dà le informazioni chiave per rendere il procedimento più facile e più chiaro

ATTENZIONE Indica i procedimenti specifici che si devono seguire per evitare danni al veicolo

AVVERTENZA Indica i procedimenti specifici che si devono seguire per evitare possibili infortuni a chi ripara il veicolo



Sicurezza delle Persone Il mancato o incompleto rispetto di queste prescrizioni può comportare pericolo grave per l'incolumità delle persone.



Salvaguardia dell'Ambiente Indica i giusti comportamenti da tenere perchè l'uso del veicolo non rechi alcun danno alla natura.



Integrità del Veicolo Il mancato o incompleto rispetto di queste prescrizioni comporta il pericolo di seri danni al veicolo e talvolta anche il decadimento della garanzia.



INDICE DEGLI ARGOMENTI

CARATTERISTICHE

CAR

MANUTENZIONE

MAN

IMPIANTO ELETTRICO

IMP ELE

MOTORE DAL VEICOLO

MOT VE

MOTORE

MOT

SOSPENSIONI

SOSP

IMPIANTO FRENANTE

IMP FRE

CARROZZERIA

CARROZ

INDICE DEGLI ARGOMENTI

CARATTERISTICHE

CAR

Norme

Questa sezione descrive le norme di carattere generale per la sicurezza e per gli interventi di manutenzione sul veicolo.

Norme sicurezza

- Nel caso in cui, per effettuare interventi sul veicolo, si rendesse necessario tenere il motore in moto, assicurarsi che l'ambiente sia ben ventilato, eventualmente impiegare appositi aspiratori; non far mai funzionare il motore in locali chiusi. I gas di scarico sono infatti tossici.
 - L'elettrolito della batteria contiene acido solforico. Proteggere gli occhi, gli indumenti e la pelle. L'acido solforico è altamente corrosivo; se entra a contatto con gli occhi o con la pelle, lavare abbondantemente con acqua e ricorrere subito a cure mediche.
 - La batteria produce idrogeno, gas che può essere altamente esplosivo. Non fumare ed evitare fiamme o scintille nelle vicinanze della batteria, particolarmente durante le operazioni di ricarica della stessa.
 - La benzina è estremamente infiammabile ed in alcune condizioni può essere esplosiva. Nella zona di lavoro non si deve fumare e non vi devono essere fiamme libere o scintille.
 - Effettuare la pulizia delle pastiglie dei freni in ambiente ventilato indirizzando il getto di aria compressa in modo da non ispirare la polvere prodotta dall'usura del materiale di attrito. Sebbene quest'ultimo non contenga amianto, l'inalazione di polvere è comunque nociva.
-

Norme manutenzione

- Usare ricambi originali PIAGGIO e lubrificanti raccomandati dalla Casa. I ricambi non originali o non conformi possono danneggiare il veicolo.
 - Usare solo gli attrezzi specifici progettati per questo veicolo.
 - Impiegare sempre guarnizioni, anelli di tenuta, e coppiglie nuove durante il rimontaggio.
 - Dopo lo smontaggio, pulire i componenti con solvente non infiammabile o a basso punto di infiammabilità. Lubrificare tutte le superfici di lavoro prima del rimontaggio, escluso gli accoppiamenti conici.
 - Dopo il rimontaggio controllare che tutti i componenti siano stati installati correttamente e che funzionino perfettamente.
 - Per le operazioni di smontaggio, revisione e rimontaggio, usare esclusivamente attrezzi con misure metriche. Le viti, i dadi ed i bulloni metrici non sono intercambiabili con organi di unione con misure inglesi. L'uso di attrezzi e di organi di unione non adatti può causare danni al veicolo.
 - In caso di interventi sul veicolo che interessano l'impianto elettrico verificare il corretto montaggio dei collegamenti elettrici, e in particolare i collegamenti di massa e della batteria.
-

Identificazione veicolo

Le matricole di identificazione sono costituite da un prefisso stampigliato sul telaio e sul motore, seguito da un numero. Esse devono essere sempre indicate nelle richieste di parti di ricambio. Consigliamo di

verificare la corrispondenza del prefisso e del numero di telaio stampigliato sul veicolo con quello riportato sui documenti del veicolo stesso.

NOTA BENE

L'ALTERAZIONE DELLE MATRICOLE DI IDENTIFICAZIONE PUO' FAR RICORRERE IN GRAVI SANZIONI PENALI (SEQUESTRO DEL VEICOLO, ECC.).

Dimensioni e massa**DIMENSIONI E MASSA**

Caratteristica	Descrizione / Valore
Interasse	1335 mm
Altezza	1160 mm
Lunghezza	2024 mm
Larghezza	720 mm

Motore**MOTORE**

Caratteristica	Descrizione / Valore
Motore	Monocilindrico 2t di alluminio con rivestimento interno di nichelio e carburi di silicio.
Potenza massima	11 KW (14,9 CV) / 8.000
Diametro per corsa	56 x 50,68 mm
Cilindrata	124,76 cm ³
Rapporto di compressione	12,5 :1
Raffreddamento	Con liquido refrigerante
Lubrificazione	Gruppo termico: Con olio per motori 2T tramite pompa a portata variabile Cambio: Con ingranaggi in bagno d'olio per trasmissioni
Combustibile	Benzina senza piombo
Carburatore	MIKUNI TM 28-92/1 con starter manuale
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Ammissione	Lamellare diretta nel carter
Cambio	A 6 rapporti con selettore, forcella e tamburo distributore azionato da comando esterno
Rapporti	I Velocità 12/34 II Velocità 16/30 III Velocità 17/24 IV Velocità 21/24 V Velocità 23/22 VI Velocità 22/18
Trasmissione secondaria	Mediante catena, passo 12,70 mm e diametro di traversino 7,75 mm Rapporto: 16/50

MOTORE**Capacità****CAPACITÀ**

Caratteristica	Descrizione / Valore
Olio della trasmissione	0,8 lt.
Serbatoio olio miscelatore	Capacità 1,5L

Caratteristica	Descrizione / Valore
	Riserva 0,5 L
Serbatoio benzina	Capacità 12 L Riserva 2 L

Impianto elettrico

IMPIANTO ELETTRICO

	Caratteristica	Descrizione / Valore
1	Sistema d'accensione	CDI
2	Generatore	Volano Magnete
3	Capacità della batteria	12V 4Ah
4	Proiettore	12V 35W corta H11 12V 35W lunga H11
5	Luce posizione faro	12V 2,3W
6	Fanalino posteriore	12V 2,3W/16W
7	Lampeggianti anteriori	12V 10W x 2
8	Lampeggianti posteriori	12V 2,3W x 2

Telaio e sospensioni

CARATTERISTICHE SOSPENSIONE ANTERIORE

Caratteristica	Descrizione / Valore
Lunghezza libera della molla della forcella (limite)	851 mm (845 mm)
Costante elastica molla	20 N/mm
Corsa	110 mm
Quantità d'olio / stelo	340 cm ³

CARATTERISTICHE SOSPENSIONE POSTERIORE

Caratteristica	Descrizione / Valore
Corsa dell'ammortizzatore	34 mm
Lunghezza libera della molla	140 mm
Lunghezza della molla montata	130 mm
Costante elastica della molla	100 N/mm (0÷32 mm) 170 N/mm (32÷50 mm)
Corsa della sospensione	110 mm

Freni

FRENI

Caratteristica	Descrizione / Valore
Freno ruota anteriore	A disco idraulico ø 300 mm
Freno ruota posteriore	A disco idraulico ø 280 mm

Ruote e pneumatici

RUOTA ANTERIORE

Caratteristica	Descrizione / Valore
Tipo	Metallo iniettato
Misura del cerchio	17"
Materiale del cerchio	Lega d'alluminio
Limite di deformazione laterale del cerchio	0,5 mm
Pneumatico	110/80 x 17"

RUOTA POSTERIORE

Caratteristica	Descrizione / Valore
Tipo	Metallo iniettato
Misura del cerchio	17"
Materiale del cerchio	Lega d'alluminio
Limite di deformazione laterale del cerchio	0,5 mm
Pneumatico	140/70 x 17"

Carburatore**CARBURATORE**

Caratteristica	Descrizione / Valore
Tipo	TM 28-92/1
Marca di identificazione	1 DO
Getto massimo	#210
Getto pneumatico principale	0,7
Spillo conico	5J40-2
Getto spillo	Q2M(#939)
Uscita pilota	0,6
Getto pilota	17,5
Bypass 1	1,6
Vite di regolazione (giri)	1/4
Sede valvola	2,8
Getto dello starter 1	40
Getto dello starter 2	60
Livello vasca	1,5÷16,5 mm
Minimo motore	1250÷1450 giri/min

CARBURATORE**Coppie****COPPIE DI BLOCCAGGIO MOTORE**

Nome	Coppie in Nm
Dadi Testa M8 x 1.25	22
Prigioniero Cilindro M8 x 1.25	13
Guarnizione Supporto valvola di scarico, coperchio valvola M5 x 1.0	7
Perno Supporto valvola di scarico, coperchio valvola M5 x 1.0	7
Perno Puleggia della valvola di scarico M6 x 1.0	10
Vite Coperchio valvola del termostato M6 x 1.0	8
Vite Coperchio pompa dell'acqua M6 x 1.0	8
Vite uscita acqua Coperchio pompa dell'acqua M6 x 1.0	10
Vite Radiatore M6 x 1.0	8
Vite Coperchio del radiatore M5 x 0.8	5
Vite Pompa dell'olio M5 x 0.8	5
Vite Guarnizione del carburatore M6 x 1.0	8
Vite Filtro dell'aria M6 x 1.0	5
Dado (*) Silenziatore M8 x 1.25	18
Prigioniero (*) Silenziatore M8 x 1.25	10
Vite (*) Silenziatore M6 x 1.0	8
Vite d'uscita olio del cambio M8 x 1.25	15
Vite Coperchio carter (sinistro) M6 x 1.0	5
Vite Coperchio del carter (destra) M6 x 1.0	8
Vite Coperchio pompa dell'olio M6 x 1.0	5
Vite Carter M6 x 1.0	8
Vite Supporto anello di tenuta M8 x 1.25	16
Vite Coperchio M6 x 1.0	8
Dado Mozzo della frizione M12 x 1.0	70
Vite Molla della frizione M5x0.8	6

Nome	Coppie in Nm
Vite Coperchio disco frizione M6 x 1.0	10
Dado Ingranaggio conduttore M6 x 1.0	60
Vite Alloggio ingranaggio tachimetro M6 x 1.0	5
Vite Leva di battuta M6 x 1.0	14
Vite Pedale del cambio M6 x 1.0	15
Motorino d'avviamento	15
Dado Rotore M12 x 1.25	80

COPPIE DI BLOCCAGGIO TELAIO

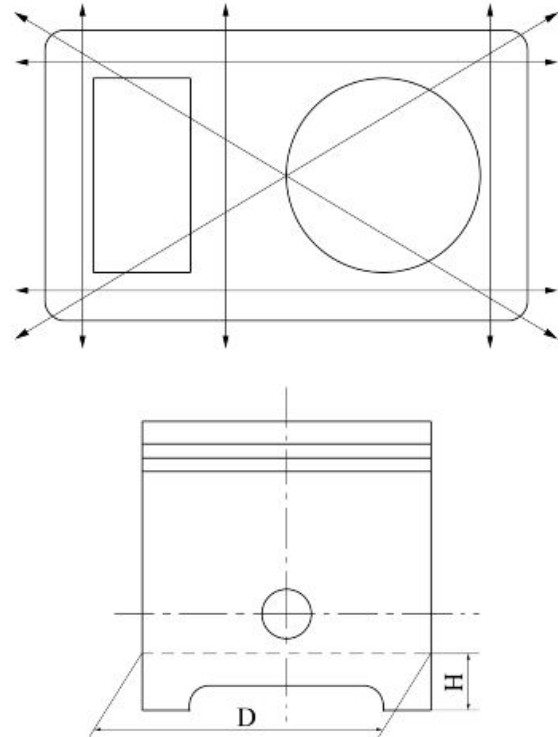
Nome	Coppie in Nm
FISS. SUPPORTO STRUM.-TELAIO M6X100	8 - 10
FISS. SUPERIORE AMMORT.-TELAIO M10X1,5 10,9	45 - 55
FISS. INFERIORE AMMORT.-TELAIO M10X1,5 10,9	45 - 55
FISS. CUNA MOTORE - TELAIO M8X125 8,8	25 - 29
FISS. SOTTOTELAIO POST.-TELAIO M8X125 8,8	17-19
FISS. TIRANTE TESTA-TELAIO M8X125 12,9	25-29
FISS. POSTER. MOTORE-TELAIO M8X125 12,9	25 - 29
FISS. ANTER. MOTORE - TELAIO M10X125 12,9	55 - 59
FISS. TESTA MOTORE-TIRANTE M8X125 12,9	25 - 29
FISS. ASSE OSCILLANTE-TELAIO M14X200	70-80
FISS. SUP. PEDANA PILOTA-TELAIO M8X1,25	17-19
FISS. SUP. PEDANA PASSEGGERO-TELAIO M8X1,25	17-19
FISS. SUP.PEDANA.-SUP PEDANA CONDUC.M8X1,25	17-19
FISS. FORCELLA DIREZIONE-TELAIO M20X100	30-35
FISS. TUBO SCARICO-CILINDRO M8X125-8	17-19
FISS. SCARICO TELAIO M8X125 8.8	17-19
FISS. SERRAT. DIREZ.-PIASTRINA FORCEL. M8X125	17-19
FISS. PIASTRINA SUPERIORE M8X125	17-19
FISS. CONTRAPPESSO- MANUBRIO M5X80	3,5-4,5
FISS. SEMIMANUBRIO - PIASTRA M8X125	17-19 Cianfrinato
FISS. PIASTRA MANUBRIO-PIATRA M14X150	17-19
FISS. RUOTA ANT.-FORCELLA M14X150	70-80
FISS. ZAMPA FORCELLA M8X125	17-19
FISS. PINZA FRENO ANT.- FORCELLA M10X1,5	35- 40 Cianfrinato
FISS. RUOTA POST.- OSCILLANTE M16X200	110-130
FISS. CAVALLETTO LAT.- TELAIO M8X125	17-19
FISS. DISCO FRENO POST.-CERCHIO M6X100 10,9	10-12 Cianfrinato
FISS. TENDIRUOTA- OSCILLANTE M6X100	8-10
FISS. PIATTO TRASCIN.- CERCHIO M8X125 10,9	25-29 Cianfrinato
FISS. RADIATORE-TELAIO M6X100	8-10
FISS. DISCO FRENO ANT.-CERCHIO M6X100 10,9	10-12
FISS. TIRANTE FRENO M10X150 10,9	35
FISS. POMPA FRENO POSTERIORE M6X1 8,8	8-10
FISS. SUPPORTI CARENATURA AUTOR 4,8	1-2
FISS. COPRICATENA AUTOR 4,8	1-2
FISS. VARI METALLICI AL TELAIO M5X80	3,5-4,5
FISS. VARI METALLICI AL TELAIO M6X100	8-10
FISS. VARI METALLICI AL TELAIO M8X125	15-19
FISS. VARI PLASTICO AL TELAIO M5X80	1-2
FISS. VARI PLASTICO AL TELAIO M6X100	2-3,5

Dati revisione

Giochi di montaggio

Cilindro - pistone

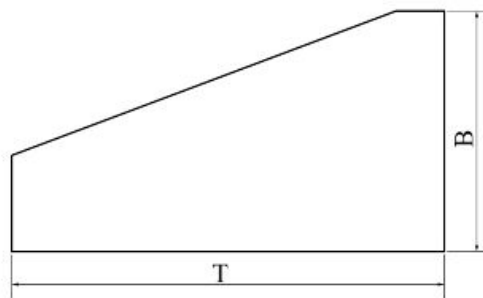
Le linee indicano le misurazioni in angolo retto.



GIOCHI DI MONTAGGIO CILINDRO - PISTONE

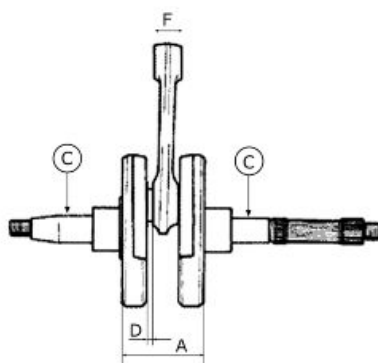
Caratteristica	Descrizione / Valore
Limite di deformazione testa	0,03 mm
Alesaggio cilindro	56,00 ~ 56,02 mm
Limite di conicità cilindro	0,05 mm
Limite di ovalizzazione cilindro	0,01 mm
Gioco cilindro - pistone	0.045 ÷ 0.050 mm
Limite gioco cilindro - pistone	0.10 mm
Diametro del pistone «D»	55.950 ÷ 55.955 mm
Punto di misurazione «H»	10 mm
Off-set del pistone	0,5 mm

Anelli di tenuta



ANELLI DI TENUTA

Caratteristica	Descrizione / Valore
Anello superiore tipo:	Keystone
Dimensioni (BxT) - Anello superiore (fuoco)	1.2 x 2.4 mm
Dimensioni (BxT) - Anello inferiore	1.2 x 1.89 mm
Distanza tra gli estremi (montato) - Anello superiore	0.300 ÷ 0.450 mm
Distanza tra gli estremi (montato) - Anello inferiore	0.300 ÷ 0.450 mm
Gioco laterale (montato) - Anello superiore	0.020 ÷ 0.060 mm
Gioco laterale (montato) - Anello inferiore	0.035 ÷ 0.070 mm

Carter - albero motore - biella**ALBERO MOTORE**

Caratteristica	Descrizione / Valore
Larghezza «A»	57.90 ÷ 57.95 mm
Limite fuori allineamento «C»	0.03 mm
Gioco testa di biella «D»	0.2 ÷ 0.7 mm
Limite di gioco ammesso nel piede di biella «F»	0.026 ÷ 0.040 mm

Prodotti**TABELLA PRODOTTI CONSIGLIATI**

Prodotto	Descrizione	Caratteristiche
AGIP CITY HI TEC 4T	Olio per lubrificazione trasmissioni flessibili (freno, comando gas e miscelatore, kontakm.)	Olio per motori 2 tempi SAE 5W-40, API SL, ACEA A3, JASO MA
AGIP FILTER OIL	Olio per spugna filtro aria	Olio minerale con specifica additivazione per aumentarne l'adesività
AGIP CITY TEC 2T	Olio per miscelatore	olio sintetico per motori a 2 tempi JASO FC, ISO-L-EGD
AGIP GP 330	Grasso per leve comando freni, gas	Grasso bianco spray a base di sapone complesso di calcio NLGI 2; ISO-L-XBCIB2
AGIP BRAKE 4	Liquido freni	Fluido sintetico FMVSS DOT 4
AGIP GREASE PV2	Grasso per cuscinetti sterzo, sedi dei perni e braccio oscillante	Grasso al calcio anidro bianco protettivo per cuscinetti volventi; campo di temperatura tra -20 C e +120 C NLGI 2; ISO-L-XBCIB2.
AGIP GREASE SM 2	Grasso per camera di rinvio contattachilometri	Grasso al litio e bisolfuro di molibdeno NLGI 2; ISO-L-XBCHB2, DIN KF2K-20
AGIP PERMANENT SPEZIAL	liquido refrigerante	Fluido anticongelante pronto all'uso, a base di glicole monoetilenico, CUNA NC 956-16
AGIP GEAR 80W-90	olio cambio	Olio SAE 80W-90 che superi specifiche API GL4

INDICE DEGLI ARGOMENTI

MANUTENZIONE

MAN

Tabella manutenzione

OGNI 2 ANNI

Operazione

Liquido dei freni - Sostituzione

A 1000 KM O 12 MESI

Operazione

Olio carter - Sostituzione

Candela - Verifica distanza elettrodi

Filtro dell'aire - Pulizia

Carburatore - Regolazione e pulizia

Liquido di raffreddamento - Verifica livello

Rinvio contakm. - Lubrificazione

Manubrio - Verifica d'eventuali danni e deformazioni

Leve del freno - Lubrificazione

Leva della frizione - Regolazione gioco libero

Pasticche del freno - Controllo usura

Catena trasmissione - Verifica condizioni e tensione

Bloccaggi di sicurezza - Verifica

Forcella anteriore - Controllo

Impianto elettrico - Verifica

Pneumatici - Verifica pressione

Cerchi - Verifica

Dado/viti della testa - Verifica del bloccaggio

Tubi benzina e olio - Controllo

Freni - Prova del veicolo e verifica

Pompa dell'olio - Controllo e spurgo se necessario

A 5.000 KM O 12 MESI A 15.000 KM O 36 MESI E A 25.000 KM O 60 MESI

Operazione

Olio carter - Verifica del livello

Candela - Verifica distanza elettrodi

Filtro dell'aire - Pulizia

Carburatore - Regolazione e pulizia

Liquido di raffreddamento - Verifica livello

Manubrio - Verifica d'eventuali danni e deformazioni

Leve del freno - Lubrificazione

Leva della frizione - Regolazione gioco libero

Pasticche del freno - Controllo usura

Liquido dei freni - Controllo livello

Catena trasmissione - Verifica condizioni e tensione

Catena trasmissione - Sostituzione

Piatto di trascinamento - Controllo bloccaggi di sicurezza

Forcella anteriore - Controllo

Ammortizzatore posteriore - Controllo

Impianto elettrico - Verifica

Pneumatici - Verifica usura

Pneumatici - Verifica pressione

Fasce elastiche del pistone - Verifica

Dado/viti della testa - Verifica del bloccaggio

Tubi benzina e olio - Controllo

Freni - Prova del veicolo e verifica

A 10.000 KM O 24 MESI E A 20.000 KM O 36 MESI

Operazione

Olio carter - Sostituzione

Candela - Sostituzione

Filtro dell'aire - Pulizia

Carburatore - Regolazione e pulizia

Liquido di raffreddamento - Sostituzione

Radiatore - Pulizia esterna

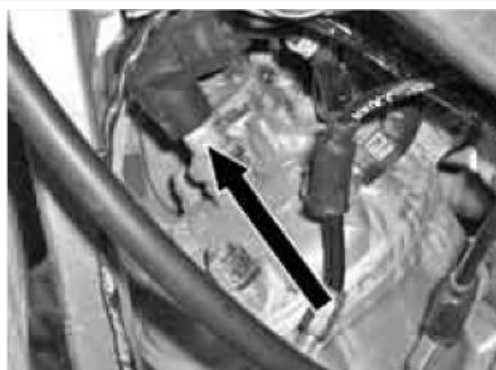
Operazione

Rinvio contatt. - Lubrificazione
Manubrio - Verifica d'eventuali danni e deformazioni
Leve del freno - Lubrificazione
Leva della frizione - Regolazione gioco libero
Pasticche del freno - Controllo usura
Trasmissione freni - Controllo usura
Catena trasmissione - Verifica condizioni e tensione
Catena trasmissione - Sostituzione
Bloccaggi di sicurezza - Verifica
Piatto di trascinamento - Controllo bloccaggi di sicurezza
Forcella anteriore - Sostituzione olio
Impianto elettrico - Verifica
Proiettore - Regolazione altezza
Pneumatici - Verifica usura
Pneumatici - Verifica pressione
Cerchi - Verifica
Lamelle ammissione - Verifica
Testa, cilindro e pistone - Pulizia
Fasce elastiche del pistone - Sostituzione
Tubi benzina e olio - Sostituzione
Freni - Prova del veicolo e verifica
Pompa dell'olio - Controllo e spurgo se necessario

Carburatore
Regolazione del minimo

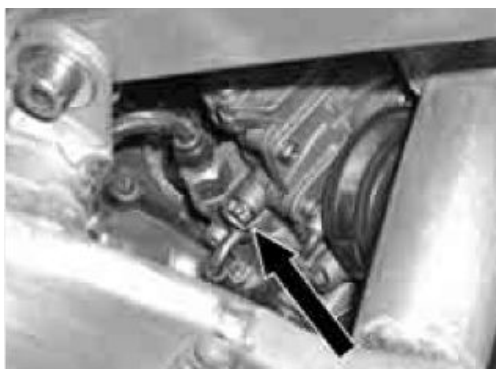
1. Mettere in moto il veicolo e lasciare che si riscaldi alcuni minuti.
2. Collegare il tachimetro induttivo al cavo della candela.

ALLA VITE DI REGOLAZIONE DEL MINIMO SI ACCEDE DAL LATO SINISTRO DEL VEICOLO.



3. Verificare il regime giri di minimo. Se risulta oltre il limite stabilito procedere con la regolazione. Girare la vite di regolazione del minimo indicata in figura verso l'interno o verso l'esterno fino ad ottenere il regime di giri stabilito.

Giri minimo: 1.250~ 1.450 giri/min.


Candela

- Pulire le incrostazioni tra i due elettrodi.
- Eliminare il fango e lo sporco che si può essere accumulato intorno alla base della candela.
- Togliere la candela e verificare che gli elettrodi non siano usurati. L'elettrodo centrale dovrebbe avere gli angoli vivi e l'elettrodo esterno dovrebbe avere uno spessore costante.
- Se vengono rilevati segni di usura o l'isolamento è crepato o butterato, cambiare la candela.

- Verificare la distanza tra gli elettrodi con l'ausilio degli spessimetri.

Caratteristiche tecniche

Candela

NGK BR8 ES

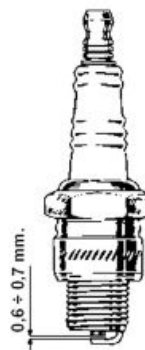
Distanza elettrodi

0,6 ÷ 0,7 mm

- Inserire la candela manualmente per evitare di danneggiare la filettatura, e stringerla dolcemente con l'apposita chiave.

Coppie di bloccaggio (N*m)

Candela 20÷24



Filtro aria

NOTA BENE

IN CASO DI UTILIZZO DEL VEICOLO CON LA PIOGGIA O IN ZONE POLVEROSE, IL FILTRO SI DEVE CONTROLLARE, E SOSTITUIRE CON MAGGIORE FREQUENZA RISPETTO ALLA SCA-DENZA INDICATA NELLA TABELLA DELLA MANUTENZIONE PROGRAMMATA DEL MANUALE DI USO E MANUTENZIONE.

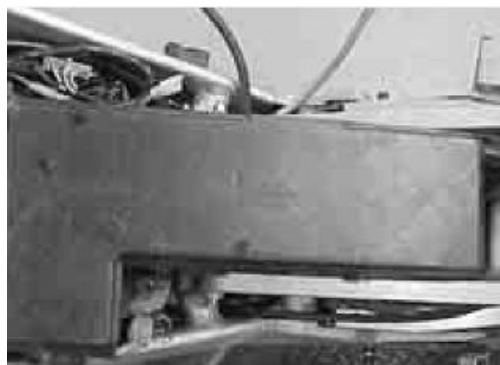
Smontaggio:

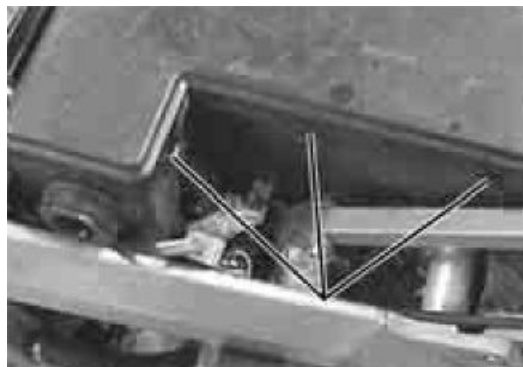
- Posizionare il veicolo sul cavalletto laterale e rimuovere il serbatoio della benzina.
- Per rimuovere il coperchio superiore, ritirare le piastrine che lo fissano al corpo del filtro.
- Rimuovere l'elemento filtrante e lavarlo in una miscela d'acqua e sapone, dopodiché si asciughi completamente. Prima di montarlo nuovamente impregnarlo in un olio speciale per filtri.

Montaggio:

- Procedere nell'ordine inverso allo smontaggio.
- Montare il coperchio superiore del filtro.
- Sigillare il coperchio con silicone.

NON USARE MAI BENZINA PER PULIRE L'ELEMENTO FIL-TRANTE, POTREBBE PROVOCARE UN INCENDIO O UNA ESPLOSIONE.





trasmissioni

La durata della catena dipende da una corretta lubrificazione e regolazione. La negligenza o trascuratezza di queste operazioni può provocare danni e usure del pignone, della catena e della corona, compromettendo considerevolmente le prestazioni del veicolo.

VERIFICA TENSIONE CATENA DI TRASMISSIONE

Verificare periodicamente la tensione della catena. Il controllo deve essere effettuato con il veicolo scarico ed in posizione verticale ed essere ripetuto con la ruota in diverse posizioni per accertarsi che non ci sia un'eccessiva eccentricità della corona.

Per verificare la tensione premere con un dito in corrispondenza alla mezzeria del forcellone, il gioco della catena deve essere compreso tra i 12 ed i 18 mm.

REGOLAZIONE DELLA TENSIONE

Per contenere il gioco della catena di trasmissione nei valori corretti allentare il dado «1» del perno ruota, agire sui due registri «2» facendo attenzione a ruotare dello stesso numero di giri sia il registro destro che quello sinistro in modo che la ruota risulti allineata. Una volta registrata la catena serrare con forza il dado asse ruota.



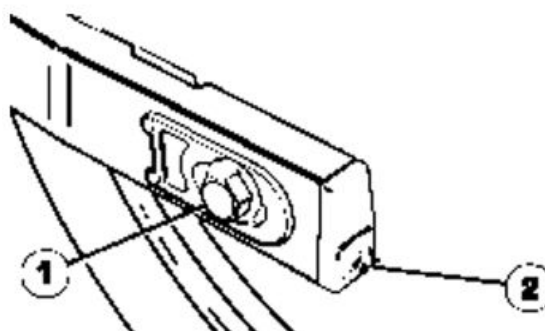
NON MONTARE UNA CATENA NUOVA CON PIGNONE E CORONA USURATI O VICEVERSA, PERCHÉ I COMPONENTI NUOVI SI USURERANNO RAPIDAMENTE.

LUBRIFICAZIONE

Per lubrificare la catena di trasmissione, spruzzare del grasso in piccola quantità negli interstizi tra rulli e maglie, facendo contemporaneamente girare la ruota.

Usare olio specifico per catene con Oring.



**NOTA BENE**

PRIMA DI REGOLARE IL GIOCO SULLA TRASMISSIONE DELL'ACCELERATORE, E' NECESSARIO REGOLARE IL MINIMO.

Verificare il gioco della trasmissione dell'acceleratore. Nel caso risulti oltre i limiti stabiliti procedere con la regolazione.

Caratteristiche tecniche**Gioco nella flangia della manopola dell'acceleratore**

2 ÷ 6 mm

Regolare il gioco della trasmissione dell'acceleratore.

Operazioni che si devono realizzare per la regolazione:

NON ACCELERARE MAI QUANDO IL MOTORE E' SPENTO.

- Allentare il controdado «2» della trasmissione dell'acceleratore.
- Girare il registro «1» verso l'interno o verso l'esterno fino a raggiungere il gioco stabilito.
- Girando verso l'interno aumenta il gioco.
- Girando verso l'esterno diminuisce il gioco.
- Bloccare il controdado.

**NOTA BENE**

SE ANCORA NON SI E' OTTENUTO IL GIOCO STABILITO, SI PUÒ REGOLARE CON IL REGISTRO SOTTO LA MANOPOLA.

AVVERTENZA

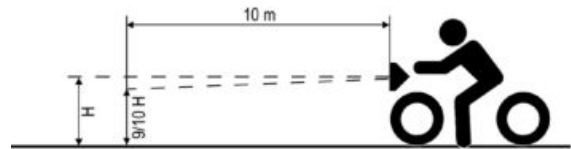
DOPO LA REGOLAZIONE, GIRARE IL MANUBRIO VERSO DESTRA E VERSO SINISTRA E ASSICURARSI CHE NON CI SIA UNA VARIAZIONE NEL MINIMO.



Regolazione proiettore

Verificare periodicamente l'orientamento della luce del proiettore, agendo nel modo seguente:

- Posizionare il veicolo a 10 metri di distanza da un parete verticale.
- Assicurarsi che il terreno sia in piano e che l'asse ottico del proiettore sia perpendicolare alla parete.
- Il veicolo deve trovarsi in posizione come indicato nella foto.
- Misurare l'altezza del centro del proiettore rispetto al terreno, quindi riportare una crocetta sulla parete alla medesima altezza.
- Accendendo la luce anabbagliante, il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore ai 9/10 dell'altezza da terra del punto centrale del proiettore.
- Agendo sulla vite inferiore, come indicato nella figura, e avvitando, il fascio luminoso si rivolge verso il basso. svitando invece, il fascio si rivolge verso l'alto.
- Agendo sulla vite superiore, come indicato nella figura, e avvitando, il fascio luminoso si rivolge verso la destra. svitandolo invece, si rivolge verso sinistra.



Verifica CO

- Controllare che la concentrazione di CO non superi i limiti consigliati. Nel caso di superamento dei limiti procedere con la regolazione
- Girare la vite della miscela verso l'interno o verso l'esterno fino a raggiungere la concentrazione di CO stabilita.
- Campo di regolazione: Sfiare la punta del tester ~ fino a 6 volte verso l'esterno.

NOTA BENE

GIRARE LA VITE (2) PER REGOLARE IL MINIMO. LA REGOLAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE DI CO PUÒ MODIFICARE LA REGOLAZIONE DEL MINIMO.

- Dopo aver regolato il minimo, verificare la concentrazione del CO e togliere la sonda. Assicurarsi che non ci siano state variazioni nella regolazione del minimo.

Caratteristiche tecniche

Concentrazione di CO

3,0 ~ 5,0 %

olio cambio

Dovete verificare il livello dell'olio della trasmissione prima di ogni uso. Dovrete inoltre sostituire l'olio della trasmissione secondo i tempi specificati nella tabella di manutenzione periodica.

Per verificare il livello dell'olio della trasmissione

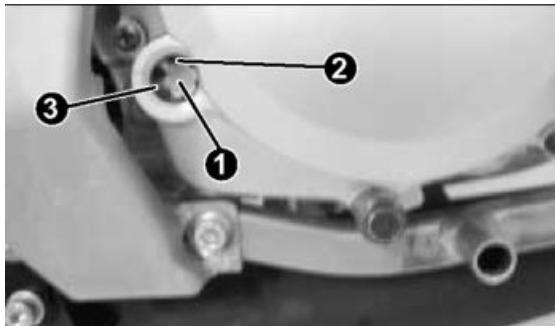
1. Collocate il veicolo su una superficie orizzontale e mantenetelo in posizione verticale.
2. Avviate il motore, riscaldatelo per alcuni minuti e spegnetelo.
3. Aspettate qualche minuto, in modo che l'olio scenda, e verificate il livello nella finestra di controllo situato nel fianco destro del carter «1».

NOTA BENE

VERIFICATE CHE IL VEICOLO SIA IN POSIZIONE VERTICALE SE VOLETE CONTROLLARE IL LIVELLO DELL'OLIO. SE È LEGGERMENTE INCLINATO VERSO UNO DEI LATI, LA LETTURA PUÒ DIVENTARE ERRONEA

NOTA BENE

L'OLIO DELLA TRASMISSIONE DEVE ARRIVARE ALLA TACCA DI LIVELLO MINIMO O PIÙ IN ALTO.

**Per sostituire l'olio della trasmissione**

1. Avviate il motore, riscaldatelo durante alcuni minuti e spegnetelo.
2. Collocate una vaschetta sotto la trasmissione, in modo di poter raccogliere l'olio usato.
3. Rimuovete il tappo di riempimento dell'olio e il perno di drenaggio e svuotate l'olio della trasmissione.
4. Ricollocate il perno di drenaggio dell'olio della trasmissione nella sua sede e stringetelo alla coppia specificata.
5. Aggiungete la quantità specificata d'olio della trasmissione consigliato, dopodiché collocate e stringete il tappo di riempimento dell'olio.



6. Avviate il motore e lasciatelo al minimo durante alcuni secondi, mentre verificate se esiste qualche fuga d'olio nella trasmissione. Se perde dell'olio, fermate immediatamente il motore e indagate il motivo.

ATTENZIONE

ONDE EVITARE CHE LA FRIZIONE SCIVOLI (GIACCHÉ L'OLIO DELLA TRASMISSIONE LUBRIFICA ANCHE LA FRIZIONE), NON AGGIUNGETE ALL'OLIO NESSUN ADDITIVO CHIMICO.

Prodotti consigliati**AGIP GEAR 80W-90 olio cambio**

Olio SAE 80W-90 che superi specifiche API GL4

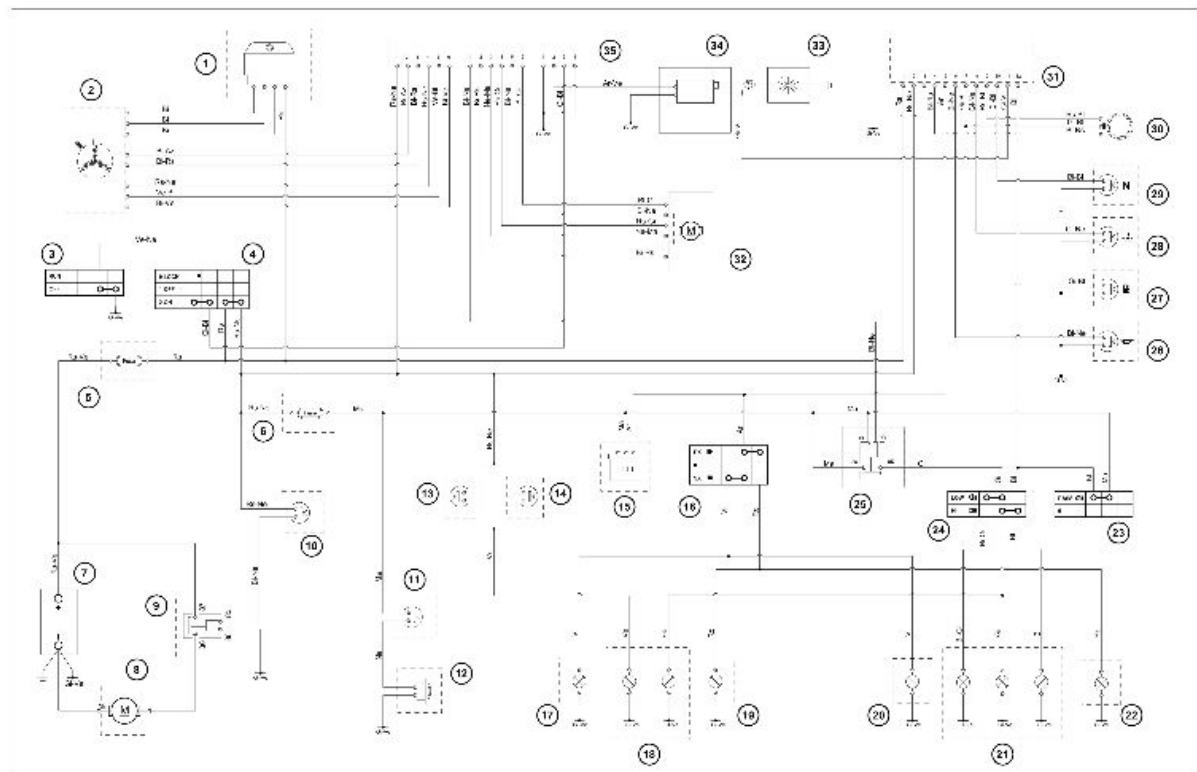
Coppie di bloccaggio (N*m)

Perno di drenaggio della trasmissione: 15 N·m

INDICE DEGLI ARGOMENTI

IMPIANTO ELETTRICO

IMP ELE

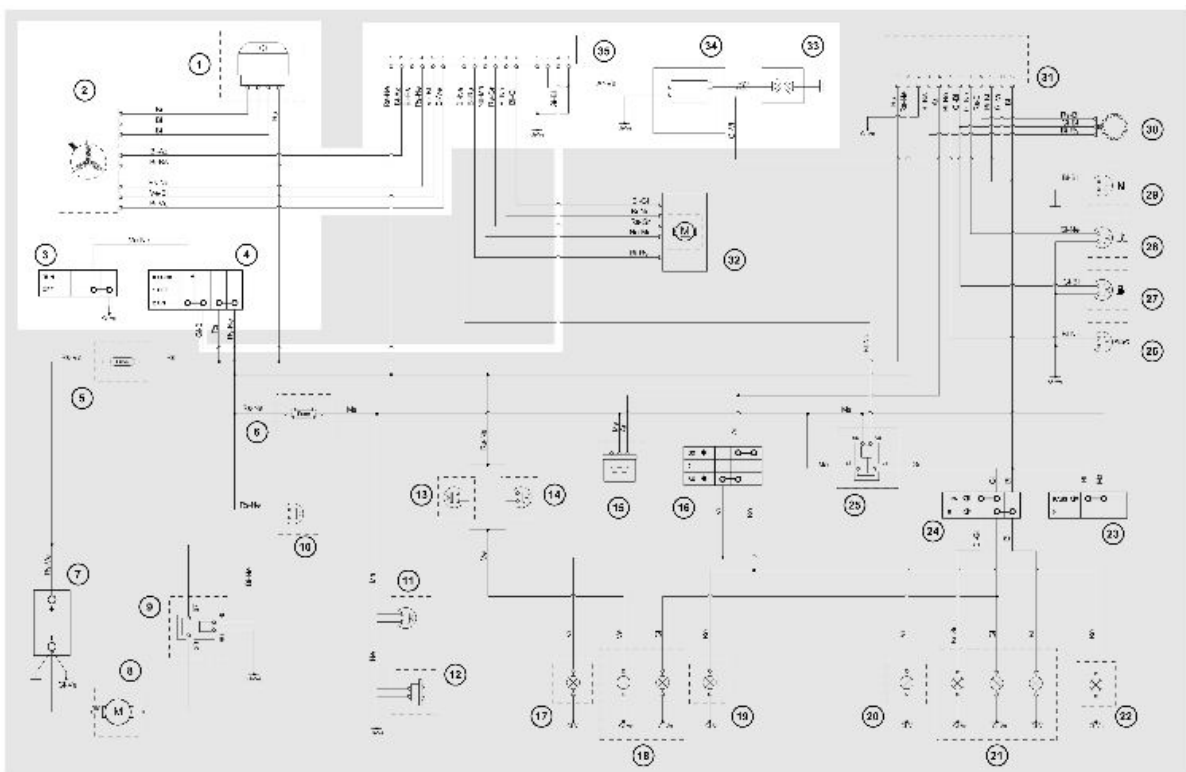
**LEGENDA:**

1. Dispositivo di accensione elettronica
2. Volano magnete
3. Interruttore arresto motore
4. Commutatore a chiave
5. Fusibile
6. Fusibile
7. Batteria
8. Motorino di avviamento
9. Teleruttore avviamento
10. Pulsante avviamento
11. Pulsante clacson
12. Clacson
13. Pulsante STOP freno anteriore
14. Pulsante STOP freno posteriore
15. Comando lampeggiaori
16. Deviatore indicatori di direzione
17. Lampada indicatore di direzione posteriore sx.
18. Gruppo ottico posteriore con lampade luci di posizione e luce stop
19. Lampada indicatore di direzione posteriore dx.
20. Lampada indicatore di direzione anteriore sx.

21. Gruppo ottico anteriore lampada luce di posizione, abbagliante e anabbagliante
 22. Lampada indicatore di direzione anteriore dx.
 23. Interruttore lampeggio luce abbagliante
 24. Deviatore luci
 25. Teleruttore luci
 26. Comando spia riserva olio
 27. Comando spia livello carburante
 28. Comando spia temperatura motore
 29. Sensore posizione cambio in folle
 30. Ruota fonica
 31. Gruppo strumenti
 32. Servomotore
 33. Candela
 34. Bobina alta tensione
 35. Centralina elettronica
- Ar** = Arancio, **Az** = Azzurro, **Bi** = Bianco, **Bl** = Blu, **Gi** = Giallo, **Gr** = Grigio, **Ma** = Marrone, **Ne** = Nero, **Ro** = Rosa, **Rs** = Rosso, **Ve** = Verde, **Vi** = Viola

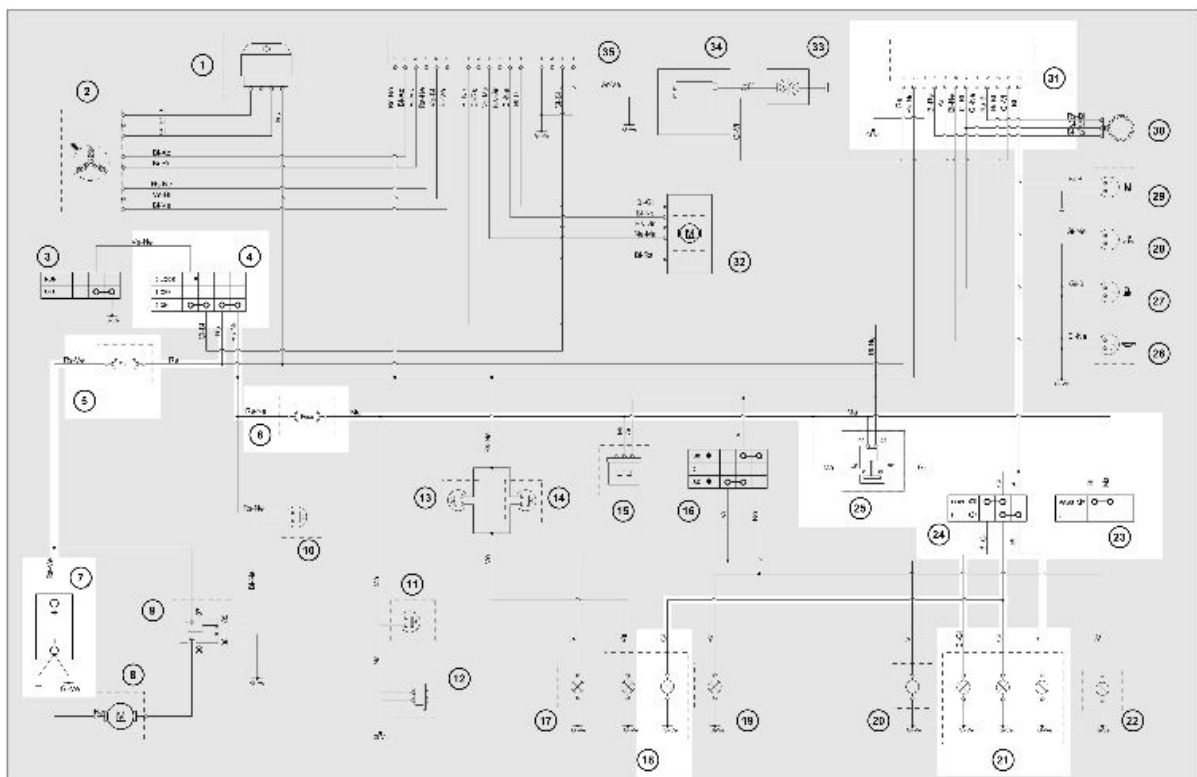
Schemi di principio

Accensione



LEGENDA:

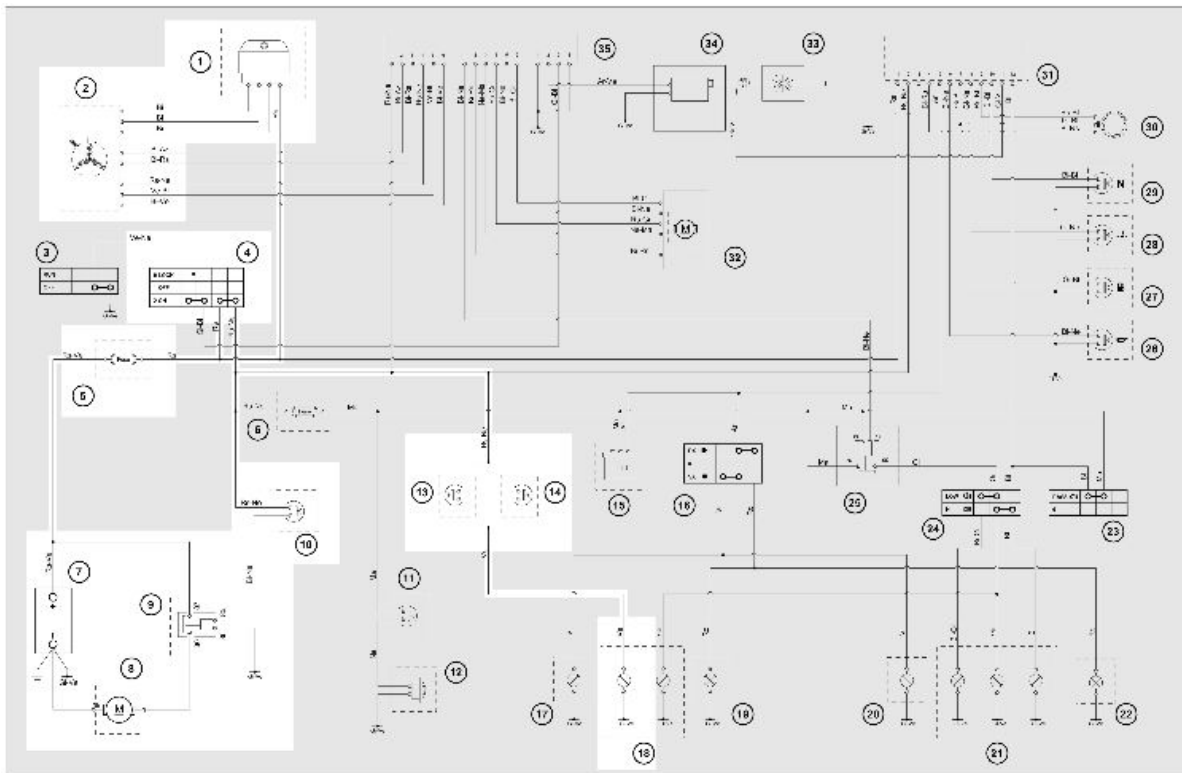
1. Dispositivo di accensione elettronica
2. Volano magnete
3. Interruttore arresto motore
4. Commutatore a chiave
33. Candela
34. Bobina alta tensione
35. Centralina elettronica

fanaleria e starter automatico**LEGENDA:**

4. Commutatore a chiave
5. Fusibile
6. Fusibile
7. Batteria
18. Gruppo ottico posteriore con lampade luci di posizione e luce stop
21. Gruppo ottico anteriore lampada luce di posizione, abbagliante e anabbagliante
23. Interruttore lampeggio luce abbagliante
24. Deviatore luci
25. Teleruttore luci

31. Gruppo strumenti

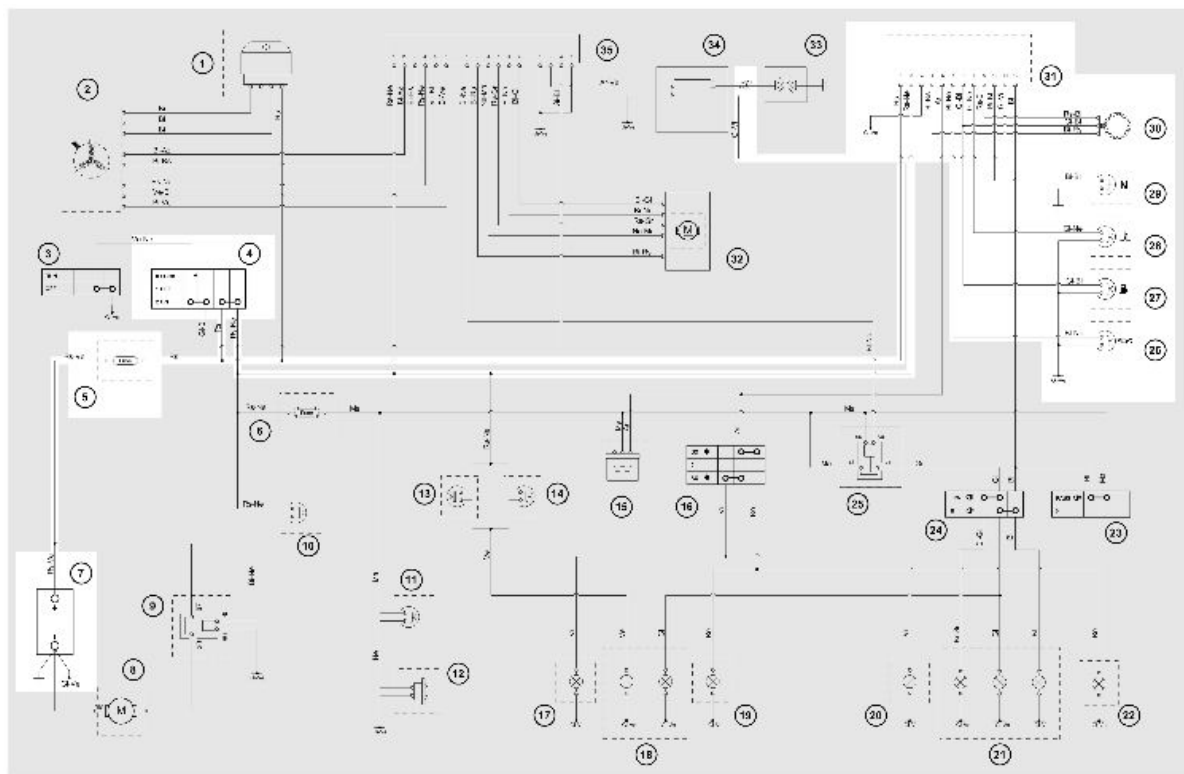
Ricarica batteria e avviamento



LEGENDA:

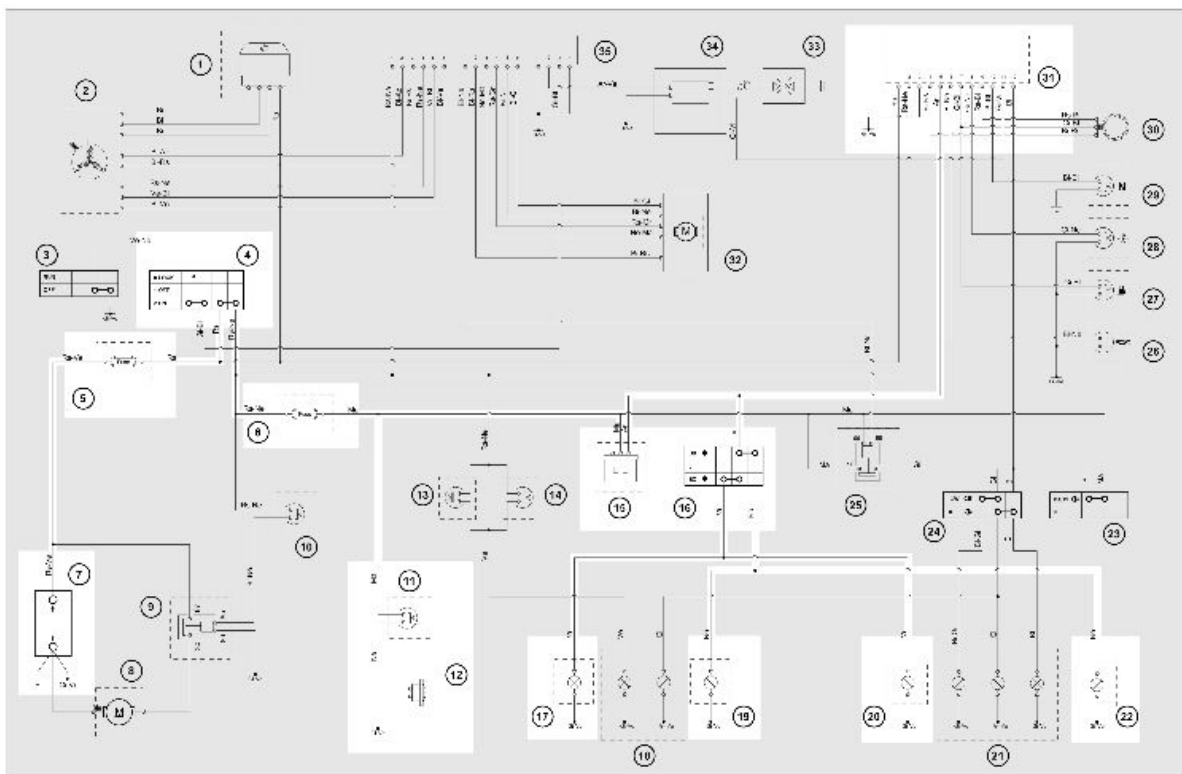
- 1. Dispositivo di accensione elettronica
- 2. Volano magnete
- 4. Commutatore a chiave
- 5. Fusibile
- 7. Batteria
- 8. Motorino di avviamento
- 9. Teleruttore avviamento
- 10. Pulsante avviamento
- 13. Pulsante STOP freno anteriore
- 14. Pulsante STOP freno posteriore
- 18. Gruppo ottico posteriore con lampade luci di posizione e luce stop

consensi e indicatori di livello

**LEGENDA:**

- 4. Commutatore a chiave
- 5. Fusibile
- 7. Batteria
- 26. Comando spia riserva olio
- 27. Comando spia livello carburante
- 28. Comando spia temperatura motore
- 29. Sensore posizione cambio in folle
- 30. Ruota fonica
- 31. Gruppo strumenti

Dispositivi e accessori



LEGENDA:

- 4. Commutatore a chiave
- 5. Fusibile
- 6. Fusibile
- 7. Batteria
- 11. Pulsante clacson
- 12. Clacson
- 15. Comando lampeggiaori
- 16. Deviatore indicatori di direzione
- 17. Lampada indicatore di direzione posteriore sx.
- 19. Lampada indicatore di direzione posteriore dx.
- 20. Lampada indicatore di direzione anteriore sx.
- 22. Lampada indicatore di direzione anteriore dx.
- 31. Gruppo strumenti

Verifiche e controlli

Impianto accensione

Sistema di iniezione è inefficiente

Nel caso che il sistema di iniezione sia inefficiente (mancanza di scintilla o scintilla intermittente) la procedura da seguire e' la seguente.

Controllare:

1. Candela.
2. Distanza tra gli elettrodi.
3. Resistenza del contatto.
4. Bobina d'accensione.
5. Interruttore principale.
6. Resistenza della bobina d'impulsi.
7. Resistenza della bobina di campo.
8. Collegamenti del sistema d'accensione.

NOTA BENE

PRIMA DELLA DIAGNOSI SMONTARE CARENATURA LATERALE E LE DUE SELLE.

Caratteristiche tecniche

Candela

NGK BR8 ES

- Verificare lo stato della candela.
- Controllare il tipo di candela.
- Verificare la distanza tra gli elettrodi.

Caratteristiche elettriche

Distanza elettrodi

0,7 ÷ 0,8 mm

Nel caso che il valore sia oltre il limite ammesso sostituire la candela.

Resistenza del connettore della candela

Terminale (+): Lato della candela (1)

Terminale (-): Lato cavetto della candela (2).

- Staccare il connettore.
- Collegare il Multitester ($\Omega \times 1$) nel connettore della candela.

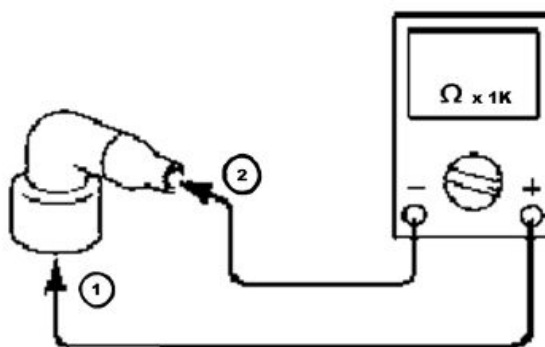
NOTA BENE

- **NON TIRARE DAL CAVETTO PER SCOLLEGARE IL CONNETTORE DELLA CANDELA. PER LO SMONTAGGIO GIRARE IN SENSO ANTIORARIO. PER IL MONTAGGIO GIRARE IN SENSO ORARIO.**
- **CONTROLLARE IL CAVETTO DELLA CANDELA QUANDO SI COLLEGA IL CONNETTORE.**
- **NEL MONTAGGIO DEL CONNETTORE, TAGLIARE IL CAVETTO DELLA CANDELA DI CIRCA 5 MM.**

Caratteristiche elettriche

Resistenza del connettore

$5K\Omega \pm 20\%$ a $20^\circ C$



Nel caso che i valori rilevati siano diversi sostituire il connettore della candela.

Resistenza della bobina d'accensione

Terminale (+): Terminale Arancione/Verde(1)

Terminale (-): Terminale Giallo/Verde (2).

- Scollegare il connettore della bobina d'accensione del sistema elettrico.
- Collegare il Multitester ($\Omega \times 1$) alla bobina d'accensione.
- Controllare la resistenza dell'avvolgimento primario della bobina.

Caratteristiche elettriche

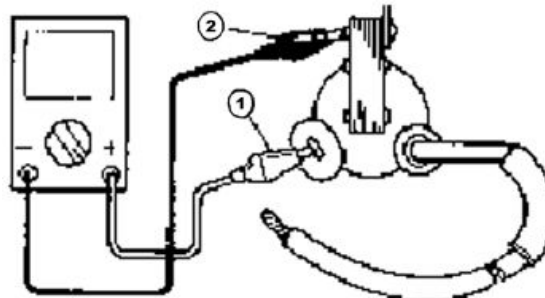
Resistenza dell'avvolgimento primario

$0,20 \pm 20\%$ a $20^\circ C$

Terminale (+): Arancione/Verde (1)

Terminale (-): Cavetto della candela (2).

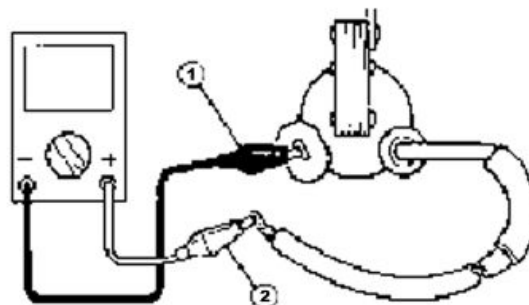
- Collegare il Multitester ($\Omega \times 1k$) alla bobina d'accensione.
- Controllare la resistenza dell'avvolgimento secondario della bobina.



Caratteristiche elettriche

Resistenza dell'avvolgimento secondario

$1,9 \pm 20\%$ a $20^\circ C$



Nel caso che i valori risultino fuori dalla specifica sostituire la bobina d'accensione.

Interruttore principale (chiave d'accensione)

Controllare l'interruttore di accensione, nel caso non ci sia continuità sostituirlo.

Nel caso ci sia continuità verificare la resistenza della bobina d'impulsi.

Resistenza della bobina d'impulsi

- Scollegare il connettore della bobina d'impulsi dell'impianto elettrico.
 - Collegare il Multitester (x100) al connettore della bobina d'impulsi
- Terminale (+): Terminale Bianco / Rosso
Terminale (-): Terminale Bianco/Blu.
- Controllare la resistenza della bobina d'impulsi.

Caratteristiche elettriche**Resistenza della bobina d'impulsi**

250 Ω \pm 20% a 20°C

Nel caso i valori risultino fuori da quelli specificati sostituire la bobina. Se i valori risultano dentro i valori di specifica verificare la resistenza della bobina di ricarica.

Resistenza della bobina di ricarica

- Scollegare il connettore della bobina di campo dell'impianto elettrico.
 - Collegare il Multitester (x100) al connettore della bobina di campo.
- Terminale (+): Terminale Nero/Rosso
Terminale (-): Verde/Bianco.
- Controllare la resistenza della bobina.

Caratteristiche elettriche**Resistenza della bobina**

730 \pm 20% a 20 °C

Nel caso i valori risultino fuori da quelli specificati sostituire la bobina d'alimentazione. Se i valori risultano dentro i valori di specifica verificare la resistenza della bobina d'alimentazione.

Resistenza della bobina d'alimentazione

- Scollegare il connettore della bobina d'alimentazione dell'impianto elettrico.
 - Collegare il Multitester (*100) nel connettore della bobina d'alimentazione.
- Terminale (+): Terminale Verde/Blu.
Terminale (-): Terminale Verde/bianco.
- Controllare la resistenza della bobina d'alimentazione.

Caratteristiche elettriche**Resistenza della bobina d'alimentazione**

600 \pm 20% a 20°C

Nel caso il collegamento sia inefficiente sostituire la bobina di campo. Se i valori rientrano dentro i valori di specifica controllare i Collegamenti dell'impianto di accensione.

Collegamenti dell'impianto di accensione

- Controllare tutti i collegamenti del sistema d'accensione. Per fare ciò usare lo schema elettrico.
- Nel caso ci sia un collegamento inefficiente correggere.

Nel caso i collegamenti siano tutti efficienti sostituire la CDI.

controllo motorino d'avviamento

Nel caso che il motorino d'avviamento non funzioni la procedura di controllo da seguire è la seguente.

Controllare:

1. Fusibile principale.
2. Batteria.
3. Motorino d'avviamento.
4. Teleruttore d'avviamento.
5. Chiave d'accensione.
6. Interruttore d'avviamento
7. Collegamenti.

Fusibile principale

- Smontare il fusibile.
- Collegare il Multitester ($\Omega \times 1$) nel fusibile.
- Controllare che ci sia continuità nel fusibile.

Nel caso non ci sia continuità nel fusibile, sostituire. Nel caso invece che ci sia continuità controllare lo stato della batteria.

Batteria

- Controllare lo stato della batteria.

Caratteristiche elettriche

Voltaggio minimo

12 V

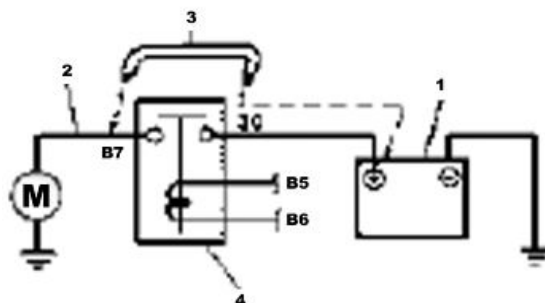
Nel caso il valore rilevato non sia corretto ricaricare o sostituire la batteria. Nel caso il valore sia corretto controllare il motorino di avviamento.

Motorino d'avviamento

- Collegare il terminale positivo della batteria «1» ed il cavetto del motorino d'avviamento «2», mediante cavallotto «3» nel teleruttore «4» come indicato nella figura.

AVVERTENZA

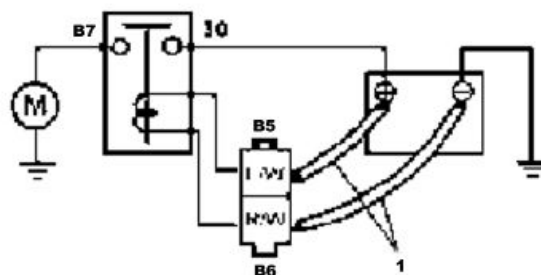
IL CAVETTO UTILIZZATO PER FARE PONTE DEVE AVERE UNA CAPACITA' COMPATIBILE CON QUELLA DEL MOTORE D'AVVIAMENTO, IN CASO CONTRARIO SI POTREBBE BRUCIARE IL MOTORE.



Nel caso che il motorino di avviamento non giri, riparare. Nel caso che il funzionamento sia normale controllare il teleruttore d'avviamento.

Teleruttore d'avviamento

- Scollegare il teleruttore d'avviamento dall'impianto elettrico.
- Collegare la batteria al teleruttore, utilizzando un cavetto «1».
- Controllare il funzionamento del motorino d'avviamento.



Se il motorino di avviamento non gira sostituire il teleruttore d'avviamento difettoso. Nel caso che il motorino di avviamento funzioni correttamente controllare l'interruttore principale.

AVVERTENZA

PRESTARE ATTENZIONE A NON INVERTIRE I COLLEGAMENTI ALLA BATTERIA, IN CASO CONTRARIO POTREBBE DANNEGGIARSI IL DIODO. PRESTARE ATTENZIONE PER NON PROVOCARE CORTOCIRCUITO TRA I TERMINALI POSITIVO E NEGATIVO DURANTE IL COLLEGAMENTO ALLA BATTERIA ED AL TELERUTTORE.

Interruttore principale

- Scollegare il connettore dell'interruttore principale dell'impianto elettrico.
- Verificare la continuità tra i conduttori Rosso e Rosso/Nero.

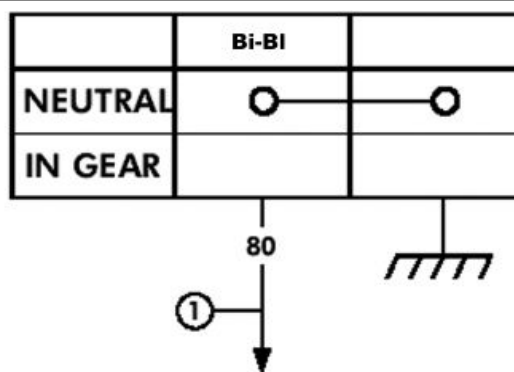
Nel caso che l'interruttore principale sia difettoso, sostituire. In caso contrario controllare l'interruttore della folle.

	Ve-Ne	Gi-BI	Rs	Rs-Ne
LOCK				
OFF				
ON	○ — ○		○ — ○	

Interruttore della folle

- Scollegare il conduttore dell'interruttore della folle dall'impianto elettrico.
- Verificare la continuità tra i conduttori bianco-blu e la Massa.

Nel caso che l'interruttore della folle sia difettoso, sostituire. In caso contrario controllare l'interruttore di avviamento.



Interruttore d'avviamento

- Scollegare il connettore dell'interruttore d'avviamento dall'impianto elettrico.
- Verificare la continuità dell'interruttore dell'avviamento, tra i conduttori Rosso/Nero (1) e Bianco/Nero (2).

	STOP ENGINE		ENGINE	
	Gi-Ve	Ve-Ne	Rs-Ne	Bi-Ne
OFF				
ON	○	○	○	○

Nel caso che l'interruttore d'avviamento sia difettoso, sostituire. In caso contrario controllare i collegamenti.

Collegamenti

- Controllare i collegamenti dell'impianto elettrico.
- Nel caso che il collegamento sia incorretto correggere.

impianto di illuminazione**VOLTAGGIO E POTENZA DELLE LAMPADINE**

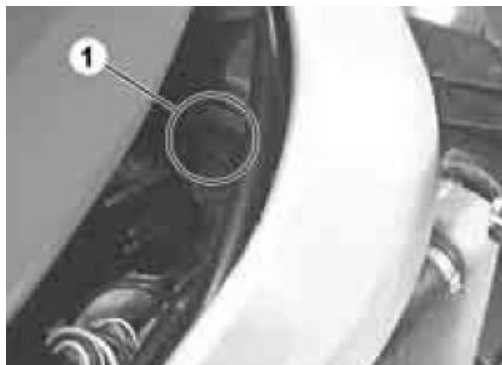
	Caratteristica	Descrizione / Valore
1	Proiettore	12V 35W corta H11 12V 35W lunga H11
2	Luce posizione faro	12V 2,3W
3	Fanalino posteriore	12V 2,3W/16W
4	Lampeggiatori anteriori	12V 10W x 2
5	Lampeggiatori posteriori	12V 2,3W x 2

SPIE LUMINOSE

	Caratteristica	Descrizione / Valore
1	Spia temperatura acqua	LED
2	Spia olio	LED
3	Indicatore livello benzina	LED
4	Spia luce intensiva	LED
5	Spia lampeggiatori	LED

Fusibili

L'impianto elettrico è protetto da due fusibili rispettivamente da 15A e 7,5A, posti sotto il serbatoio carburante.



Operazioni per la sostituzione:

- Posizionare su OFF l'interruttore principale.
- Rimuovere il serbatoio

- Installare un fusibile nuovo con la capacità di corrente corretta.
- Azionare gli interruttori per verificare il funzionamento dei dispositivi elettrici interessati.
- Se il fusibile si brucia subito nuovamente, verificare l'impianto elettrico.

LAMPADE

Caratteristica	Descrizione / Valore
Lampada faro anteriore	Lampada alogena 12 V, 55/55W
Lampada faro posteriore	Lampada 12 V, 10/7 W
Indicatori di direzione	Lampada 12 V, 10 W

LAMPADE

Batteria ermetica

Nel caso che il veicolo monti una batteria ermetica, la manutenzione è limitata al controllo dello stato di carica e ad una eventuale ricarica.

Queste operazioni devono essere eseguite in fase di preconsegna del veicolo e ogni 6 mesi di stoccaggio a circuito aperto.

Pertanto, oltre alla preconsegna è necessario controllare la carica ed effettuare l'eventuale ricarica prima dello stoccaggio del veicolo e successivamente, ogni 6 mesi.

ISTRUZIONI PER LA CARICA DI RINFRESCO DOPO STOCCAGGIO A CIRCUITO APERTO

1) Verifica della tensione

Prima di installare la batteria sul veicolo verificare la tensione a circuito aperto con un normale tester.

- Se la tensione risulta maggiore di 12,60V la batteria può essere installata senza nessuna carica di rinfresco.
- Se la tensione risulta inferiore a 12,60V è necessaria una carica di rinfresco come spiegato nel punto 2).

2) Modalità con carica batteria a tensione costante

- Carica tensione costante pari a 14,40÷14,70V
- Corrente iniziale di carica pari a 0,3÷0,5 x Capacità nominale
- Durata della carica:

Consigliata 10÷12 h

Minima 6 h

Massima 24 h

3) Modalità con carica batteria a corrente costante

- Corrente di carica pari a 1/10 della capacità nominale della batteria stessa
- Durata della carica: 5 h

ATTENZIONE

NON UTILIZZARE MAI FUSIBILI DI CAPACITÀ SUPERIORE A QUELLA RACCOMANDATA. L'UTILIZZAZIONE DI UN FUSIBILE DI CAPACITÀ NON ADATTA PUÒ CAUSARE DANNI A TUTTO IL VEICOLO O ADDIRITTURA RISCHI DI INCENDIO.

LA BATTERIA VA CARICATA PRIMA DELL'USO PER ASSICURARE IL MASSIMO DELLE PRESTAZIONI. LA MANCANZA DI UNA CARICA ADEGUATA DELLA BATTERIA PRIMA DEL PRIMO

IMPIEGO A BASSO LIVELLO DELL'ELETTROLITO, PORTERANNO AD UNA AVARIA PREMATURA DELLA BATTERIA.

SE NON SI UTILIZZA IL VEICOLO PER UN CERTO PERIODO DI TEMPO (1 MESE ED OLTRE) È NECESSARIO RICARICARE PERIODICAMENTE LA BATTERIA NEL GIRO DI TRE MESI LA BATTERIA SI SCARICA COMPLETAMENTE. DOVENDO PROCEDERE AL RIMONTAGGIO DELLA BATTERIA SUL VEICOLO FARE ATTENZIONE A NON INVERTIRE I COLLEGAMENTI TENENDO PRESENTE CHE IL FILO DI MASSA (NERO) CONTRASSEGNA(-) VA COLLEGATO AL MORSETTO -NEGATIVO MENTRE GLI ALTRI DUE FILI ROSSI CONTRASSEGNA(+) VANNO COLLEGATI AL MORSETTO CONTRADDISTINTO CON SEGNO +POSITIVO

AVVERTENZA

CON BATTERIA PARTICOLARMENTE SCARICA (MOLTO AL DI SOTTO DI 12,6V) PUÒ ACCADERE CHE 5 ORE DI RICARICA NON SIANO SUFFICIENTI PER IL RAGGIUNGIMENTO DELLE PRESTAZIONI OTTIMALI.

IN TALI CONDIZIONI È COMUNQUE INDISPENSABILE NON SUPERARE LE 8 ORE CONTINUATIVE DI RICARICA AL FINE DI NON DANNEGGIARE IRREPARABILMENTE LA BATTERIA STESSA.

Batteria a carica secca

MESSA IN SERVIZIO DI UNA NUOVA BATTERIA A CARICA SECCA

- Togliere il tappo di chiusura del condotto di areazione della batteria e rimuovere i tappi dai singoli elementi.
- Effettuare il riempimento della batteria con elettrolito di densità pari a 1,270+/-0,01 Kg/l (corrispondenti a 31+/-1 Bé) con temperatura ambiente non inferiore a 15 °C, fino al livello superiore indicato sul monoblocco.
- Inclinare leggermente la batteria per rimuovere eventuali bolle di aria formatesi durante il riempimento.
- Posizionare i tappi sui fori di riempimento dei singoli elementi senza avvitarli e lasciare la batteria a riposo. Durante questa fase la batteria è soggetta ad un fenomeno di gassificazione, con incremento della temperatura.
- Lasciarla riposare fino al nuovo raggiungimento della temperatura ambiente (questa fase può richiedere fino a 60 minuti).
- Inclinare leggermente la batteria per favorire l'eliminazione di eventuali bolle di gas presenti all'interno, ripristinare i livelli utilizzando lo stesso elettrolito di riempimento.

Nota : Questa è l'ultima volta che l'elettrolito può essere aggiunto. I futuri rabbocchi dovranno essere effettuati esclusivamente con acqua distillata;

- Entro 24 ore effettuare la ricarica seguendo questo ordine procedurale:
- Collegare i morsetti del caricabatteria rispettando la corretta polarità ;
- Disponendo dei caricabatteria dis.020333Y e/o dis.020334Y agire sul comando del caricabatteria selezionando la posizione corrispondente alla capacità della stessa;
- Diversamente, caricare la batteria con corrente costante pari a 1/10 della capacità nominale (per esempio per una batteria con capacità nominale pari a 9Ah, la corrente di carica dovrà essere 0,9-1,0A), per circa 4-6 ore.

Nota : Batterie con lungo stoccaggio possono richiedere un tempo di carica più lungo. I caricabatterie dis.020333Y e dis.020334Y hanno una protezione automatica che interrompe la ricarica dopo 12 ore,

per evitare dannosi riscaldamenti della batteria. In questo caso l'accensione del led verde non indica la fine della carica ma l'avvenuta entrata in funzione del sistema di sicurezza.

- Lasciare riposare la batteria a circuito aperto per circa 4-6 ore quindi controllare la tensione a vuoto con l'utilizzo di un normale tester.
- Se la tensione a circuito aperto risulta maggiore o uguale a **12,6V**, la batteria è adeguatamente carica. Sottoporre la batteria a leggeri scuotimenti o inclinazioni allo scopo di permettere l'eliminazione di eventuali bolle d'aria creatasi nel corso delle ricariche.
- Ricontrollare i livelli elettrolito, eventualmente ripristinarli fino alla linea di livello superiore con acqua distillata, pulirla accuratamente, chiudere bene i tappi dei singoli elementi e procedere all'installazione sul veicolo.
- Rilevando tensioni inferiori sottoporre la batteria a ulteriori 4-6 ore di carica rispettando le modalità sopra descritte.

Nota : Disponendo del caricabatterie dis.020334Y è possibile verificare il livello di carica della batteria con la funzione **Check**. Il valore indicato sul display dovrà risultare superiore al valore indicato in tabella, altrimenti procedere con una nuova ricarica seguendo le modalità precedentemente indicate.

Connettori

Controllare, corrosione, umidità ecc. nei connettori.

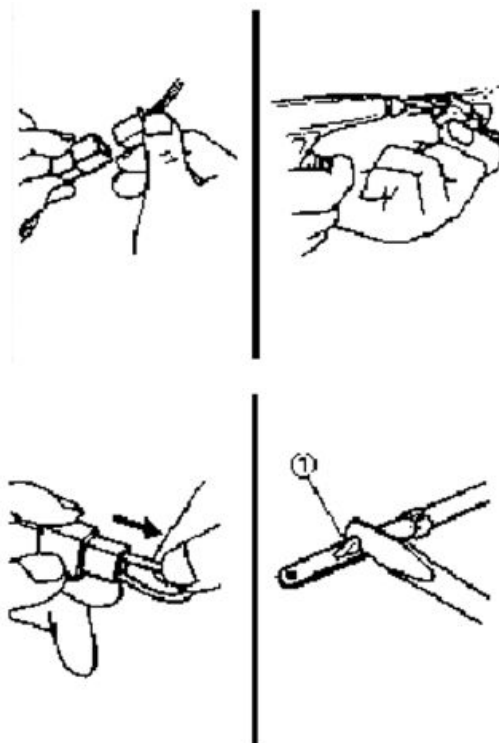
1. Scollegare i connettori
2. Asciugare i terminali con aria compressa.
3. Collegare e scollegare il connettore due o tre volte.
4. Tirare dal cavetto per verificare il fissaggio.
5. Se il terminale si stacca, piegare la lamella «1» e montare di nuovo il terminale nel connettore.
6. Collegare il connettore.
7. Controllare con il Multitester la continuità.

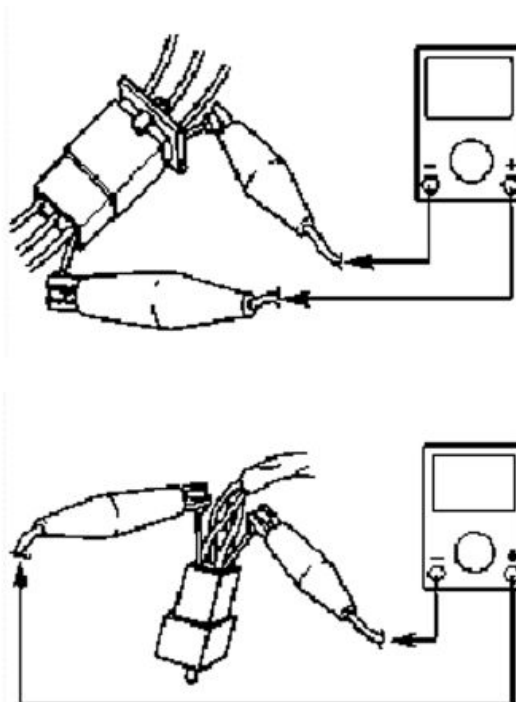
NOTA BENE

AL MOMENTO DEL MONTAGGIO DEL CONNETTORE SI SENTE IL RUMORE DELLO SCATTO.

NOTA BENE

- SE C'E' CONTINUITA', PULIRE I TERMINALI.
- SEGUIRE LE OPERAZIONI DA (1) A (7) INDICATE SOPRA QUANDO SI CONTROLLA L'IMPIANTO ELETTRICO.
- COME SOLUZIONE PROVVISORIA, UTILIZZARE UN PULITORE DI CONTATTI.
- USARE IL MULTITESTER COME INDICATO NELLA FIGURA



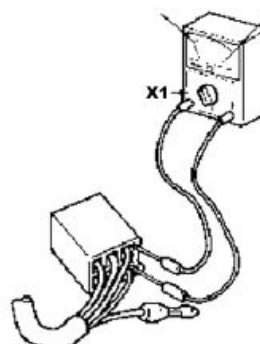


Operazioni per il controllo

Con l'ausilio del multitester, controllare la continuità tra i terminali per la verifica dei connettori. Se in qualche combinazione ne risulta una lettura incorretta, sostituire i componenti.

NOTA BENE

- POSIZIONARE L'INTERRUTTORE DIVERSE VOLTE SU ON E SU OFF.
- POSIZIONARE IL SELETTORE DEL TESTER NELLA POSIZIONE X1.
- REGOLARE IL FONDO SCALA.



Collegamenti degli interruttori indicate in questo manuale

Questo manuale contiene quadri di collegamenti come questo nella figura a destra, nel quale s'indicano i collegamenti dei terminali degli interruttori (interruttore principale, interruttore dei freni, interruttore delle luci, ecc.).

La colonna all'estrema sinistra indica le diverse posizioni degli interruttori; la linea superiore indica i colori dei conduttori collegati ai terminali degli interruttori.



O-O indica i terminali tra i quali c'è continuità, e cioè, un circuito chiuso in una determinata posizione dell'interruttore.

In questo quadro:

Br e R hanno continuità con l'interruttore nella posizione ON.

INDICE DEGLI ARGOMENTI

MOTORE DAL VEICOLO

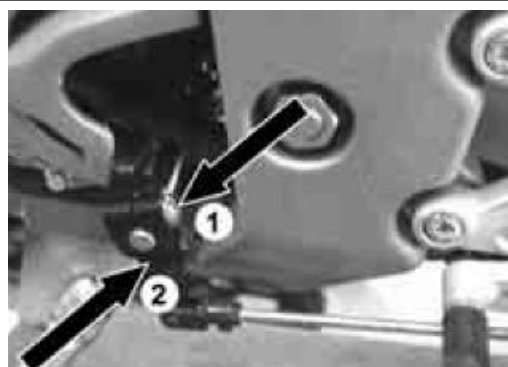
MOT VE

Smontaggio motore dal veicolo

1. Smontare le coperture laterali.
2. Smontare il serbatoio del carburante.
3. Smontare la marmitta.



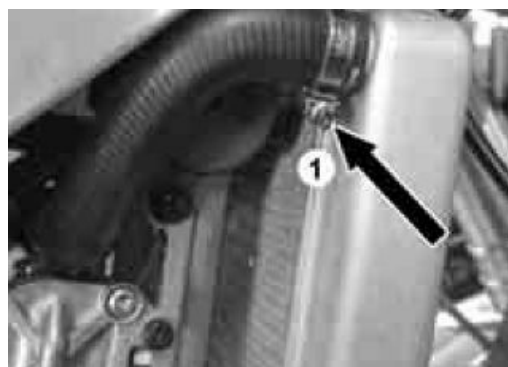
4. Rimuovere la leva del cambio togliendo:
 - la vite «1»
 - la bussola del rinvio «2»
5. Rimuovere la catena togliendo la piastrina d'aggancio della catena.

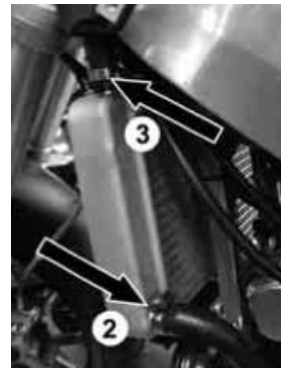


6. Svuotare il circuito di raffreddamento. svitando la vite indicata in figura.
7. Smontare il carburatore.
 - Togliere il tubo scatola filtro-carburatore (fissato con fascetta a vite).
 - Allentare la vite della fascetta tubo carburatore al cilindro.
 - Rimuovere il carburatore.
 - Togliere la fascetta tubo testa al carburatore.



8. Smontare i manicotti d'entrata «1» ed uscita «2» del sistema di raffreddamento ed il manicotto serbatoio «3» e rimuovere il radiatore.



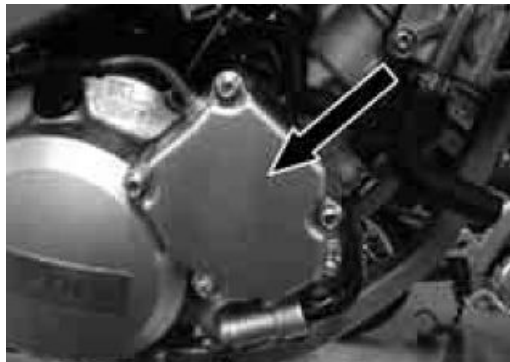


9. Rimuovere il cavo della pompa dell'olio.

- Togliere il coperchio.
- Smontare gli anelli elastici di fissaggio con la puleggia e la molla.
- Smontare i cavi e toglierli dal motore.

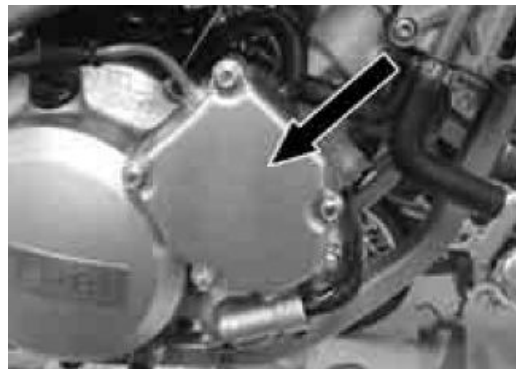
10. Estrarre il manicotto del serbatoio dell'olio al motore.

- Togliere il manicotto del serbatoio e tapparlo.
- Tappare per evitare la fuoriuscita dal serbatoio dell'olio.



11. Smontare la trasmissione della frizione.

- Liberare la trasmissione della frizione dal manubrio.
- Togliere il cavo del tensore del carter.
- Togliere la trasmissione della frizione.

**12.** Liberare cavo d'azionamento della valvola di scarico.

- Rimuovere il coperchio.
- Allentare il cavo avvitando verso il basso e toglierlo dalla puleggia.
- Scollegare i due tensori e togliere i cavi.

**13.** Scollegare:

- Connettore della bobina dello statore.
- Connettore del pick up.
- Connettore dell'interruttore della folle.

Smontare il connettore della candela.

14. Rimuovere i collegamenti elettrici

- Togliere cappuccio candela.
- Togliere cavo del termocontatore
- Togliere cavo del volano magnete.
- Togliere cavetto di massa nel lato destro del carter.
- Togliere cavetto di massa della folle.
- Togliere cavo d'alimentazione motorino d'avviamento.
- Togliere cavetto del claxon.

15. Smontare la culla del motore.

- Togliere fascetta UNEX.
- Togliere le 6 viti di fissaggio della culla sul motore e sul telaio.
- Rimuovere la culla motore dalla parte inferiore del veicolo.

16. Rimozione motore.

- Estrarre l'asse oscillante senza toglierlo completamente, ed assicurarsi che sostenga solamente oscillante e telaio.
- Introdurre dal lato opposto un'asse passante che sorregga oscillante e telaio per assicurarsi che l'oscillante non si stacchi dal telaio.
- Staccare il motore dal supporto superiore e rimuovere il motore.

NOTA BENE

SI CONSIGLIA METTERE UN SUPPORTO SOTTO IL MOTORE PRIMA DI RIMUOVERLO DAL TELAIO PER FACILITARE LE OPERAZIONI DI SMONTAGGIO.

INDICE DEGLI ARGOMENTI

MOTORE

MOT

Volano e avviamento

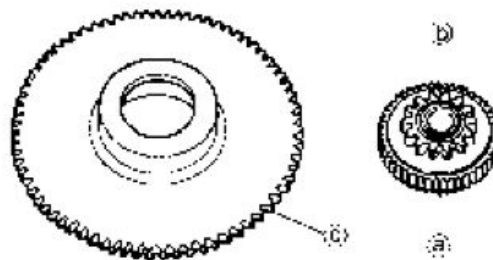
Smontaggio volano magnete

Ispezione dell'ingranaggio di avviamento

Controllare:

- Denti dell'ingranaggio d'avviamento «a» «b» «c».

Nel caso di sbavature, sfregamenti, rugosità o usura, sostituire.



Controllare:

- Funzionamento della frizione d'avviamento.

Spingere le spine di guida nella direzione della freccia. Nel caso di funzionamento forzato sostituire.

Operazioni per il controllo:

- Sostenere la frizione d'avviamento.
- Girando l'ingranaggio d'avviamento (grande) in senso orario «A», la frizione d'avviamento e l'ingranaggio devono rimanere accoppiati.
- In caso contrario la frizione d'avviamento è difettosa, sostituire.
- L'ingranaggio d'avviamento deve girare libero in senso antiorario «B».
- In caso contrario la frizione d'avviamento è difettosa, sostituire.

Volano magnete e ingranaggio d'avviamento

Istallare:

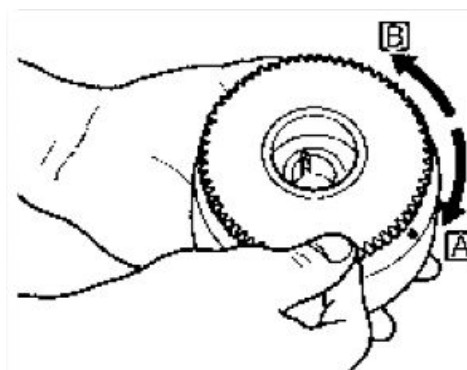
- Ingranaggio intermedio d'avviamento.
- Piastra di fissaggio.

Applicare:

- Olio per motore 2T. (negli ingranaggi d'avviamento).

Istallare:

- Piastra supporto frizione d'avviamento.
- Cuscinetti a rulli.
- Ingranaggio d'avviamento.
- Chiavetta.
- Rotore del magnete.



NOTA BENE

MONTARE PROVVISORIAMENTE IL ROTORE ALLINEANDO LA SCANALATURA DELLA CHIAVETTA CON LA CHIAVETTA STESSA. GIRARE L'INGRANAGGIO D'AVVIAMEN-

TO IN SENSO ORARIO E MONTARE IL ROTORE SULLO STESSO.

Bloccare:

- Dado (volano magnete).

NOTA BENE

BLOCCARE IL VOLANO «2» CON L'ATTREZZO SPECIFICO E SERRARE IL DADO «1». PRESTARE ATTENZIONE CHE L'ATTREZZO NON VADA AD INTERFERIRE CON LE ALETTE DEL ROTORE.

Coppie di bloccaggio (N*m)

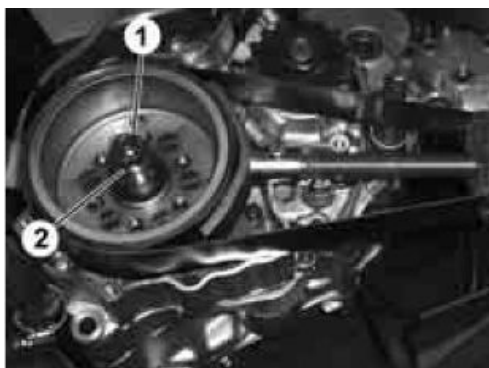
Dado del volano magnete 80 N-m

Istallare:

- Spine di guida.
- Guarnizione del carter.
- Semicarter lato sinistro.

Coppie di bloccaggio (N*m)

Viti del carter 5 N-m



NOTA BENE

IL VOLANO MAGNETE SI PUÒ RIMUOVERE CON IL MOTORE MONTATO SUL TELAIO, SMONTANDO LA CARENATURA INFERIORE SINISTRA.

1. Rimuovere:

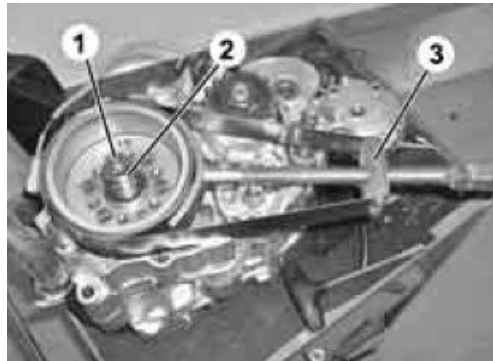
- Coperchio carter sinistro.
- Dado (magnete) «1».
- Rondella piana «2».

NOTA BENE

PER ALLENTARE IL DADO, BLOCCARE IL MAGNETE CON L'ATTREZZO DI BLOCCAGGIO DEL ROTORE (MAGNETE) UNIVERSALE (3).

Attrezzatura specifica

00005253240 Attrezzo bloccaggio rotore



2. Rimuovere:

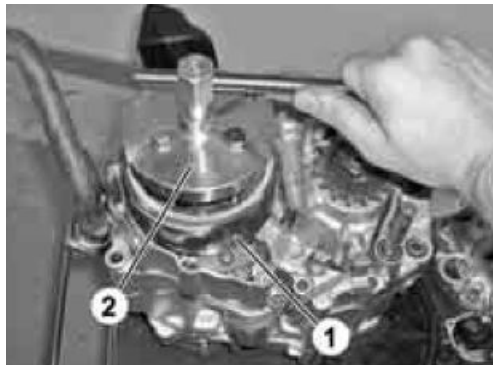
- Volano magnete «1».
- Chiavetta.

NOTA BENE

RIMUOVERE IL VOLANO MAGNETE CON L'ESTRATTORE DEL ROTORE (2). CENTRARE L'ESTRATTORE DEL ROTORE NEL VOLANO MAGNETE. ASSICURARSI CHE IL GIOCO TRA L'ESTRATTORE ED IL VOLANO SIA UNIFORME IN TUTTA LA SUPERFICIE, DOPO AVER INTRODOTTI LE VITI DI FISSAGGIO. SE E' NECESSARIO, ALLENTARE LEGGERMENTE UNA DELLE VITI PER CORREGGERE LA POSIZIONE DELL'ESTRATTORE.

ATTENZIONE

PROTEGGERE LA ESTREMITA' DELL'ALBERO MOTORE CON L'ATTREZZO SPECIFICO.

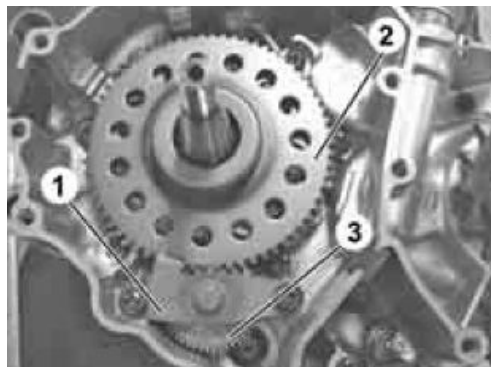


Attrezzatura specifica

00M12501259 Estrattore del volano

3. Rimuovere:

- Piastra «1».
- Ingranaggio d'avviamento «2».



4. Rimuovere:

- Cuscinetto a rulli «1».
- Piastra di supporto «2».



5. Rimuovere:

- Dado.
- Rondella.
- Ingranaggio conduttore.

Gruppo termico e distribuzione

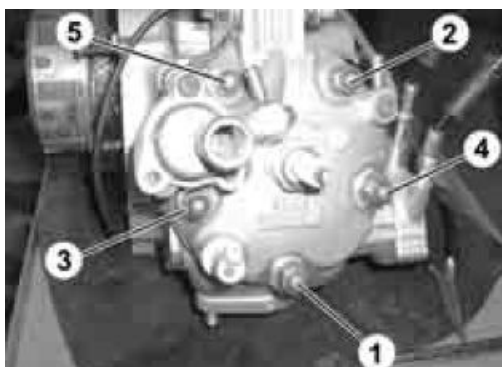
Smontaggio cilindro pistone

1. Rimuovere:

- Dadi e rondelle (testa).
- Testa e guarnizione superiore del cilindro.

NOTA BENE

ALLENARE OGNI UNA DEI 5 DADI DI ¼ DI GIRO E TOGLIERLE DOPO AVERLE SVITATE COMPLETAMENTE. ALLENARE I DADI NELL'ORDINE INDICATO NELL'IMMAGINE. TOGLIERE I RESIDUI DI GUARNIZIONE E CARBONE SENZA GRAFFIARE LE SUPERFICI.



2. Estrarre:

- Dadi e rondelle (base del cilindro).
- Fissaggio della trasmissione della frizione.
- Cilindro e guarnizione.

**3. Estrarre:**

- Anello elastico spinotto.
- Spinotto.
- Pistone.
- Gabbia a rulli del piede di biella.

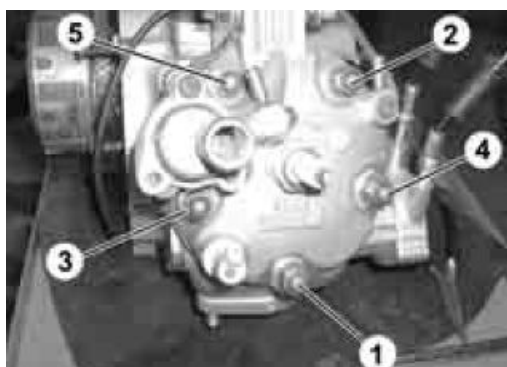
NOTA BENE

PRIMA DI TOGLIERE L'ANELLO ELASTICO DELLO SPINOTTO, COPRIRE LA BASE DEL CILINDRO CON UN PANO PULITO PER EVITARE CHE CORPI ESTRANEI CADANO DENTRO IL MOTORE.

PRIMA DI ESTRARRE LO SPINOTTO, ELIMINARE LE SBAVATURE DELLA SCANALATURA DELL'ANELLO ELASTICO E LA SBAVATURA DEL FORO. SE ANCHE DOPO AVER ELIMINATO LE SBAVATURE CI SONO DIFFICOLTA' PER L'ESTRAZIONE DELLO SPINOTTO, USARE L'ESTRATTORE.

Attrezzatura specifica

00M12501258 Estrattore dello spinotto

**Verifica pistone**

- Misurare il «mantello» del pistone «P» con un micrometro a 10 mm dalla base.

**TOLLERANZE DEL PISTONE**

Caratteristica	Descrizione / Valore
DIAMETRO DEL PISTONE P STANDARD	59,950 ÷ 59,955 mm
MAGGIORAZIONI	0,25 mm ÷ 0,50 mm

- Se il valore è oltre il limite ammesso, sostituire il gruppo pistone fasce elastiche.
- Calcolare il gioco del cilindro-pistone, usando la seguente formula
Gioco cilindro - pistone= Diametro del cilindro «C» - Diametro del "mantello" del pistone «P».
- Se il valore è oltre il limite, rettificare o sostituire il cilindro ed il gruppo pistone fasce elastiche.

Verifica cilindro

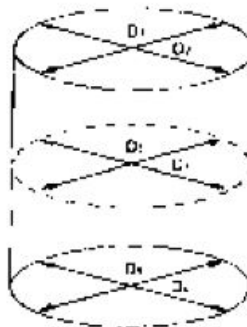
1. Verificare le pareti del cilindro e del pistone. Se sono presenti righe verticali, rettificare o sostituire il cilindro ed il pistone.

2. Misurare il gioco cilindro-pistone.

Operazione per la misurazione:

1° Passo:

- Misurare il diametro «C» del cilindro con un calibro.



NOTA BENE

MISURARE IL DIAMETRO DEL CILINDRO «C» IN FORMA INCROCIATA E FORMANDO ANGOLI RETTI CON L'ALBERO MOTORE. CALCOLARE POI I VALORI DELLE MISURAZIONI.

TOLLERANZE DIMENSIONALI CILINDRO

Caratteristica	Descrizione / Valore
DIAMETRO DEL CILINDRO «C»	56.00 ÷ 56.02 mm
LIMITE DI CONICITA' «T»	0.05 mm
OVALIZZAZIONE «R»	0.01 mm

«C» = D massima

«T» = (D1 o D2 massimo) - (D5 o D6 massimo)

«R» = (D1, D3 o D5 massimo) - (D2, D4 o D6 minimo).

- Se è oltre il limite ammesso, rettificare o sostituire il cilindro ed il gruppo pistone fasce elastiche.

Verifica anelli di tenuta

1. Misurare il gioco laterale. Oltre il limite ammesso, sostituire il pistone e le fasce elastiche.

NOTA BENE

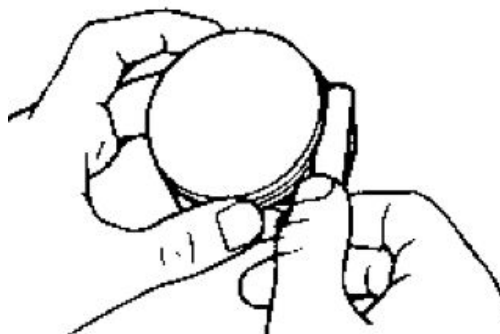
ELIMINARE EVENTUALI RESIDUI DI CARBONE NELLE SCANALATURE DELLE FASCE ELASTICHE, PRIMA DI MISURARE IL GIOCO LATERALE.

Caratteristiche tecniche

Gioco laterale (fasce elastiche) - Fascia superiore

0,02 ÷ 0,06 mm

Gioco laterale (fasce elastiche) - Fascia secondaria (raschiaolio)

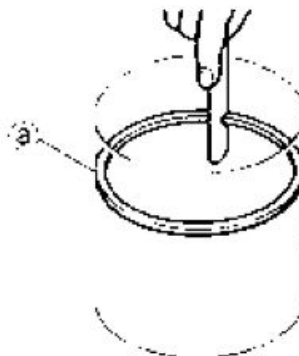


0,035 ÷ 0,070 mm

2. Montare le fasce elastiche del pistone nel cilindro

NOTA BENE

SPINGERE LA FASCIA CON LA TESTA DEL PISTONE, IN MANIERA CHE QUESTO RESTI PARALLELO ALLA BASE DEL CILINDRO AD UNA DISTANZA DI 5 MM DALLA SUPERFICIE DI ACCOPPIAMENTO CILINDRO-TESTA.



3. Misurare il gioco tra le punte mediante uno spessimetro. Se si riscontrano valori oltre i limiti ammessi sostituire.

Caratteristiche tecniche

Gioco tra le punte - Fascia superiore

0,30 ÷ 0,45 mm

Gioco tra le punte - Fascia secondaria (raschiaolio)

0,30 ÷ 0,45 mm

Montaggio cilindro

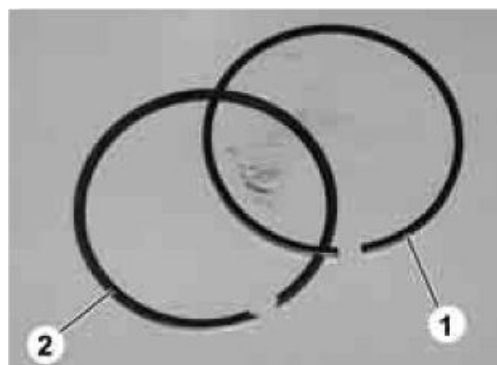
Montaggio fasce elastiche, pistone e cilindro

Montare in questa sequenza:

- Fascia secondaria (raschiaolio) «1».
- Fascia superiore (compressione) «2».

NOTA BENE

LUBRIFICARE BENE LE FASCE ELASTICHE CON OLIO PER MOTORE.



Montare:

- Pistone.
- Cuscinetto a rulli del piede di biella.
- Spinotto.
- Anello elastico.

NOTA BENE

LUBRIFICARE CON OLIO MOTORE LO SPINOTTO.
LA FRECCIA SUL PISTONE DEVE RIMANERE VERSO LO SCARICO.
PRIMA DI MONTARE L'ANELLO ELASTICO, COPRIRE L'APERTURA DEL CARTER CON UN PANNO PULITO.



Istallare:

- Spine di guida «1».
- Guarnizione del cilindro.



Lubrificare:

- Superficie esterna del pistone.
- Fasce elastiche.
- Superficie interna del cilindro.

Montare:

- Cilindro «1».

NOTA BENE

CON UNA MANO MONTARE IL CILINDRO E CON L'ALTRA COMPRIMERE LE FASCE ELASTICHE.



Montaggio della testa

Montare:

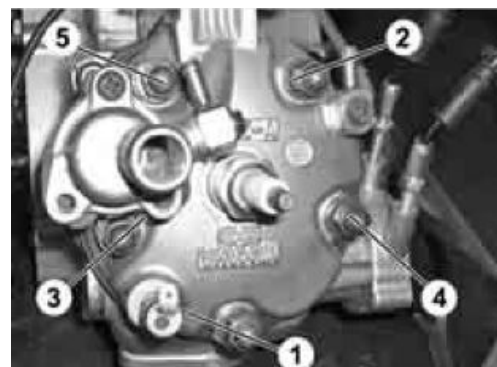
- Guarnizione della testa.

Montare:

- Testa.
- Dado con rondella.

Coppie di bloccaggio (N*m)

Dadi della testa 22 N·m

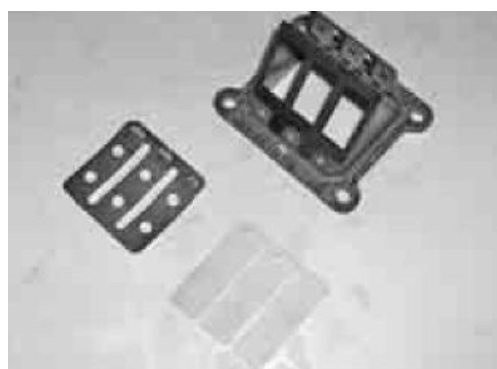


Installazione valvola lamellare

NOTA BENE

VERIFICARE, PRIMA DEL MONTAGGIO CHE NON CI SIANO CRICCATURE, DEFORMAZIONI O ROTTURE SULLE LAMELLE. IN CASO CONTRARIO SOSTITUIRLE NEL SEGUENTE MODO:

- RIMUOVERE LE VITI DI FISSAGGIO DEL LIMITATORE DI ALTEZZA E DELLE LAMELLE DELLA VALVOLA DI ASPIRAZIONE.
- VERIFICARE CHE NON CI SIANO CRICCATURE NELLA BASE DI FISSAGGIO DELLE LAMELLE, IN CASO CONTRARIO SOSTITUIRE LE LAMELLE.



Per il montaggio delle valvole lamellari, procedere nell'ordine inverso allo smontaggio, prestando particolare attenzione al corretto posizionamento del limitatore di altezza e della lamella. L'eliminazione del limitatore dell'alzata e del tipo di lamella, modificherà il comportamento del motore e può compromettere l'affidabilità dello stesso.

Controllare la guarnizione della base delle lamelle e nel caso di difettosità sostituirle.



Caratteristiche tecniche

Limite di flessione della valvola

0,5 mm

Alzata della piastra di battuta

8,8 mm

Spessore della valvola

0,5 mm

Montare:

- Candela

Coppie di bloccaggio (N*m)

Candela 20 N·m

Montare:

- Vite drenaggio olio.

- Introdurre 800 c.c. d'olio consigliato dal tappo posizionato sul carter lato destro.

Coppie di bloccaggio (N*m)

Vite di drenaggio olio 15 N-m

Controllo testa

1. Eliminare i residui di carbone (e residui della guarnizione).

NOTA BENE

NON UTILIZZARE ATTREZZI AFFILATI ED EVITARE DANNI E GRAFFI NELLA FILETTATURA DELLA CANDELA.

2. Controllare la testa, nel caso di graffi o danni, sostituire

3. Misurare le deformazioni, se superano i limiti ammessi, rettificare:

Caratteristiche tecniche

Deformazione della testa

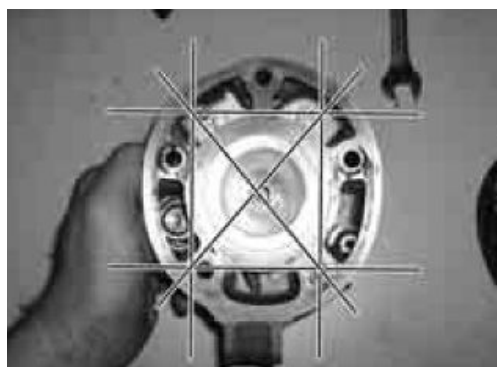
Inferiore a 0.03 mm

Operazioni per la misurazione della deformazione e rettifica:

- Posizionare una riga ed uno spessimetro nella superficie della testa, come indicato nella figura al lato.
- Misurare la deformazione.
- Se la deformazione è oltre il limite ammesso, rettificare la testa.
- Le linee nell'immagine rappresentano le diverse direzioni nella quale si deve realizzare la verifica.
- Collocare una carta abrasiva di 400 ~ 600 su una superficie piana e rettificare la superficie della testa realizzando movimenti a forma di 8.

NOTA BENE

GIRARE VARIE VOLTE LA TESTA PER EVITARE ASPORTARE ECCESSIVO MATERIALE DA UNA SOLA PARTE.



Carter albero motore

NOTA BENE

L'ALBERO DEL CAMBIO NON PUÒ ESSERE RIMOSSO CON IL MOTORE MONTATO SUL TELAIO. VEDERE «RIMOZIONE DEL MOTORE DAL TELAIO».

1. Rimuovere:

- Albero del cambio «1».
- Vite «2»
- Leva di posizionamento «3».
- Molla di torsione «4».



Apertura carter

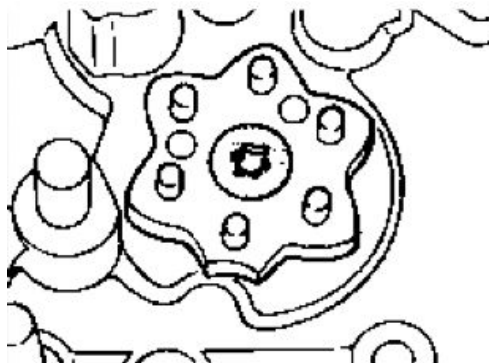
1. Rimuovere le viti (carter) e il supporto dei cavi della batteria.

NOTA BENE

ALLENARE LE VITI DIAGONALMENTE. ALLENARE OGNI UNA DELLE VITI DI ¼ DI GIRO E RIMUOVERLI DOPO AVERLI ALLENATI COMPLETAMENTE.



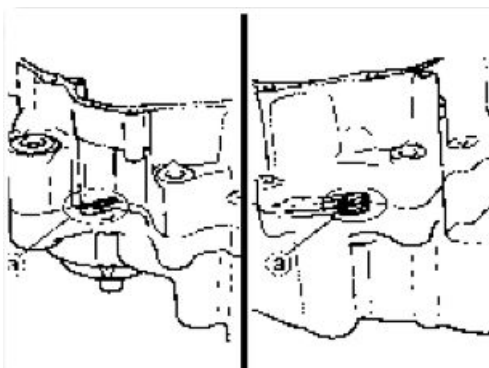
2. Posizionare il segmento del selettore del cambio in maniera che questo possa passare attraverso il foro e consenta la separazione dei carter.



3. Rimuovere il carter destro.

NOTA BENE

POSIZIONARE IL MOTORE CON IL CARTER SINISTRO IN BASSO. AGIRE CON UN CACCIAVITE NELLE SCANALATURE (a) PER LA SEPARAZIONE DEI CARTER.



4. Rimuovere i grani di guida.



Smontaggio albero motore

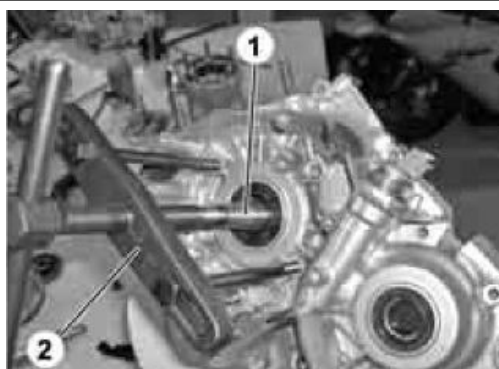
1. Rimuovere l'albero motore con l'asse del bilanciante.

NOTA BENE

RIMUOVERE L'ALBERO MOTORE UTILIZZANDO L'ATTREZZO SEPARATORE DEL CARTER (2). AVVITARE LE VITI DELL'ATTREZZO FINO IN FONDO, ASSICURANDOSI CHE IL CORPO DELL'ATTREZZO SI TROVI PARALLELO AL CARTER. SE E' NECESSARIO, ALLENTARE UNA DELLE VITI PER CORREGGERE LA POSIZIONE DEL SEPARATORE DEL CARTER.

Attrezzatura specifica

00M12501261 Separatore del carter



Controllo componenti albero motore

1. Misurare il disallineamento dell'albero motore. Nel caso la misura sia oltre il limite ammesso, sostituire l'albero motore e/o cuscinetti.

NOTA BENE

MISURARE IL DISALLINEAMENTO DELL'ALBERO MOTORE GIRANDO LENTAMENTE IL GRUPPO.

Caratteristiche tecniche

Limite di disallineamento

0,03 mm



2. Misurare il gioco laterale della biella. Nel caso la misura sia oltre il limite ammesso, sostituire il cuscinetto della biella, perno dell'albero motore e/o la biella.

Caratteristiche tecniche

Gioco laterale della biella

0,20 ÷ 0,70 mm

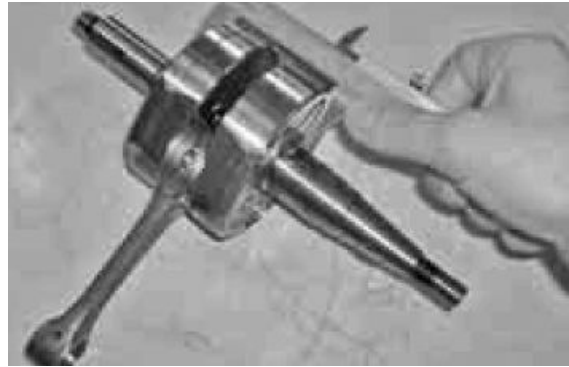


3. Misurare la larghezza dell'albero motore. Nel caso la misura sia oltre il limite ammesso, sostituire l'albero motore.

Caratteristiche tecniche

Larghezza dell'albero motore

57,90 ÷ 57,95 mm



Controllo semicarter

1. Lavare bene i carter con benzina.
2. Pulire bene le superfici d'appoggio delle guarnizioni e d'accoppiamento carter.
3. Controllare:
 - carter: nel caso di rigature o danni, sostituire.
 - Passaggi dell'olio: nel caso di ostruzioni, soffiare i passaggi con aria compressa.

Montaggio albero motore

1. Installare il separatore carter.

2. Installare l'albero motore.

NOTA BENE

BLOCCARE LA BIELLA CON UNA MANO MENTRE SI GIRA IL DADO DELL'ATTREZZO SPECIFICO CON L'ALTRA. AGIRE SULL'ATTREZZO FINCHE' SI AVVERTE CHE L'ALBERO MOTORE SI E' ASSESTATO NEL CUSCINETTO.

ATTENZIONE

PER EVITARE RIGATURE SULL'ALBERO MOTORE, E PER FACILITARE L'INSERIMENTO, APPLICARE GRASSA SUL BORDO DEL ANELLO DI TENUTA E OLIO NEI CUSCINETTI.



3. Installare:

- Asse del contrappeso utilizzando sempre anelli O-ring nuovi.



4. Installare:

- Interruttore della folle.



Alimentazione carburante

Smontaggio carburatore**Smontaggio completo carburatore****1. Rimuovere:**

- Sedile conducente.
- Carenatura.
- Serbatoio del carburante.
- Scatola filtro dell'aria.

2. Svuotare:

- Carburante (vaschetta del carburatore).

NOTA BENE

COLLOCARE UN PANNO SOTTO IL TUBO DI DRENAGGIO PER FAR ASSORBIRE L'EVENTUALE COMBUSTIBILE FUORIUSCITO.

AVVERTENZA

LA BENZINA E' ESTREMAMENTE INFIAMMABILE. EVITARE VERSAMENTO DI BENZINA SUL MOTORE CALDO.

3. Scollegare:

- Tubo di sfiato.
- Tubo del carburante.
- Tubo di drenaggio.

4. Allentare:

- Viti della fascetta.
- Vite (scatola del filtro dell'aria).

NOTA BENE

TIRARE DALLA FASCETTA DEL COLLETTORE VERSO LA PARTE POSTERIORE.

5. Rimuovere la guarnizione d'unione tra il carburatore e la scatola del filtro. Tirare il carburatore verso la parte posteriore.



6. Rimuovere:

- Cavetto dell'acceleratore. Rimuovere il coperchio del carburatore insieme alla valvola.
- Trasmissione dello starter. Rimuovere lo starter insieme alla molla.
- Svuotare l'antigelo. Rimuovere i tubi di riscaldamento del carburatore.

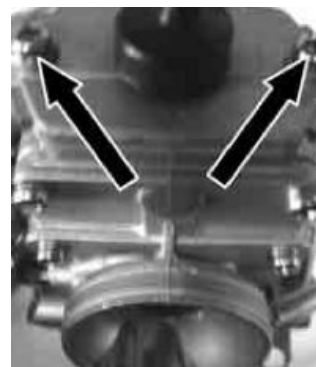


NOTA BENE

LE PARTI CHE SI MOSTRANO DI SEGUITO POSSONO ESSERE PULITE E REVISIONATE SENZA RIMUOVERE IL CARBURATORE. (TUTTI I COMPONENTI INTERNI POSSONO, CON ECCEZIONE DELLO STARTER, ESSERE PULITE E REVISIONATE SENZA LO SMONTAGGIO DEL CARBURATORE).

- VALVOLA
- SPILLO DELLA VALVOLA

7. Rimuovere il carburatore completo.



8. Rimuovere la trasmissione dell'acceleratore.

NOTA BENE

COMPRIERE SUL COPERCHIO DELLA VALVOLA LA MOLLA E TOGLIERE IL TERMINALE DELLA TRASMISSIONE DALLA VALVOLA STESSA.



9. Rimuovere il supporto della valvola dello starter.

10. Rimuovere:

- Vite di regolazione dell'aria («compensatore») del circuito del minimo.
- Molla
- Rondella
- Anello



11. Rimuovere le viti e vaschetta del carburatore.

NOTA BENE

IN QUESTA MANIERA SI POTRA' AVERE ACCESSO AI GETTI DEL MINIMO, MASSIMO E DELLO STARTER, COSI' COME AL GALLEGGIANTE E SPILLO.

Vite compensatrice: $\frac{1}{4}$ di giro.



1. Rimuovere:

- Carburatore dal motore.
- Viti di chiusura del tubo d'ammissione.
- Valvola lamellare.



Montaggio carburatore

1. Installare:

- Molla (valvola di chiusura).
- Gruppo della valvola di chiusura.

Con il coperchio del carburatore e cavetto dell'acceleratore. Molla (starter). Gruppo dello starter. Con lo starter ed il cavetto dello starter.

2. Montare il carburatore.

3. Bloccare:

- Supporto (scatola del filtro dell'aria).
 - Viti della fascetta.
4. Collegare:
- Tubetto di drenaggio.
 - Tubetto di sfiato.
 - Tubetto del carburante.
5. Regolare il minimo.
6. Regolare il gioco sulla trasmissione dell'acceleratore.

Verifica livello

1. Misurare il livello de carburante «a». Nel caso risulti fuori limite, Regolare il livello

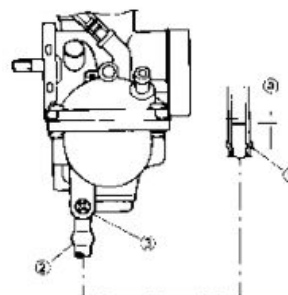
Caratteristiche tecniche

Livello del carburante

1.5÷ 2.5 mm sotto la linea della vaschetta.

Operazioni per la regolazione:

- Posizionare la motocicletta su una superficie orizzontale.
- Collocare un supporto sotto il motore, per permettere al carburatore di mantenere una posizione verticale.
- Collegare il tubetto per controllare il livello del carburante «1» nel tubo di drenaggio «2».
- Allentare la vite di drenaggio «3».
- Mantenere il tubetto in posizione verticale vicino alla linea della vaschetta del carburatore.
- Nel caso che il livello non è corretto, regolarlo.
- Rimuovere il carburatore.
- Controllare la sede della valvola e lo spillo conico.
- Se sulle stesse ci sono segnali d'usura, sostituire entrambe.



Nel caso che queste parti sono in buone condizioni, regolare il livello del galleggiante piegando leggermente il bordo «4»

Caratteristiche tecniche

Altezza del galleggiante

15,5mm ÷ 16,5 mm

- ISTALLARE il carburatore.

- Verificare nuovamente il livello del carburante.

Controllo valvola e spillo

1. Pulire tutti i componenti del carburatore con solvente (prestare attenzione a non danneggiare la guarnizione della vaschetta del carburatore e l'anello di tenuta della valvola dello starter).

2. Soffiare con aria compressa tutti i fori di passaggio dell'aria, dell'olio e della benzina.

3. Verificare:

- Mediante una bilancia che il peso del galleggiante corrisponda a quello stampigliato (14 grammi).

In caso di peso superiore, sostituirlo.

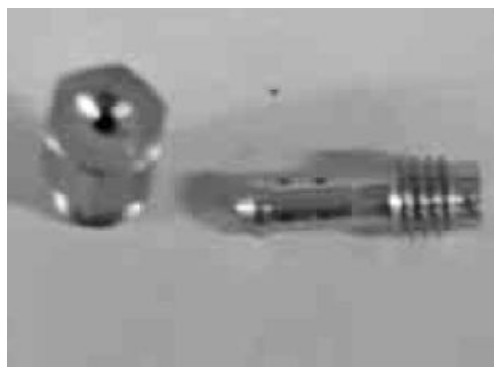
- Il cono dello spillo del galleggiante e la molla. Se non sono in buone condizioni sostituirli.

- Le condizioni della valvola del sistema di avviamento a freddo. Nel caso che la sede di chiusura o il corpo metallico siano danneggiati (rigature e/o corrosione che superano il 25% dell'area totale), sostituire.



4. Verificare:

- Dimensioni dei getti basandosi sul valore indicato sugli stessi. Nel caso che le misure non corrispondono con i valori indicati, sostituirli. L'uso di componenti non conformi possono condizionare il rendimento del motore.

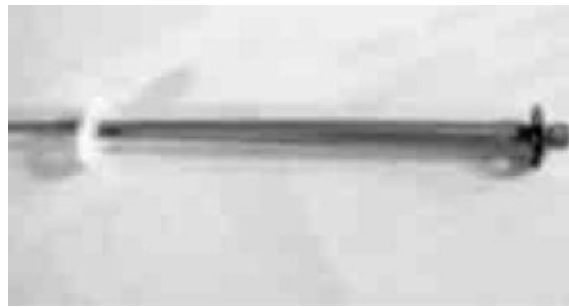


5. Verificare:

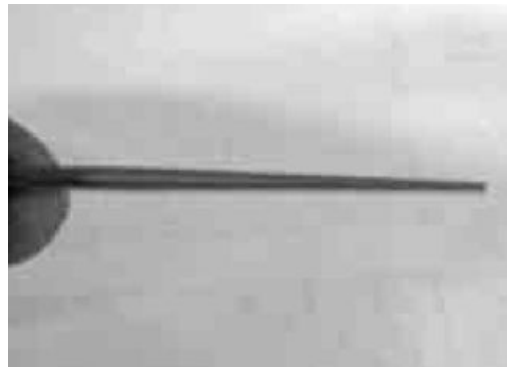
- La posizione dell'anello elastico dello spillo conico. Lo stesso deve essere montato nella tacca centrale.

NOTA BENE

POSIZIONANDO L'ANELLO NELLA TACCA SUPERIORE SI OTTIENE UNA MISCELA PIÙ POVERA, POSIZIONANDOLA NELLA TACCA INFERIORE SI OTTIENE UNA MISCELA PIÙ RICCA. QUESTO CONSENTE REGOLAZIONI SPECIFICHE PER CONDIZIONI CLIMATICHE ESTREME.

**6. Verificare:**

- Condizioni dello spillo conico. In caso di danni evidenti sostituirla.



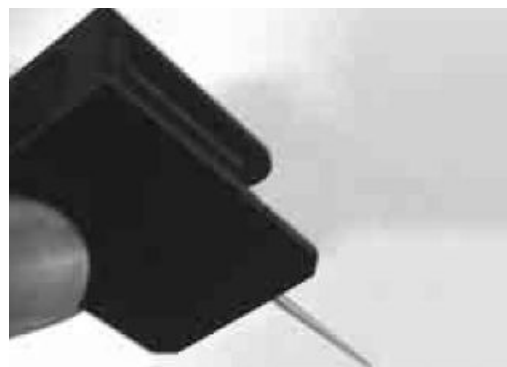
7. Verificare che non ci siano rigature sul cono della vite di regolazione del circuito del minimo. Questo provocherebbe variazioni nel rendimento dello stesso.



8. Verificare l'assenza di rigature sulla valvola. Nel caso che le rigature superino il 25% dell'area totale, sostituirla.

NOTA BENE

ASSICURASI DI MONTARE UNA VALVOLA CON LE STESE CARATTERISTICHE (VEDERE STAMPIGLIATURA SULLA BASE).

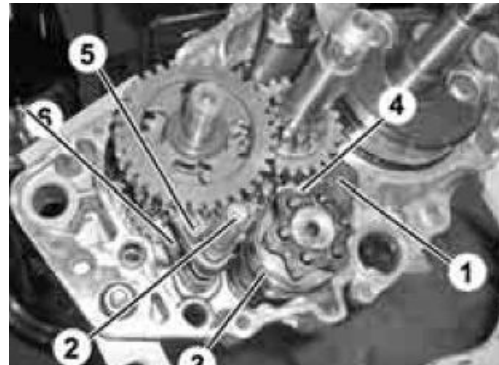


Cambio manuale

Contrappeso, trasmissione e selettore del cambio

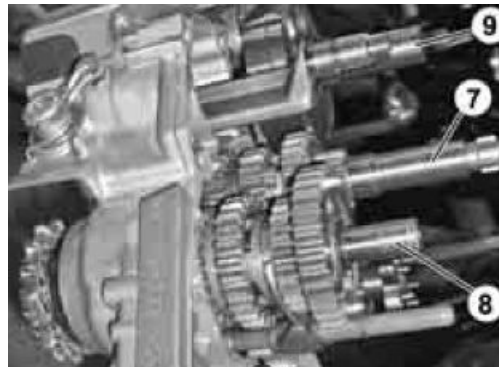
Rimuovere:

- Barra di guida della forcella del cambio **1** (corta).
- Barra di guida della forcella del cambio **2** (lunga).
- Selettore del cambio (**3**).
- Forcella del cambio **1** (**4**).
- Forcella del cambio **2** (**5**).
- Forcella del cambio **3** (**6**).
- Gruppo ingranaggio conduttore (**7**).
- Gruppo ingranaggio condotto (**8**).



Rimuovere:

- Contrappeso (**9**).



Rimuovere:

- Interruttore della folle.

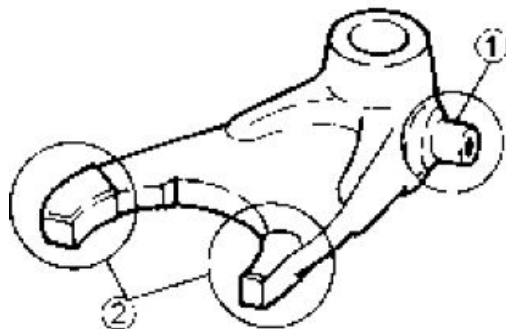


Verifica

1. Controllare:

- Grano della forcella «**1**».
- Estremi della forcella del cambio «**2**».

Nel caso di rigature, piegature, usure, danni, sostituire.



2. Controllare le scanalature del selettore del cambio.

Nel caso di usure, danni, rigature, sostituire.

- Grano del selettore del cambio.

Nel caso di usura, danni, sostituire.



3. Controllare:

- Forcella del cambio 1 destra centrale «1».

- Forcella del cambio 2 sinistra superiore «2».

- Forcella del cambio 3 sinistra inferiore «3».

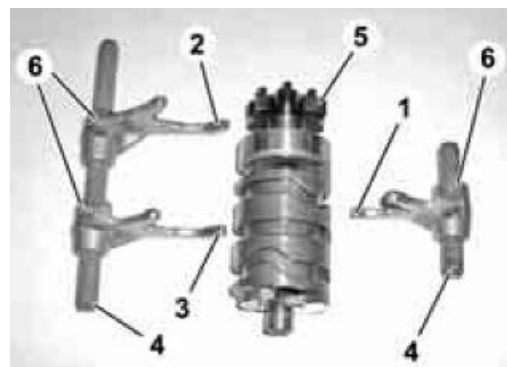
- Barra di guida «4».

- Selettore del cambio «5».

- Grano di guida «6».

Girare la barra di guida su una superficie piana.

Nel caso di piegature, sostituire.



AVVERTENZA

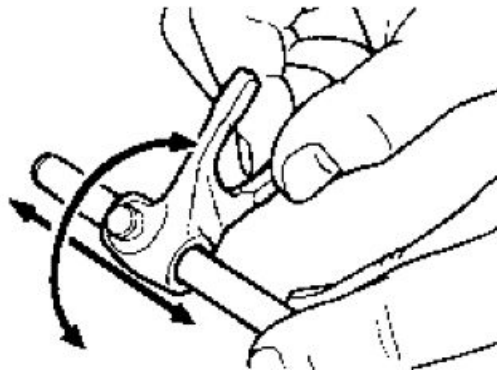
NON TENTARE DI RADDRIZZARE UNA BARRA DI GUIDA PIEGATA.

4. Controllare il movimento delle forcelle del cambio (nella barra di guida).

Nel caso di movimento irregolare, sostituire la forcella e la barra.

NOTA BENE

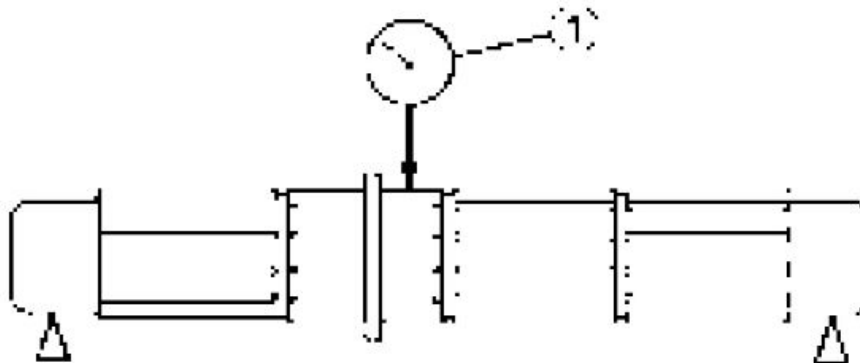
SE LA FORCELLA DEL CAMBIO E L'INGRANAGGIO SONO DANNEGGIATI, SOSTITUIRE IL GRUPPO COMPLETO.



5. Misurare le piegature degli alberi (conduttore e condotto)

Utilizzare un appoggio per gli estremi ed un comparatore «1».

Nel caso in cui i dati rilevati siano oltre il limite ammesso, sostituire l'albero piegato.



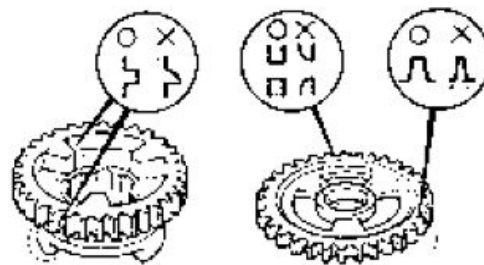
6. Controllare:

- Denti degli ingranaggi.

Nel caso di colorazione blu, rigature, usura, sostituire.

- Denti degli ingranaggi.

Nel caso di bordi arrotondati, rigature, mancanza di materiale, sostituire.



7. Controllare:

- Albero del cambio «1».

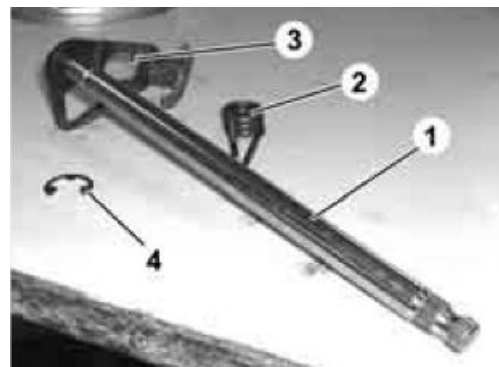
Nel caso di danni, piegature, usura, sostituire.

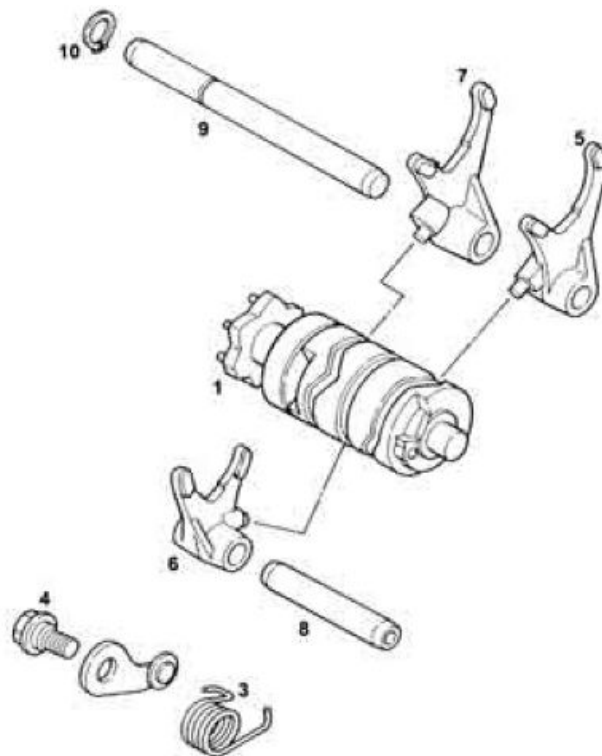
- Molla di ritorno (albero del cambio) «2».

- Molla di ritorno (stelo limitatore) «3».

- Anello elastico «4».

Nel caso di usura, danni, sostituire.



**LEGENDA:**

1. Tamburo selettore
2. Leva di battuta
3. Molla
4. Perno
5. Forcella del cambio 1
6. Forcella del cambio 2
7. Forcella del cambio 3
8. Barra guida forcella cambio 1
9. Barra guida forcella cambio 2
10. Asola rotonda

Montaggio**1. Installare:**

- Albero di trasmissione primaria e secondaria (conduttore e condotto).
- Forcella del cambio sinistra inferiore «1».
- Forcella del cambio destra centrale «2».
- Forcella del cambio sinistra superiore «3».



- Barra guida «1» (corta) «4».
- Barra guida «2» (lunga) «5».

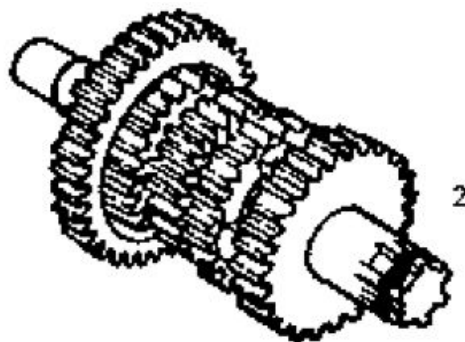
NOTA BENE

INSTALLARE LA FORCELLA DEL CAMBIO CON LA MARCA STAMPIGLIATA VERSO L'ALTO ED IN SEQUENZA (1,2,3).

2. Controllare il funzionamento del selettore del cambio. Nel caso in cui il funzionamento irregolare, registrare il funzionamento.

NOTA BENE

VERIFICARE IL CORRETTO FUNZIONAMENTO DELLA TRASMISSIONE E DELLE FORCELLE, GIRANDO IL CAMBIO CON LA MANO.



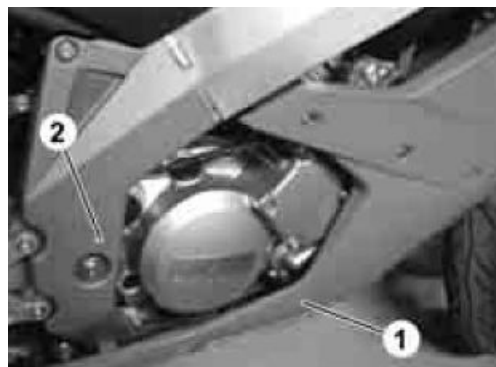
Frizione

Smontaggio

1. Rimuovere il coperchio carter destro.

NOTA BENE

ALLENTARE LE VITI SEGUENDO UN ORDINE DIAGONALE. TOGLIERE L'OLIO DALLA FRIZIONE.



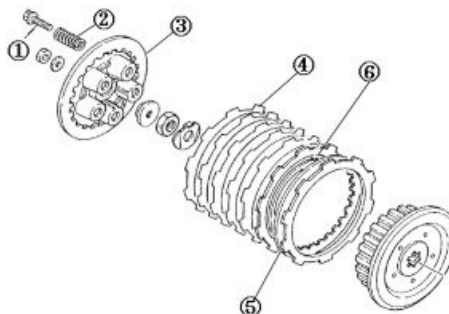
2. Rimuovere:

- Guarnizione.
- Grani di guida.



3. Rimuovere:

- Viti del disco di pressione «1».
- Molle della frizione «2».
- Disco di pressione «3».
- Dischi conduttori «4».
- Dischi condotti «5».
- Molle «6».



NOTA BENE

ALLENTARE LE VITI DEL DISCO DI PRESSIONE IN FORMA DIAGONALE

4. Rimuovere:

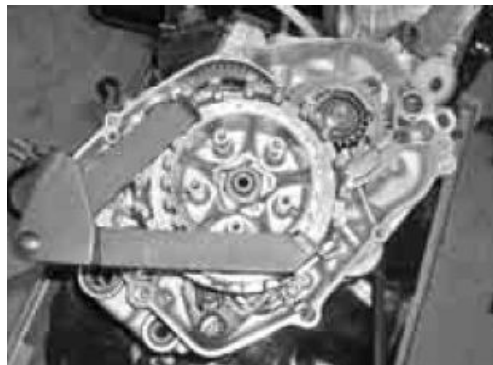
- Perno di spinta 1
- Sfera.
- Controdado.

NOTA BENE

PIEGARE IL BORDO DELLA RONDELLA DI BLOCCAGGIO. PER ALLENTARE IL DADO DEL MOZZO DELLA FRIZIONE, BLOCCARE LA STESSA CON L'ATTREZZO UNIVERSALE PER IL BLOCCAGGIO DELLA FRIZIONE.

Attrezzatura specifica

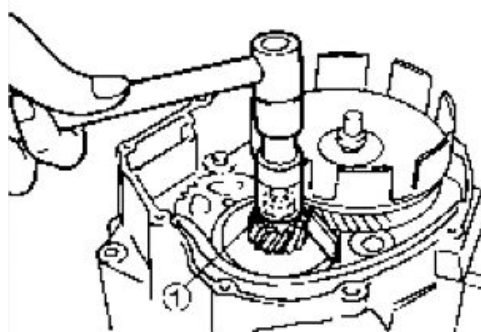
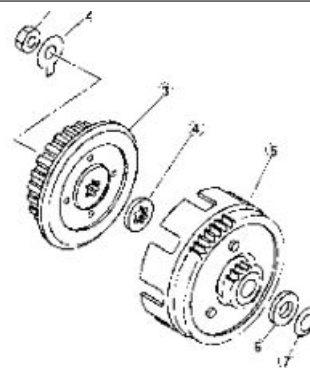
00M12501260 Attrezzo universale per bloccaggio frizione

**5. Rimuovere:**

- Dado mozzo della frizione «1».
- Rondella di bloccaggio «2».
- Mozzo della frizione «3».
- Rondella di pressione «4».
- Campana della frizione «5».
- Distanziale «6».
- Rondella «7».

NOTA BENE

BLOCCARE IL VOLANO MAGNETE CON L'ATTREZZO UNIVERSALE. ALLENTARE IL DADO DELL'INGRANAGGIO MOTORE.

**6. Rimuovere:**

- Dado.
- Rondella speciale.
- Ingranaggio uscita albero motore.
- Chiavetta.
- Carter alloggio albero motore.

**7. Rimuovere:**

- Dado.

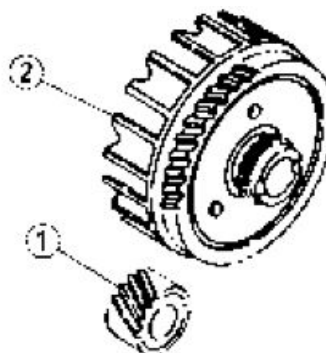
- Rondella d'arresto.
- Ingranaggio contrappeso (anti vibrazioni).
- Chiavetta.

Controlli

1. Controllare:

- Denti dell'ingranaggio primario «1».
- Denti dell'ingranaggio della campana «2».

Nel caso di usura, danni o eccessivo rumore durante il funzionamento, sostituire entrambi gli ingranaggi.



1. Controllare i dischi conduttori. Nel caso di usura, danni, sostituire il gruppo dei dischi conduttori.
2. Misurare lo spessore dei dischi conduttori. Nel caso risulti oltre il limite, sostituire il gruppo dischi conduttori.

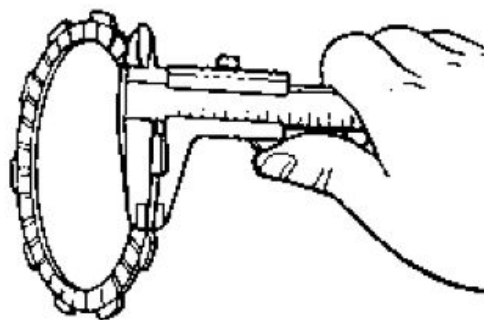
Misurare in 4 diverse posizioni.

Caratteristiche tecniche

Spessore (dischi conduttori)

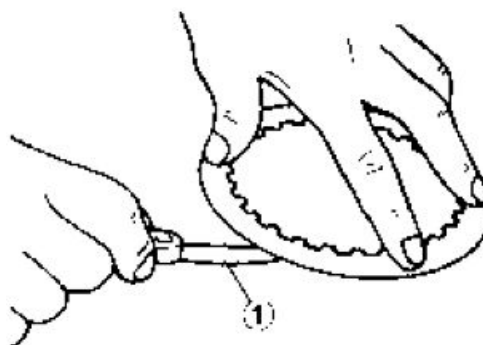
1,9 - 3,1 mm - 2,7 mm

3. Controllare i dischi condotti. Nel caso di danni, sostituire il gruppo dei dischi condotti



4. Misurare la deformazione dei dischi condotti. Se risulta oltre il limite, sostituire il gruppo dei dischi condotti.

Misurare su un piano orizzontale con uno spessoremetro «1».



Caratteristiche tecniche

Limite di deformazione (dischi condotti)

Inferiore a 0,05 mm

5. Controllare le molle della frizione. Danni, sostituire il gruppo delle molle.

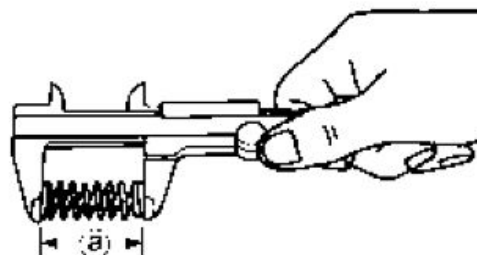
6. Misurare la lunghezza libera (molle) «a».
- Oltre il limite ammesso, sostituire il gruppo delle molle.

Caratteristiche tecniche

Lunghezza libera (molle)

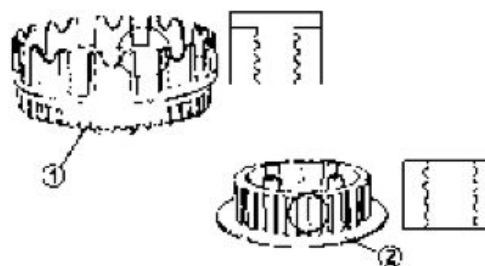
34,5 mm

Limite: 32 mm



7. Controllare:

- Scanalature (della campana) «1».
- Sbavature/usura/danni, eliminare le sbavature o sostituire la campana.
- Scanalature del mozzo della frizione «2».
- Sbavature/usura/danni, sostituire il mozzo della frizione.

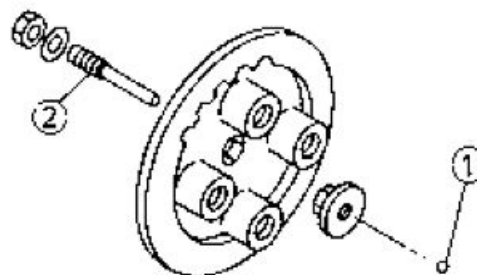


NOTA BENE

LA PRESENZA DI SBAVATURE SULLA CAMPANA E SULLE SCANALATURE DEL MOZZO PRODUCONO UN FUNZIONAMENTO IRREGOLARE.

8. Controllare:

- Sfera «1».
 - Perno d'azionamento «2».
- Nel caso di usura, rigature o danni, sostituire i componenti.



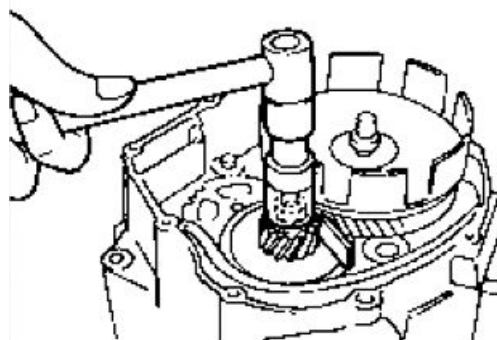
Montaggio

1. Montare:

- Ingranaggio contrappeso.
- Ingranaggio primario.
- Campana della frizione.

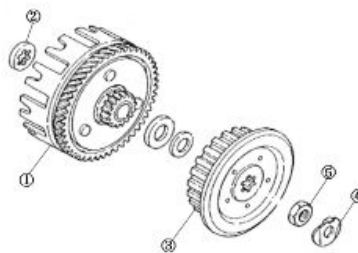
NOTA BENE

ASSICURARSI CHE COINCIDANO I RIFERIMENTI DELL'INGRANAGGIO CONTRAPPESO E L'INGRANAGGIO PRIMARIO DURANTE IL MONTAGGIO. MONTAGGIO DELLA FRIZIONE



2. Montare:

- Campana della frizione «1».
- Rondella di pressione «2».
- Mozzo della frizione «3».
- Rondella di sicurezza «4».
- Dado del mozzo della frizione «5».

**3. Bloccare il dado del mozzo della frizione.**

4. Piegare il bordo della rondella di sicurezza «1» sopra il lato piatto del dado.

NOTA BENE

BLOCCARE IL MOZZO DELLA FRIZIONE CON L'ATTREZZO UNIVERSALE E BLOCCARE IL DADO.

Attrezzatura specifica

00M12501260 Attrezzo universale per bloccaggio frizione

Caratteristiche tecniche**Dado del mozzo della frizione**

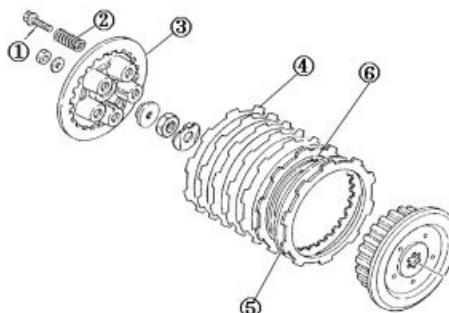
70 Nm (7,0 kgfm)

**5. Installare:**

- Dischi della frizione «4».
- Dischi condotti «5».

NOTA BENE

MONTARE I DISCHI CONDUTTORE E CONDOTTI NEL MOZZO DELLA FRIZIONE IN FORMA ALTERNA, INIZIANDO E FINENDO CON UN DISCO CONDUTTORE. LUBRIFICARE, PRIMA DEL MONTAGGIO, TUTTI I DISCHI CON OLIO MOTORE. ASSICURARSI DI MONTARE I DISCHI CONDOTTI CON LE PROIEZIONI DISPOSTE A 60° RISPETTO AL PRECEDENTE. CONTINUARE IN SENSO ORARIO FINCHE TUTTI I DISCHI SI SIANO STATI INSTALLATI.

**6. Installare:**

- Asta d'azionamento.
- Sfera.

7. Installare:

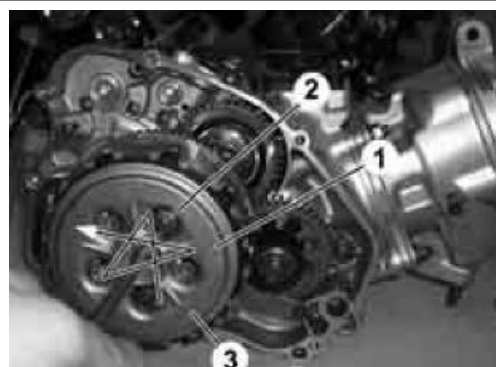
- Disco di pressione «1»
- Molle di compressione «2».
- Viti «3».

NOTA BENE

SERRARE LE VITI IN MODO PROGRESSIVO E DIAGONALMENTE.

Caratteristiche tecniche**Viti (molla della frizione)**

6 N·m



8. Controllare:

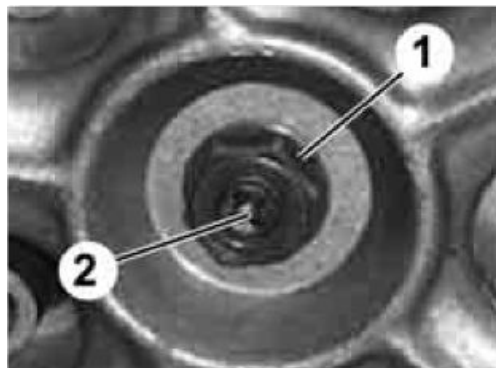
- Posizione della leva d'azionamento.
- Spingere il gruppo leva in direzione della freccia e assicurarsi che i riferimenti coincidano.

9. Regolare:

- Posizione della leva d'azionamento.

Operazione per la regolazione:

- Allentare il controdamo «1».
- Girare il registro «2» in senso orario o antiorario per allineare i riferimenti.
- Bloccare il registro per evitare che si muova e bloccare il controdamo.
- Bloccare il controdamo «1»

**Caratteristiche tecniche****Controdamo**

10 N·m

10. Installare:

- Grano di riferimento.
- Guarnizione del carter.
- Semicarter destro.

Caratteristiche tecniche**Viti del carter**

8 N·m

INDICE DEGLI ARGOMENTI

SOSPENSIONI

SOSP

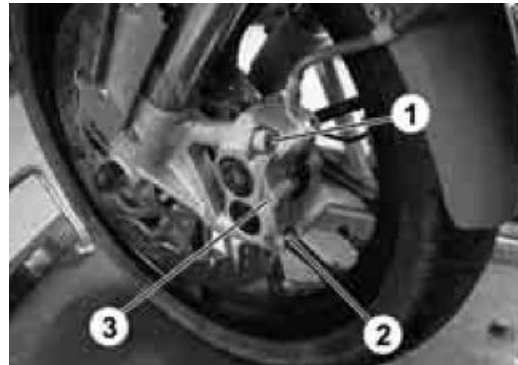
Anteriore

Smontaggio ruota anteriore

AVVERTENZA

APPOGGIARE LA MOTOCICLETTA IN FORMA STABILE PER EVITARE IL RISCHIO DI CADUTE. METTERE LA MOTOCICLETTA SU UNA SUPERFICIE PIANA.

1. Estrarre:
 - Pinza del freno anteriore (Viti 1 e 2).
2. Rimuovere:
 - Cappello dado.
 - Dado (lato sinistro)



3. Alzare:
 - Ruota anteriore (Collocare un supporto adatto sotto il motore)
4. Estrarre:
 - Asse della ruota anteriore.
 - Gruppo disco freno anteriore.
 - Parapolvere/distanziale.
 - Ruota anteriore



Revisione mozzo ruota anteriore

1. Controllare l'asse della ruota anteriore. (Girandolo su una superficie piana). Nel caso siano presenti piegature, sostituire.

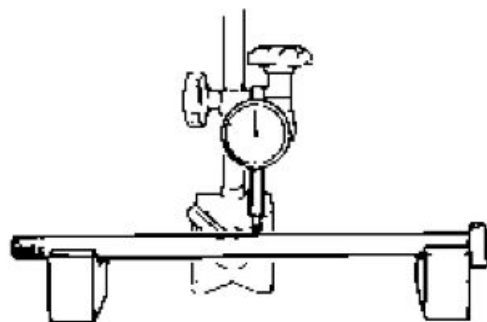
AVVERTENZA

NON TENTARE DI RADDRIZZARE UN'ASSE PIEGATO.

Caratteristiche tecniche

Limite di piegatura dell'asse della ruota

0,25 mm



2. Controllare il pneumatico anteriore. Nel caso di danni, usura sostituire.

3. Controllare i raggi. Nel caso siano presenti rigature, danni, sostituire.

4. Misurare la deformazione della ruota anteriore, se oltre il limite ammesso, sostituire.

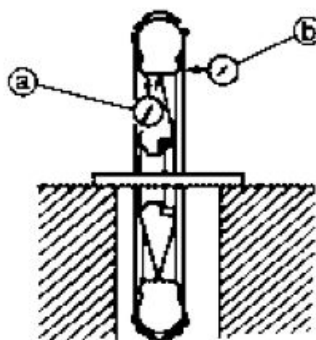


Caratteristiche tecniche

Limiti di deformazione della ruota anteriore

Radiale (a): 0,5 mm

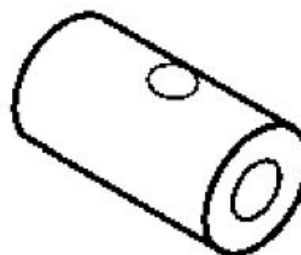
Laterale (b): 0,8 mm



5. Controllare i cuscinetti della ruota anteriore. Nel caso che i cuscinetti permettano gioco nel mozzo della ruota o la ruota non giri liberamente, sostituire. Controllare gli anelli Seeger, nel caso di danni o usura, sostituire.



6. Controllare il distanziale. Nel caso risulti rigato e/o usurato, sostituire il distanziale e l'anello seeger.



Montaggio ruota anteriore

1. Lubrificare:

- Asse della ruota anteriore.
- Cuscinetto.
- Anelli di tenuta.

2. Montare:

- Ruota anteriore

3. Bloccare:

- Asse della ruota anteriore.
- Dado (ruota anteriore)

ATTENZIONE

PRIMA DI BLOCCARE L'ASSE DELLA RUOTA, SPINGERE LA FORCELLA ANTERIORE VARIE VOLTE VERSO IL BASSO, PRENDENDOLO PER IL MANUBRIO, PER VERIFICARE IL FUNZIONAMENTO.

AVVERTENZA

ASSICURARSI CHE IL PERCORSO DELLA TRASMISSIONE DEL CONTACHILOMETRI SIA QUELLO CORRETTO.

Caratteristiche tecniche**Dado sull'asse**

70 ÷ 80 N·m

4. Verificare il funzionamento del freno anteriore e il gioco sulla leva del freno. Nel caso di funzionamento irregolare, smontare o verificare nuovamente.

Manubrio

Smontaggio**AVVERTENZA**

APPOGGIARE LA MOTOCICLETTA SALDAMENTE, PER EVITARE IL PERICOLO DI CADUTE. POSIZIONARE LA MOTOCICLETTA SU UNA SUPERFICIE PIANA.

Semimanubrio destro

Rimuovere:

- Gruppo commutatore luci destro.
- Gruppo comando freno destro.
- Contrappeso manubrio.
- Manopola dell'acceleratore.
- Viti di fissaggio del semimanubrio.

Semimanubrio sinistro

1. Rimuovere:

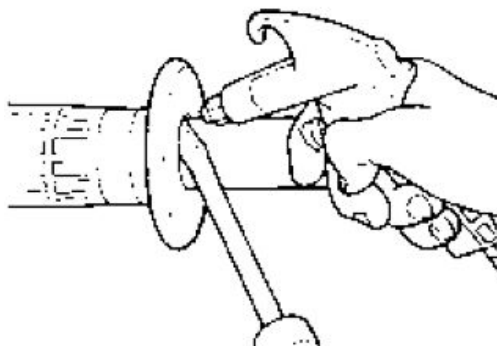
- Gruppo commutatore luci sinistro.
- Gruppo comando frizione.
- Contrappeso manubrio.
- Manopola sinistra.

NOTA BENE

PER SMONTARE LA MANOPOLA, SOFFIARE CON ARIA COMPRESSA TRA IL MANUBRIO E LA PARTE INCOLLATA.

2. Rimuovere:

- Viti di fissaggio semimanubrio.
- Semimanubrio.

**Controllo**

Controllare i semimanubri, nel caso di piegature, ammaccature, danni, sostituire.

AVVERTENZA

NON TENTARE DI RADDRIZZARE UN MANUBRIO PIEGATO, SI POTREBBERO CAUSARE INDEBOLIMENTI del MANUBRIO IN FORMA PERICOLOSA.

**Montaggio**

Montare:

- Componenti che appartengono al lato che si deve montare.

Montare:

- I semimanubri sul supporto superiore.

NOTA BENE

APPLICARE UN LEGGERO STRATO DI GRASSO A BASE DI SAPONE DI LITIO, NELL'ESTREMO DESTRO DEL MANUBRIO.

AVVERTENZA

CONTROLLARE IL FUNZIONAMENTO DELLA MANOPOLA DELL'ACCELERATORE.

Coppie di bloccaggio (N*m)

Dado del semimanubrio al supporto 17 ÷ 19 N-m con sigillante Contrappeso manubrio 3,5 ÷ 4,5 N-m

Regolare:

- Gioco sulla trasmissione dell'acceleratore.
- Funzionamento dei freni.

Forcella anteriore

Smontaggio

- Procedere con lo smontaggio della forcella senza togliere il supporto (inferiore).
- Fissare la forcella ad una morsa usando il tubo dello sterzo per evitare graffi.
- Rimuovere la vite superiore di chiusura.



- Togliere la vite superiore.



- Svuotare l'olio idraulico degli steli in un contenitore (per uno svuotamento completo effettuare alcuni pompaggi del gruppo stelo, fodero).



- Estrarre la molla ed il distanziale di pre-carico.



-
- Rimuovere il parapolvere dell'anello di tenuta e l'anello elastico.

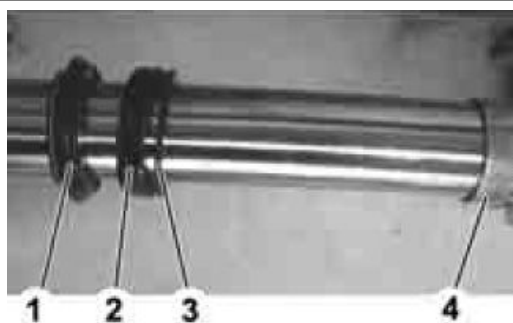


-
- Separare in modo energico lo stelo dal fodero della forcella.



Rimuovere i seguenti particolari:

- Parapolvere «1».
- Anello di tenuta «2».
- Rondella «3».
- Raschiapolvere «4».



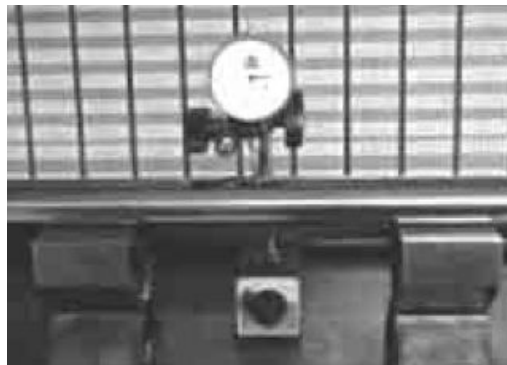
-
- Procedere con la pulizia e lo sgrassaggio di tutti i componenti della sospensione anteriore per poter realizzare le verifiche.



Revisione

- Verificare le condizioni d'usura della boccola di guida dello stelo della sospensione. Nel caso di un'usura superiore al 30% della superficie totale, sostituire la boccola.

- Posizionare lo stelo su due supporti in forma di X e con un comparatore montato su un supporto fisso, verificare l'allineamento.



Caratteristiche tecniche

Limite di servizio

0,4 mm

- Verificare la lunghezza della molla della sospensione, la deformazione e/o mancanza di parallelismo.

- Verificare le condizioni d'usura della molla e dell'anello di tenuta. Sostituire in caso di deformazioni o danni evidenti.

Pulire e sgrassare tutti i particolari del gruppo, per procedere al montaggio.



Tubo sterzo

Smontaggio

Rimuovere:

- Tampone chiusura supporto superiore.
- Supporto superiore (con i semimanubri montati sullo stesso).

Alzare la parte anteriore della motocicletta, la ruota anteriore scenderà.

NOTA BENE

FISSARE SALDAMENTE L'ASSE DELLA DIREZIONE PER EVITARE IL RISCHI CHE IL VEICOLO CADA.

Revisione

Rimuovere i cuscinetti della direzione. Nel caso d'avaria dei cuscinetti, sostituirli.

NOTA BENE

I CUSCINETTI DELLA DIREZIONE DI QUESTO VEICOLO SONO MONTATI DIRETTAMENTE NEL TELAIO.

Montaggio

Invertire l'ordine delle operazioni di smontaggio.

Prestare attenzione ai seguenti punti.

- Abbassare la parte anteriore del veicolo (togliendolo dal supporto).
- Posizionare la ruota anteriore nella corretta posizione.
- Montare:

Supporto superiore con i semimanubri montati).

Dado supporto superiore.

Coppie di bloccaggio (N*m)

Dado del supporto superiore 30 ÷ 35 N·m

Posteriore

Smontaggio ruota posteriore

AVVERTENZA

SOSTENERE LA MOTOCICLETTA IN MODO STABILE PER EVITARE PERICOLI DI CADUTA. POSIZIONARE LA MOTOCICLETTA SU UNA SUPERFICIE PIANA.

1. Rimuovere:

- Asse della ruota «1».
- Distanziale.

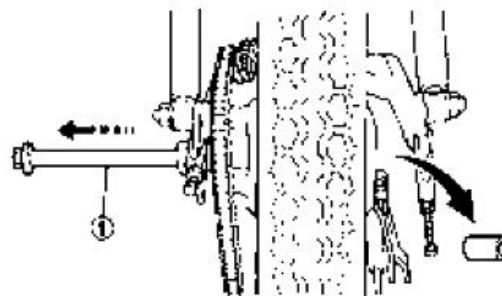
NOTA BENE

DURANTE L'ESTRAZIONE DELL'ASSE IL DISTANZIALE PUÒ CADERE. PRESTARE ATTENZIONE A NON PERDERLO.

2. Rimuovere la ruota posteriore.

NOTA BENE

PER ESTRARRE LA RUOTA, SPINGERLA VERSO LA PARTE ANTERIORE IN MODO DA POTER TOGLIERE LA CATENA DI TRASMISSIONE, DOPODICHE', ESTRARRE LA RUOTA DALLA PARTE POSTERIORE EVITANDO LA PINZA DEL FRENO.



Montaggio ruota posteriore

Invertire l'ordine delle operazioni di smontaggio

1. Montare la ruota posteriore.
2. Bloccare:
 - Asse della ruota posteriore.
 - Dado dell'asse ruota posteriore «1».
3. Regolare il gioco della catena di trasmissione.

Caratteristiche tecniche**Dado (asse della ruota posteriore)**

110 ÷ 130 N·m

4. Controllare il gioco del pedale del freno.
-

Braccio oscillante

Smontaggio

Posizionare la motocicletta su una superficie piana.

AVVERTENZA

SOSTENERE LA MOTO IN MODO ADEGUATO PER EVITARE IL RISCHIO DI CADUTE.

Rimuovere:

- Ruota posteriore.
- Corona.
- Disco freno.
- Pinza posteriore.

Rimuovere:

- Dado di fissaggio superiore e inferiore dell'ammortizzatore.

Rimuovere:

- Dado dell'asse del braccio oscillante.
 - Dado asse della ruota.
 - Rondelle braccio oscillante.
 - Assi.
 - Braccio oscillante.
-

Revisione

Controllare:

- Gioco dell'oscillante. Nel caso di gioco eccessivo bloccare il dado dell'asse dell'articolazione o sostituire le boccole.
- Movimento verticale dell'oscillante. Nel caso di movimento irregolare, piegature, macchie, sostituire le boccole.

Controllare:

- Ammortizzatore, nel caso di perdite d'olio e danneggiamenti, sostituire l'ammortizzatore.
-

INDICE DEGLI ARGOMENTI

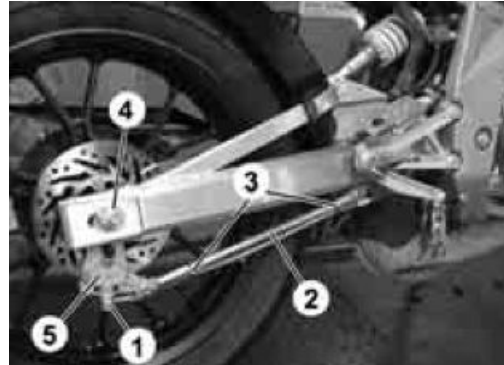
IMPIANTO FRENANTE

IMP FRE

Pinza freno posteriore

Smontaggio

- Allentare il perno inferiore del tubo del freno e bloccarlo leggermente «1».
- Svitare la vite di fissaggio al tirante del freno «2» e togliere le staffe «3» che fissano il tubo al tirante.
- Estrarre l'asse della ruota «4».
- Rimuovere la pinza del freno «5».

**ATTENZIONE**

ELIMINARE IMMEDIATAMENTE QUALSIASI RESIDUO DI LIQUIDO FRENI FUORIUSCITO.

Montaggio

- Montare l'estremo inferiore del tubo del freno e la pinza.
- Montare l'asse della ruota, il tirante del freno e le staffe di fissaggio del tubo.

Coppie di bloccaggio (N*m)

Asse della ruota 110 ÷ 130 N-m Tirante del freno 35 ÷ 40 N-m

- Bloccare la vite del tubo del freno.
- Verificare il livello del liquido dei freni.
- Spurgare il tubo del circuito dei freni.
- Verificare l'efficienza del freno ed eventuali perdite di liquido.

AVVERTENZA

NON GUIDARE LA MOTOCICLETTA FINCHE NON SI OTTIENE UN FUNZIONAMENTO CORRETTO DEL PEDALE. AGIRE SULLA POMPA DEL FRENO PER FAR ASSESTARE LE PASTIGLIE, ALTRIMENTI AVREMO UNA FRENATA INEFFICIENTE.

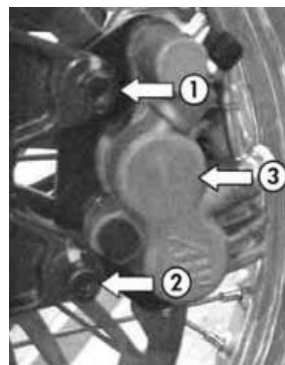
Pinza freno anteriore

Smontaggio

- Allentare il perno «1» nell'estremo inferiore del tubo del freno e bloccarlo leggermente.
- Svitare i perni di bloccaggio della pinza «2» e spostare la pinza «3» del disco verso la parte posteriore.

ATTENZIONE

PULIRE IMMEDIATAMENTE QUALSIASI RESIDUO DI LIQUIDO DEL FRENO VERSATO.



Montaggio

- Montare l'estremo inferiore del tubo del freno e la pinza.
- Bloccare alla coppia prescritta:

Coppie di bloccaggio (N*m)

Viti montaggio calibratore 35 ÷ 40 N÷m

- Bloccare il perno del tubo del freno.
- Verificare il livello del liquido dei freni.
- Spurgare il tubo del circuito dei freni.
- Fare una verifica dei freni per controllare se esistono forzature o perdite di liquido.

AVVERTENZA

NON GUIDARE FINCHE NON SI AVVERTE UN BUON FUNZIONAMENTO SULLA LEVA DEL FRENO. AGIRE SULLA LEVA FINCHE LE PASTIGLIE NON SI SIANO ASSESTATE SUL DISCO. IN CASO CONTRARIO SI AVRA' UNA INEFFICIENZA LA PRIMA VOLTA CHE SI AGISCE SULLA LEVA.

Disco freno posteriore

Smontaggio

- Togliere la ruota posteriore.
- Svitare le viti e rimuovere il disco.

Montaggio

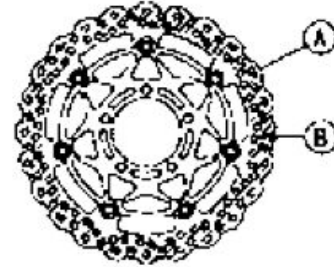
- Installare il disco del freno nella ruota posteriore con la parte stampata verso l'esterno.
- Applicare sigillante nella filettatura delle viti per il fissaggio del disco.
- Bloccare le viti di fissaggio del disco del freno posteriore.

Coppie di bloccaggio (N*m)

Viti di fissaggio disco freno posteriore 10 ÷ 12 N-m

Controllo disco

- Misurare lo spessore dei dischi «A» nel punto di più usura.
- Nel caso che l'usura superi il limite di servizio prescritto, sostituirlo. Area di misurazione «B».



Caratteristiche tecniche

Spessore standard del disco posteriore

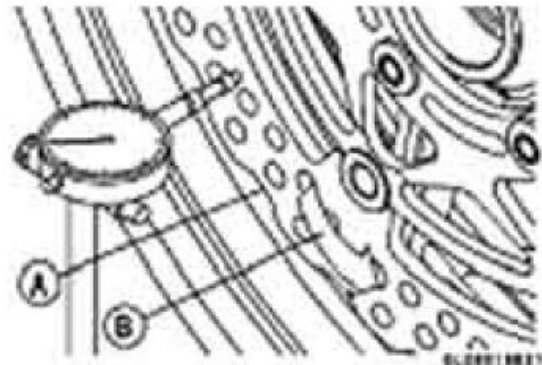
3,80 ÷ 4,10 mm

Limite di servizio

3,50 mm

Deformazione del disco del freno

- Alzare la motocicletta con il cric per sollevare il pneumatico da terra.
- Appoggiare un comparatore sulla superficie del disco «A» come indica la figura e misurare lo spostamento del disco, girando nel verso «B» il pneumatico con la mano.
- Nel caso che lo spostamento superi il limite di servizio, sostituire il disco.



Caratteristiche tecniche

Spostamento standard del disco

Inferiore a 0,15 mm

Limite di servizio

0,3 mm

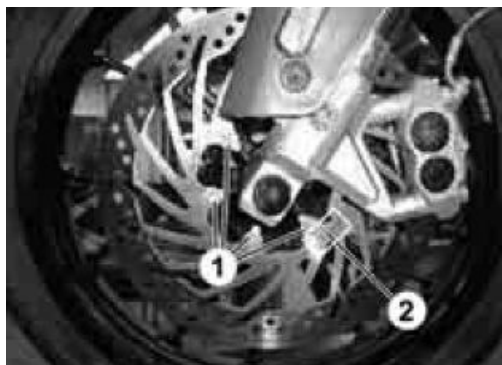
Disco freno anteriore

Smontaggio

- Smontare la ruota anteriore.
 - Svitare le viti e togliere il disco.
-

Montaggio

- Posizionare il disco del freno sulla ruota anteriore con il lato «2» verso l'esterno.
- Applicare un sigillante nelle filettature delle viti per il montaggio del disco del freno «1».
- Bloccare le viti per il montaggio del disco del freno anteriore «1».



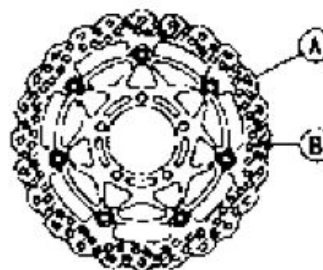
Coppie di bloccaggio (N*m)

Viti fissaggio disco freno anteriore 10 ÷ 12 N·m

Controllo disco

Usura del disco del freno:

- Misurare lo spessore dei dischi «A» nel punto di maggiore usura.
- Nel caso d'usura oltre il limite di servizio ammesso, sostituire il disco. Area di misurazione «B».



Caratteristiche tecniche

Spessore standard del disco anteriore

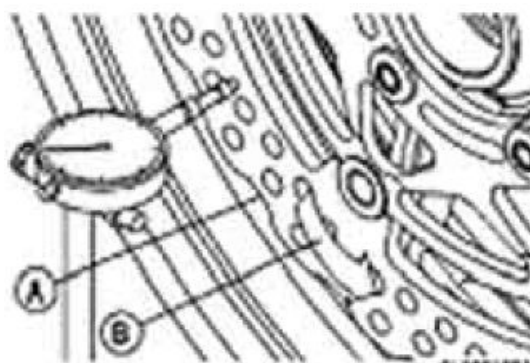
3,8 ÷ 4,1 mm

Limite di servizio

3,50 mm

Deformazione del disco del freno:

- Alzare la moto con un cric, per sollevare da terra il pneumatico.
- Per il controllo del disco anteriore, spostare a un lato la leva a mano.
- Posizionare un comparatore sulla faccia del disco «A» come indicato nella figura e misurare lo spostamento del disco mentre si gira nel verso «B» il pneumatico con la mano.
- Nel caso che lo spostamento supera il limite di servizio, sostituire il disco.



Caratteristiche tecniche

Spostamento standard del disco

Inferiore a 0,15 mm

Limite di servizio

0,3 mm

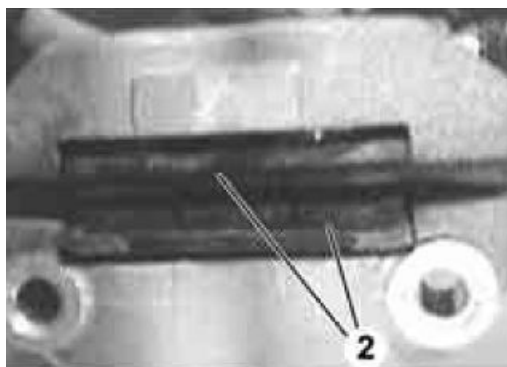
Pastiglie anteriori

Smontaggio

- Rimuovere la pinza del freno anteriore.

Rimuovere:

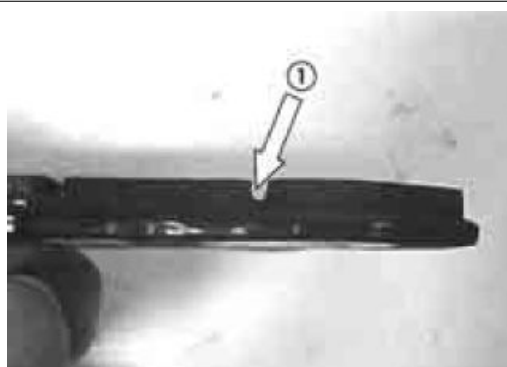
- Molle di fissaggio delle pastiglie «1».
- Distanziale.
- Pastiglie del freno «2».



Controllo usura pastiglie

- Smontare le pastiglie del freno anteriore.
- Controllare a vista le pastiglie del freno.

Nel caso che con l'usura sia scomparsa la scanalatura «1» di indicazione dell'usura, le pastiglie dovranno essere sostituite.



Montaggio

- Spingere verso l'interno i pistoni della pinza, manualmente.
- Montare le pastiglie nella pinza.
- Installare le molle di fissaggio delle pastiglie.

AVVERTENZA

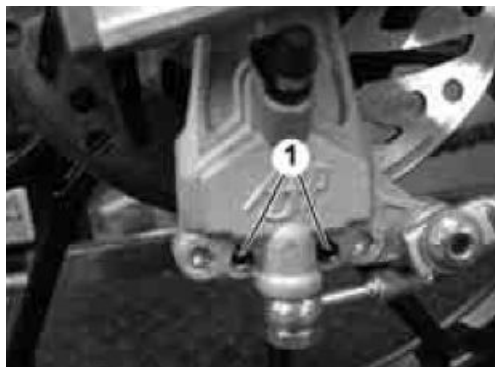
NON GUIDARE FINCHE NON SI AVVERTE UN BUON FUNZIONAMENTO SULLA LEVA DEL FRENO. AGIRE SULLA LEVA FINCHE LE PASTIGLIE NON SI SIANO ASSESTATE SUL DISCO. IN

CASO CONTRARIO SI AVRA' UNA INEFFICIENZA LA PRIMA VOLTA CHE SI AGISCE SULLA LEVA.

Pastiglie posteriori

Smontaggio

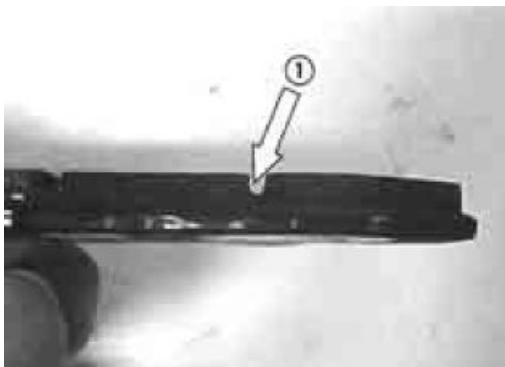
- Smontare la pinza del freno posteriore.
- Rimuovere:
- Molle di fissaggio delle pastiche «1».
- Pastiche del freno.



Verificare l'usura delle pastiche

- Rimuovere le pastiglie del freno posteriore.
- Controllare le pastiglie.

Nel caso che sia scomparsa la scanalatura «1» che indica l'usura, si deve sostituire la coppia di pastiglie.



Montaggio

- Spingere verso l'interno con la mano, i pistoncini della pinza del freno.
- Montare le pastiglie nella pinza.
- Installare le molle di fissaggio delle pastiglie.

AVVERTENZA

NON GUIDARE LA MOTOCICLETTA FINCHE NON SI OTTIENE UN FUNZIONAMENTO CORRETTO DEL PEDALE. AGIRE SULLA POMPA DEL FRENO PER FAR ASSESTARE LE PASTIGLIE, ALTRIMENTI AVREMO UNA FRENATA INEFFICIENTE.



Riempimento - spurgo impianto frenante

Posteriore - integrale

Il liquido dei freni ha un coefficiente di compressione molto basso, così, tutti i movimenti della leva del freno vengono trasmessi direttamente alla pinza per la frenata. Tuttavia l'aria si comprime facilmente.

Quando l'aria entra nei tubi del circuito dei freni parte della forza applicata alla leva si utilizza nella compressione dell'aria. Questo provocherà una sensazione di morbidezza sulla leva, con conseguente perdita di potenza nella frenata.

AVVERTENZA

REALIZZARE LO SPURGO DELL'ARIA DAI TUBI DEL CIRCUITO DEI FRENI QUANDO SI AVRA' LA SENSAZIONE DI MORBIDEZZA NELLA LEVA, DOPO LA SOSTITUZIONE DEL LIQUIDO O QUANDO IL TUBO, PER QUALSIASI MOTIVO, SI SIA ALLENTATO.

- Rimuovere il cappuccio in gomma dalla vite di spurgo.
- Inserire un tubo in gomma nella vite di spurgo per permettere il recupero del liquido freni.
- Azionando il pedale del freno caricare e portare in pressione l'impianto.
- Mantenendo azionato il pedale del freno allentare la vite di spurgo per permettere la fuoriuscita dell'aria presente nell'impianto. Quindi serrare la vite di spurgo.

NOTA BENE

DURANTE L'OPERAZIONE DI SPURGO, CONTROLLARE CON UNA CERTA FREQUENZA IL LIVELLO DEL LIQUIDO, E SE FOSSE NECESSARIO, AGGIUNGERE LIQUIDO NUOVO. SE IL DEPOSITO SI SVUOTA COMPLETAMENTE DURANTE LO SPURGO, REALIZZARE NUOVAMENTE TUTTO IL PROCEDIMENTO DI SPURGO DALL'INIZIO, PERCHÉ SICURAMENTE SARA' ENTRATA ARIA NEL CIRCUITO. PER OTTENERE UNO SPURGO PIÙ EFFICACE, DARE LEGGERI COLPI SUL TUBO DEL FRENO, DALLA PINZA VERSO IL SERBATOIO DEL LIQUIDO.

- Ripetere l'operazione fino a quando dal tubo in gomma non fuoriesce solamente liquido freni.
- Rimuovere il tubo recupero liquido e rimontare il cappuccio in gomma sulla vite di spurgo.
- Ripristinare il livello liquido freni in vaschetta. In caso di necessità è possibile eseguire lo spurgo anche mediante pompa a depressione specifica

AVVERTENZA

DURANTE LE OPERAZIONI DI REVISIONE DEI FRENI A DISCO, PRENDERE LE SEGUENTI PRECAUZIONI:

- **NON UTILIZZARE MAI LIQUIDO DEI FRENI USATO.**
- **NON UTILIZZARE MAI LIQUIDO PRELEVATO DA UN CONTENITORE APERTO.**
- **NON MESCOLORE DUE TIPI O MARCHE DIVERSE DI LIQUIDO DEI FRENI. QUESTO RIDUCE IL PUNTO DE EBOLLIZIONE DEL LIQUIDO E POTREBBE COMPROMETTERE IL FUNZIONAMENTO. INOLTRE POTREBBE DANNEGGIARE ALCUNE PARTI DEL FRENO.**
- **NON LASCIARE IL SERBATOIO APERTO PER EVITARE LA CONTAMINAZIONE DEL LIQUIDO.**
- **NON SOSTITUIRE IL LIQUIDO DEI FRENI CON PIOGGIA O VENTO FORTE.**
- **CON ECCEZIONE DELLE PASTICCHE DEL DISCO E NEL DISCO, UTILIZZARE ESCLUSIVAMENTE LIQUIDO DEI FRENI, ALCOL ISOPROPILICO O ALCOL ETILICO PER LA PULIZIA DEL FRENO. NON UTILIZZARE NESSUN ALTRO PRODOTTO PER LA PULIZIA DI QUESTI PEZZI. LA BENZINA, L'OLIO DEL MOTORE O QUALSIASI ALTRO DISTILLATO DEL PETROLIO, PROVOCHEA' IL DETERIORO DELLE PARTI DI GOMMA. NEL CASO DI VERSAMENTO D'OLIO, SARA' DIFFICILE ELIMINARLO COMPLETAMENTE E POTREBBE PROVOCARE DANNI AI COMPONENTI DI GOMMA DEL FRENO.**
- **EVITARE IL CONTATTO DEL LIQUIDO CON LE PASTICCHE E CON IL DISCO. ELIMINARE QUALSIASI TRACCIA DI LIQUIDO O DI OLIO CHE POSSA ENTRARE IN CONTATTO CON LE PASTICCHE O CON IL DISCO, UTILIZZANDO SOLVENTE CON UN ELEVATO PUNTO DI INFIAMMABILITA'. NON UTILIZZARE PRODOTTI CHE LASCINO TRACCE DI GRASSO. SOSTITUIRE LE PASTICCHE SE NON SI RIESCE A PULIRLE PERFETTAMENTE.**
- **IL LIQUIDO DEI FRENI DANNEGGIA VELOCEMENTE LE SUPERFICI VERNICIATE. PULIRE IMMEDIATAMENTE QUALSIASI TRACCIA DE LIQUIDO VERSATO.**
- **SE ALCUNI BLOCCAGGI DEL TUBO DEL CIRCUITO O LA VALVOLA DI SPURGO SI ALLENTA, SI PUO' REALIZZARE LO SPURGO DAL TUBO DEL CIRCUITO DEI FRENI.**

Anteriore

Il liquido dei freni ha un coefficiente di compressione molto basso, così, tutti i movimenti della leva del freno vengono trasmessi direttamente alla pinza per la frenata. Tuttavia l'aria si comprime facilmente. Quando l'aria entra nei tubi del circuito dei freni parte della forza applicata alla leva si utilizza nella compressione dell'aria. Questo provocherà una sensazione di morbidezza sulla leva, con conseguente perdita di potenza nella frenata.

AVVERTENZA

REALIZZARE LO SPURGO DELL'ARIA DAI TUBI DEL CIRCUITO DEI FRENI QUANDO SI AVRA' LA SENSAZIONE DI MORBIDEZZA NELLA LEVA, DOPO LA SOSTITUZIONE DEL LIQUIDO O QUANDO IL TUBO, PER QUALSIASI MOTIVO, SI SIA ALLENTATO.

- Rimuovere il cappuccio in gomma dalla vite di spurgo.
- Inserire un tubo in gomma nella vite di spurgo per permettere il recupero del liquido freni.
- Azionando la leva freno destra caricare e portare in pressione l'impianto.
- Mantenendo azionata la leva destra allentare la vite di spurgo per permettere la fuoriuscita dell'aria presente nell'impianto. Quindi serrare la vite di spurgo

NOTA BENE

DURANTE L'OPERAZIONE DI SPURGO, CONTROLLARE CON UNA CERTA FREQUENZA IL LIVELLO DEL LIQUIDO, E SE FOSSE NECESSARIO, AGGIUNGERE LIQUIDO NUOVO. SE IL DEPOSITO SI SVUOTA COMPLETAMENTE DURANTE LO SPURGO, REALIZZARE NUOVAMENTE TUTTO IL PROCEDIMENTO DI SPURGO DALL'INIZIO, PERCHÉ SICURAMENTE SARA' ENTRATA ARIA NEL CIRCUITO. PER OTTENERE UNO SPURGO PIÙ EFFICACE, DARE LEGGERI COLPI SUL TUBO DEL FRENO, DALLA PINZA VERSO IL SERBATOIO DEL LIQUIDO.

- Ripetere l'operazione fino a quando dal tubo in gomma non fuoriesce solamente liquido freni.
- Rimuovere il tubo recupero liquido e rimontare il cappuccio in gomma sulla vite di spurgo.
- Ripristinare il livello liquido freni in vaschetta. In caso di necessità è possibile eseguire lo spurgo anche mediante pompa a depressione specifica



AVVERTENZA

DURANTE LE OPERAZIONI DI REVISIONE DEI FRENI A DISCO, PRENDERE LE SEGUENTI PRECAUZIONI:

- **NON UTILIZZARE MAI LIQUIDO DEI FRENI USATO.**
- **NON UTILIZZARE MAI LIQUIDO PRELEVATO DA UN CONTENITORE APERTO.**
- **NON MESCOLARE DUE TIPI O MARCHE DIVERSE DI LIQUIDO DEI FRENI. QUESTO RIDUCE IL PUNTO DI EBOLLIZIONE DEL LIQUIDO E POTREBBE COMPROMETTERE IL FUNZIONAMENTO. INOLTRE POTREBBE DANNEGGIARE ALCUNE PARTI DEL FRENO.**
- **NON LASCIARE IL SERBATOIO APERTO PER EVITARE LA CONTAMINAZIONE DEL LIQUIDO.**

- NON SOSTITUIRE IL LIQUIDO DEI FRENI CON PIOGGIA O VENTO FORTE.
- CON ECCEZIONE DELLE PASTICCHE DEL DISCO E NEL DISCO, UTILIZZARE ESCLUSIVAMENTE LIQUIDO DEI FRENI, ALCOL ISOPROPILICO O ALCOL ETILICO PER LA PULIZIA DEL FRENO. NON UTILIZZARE NESSUN ALTRO PRODOTTO PER LA PULIZIA DI QUESTI PEZZI. LA BENZINA, L'OLIO DEL MOTORE O QUALSIASI ALTRO DISTILLATO DEL PETROLIO, PROVOCHERA' IL DETERIORO DELLE PARTI DI GOMMA. NEL CASO DI VERSAMENTO D'OLIO, SARA' DIFFICILE ELIMINARLO COMPLETAMENTE E POTREBBE PROVOCARE DANNI AI COMPONENTI DI GOMMA DEL FRENO.
- EVITARE IL CONTATTO DEL LIQUIDO CON LE PASTICCHE E CON IL DISCO. ELIMINARE QUALSIASI TRACCIA DI LIQUIDO O DI OLIO CHE POSSA ENTRARE IN CONTATTO CON LE PASTICCHE O CON IL DISCO, UTILIZZANDO SOLVENTE CON UN ELEVATO PUNTO DI INFIAMMABILITA'. NON UTILIZZARE PRODOTTI CHE LASCINO TRACCE DI GRASSO. SOSTITUIRE LE PASTICCHE SE NON SI RIESCE A PULIRLE PERFETTAMENTE.
- IL LIQUIDO DEI FRENI DANNEGGIA VELOCEMENTE LE SUPERFICI VERNICIATE. PULIRE IMMEDIATAMENTE QUALSIASI TRACCIA DE LIQUIDO VERSATO.
- SE ALCUNI BLOCCAGGI DEL TUBO DEL CIRCUITO O LA VALVOLA DI SPURGO SI ALLENTATA, SI PUO' REALIZZARE LO SPURGO DAL TUBO DEL CIRCUITO DEI FRENI.

Pompa freno anteriore

Smontaggio

- Togliere il perno indicato in figura e togliere il tubicino del freno dal serbatoio della pompa del freno. Il cilindro principale è incorporato nel gruppo della leva del freno anteriore.
- Rimuovere le viti ed il gruppo leva del freno anteriore.

ATTENZIONE

ELIMINARE IMMEDIATAMENTE QUALSIASI RESIDUO DI LIQUIDO FRENI FUORIUSCITO.

Rimuovere:

- Perno di fissaggio della leva del freno e dado.
 - Leva del freno.
-

Revisione

- Rimuovere il cilindro principale (consultare Smontaggio del cilindro principale anteriore in questa sezione).
- Smontare il cilindro principale anteriore.
- Verificare che non ci siano rigature, ossidazioni o ammaccature nella parete interna dei cilindri principali e nella parte esterna d'ogni pistone.
- Nel caso di danni nel cilindro principale o nel pistone, sostituirli.
- Controllare l'anello di tenuta primario e secondario.
- Nel caso che l'anello di tenuta sia usurato, morbido (deteriorato) o gonfiato, sostituire.
- Se si avvertono perdite del liquido nella leva del freno, sostituire gli anelli di tenuta.

Controllo del cilindro principale della pinza anteriore:

- Verificare che i parapolvere non siano danneggiati. In caso contrario, sostituirli.
 - Verificare che non sia danneggiato il ritorno del pistone. In caso contrario sostituirlo.
 - Verificare che l'entrata e l'alimentazione non siano otturati. Se l'uscita è otturata, le pastiche del freno faranno resistenza sul disco. Iniettare aria compressa per pulire i punti.
-

Montaggio

Montaggio del cilindro principale anteriore:

- Montare il gruppo della leva del freno e bloccare la vite di fissaggio.
 - Bloccare il perno del tubo del freno.
 - Spurgare il tubo del circuito del freno (consultare Spurgo del circuito del freno in questo capitolo).
 - Verificare l'efficienza del freno per eventuali resistenze o perdite del liquido.
-

Pompa freno posteriore - integrale

Smontaggio

- Togliere la protezione del cilindretto principale. (Le viti che fissano la protezione fissano anche il cilindretto).
- Estrarre il perno e togliere il tubo del freno dal serbatoio.

ATTENZIONE

ELIMINARE IMMEDIATAMENTE QUALSIASI RESIDUO DI LIQUIDO FRENI FUORIUSCITO.

Revisione

Controllo del cilindretto principale posteriore (verifica a vista)

- Rimuovere il cilindretto principale
 - Rimozione del cilindretto principale posteriore.
-

- Controllare l'eventuale presenza di rigature, ossidazioni o ammaccature nella parete interna dei cilindri principali e nella parte esterna di ogni cilindretto.
- Nel caso di difetti nel cilindretto principale o nel pistone, sostituirli.
- Esaminare la boccola primaria e secondaria.
- In caso che la boccola presenti usura, deformazioni o gonfiaggi, sostituirle.
- Nel caso si notino perdite di liquido dei freni dal cilindro, sostituire le boccole.

Verifica del cilindretto principale della pinza posteriore

- Verificare che i parapolvere non siano danneggiati. In caso contrario, sostituirli.
- Verificare che non sia danneggiato il ritorno del pistone. In caso contrario sostituirlo.
- Verificare che l'entrata e l'alimentazione non siano otturati.

Nel caso d'otturazione dell'uscita, le pastiche del freno faranno resistenza sul disco. Iniettare aria compressa per pulire i punti.

Montaggio

- Montare il cilindretto principale posteriore e la protezione.
- Bloccare la vite di fissaggio del tubo del freno.
- Spurgare il tubo del circuito dei freni.
- Verificare la frenata ed eventuale perdita del liquido dei freni.

Pedale freno posteriore

Regolazione del freno posteriore

Controllare:

- Gioco nel pedale del freno.

Oltre il limite stabilito regolare il gioco.

Caratteristiche tecniche

Gioco

6-10 mm



Regolazione:

- Gioco del pedale del freno.

Operazioni che si devono realizzare per la regolazione:

Svitare il dado «1».

Alzare o abbassare l'attuatore «2» per diminuire o aumentare il gioco libero della leva.



ATTENZIONE

ASSICURARSI CHE NON CI SIANO SFREGAMENTI DOPO LA REGOLAZIONE DEL GIOCO.

INDICE DEGLI ARGOMENTI

CARROZZERIA

CARROZ

Sella

Smontaggio

Per rimuovere la sella conducente inserire la chiave di contatto, girarla di $\frac{1}{4}$ di giro in senso orario e togliere la sella.



Per rimuovere il sedile del passeggero togliere il dado sotto la sella e spingere il sedile verso la parte anteriore.



Serbatoio carburante

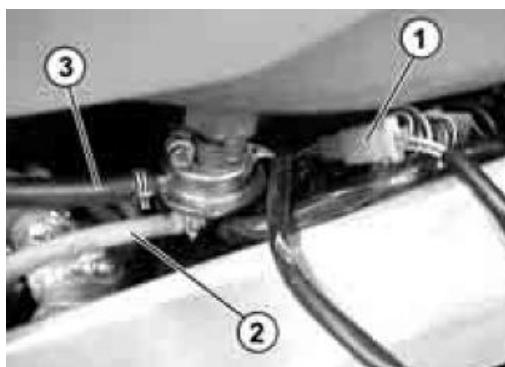
Togliere le 3 viti che indica la figura.



NOTA BENE

IL RUBINETTO DELLA BENZINA FUNZIONA PER DEPRESSIONE. SE FUNZIONA CORRETTAMENTE, LO SMONTAGGIO DEL SERBATOIO E' MOLTO SEMPLICE, COME INDICATO DI SEGUITO:

- SCOLLEGARE IL SENSORE DI LIVELLO DELLA BENZINA «1».
- SCOLLEGARE IL TUBO DI DEPRESSIONE DAL MOTORE «2».
- TOGLIERE IL TUBO DI USCITA DELLA BENZINA «3».



SE INVECE, IL RUBINETTO NON FUNZIONA BENE, IL PROCEDIMENTO CHE SI DEVE SEGUIRE E':

- POSIZIONARE LA CHIAVE IN OFF.**
- SCOLLEGARE IL TERMINALE NEGATIVO DELLA BATTERIA.**
- APRIRE IL TAPPO DEL SERBATOIO DELLA BENZINA (PER DIMINUIRE LA PRESSIONE ALL'INTERNO DELLO STESSO).**
- SVUOTARE CON UNA POMPA IL SERBATOIO DELLA BENZINA.**
- SEGUIRE POI TUTTO IL PROCEDIMENTO INDICATO SOPRA.**

AVVERTENZA

IL SERBATOIO NON RESTERA' MAI COMPLETAMENTE VUOTO. PRESTARE ATTENZIONE E PULIRE, EVENTUALI PERDITE DI BENZINA CHE POTREBBERO CADERE SULLA CARENATURA E SUL TELAIO.

A

Avviamento: 26, 32, 46

B

Batteria: 26, 35, 36

C

Candela: 15

Carburante: 58, 98

Carburatore: 9, 15, 58, 60

F

Filtro aria: 16

Freno: 85–87, 93–95

Fusibili: 34

I

Identificazione: 6

M

Manutenzione: 6, 14

P

Pneumatici: 8

Proiettore: 19

S

Sella: 98

Serbatoio: 98