

 **HONDA**

MANUALE D'OFFICINA



HONDA

HONDA



VT600Cw

IMPORTANTI INFORMAZIONI DI SICUREZZA

▲ AVVERTIMENTO

Indica una forte possibilità di severe lesioni alla persona o di decesso se le istruzioni non vengono seguite.

ATTENZIONE:

Indica una possibilità di recare danni all'apparecchiatura se le istruzioni non vengono seguite.

NOTA:

Dà informazioni utili.

Le descrizioni dettagliate delle procedure standard d'officina, i principi di sicurezza e le operazioni di servizio non sono inclusi. È importante notare che questo manuale contiene alcuni avvertimenti e indicazioni di attenzione rispetto ad alcuni metodi specifici di servizio che potrebbero provocare **LESIONI FISICHE** al personale di servizio o potrebbero danneggiare un veicolo o renderlo insicuro. Tenere presente che questi avvertimenti non possono riguardare tutti i modi concepiti nei quali il servizio, sia o meno consigliato dalla Honda, potrebbe essere fatto o delle possibili conseguenze dannose di ogni modo concepibile, né la Honda ha potuto investigare tutte queste possibilità. Chiunque usi procedure o strumenti di servizio, raccomandati o meno dalla Honda, *deve essere assolutamente sicuro* che né la sicurezza del personale né quella del veicolo potranno essere messi in pericolo dai metodi di servizio o dagli attrezzi selezionati.

CODICE TIPO

- In tutto questo manuale vengono usate le abbreviazioni riportate di seguito per identificare il tipo individuale.

CODICE	TIPO ZONA	CODICE	TIPO ZONA
E	Regno Unito	FI	Finlandia
G	Germania	SW	Svizzera
IIG	Germania (tipo II)	AR	Austria
F	Francia	II IT	Italia (tipo II)
ED	Vendite dirette Europa	U	Australia
SP	Spagna	IIPO	Portogallo (tipo II)

COME USARE QUESTO MANUALE

Questo manuale di servizio descrive le procedure di servizio per la VT600C.

Seguire le raccomandazioni del Programma di manutenzione (sezione 3) per assicurarsi che il veicolo sia nelle migliori condizioni di funzionamento.

L'esecuzione della manutenzione del primo tagliando è molto importante. Essa compensa l'usura iniziale che si verifica durante il periodo di rodaggio.

Le sezioni 1 e 3 valgono per tutta la motocicletta. La sezione 2 descrive le procedure per la rimozione/installazione dei componenti che possono essere richiesti per eseguire il servizio descritto nelle sezioni seguenti. Le sezioni da 4 a 19 descrivono parti della motocicletta, raggruppate conformemente alla posizione.

Trovare la sezione desiderata su questa pagina e quindi consultare l'indice del contenuto sulla prima pagina della sezione.

La maggior parte delle sezioni comincia con una illustrazione del complessivo o del sistema, con le informazioni di servizio e la diagnostica per la sezione.

Le pagine successive contengono le procedure dettagliate.

Se non si conoscono le ragioni del problema, andare alla sezione 21, Diagnostica.

TUTTE LE INFORMAZIONI, ILLUSTRAZIONI, ISTRUZIONI E SPECIFICHE TECNICHE INCLUSE IN QUESTA PUBBLICAZIONE SONO BASATE SULLE PIÙ RECENTI INFORMAZIONI DEL PRODOTTO DISPONIBILI AL MOMENTO DELL'APPROVAZIONE PER LA STAMPA. LA HONDA MOTOR CO., LTD. SI RISERVA IL DIRITTO DI APPORTARE MODIFICHE IN QUALSIASI MOMENTO SENZA PREAVVISO E SENZA INCORRERE IN ALCUN OBBLIGO. NESSUNA PARTE DI QUESTA PUBBLICAZIONE PUÒ ESSERE RIPRODOTTA SENZA PERMESSO SCRITTO. QUESTO MANUALE È STATO SCRITTO PER PERSONE CHE HANNO ACQUISITO UNA CONOSCENZA BASILARE DELLA MANUTENZIONE DI MOTOCICLETTE, MOTOSCOOTER O VEICOLI UNIVERSALI HONDA.












HONDA MOTORS CO., LTD
UFFICIO PUBBLICAZIONI DI SERVIZIO

INDICE

	INFORMAZIONI GENERALI	1
	TELAIO/PANNELLI CARROZZERIA/IMPIANTO DI SCARICO	2
	MANUTENZIONE	3
MOTORE E TRENO INGRANAGGI TRASMISSIONE	IMPIANTO DI LUBRIFICAZIONE	4
	IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE	5
	IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO	6
	RIMOZIONE/INSTALLAZIONE MOTORE	7
	FRIZIONE/COLLEGAMENTO AL MECCANISMO CAMBIO	8
	ALTERNATORE/FRIZIONE DI AVVIAMENTO	9
	TESTATA/VALVOLE	10
	CILINDRO/PISTONE	11
	ALBERO A GOMITI/TRASMISSIONE	12
	TELAIO	RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONE/STERZO
RUOTA POSTERIORE/FRENO/SOSPENSIONE		14
FRENO IDRAULICO		15
COMPONENTI ELETTRICI	BATTERIA/SISTEMA DI RICARICA	16
	SISTEMA DI ACCENSIONE	17
	MOTORINO D'AVVIAMENTO	18
	LUCI/INDICATORI/INTERRUTTORI	19
	SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO	20
	DIAGNOSTICA	21
	INDICE	22

SIMBOLI

In tutto questo manuale vengono usati dei simboli per indicare procedure di servizio specifiche. Se sono richieste delle informazioni supplementari relative a questi simboli, esse verranno spiegate specificamente nel testo senza l'uso dei simboli.

	Sostituire la/e parte/i con una parte nuova/parti nuove prima del montaggio.
	Usare l'olio motore consigliato, a meno che non sia specificato diversamente.
	Usare una soluzione di olio al molibdeno (miscela di olio motore e grasso al molibdeno in un rapporto di 1:1).
	Usare grasso multiuso (grasso multiuso a base di litio NLGI n. 2 o equivalente).
	Usare grasso al disolfuro di molibdeno (contenente più del 3% di disolfuro di molibdeno, NLGI n. 2 o equivalente). Esempio: Molycote® BR-2 plus prodotto dalla Dow Corning, USA M-2 multiuso fabbricato dalla Mitsubishi Oil, Giappone
	Usare grasso al disolfuro di molibdeno (contenente più del 40% di disolfuro di molibdeno, NLGI n. 2 o equivalente). Esempio: Molycote® G-n Paste prodotto dalla Dow Corning, USA Moly 60 della Honda (solo USA) Rocol ASP prodotto dalla Rocol Limited, GB Rocol Paste prodotto dalla Sumico Lubricant, Giappone
	Usare grasso al silicone.
	Applicare un agente di bloccaggio. Usare un agente di bloccaggio di forza media a meno che non sia specificato diversamente.
	Applicare sigillante.
	Usare liquido freni DOT 4. Usare il liquido freni raccomandato a meno che non sia specificato diversamente.
	Usare liquido per forcella o sospensione.

SICUREZZA GENERALE	1-1	LUBRIFICAZIONE E PUNTI DI TENUTA	1-18
REGOLE DI SERVIZIO	1-2	PERCORSO DI CAVI E CABLAGGIO	1-21
IDENTIFICAZIONE DEL MODELLO	1-3	IMPIANTI DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI	1-27
SPECIFICHE TECNICHE	1-4	IMPIANTO DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI DELLO SCARICO (IMPIANTO DI INIEZIONE ARIA SECONDARIA)	1-28
VALORI DI COPPIA	1-13		
ATTREZZI	1-16		

SICUREZZA GENERALE

MONOSSIDO DI CARBONIO

Se il motore deve essere acceso per eseguire alcune operazioni, accertarsi che l'ambiente sia ben ventilato. Non far mai funzionare il motore in un ambiente chiuso.

▲ AVVERTIMENTO

Lo scarico contiene del gas di monossido di carbonio velenoso che può provocare la perdita della conoscenza e portare al decesso.

Far funzionare il motore all'aperto o con un impianto di aspirazione degli scarichi in un ambiente chiuso.

BENZINA

Lavorare in un ambiente ben ventilato. Non avvicinarsi con sigarette, fiamme o scintille alla zona di lavoro o dove è immagazzinata della benzina.

▲ AVVERTIMENTO

La benzina è estremamente infiammabile ed è esplosiva in certe condizioni. TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

COMPONENTI CALDI

▲ AVVERTIMENTO

Il motore e alcune parti dell'impianto di scarico diventano estremamente caldi e rimangono caldi per qualche tempo dopo il funzionamento del motore. Prima di toccare queste parti indossare guanti isolati o attendere finché il motore e l'impianto di scarico si siano raffreddati.

OLIO DEL MOTORE USATO

▲ AVVERTIMENTO

L'olio del motore usato può provocare il cancro cutaneo se lasciato ripetutamente a contatto con la pelle per lunghi periodi di tempo. Benché questo sia improbabile, a meno che non si maneggi olio usato quotidianamente, è ugualmente consigliabile lavare accuratamente le mani con acqua e sapone appena possibile dopo aver maneggiato l'olio usato. TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

LIQUIDO FRENI

ATTENZIONE:

Il versamento di liquidi su parti verniciate, in plastica o in gomma le danneggerà. Mettere un panno da officina pulito su queste parti in occasione della manutenzione dell'impianto. TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

REFRIGERANTE

In alcune condizioni, il glicole etilenico nel refrigerante del motore è combustibile e la fiamma non è visibile. Se il glicole etilenico si accende, non si vedrà alcuna fiamma, ma si possono subire ustioni.

▲ AVVERTIMENTO

- Evitare di versare il refrigerante del motore sull'impianto di scarico o su parti del motore che possono essere sufficientemente caldi da provocare l'accensione del refrigerante, che brucia senza una fiamma visibile.
- Il refrigerante (glicole etilenico) può provocare una certa irritazione cutanea ed è velenoso se ingerito. **TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.**
- Non togliere il tappo del radiatore quando il motore è caldo. Il refrigerante è sotto pressione e potrebbe provocare scottature.
- Tenere mani e indumenti lontani dalla ventola di raffreddamento, dato che parte automaticamente.

GAS IDROGENO ED ELETTROLITO DELLA BATTERIA

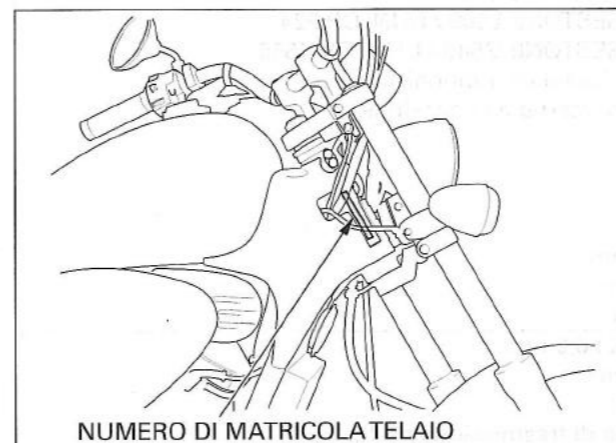
▲ AVVERTIMENTO

- La batteria genera gas esplosivi; non avvicinare scintille, fiamme e sigarette. Fornire una adeguata ventilazione in occasione della ricarica.
- La batteria contiene acido solforico (elettrolito). Il contatto con la pelle o gli occhi può provocare bruciature gravi. Indossare indumenti protettivi e uno schermo facciale.
 - Se l'elettrolito viene a contatto della pelle, lavare con acqua abbondante.
 - Se l'elettrolito entra negli occhi, lavare con acqua abbondante per almeno 15 minuti e chiamare immediatamente un medico.
- L'elettrolito è velenoso.
 - Se ingerito, bere grandi quantità di acqua o latte e successivamente ingerire latte di magnesia od olio vegetale e chiamare un medico. **TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.**

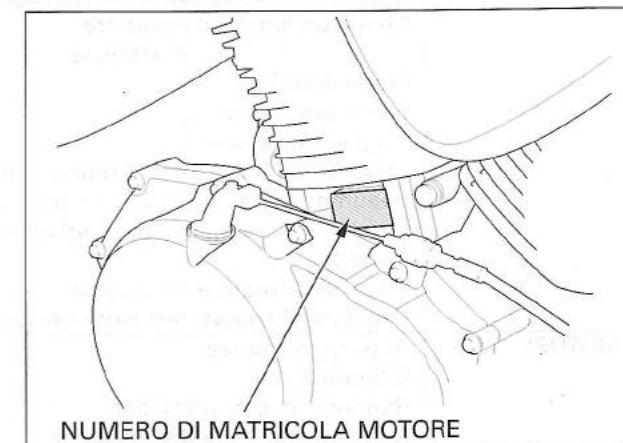
REGOLE DI SERVIZIO

1. Usare ricambi e lubrificanti originali HONDA o raccomandati dalla HONDA o loro equivalenti. I ricambi che non soddisfanno le specifiche tecniche di progettazione della HONDA possono recare danni alla motocicletta.
2. Utilizzare gli attrezzi speciali progettati per questo prodotto per evitare i danni e il montaggio errato.
3. Per la manutenzione della motocicletta usare solo attrezzi metrici. Bulloni, dadi e viti metrici non sono intercambiabili con i corrispondenti dispositivi di fissaggio inglesi.
4. Installare nuove guarnizioni, gommini O-ring, coppiglie e piastre di bloccaggio in occasione del rimontaggio.
5. Nel serrare bulloni o dadi, iniziare con il bullone di diametro maggiore o quello più interno. Serrare diagonalmente alla coppia specificata in passi incrementali, a meno che non sia specificata una sequenza particolare.
6. In occasione dello smontaggio, pulire i componenti in solvente di pulizia. Prima del rimontaggio lubrificare eventuali superfici di scorrimento.
7. Dopo il rimontaggio, controllare che tutti i componenti siano stati installati e funzionino correttamente.
8. Stendere tutti i fili elettrici come indicato alle pagine da 1-21 a 1-26, Percorso di cavi e cablaggi.

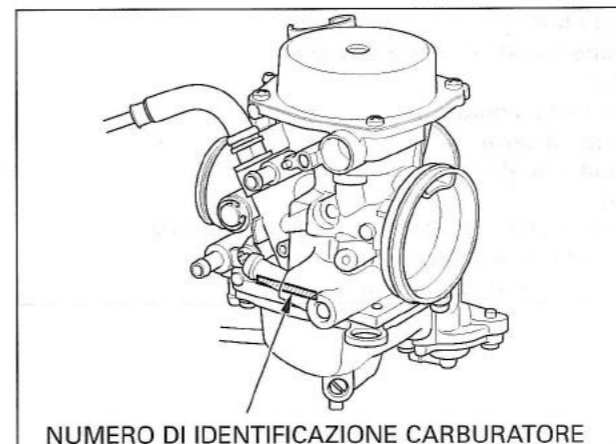
IDENTIFICAZIONE MODELLO



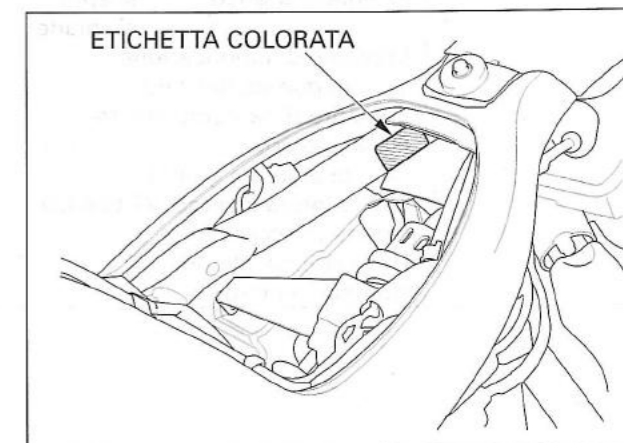
Il numero di matricola del telaio è stampigliato sul lato destro della testa sterzo.



Il numero di matricola del motore è stampigliato sul lato destro del basamento sotto il cilindro posteriore.



I numeri di identificazione del carburatore sono stampigliati sul corpo del carburatore come indicato.



L'etichetta colorata è applicata sul telaio sotto la sella. Quando si ordinano dei ricambi con codice colorato, specificare sempre il codice colorato designato.

SPECIFICHE TECNICHE

INFORMAZIONI GENERALI		SPECIFICHE TECNICHE
ARTICOLO		
DIMENSIONI	Lunghezza totale Larghezza totale Altezza totale Passo Altezza sella Altezza poggiatesta Distanza da terra Peso a secco Peso in ordine di marcia Portata massima - tranne tipo G, IIG, SP Tipo G, IIG, SP	2.355 mm 840 mm 1.120 mm 1.600 mm 690 mm 285 mm 140 mm 199 kg 212 kg 175 kg 185 kg
TELAIO	Tipo telaio Sospensione anteriore Corsa ruota anteriore Sospensione posteriore Corsa ruota posteriore Ammortizzatore posteriore Dimensione pneumatico anteriore Dimensione pneumatico posteriore Marca pneumatico Anteriore Posteriore Freno anteriore Freno posteriore Angolo di incidenza Distanza fra il centro di appoggio del pneumatico ed il punto d'incontro col terreno dell'asse del perno del fuso a snodo Capacità serbatoio carburante Capacità di riserva serbatoio carburante	Diamond Forcella telescopica 120 mm Forcellone 90 mm Ammortizzatore riempito di gas di azoto 100/90 - 19 57S 170/80 - 15 M/C 77S BRIDGESTONE L309 / DUNLOP F24 BRIDGESTONE G546 / DUNLOP K555 Freno idraulico, monodisco Ceppo interno a espansione 35° 165 mm 11,0 litri 3,4 litri
MOTORE	Alesaggio e corsa Cilindrata Rapporto di compressione Meccanismo della distribuzione Valvola di aspirazione si apre si chiude Valvola di scarico si apre si chiude Impianto di lubrificazione Tipo di pompa dell'olio Impianto di raffreddamento Filtraggio aria Tipo di albero a gomiti Peso motore a secco VT 600 CD Ordine di accensione Disposizione cilindri Numero cilindro	75,0 X 66,0 mm 583 cm ³ 9,2 : 1 Catena di trasmissione multianello, silenziosa e albero a camme in testa (OHC) con bilanciere 0° prima PMS — con alzata di 1mm 20° dopo PMI — 30° prima PMI — 0° dopo PMS — Pressione forzata e coppa a umido Trocoide Raffreddato a liquido Elemento di carta Tipo unit, con due perni di banco 62,0 kg Anteriore - 308° - Posteriore - 412° - Anteriore Due cilindri, V di 52° trasversale Anteriore: n. 2, Posteriore: n. 1

INFORMAZIONI GENERALI (seguito)

ARTICOLO		SPECIFICHE TECNICHE
CARBURATORE	Tipo di carburatore Alesaggio farfalla	Carburatore singolo a velocità costante con pompa acceleratore 34 mm
TRENO INGRANAGGI TRASMISSIONE	Impianto frizione Sistema di azionamento frizione Trasmissione Riduzione primaria Riduzione finale Rapporto marce 1a 2a 3a 4a 5a Schema cambio marce	Multidisco, in umido Azionamento meccanico Presca continua, 5 marce 1,888 (68/36) 2,750 (44/16) 2,571 (36/14) 1,777 (32/18) 1,380 (29/21) 1,125 (27/24) 0,961 (25/26) Sistema di ritorno azionato dal piede sinistro 1 - N - 2 - 3 - 4 - 5
IMPIANTO ELETTRICO	Impianto di accensione Impianto di avviamento Impianto di ricarica Regolatore/raddrizzatore Impianto luci	Accensione digitale completamente transistorizzata Motorino di avviamento elettrico Alternatore a uscita trifase Tiristore in cortocircuito/trifase, rettifica ad onda intera Batteria

IMPIANTO DI LUBRIFICAZIONE

Unità: mm

ARTICOLO		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Capacità olio motore	allo scarico	2,1 litri	—
	allo smontaggio	2,8 litri	—
	al cambio del filtro dell'olio	2,25 litri	—
Olio motore consigliato		Olio motore 4 tempi HONDA o equivalente Classificazione di servizio API SE, SF o SG Viscosità: SAE 10W-40	—
Pressione olio su pressostato olio		441 kPa (4,5 kgf/cm ²) a 6 000 min ⁻¹ (giri/min) (80°C)	—
Rotore pompa olio	Gioco punta	0,15	0,20
	Gioco corpo	0,15 - 0,22	0,35
	Gioco laterale	0,02 - 0,07	0,10

IMPIANTO DI LUBRIFICAZIONE

ARTICOLO		SPECIFICHE TECNICHE
Numero identificazione carburatore	Eccetto il tipo SW	VE5AA
	Tipo SW	VE5AD
Getto principale		N. 120
Getto lento		N. 75
Vite di regolazione	Apertura iniziale/finale	Vedi pag. 5-17
Livello galleggiante		18,5 mm
Regime minimo		1 200 ± 100 min ⁻¹ (giri/min)
Depressione prescritta per valvola di regolazione PAIR		63 kPa (470 mm HG)
Gioco libero presa farfalla		2-6 mm

IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

ARTICOLO		SPECIFICHE TECNICHE
Capacità del refrigerante	Radiatore e motore	1,6 litri
	Serbatoio di riserva	0,4 litri
Pressione di sfogo tappo radiatore		88 - 127 kPa
Termostato	Inizia ad aprirsi	80 - 84°C
	Completamente aperto	95°C
	Alzata valvola	8 mm
Concentrazione standard del refrigerante		Miscela al 50% con acqua demineralizzata

IMPIANTO FRIZIONE

Unità: mm

ARTICOLO		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Gioco libero leva frizione		10 - 20	—
Lunghezza libera molla frizione		43,2	41,6
Spessore disco frizione	A	2,92 - 3,08	2,6
	B	2,92 - 3,08	2,6
Distorsione disco frizione		—	0,30
Guida esterna frizione	D.I.	21,991 - 22,016	22,03
	D.E.	31,959 - 31,975	31,94
D.I. esterno frizione		32,000 - 32,025	32,10
D.I. ruota dentata comando pompa olio		32,000 - 32,025	32,10
D.E. albero primario su guida esterna frizione		21,967 - 21,980	21,92

ALTERNATORE/FRIZIONE DI AVVIAMENTO

Unità: mm

ARTICOLO		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
D.E. tronchetto ingranaggio condotto motorino di avviamento		57,749 - 57,768	57,60
Ingranaggio condotto motorino di avviamento	D.I.	37,000 - 37,035	37,10
	E.	57,749 - 57,768	57,60
D.I. esterno frizione di avviamento		74,414 - 74,440	74,46

TESTATA/VALVOLE

Unità: mm

ARTICOLO		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Compressione cilindro		1,324 ± 98 kPa (13,5 ± 1,0 kgf/cm ²) a 400 min ⁻¹ (giri/min)	—
Distorsione testata		—	0,10
Valvola, guida valvola	Gioco valvola	IN	0,15
		EX	0,20
	D.E. stelo valvola	IN	5,475 - 5,490
		EX	6,555 - 6,570
	D.I. guida valvola	IN	5,500 - 5,512
		EX	6,600 - 6,615
	Gioco da stelo a guida	IN	0,010 - 0,037
		EX	0,030 - 0,060
	Protezione guida valvola sopra testata	IN	19,4 - 19,6
		EX	17,9 - 18,1
Larghezza sede valvola		IN/EX 0,90 - 1,10	1,5
Lunghezza libera molla valvola	Interno	IN	38,11
		EX	38,81
	Esterno	IN	42,14
		EX	42,83
Albero a camme	Altezza lobo camma	IN	—
		EX	—
	D.E. perno		21,959 - 21,980
	Scentratura		0,030
	Gioco olio		0,050 - 0,111
	Segni di identificazione		"F": Anteriore, "R": Posteriore
D.I. bilanciante		IN/EX 12,000 - 12,018	12,05
D.E. asse bilanciante		IN/EX 11,966 - 11,984	11,96
Gioco da bilanciante ad asse		0,016 - 0,052	0,07

Unità: mm

CILINDRO/PISTONE		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO	
ARTICOLO				
Cilindro	D.I.	75,000 - 75,015	75,10	
	Ovalità	—	0,06	
	Conicità	—	0,06	
	Distorsione	—	0,10	
Pistone, fasce elastiche	Direzione marcatura pistone		Marcatura "IN" rivolta verso il lato di aspirazione	
	D.E. pistone		74,965 - 74,990	
	Punto di misurazione D.E. pistone		10 mm dal fondo del mantello	
	D.I. foro spinotto		18,002 - 18,008	
	D.E. spinotto		17,994 - 18,000	
	Gioco tra spinotto e pistone		0,002 - 0,014	
	Gioco da scanalatura a fascia elastica	Superiore	0,015 - 0,045	0,10
		Seconda	0,015 - 0,045	0,10
	Luce fascia elastica	Superiore	0,10 - 0,30	0,5
		Seconda	0,10 - 0,30	0,5
		Olio (guida laterale)	0,20 - 0,70	0,9
	Gioco da pistone a cilindro		0,010 - 0,050	0,10
	D.I. piede di biella		18,016 - 18,034	18,07
	Gioco da biella a spinotto		0,016 - 0,040	0,06

Unità: mm

ALBERO A GOMITI/TRASMISSIONE		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
ARTICOLO			
Albero a gomiti	Gioco laterale	0,05 - 0,20	0,30
	Scentratura	—	0,05
	Gioco olio perno di biella	0,028 - 0,052	0,07
	Gioco olio perno di banco	0,030 - 0,046	0,06
Trasmissione	D.I. ingranaggio	M4, M5, C2, C3	28,000 - 28,021
		C1	24,000 - 24,021
	D.E. boccola	M4, M5, C2, C3	27,959 - 27,980
		C1	23,959 - 23,980
	D.I. boccola	M4, C2, C3	25,000 - 25,021
		C1	20,016 - 20,037
	Gioco da ingranaggio a boccola	M4, M5, C1, C2, C3	0,020 - 0,062
	D.E. albero primario	Boccola M4	24,959 - 24,980
	D.E. albero secondario	Boccola C1	19,980 - 19,993
		Boccola C2, C3	24,959 - 24,980
Gioco da boccola ad albero	M4, C3, C2	0,020 - 0,062	
	C1	0,023 - 0,057	
Forcella cambio, albero forcella	Forcella	D.I.	13,000 - 13,021
		Spessore unghia	5,93 - 6,00
	D.E. albero forcella	12,966 - 12,984	
D.E. tamburo cambio (sul perno lato sinistro)		11,966 - 11,984	11,94

RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONE/STERZO

Unità: mm

ARTICOLO		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Profondità minima battistrada pneumatico		—	1,5
Pressione pneumatico a freddo	Fino a un carico di 90 kg	200 kPa (2,00 kgf/cm ²)	—
	Fino alla capacità massima	200 kPa (2,00 kgf/cm ²)	—
Scentratura assale		—	0,20
Scentratura cerchione	Radiale	—	2,0
	Assiale	—	2,0
Distanza tra mozzo ruota e cerchione		(pag. 13-17)	—
Pesino ruota		—	70 g
Forcella	Lunghezza libera molla	333,9	372,2
	Direzione molla	Le spire più strette devono essere rivolte verso l'alto	
	Scentratura tubo	—	0,20
	Liquido raccomandato forcella	Liquido per forcella	—
	Livello liquido	111	—
	Capacità liquido	449 ± 0,25 cm ³	—
Prearico cuscinetto testa sterzo		8,8 - 13,7 N (0,9 - 1,4 kgf)	—

RUOTA POSTERIORE/FRENO/SOSPENSIONE

Unità: mm

ARTICOLO		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Profondità minima battistrada pneumatico		—	2,0
Pressione pneumatico a freddo	Fino a un carico di 90 kg	200 kPa (2,00 kgf/cm ²)	—
	Fino alla capacità massima	250 kPa (2,50 kgf/cm ²)	—
Scentratura assale		—	0,20
Scentratura cerchione ruota	Radiale	—	2,0
	Assiale	—	2,0
Distanza tra mozzo ruota e cerchione		(pag. 14-7)	—
Pesino ruota		—	70 g
Allentamento catena di trasmissione		20 - 30	30
Maglia catena comando		120L	—
Dimensione catena di trasmissione	DID	525 V8	—
	RK	525 SM5	—
Freno posteriore	D.I. tamburo	160,0 - 160,3	161
	Spessore guarnizione	5	2
Altezza pedale freno		43 mm sopra la parte superiore del poggiatesta	—
Gioco libero pedale freno		20 - 30	—
Taratura regolatore prearico molla ammortizzatore		2a posizione	—

FRENO IDRAULICO

Unità: mm

ARTICOLO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Liquido freni specificato	DOT 4	—
Indicatore usura pastiglia freno	—	Alla scanalatura
Spessore disco freno	5,0	4,0
Scentratura disco freno	—	0,30
D.I. cilindro maestro	11,000 - 11,043	11,05
D.E. pistone maestro	10,957 - 10,984	10,945
D.I. cilindro pinza	27,000 - 27,050	27,06
D.E. pistone pinza	26,935 - 26,968	26,93

BATTERIA/IMPIANTO DI RICARICA

ARTICOLO		SPECIFICHE TECNICHE	
Batteria	Capacità	12 V - 8 A/h	
	Dispersione di corrente	1,3 mA max	
	Tensione (20°C)	Completamente carica	13,0 - 13,2 V
		Richiede la ricarica	Inferiore a 12,3 V
	Corrente di ricarica	Normale	0,8 A/10 h
Rapida		4,0 A/1 h max	
Alternatore	Capacità	345 W/5 000 min ⁻¹ (giri/min)	
	Resistenza bobina di ricarica (20°C)	0,1 - 1,0 Ω	
Tensione regolata regolatore/raddrizzatore		14 - 15 V/4 000 min ⁻¹ (giri/min)	

IMPIANTO DI ACCENSIONE

ARTICOLO		SPECIFICHE TECNICHE	
Candela	Standard	DPR8EA-9 (NGK)	X24EPR - U9 (DENSO)
	Per climi freddi (inferiore a 5°C)	DPR7EA-9 (NGK)	X22EPR - U9 (DENSO)
	Per corsa prolungata ad alta velocità	DPR9EA-9 (NGK)	X27EPR - U9 (DENSO)
Distanza elettrodi candela		0,80 - 0,90 mm	
Tensione di picco primaria bobina d'accensione		100 V minimo	
Tensione di picco generatore d'impulsi		0,7 V minimo	
Fasatura accensione, segno "F"		6,5° prima PMS al minimo	
Anticipo	Partenza	1 800 ± 200 min ⁻¹ (giri/min)	
	Arresto	6 000 ± 200 min ⁻¹ (giri/min)	
Anticipo totale	Tranne tipo SW	Prima PMS 30°	
	Tipo SW	Prima PMS 25°	

MOTORINO DI AVVIAMENTO ELETTRICO

Unità: mm

ARTICOLO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Lunghezza spazzola motorino di avviamento	12,5	6,5

LUCI/INDICATORI/INTERRUTTORI

ARTICOLO	SPECIFICHE TECNICHE	
Lampadine	Faro (abbagliante/anabbagliante)	12V - 60/55 W
	Luce posizione (Eccetto tipo U)	12V - 4 W
	Luce freni/coda	12V - 21/5 W
	Indicatore di direzione	12V - 21 W X 4
	Luce targa	12V - 5 W
	Luce strumentazione	12V - 3,4 W
	Spia indicatore di direzione	12V - 1,7 W
	Spia abbaglianti	12V - 1,7 W
	Spia folle	12V - 1,7 W
	Fusibile	Fusibile principale
Fusibile secondario		10 A X 3, 15 A X 1
Interruttore motorino ventola	Inizia a chiudersi (ON)	98 - 102°C
	Inizia ad aprirsi (OFF)	93 - 97°C
Resistenza sensore temperatura refrigerante	a 50°C	130 - 180 Ω
	a 80°C	45 - 60 Ω
	a 120°C	10 - 20 Ω

VALORI DI COPPIA

STANDARD			
TIPO DI DISPOSITIVO DI FISSAGGIO	COPPIA N-m (kgf-m)	TIPO DI DISPOSITIVO DI FISSAGGIO	COPPIA N-m (kgf-m)
Bullone e dado esagonale da 5 mm	5 (0,5)	Vite da 5 mm	4 (0,4)
Bullone e dado esagonale da 6 mm	10 (1,0)	Vite da 6 mm	9 (0,9)
Bullone e dado esagonale da 8 mm	22 (2,2)	Bullone flangiato da 6 mm (testa 8 mm)	9 (0,9)
Bullone e dado esagonale da 10 mm	35 (3,5)	Bullone flangiato da 6 mm (testa 10 mm) e dado	12 (1,2)
Bullone e dado esagonale da 12 mm	54 (5,5)	Bullone flangiato da 8 mm e dado	26 (2,7)
		Bullone flangiato da 10 mm e dado	39 (4,0)

- I valori di coppia elencati più sotto s'intendono per dispositivi di fissaggio principali.
- Gli altri devono essere serrati ai valori di coppia standard elencati più sopra.

- NOTE:
1. Applicare sigillanti sui filetti.
 2. Applicare un agente di bloccaggio sui filetti.
 3. Applicare olio al disulfuro di molibdeno sui filetti e sulle superfici delle flange.
 4. Applicare grasso sui filetti.
 5. Cianfrinare.
 6. Oliare i filetti e la superficie della flangia.
 7. Applicare olio motore sul gommino O-ring.
 8. Dado U.
 9. Bullone ALOC: sostituire con uno nuovo.

MOTORE

ARTICOLO	Q.TÀ	DIAM. FILETTO (mm)	COPPIA N-m (kgf-m)	ANNOTAZIONI
MANUTENZIONE:				
Candela	4	12	14 (1,4)	
Tappo foro albero a gomiti	1	30	15 (1,5)	NOTA 3
Tappo foro distribuzione	1	22	15 (1,5)	NOTA 3
Coperchio regolazione valvola	8	6	12 (1,2)	
Controdado vite di regolazione valvola	6	7	23 (2,3)	NOTA 6
Bullone di scarico olio motore	1	14	30 (3,1)	
Cartuccia filtro olio motore	1	20	10 (1,0)	NOTA 2
IMPIANTO DI LUBRIFICAZIONE:				
Pressostato olio	1	PT 1/8	12 (1,2)	NOTA 1
Filo pressostato olio	1	4	2 (0,22)	
Bullone ingranaggio condotto pompa olio	1	6	15 (1,5)	NOTA 2
Bullone coperchio pompa acqua	3	6	13 (1,3)	
ATTACCO MOTORE:				
Bullone ingranaggio di comando	2	6	10 (1,0)	
FRIZIONE/COLLEGAMENTO AL MECCANISMO CAMBIO:				
Bullone coperchio basamento destro	13	6	12 (1,2)	
Bullone supporto cavo frizione	1	6	12 (1,2)	
Bullone piastra disinnesto frizione	4	6	12 (1,2)	
Controdado centro frizione	1	18	127 (13,0)	NOTA 5
Bullone ingranaggio trasmissione primario	1	12	88 (9,0)	NOTA 6
Bullone piastra a camme cambio marce	1	8	12 (1,2)	NOTA 2
Bullone coperchio posteriore sinistro	1	6	12 (1,2)	
Spina molla di richiamo cambio marce	1	8	23 (2,3)	

MOTORE (seguito)				
ARTICOLO	Q.TÀ	DIAM. FILETTO (mm)	COPPIA N-m (kgf-m)	ANNOT- AZIONI
ALTERNATORE/FRIZIONE DI AVVIAMENTO:				
Bullone coperchio sinistro basamento	10	6	12 (1,2)	
Bullone volano	1	12	127 (13,0)	NOTA 6
Bullone ad esagono incassato di montaggio dello statore	4	6	12 (1,2)	NOTA 2
Bullone alloggiamento frizione unidirezionale motorino di avviamento	6	8	30 (3,1)	NOTA 2
Morsetto filo alternatore	2	6	12 (1,2)	NOTA 2
Bullone generatore impulso accensione	4	6	12 (1,2)	NOTA 2
TESTATA:				
Bullone coperchio testata	4	6	10 (1,0)	
Bullone ingranaggio a camme	4	7	23 (2,3)	NOTA 2
Bullone 8 mm supporto albero a camme	6	8	23 (2,3)	
Dado 8 mm	4	8	23 (2,3)	
Bullone supporto estremità albero a camme	4	6	10 (1,0)	
Bullone montaggio tendicatena a camme	4	6	10 (1,0)	NOTA 2
Bullone 8 mm testata	4	8	23 (2,3)	NOTA 6
Dado 8 mm	2	8	23 (2,3)	NOTA 6
Dado 10 mm	8	10	47 (4,8)	NOTA 6
BASAMENTO/ALBERO A GOMITI/TRASMISSIONE:				
Bullone piastra registrazione cuscinetto albero primario	1	6	12 (1,2)	NOTA 2
Bullone piastra registrazione cuscinetto albero secondario	3	6	9 (0,9)	NOTA 2
Bullone piastra registrazione tendicatena a camme	2	6	12 (1,2)	NOTA 2
Bullone 8 mm basamento	13	8	23 (2,3)	
Bullone 6 mm	7	6	12 (1,2)	
Dado cuscinetto biella	4	8	33 (3,4)	NOTA 6
Interruttore folle	1	10	12 (1,2)	NOTA 1
MOTORINO DI AVVIAMENTO:				
Dado cavo motorino di avviamento	1	6	10 (1,0)	

TELAIO				
ARTICOLO	Q.TÀ	DIAM. FILETTO (mm)	COPPIA N-m (kgf-m)	ANNOT- AZIONI
TELAIO/PANNELLI CARROZZERIA/IMPIANTO DI SCARICO:				
Dado giunto tubo di scarico	4	8	25 (2,5)	
Bullone coperchio scarico	3	6	12 (1,2)	
Bullone di montaggio silenziatore	1	8	20 (2,0)	
Dado	4	8	20 (2,0)	
Bullone di montaggio sottotelaio	2	6	12 (1,2)	
Dado	2	6	12 (1,2)	
MANUTENZIONE:				
Bullone perno cavalletto laterale	1	10	10 (1,0)	
Dado	1	10	30 (3,1)	
IMPIANTO ALIMENTAZIONE:				
Bullone coperchio corpo filtro aria	1	6	10 (1,0)	
Bullone di montaggio corpo filtro aria	2	6	12 (1,2)	
Dado valvola carburante	1	22	35 (3,6)	
Vite leva valvola carburante	1	5	4 (0,4)	
Bullone di montaggio serbatoio carburante	1	8	19 (1,9)	
Vite coperchio tirante farfalla	1	4	2 (0,21)	
IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO:				
Bullone di montaggio radiatore	1	6	9 (0,9)	
Vite di montaggio griglia radiatore	1	6	9 (0,9)	
Bullone staffa termostato	1	6	10 (1,0)	
Bullone coperchio alloggiamento termostato	2	6	10 (1,0)	
Termosensore	1	PT 1/8	10 (1,0)	NOTA 1
Vite stringitubo flessibile acqua	4	—	7 (0,7)	
Interruttore motorino ventola	1	16	18 (1,8)	NOTA 1
Bullone coperchio pompa acqua	4	6	13 (1,3)	

TELAIO (seguito)				
ARTICOLO	Q.TÀ	DIAM. FILETTO (mm)	COPPIA N-m (kgf-m)	ANNOT- AZIONI
SUPPORTI MOTORE:				
Bullone supporto anteriore motore (superiore)	1	10	55 (5,6)	
(inferiore)	1	10	55 (5,6)	
Bullone supporto posteriore motore	1	10	55 (5,6)	
Bullone staffa motore (anteriore)	4	8	27 (2,8)	
(posteriore)	2	8	27 (2,8)	
Bullone di serraggio pedale cambio marce	1	6	12 (1,2)	
Bullone braccio poggiapiedi	4	10	39 (4,0)	
RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONE/STERZO:				
Dado piantone sterzo	1	24	103 (10,5)	Ved. pag. 13-40, 41, 42
Filetto superiore A	1	26	—	
Filetto superiore B	1	26	—	
Bullone di serraggio ponte superiore forcella	2	7	11 (1,1)	
Bullone di serraggio ponte inferiore forcella	2	10	49 (5,0)	
Supporto superiore manubrio	4	8	29 (3,0)	
Supporto inferiore manubrio	2	8	23 (2,3)	
Vite interruttore manubrio	4	5	4 (0,4)	
Assale anteriore	1	18	74 (7,5)	
Bullone di serraggio assale anteriore	2	7	22 (2,2)	
Bullone montaggio disco freno anteriore	5	8	42 (4,3)	NOTA 9
Calotta forcella	2	34	23 (2,3)	
Bullone ad esagono incassato forcella	2	10	29 (3,0)	NOTA 2
Raggio	56	4	4 (0,4)	
RUOTA POSTERIORE/FRENO/SOSPENSIONE:				
Dado assale posteriore	1	16	88 (9,0)	NOTA 8
Dado ingranaggio condotto	5	10	64 (6,5)	NOTA 8
Dado montaggio ammortizzatore posteriore (superiore)	1	10	44 (4,5)	
(inferiore)	1	10	44 (4,5)	
Dado perno forcellone	1	14	88 (9,0)	
Bullone braccio di arresto freno posteriore	2	8	21 (2,1)	
Bullone di serraggio braccio freno posteriore	2	8	27 (2,8)	
Bullone giunto asta centrale freno posteriore	2	6	9 (0,9)	
Raggio	52	4	4 (0,4)	
FRENO IDRAULICO:				
Bullone montaggio pinza freno	2	8	30 (3,1)	NOTA 9
Bullone spina pinza	1	8	23 (2,3)	
Bullone spina staffa	1	8	13 (1,3)	
Spina pastiglia	1	10	18 (1,8)	
Tappo spina pastiglia	1	10	2 (0,25)	
Spurgo pinza freno	1	8	6 (0,65)	
Bullone perno leva freno	1	6	1 (0,1)	
Dado perno leva freno	1	6	6 (0,6)	
Bullone supporto cilindro maestro	2	6	12 (1,2)	
Vite coperchio cilindro maestro	2	4	1 (0,15)	
Vite interruttore luce di arresto anteriore	1	4	1 (0,12)	
Bullone olio flessibile freno	2	10	34 (3,5)	
LUCI/INDICATORI/INTERRUTTORI				
Bullone montaggio interruttore cavalletto laterale	1	6	9 (0,9)	NOTA 9

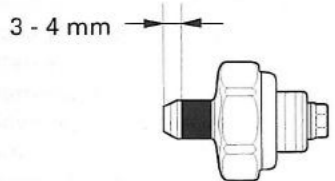
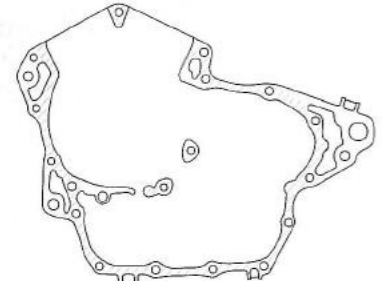
ATTREZZI

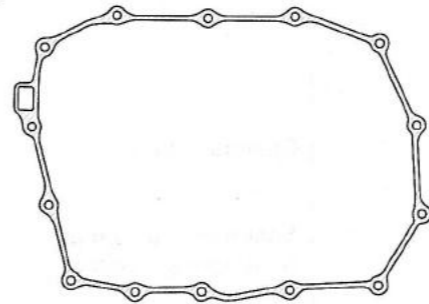
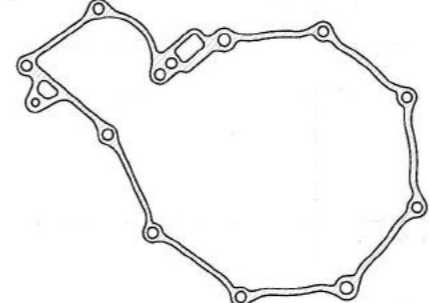
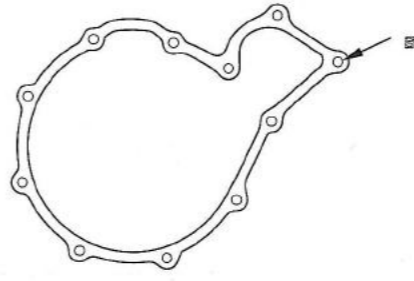
- NOTE:
1. Attrezzo in alternativa
 2. Attrezzo di nuova fornitura

DESCRIZIONE	NUMERO ATTREZZO	ANNOTAZIONI	RIF. SEZ.
Indicatore livello galleggiante carburatore	07401-0010000		5
Chiave vite di regolazione (tranne tipo SW)	07908-4220201		4
Chiave vite di regolazione, tipo D (tipo SW)	07KMA-MS60101		4
Chiave a pipa vite di regolazione (tipo SW)	07PMA-MZ20110		4
Manometro olio	07506-3000000		4
Accessorio manometro olio	07510-4220100		4
Chiave controdado, 17 X 27 mm	07716-0020300	NOTA 1	8
Supporto ingranaggio	07724-0010100		8
Estrattore rotore	07733-0020001	NOTA 1: 07933 - 3290001	9
Estrattore guida valvola, 5,5 mm	07742-0010100		10
Estrattore guida valvola, 6,6 mm	07742-0020000	NOTA 1: 07942 - 6570100	10
Accessorio, 32 X 35 mm	07746-0010100		14
Accessorio, 42 X 47 mm	07746-0010300		12, 13, 14
Accessorio, 52 X 55 mm	07746-0010400		12, 13
Guida, 15 mm	07746-0040300		14
Guida, 17 mm	07746-0040400		14
Guida, 20 mm	07746-0040500		12, 13
Guida, 22 mm	07746-0041000		12, 14
Guida, 25 mm	07746-0040600		12
Albero estrattore cuscinetto	07746-0050100		14
Testa estrattore cuscinetto, 17 mm	07746-0050500		14
Testa estrattore cuscinetto, 20 mm	07746-0050600		13
Accessorio, 28 X 30 mm	07746-1870100		14
Installatore	07749-0010000		12, 13, 14
Accessorio installatore cuscinetto	07HMF-MM90400		12
Compressore molla valvola	07757-0010000		9
Fresa per sede valvola			9
Fresa per sede, 27,5 mm (45° IN)	07780-0010200		
Fresa per sede, 35 mm (45° EX)	07780-0010400		
Fresa piatta, 28 mm (32° IN)	07780-0012100		
Fresa piatta, 35 mm (32° EX)	07780-0012300		
Fresa per interni, 30 mm (60° IN)	07780-0014000		
Fresa per interni, 37,5 mm (60° EX)	07780-0014100		
Portafresa, 5,5 mm	07781-0010101		
Portafresa, 6,6 mm	07781-0010202		
Chiave regolazione valvola	07908-KE90000		3, 5
Pinze per anello elastico di ritegno	07914-3230001		2, 14, 15
Bussola per piantone sterzo	07916-3710101	NOTA 1: 07916 - 3710100	13
Supporto centrale frizione	07JMB-MN50301	NOTA 1: 07HGB - 001010A oppure 07HGB - 001010B e 07HGB - 001020A	8
Supporto inferiore tubo	07930-KA50000		13
- Accessorio supporto	07930-KA50100		
- Manico supporto	07930-KA40200		

DESCRIZIONE	NUMERO ATTREZZO	ANNOTAZIONI	RIF. SEZ.
Serie estrattore cuscinetto	07936-3710001		12
- Impugnatura estrattore	07936-3710100		
- Testa estrattore cuscinetto	07936-3710600		
- Peso estrattore	07741-0010201	NOTA 1: 07936 - 371020A	
Supporto volano	07725-0040000		
Accessorio installatore guida valvola (IN)	07943-MF50100		10
(EX)	07943-MF50200		10
Estrattore pista cuscinetto	07946-3710500		13
Serie albero installatore	07946-KA50000		14
Installatore piantone di sterzo	07946-MB00000		13
Albero installatore	07946-MJ00100		14
Installatore tenuta forcella, 39 mm	07947-4630100		13
Estrattore pista a sfere	07953-MJ10000	NOTA 1: 07953 - MJ1000A oppure 07953 - MJ1000B e 07949 - 3710001 oppure 07746 - 0010100	13
- Accessorio installatore	07953-MJ10100		
- Manico installatore	07953-MJ10200		
Alesatore guida valvola, 5,5 mm (IN)	07984-2000001		10
Alesatore guida valvola, 6,6 mm (EX)	07984-ZE20001		10
Chiave filtro olio	07HAA-PJ70100		3, 4
Adattatore tensione di picco	07HGJ-0020100		17
Serie attrezzi per catena di trasmissione	07HMH-MR10103		3
Chiave per raggio	07JMA-MR60100		3, 13, 14

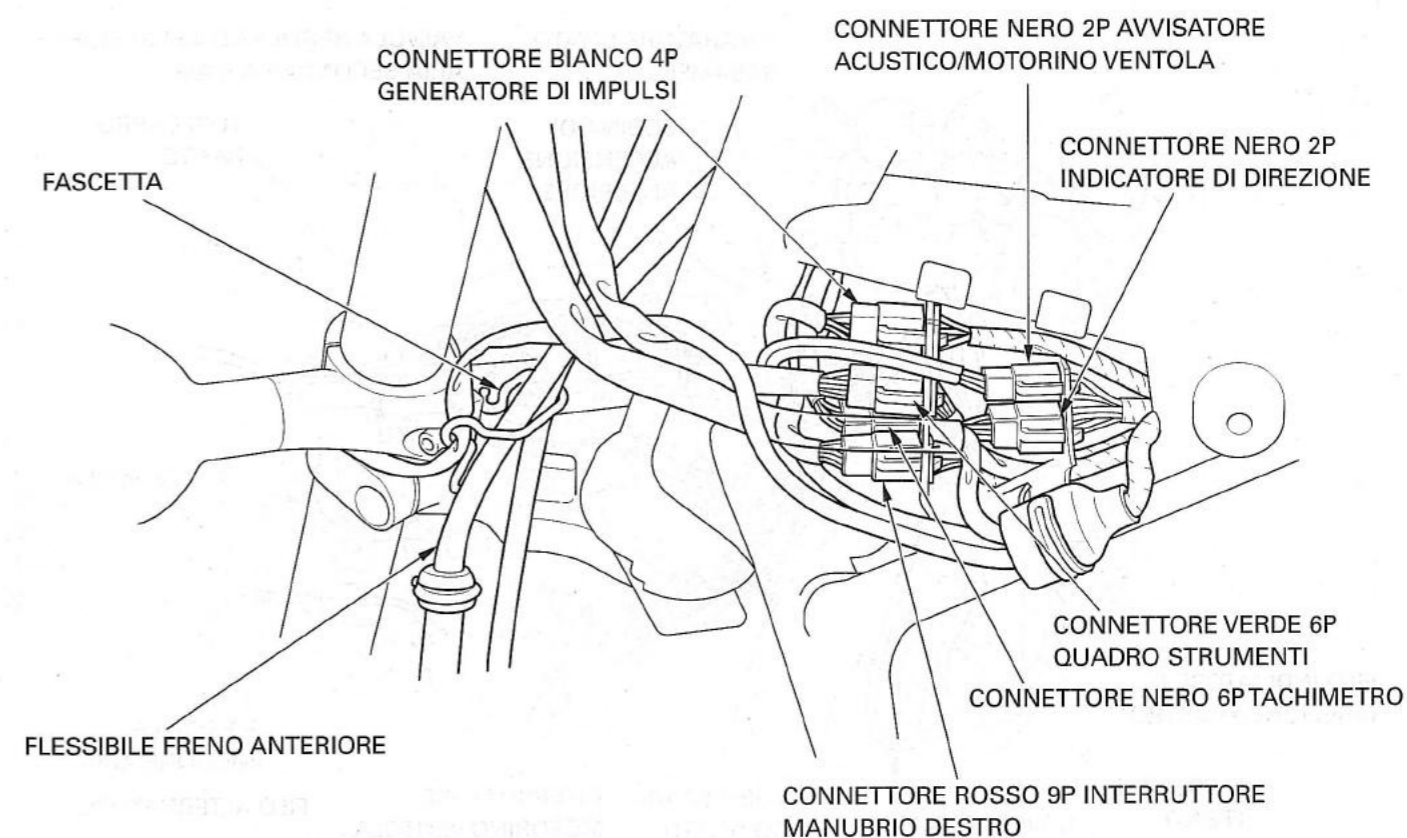
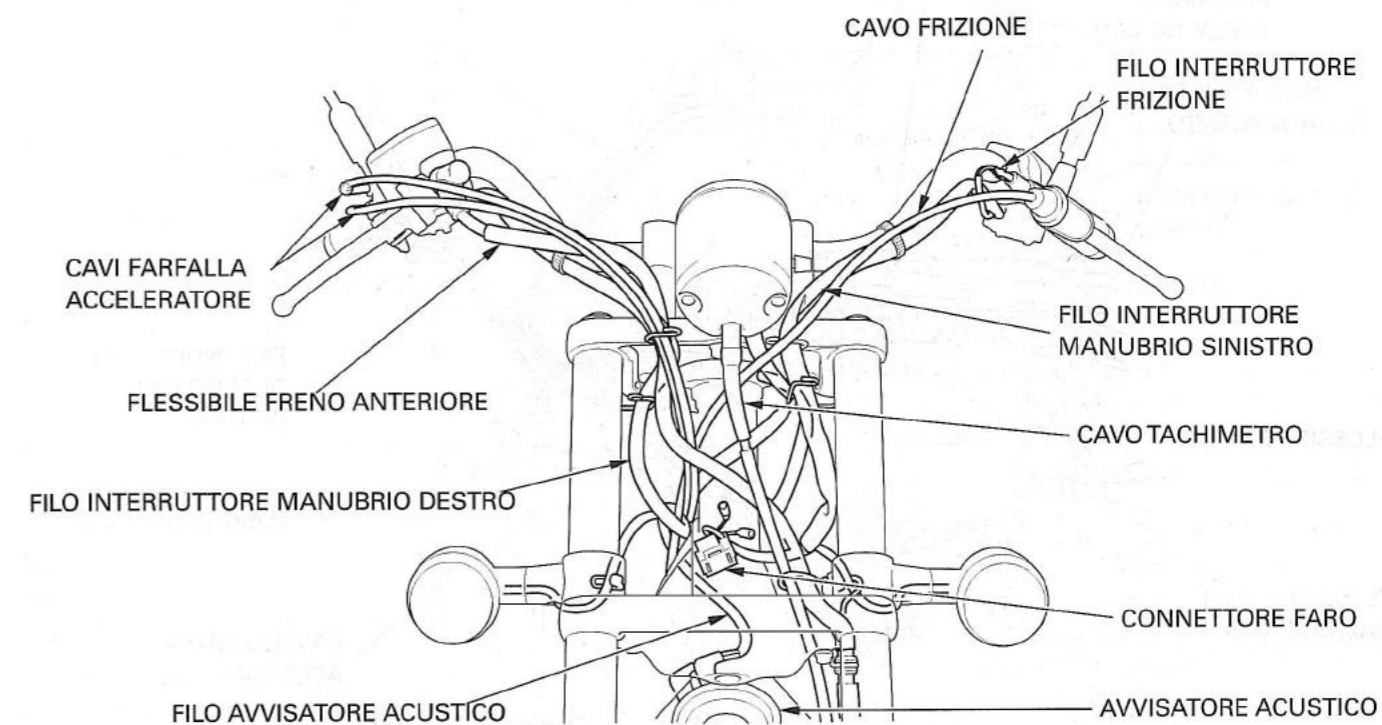
LUBRIFICAZIONE E PUNTI DI TENUTA

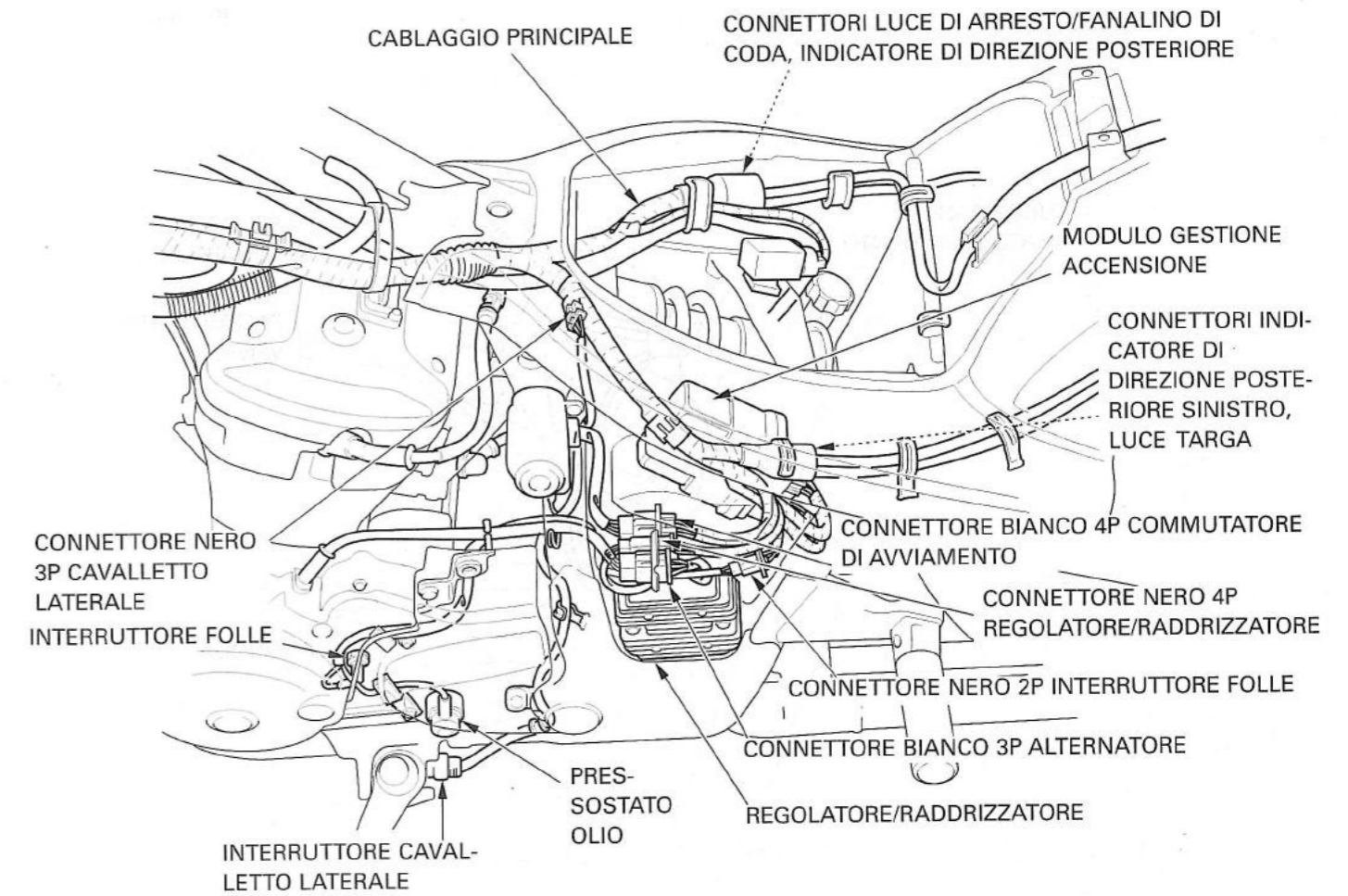
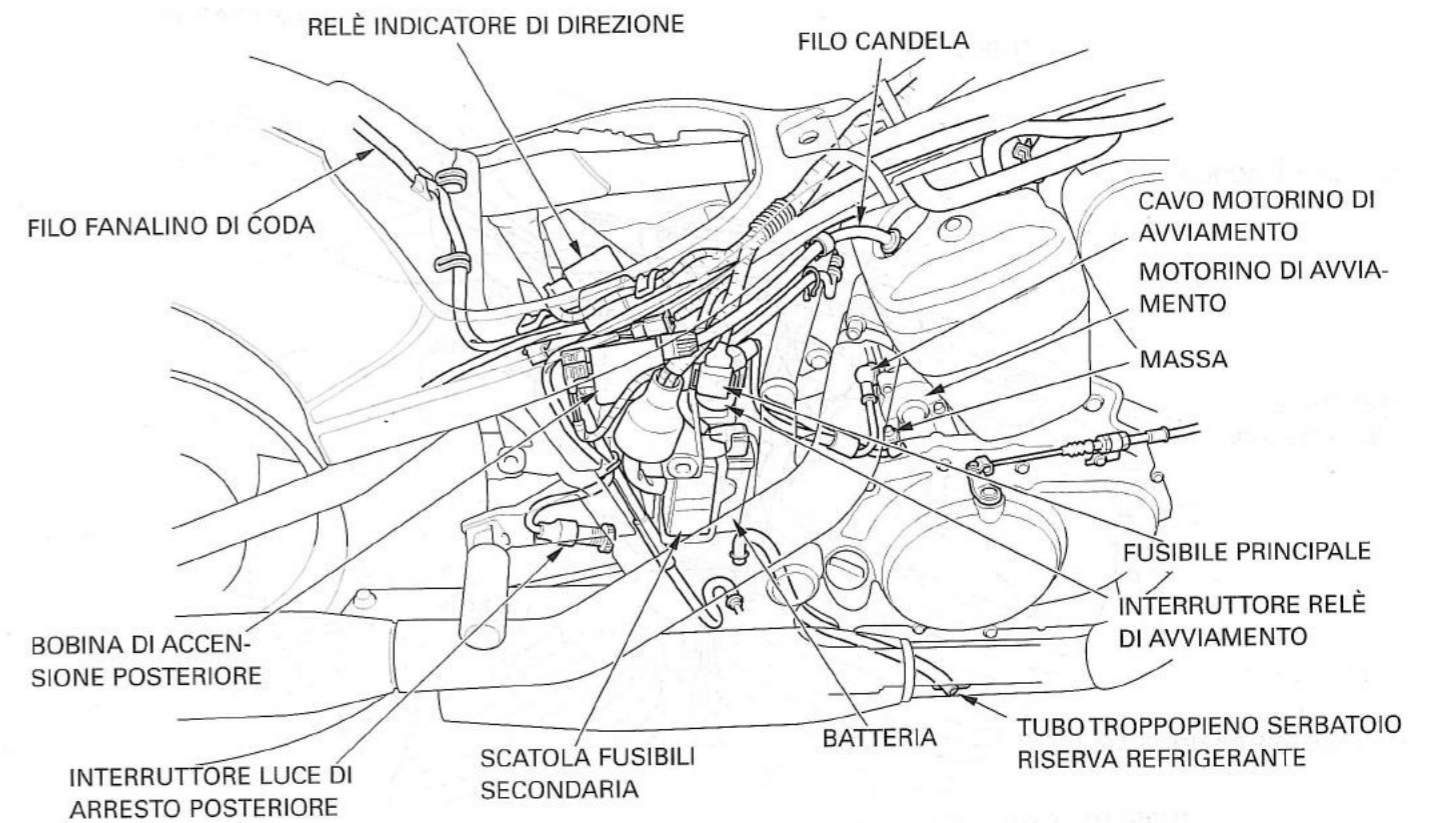
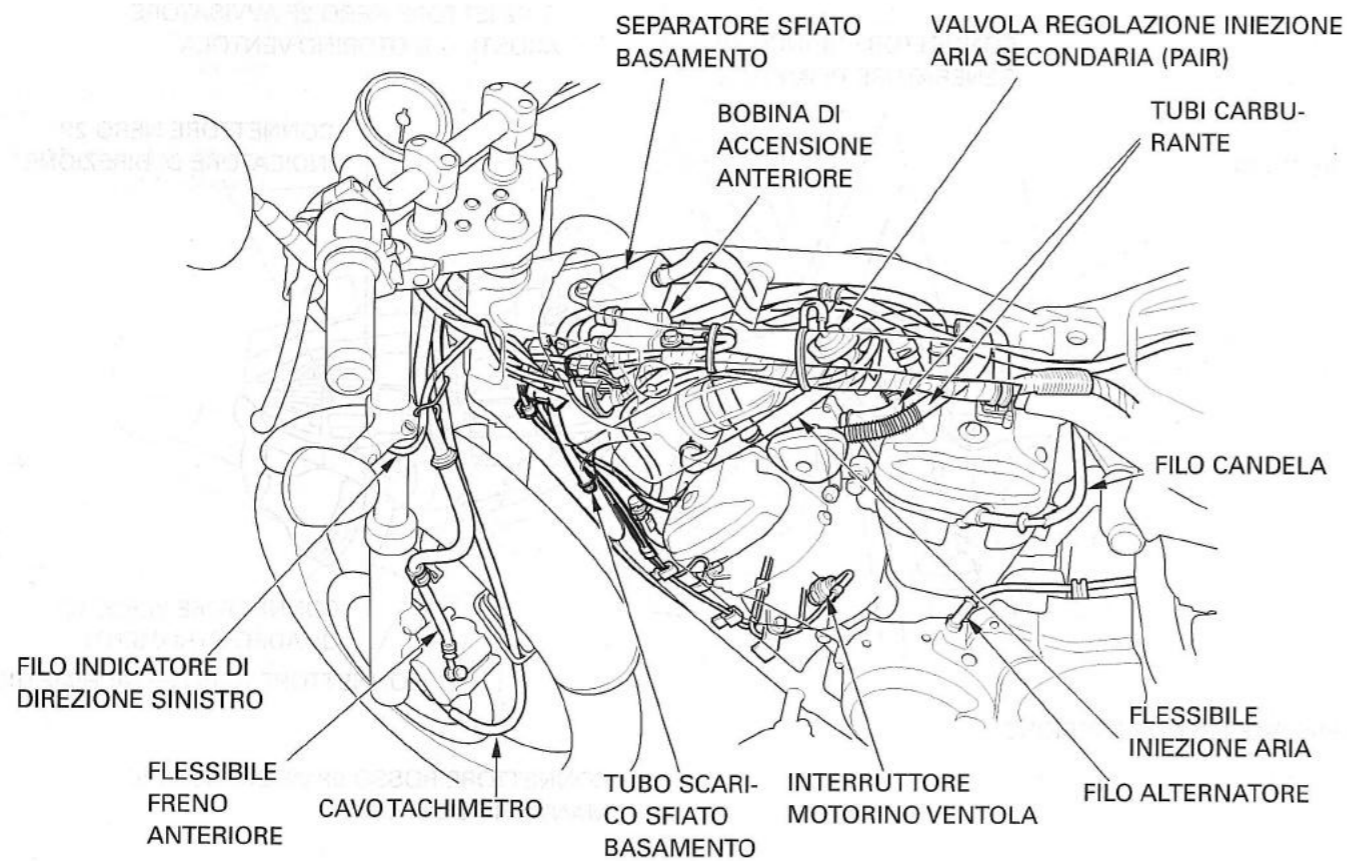
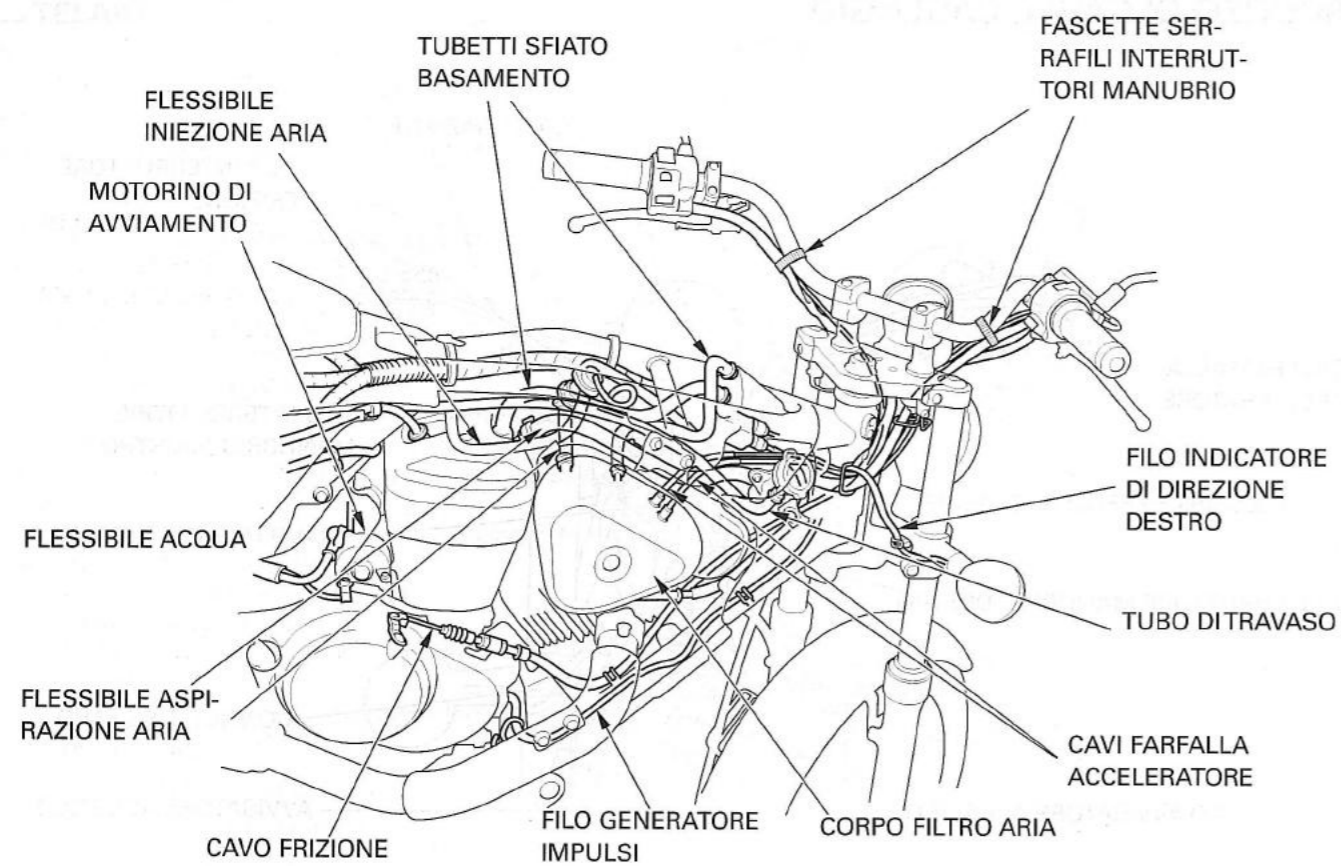
MOTORE	POSIZIONE	MATERIALE	ANNOTAZIONI
	Lobi/perni albero a camme Stelo valvola (superfici di scorrimento guida valvola) Superficie pattino bilanciante Superficie di scorrimento asse bilanciante Superficie cuscinetto biella Perni albero a gomiti Superficie esterna guida esterna frizione Filetti calotta foro albero a gomiti Filetti calotta foro distribuzione Ingranaggio selezione C2, M3 (scanalature forcella cambio) Superficie interna ed esterna collari trasmissione Superficie esterna collari scanalatura trasmissione Superficie interna piede di biella	Olio al disolfuro di molibdeno (una miscela di metà olio motore) e metà grasso al disolfuro di molibdeno)	
	Superficie esterna pistone Superficie esterna fascia elastica Superficie esterna spinotto Superficie di alloggiamento e filetti bullone ingranaggio di trasmissione primaria Superficie di alloggiamento e filetti bullone volano Superficie esterna albero ingranaggio riduttore motorino avviamento Superficie esterna disco frizione Filetti bullone prigioniero cilindro Filetti bullone montaggio testata 8 X 187 mm Superficie di alloggiamento e filetti vite regolazione valvola Superficie di alloggiamento e filetti dado/bullone biella Superficie alloggiamento bullone montaggio testata Zona di rotolamento di ciascun cuscinetto	Olio motore	
	Ogni labbro paraolio	Grasso multiuso	
	Filetti pressostato olio  <p>3 - 4 mm</p> Superficie di accoppiamento basamento destro e sinistro 	Sigillante	

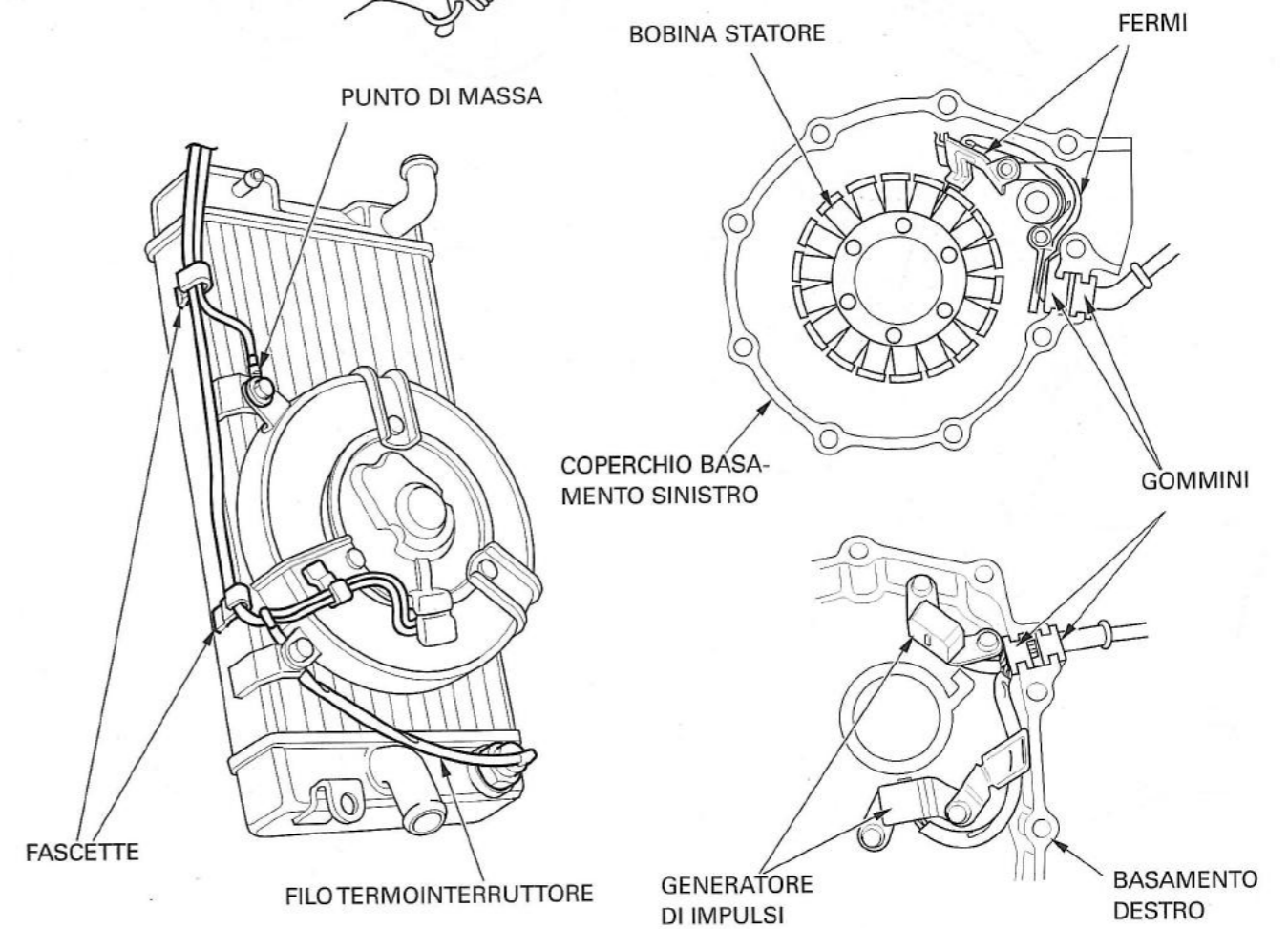
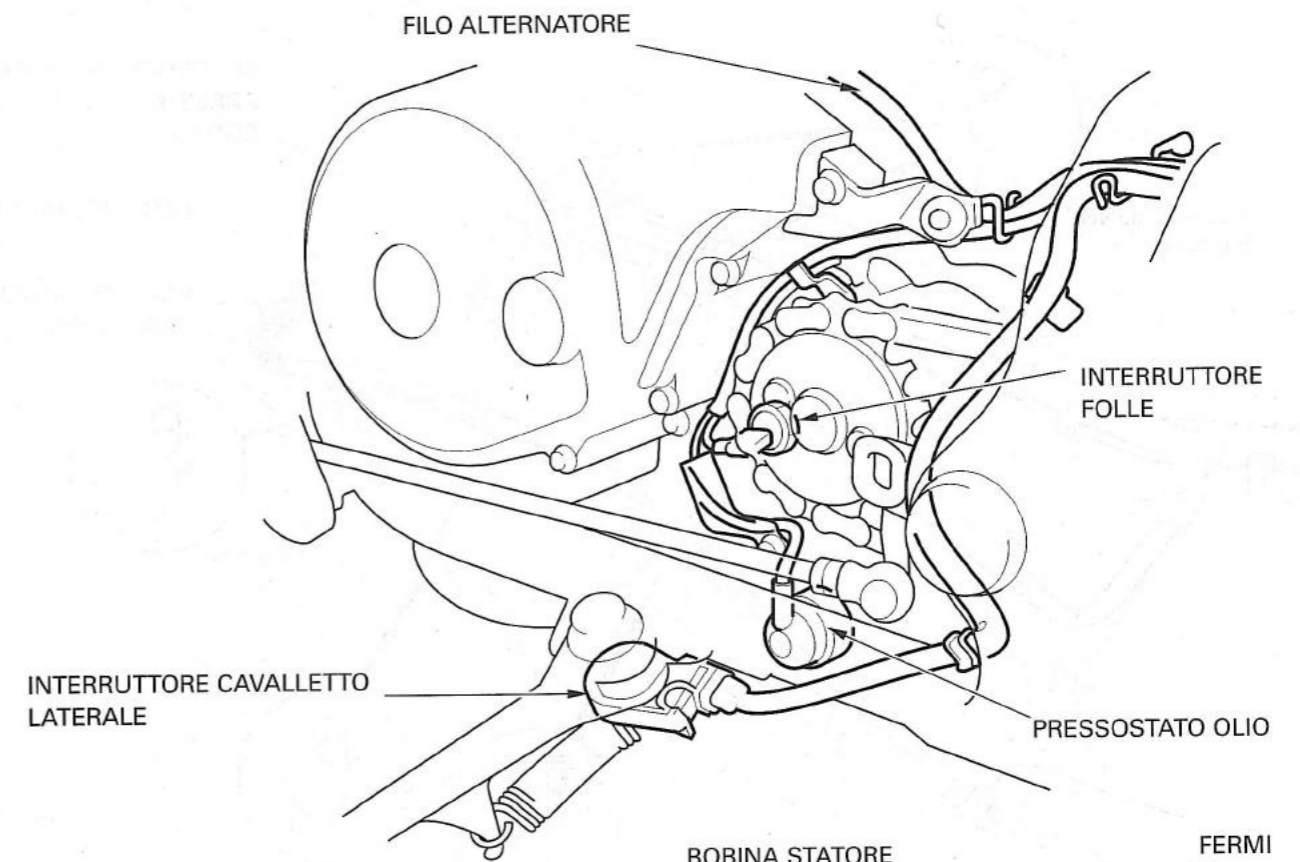
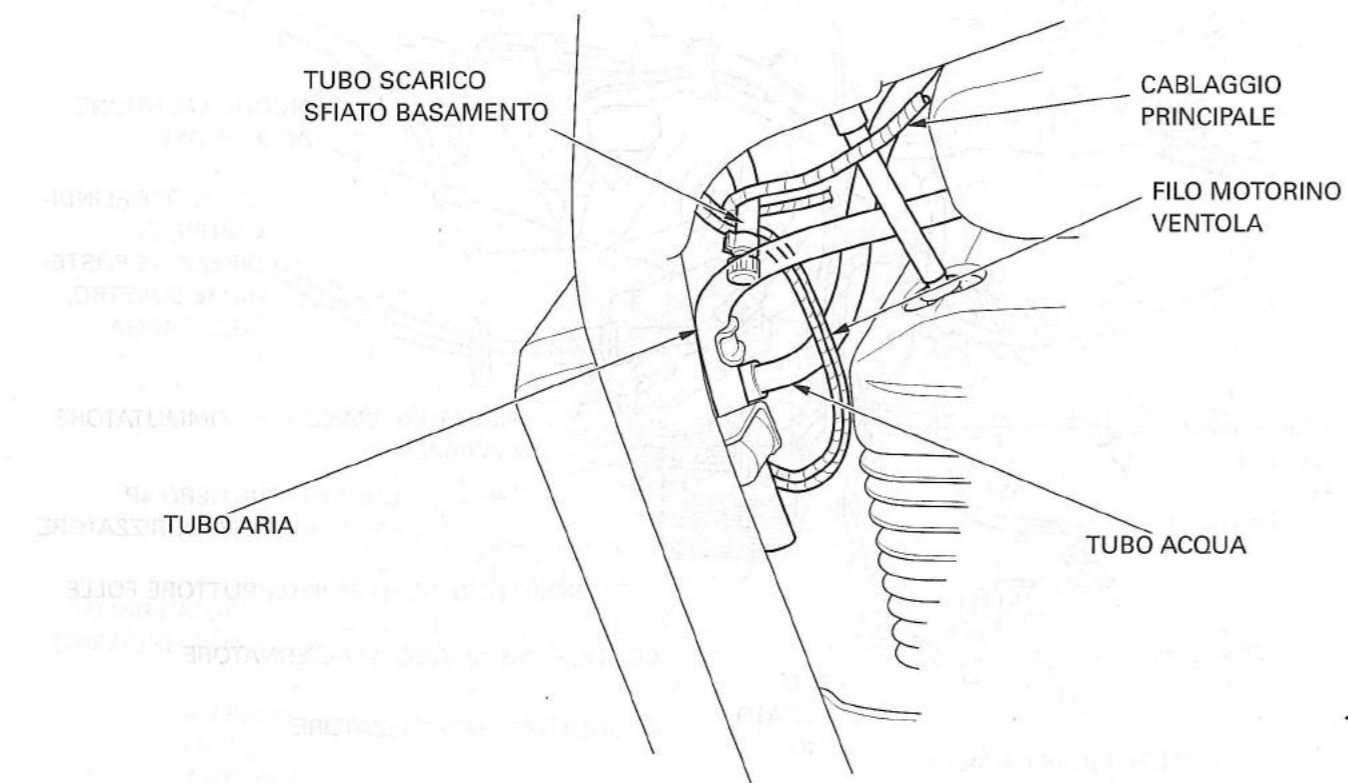
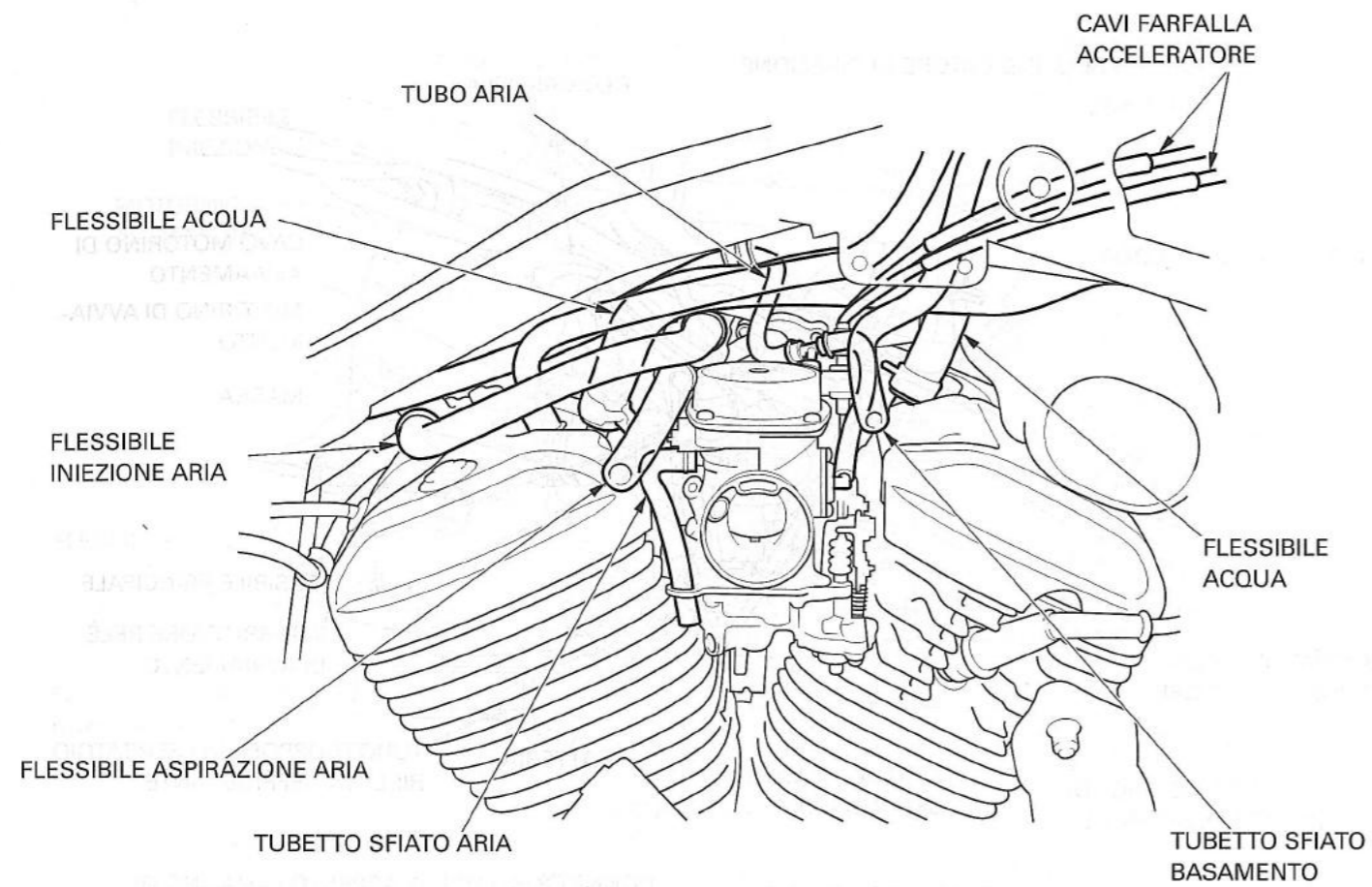
MOTORE	POSIZIONE	MATERIALE	ANNOTAZIONI
	Superficie di accoppiamento coperchio basamento destro  Superficie di accoppiamento coperchio basamento sinistro  Filetti interruttore motorino ventola Filetti termosensore	Sigillante	
	Filetti bullone ruota dentata albero a camme Filetti bullone frizione unidirezionale motorino di avviamento Filetti bullone ruota dentata condotta pompa olio Filetti bullone morsetto filo alternatore Filetti bullone piastra a camme cambio marce Filetti bullone piastra registrazione cuscinetti trasmissione Filetti bullone piastra registrazione paraolio albero secondario Filetti bullone piastra registrazione tendicatena a camme Filetti bullone montaggio statore Filetti interni basamento borchia filtro olio Filetti bullone generatore impulsi Filetti bullone coperchio basamento sinistro (marcato "B")	Agente di bloccaggio	Larghezza rivestimento: $6,5 \pm 1 \text{ mm}$
			

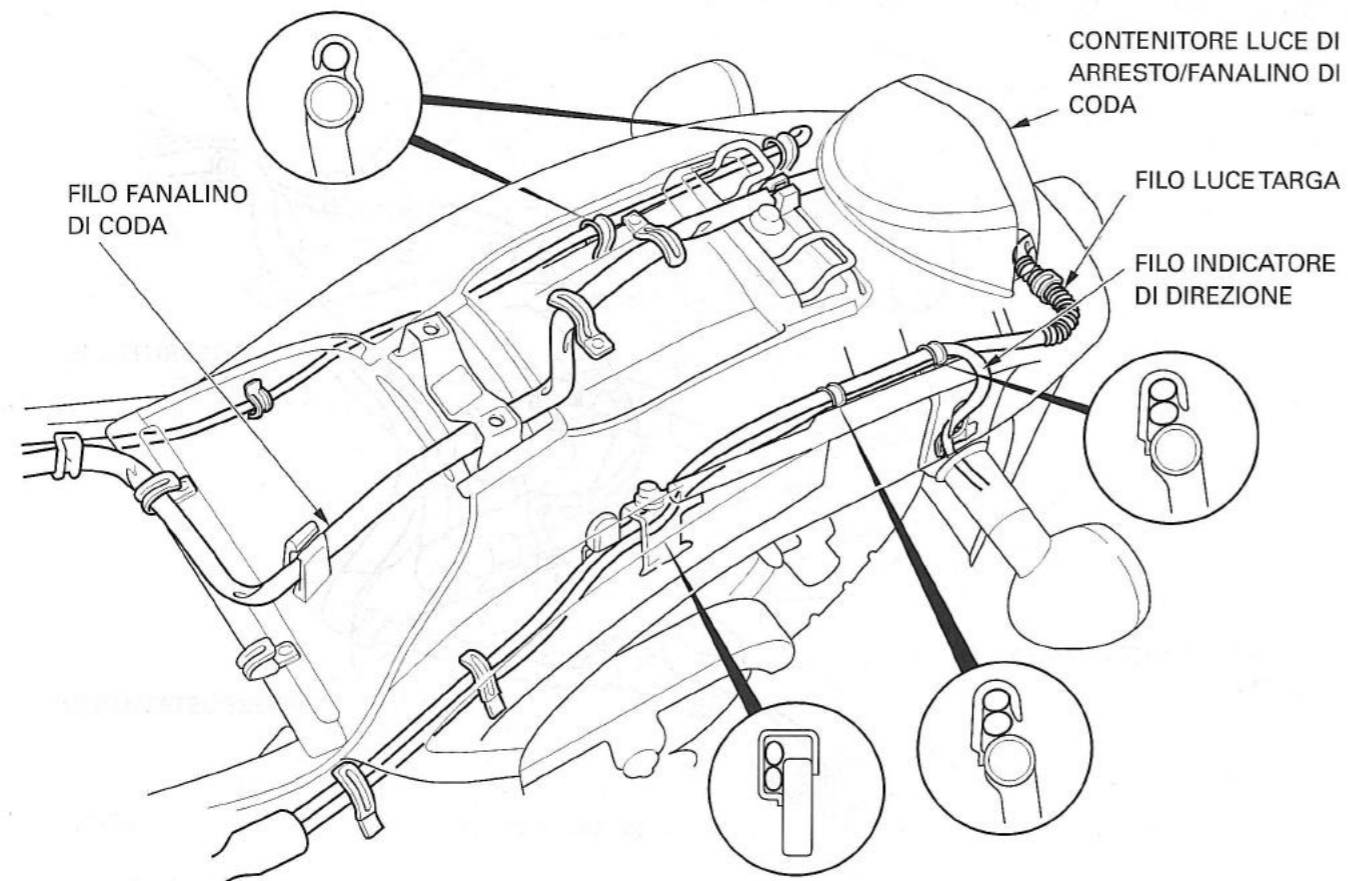
TELAIO		
POSIZIONE	MATERIALE	N ANNOTAZIONI
Superficie di scorrimento cuscinetto testa sterzo Labbri tenuta parapolvere testa sterzo Labbri tenuta parapolvere e cuscinetto perno forcellone Labbri di tenuta parapolvere ruota Superficie di scorrimento asse ruota posteriore Zona di scorrimento perno cavalletto laterale Zona di scorrimento poggia piedi sella principale e aggiuntiva Superficie di scorrimento interna tubo acceleratore Parte arrotolata tubo acceleratore Superficie di scorrimento bullone perno leva frizione Zone di scorrimento braccio centrale freno posteriore Zona di scorrimento collare perno freno posteriore Gommino parapolvere pedale freno Gommino tenuta parapolvere pedale cambio marce	Grasso multiuso	Spalmare 1,0 g Spalmare 1,0 - 2,0 g Spalmare 0,2 - 0,3 g
Collare distanziale asse ruota Collare distanziale perno forcellone Filetti parte superiore sterzo Superficie di alloggiamento e filetti ponte inferiore sterzo Estremità entrata tubetto sfiato basamento	Olio motore	
Scodellini cilindro maestro freno Pistone maestro freno Tenute pistone pinza freno	Liquido freni DOT 4	
Tenute parapolvere pinza freno Perno leva freno e punte pistoni Superficie spina di scorrimento pinza freno	Grasso al silicone	
Filetti bullone flangia condotta coppia al ponte Filetti bullone ad esagono incassato forcella	Agente di bloccaggio	
Interno gomma impugnatura manubrio	Honda Bond A o simile	
Gommino O-ring calotta forcella Labbri paraolio forcella Molla forcella anteriore Molla asta forcella anteriore	Liquido per forcella	
Parte interna di ogni cavo	Lubrificante per cavi	
Catena di trasmissione	Pro Honda Chain Lube o simile	

PERCORSO DI CAVI E CABLAGGI









IMPIANTI DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI

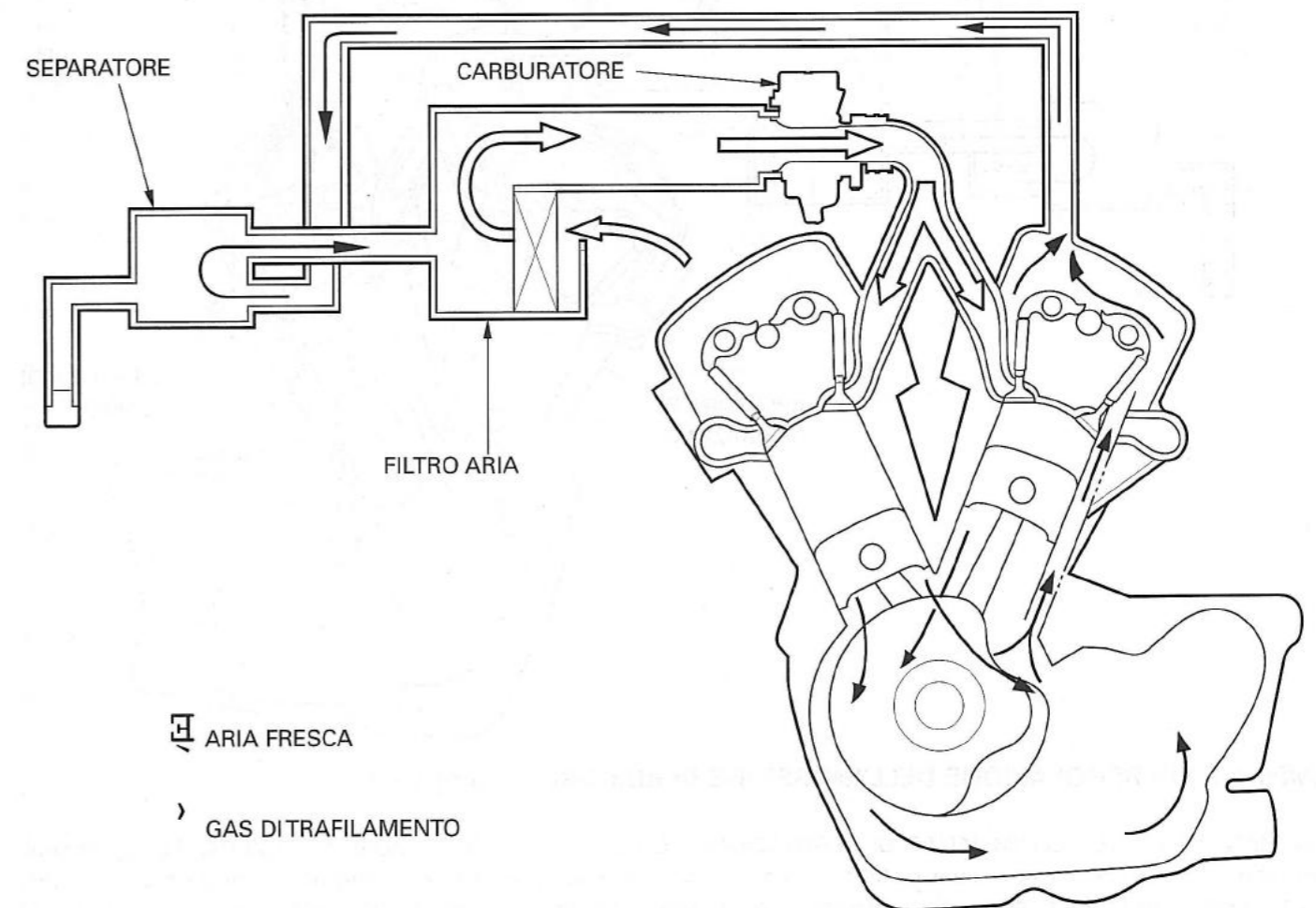
ORIGINE DELLE EMISSIONI

Il processo di combustione produce ossido di carbonio e idrocarburi. Il controllo delle emissioni di idrocarburi è molto importante in quanto, in particolari condizioni, essi reagiscono e formano uno smog fotochimico quando sono esposti alla luce solare. L'ossido di carbonio non reagisce nello stesso modo, ma è tossico.

Per ridurre l'ossido di carbonio e gli idrocarburi, la Honda Motor Co. Ltd. utilizza una miscela povera per il carburatore e anche altri sistemi.

IMPIANTO DI CONTROLLO DELLO SCARICO DEL BASAMENTO

Il motore è dotato di impianto a circuito chiuso nel basamento che impedisce lo scarico delle emissioni nell'atmosfera. I gas di trafilamento vengono inviati nuovamente nella camera di combustione attraverso il filtro dell'aria e il carburatore.

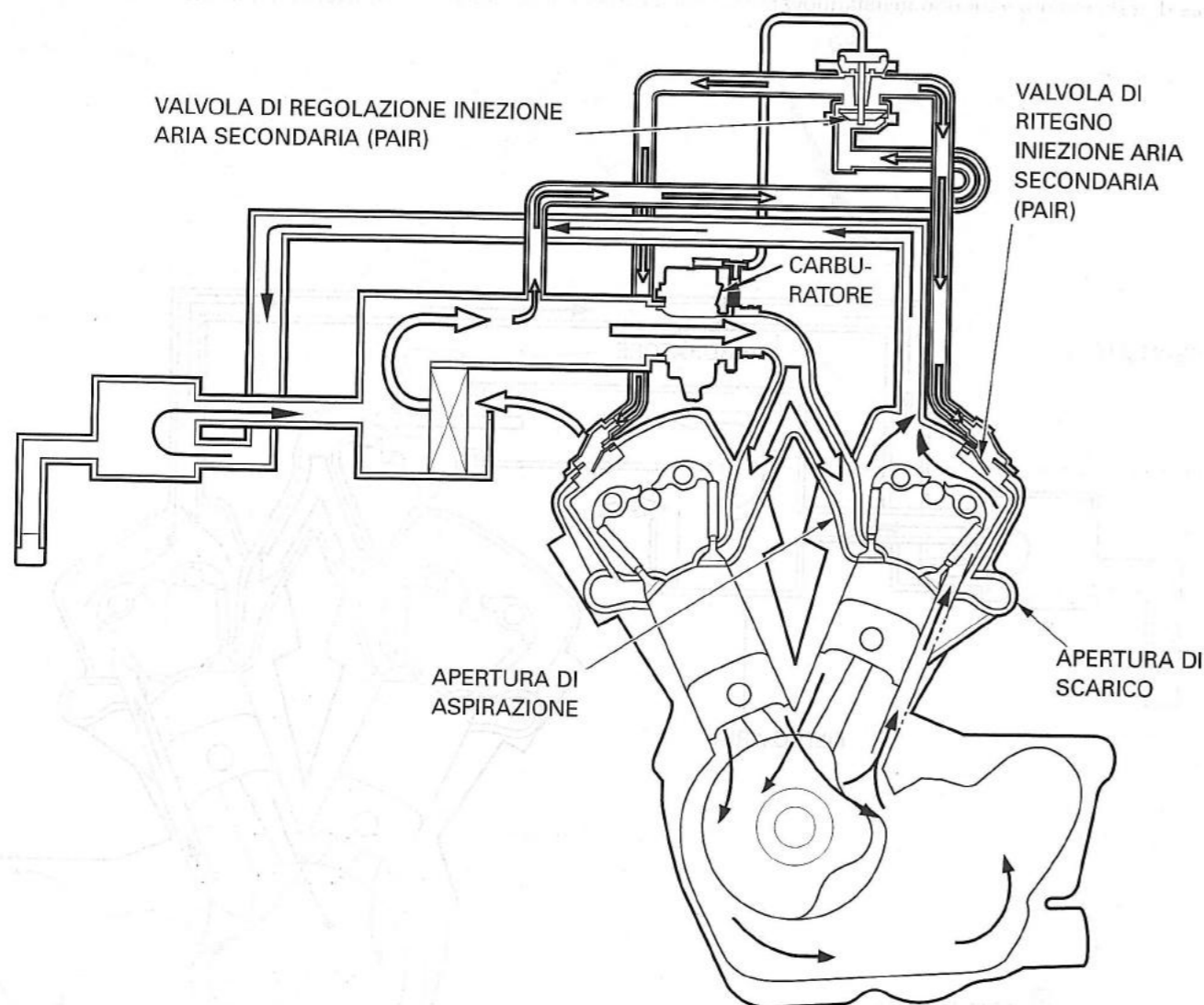


IMPIANTO DI CONTROLLO DELLE EMISSIONI DELLO SCARICO (IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE ARIA SECONDARIA)

L'impianto di controllo delle emissioni dello scarico è formato da un sistema secondario di alimentazione dell'aria che introduce aria filtrata nei gas di scarico da un'apertura dello scarico. L'aria fresca viene aspirata nell'apertura di scarico quando c'è un impulso di pressione negativa nell'impianto della scarico. Questa carica di aria fresca favorisce la combustione dei gas di scarico incombusti e cambia un quantitativo considerevole di idrocarburi e ossido di carbonio in anidride carbonica, che è relativamente innocua, e in vapore acqueo.

Questo modello è dotato di valvola di regolazione dell'iniezione di aria secondaria e di valvole di ritegno PAIR che impediscono il flusso di aria inverso attraverso l'impianto. La valvola di regolazione PAIR reagisce all'alta depressione del collettore di aspirazione ed esclude la fornitura di aria fresca durante la decelerazione del motore, impedendo così la postcombustione nell'impianto di scarico.

Non deve essere effettuata alcuna regolazione dell'impianto di iniezione dell'aria secondaria, anche se si consiglia l'ispezione periodica dei componenti.



IMPIANTO DI REGOLAZIONE DELL'EMISSIONE DI RUMORE (solo tipo U)

LA MANOMISSIONE DELL'IMPIANTO DI REGOLAZIONE DELL'EMISSIONE DI RUMORE È PROIBITA. La legislazione potrebbe proibire: (1) La rimozione o disattivazione da parte di chiunque, per scopi che non siano la manutenzione, riparazione o sostituzione, di qualsiasi dispositivo o elemento costruttivo incorporato in qualsiasi veicolo nuovo per lo scopo della regolazione del rumore prima della sua vendita o consegna all'acquirente finale e durante il suo uso; oppure (2) l'uso del veicolo dopo che tale dispositivo o elemento costruttivo sia stato rimosso o disattivato da chiunque.

2. TELAIO/PANNELLI CARROZZERIA/IMPIANTO DI SCARICO

INFORMAZIONI DI SERVIZIO	2-1	COPERTURA LATERALE	2-3
DIAGNOSTICA	2-1	SERBATOIO CARBURANTE	2-3
SELLA	2-2	PARAFANGO POSTERIORE/ SOTTOTELAIO POSTERIORE	2-7
COPERTURA STERZO	2-2	TUBO DI SCARICO/SILENZIATORE	2-10

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

▲ AVVERTIMENTO

- La benzina è estremamente infiammabile ed è esplosiva in certe condizioni. Lavorare in un ambiente ben ventilato. Il fumare o la presenza di fiamme o scintille nella zona di lavoro o di immagazzinamento della benzina possono provocare incendi o esplosioni.
- Il motore e alcune parti dell'impianto di scarico diventano estremamente caldi e rimangono caldi per qualche tempo dopo il funzionamento del motore. Prima di toccare queste parti indossare guanti isolati o attendere finché il motore e l'impianto di scarico si siano raffreddati.
- Se il motore deve essere acceso per eseguire alcune operazioni, accertarsi che l'ambiente sia ben ventilato. Non far mai funzionare il motore in un ambiente chiuso. Lo scarico contiene gas di ossido di carbonio velenoso che può provocare la perdita della conoscenza e portare al decesso. Far funzionare il motore all'aperto o con un impianto di aspirazione degli scarichi se in un ambiente chiuso.

- Lavorare in un ambiente ben ventilato. Il fumare o la presenza di fiamme o scintille nella zona di lavoro o di immagazzinamento della benzina può provocare incendi o esplosioni.
- Questa sezione tratta la rimozione e l'installazione dei pannelli della carrozzeria, del serbatoio e dell'impianto di scarico.
- Sostituire sempre le guarnizioni del tubo di scarico in occasione della rimozione dello stesso dal motore.
- Dopo l'installazione ispezionare sempre l'impianto di scarico per individuare eventuali perdite.

VALORI DI COPPIA

Dado di unione tubo di scarico	25 N-m (2,5 kgf-m)
Bullone di montaggio serbatoio carburante	19 N-m (1,9 kgf-m)
Dado valvola carburante	35 N-m (3,6 kgf-m)
Vite leva valvola carburante	4 N-m (0,4 kgf-m)
Bullone copertura tubo di scarico	12 N-m (1,2 kgf-m)
Bullone staffa silenziatore scarico	20 N-m (2,0 kgf-m)
Dado	20 N-m (2,0 kgf-m)
Bullone montaggio sottotelaio	12 N-m (1,2 kgf-m)
Dado	12 N-m (1,2 kgf-m)

DIAGNOSTICA

Rumorosità eccessiva dallo scarico

- Impianto di scarico rotto
- Perdite gas di scarico

Cattive prestazioni

- Impianto di scarico deformato
- Perdite gas di scarico
- Silenziatore intasato

SELLA

RIMOZIONE

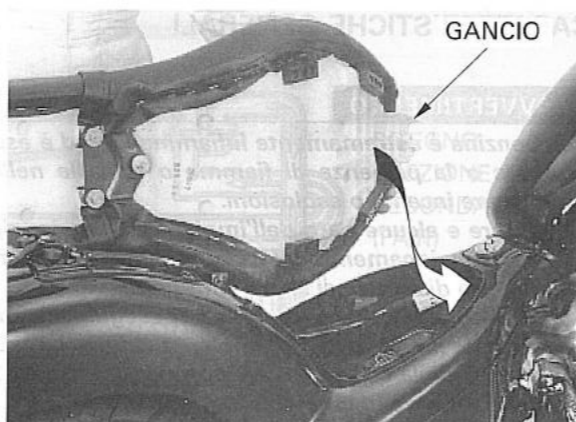
Svitare i due bulloni di montaggio ad esagono incassato. Far scorrere la sella verso la parte posteriore e rimuoverla.

INSTALLAZIONE

Installare la sella inserendo il gancio del sedile sotto il bordo rialzato della traversa del telaio e spingere la sella in avanti. Allineare i fori dei bulloni e serrare i bulloni di montaggio ad esagono incassato.

ATTENZIONE:

Fare attenzione a non pizzicare il cablaggio tra la sella e il telaio.



COPERTURA STERZO

RIMOZIONE

ATTENZIONE:

Fare attenzione a non rompere gli aggetti della copertura dello sterzo.

NOTA:

Fare attenzione a non spostare i gommini nel telaio.

Rimuovere l'aletta di rifinitura. Svitare la vite di montaggio. Staccare gli aggetti della copertura dai gommini e dalle coperture dello sterzo.

INSTALLAZIONE

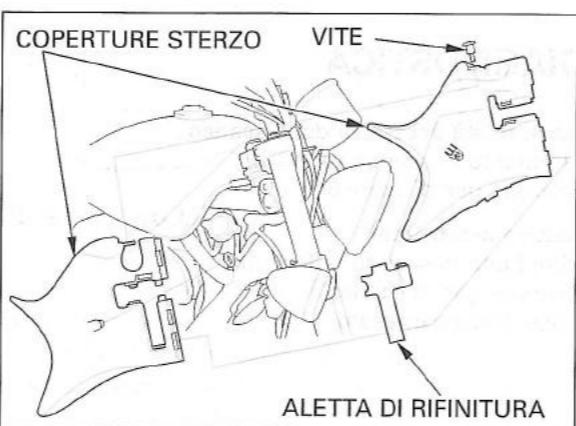
NOTA:

In fase di installazione, allineare gli aggetti della copertura dello sterzo rispetto ai gommini passacavo del telaio.

Montare le coperture dello sterzo. Avvitare e serrare la vite. Montare l'aletta di rifinitura.

NOTA:

Controllare che il cablaggio non intralci la rotazione del manubrio.



COPERTURA LATERALE

ATTENZIONE:

Prestare attenzione a non rompere gli aggetti della copertura laterale.

NOTA:

Fare attenzione a non spostare i gommini nel telaio.

Sganciare gli aggetti del coperchio dai gommini e dalla copertura laterale.

L'installazione viene effettuata in ordine inverso a quello di rimozione.

NOTA:

In fase di installazione, allineare gli aggetti della copertura rispetto ai gommini nel telaio.



SERBATOIO CARBURANTE

AVVERTIMENTO

La benzina è estremamente infiammabile ed è esplosiva in certe condizioni.

NOTA:

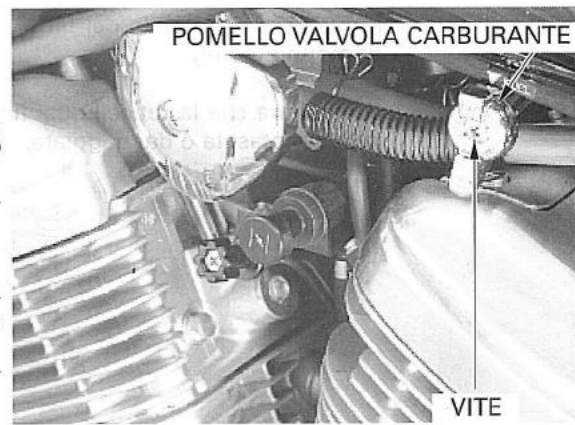
Prima di scollegare il tubo del carburante, ruotare la valvola del carburante su "OFF" (spento).

RIMOZIONE

Rimuovere la sella (pag. 2-2).

Svitare la vite di montaggio del pomello della valvola del carburante e rimuovere il pomello dal corpo della valvola del carburante.

Svitare il bullone di montaggio del serbatoio del carburante.



Scollegare il tubo del carburante.

Smontare il serbatoio del carburante dal telaio.



SMONTAGGIO/MONTAGGIO

Allentare il dado della valvola del carburante e togliere la valvola del carburante.

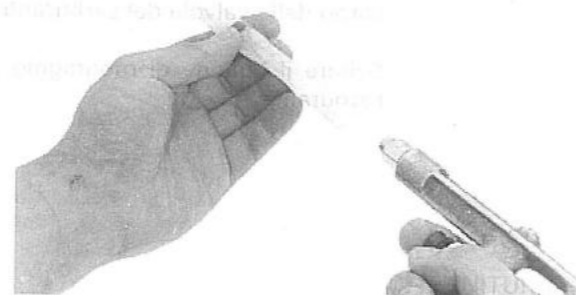


Rimuovere la reticella del filtro del carburante e il gommino O-ring.

Controllare che la reticella del filtro del carburante non sia intasata o danneggiata.



Pulire con aria compressa o sostituire se necessario.



Infilare un nuovo gommino O-ring sulla reticella del filtro del carburante. Attaccare la reticella del filtro del carburante sulla valvola del carburante e montare nel serbatoio del carburante.

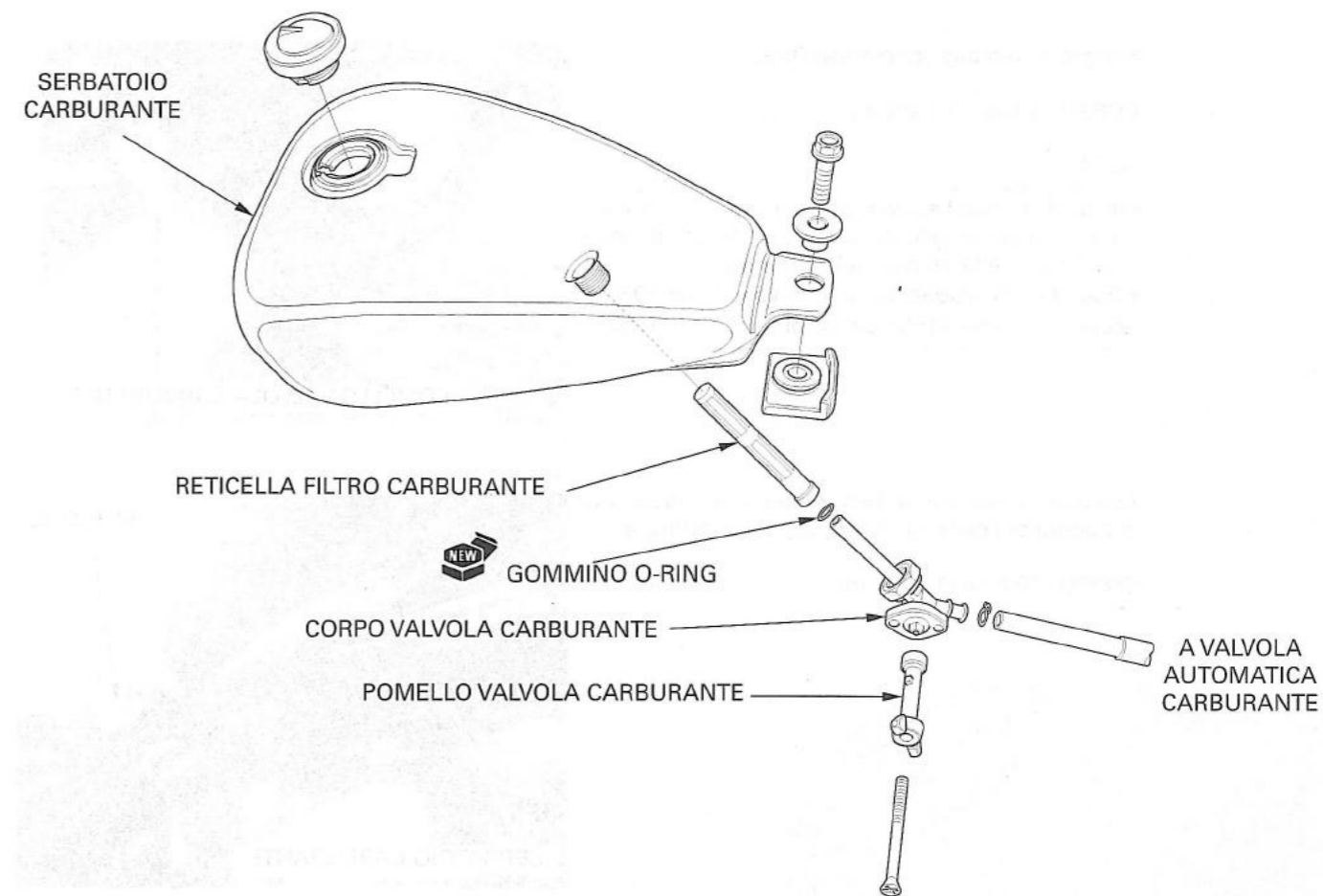
NOTA:

Sostituire sempre i gommini O-ring con dei nuovi.



Serrare il dado della valvola del carburante alla coppia raccomandata.

COPPIA: 35 N-m (3,6 kgf-m)

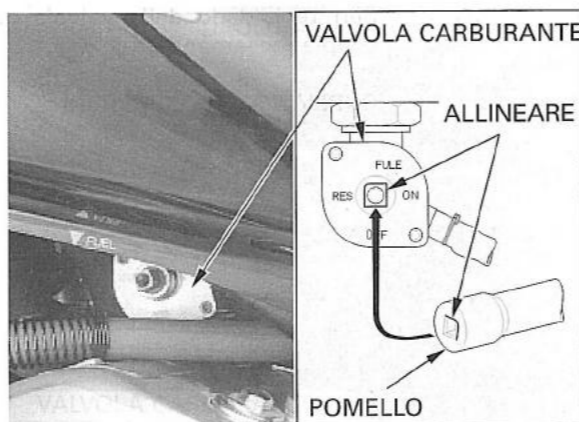


INSTALLAZIONE

Montare il serbatoio del carburante.
Collegare il tubo del carburante alla valvola del carburante.



Montare il pomello sulla valvola del carburante.

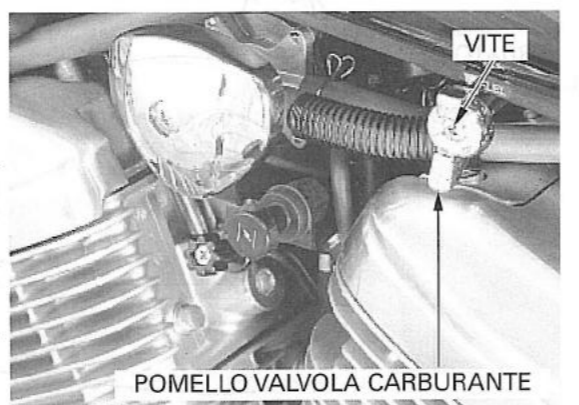


Serrare la vite alla coppia specificata.

COPPIA: 4 N-m (0,4 kgf-m)

NOTA:

- In fase di installazione, allineare la sfinestratura sul foro del pomello della valvola del carburante e l'alberino della valvola del carburante.
- Dopo l'installazione, ruotare la valvola su "ON" e controllare che il tubo del carburante non perda.



Avvitare e serrare il bullone di montaggio del serbatoio del carburante alla coppia specificata.

COPPIA: 19 N-m (1,9 kgf-m)

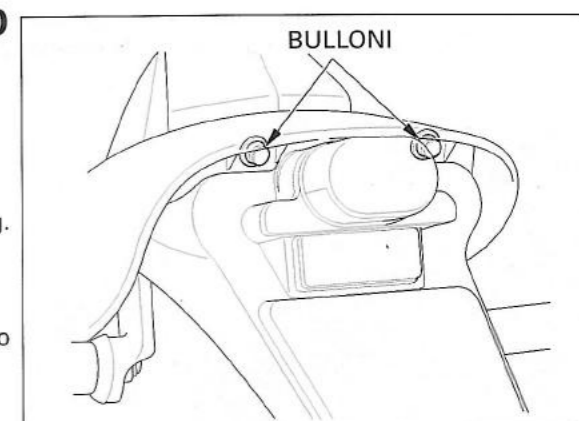


PARAFANGO POSTERIORE/SOTTOTELAIO POSTERIORE

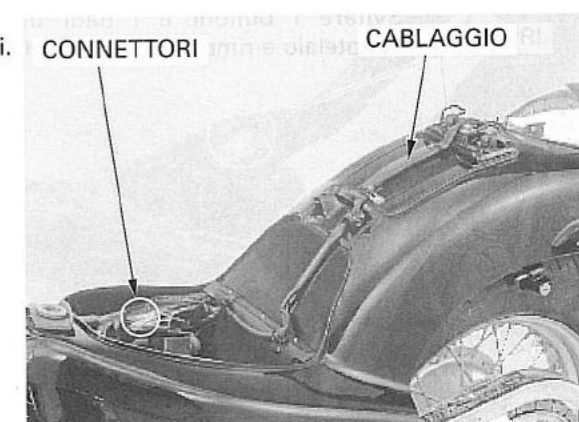
RIMOZIONE

Rimuovere la sella (pag. 2-2).
Rimuovere le coperture di sinistra e di destra (pag. 2-3).
Rimuovere il serbatoio del carburante (pag. 2-3).

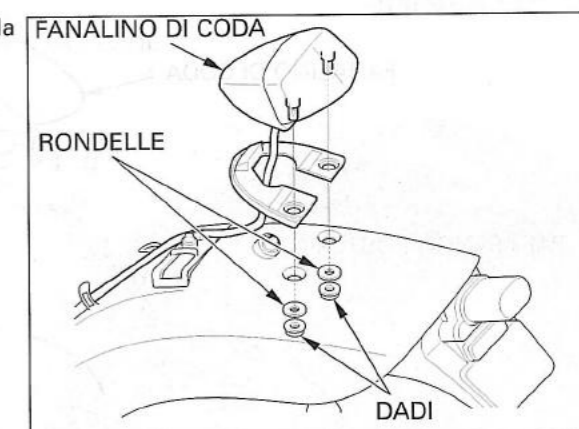
Svitare i bulloni di montaggio del parafango posteriore.



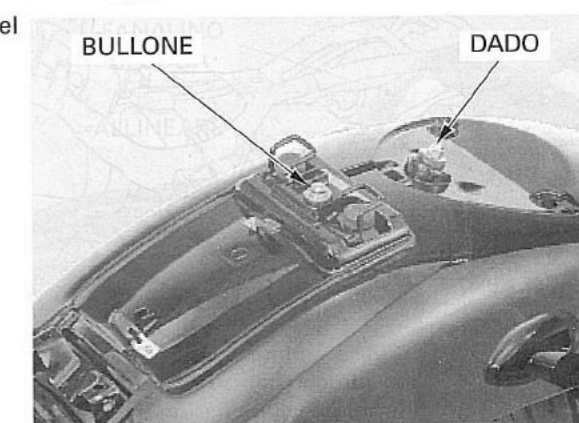
Scollegare i connettori del fanalino di coda.
Sfilare il cablaggio del fanalino di coda dai morsetti.



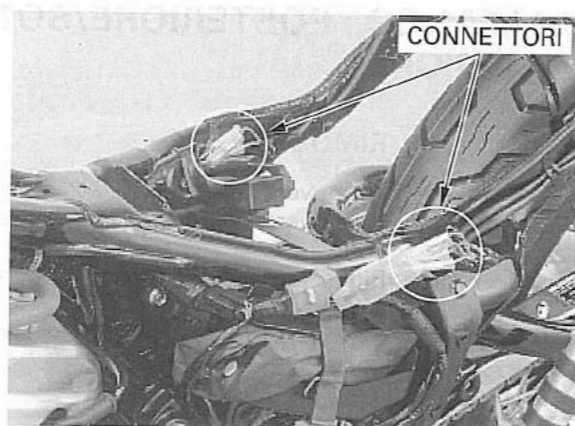
Svitare i dadi di montaggio del fanalino di coda unitamente alle rondelle e smontare il fanalino.



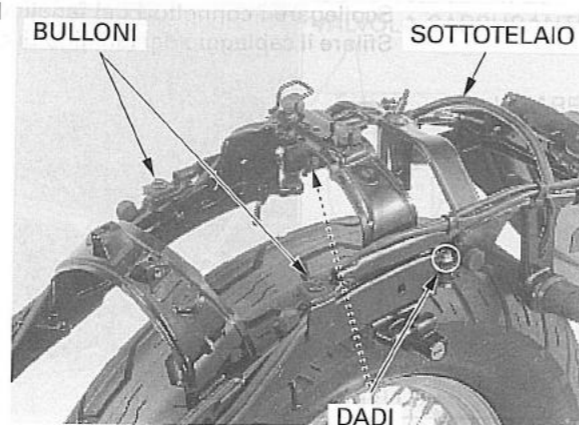
Svitare il bullone e il dado di montaggio del parafango posteriore.
Smontare il parafango posteriore.



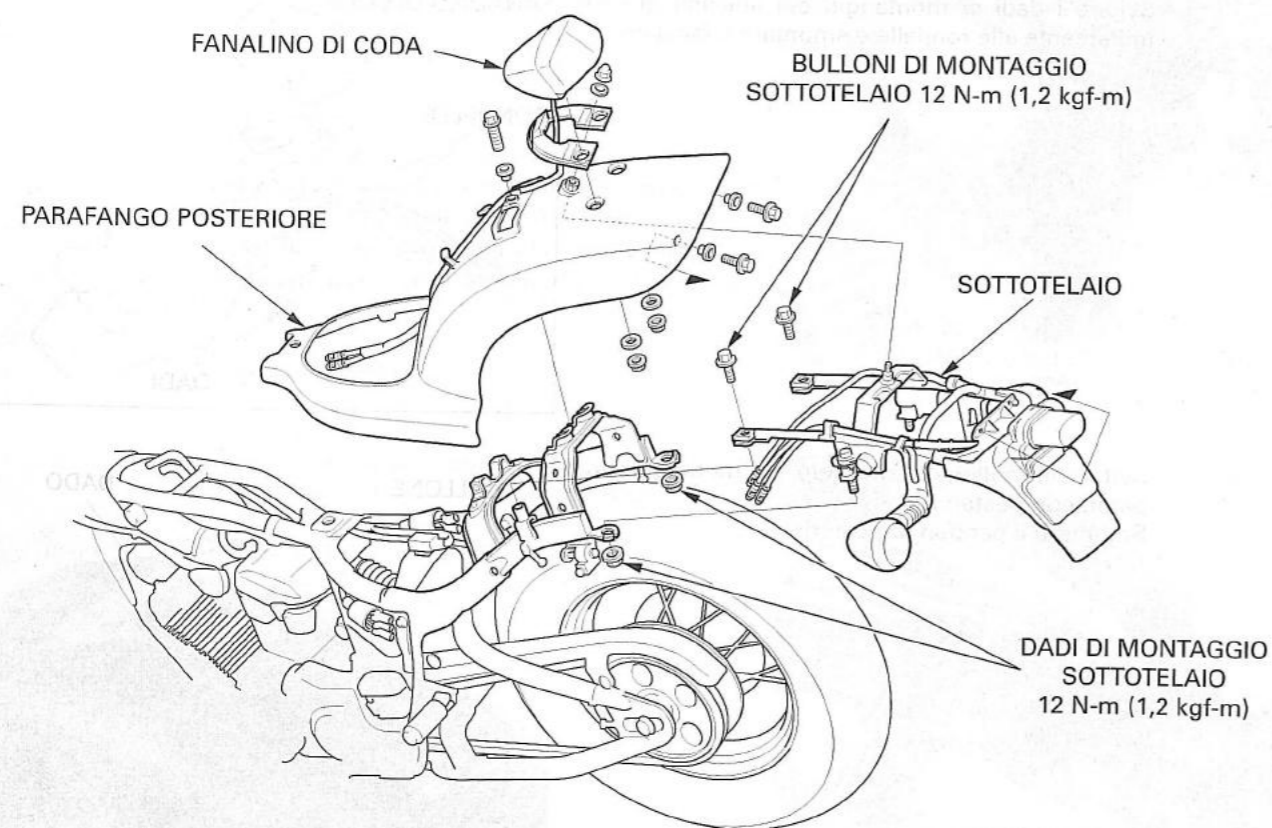
Scollegare i connettori degli indicatori di direzione di sinistra e di destra e la luce targa.



Svitare i bulloni e i dadi di montaggio del sottotelaio e rimuovere il sottotelaio

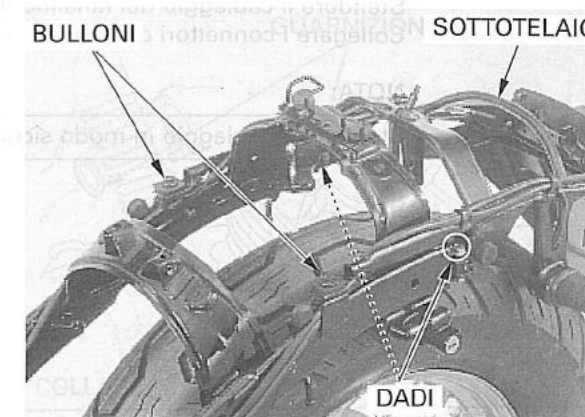


INSTALLAZIONE



Installare il sottotelaio e avvitare bulloni e dadi. Serrare i bulloni e i dadi alla coppia specificata.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)



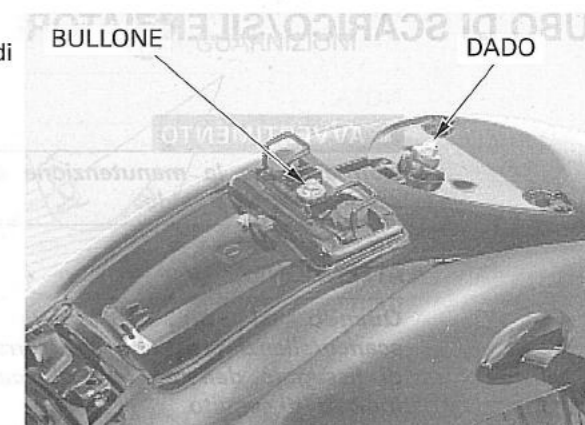
Stendere i fili degli indicatori di direzione di sinistra e di destra e il filo della luce targa. Collegare i connettori degli indicatori di direzione e della luce targa.

NOTA:

Stendere il cablaggio in modo corretto (pag. 1-26).



Installare il parafango posteriore. Avvitare e serrare a fondo il bullone e il dado di montaggio.



Installare il fanalino di coda sul parafango posteriore.

NOTA:

Installare il fanalino di coda allineando il foro sul parafango posteriore rispetto alla linguetta.

Avvitare e serrare a fondo i dadi di montaggio.

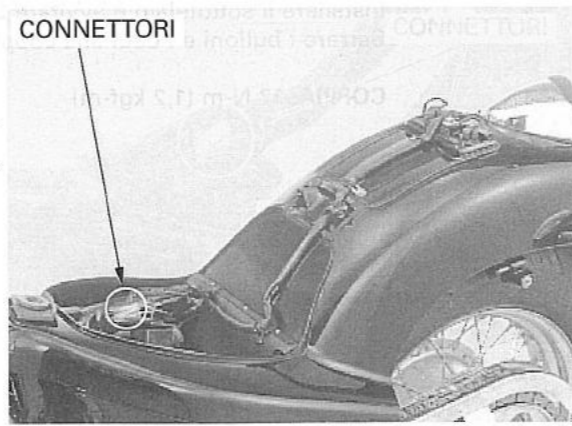


Stendere il cablaggio del fanalino di coda.
Collegare i connettori del fanalino di coda.

NOTA:

Stendere il cablaggio in modo sicuro (pag. 1-26).

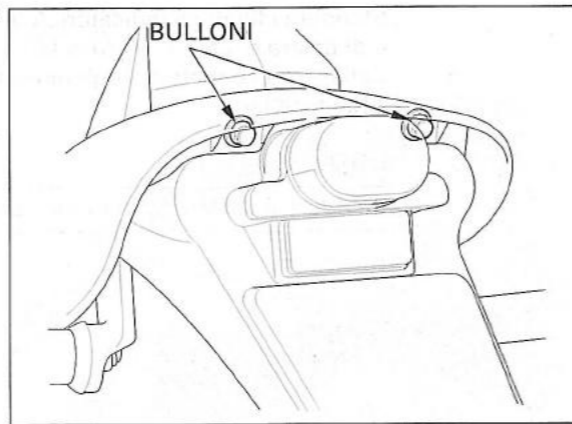
CONNETTORI



Installare e serrare a fondo i bulloni di montaggio del parafrangente posteriore.

Installare il serbatoio del carburante (pag. 2-6).
Installare le coperture di destra e di sinistra (pag. 2-3).
Installare la sella (pag. 2-2).

BULLONI



TUBO DI SCARICO/SILENZIATORE

▲ AVVERTIMENTO

Non eseguire la manutenzione dell'impianto di scarico mentre è caldo.

ATTENZIONE:

Quando si rimuove/installa il tubo di scarico/silenziatore, allentare/serrare i dispositivi di fissaggio dell'impianto di scarico nell'ordine indicato di seguito.

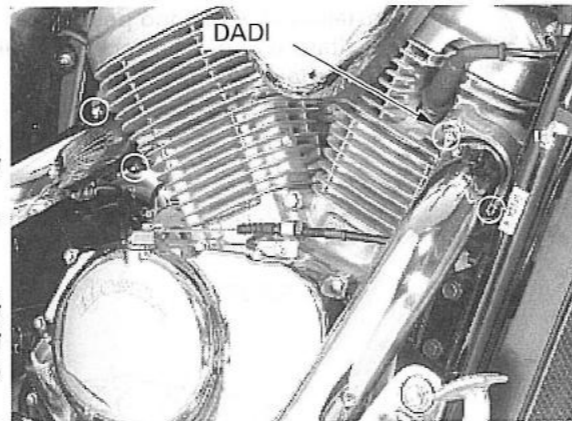
RIMOZIONE

Svitare i dadi di unione del tubo di scarico.

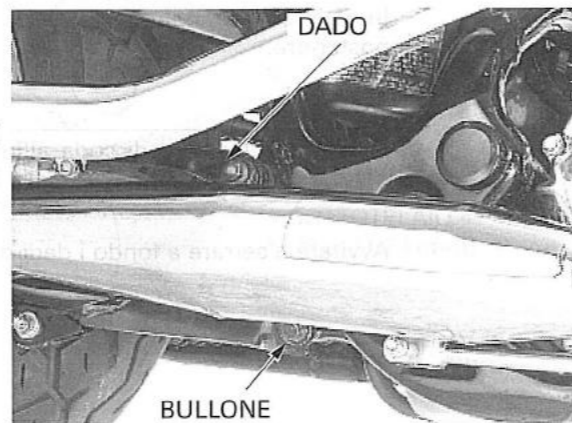
Svitare il bullone e il dado di montaggio del silenziatore.

Rimuovere il tubo di scarico/silenziatore.

DADI



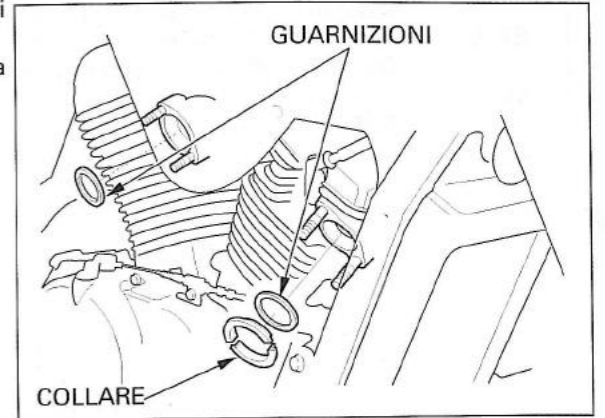
DADO



BULLONE

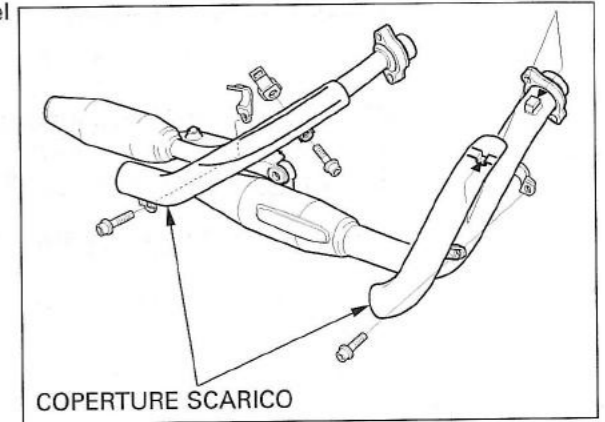
Rimuovere la guarnizione e il collare del tubo di scarico anteriore.
Rimuovere la guarnizione anteriore e quella posteriore.

GUARNIZIONI



COLLARE

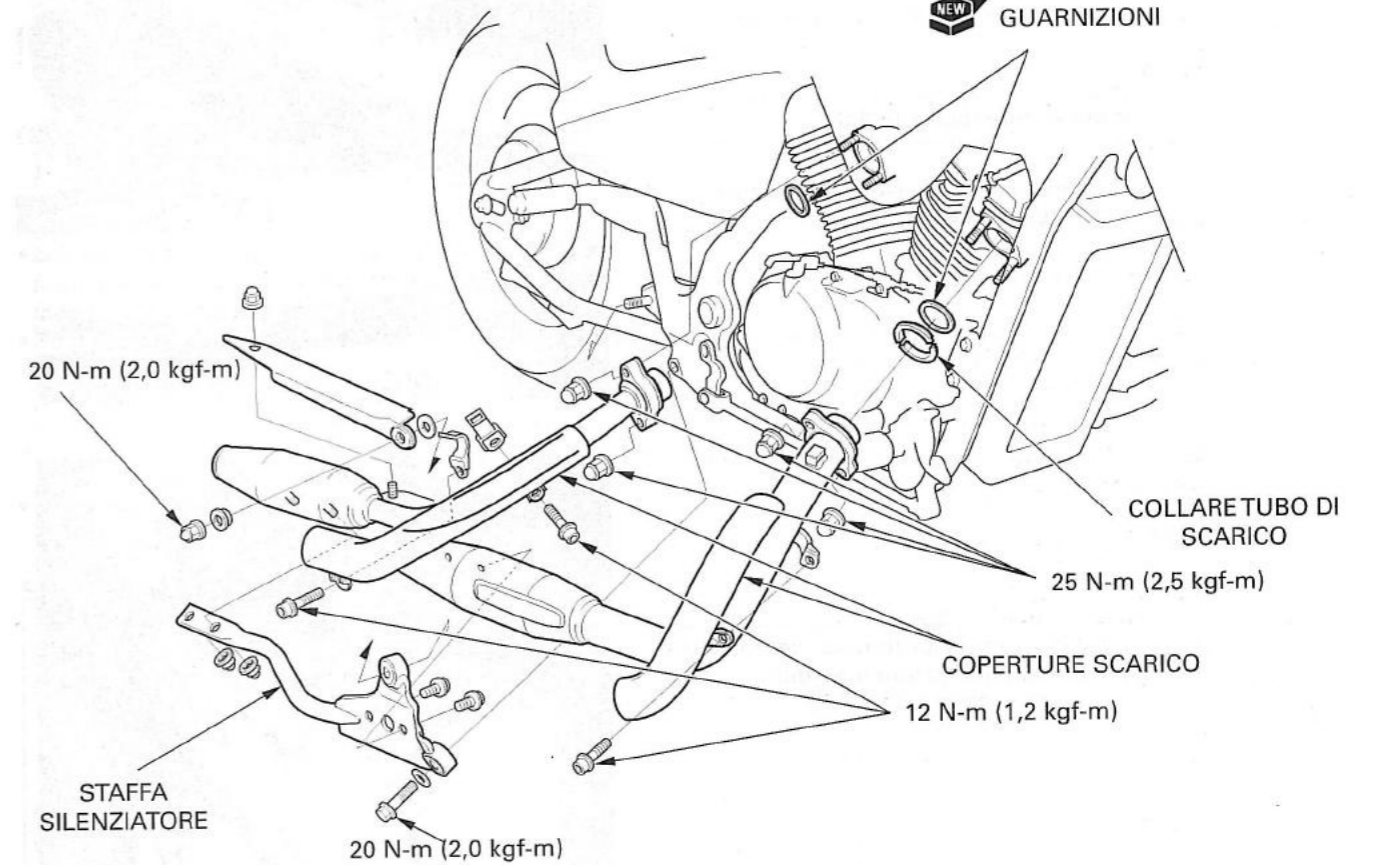
In fase di installazione, allineare gli aggetti del coperchio rispetto ai gommini del telaio.



COPERTURE SCARICO

INSTALLAZIONE

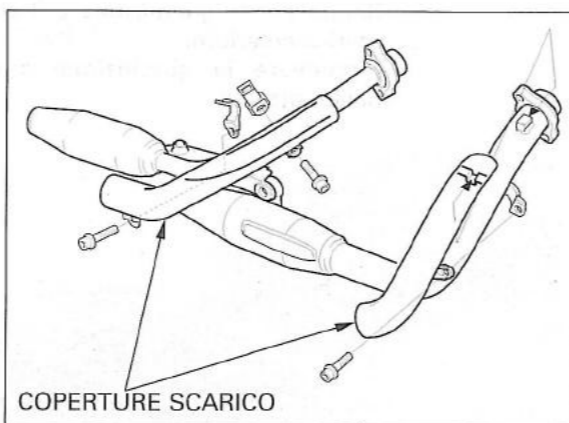
NEW GUARNIZIONI



Montare le coperture dello scarico e avvitare i bulloni.

Serrare i bulloni alla coppia specificata.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)



Montare le nuove guarnizioni.

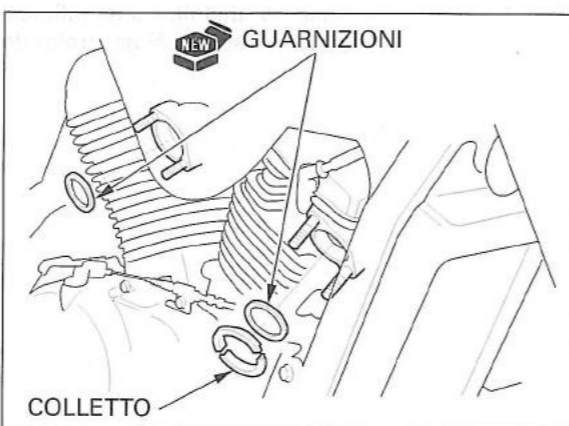
NOTA:

Montare le guarnizioni in posizione corretta.

- Lato anteriore: Diam. est. grande

- Lato posteriore: Diam. est. piccolo

Installare il colletto del tubo di scarico anteriore.



Installare il silenziatore.

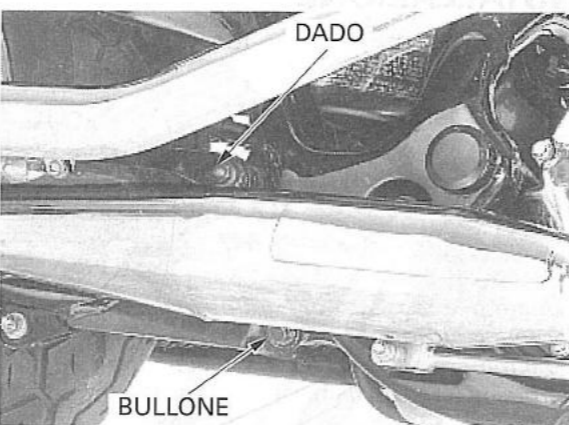
Avvitare temporaneamente bulloni e dadi.

NOTA:

Non serrare ancora dadi e bulloni.

Serrare il bullone e il dado di montaggio del silenziatore alla coppia specificata.

COPPIA: 20 N-m (2,0 kgf-m)

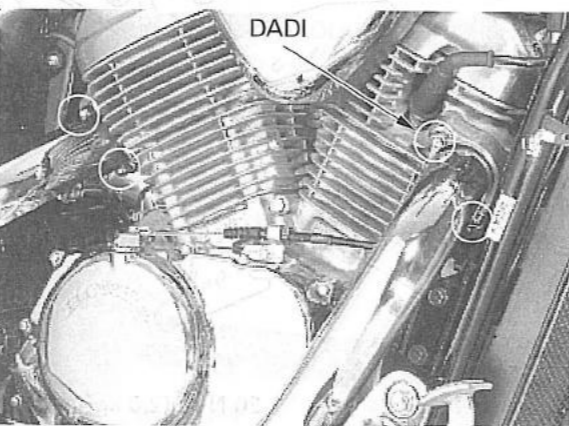


Serrare i dadi di unione del tubo di scarico alla coppia specificata.

COPPIA: 25 N-m (2,5 kgf-m)

NOTA:

Dopo l'installazione ispezionare sempre che il sistema di scarico non presenti perdite.



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	3-1	CATENA DI TRASMISSIONE	3-18
PROGRAMMA DI MANUTENZIONE	3-3	GUIDA CATENA DI TRASMISSIONE	3-22
TUBAZIONE CARBURANTE	3-4	LIQUIDO FRENI	3-22
FUNZIONAMENTO ACCELERATORE	3-4	USURA GANASCE/PASTIGLIE FRENO	3-23
STARTER CARBURATORE	3-5	SISTEMA FRENANTE	3-23
FILTRO ARIA	3-6	INTERRUTTORE LUCE ARRESTO	3-25
SFIATO BASAMENTO	3-7	REGOLAZIONE FARO	3-25
CANDELA	3-7	IMPIANTO FRIZIONE	3-26
GIOCO VALVOLE	3-9	CAVALLETTO LATERALE	3-26
OLIO MOTORE/FILTRO OLIO	3-12	SOSPENSIONE	3-27
REGIME MINIMO MOTORE	3-15	BULLONI, DADI, FERMAGLI	3-28
REFRIGERANTE RADIATORE	3-16	RUOTE/PNEUMATICI	3-28
IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO	3-16	CUSCINETTI TESTA STERZO	3-29
IMPIANTO ALIMENTAZIONE ARIA SECONDARIA	3-17		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

▲ AVVERTIMENTO

- La benzina è estremamente infiammabile ed è esplosiva in certe condizioni. Lavorare in un ambiente ben ventilato. Il fumare o la presenza di fiamme o scintille nella zona di lavoro o di immagazzinamento della benzina può provocare incendi o esplosioni.
- Se il motore deve essere in funzione per eseguire alcune operazioni, accertarsi che l'ambiente sia ben ventilato. Non far mai funzionare il motore in un ambiente chiuso. Lo scarico contiene del gas di ossido di carbonio velenoso che può provocare la perdita della conoscenza e portare al decesso. Far funzionare il motore in una zona aperta o, in ambienti chiusi, con un sistema di aspirazione dei gas di scarico.

- Mettere la motocicletta in piano prima di iniziare qualsiasi operazione.

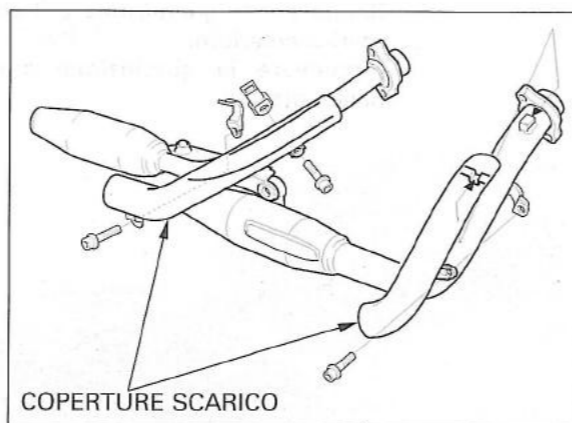
SPECIFICHE TECNICHE

ARTICOLO		SPECIFICHE TECNICHE	
Gioco impugnatura comando acceleratore		2 - 6 mm	
Candela	Standard	DPR8EA-9 (NGK)	X24EPR-U9 (DENSO)
	Climi freddi (inferiori a 5°C)	DPR7EA-9 (NGK)	X22EPR-U9 (DENSO)
	Corsa prolungata ad alta velocità	DPR9EA-9 (NGK)	X27EPR-U9 (DENSO)
Distanza elettrodi candela		0,80 - 0,90	
Gioco valvola	IN	0,15 mm	
	EX	0,20 mm	

Montare le coperture dello scarico e avvitare i bulloni.

Serrare i bulloni alla coppia specificata.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)



Montare le nuove guarnizioni.

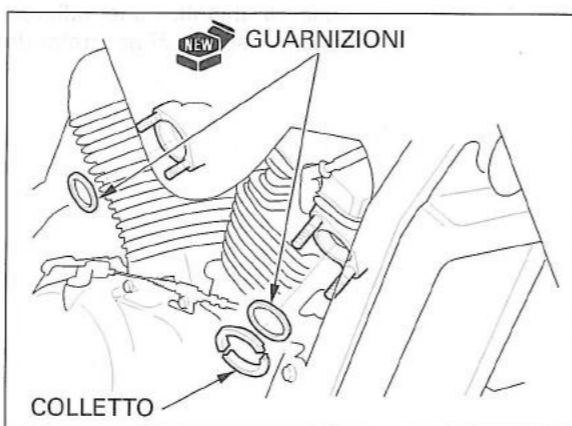
NOTA:

Montare le guarnizioni in posizione corretta.

- Lato anteriore: Diam. est. grande

- Lato posteriore: Diam. est. piccolo

Installare il colletto del tubo di scarico anteriore.



Installare il silenziatore.

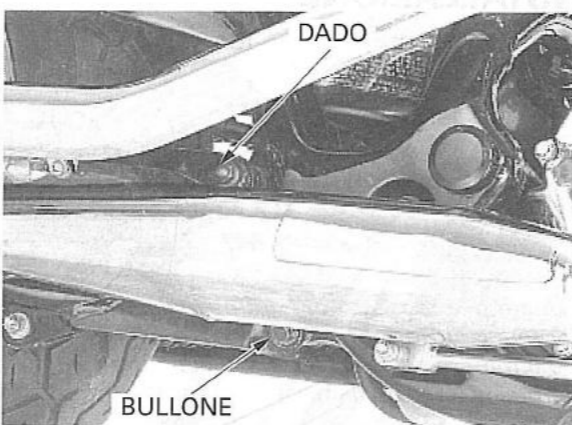
Avvitare temporaneamente bulloni e dadi.

NOTA:

Non serrare ancora dadi e bulloni.

Serrare il bullone e il dado di montaggio del silenziatore alla coppia specificata.

COPPIA: 20 N-m (2,0 kgf-m)

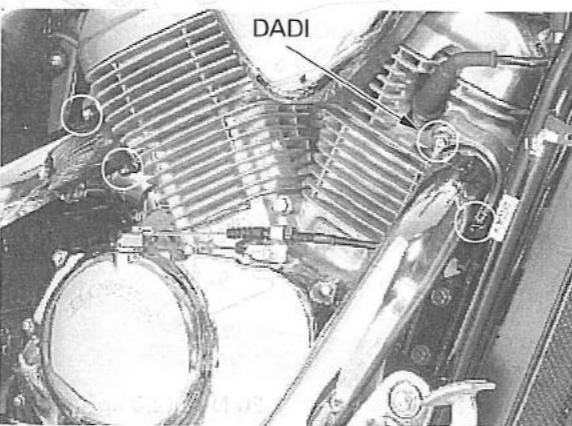


Serrare i dadi di unione del tubo di scarico alla coppia specificata.

COPPIA: 25 N-m (2,5 kgf-m)

NOTA:

Dopo l'installazione ispezionare sempre che il sistema di scarico non presenti perdite.



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	3-1	CATENA DI TRASMISSIONE	3-18
PROGRAMMA DI MANUTENZIONE	3-3	GUIDA CATENA DI TRASMISSIONE	3-22
TUBAZIONE CARBURANTE	3-4	LIQUIDO FRENI	3-22
FUNZIONAMENTO ACCELERATORE	3-4	USURA GANASCE/PASTIGLIE FRENO	3-23
STARTER CARBURATORE	3-5	SISTEMA FRENANTE	3-23
FILTRO ARIA	3-6	INTERRUTTORE LUCE ARRESTO	3-25
SFIATO BASAMENTO	3-7	REGOLAZIONE FARO	3-25
CANDELA	3-7	IMPIANTO FRIZIONE	3-26
GIOCO VALVOLE	3-9	CAVALLETTO LATERALE	3-26
OLIO MOTORE/FILTRO OLIO	3-12	SOSPENSIONE	3-27
REGIME MINIMO MOTORE	3-15	BULLONI, DADI, FERMAGLI	3-28
REFRIGERANTE RADIATORE	3-16	RUOTE/PNEUMATICI	3-28
IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO	3-16	CUSCINETTI TESTA STERZO	3-29
IMPIANTO ALIMENTAZIONE ARIA SECONDARIA	3-17		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

▲ AVVERTIMENTO

- La benzina è estremamente infiammabile ed è esplosiva in certe condizioni. Lavorare in un ambiente ben ventilato. Il fumare o la presenza di fiamme o scintille nella zona di lavoro o di immagazzinamento della benzina può provocare incendi o esplosioni.
- Se il motore deve essere in funzione per eseguire alcune operazioni, accertarsi che l'ambiente sia ben ventilato. Non far mai funzionare il motore in un ambiente chiuso. Lo scarico contiene del gas di ossido di carbonio velenoso che può provocare la perdita della conoscenza e portare al decesso. Far funzionare il motore in una zona aperta o, in ambienti chiusi, con un sistema di aspirazione dei gas di scarico.

- Mettere la motocicletta in piano prima di iniziare qualsiasi operazione.

SPECIFICHE TECNICHE

ARTICOLO		SPECIFICHE TECNICHE	
Gioco impugnatura comando acceleratore		2 - 6 mm	
Candela	Standard	DPR8EA-9 (NGK)	X24EPR-U9 (DENSO)
	Climi freddi (inferiori a 5°C)	DPR7EA-9 (NGK)	X22EPR-U9 (DENSO)
	Corsa prolungata ad alta velocità	DPR9EA-9 (NGK)	X27EPR-U9 (DENSO)
Distanza elettrodi candela		0,80 - 0,90	
Gioco valvola	IN	0,15 mm	
	EX	0,20 mm	

ARTICOLO		SPECIFICHE TECNICHE	
Capacità olio motore	Allo scarico	2,1 litri	
	Allo smontaggio	2,8 litri	
	Al cambio del filtro dell'olio	2,25 litri	
Olio motore raccomandato		Olio motore 4 tempi HONDA o equivalente Classificazione di servizio API SE, SF o SG Viscosità: SAE 10W - 40	
Regime minimo motore		1 200 ± 100 min ⁻¹ giri/min	
Allentamento catena di trasmissione		20 - 30 mm	
Maglie standard		120 L	
Liquido freni raccomandato		DOT 4	
Gioco leva frizione		10 - 20 mm	
Dimensioni pneumatici	Anteriore	100/90-19 57S	
	Posteriore	170/80-15 M/C 77S	
Marca pneumatici	Anteriore	BRIDGESTONE L309 DUNLOP F24	
	Posteriore	BRIDGESTONE K555 DUNLOP K555	
Pressione pneumatico freddo	Fino al carico di 90 kg	Anteriore	200 kPa (2,00 kgf/cm ²)
		Posteriore	200 kPa (2,00 kgf/cm ²)
	Fino alla capacità massima	Anteriore	200 kPa (2,00 kgf/cm ²)
		Posteriore	250 kPa (2,50 kgf/cm ²)
Profondità minima battistrada	Anteriore	1,5 mm	
	Posteriore	2,0 mm	

VALORI DI COPPIA

Candela	14 N-m (1,4 kgf-m)	
Coperchio regolazione valvola	12 N-m (1,2 kgf-m)	
Controdado vite regolazione valvola	23 N-m (2,3 kgf-m)	Applicare olio ai filetti e alla superficie di alloggiamento
Coperchio foro distribuzione	15 N-m (1,5 kgf-m)	Applicare olio al disolfuro di molibdeno sui filetti
Coperchio foro albero a gomiti	15 N-m (1,5 kgf-m)	Applicare olio al disolfuro di molibdeno sui filetti
Bullone di scarico olio motore	30 N-m (3,1 kgf-m)	
Cartuccia filtro olio	10 N-m (1,0 kgf-m)	Applicare un agente di bloccaggio sui filetti
Dado assale posteriore	88 N-m (9,0 kgf-m)	
Raggi	4 N-m (0,4 kgf-m)	

ATTREZZI

Chiave regolazione valvola	07908-KE90000
Chiave filtro olio	07HAA-PJ70100
Serie attrezzi catena di trasmissione	07HMH-MR10103
Chiave raggi	07JMA-MR60100

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

Eeguire l'ispezione prima della guida descritta nel manuale dell'utente in occasione di ogni periodo di manutenzione programmata.

I: Ispezionare e pulire, regolare, lubrificare o sostituire se necessario.

C: Pulire

R: Sostituire

A: Regolare

L: Lubrificare

Il seguente programma di manutenzione indica tutti gli interventi di manutenzione necessari per mantenere la motocicletta in ottime condizioni d'esercizio. Gli interventi di manutenzione devono essere effettuati, in base agli standard e alle specifiche della Honda, da parte di meccanici opportunamente addestrati e con il corretto equipaggiamento. Il vostro concessionario autorizzato Honda soddisfa tutti questi requisiti.

ARTICOLO	FREQUENZA	QUALE SI VERIFICHI PRIMA ⇨ ↓ NOTA	LETTURA CONTACHILOMETRI (NOTA 1)								VED. PAG.				
			x 1 000 km	1	6	12	18	24	30	36					
			x 1 000 mi	0,6	4	8	12	16	20	24					
* TUBAZIONE CARBURANTE					I							3-4			
* FUNZIONAMENTO ACCELERATORE					I							3-4			
* STARTER CARBURATORE					I							3-5			
FILTRO ARIA		NOTA 2					R					R	3-6		
SFIATO BASAMENTO		NOTA 3			C	C	C	C	C	C	C		3-7		
CANDELA					I	R	I	R	I	R			3-7		
* GIOCO VALVOLE					I								3-9		
OLIO MOTORE					R		R		R		R		3-12		
FILTRO OLIO MOTORE					R		R		R		R		3-14		
* REGIME MINIMO MOTORE					I	I	I	I	I	I	I		3-15		
REFRIGERANTE RADIATORE		NOTA 4											R	3-16	
* IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO							I						I	3-16	
* IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE ARIA SECONDARIA									I				I	3-17	
CATENA DI TRASMISSIONE													Ogni 1 000 km I,L	3-18	
GUIDA CATENA DI TRASMISSIONE														3-22	
LIQUIDO FRENI		NOTA 4					I	I	R	I	I	R		3-22	
USURA GANASCE/PASTIGLIE FRENO							I	I	I	I	I	I		3-23	
IMPIANTO FRENANTE							I							3-23	
* INTERRUOTTORE LUCE DI ARRESTO														I	3-25
* REGOLAZIONE FARO														I	3-25
IMPIANTO FRIZIONE							I	I	I	I	I	I			3-26
CAVALLETTO LATERALE														I	3-26
SOSPENSIONE														I	3-27
* DADI, BULLONI, FISSAGGI														I	3-28
** RUOTE/PNEUMATICI														I	3-28
** CUSCINETTI TESTA STERZO														I	3-29

* La manutenzione deve essere effettuata dal concessionario autorizzato HONDA, a meno che il proprietario non abbia attrezzi e dati di manutenzione appropriati e non sia un meccanico qualificato.

** Nell'interesse della sicurezza, raccomandiamo che la manutenzione di questi articoli sia effettuata solo dal concessionario autorizzato HONDA.

La Honda raccomanda che il Concessionario Honda autorizzato di zona collaudi su strada la motocicletta dopo l'esecuzione di ciascuna manutenzione periodica.

- NOTE:
1. Se il chilometraggio è elevato, ripetere l'intervento in base alla frequenza qui stabilita.
 2. Effettuare la manutenzione con maggiore frequenza quando si guida in zone particolarmente bagnate o polverose.
 3. Effettuare la manutenzione con maggiore frequenza quando si guida sotto la pioggia o con la massima accelerazione.
 4. Sostituire ogni due anni, o agli intervalli indicati dal contachilometri, a seconda di quale scadenza si verifichi per prima. La sostituzione richiede esperienza meccanica.

TUBAZIONE CARBURANTE

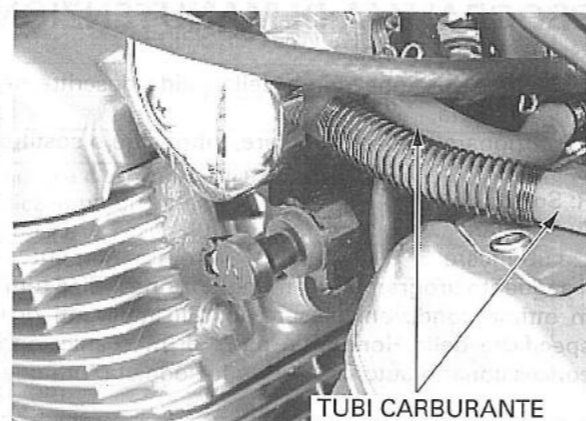
▲ AVVERTIMENTO

La benzina è estremamente infiammabile ed è esplosiva in certe condizioni. TENERLA LONTANA DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

Smontare la sella (pag. 2-2) e il serbatoio del carburante (pag. 2-3).

Controllare che le tubazioni del carburante non siano deteriorate, danneggiate e che non perdano. Sostituire le tubazioni del carburante, se necessario.

Controllare inoltre che il tubo della depressione della valvola automatica non sia danneggiato. Sostituire il tubo della depressione, se necessario.



FUNZIONAMENTO ACCELERATORE

Controllare che i cavi dell'acceleratore non siano deteriorati o danneggiati.

Controllare che l'impugnatura comando acceleratore funzioni regolarmente. Controllare che l'impugnatura comando acceleratore ritorni dalla posizione completamente aperta a quella completamente chiusa in modo regolare ed automatico in tutte le posizioni dello sterzo.

Se l'impugnatura comando acceleratore non ritorna correttamente, lubrificare il cavo dell'acceleratore e ripassare e lubrificare l'alloggiamento dell'impugnatura comando acceleratore.

Lubrificazione del cavo: scollegare i cavi dell'acceleratore alle loro estremità superiori (pag. 13-7). Lubrificare accuratamente i cavi e i loro punti di articolazione con lubrificante per cavi disponibile commercialmente o con un olio leggero.

Se l'impugnatura comando acceleratore non ritorna ancora correttamente, sostituire i cavi dell'acceleratore.

▲ AVVERTIMENTO

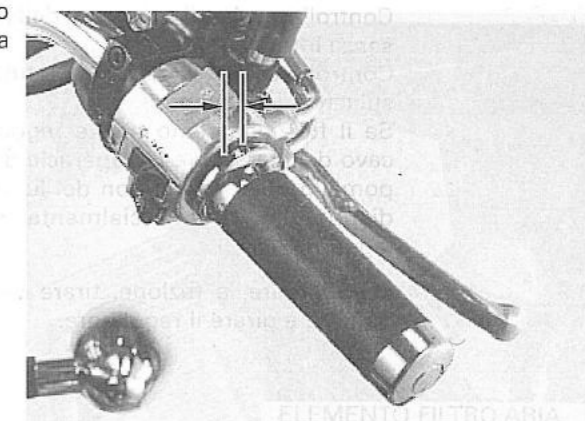
Il riutilizzo di un cavo dell'acceleratore danneggiato o piegato o attorcigliato male può impedire il funzionamento corretto della slitta della farfalla e può condurre a una perdita del controllo dell'accelerazione durante la guida.

Con il motore al minimo, girare completamente il manubrio a destra e a sinistra per accertarsi che il regime del minimo non cambi.

Se il regime del minimo aumenta, controllare il gioco dell'impugnatura comando acceleratore e il collegamento del cavo dell'acceleratore.

Misurare il gioco dell'impugnatura comando acceleratore in corrispondenza della flangia della stessa.

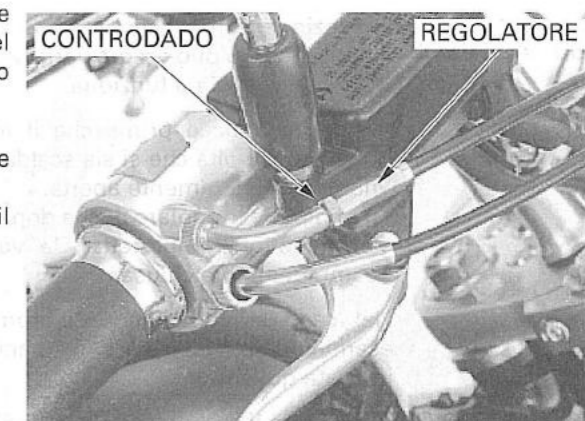
GIOCO: 2-6 mm



Il gioco dell'impugnatura comando acceleratore può essere regolato da entrambe le estremità del cavo dell'acceleratore. Piccole regolazioni vengono effettuate con il regolatore superiore.

Allentare il controdado e ruotare il regolatore come richiesto per ottenere il gioco.

Dopo la regolazione, riserrare saldamente il controdado e rimettere in posizione la cuffia.

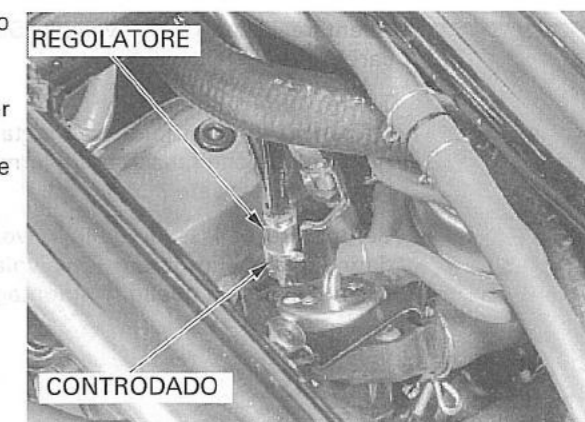


Le regolazioni di maggiore entità vengono effettuate con il regolatore inferiore.

Allentare i controdadi e ruotare i regolatori per ottenere il gioco.

Serrare i controdadi dopo aver effettuato le regolazioni.

Ricontrollare il gioco.



STARTER CARBURATORE

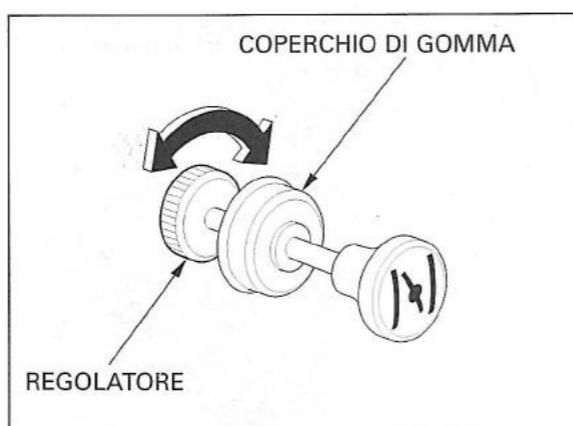
VALVOLA DI ARRICCHIMENTO DELLO STARTER (SE)

Il sistema dello starter usa un circuito di arricchimento del carburante controllato da una valvola di arricchimento (SE). La valvola SE apre il circuito di arricchimento per mezzo di un cavo quando il pomello dello starter sul lato sinistro del carburatore viene tirata.



TUBAZIONE Controllare che il pomello dello starter funzioni senza intoppi.
Controllare la presenza di eventuale usura o danni sul cavo dello starter.
Se il funzionamento non è regolare, lubrificare il cavo dello starter e la superficie di scorrimento del pomello dello starter con del lubrificante apposito disponibile commercialmente o con un olio leggero.

Per regolare la frizione, tirare via il coperchio di gomma e girare il regolatore.



Il funzionamento del sistema di arricchimento all'avviamento può essere verificato in base a come il motore si avvia e funziona:

- Partenza difficile prima che il motore sia caldo (facile una volta che si sia scaldato): la valvola SE non è completamente aperta.
- Il minimo è irregolare anche dopo il riscaldamento (combustione imperfetta): la valvola SE non è completamente chiusa.

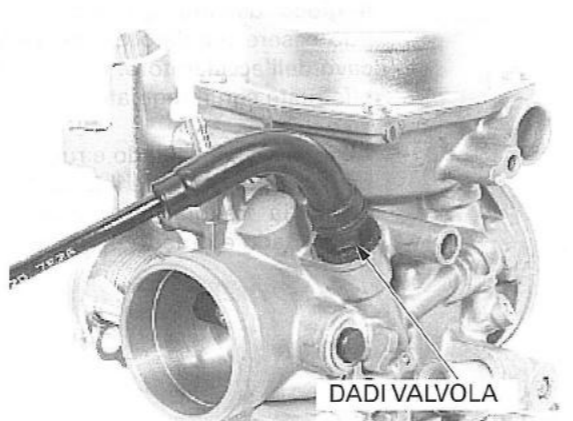
Nel caso si verifichino i sintomi di cui sopra, esaminare la valvola SE seguendo la procedura indicata qui sotto.

Rimuovere il carburatore (pag. 5-6).

Allentare il dado della valvola SE ed estrarlo dal carburatore.

Tirare completamente in fuori il pomello dello starter nella posizione completamente aperta e ricontrollare che funzioni regolarmente. Non ci deve essere alcun gioco.

Controllare se la sede della valvola sullo starter è danneggiata. Rimontare la valvola dello starter in ordine inverso a quello di smontaggio.



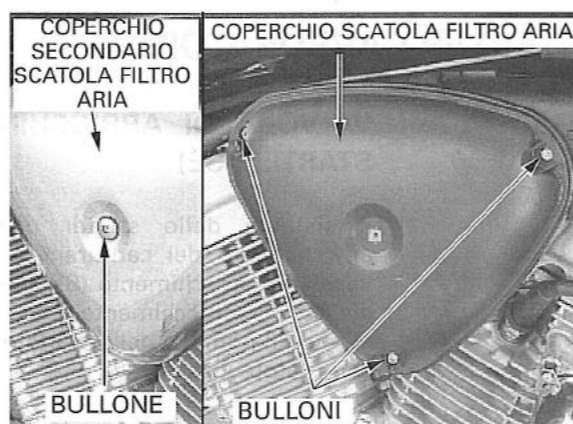
FILTRO ARIA

NOTA:

- Il filtro dell'aria è del tipo a elemento di carta viscoso e non può essere pulito, in quanto l'elemento contiene un adesivo per la polvere.
- Se la motocicletta viene guidata in zone umide o polverose, sono richieste ispezioni più frequenti.

Svitare il bullone del coperchio secondario della scatola del filtro dell'aria e togliere il coperchio.

Svitare i tre bulloni e togliere il coperchio della scatola del filtro dell'aria.



Rimuovere l'elemento del filtro dell'aria. Sostituire l'elemento in conformità al programma di manutenzione. Sostituire inoltre l'elemento quando è eccessivamente sporco o danneggiato.



SFIATO BASAMENTO

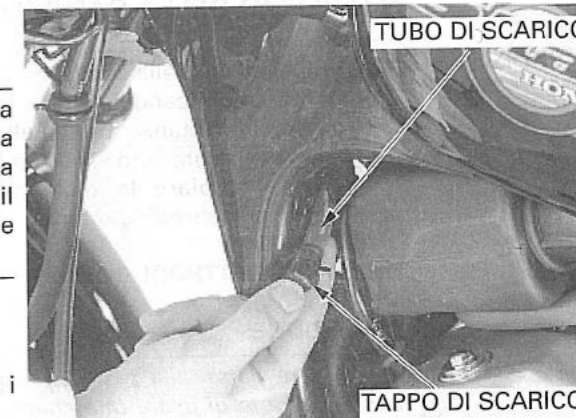
NOTA:

Effettuare la manutenzione con maggiore frequenza se si guida sotto la pioggia, con la massima accelerazione o dopo che la motocicletta è stata lavata o rovesciata. Effettuare la manutenzione se il livello di depositi può essere visto nella sezione trasparente del tubo di sfiato.

Sfilare il tubo di scarico dal telaio.

Togliere il tappo di scarico dal tubo per eliminare i depositi.

Rimontare il tappo di scarico.



CANDELA

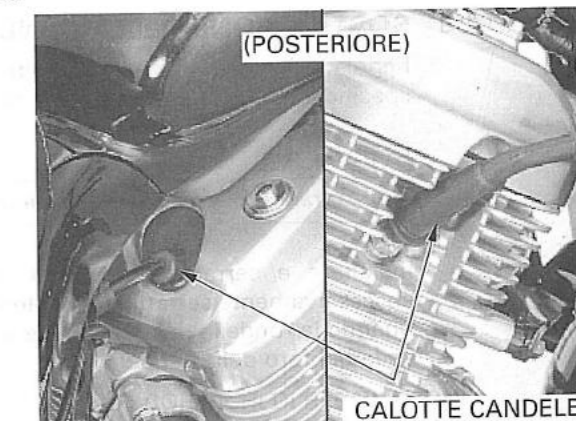
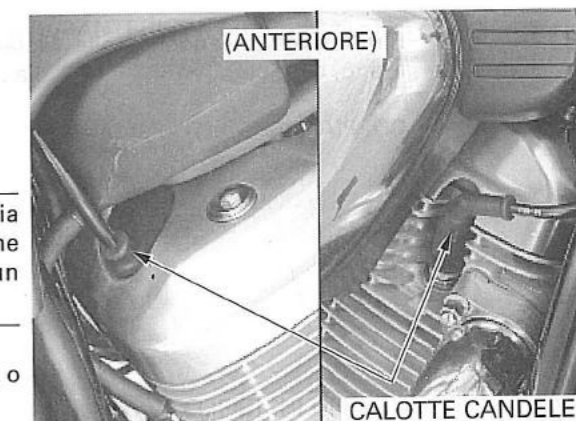
Scollegare le calotte delle candele.

NOTA:

Pulire attorno alle basi delle candele con aria compressa prima di rimuoverle, e accertarsi che nella camera di combustione non entri alcun detrito.

Rimuovere le candele usando la chiave apposita o equivalente.

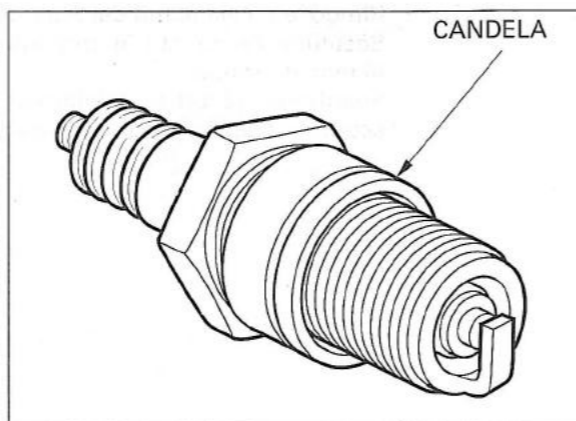
Ispezionare o sostituire come descritto nel programma di manutenzione (pag. 3-3).



ISPEZIONE

Controllare e sostituire quanto segue se necessario (candele consigliate: pag. 3-1).

- Danni dell'isolatore
- Usura degli elettrodi
- Condizione della bruciatura, colore
 - Una gradazione di marrone da chiaro a scuro indica buone condizioni.
 - Un colore troppo chiaro indica che l'impianto di accensione funziona male o che la miscela è povera.
 - Dei depositi umidi o neri fuliginosi indicano una miscela troppo ricca.



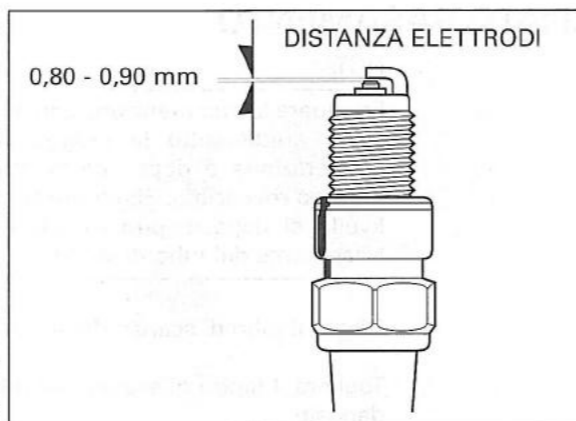
RIUTILIZZO DELLA CANDELA

Pulire gli elettrodi della candela con una spazzola o un detergente per candela. Controllare la distanza tra l'elettrodo centrale e quelli laterali con uno spessore a filo. Se necessario, regolare la distanza piegando con attenzione gli elettrodi laterali.

DISTANZA ELETTRODI: 0,80 - 0,90 mm

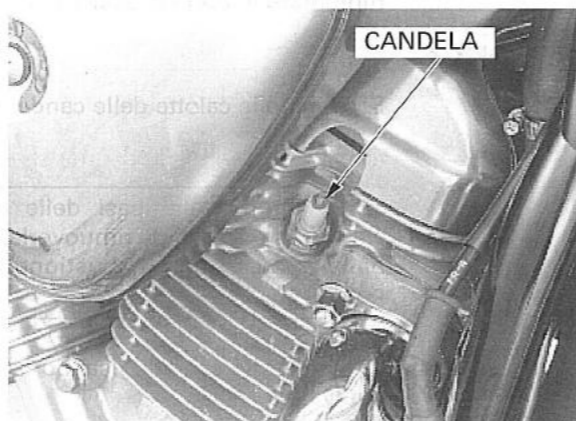
ATTENZIONE:

Per evitare danni alla testata, avvire a mano le candele prima di usare una chiave per serrare alla coppia specificata.



Rimontare la candela nella testata e serrarla a mano, e quindi serrare alla coppia specificata.

COPPIA: 14 N-m (1,4 kgf-m)



SOSTITUZIONE DELLA CANDELA

Regolare la distanza tra gli elettrodi secondo le specifiche con uno spessore a filo.

ATTENZIONE:

Non serrare eccessivamente la candela.

Installare e serrare a mano la nuova candela, successivamente serrarla di un ulteriore mezzo giro quando la rondella di tenuta viene a contatto con la sede del foro della candela.

GIOCO VALVOLE

ISPEZIONE

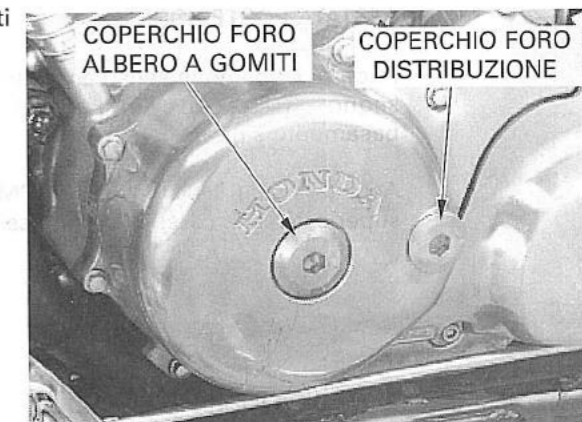
NOTA:

Ispezionare e regolare il gioco valvole a motore freddo (temperatura inferiore a 35°C).

Smontare il serbatoio del carburante (pag. 2-3).
Smontare il corpo del filtro dell'aria (pag. 5-4).

Smontare la camera del filtro dell'aria e il condotto di aspirazione.

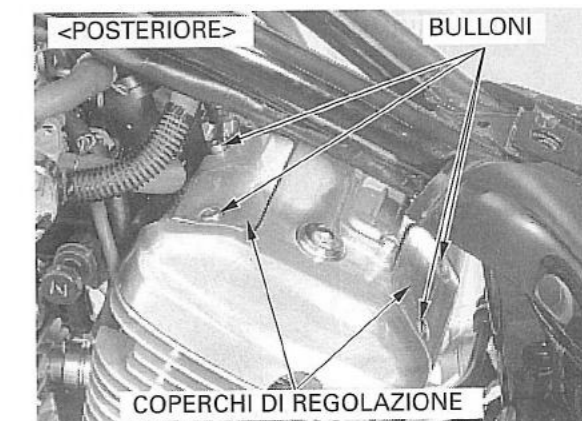
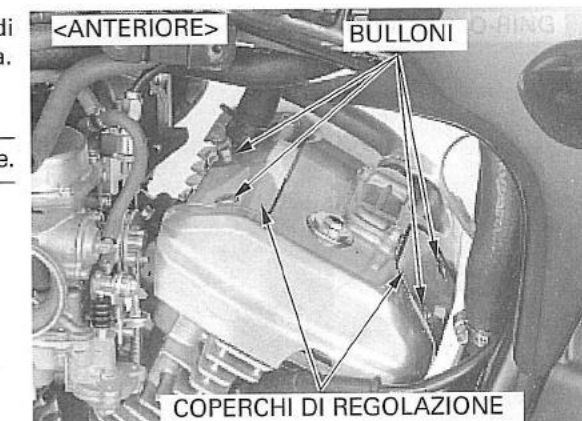
Rimuovere il coperchio del foro dell'albero a gomiti e quello del foro di distribuzione.



Svitare i bullone e smontare i coperchi di regolazione delle valvole dai coperchi della testata.

NOTA:

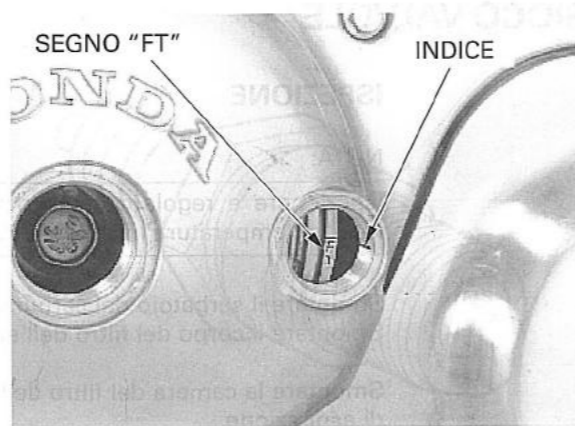
Regolare per prime le valvole del cilindro anteriore.



TESTATA ANTERIORE

Ruotare il volano in senso antiorario per allineare il segno "FT" con l'indice sul coperchio del basamento sinistro.

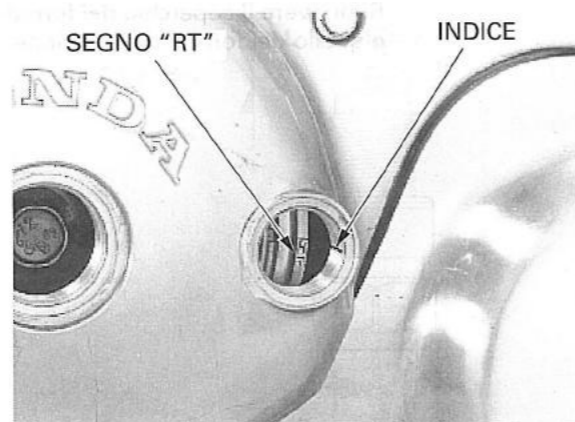
Accertarsi che il pistone sia al PMS (punto morto superiore) sulla corsa di compressione.



TESTATA POSTERIORE

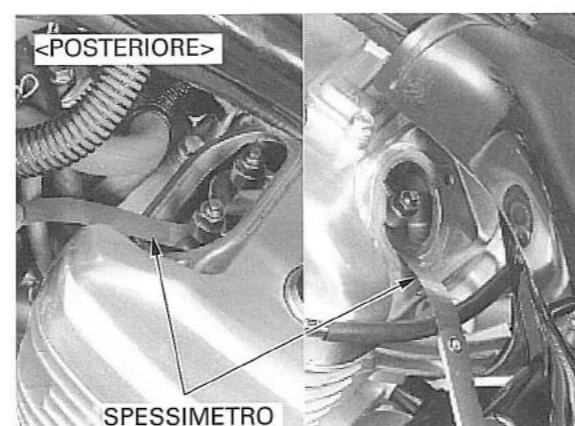
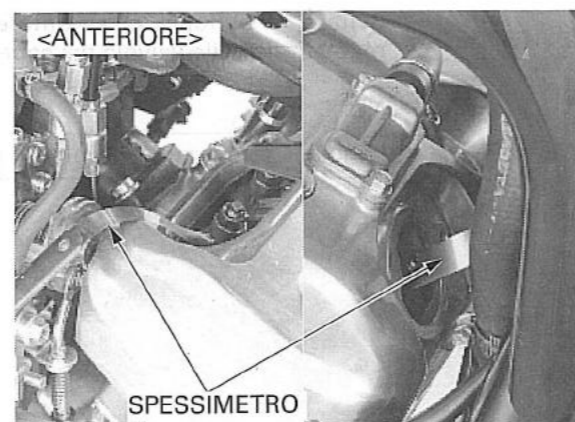
Ruotare il volano in senso antiorario per allineare il segno "RT" con l'indice sul coperchio del basamento sinistro.

Accertarsi che il pistone sia al PMS (punto morto superiore) sulla corsa di compressione.



Misurare il gioco di tutte e tre le valvole inserendo uno spessimetro tra la vite di regolazione e la valvola.

GIOCO VALVOLE:
IN: 0,15 mm
EX: 0,20 mm



REGOLAZIONE

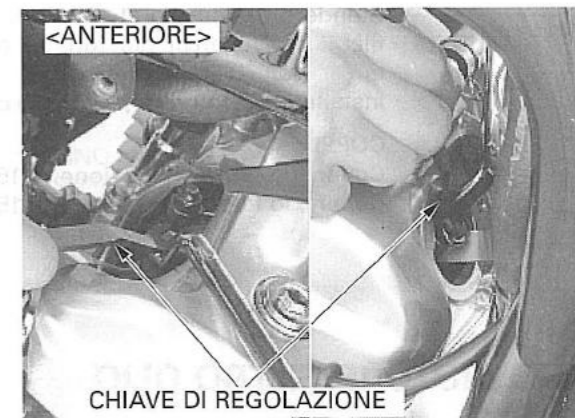
Per regolare, allentare il controdado e ruotare la vite di regolazione fino a che ci sia un leggero trascinamento dello spessimetro.

Tenere la vite di regolazione e serrare il controdado.

COPPIA: 23 N-m (2,3 kgf-m)

ATTREZZO:
Chiave regolazione valvola 07908-KE90000

NOTA:
Applicare olio sui filetti di dado e bullone.



Controllare i gommini O-ring dei coperchi di regolazione delle valvole per vedere che non siano danneggiati e sostituirli se necessario.

Montare i coperchi anteriore e posteriore di regolazione delle valvole.



Stendere del grasso al disolfuro di molibdeno sui filetti dei coperchi del foro di distribuzione e di quello dell'albero a gomiti. Installare e serrare i coperchi alla coppia specificata.

COPPIA:

Coperchio foro distribuzione: 15 N-m (1,5 kgf-m)
Coperchio foro albero a gomiti: 15 N-m (1,5 kgf-m)



OLIO MOTORE/FILTRO OLIO

ISPEZIONE

▲ AVVERTIMENTO

- Se il motore deve essere in funzione per eseguire alcune operazioni, accertarsi che l'ambiente sia ben ventilato. Non far mai funzionare il motore in un ambiente chiuso. Lo scarico contiene del gas di ossido di carbonio velenoso che può provocare la perdita della conoscenza e portare al decesso. Far funzionare il motore all'aperto o con un impianto di aspirazione dei gas di scarico se in un ambiente chiuso.
- Il motore e alcune parti dell'impianto di scarico diventano estremamente caldi e rimangono caldi per qualche tempo dopo il funzionamento del motore. Prima di toccare queste parti indossare guanti isolati o attendere finché il motore e l'impianto di scarico si sono raffreddati.

NOTA:

- Non avvitare il tappo di rifornimento/astina di livello quando si controlla il livello dell'olio.
- Il livello dell'olio non può essere misurato correttamente se la motocicletta non è appoggiata in posizione perfettamente verticale in piano.
- Man mano che l'olio viene gradualmente consumato, è necessario controllarne periodicamente il livello e riportarne il volume al livello corretto.
- Se il livello dell'olio è eccessivamente elevato, ne possono essere influenzate le prestazioni generali del motore e l'azionamento della frizione. Un livello eccessivamente basso dell'olio può provocare il surriscaldamento del motore oltre ad un'usura prematura dei vari componenti.
- Se durante l'aggiunta di olio viene mescolata una marca d'olio diversa o un olio di qualità inferiore, la capacità lubrificante peggiora.

Sostenere la motocicletta in posizione verticale e in piano usando un carrello sollevatore o un martinetto sotto il motore.

Avviare il motore e lasciarlo girare al minimo per alcuni minuti.
Fermare il motore e attendere 2-3 minuti.



Togliere il tappo di rifornimento/astina di livello ed eliminare l'olio dall'astina con un panno pulito.

Con la motocicletta verticale in piano, inserire nel foro il tappo di rifornimento/astina di livello senza avvitare. Togliere il tappo/astina e controllare il livello dell'olio.

Se il livello è inferiore o vicino al segno di livello inferiore sull'astina, riempire fino al segno di livello superiore con l'olio raccomandato.

OLIO MOTORE CONSIGLIATO

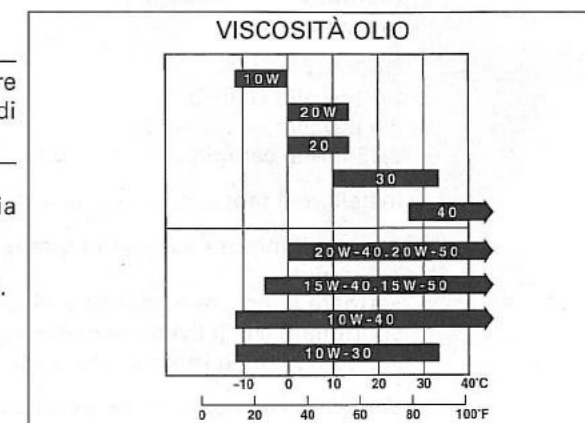
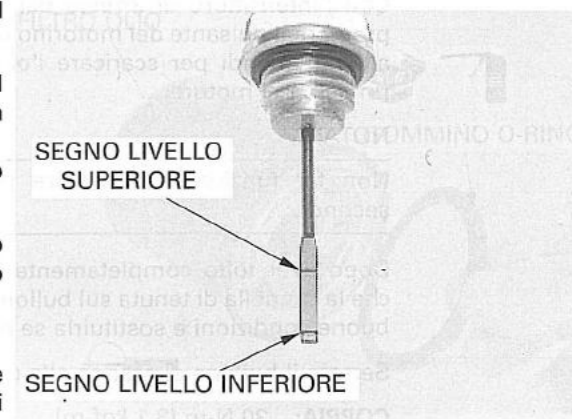
Olio motore 4 tempi Honda od olio motore equivalente che soddisfi la classificazione di servizio API SE, SF o SG.
Viscosità: SAE 10W-40

NOTA:

Altre viscosità indicate sulla tabella possono essere usate quando la temperatura media della zona di utilizzo rientra nella gamma indicata.

Controllare che il gommino O-ring non sia danneggiato.

Reinserire il tappo di rifornimento/astina di livello.



CAMBIO DELL'OLIO MOTORE

▲ AVVERTIMENTO

- Se il motore deve essere in funzione per eseguire alcune operazioni, accertarsi che l'ambiente sia ben ventilato. Non far mai funzionare il motore in un ambiente chiuso. Lo scarico contiene del gas di ossido di carbonio velenoso che può provocare la perdita della conoscenza e portare al decesso. Far funzionare il motore all'aperto o con un impianto di aspirazione degli scarichi se in un ambiente chiuso.
- Il motore e alcune parti dell'impianto di scarico diventano estremamente caldi e rimangono caldi per qualche tempo dopo il funzionamento del motore. Prima di toccare queste parti indossare guanti isolati o attendere finché il motore e l'impianto di scarico si sono raffreddati.

NOTA:

Cambiare l'olio motore con il motore caldo e la motocicletta appoggiata sul cavalletto laterale per garantire uno scarico completo e rapido.

Riscaldare il motore.
Mettere un contenitore di raccolta dell'olio sotto il motore per raccogliere l'olio, quindi svitare il bullone di scarico dell'olio e il tappo di rifornimento/astina di livello.



Con l'interruttore di arresto del motore su "OFF", premere il pulsante del motorino di avviamento per alcuni secondi per scaricare l'olio eventualmente rimasto nel motore.

NOTA:

Non far funzionare il motore per più di alcuni secondi.

Dopo aver tolto completamente l'olio, controllare che la rondella di tenuta sul bullone di scarico sia in buone condizioni e sostituirla se necessario.

Serrare il bullone di scarico alla coppia specificata.

COPPIA: 30 N-m (3,1 kgf-m)

Riempire il basamento con l'olio motore raccomandato.

CAPACITÀ OLIO:

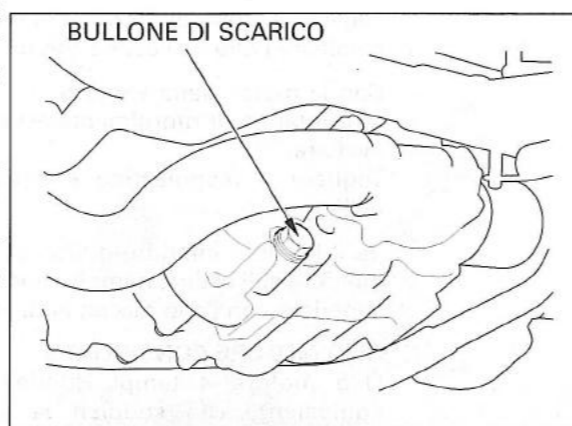
- 2,1 litri allo scarico
- 2,8 litri allo smontaggio
- 2,25 litri al cambio del filtro olio

Installare il tappo di rifornimento/astina di livello.

Avviare il motore e lasciarlo girare al minimo per 2 o 3 minuti.

Fermare il motore e attendere alcuni minuti, quindi controllare che il livello dell'olio raggiunga il segno superiore con la motocicletta verticale.

Verificare che non ci siano perdite d'olio.



CAMBIO DEL FILTRO DELL'OLIO MOTORE

▲ AVVERTIMENTO

- Se il motore deve essere in funzione per eseguire alcune operazioni, accertarsi che l'ambiente sia ben ventilato. Non far mai funzionare il motore in un ambiente chiuso. Lo scarico contiene del gas di ossido di carbonio velenoso che può provocare la perdita della conoscenza e portare al decesso. Far funzionare il motore all'aperto o con un impianto di aspirazione degli scarichi se in un ambiente chiuso.
- Il motore e alcune parti dell'impianto di scarico diventano estremamente caldi e rimangono caldi per qualche tempo dopo il funzionamento del motore. Prima di toccare queste parti indossare guanti isolati o attendere finché il motore e l'impianto di scarico si sono raffreddati.

Scaricare l'olio motore (pag. 3-14).

Togliere la cartuccia del filtro dell'olio usando la chiave del filtro.

ATTREZZO:

Chiave filtro olio 07HAA-PJ70100



Oliare il nuovo gommino O-ring del filtro dell'olio.

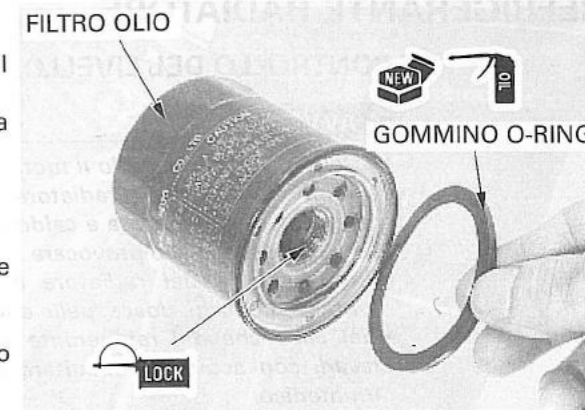
Stendere un agente di bloccaggio sui filetti del nuovo filtro dell'olio. Installare e serrare il nuovo filtro dell'olio alla coppia specificata.

COPPIA: 10 N-m (1,0 kgf-m)

Riempire il basamento con l'olio motore raccomandato (pag. 3-12).

Installare il tappo di rifornimento/astina di livello. Avviare il motore e ricontrollare il livello dell'olio (pag. 3-13).

Accertarsi che non ci siano perdite d'olio.



REGIME MINIMO MOTORE

▲ AVVERTIMENTO

Se il motore deve essere in funzione per eseguire alcune operazioni, accertarsi che l'ambiente sia ben ventilato. Non far mai funzionare il motore in un ambiente chiuso. Lo scarico contiene del gas di ossido di carbonio velenoso che può provocare la perdita della conoscenza e portare al decesso. Far funzionare il motore all'aperto o con un impianto di aspirazione degli scarichi se in un ambiente chiuso.

NOTA:

- Eseguire questa manutenzione con il motore alla normale temperatura di funzionamento e con il cambio in folle. Mettere la motocicletta in piano.
- Per effettuare una registrazione accurata del regime del minimo il motore deve essere caldo. Dieci minuti di marcia con fermate e partenze sono sufficienti.

Riscaldare il motore e mettere il cambio in folle. Sorreggere la motocicletta con il cavalletto laterale. Controllare il regime del minimo e regolarlo ruotando la vite di arresto dell'acceleratore come richiesto.

REGIME DEL MINIMO: 1.200 ± 100 min⁻¹ (giri/min)



REFRIGERANTE RADIATORE

CONTROLLO DEL LIVELLO

▲ AVVERTIMENTO

- *Attendere fino a quando il motore è freddo prima di togliere il tappo del radiatore. La rimozione del tappo mentre il motore è caldo e il refrigerante è sotto pressione può provocare serie scottature.*
- *Il refrigerante del radiatore è tossico. Tenerlo lontano da occhi, bocca, pelle e indumenti.*
- *Nel caso che del refrigerante entri negli occhi, lavarli con acqua e consultare immediatamente un medico.*
- *Nel caso di ingestione di refrigerante, indurre il vomito e consultare immediatamente un medico.*
- **TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.**

Controllare il livello del refrigerante del serbatoio di riserva con il motore alla normale temperatura d'esercizio. Il livello deve essere tra gli indici di livello "UPPER" (superiore) e "LOWER" (inferiore) con la motocicletta verticale in piano.

Se necessario, togliere la copertura del lato destro (pag. 2-3) e il tappo del serbatoio di riserva e riempire il serbatoio fino all'indice di livello "UPPER" con una miscela al 50% di acqua distillata e antigelo (preparazione della miscela di refrigerante: pag. 6-4).

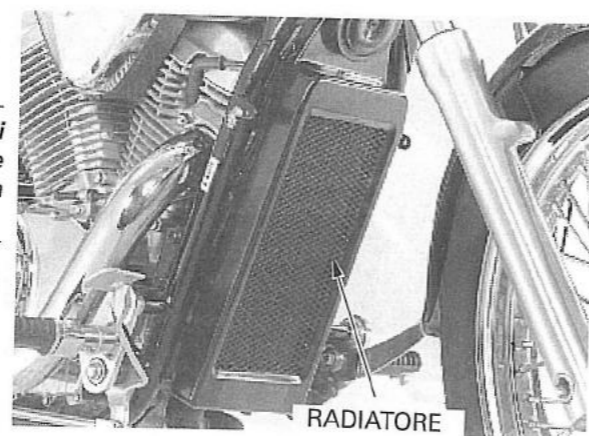
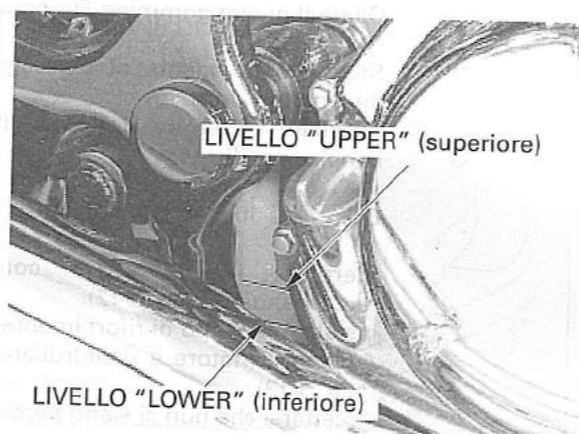
ATTENZIONE:

Accertarsi di usare la miscela corretta di antigelo e acqua distillata per proteggere il motore. Usare acqua distillata. L'acqua di rubinetto può provocare la corrosione o l'arrugginimento del motore.

Se il livello di refrigerante diminuisce molto rapidamente, verificare se ci sono delle perdite.

Se il serbatoio di riserva si svuota completamente, è possibile che l'aria entri nell'impianto di raffreddamento.

Accertarsi di rimuovere tutta l'aria dall'impianto di raffreddamento come descritto a pag. 6-6.



IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

▲ AVVERTIMENTO

Per impedire lesioni, tenere mani e indumenti lontani dalla ventola di raffreddamento, dato che potrebbe avviarsi automaticamente, senza preavviso.

Controllare che il condotto dell'aria del radiatore non sia intasato o danneggiato.

Raddrizzare le alette piegate con un piccolo cacciavite a lama piatta e togliere insetti, fango o altre ostruzioni con aria compressa o acqua a bassa pressione.

Sostituire il radiatore se il flusso dell'aria è ostruito per più del 20% della superficie irradiante.

Per la sostituzione del radiatore, fare riferimento a pag. 6-9.



Rimuovere il serbatoio del carburante e i coperchi dello sterzo (sezione 2).

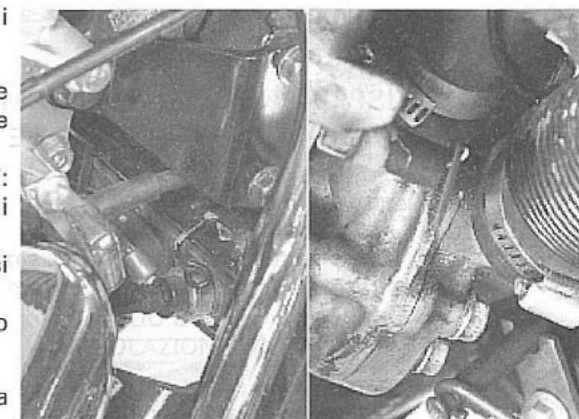
Controllare che non ci siano perdite di refrigerante dalla pompa dell'acqua, dai flessibili del radiatore e dai giunti del flessibile.

Accertarsi che i flessibili siano in buone condizioni: non devono mostrare alcun segno di deterioramento.

Sostituire eventuali flessibili che mostrino qualsiasi segno di deterioramento.

Controllare che tutte le fascette dei flessibili siano ben strette.

Per la sostituzione del radiatore, fare riferimento a pag. 6-9.



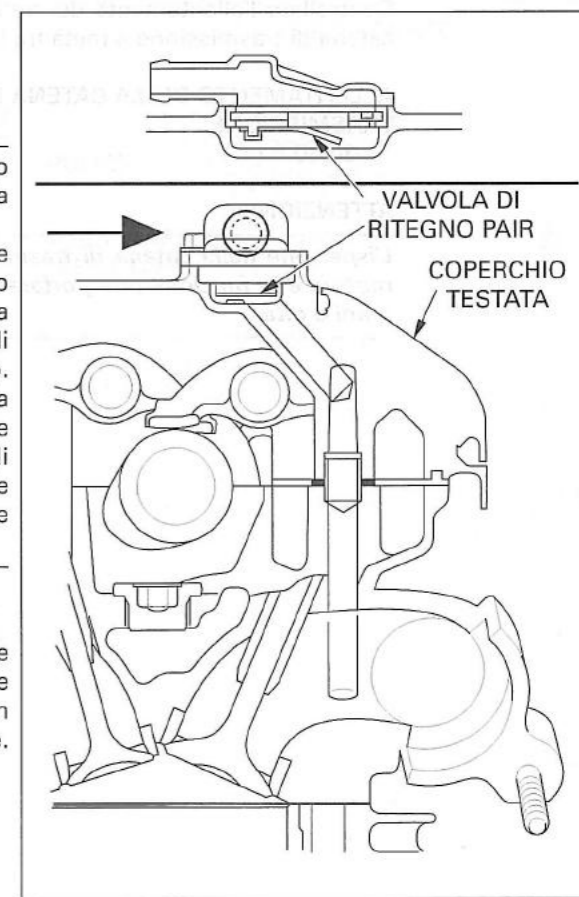
IMPIANTO ALIMENTAZIONE ARIA SECONDARIA

NOTA:

- Questo modello è dotato di un impianto di invio dell'aria secondaria situato sul coperchio della testata.
- L'impianto di invio dell'aria secondaria introduce aria filtrata nei gas di scarico dall'apertura dello scarico. L'aria secondaria viene aspirata dall'apertura di scarico quando c'è un impulso di pressione negativa nell'impianto di scarico. Questa carica di aria secondaria favorisce la combustione dei gas di scarico incombusti e cambia un quantitativo considerevole di idrocarburi e ossido di carbonio in anidride carbonica, che è relativamente innocua, e vapore acqueo.

Rimuovere il serbatoio del carburante (pag. 2-3).

Controllare che i flessibili e i tubi di iniezione dell'aria tra la valvola di regolazione dell'iniezione dell'aria secondaria (PAIR) e la luce di scarico non siano usurati, danneggiati o collegati male. Accertarsi che i flessibili non siano tagliati.



NOTA:

Se i flessibili mostrano qualsiasi segno di danni dovuti al calore, ispezionare le valvole di ritegno PAIR (pag. 5-18).

Controllare i flessibili di aspirazione dell'aria tra il corpo del filtro dell'aria e la valvola di regolazione PAIR per individuare segni di usura, danni o collegamenti allentanti. Accertarsi che i flessibili non siano piegati, strozzati o tagliati.

Per l'ispezione della valvola di regolazione PAIR, fare riferimento a pag. 5-18.

VALVOLA DI REGOLAZIONE PAIR



FLESSIBILE ASPIRAZIONE ARIA

CATENA DI TRASMISSIONE

ISPEZIONE DELL'ALLENAMENTO DELLA CATENA DI TRASMISSIONE

▲ AVVERTIMENTO

L'ispezione della catena di trasmissione mentre il motore è in funzione può portare a lesioni gravi di mani e dita.

Portare l'interruttore di accensione su OFF, mettere la motocicletta sul cavalletto laterale e il cambio in folle.

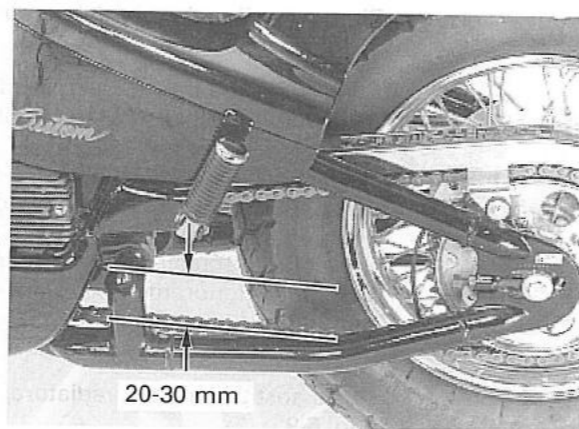
Controllare l'allentamento del tratto inferiore della catena di trasmissione a metà tra le ruote dentate.

ALLENAMENTO DELLA CATENA DI TRASMISSIONE:

20-30 mm

ATTENZIONE:

L'ispezione della catena di trasmissione mentre il motore è in funzione può portare a lesioni gravi di mani e dita.



20-30 mm

REGOLAZIONE

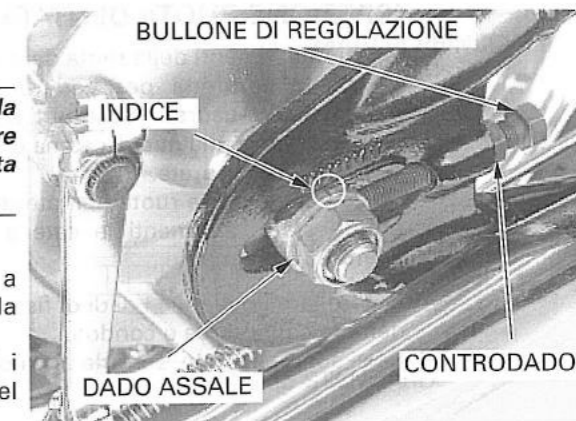
ATTENZIONE:

Se la regolazione non è uguale da ambo i lati, la ruota è fuori allineamento e può provocare un'eccessiva usura del pneumatico, della ruota dentata e della catena.

Allentare il dado dell'assale posteriore. Ruotare entrambi i bulloni di regolazione fino a quando si ottiene l'allentamento corretto della catena di trasmissione. Accertarsi che i segni d'indice su entrambi i regolatori siano allineati con la parte posteriore del forcellone. Serrare il dado dell'assale posteriore alla coppia specificata.

COPPIA: 88 N-m (9,0 kgf-m)

Ricontrollare l'allentamento della catena di trasmissione e che la ruota giri liberamente. Lubrificare la catena di trasmissione con olio per ingranaggi #80-90 o lubrificante simile per impiego con catene con O-ring. Rimuovere con uno straccio il lubrificante per catena in eccesso. Controllare l'etichetta dell'indicatore di usura della catena di trasmissione attaccato al regolatore sinistro della catena di trasmissione. Se la parte rossa dell'etichetta dell'indicatore raggiunge l'estremità del forcellone, sostituire la catena di trasmissione con una nuova (pag. 3-20).

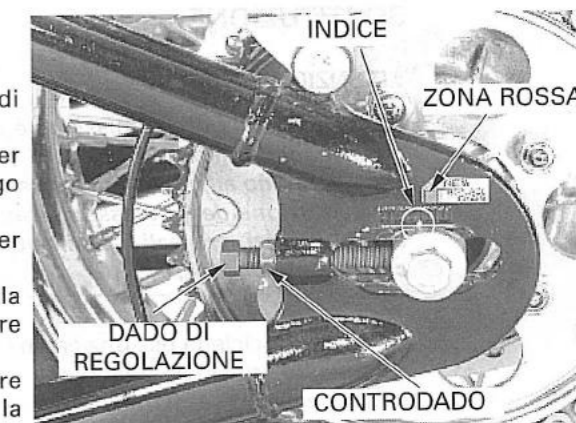


BULLONE DI REGOLAZIONE

INDICE

DADO ASSALE

CONTRODADO



INDICE

ZONA ROSSA

DADO DI REGOLAZIONE

CONTRODADO

PULIZIA, ISPEZIONE E LUBRIFICAZIONE

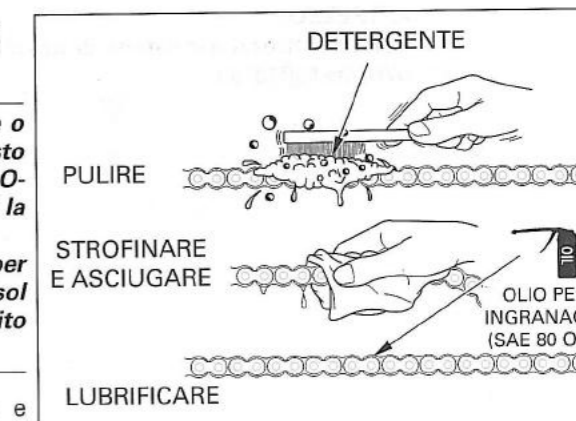
ATTENZIONE:

- *Le catene con O-ring non devono essere pulite o oliate come descritto di seguito dato che questo trattamento causerebbe la degradazione degli O-ring e la perdita di trazione, abbreviando così la durata della catena.*
- *Non usare vapore o acqua ad alta pressione per lavare la catena. Usare invece un prodotto aerosol per catena contenente un detergente apposito oppure benzina.*

Pulire la catena con un detergente adatto e strofinarla con uno straccio asciutto. Accertarsi che la catena si sia asciugata completamente prima di lubrificarla.

Ispezionare la catena di trasmissione per vedere se presenta danni o usura. Sostituire qualsiasi catena con rulli danneggiati, maglie allentate o comunque usurata. Se si monta una nuova catena su ruote dentate molto usurate si causerà la rapida usura della nuova catena. Ispezionare e sostituire le ruote dentate se richiesto.

Lubrificare la catena di trasmissione con olio per ingranaggi # 80-90 o lubrificante simile per impiego con catene con O-ring. Rimuovere con uno straccio il lubrificante per catena in eccesso.



DETERGENTE

PULIRE

STROFINARE E ASCIUGARE

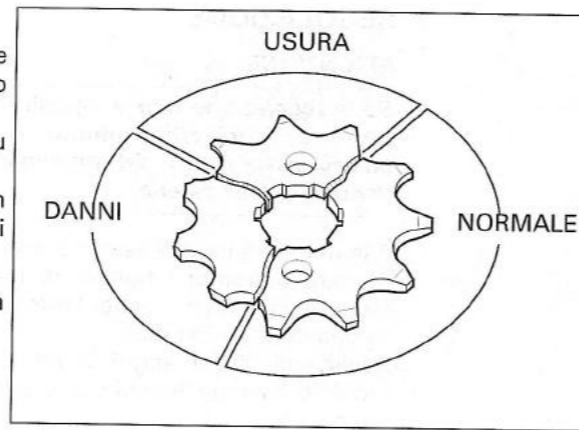
LUBRIFICARE

OLIO PER INGRANAGGI (SAE 80 O 90)

ISPEZIONE RUOTA DENTATA

Ispezionare i denti della ruota dentata conduttrice e di quella condotta per vedere che non siano danneggiati o usurati. Sostituirli se necessario. Non usare mai una nuova catena di trasmissione su ruote dentate usurate. Sia la catena sia le ruote dentate devono essere in ottimo stato, altrimenti la catena di ricambio si usurerà rapidamente.

Controllare i bulloni e i dadi di fissaggio sulla ruota dentata conduttrice e condotta. Se si sono allentate, serrarle ai valori corretti.



SOSTITUZIONE

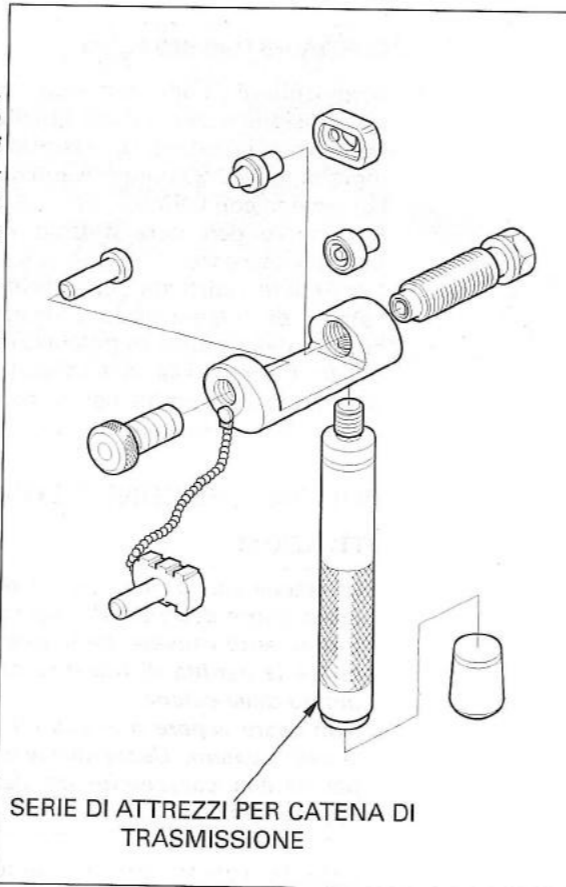
ATTENZIONE:

Poiché la catena di trasmissione è del tipo a perno della maglia principale ribattuto (le estremità dei perni vengono allargate con l'attrezzo speciale), per la sostituzione devono essere usati i tipi di catene e gli attrezzi speciali specificati. Non usare le catene del tipo a clip.

Questa motocicletta usa una catena di trasmissione con maglia principale ribattuta. Allentare la catena di trasmissione (pag. 3-19). Montare l'attrezzo speciale.

ATTREZZO:

Serie di attrezzi per catena di trasmissione
07HMH-MR10103



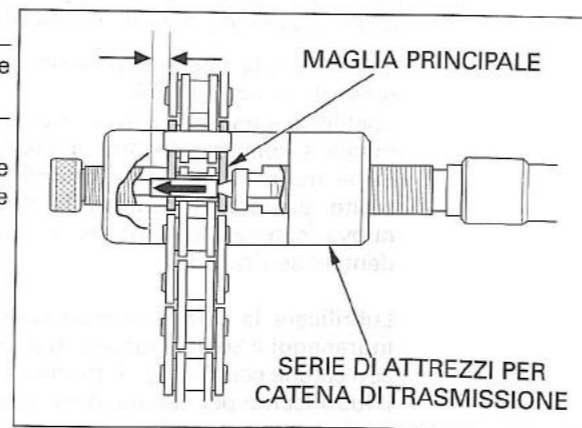
NOTA:

Quando si usa l'attrezzo speciale, seguire le istruzioni d'uso del fabbricante.

Situare la taglierina della catena di trasmissione sulla parte ribattuta della catena di trasmissione e tagliare i perni ribattuti.

ATTREZZO:

Serie di attrezzi per catena di trasmissione
07HMH-MR10103



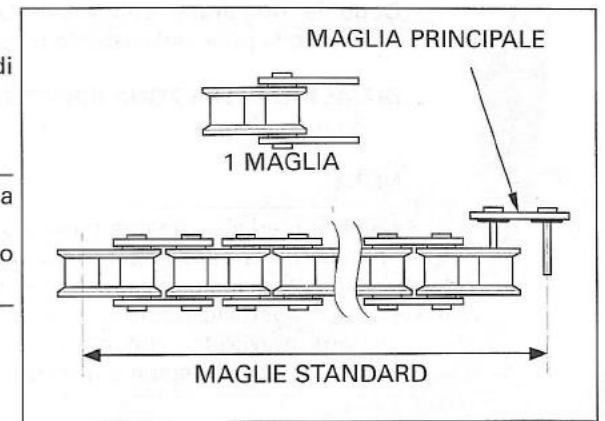
Rimuovere la catena di trasmissione.

Rimuovere le maglie in eccesso dalla catena di trasmissione nuova con la taglierina per catene.

NOTA:

- Una (1) maglia è indicata come la figura sulla destra.
- Includere la maglia principale quando si contano le maglie della catena di trasmissione.

MAGLIE STANDARD: 120 maglie
CATENA DI RICAMBIO: RK: 525 SM5
DID: 525 V8



Installare la nuova catena di trasmissione sopra il forcellone.

ATTENZIONE:

Non riutilizzare mai la maglia principale vecchia, la piastrina della maglia principale e gli O-ring.

Installare i nuovi O-ring sulla nuova maglia principale, e inserire la catena principale dall'interno della catena di trasmissione facendo attenzione ad impedire che venga schiacciata. Installare gli O-ring e la piastrina della maglia con la taglierina della catena di trasmissione.

ATTREZZI:

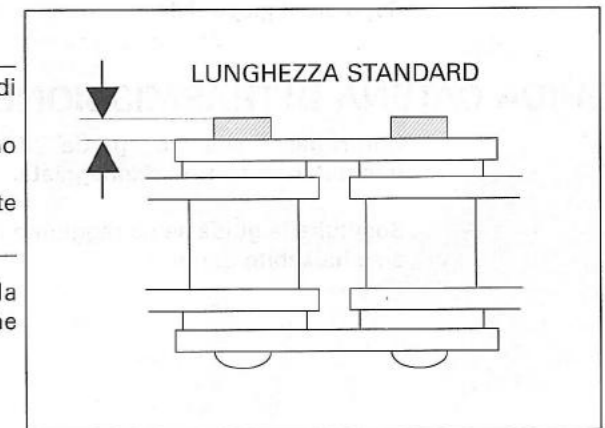
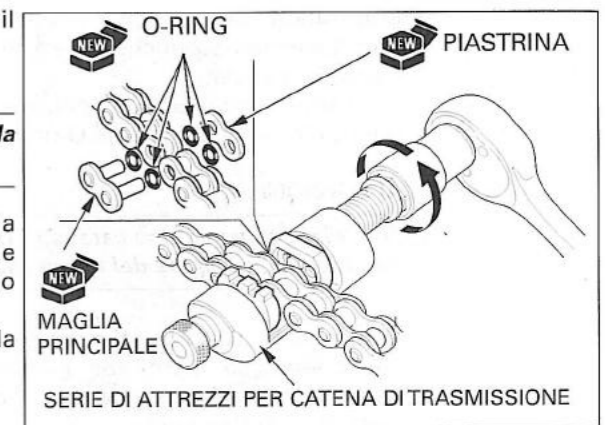
Serie di attrezzi per catena di trasmissione
07HMH-MR10103

NOTA:

- Installare la piastrina della maglia con il segno di identificazione rivolto verso l'esterno.
- Fare attenzione a impedire che gli O-ring vengano schiacciati.
- Non rimuovere il grasso applicato inizialmente per lubrificare le maglie.

Rimuovere l'attrezzo speciale e controllare la lunghezza del perno della maglia principale che sporge dalla piastrina.

LUNGHEZZA STANDARD: 1,2 - 1,4 mm



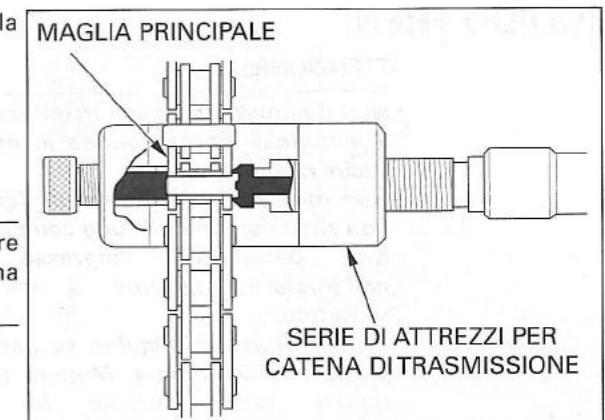
Ribattere i perni della maglia principale usando la serie di attrezzi per catena di trasmissione.

ATTREZZO:

Serie di attrezzi per catena di trasmissione
07HMH-MR10103

NOTA:

Per impedire un'eccessiva ribattitura, ribattere gradualmente controllando il diametro della zona ribattuta con un calibro a cursore.

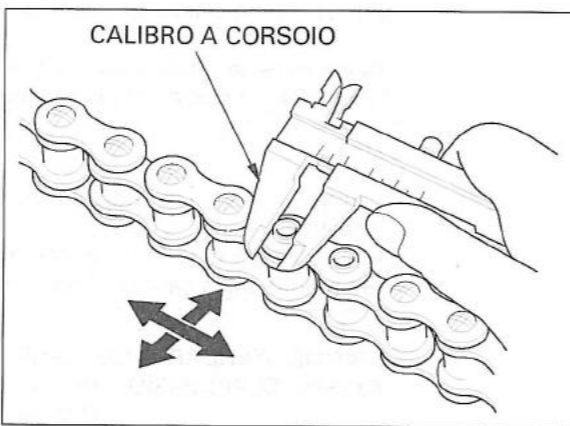


Dopo la ribattitura, controllare la zona ribattuta della maglia principale usando un calibro a cursore.

DIAMETRO DELLA ZONA RIBATTUTA:
5,50 - 5,80 mm

NOTA:

- Se la superficie ribattuta misurata supera il valore prescritto, ripetere l'operazione usando una nuova maglia principale, piastrina e O-ring.
- Se la superficie ribattuta misurata è inferiore al valore prescritto, rimontare la taglierina della catena di trasmissione e ribattere.



Controllare che la zona ribattuta della maglia principale non sia incrinata e che gli O-ring non siano danneggiati.

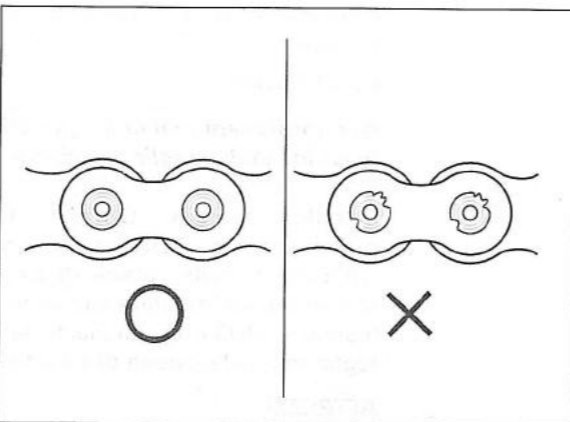
Se vi sono incrinature o danni, sostituire la maglia principale, la piastrina e gli O-ring.

ATTENZIONE:

Non bisogna usare una catena di trasmissione con una maglia principale del tipo a clip.

Controllare che la maglia principale ruoti liberamente sui perni. Se il movimento non è regolare, ribattere usando una maglia principale, piastrina e O-ring nuovi.

Regolare il gioco della catena di trasmissione.



GUIDA CATENA DI TRASMISSIONE

Controllare che la guida della catena di trasmissione non sia danneggiata.

Sostituire la guida se ha raggiunto il limite di usura o se ha subito danni.



GUIDA CATENA DI TRASMISSIONE

LIQUIDO FRENI

ATTENZIONE:

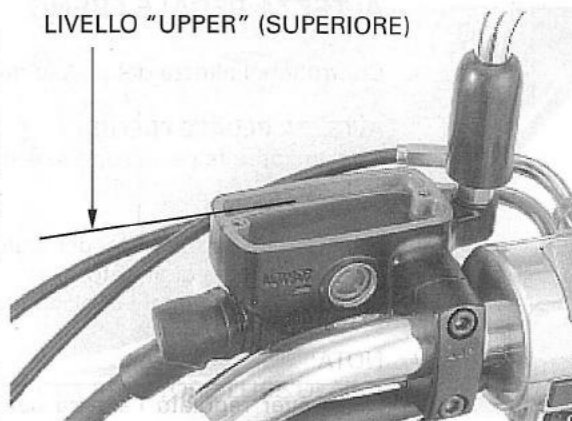
- Non rimuovere il coperchio o il tappo a meno che il serbatoio sia orizzontale in quanto potrebbe uscire del liquido.
- Non mescolare tipi diversi di liquido, in quanto non sono compatibili l'uno con l'altro.
- Non permettere l'ingresso di impurità nell'impianto durante il riempimento del serbatoio.
- Evitare di versare liquido su parti verniciate, di plastica o di gomma. Mettere uno straccio su queste parti durante la manutenzione dell'impianto.



LIVELLO INFERIORE

NOTA:

- Se il livello del liquido è basso, controllare l'usura delle pastiglie freno (ved. sotto). Il basso livello del liquido può essere dovuto all'usura delle pastiglie freno. Se le pastiglie freno sono usurate, i pistoni delle pinze vengono spinti verso l'esterno, e questo causa un basso livello del serbatoio. Se le pastiglie freno non sono usurate e il livello del liquido è basso, controllare tutto il sistema per individuare eventuali perdite (pag. 3-23).
- Non togliere il galleggiante di livello dal serbatoio quando lo si riempie con liquido freni.



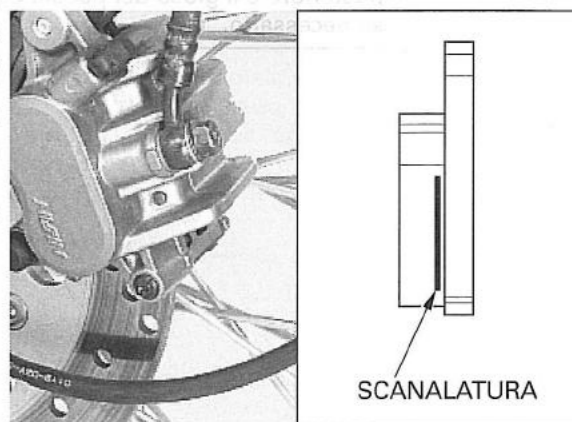
LIVELLO "UPPER" (SUPERIORE)

Girare il manubrio verso sinistra in modo che il serbatoio sia orizzontale e controllare il livello del serbatoio del liquido freni anteriore attraverso il vetro spia. Se il livello (bordo del galleggiante) è vicino al segno di livello "lower" (inferiore), togliere il coperchio del serbatoio, la piastra di fermo e il diaframma, e riempire il serbatoio fino alla spalla del contenitore con liquido freni DOT 4 preso da un contenitore sigillato.

Consultare a pag. 15-3 le procedure di sostituzione/spurgo del liquido freni.

USURA GANASCE/PASTIGLIE FRENO

Controllare l'usura delle pastiglie freno. Sostituire le pastiglie freno se una è usurata fino alla base della scanalatura dell'indicatore di usura. Consultare pag. 15-5 per la sostituzione delle pastiglie freno.



SCANALATURA

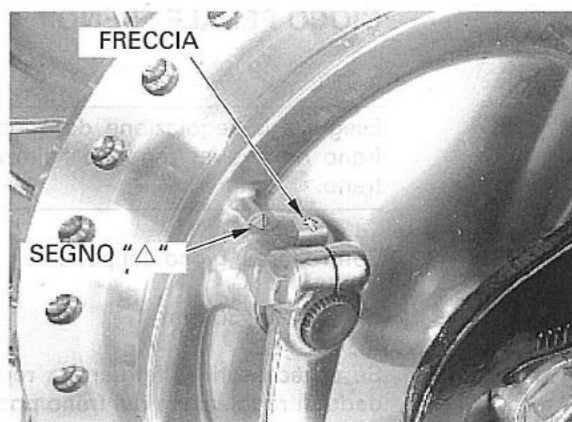
ATTENZIONE:

Sostituire sempre contemporaneamente tutte le pastiglie freno per garantire una pressione costante del disco.

GANASCE FRENO POSTERIORE

Sostituire le ganasce freni se la freccia sul braccio del freno si allinea con il segno di riferimento "Δ" quando si preme a fondo il pedale del freno posteriore.

Consultare pag. 14-11 per la sostituzione della pastiglia freno.



FRECCIA

SEGNO "Δ"

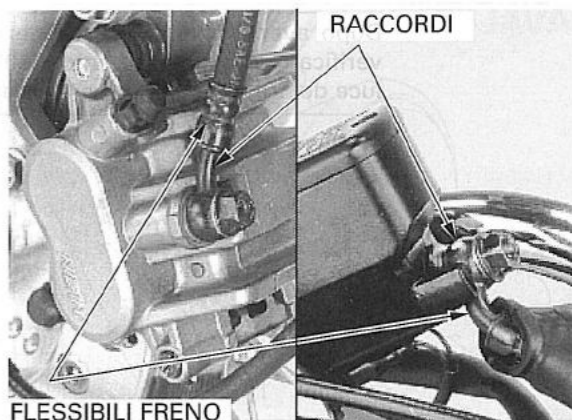
SISTEMA FRENANTE

ISPEZIONE

Azionare con decisione la leva o pedale del freno e controllare che nel sistema non sia entrata dell'aria. Se la leva o il pedale sembrano morbidi o spugnosi quando vengono azionati, spurgare l'aria dal sistema.

Ispezionare i flessibili, i tubi e i raccordi del freno per individuare segni di usura, tagli o perdite. Serrare eventuali raccordi allentati. Sostituire flessibili, tubi e raccordi come richiesto.

Consultare pag. 15-3 per le procedure di spurgo.



FLESSIBILI FRENO

RACCORDI

ALTEZZA PEDALE FRENO

Controllare l'altezza del pedale del freno.

ALTEZZA PEDALE FRENO:

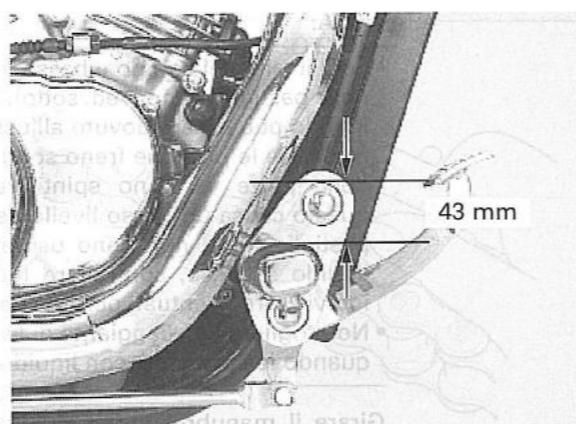
43 mm sopra la parte superiore del poggiapiedi.

Regolazione:

Allentare il controdado del bullone di arresto e girare il bullone di arresto. Serrare nuovamente il controdado.

NOTA:

Dopo aver regolato l'altezza del pedale del freno, controllare l'interruttore della luce di arresto posteriore e il gioco del pedale del freno e regolarli se necessario.



GIOCO PEDALE FRENO

NOTA:

Eseguire la regolazione del gioco del pedale del freno dopo aver regolato l'altezza del pedale del freno.

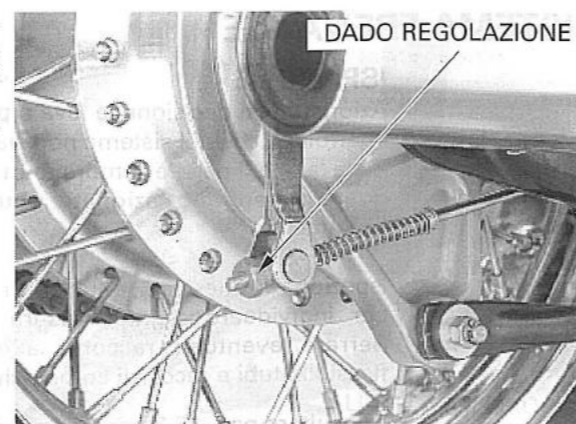
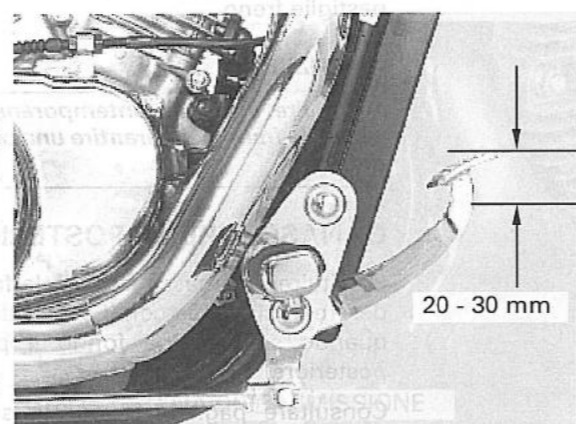
Controllare il gioco del pedale.

GIOCO: 20 - 30 mm

Se è necessario effettuare la regolazione, usare il dado di regolazione del freno posteriore.

NOTA:

Dopo aver regolato il gioco del pedale del freno, verificare il funzionamento dell'interruttore della luce del freno posteriore e regolare se necessario.



INTERRUTTORE LUCE ARRESTO

ATTENZIONE:

Se si permette al corpo dell'interruttore di girare durante la regolazione, i fili dell'interruttore si possono rompere.

NOTA:

- L'interruttore della luce di arresto anteriore sulla leva del freno anteriore non può essere regolato. Se l'azionamento dell'interruttore della luce di arresto anteriore e l'aggancio del freno non funzionano, sostituire l'interruttore o le parti dell'impianto che non funzionano.
- Eseguire tutte le regolazioni dell'interruttore della luce di arresto posteriore dopo aver regolato l'altezza e il gioco del pedale del freno.

Controllare il funzionamento e la regolazione dell'interruttore della luce di arresto azionando i freni. Ispezionare a vista se vi sono danni e accertarsi che la parabola della luce sia pulita. Regolare l'interruttore della luce di arresto in modo che si accenda immediatamente prima che il freno venga azionato. Se la luce non si accende, regolare l'interruttore in modo che si accenda al momento giusto.

Per regolare l'interruttore, girare il dado di regolazione sull'interruttore della luce di arresto e non il corpo dell'interruttore e i fili.

Accertarsi di tenere saldamente il corpo dell'interruttore mentre si ruota il dado di regolazione.

Dopo la regolazione ricontrollare per accertarsi che la luce di arresto si accenda al momento giusto.

REGOLAZIONE FARO

▲ AVVERTIMENTO

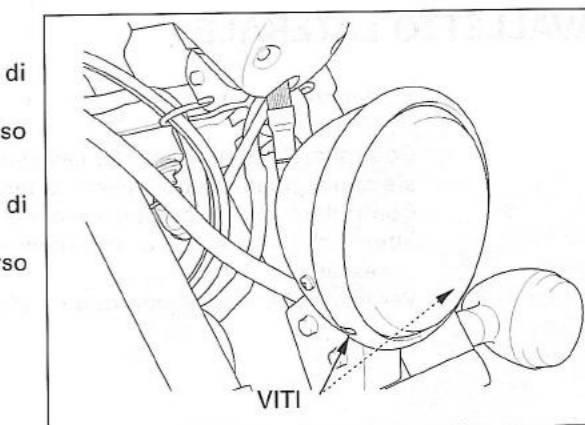
Un faro regolato male può accecare i guidatori provenienti in senso opposto o può illuminare in modo insufficiente la strada a una distanza di sicurezza.

Regolare il fascio luminoso come specificato dalle leggi e regolamenti locali.

Mettere la motocicletta in piano.

Regolare in senso verticale ruotando la vite di regolazione verticale del fascio. Una rotazione in senso orario sposta il fascio verso l'alto.

Regolare in senso orizzontale ruotando la vite di regolazione orizzontale del fascio. Una rotazione in senso orario sposta il fascio verso la destra del guidatore.



IMPIANTO FRIZIONE

Misurare il gioco della frizione sull'estremità della leva della frizione.

GIOCO: 10 - 20 mm

Regolare come descritto di seguito:
Piccole regolazioni vengono effettuate per mezzo del regolatore vicino alla leva.
Allentare il controdado e girare il regolatore.
Serrare il controdado.

ATTENZIONE:

Il regolatore può subire danni se viene posizionato troppo in fuori, lasciando solo pochi filetti avvitati.

Se il regolatore viene svitato al massimo e non è ancora possibile ottenere il gioco corretto, riavvitare completamente e svitarlo di un giro. Serrare il controdado ed eseguire una regolazione di grande entità come descritto qui sotto.

Le regolazioni di grande entità vengono effettuate sul braccio della frizione.

Allentare il controdado e girare il dado di regolazione per regolare il gioco. Tenere saldamente il dado di regolazione mentre si serra il controdado.

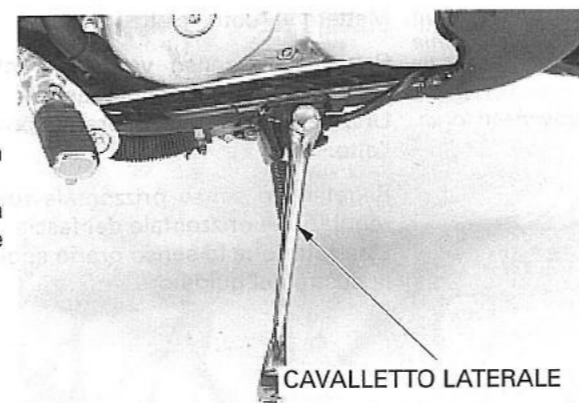
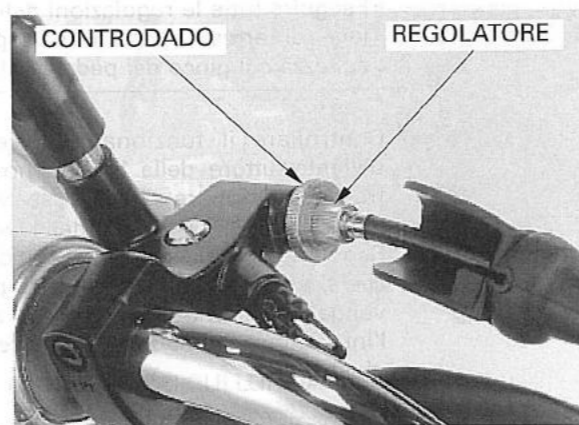
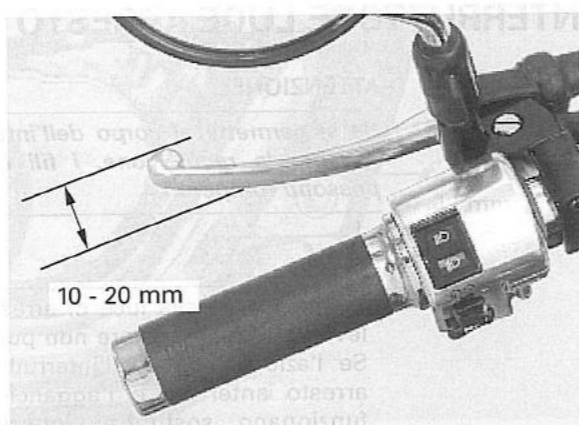
Se non è possibile ottenere il gioco corretto, o se la frizione scivola durante la guida di collaudo, smontare la frizione e ispezionarla (ved. sezione 8).

CAVALLETTO LATERALE

Sostenere la motocicletta in piano.

Controllare che la molla del cavalletto laterale non sia danneggiata o abbia perso la tensione.
Controllare che il complessivo del cavalletto sia libero di muoversi e lubrificare il perno se necessario.

Verificare che il cavalletto non sia piegato.



Controllare il sistema di spegnimento dell'accensione del cavalletto laterale:

- Sedersi a cavallo della motocicletta e sollevare il cavalletto.
- Avviare il motore con il cambio in folle e innestare la marcia azionando la leva della frizione.
- Abbassare completamente il cavalletto.
- Il motore si deve fermare appena il cavalletto viene abbassato.

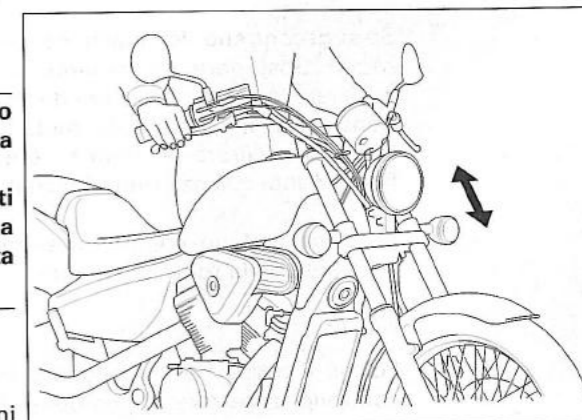
Se c'è un problema nel sistema, controllare l'interruttore del cavalletto (sezione 19).

SOSPENSIONE

▲ AVVERTIMENTO

Parti della sospensione allentate, usurate o danneggiate diminuiscono la stabilità e la manovrabilità della motocicletta.

Sostituire o riparare tutti i componenti danneggiati prima di guidare la motocicletta. Se si guida una motocicletta con sospensioni difettose si aumenta il pericolo di un incidente e di possibili lesioni.



ANTERIORE

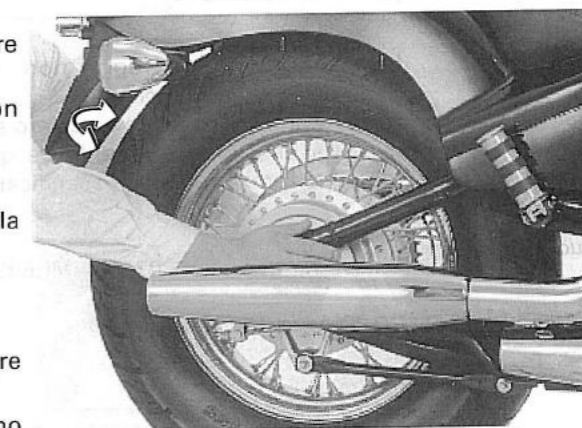
Controllare l'azione delle forcelle azionando i freni anteriori e comprimendo la sospensione anteriore parecchie volte.

Controllare tutto il complessivo per individuare segni di perdite, danni o fermi allentati.

Sostituire i componenti danneggiati che non possono essere riparati.

Serrare tutti i dadi e i bulloni.

Consultare la sezione 13 per la manutenzione della forcella anteriore.



POSTERIORE

Sostenere saldamente la motocicletta e sollevare da terra la ruota posteriore.

Controllare che i cuscinetti nel forcellone non siano usurati afferrando la ruota posteriore e cercando di spostare la ruota da un lato all'altro.

Sostituire i cuscinetti se si nota un allentamento (sezione 14).

Controllare il funzionamento degli ammortizzatori comprimendoli parecchie volte.

Controllare la presenza di segni di perdite, danni o fermi allentati sull'intero ammortizzatore.

Sostituire i componenti danneggiati che non possono essere riparati.

Serrare tutti i dadi e bulloni.

Consultare la sezione 14 per la manutenzione dell'ammortizzatore.



BULLONI, DADI, FERMAGLI

Controllare che tutti i bulloni, i dadi e le viti del telaio siano serrati ai valori di coppia corretti (pag. 1-13) agli intervalli indicati nel programma di manutenzione (pag. 3-3).

Controllare che tutte le coppiglie, i fermagli di sicurezza, le fascette dei flessibili e le fascette serrafili siano montati e ben fissati.

RUOTE/PNEUMATICI

Accertarsi che la forcella non possa muoversi, sollevare la ruota anteriore e controllarne il gioco. Girare la ruota e controllare che giri regolarmente senza rumori insoliti.

Se si riscontrano dei guasti, ispezionare i cuscinetti ruota. Sostenere saldamente la motocicletta e sollevare la ruota posteriore da terra. Controllare il gioco nella ruota o nel perno del forcellone. Girare la ruota e controllare che ruoti liberamente e senza rumori insoliti.

Se si sospettano condizioni anomale, verificare i cuscinetti della ruota posteriore.

NOTA:

Poiché il perno del forcellone è incluso in questo controllo, accertare la posizione del gioco; vale a dire proveniente dai cuscinetti della ruota o dal perno del forcellone.

Ispezionare che i raggi non siano allentati battendoli con un cacciavite.

Battere sui raggi per accertarsi che tutti i raggi emettano il medesimo chiaro suono metallico.

Se un raggio non emette un chiaro suono metallico, o se ha un suono differente da quello degli altri raggi, serrarlo alla coppia specificata.

ATTREZZO:

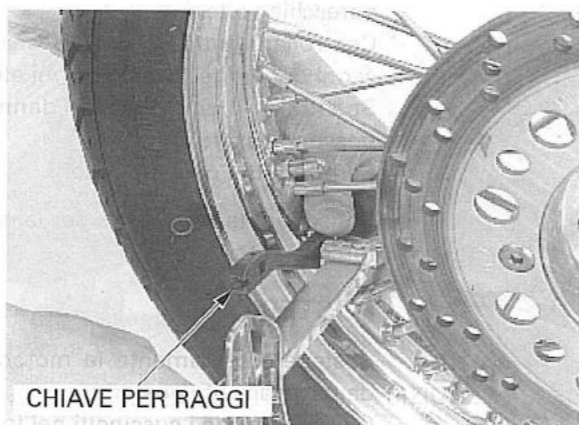
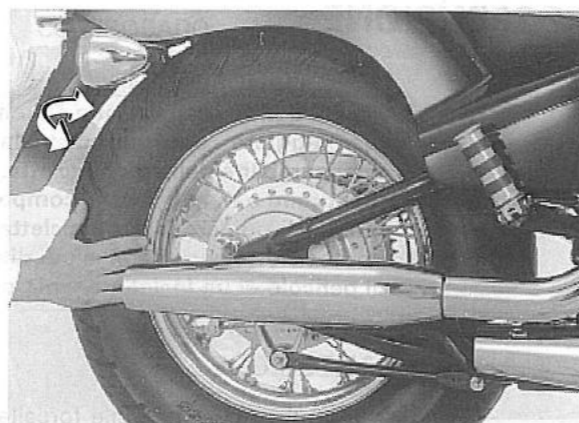
Chiave raggi 07JMA-MR60100

COPPIA: 4 N-m (0,4 kgf-m)

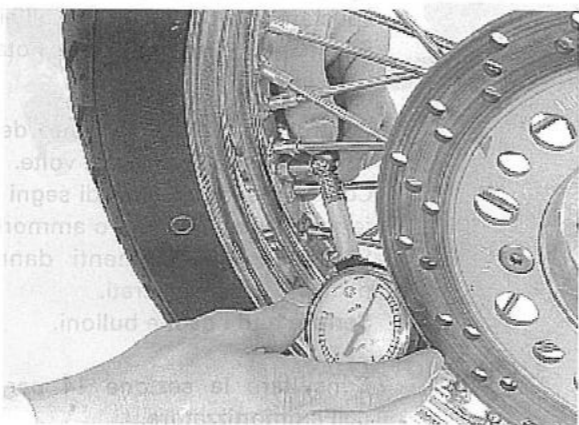
NOTA:

La pressione deve essere controllata con i pneumatici FREDDI.

Controllare la pressione di ogni pneumatico con un manometro.



CHIAVE PER RAGGI

**PRESSIONE E DIMENSIONE RACCOMANDATA DEI PNEUMATICI**

		Anteriore	Posteriore
Dimensione pneumatici		100/90 - 19 57S	170/80 - 15 M/C 77S
Pressioni pneumatiche o freddo kPa (kgf/cm ²)	Carico fino a 90 kg	200 (2,00)	200 (2,00)
	Fino al peso massimo	200 (2,00)	250 (2,50)
Capacità massima		161 kg	
Marca pneumatico		BRIDGESTON- E L309 Dunlop F24	BRIDGESTON- E G546 Dunlop K555

Controllare la presenza di tagli, chiodi incastrati o altri danni.

Controllare che la ruota anteriore e quella posteriore siano centrate (consultare le sezioni 13 e 14).

Misurare la profondità del battistrada sul centro dei pneumatici.

Sostituire i pneumatici quando la profondità del battistrada raggiunge i seguenti limiti:

PROFONDITÀ MINIMA DEL BATTISTRADA:

ANTERIORE: 1,5 mm

POSTERIORE: 2,0 mm

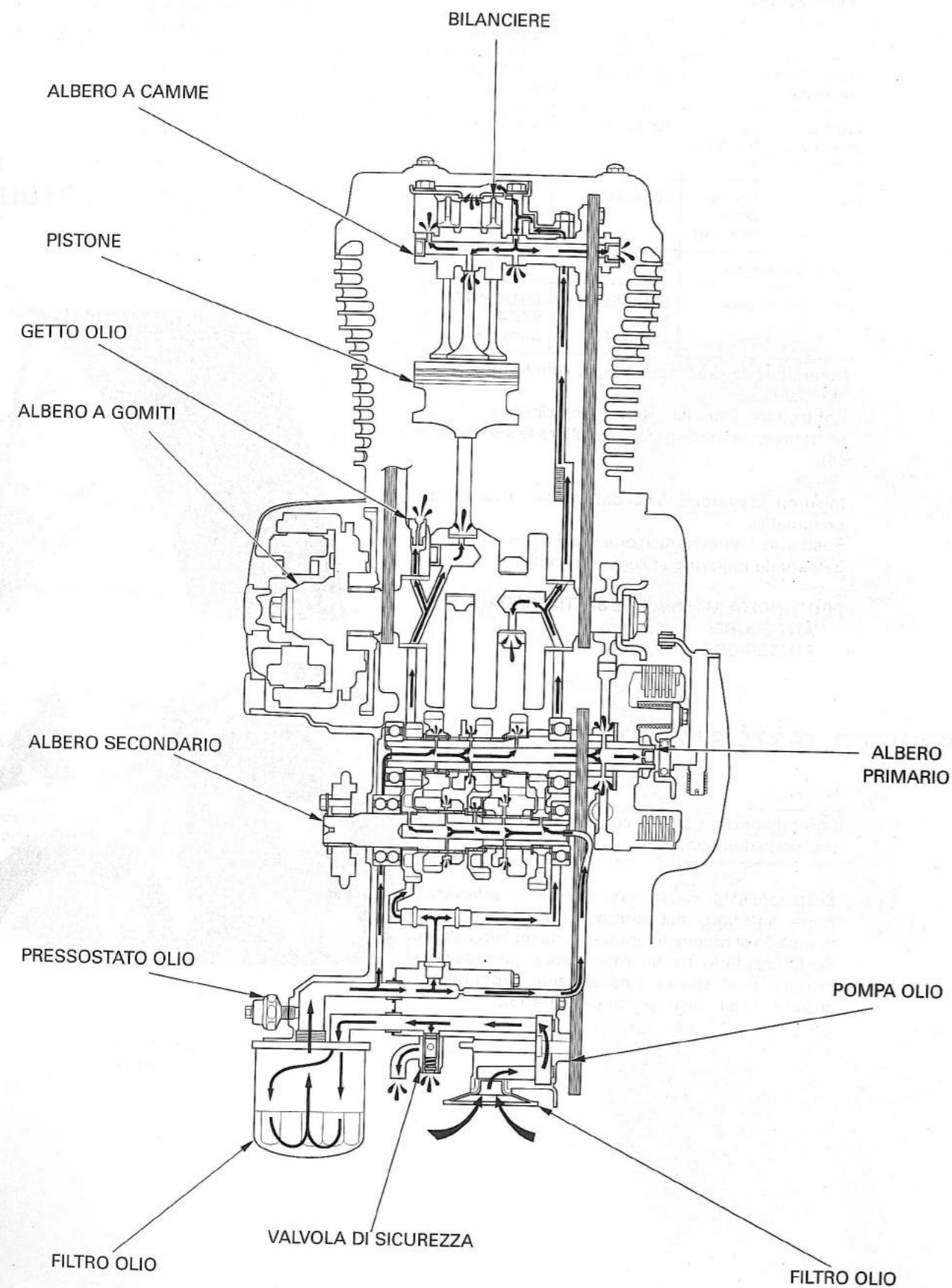
**CUSCINETTI TESTA STERZO****NOTA:**

Controllare che i cavi di comando non intralcino la rotazione del manubrio.

Sostenere saldamente la motocicletta e sollevare la ruota anteriore dal terreno. Controllare che il manubrio si muova liberamente da un lato all'altro. Se il manubrio ha un movimento irregolare, si inceppa o si sposta verticalmente, ispezionare i cuscinetti della testa sterzo (sezione 13).



BULLONI D'ALTA PRESSIONE



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	4-1	CONTROLLO PRESSIONE OLIO	4-3
DIAGNOSTICA	4-2	POMPA OLIO	4-4

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

▲ AVVERTIMENTO

- Se il motore deve essere in funzione per eseguire alcune operazioni, accertarsi che l'ambiente sia ben ventilato. Non far mai funzionare il motore in un ambiente chiuso. Lo scarico contiene gas di ossido di carbonio velenoso che può provocare la perdita della conoscenza e portare al decesso. Far funzionare il motore all'aperto o con un impianto di aspirazione degli scarichi se in ambiente chiuso.
- L'olio del motore usato può provocare il cancro della pelle se lasciato ripetutamente a contatto con la pelle per lunghi periodi di tempo. Benché questo sia improbabile, a meno che non si maneggi olio usato quotidianamente, è ugualmente consigliabile lavare accuratamente le mani con acqua e sapone appena possibile dopo aver maneggiato l'olio usato. **TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.**

- Il motore deve essere rimosso dal telaio prima di eseguire la manutenzione della pompa dell'olio.
- Durante la rimozione e l'installazione della pompa dell'olio fare attenzione a non lasciare che polvere o impurità entrino nel motore.
- Se qualsiasi parte della pompa dell'olio è usurata oltre i limiti di servizio specificati, sostituire la pompa completa.
- Dopo l'installazione del motore, controllare che non ci siano perdite di olio e che la pressione dell'olio sia corretta.
- Per l'ispezione del manometro dell'olio, vedere la sezione 19 di questo manuale.

SPECIFICHE TECNICHE

Unità: mm

ARTICOLO		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Capacità olio motore	Allo scarico	2,1 litri	---
	Allo smontaggio	2,8 litri	---
	Al cambio dell' filtro dell' olio	2,25 litri	---
Olio motore consigliato		Olio motore 4 tempi HONDA o equivalente classificazione di servizio API SE, SF o SG Viscosità: SAE 10W-40	---
Pressione olio su pressostato olio		441 kPa (4,5 kgf/cm ²) a 6 000 min ⁻¹ (giri/min)	---
Rotore pompa olio	Gioco punta	0,15	0,20
	Gioco carrozzeria	0,15 - 0,22	0,35
	Gioco laterale	0,02 - 0,07	0,10

VALORI DI COPPIA

Bullone coperchio pompa olio	13 N-m (1,3 kgf-m)
Bullone ruota dentata condotta pompa olio	15 N-m (1,5 kgf-m)
Cartuccia filtro olio	10 N-m (1,0 kgf-m)
Bullone di scarico olio	30 N-m (3,1 kgf-m)
Pressostato olio	12 N-m (1,2 kgf-m)
Cavo pressostato olio	2 N-m (0,22 kgf-m)

ATTREZZI

Chiave filtro olio	07HAA-PJ70100
Manometro olio	07506-3000000
Accessorio manometro olio	07510-4220100

DIAGNOSTICA

Livello dell'olio basso

- Consumo di olio
- Perdite esterne di olio
- Fasce elastiche usurate o fasce elastiche installate in modo errato
- Guida o guarnizione valvola usurata

Contaminazione dell'olio (aspetto biancastro)

- Miscelazione di refrigerante con olio
 - Tenuta meccanica della pompa dell'acqua difettosa
 - Guarnizione della testata difettosa
 - Ingresso di acqua nel basamento

Pressione dell'olio assente

- Livello dell'olio troppo basso
- Catena di trasmissione o ruota dentata conduttrice della pompa dell'olio rotta
- Pompa dell'olio (albero pompa) danneggiata
- Perdita di olio interna

Bassa pressione dell'olio

- Valvola di sicurezza inceppata aperta
- Filtro e reticella olio intasati
- Pompa olio usurata o danneggiata
- Perdita interna di olio
- Utilizzo di olio errato
- Livello olio basso

Elevata pressione dell'olio

- Valvola di sicurezza inceppata chiusa
- Filtro, condotto o orifizio di dosaggio dell'olio intasati
- Utilizzo di olio errato

Motore grippato

- Pressione olio bassa o assente
- Condotto/orifizio dell'olio intasato
- Perdita interna di olio
- Impiego di olio diverso da quello consigliato

Contaminazione dell'olio

- Olio deteriorato
- Filtro olio difettoso
- Fasce elastiche usurate (aspetto biancastro con acqua o umidità)
 - Tenuta meccanica della pompa dell'acqua danneggiata
 - Guarnizione testa danneggiata
 - Spurgo olio non abbastanza frequente

Spia della pressione dell'olio non funzionante

- Pressostato olio difettoso
- Cortocircuito nel filo della spia
- Pressione olio bassa o assente
- LED bruciato

Applicare un agente di bloccaggio sui filetti.
Applicare un agente di bloccaggio sui filetti Oliare l'O-ring.

Applicare sigillante sui filetti.

CONTROLLO PRESSIONE OLIO

NOTA:

Se il motore è freddo, la lettura della pressione sarà eccessivamente elevata. Riscaldare il motore alla normale temperatura d'esercizio prima di iniziare la prova.

Riscaldare il motore.
Spegnerne il motore.
Rimuovere il coperchio posteriore sinistro (pag. 7-3).

Svitare la vite e scollegare il cavo del pressostato dell'olio.

Rimuovere il pressostato dell'olio.
Collegare l'accessorio del manometro e il manometro al foro del pressostato.

ATTREZZI:

Manometro olio	07506-3000000
Accessorio per manometro olio	07510-4220100

Controllare il livello dell'olio e aggiungere l'olio consigliato, se necessario (pag. 3-12).

Avviare il motore e controllare la pressione dell'olio a 6 000 giri/min.

PRESSIONE DELL'OLIO:

441 kPa (4,5 kgf/cm²) a 6 000 min⁻¹ (giri/min) (80°C)

Spegnerne il motore e rimuovere l'accessorio del manometro e il manometro dal foro del pressostato.

Applicare sigillante sui filetti del pressostato dell'olio come indicato e serrare alla coppia specificata.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

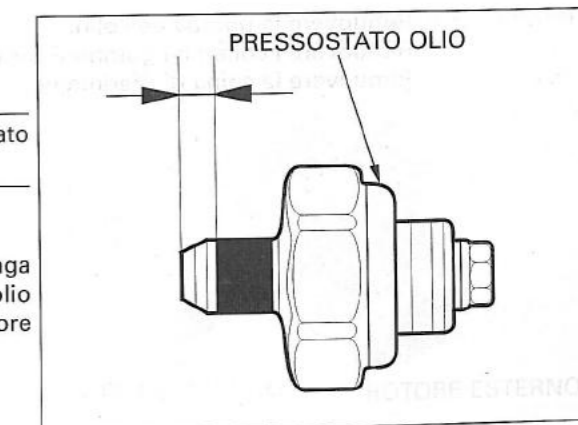
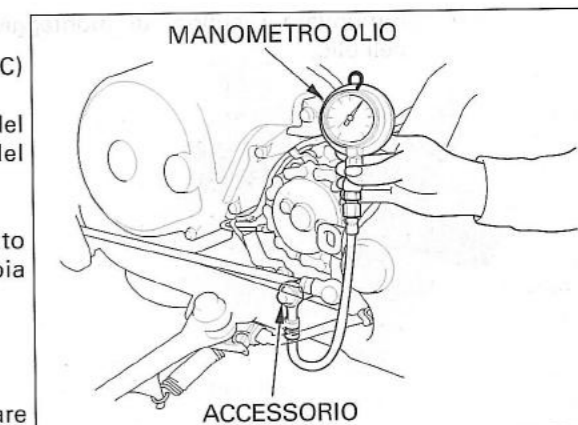
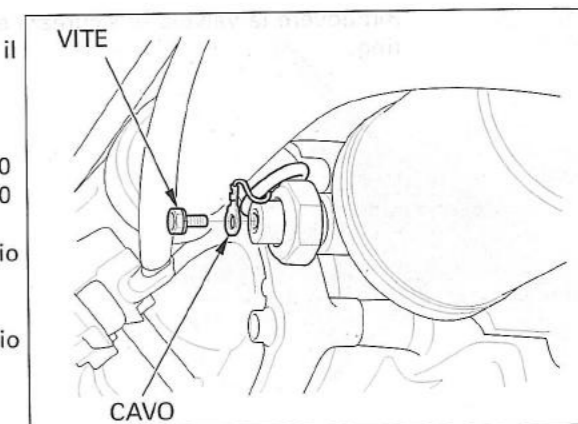
Collegare il cavo del pressostato dell'olio e serrare la vite alla coppia specificata.

COPPIA: 2 N-m (0,22 kgf-m)

NOTA:

Stendere correttamente il cavo del pressostato dell'olio (pag. 1-22)

Avviare il motore.
Controllare che il manometro dell'olio si spenga dopo uno o due secondi. Se il manometro dell'olio rimane acceso, fermare immediatamente il motore e determinarne la causa (pag. 19-7).



POMPA OLIO

NOTA:

In occasione della rimozione e installazione della pompa dell'olio, fare attenzione a non lasciare entrare polvere o sporco nel motore.

RIMOZIONE

Separare il basamento (pag. 12-14).

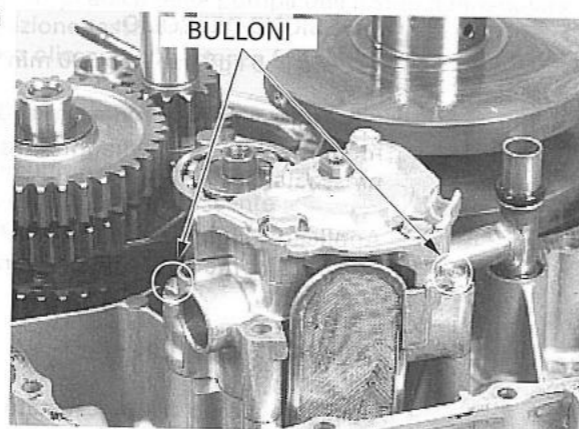
Svitare il bullone e rimuovere il tubo di scarico dell'olio.



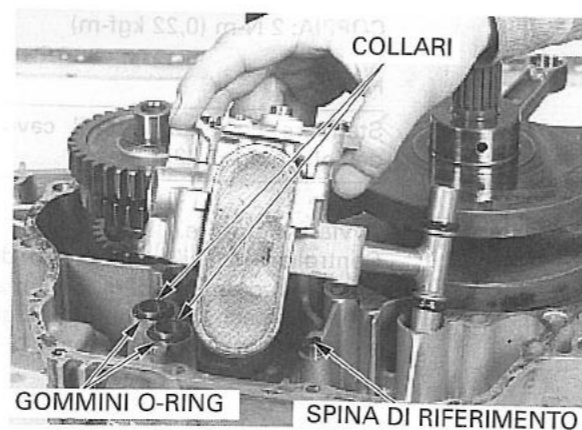
Rimuovere la valvola di sicurezza e il gommino O-ring.



Rimuovere i bulloni di montaggio della pompa dell'olio.



Rimuovere la pompa dell'olio.
Rimuovere i collari e i gommini O-ring.
Rimuovere la spina di riferimento.



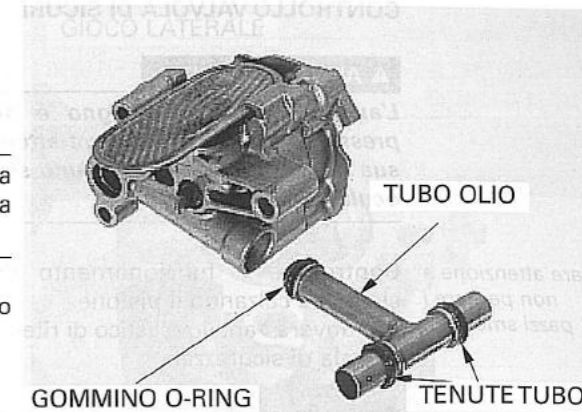
SMONTAGGIO

SMONTAGGIO POMPA OLIO

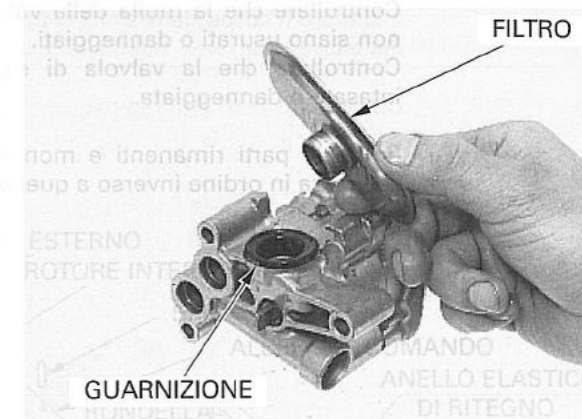
NOTA:

Se qualsiasi parte della pompa dell'olio è usurata oltre i limiti di servizio specificati, sostituire la pompa completa.

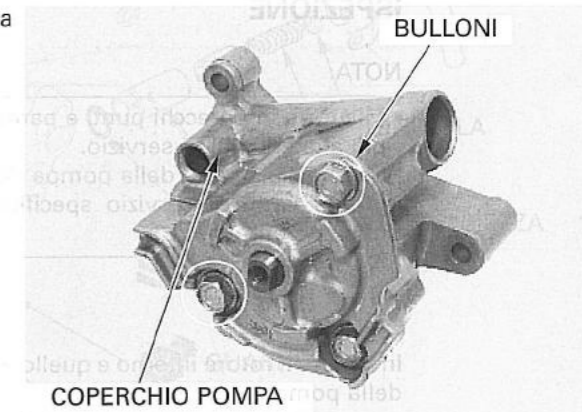
Rimuovere il tubo dell'olio, le tenute e il gommino O-ring.



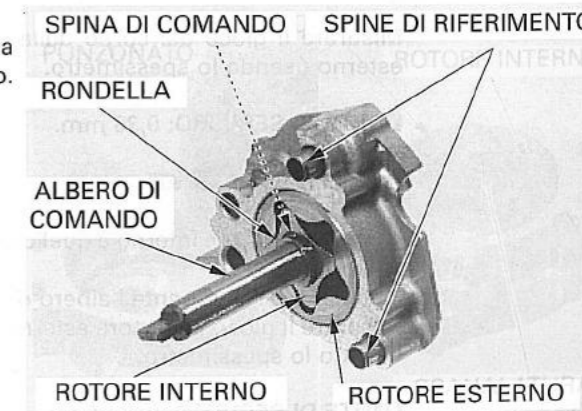
Rimuovere il filtro dell'olio e la guarnizione.



Svitare i bulloni e rimuovere il coperchio della pompa dal corpo pompa.



Rimuovere le spine di riferimento.
Rimuovere la rondella, l'albero di comando, la spina di comando, il rotore interno e quello esterno.



CONTROLLO VALVOLA DI SICUREZZA

▲ AVVERTIMENTO

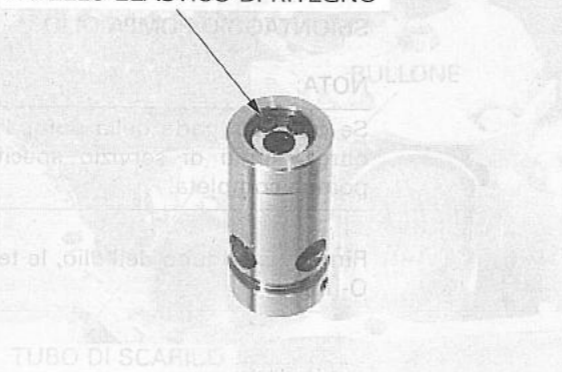
L'anello elastico di ritegno è mantenuto sotto pressione da una molla. Fare attenzione durante la sua rimozione e indossare uno schermo facciale e oculare.

Fare attenzione a non perdere i pezzi smontati. Controllare il funzionamento della valvola di sicurezza calzando il pistone. Rimuovere l'anello elastico di ritegno e smontare la valvola di sicurezza.

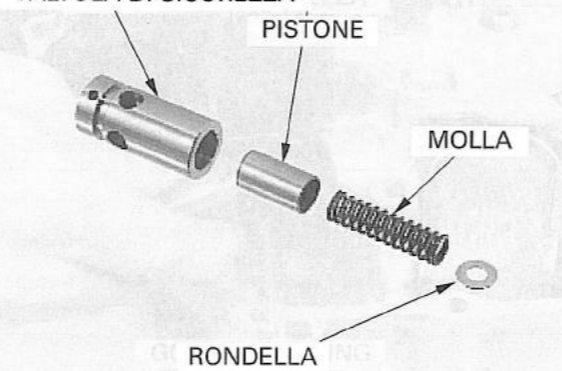
Controllare che il pistone non sia usurato, inceppato o danneggiato. Controllare che la molla della valvola e il pistone non siano usurati o danneggiati. Controllare che la valvola di sicurezza non sia intasata o danneggiata.

Pulire le parti rimanenti e montare la valvola di sicurezza in ordine inverso a quello di smontaggio.

ANELLO ELASTICO DI RITEGNO



VALVOLA DI SICUREZZA



ISPEZIONE

NOTA:

- Misurare in parecchi punti e paragonare la lettura più alta ai limiti di servizio.
- Se qualsiasi parte della pompa dell'olio è usurata oltre i limiti di servizio specificati, sostituire la pompa completa.

GIOCO CORPO

Installare il rotore interno e quello esterno sul corpo della pompa.

Installare correttamente l'albero di comando.

Misurare il gioco dal corpo della pompa al rotore esterno usando lo spessore.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,35 mm.

GIOCO PUNTA

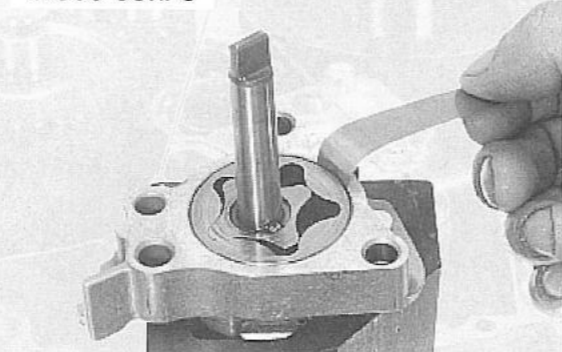
Installare il rotore interno e quello esterno sul corpo della pompa.

Installare correttamente l'albero di comando.

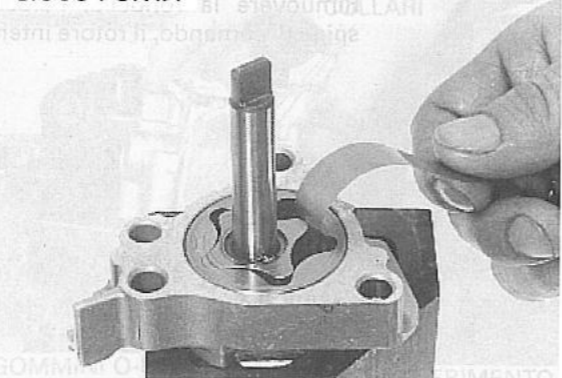
Misurare il gioco dal rotore esterno a quello interno usando lo spessore.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,20 mm.

GIOCO CORPO



GIOCO PUNTA



GIOCO LATERALE

Installare il rotore esterno e quello interno sul corpo della pompa. Misurare il gioco tra il lato del rotore e il corpo della pompa usando lo spessore e guardapiano.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,10 mm

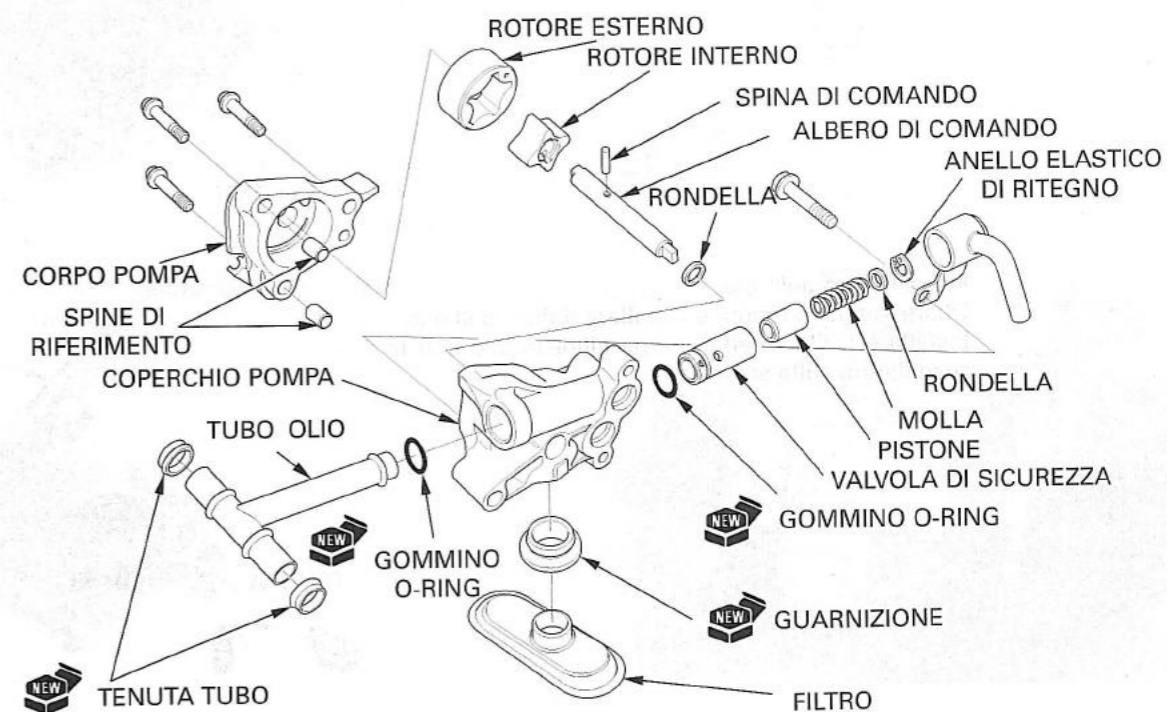
GIOCO LATERALE



MONTAGGIO

NOTA:

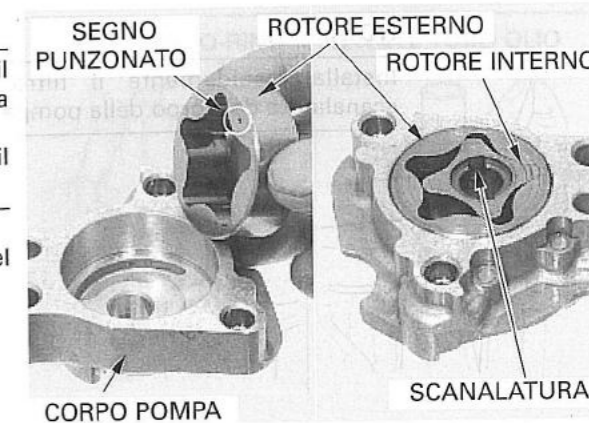
Prima del rimontaggio, pulire accuratamente tutte le parti smontate in olio motore pulito.



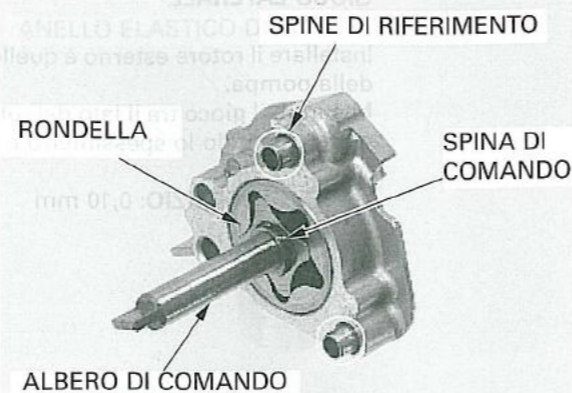
NOTA:

- Per installare il rotore esterno, posizionarlo con il segno punzonato rivolto verso il coperchio della pompa.
- Per installare il rotore interno, posizionarlo con il lato scanalato verso il corpo pompa.

Installare il rotore esterno e quello interno nel corpo della pompa.

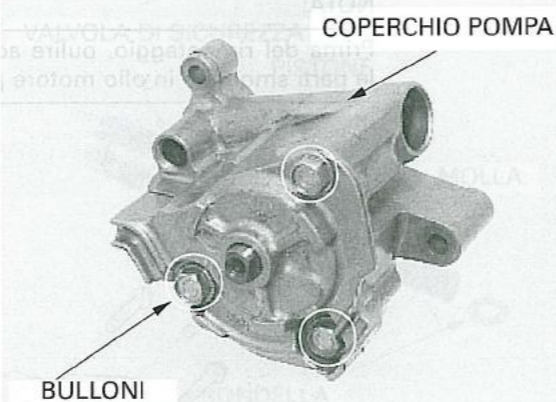


Installare l'albero di comando e la spina di comando allineando le scanalature nel rotore interno.
Mettere la rondella nella scanalatura del rotore interno.
Installare la spina di riferimento nel coperchio della pompa.

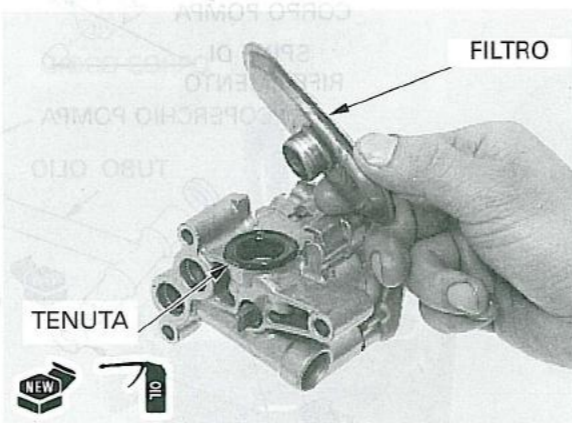


Installare il corpo della pompa nel coperchio.
Installare e serrare i bulloni alla coppia specificata.

COPPIA: 13 N-m (1,3 kgf-m)

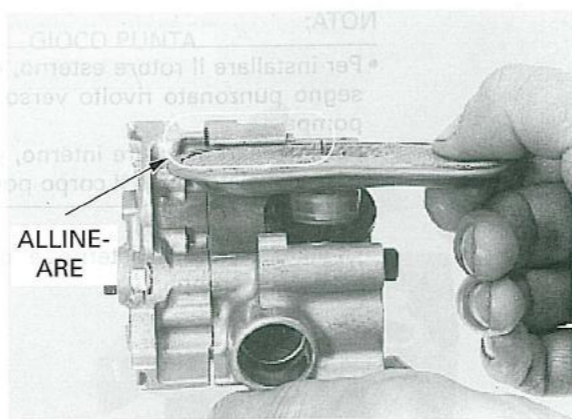


Pulire il filtro dell'olio.
Oliare la nuova tenuta e installare il filtro dell'olio.
Installare il filtro nella pompa allineandolo con la scanalatura sulla stessa.



NOTA:

Installare saldamente il filtro dell'olio nella scanalatura del corpo della pompa.

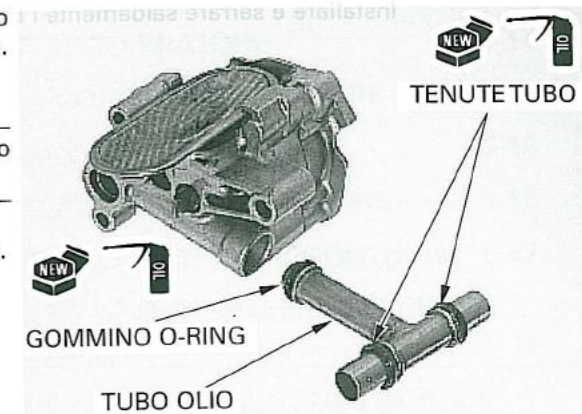


Oliare le nuove tenute del tubo dell'olio e il nuovo gommino O-ring e quindi infilarli sul tubo dell'olio.

NOTA:

Installare le tenute del tubo dell'olio con il lato smussato rivolto verso l'esterno.

Installare saldamente il tubo dell'olio sulla pompa.

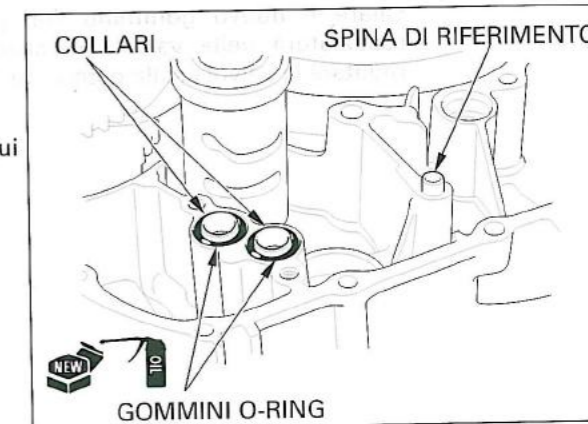


INSTALLAZIONE

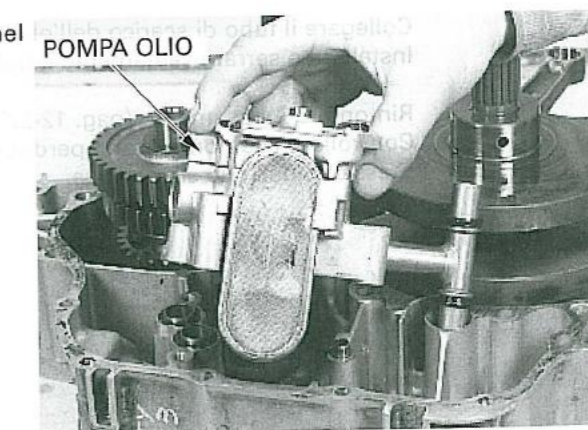
Installare la spina di riferimento.

Installare i collari.

Oliare i nuovi gommini O-ring e installarli sui collari.

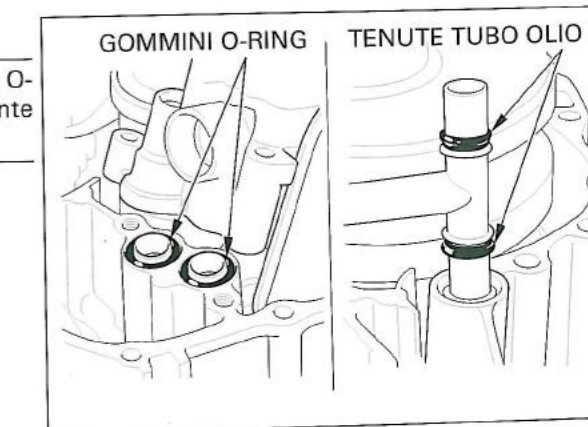


Installare saldamente la pompa dell'olio nel basamento.

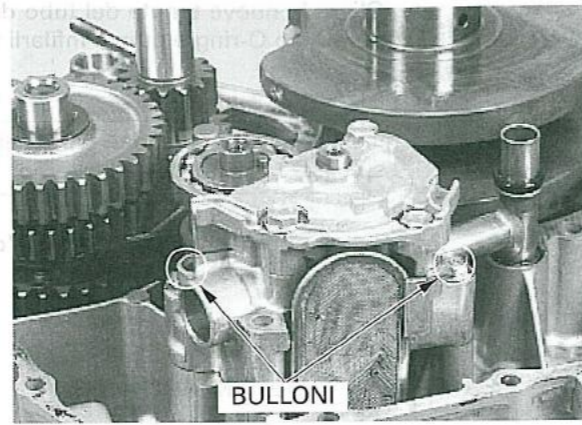


NOTA:

Fare attenzione a non danneggiare il gommino O-ring e le tenute del tubo dell'olio durante l'installazione della pompa dell'olio.



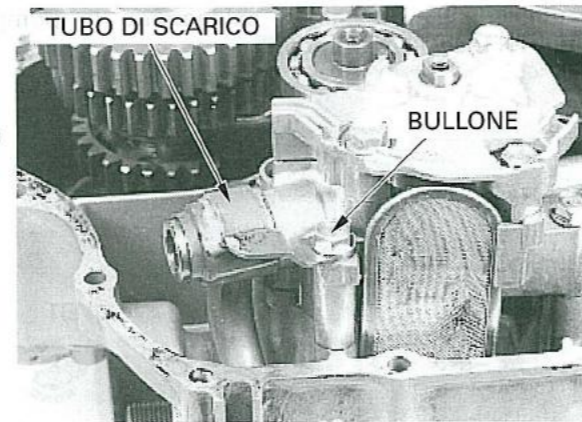
Installare e serrare saldamente i bulloni.



Oliare il nuovo gommino O-ring, installare la scanalatura della valvola di sicurezza e quindi montare la valvola sulla pompa dell'olio.

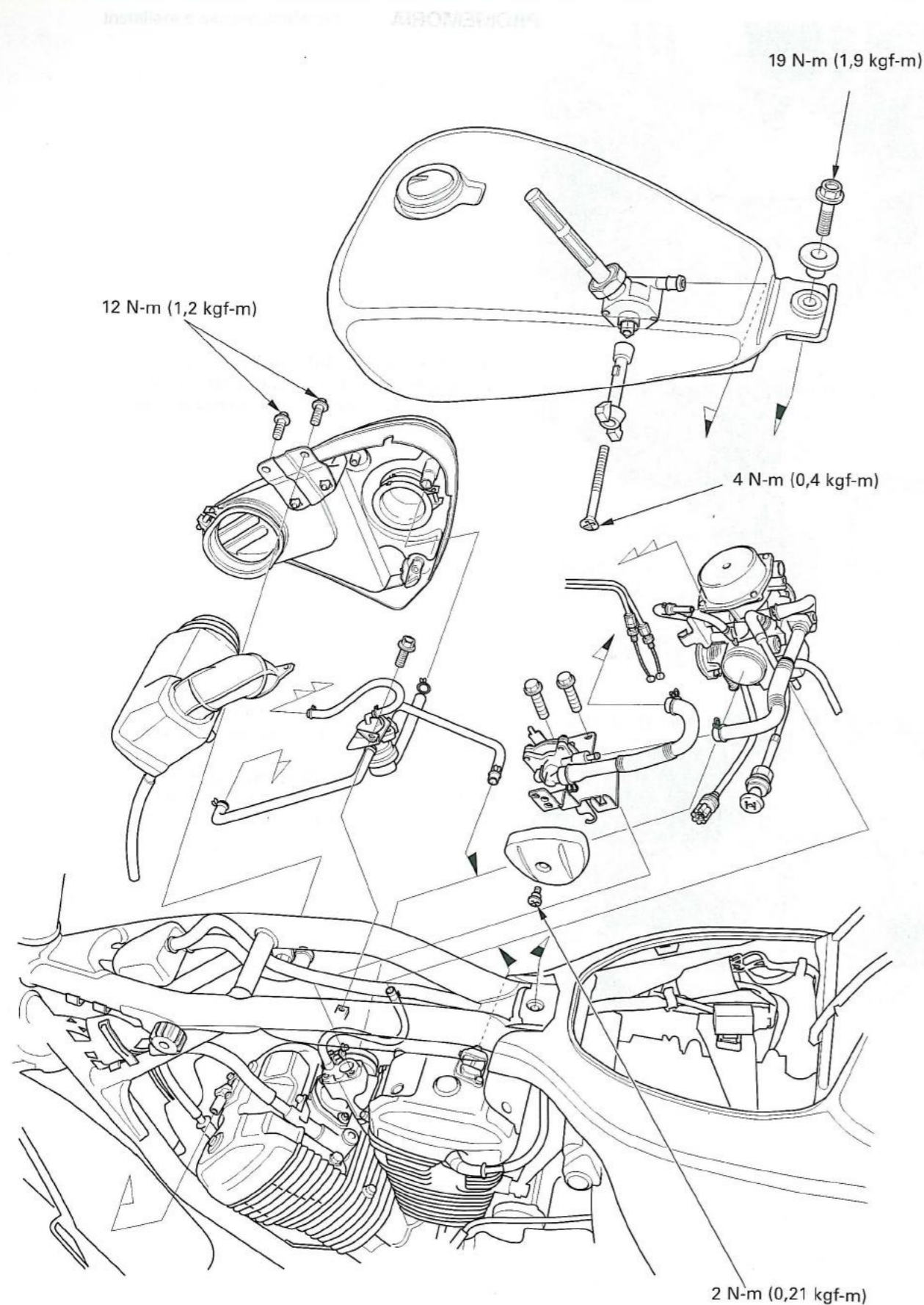


Collegare il tubo di scarico dell'olio. Installare e serrare saldamente il bullone.



Rimontare il basamento (pag. 12-22).
Controllare che non vi siano perdite di olio e che la pressione dell'olio sia corretta.

PROMEMORIA



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	5-1	POMPA ACCELERATORE	5-14
DIAGNOSTICA	5-3	PULIZIA CORPO CARBURATORE	5-14
CORPO FILTRO ARIA	5-4	MONTAGGIO CARBURATORE	5-15
CAMERA FILTRO ARIA	5-5	INSTALLAZIONE CARBURATORE	5-15
RIMOZIONE CARBURATORE	5-6	REGISTRAZIONE VITE DI REGOLAZIONE	5-17
SMONTAGGIO/MONTAGGIO CARBURATORE	5-7	IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE ARIA SECONDARIA	5-18
CAMERA DEPRESSIONE	5-8	RIMOZIONE/INSTALLAZIONE VALVOLA REGOLAZIONE INIEZIONE ARIA SECONDARIA (PAIR)	5-19
VASCHETTA CARBURATORE	5-10	VALVOLA CARBURANTE AUTOMATICA	5-20
VALVOLA DI ESCLUSIONE ARIA	5-13		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

▲ AVVERTIMENTO

- La benzina è estremamente infiammabile ed è esplosiva in certe condizioni. **TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.**
- Se il motore deve essere acceso per eseguire alcune operazioni, accertarsi che l'ambiente sia ben ventilato. Non far mai funzionare il motore in un ambiente chiuso. Lo scarico contiene del gas di ossido di carbonio velenoso che può provocare la perdita della conoscenza e portare al decesso. Far funzionare il motore all'aperto o con un impianto di aspirazione degli scarichi se in ambiente chiuso.
- Se i cavi di comando vengono piegati o attorcigliati non funzioneranno in modo regolare e potrebbero incepparsi o incastrarsi, portando alla perdita del controllo del veicolo.

- Lavorare in un ambiente ben ventilato. Il fumare o l'avvicinare fiamme o scintille nella zona di lavoro o dove è immagazzinata della benzina può provocare incendi o esplosioni.

ATTENZIONE:

Accertarsi di togliere i diaframmi prima di pulire i condotti dell'aria e del carburante con aria compressa. I diaframmi potrebbero subire danni.

- Per la rimozione del serbatoio carburante, vedi sezione 2.
- Prima di smontare il carburatore, infilare sotto il tubetto di scarico un contenitore adatto alla raccolta del carburante, allentare la vite di scarico e svuotare il carburatore.
- Quando si smontano i componenti del sistema di alimentazione, prendere nota delle posizioni dei gommini O-ring. Al rimontaggio sostituirli con gommini nuovi.
- Dopo aver rimosso il carburatore, avvolgere gli orifizi di aspirazione del motore con un panno o coprirli con del nastro per impedire che delle impurità cadano nel motore. Ricordarsi di eliminare la copertura prima di reinstallare il carburatore.

NOTA:

Se il veicolo deve essere immagazzinato per più di un mese, scaricare le vaschette del carburatore. Il carburante lasciato nelle vaschette può provocare l'intasamento dei getti e causare problemi di avviamento e guida.

SPECIFICHE TECNICHE

ARTICOLO		SPECIFICHE TECNICHE
Numero d' identificazione del carburatore	Eccetto il tipo SW	VE5AA
	Tipo SW	VE5AD
Getto principale		N. 120
Getto lento		N. 75
Vite di regolazione	Apertura finale/iniziale	Vedi pag. 5-17
Livello galleggiante		18,5 mm
Regime minimo		1.200 ± 100 min ⁻¹ (giri/min)
Depressione prescritta per valvola di regolazione PAIR		63 kPa (470 mm Hg)
Gioco libero presa farfalla		2-6 mm

VALORI DI COPPIA

Bullone di montaggio serbatoio carburante	19 N-m (1,9 kgf-m)
Dado valvola carburante	35 N-m (3,6 kgf-m)
Bullone di montaggio corpo filtro aria	12 N-m (1,2 kgf-m)
Bullone coperchio corpo filtro aria	10 N-m (1,0 kgf-m)
Vite leva valvola carburante	4 N-m (0,4 kgf-m)
Vite coperchio tirante farfalla	2 N-m (0,21 kgf-m)

ATTREZZI

Indicatore livello galleggiante carburatore	07401-0010000
Chiave vite di regolazione Tranne tipo SW	07908-4220201
Tipo SW	07KMA-MS60101 con 07PMA-MZ20110
Pompa depressione	Reperibile in commercio

DIAGNOSTICA

Il motore non parte

- Manca carburante nel serbatoio
- Il carburante non arriva al carburatore
 - Filtro carburante intasato
 - Valvola automatica carburante inceppata
 - Tubazione carburante intasata
 - Livello galleggiante difettoso
- Al motore arriva troppo carburante
 - Filtro aria intasato
 - Carburatore ingolfato
- Perdita di aria aspirata
- Carburante contaminato/deteriorato
 - Getto intasato
- Cattivo funzionamento della valvola di arricchimento
- Circuito lento o circuito della valvola di arricchimento intasato
- Cattivo funzionamento della farfalla
- La candela non produce scintille (sistema di accensione difettoso)

Miscela povera

- Getti carburante intasati
- Valvola galleggiante difettosa
- Livello galleggiante troppo basso
- Tubo alimentazione intasato
- Perdita di aria aspirata
- Valvola farfalla difettosa
- Pistone depressione difettoso

Miscela ricca

- Valvola di arricchimento aperta
- Valvola galleggiante difettosa
- Livello galleggiante troppo alto
- Getti aria intasati
- Elemento filtro aria contaminato
- Carburatore ingolfato

Il motore si arresta, partenza difficile, regime minimo irregolare

- Tubo di alimentazione intasato
- Sistema di accensione difettoso
- Miscela carburante troppo povera/ricca
- Carburante contaminato/deteriorato
 - Getto intasato
- Perdita di aria aspirata
- Regime minimo regolato male
- Livello galleggiante regolato male
- Sfiato serbatoio carburante intasato
- Vite regolazione registrata male
- Circuito lento o circuito valvola arricchimento intasato
- Gioco valvola registrato male
- Compressione cilindri troppo bassa

Ritardo di combustione quando viene usato il freno motore

- Miscela povera nel circuito lento
- Valvola di esclusione dell'aria difettosa

Scoppi nello scarico o perdita di colpi durante l'accelerazione

- Sistema di accensione difettoso (sezione 17)
- Miscela carburante troppo povera

Prestazioni scadenti (guidabilità) ed elevato consumo di carburante

- Sistema di alimentazione intasato
- Sistema di accensione difettoso (sezione 17)

CORPO FILTRO ARIA

RIMOZIONE

Rimuovere il serbatoio del carburante (pag. 2-3).

Svitare i bulloni di montaggio del corpo del filtro dell'aria.



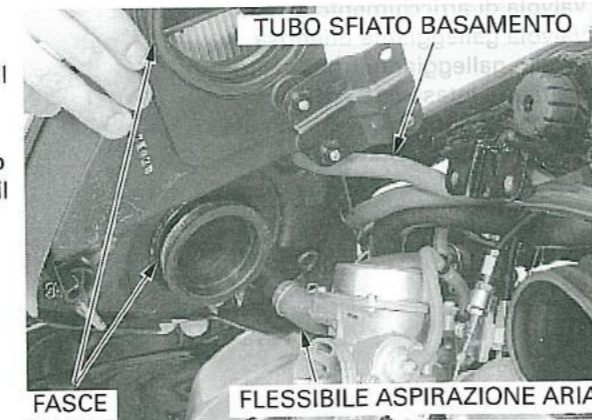
Allentare la fascetta tra il corpo e la camera del filtro dell'aria e quella tra il corpo del filtro dell'aria e il carburatore.
Scollegare il tubo di sfiato del basamento e il flessibile di aspirazione dell'aria.

Rimuovere il corpo del filtro dell'aria.



INSTALLAZIONE

Stendere correttamente i tubi
Collegare il tubo di sfiato del basamento e il flessibile di aspirazione dell'aria.
Installare il corpo del filtro dell'aria.
Serrare la fascetta tra il corpo e la camera del filtro dell'aria e quella tra il corpo del filtro dell'aria e il carburatore.



Infilare e serrare alla coppia specificata il bullone di montaggio del corpo del filtro dell'aria.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

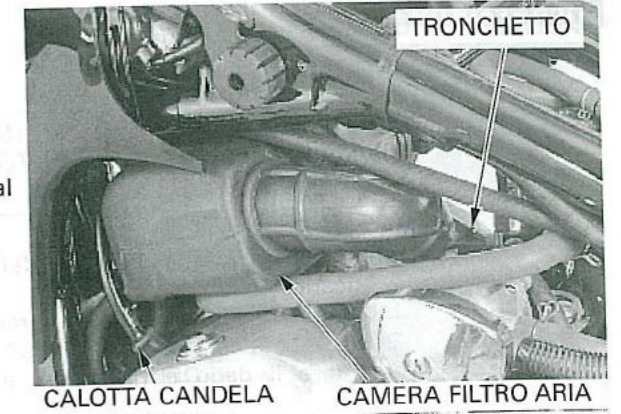
Montare il serbatoio del carburante (pag. 2-6).



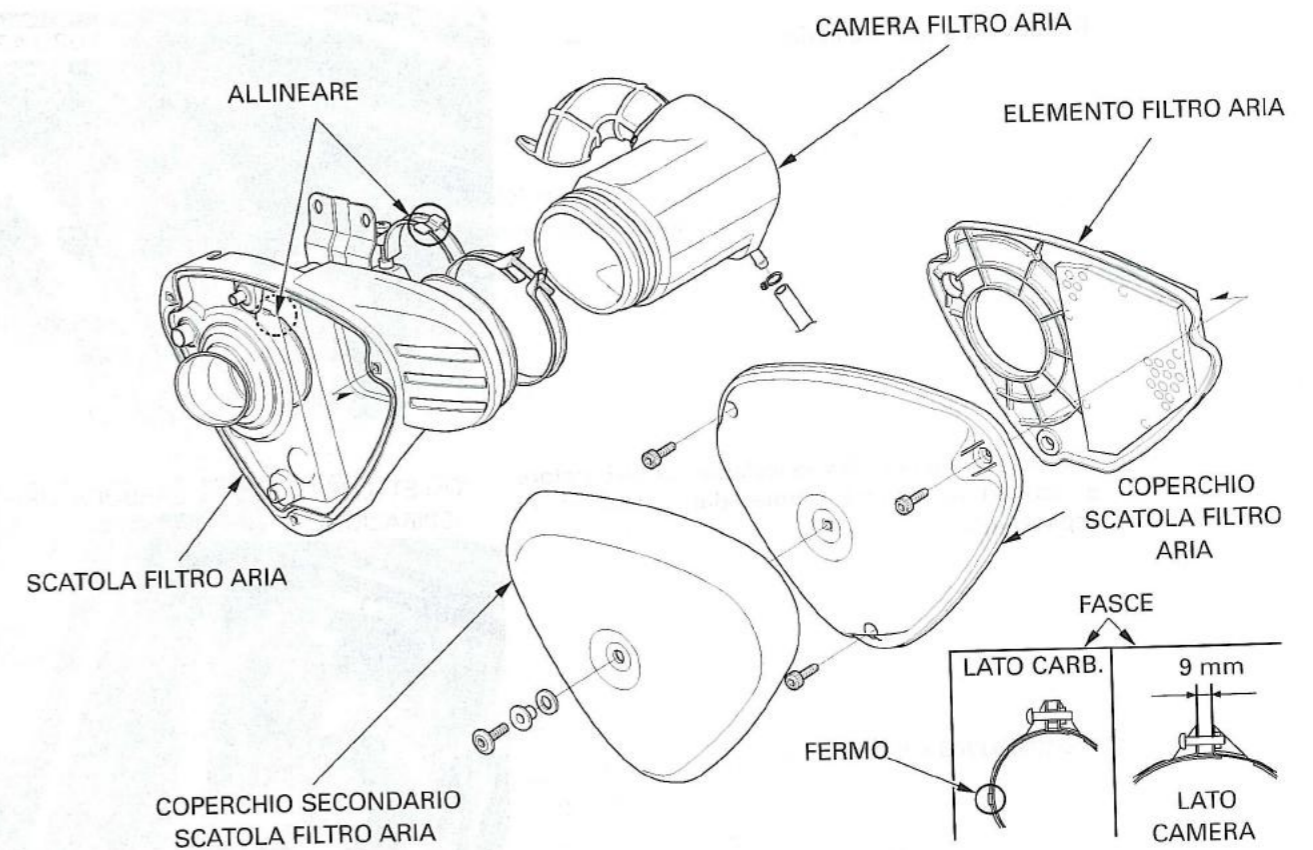
CAMERA FILTRO ARIA

RIMOZIONE

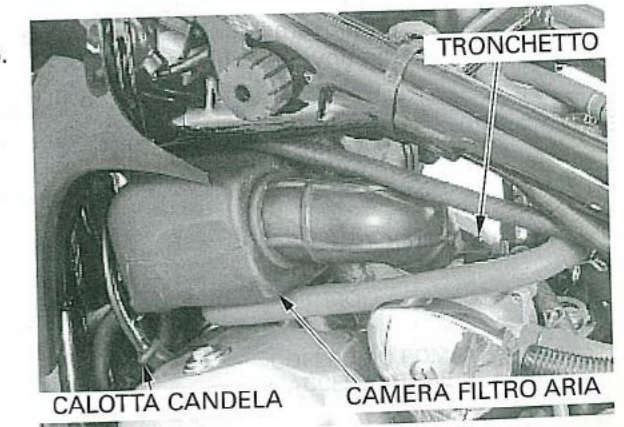
Rimuovere il corpo del filtro dell'aria (pag. 5-4).
Scollegare la calotta della candela.
Rimuovere la camera del filtro dell'aria dal tronchetto.
Rimuovere la camera del filtro dell'aria dal telaio.



INSTALLAZIONE



Installare la camera del filtro dell'aria nel telaio.
Inserire la camera del filtro dell'aria sul tronchetto.
Collegare la calotta della candela.
Installare il corpo del filtro dell'aria (pag. 5-4).



RIMOZIONE CARBURATORE

▲ AVVERTIMENTO

La benzina è estremamente infiammabile ed è esplosiva in certe condizioni. TENERE LONTANO DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

Allentare la vite di scarico del carburatore e scaricarlo.

Rimuovere il serbatoio del carburante (pag. 2-3).

Rimuovere la camera del filtro dell'aria (pag. 5-5).

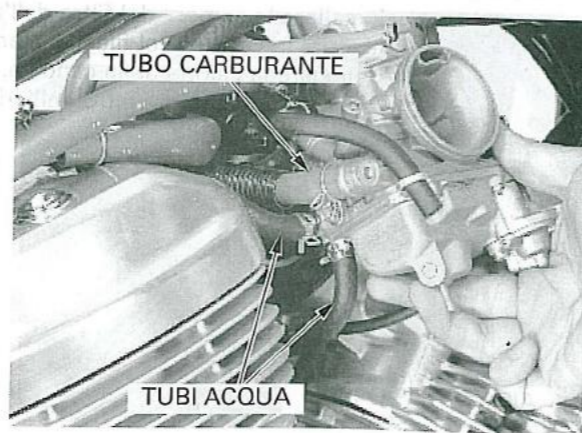
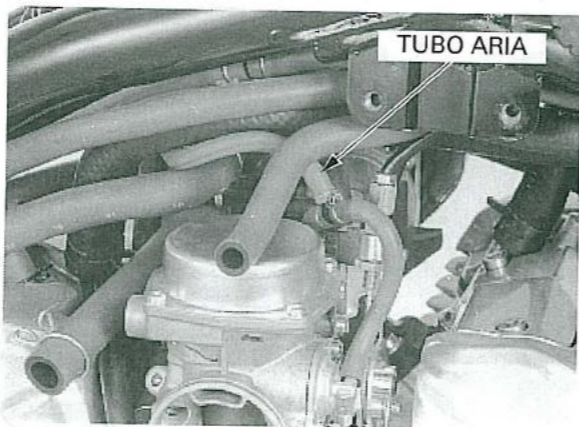
Allentare il dado e rimuovere il pomello dello starter.

Rimuovere il pomello di comando dell'arresto dell'acceleratore.

Rimuovere il tubo dell'aria.

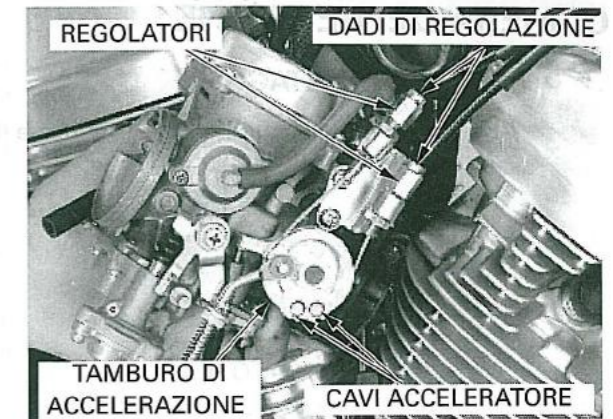
Allentare le viti della fascia isolante del carburatore e scollegare il carburatore dal collettore di aspirazione.

Rimuovere il tubo del carburante.
Rimuovere i tubi dell'acqua.



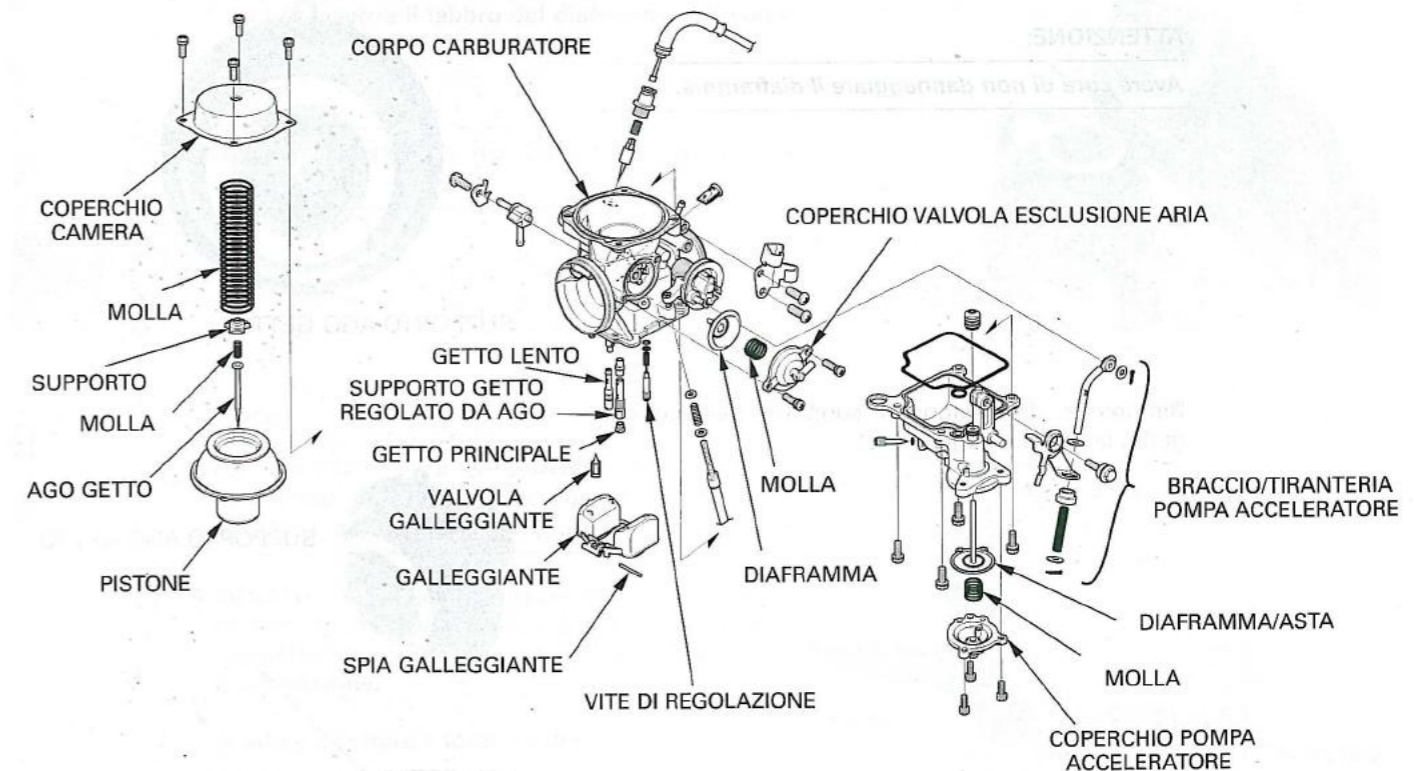
SMONTAGGIO/MONTAGGIO CARBURATORE

Allentare i dadi di regolazione e rimuovere i cavi dell'acceleratore dal tamburo di accelerazione. Rimuovere i regolatori dal morsetto.



NOTA:

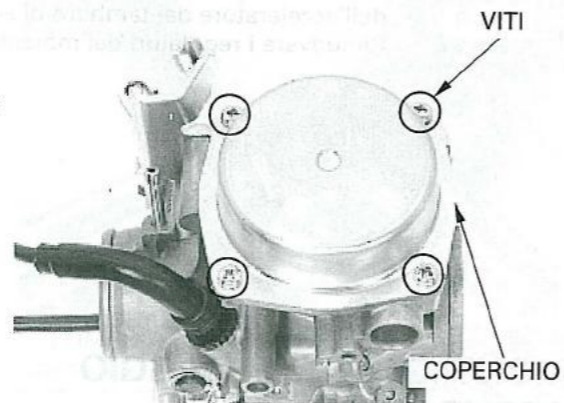
- È possibile eseguire la manutenzione della camera della depressione, della vaschetta del carburatore e dei getti senza smontare i carburatori.
- Prendere nota della posizione dei componenti del carburatore in modo che possano essere rimontati nelle posizioni originali.
- Per l'ispezione dei componenti elencati di seguito consultare le pagine pertinenti.
 - Camera depressione (pag. 5-9)
 - Vaschetta carburatore (pag. 5-11)
 - Vite di regolazione (pag. 5-11)
 - Getti (pag. 5-11)



CAMERA DEPRESSIONE

SMONTAGGIO

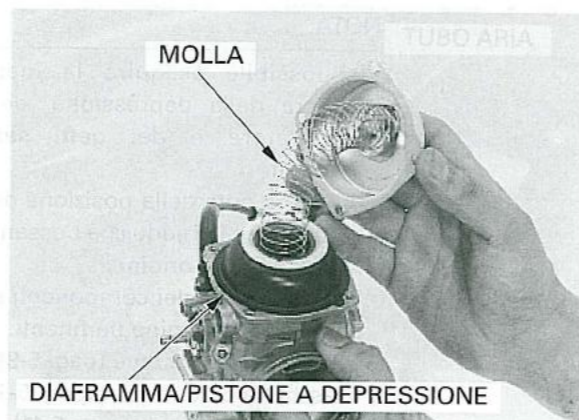
Svitare le quattro viti e rimuovere il coperchio della camera della depressione.



Rimuovere la molla e il diaframma/pistone a depressione.

Ispezionare il pistone a depressione per individuare eventuali segni di usura, intaccature, graffi e altri danni.

Controllare che il pistone scorra liberamente nella camera.



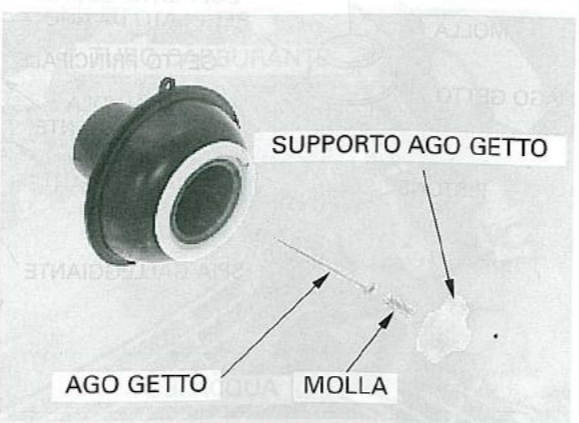
Premere il supporto dell'ago del getto e ruotarlo di 90 in senso antiorario.

ATTENZIONE:

Avere cura di non danneggiare il diaframma.



Rimuovere dal pistone il supporto dell'ago del getto, la molla e l'ago.



ISPEZIONE

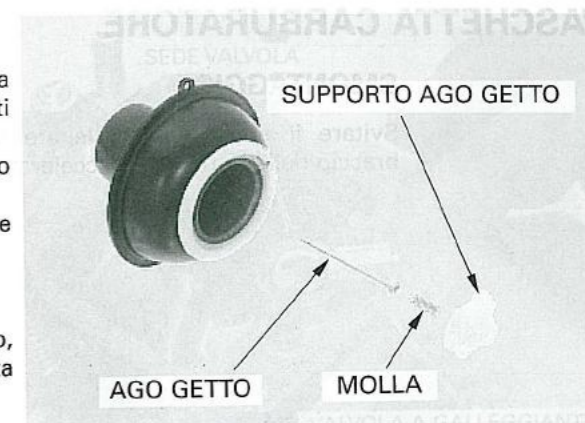
Ispezionare l'ago per verificare che la punta non sia eccessivamente usurata, piegata o altrimenti danneggiata.

Ispezionare il diaframma per verificare se vi sono segni di danni, fatica o piccoli fori.

Ispezionare il pistone a depressione per individuare segni di usura o danni.

Sostituire queste parti, se necessario.

Se il diaframma presenta qualsiasi tipo di danno, anche solo un piccolo forellino, vi sarà una perdita d'aria dalla camera della depressione.



MONTAGGIO

Installare l'ago, la molla e il supporto dell'ago del getto sul pistone a depressione.

Premere il supporto dell'ago getto e girarlo di 90 gradi in senso orario.

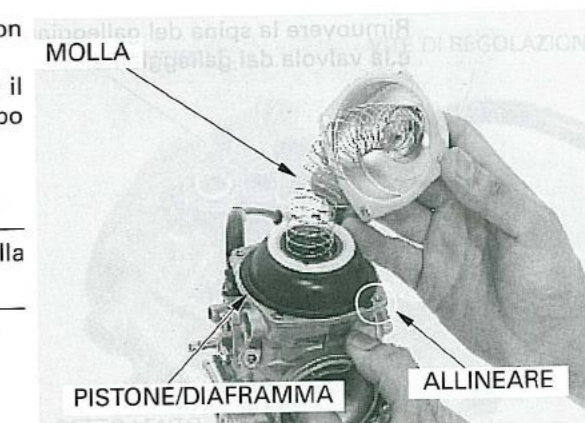


Installare il pistone a depressione/diaframma con sulla cavità.

Sollevare la base del pistone a depressione con il dito per inserire il labbro del diaframma nel corpo del carburatore.

NOTA:

Allineare la linguetta del diaframma rispetto alla cavità.

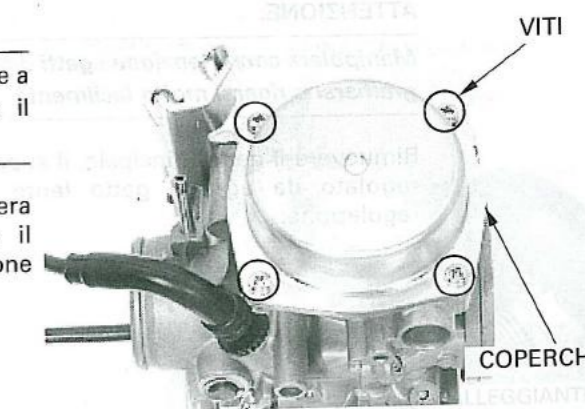


NOTA:

Prestare attenzione a non pizzicare il diaframma e a mantenere diritta la molla quando si installa il coperchio della camera comprimendo la molla.

Installare la molla e il coperchio della camera mentre il pistone rimane in sede. Fissare il coperchio con delle viti prima di rilasciare il pistone a depressione.

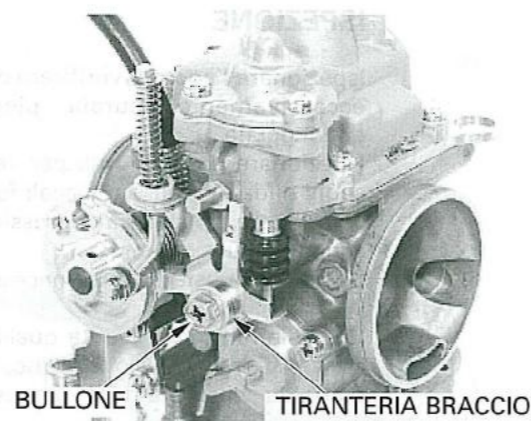
Avvitare e serrare a fondo le viti.



VASCHETTA CARBURATORE

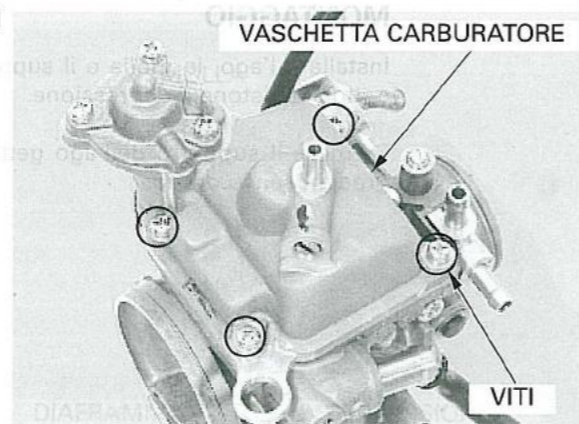
SMONTAGGIO

Svitare il bullone e scollegare la tiranteria del braccio della pompa dell'acceleratore.



BULLONE TIRANTERIA BRACCIO

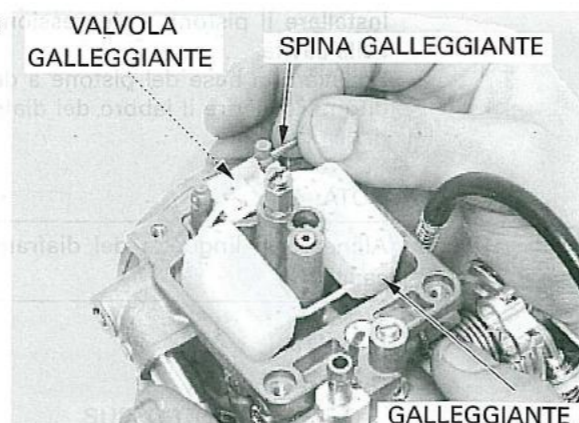
Svitare le viti, la vaschetta del carburatore e il gommino O-ring.



VASCHETTA CARBURATORE

VITI

Rimuovere la spina del galleggiante, il galleggiante e la valvola del galleggiante.



VALVOLA GALLEGGIANTE SPINA GALLEGGIANTE

GALLEGGIANTE

ATTENZIONE:

Manipolare con attenzione i getti dato che possono graffiarsi o rigarsi molto facilmente.

Rimuovere il getto principale, il supporto del getto regolato da ago, il getto lento e la vite di regolazione.



GETTO PRINCIPALE VITE DI REGOLAZIONE

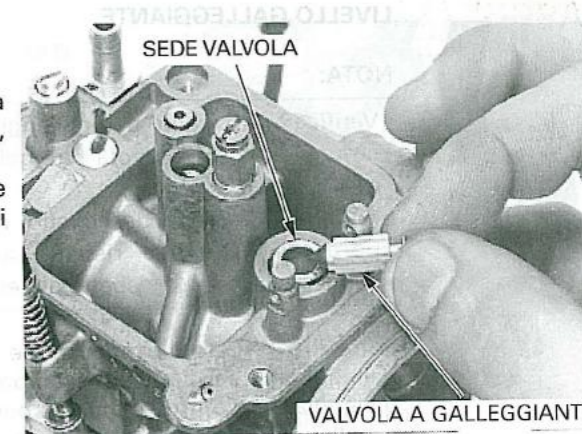
GETTO LENTO

ISPEZIONE

VALVOLA A GALLEGGIANTE, SEDE VALVOLA

Se la valvola è usurata o contaminata non può insediarsi in modo corretto e finirà con l'ingolfare il carburatore.

Controllare la valvola a galleggiante e la sede della valvola per vedere se vi sono rigature, graffi, intasamenti o danni. Controllare la punta della valvola a galleggiante dove tocca la sede per vedere se ci sono segni di usura a gradini o di contaminazione.



SEDE VALVOLA

VALVOLA A GALLEGGIANTE

GETTI

Controllare tutti i getti per vedere se presentano segni di usura o danni. Pulire i getti con solvente non infiammabile o ad alto punto di infiammabilità e aprirli con un getto di aria compressa.

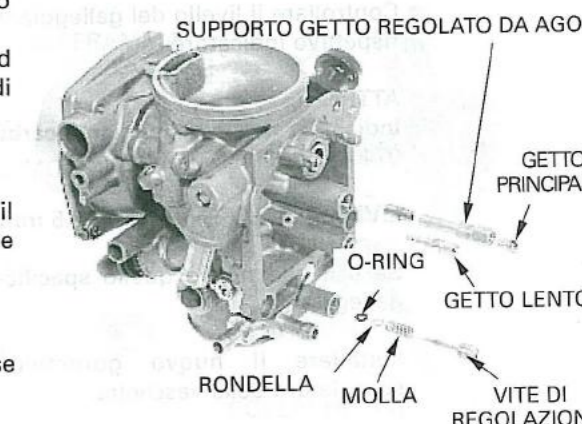
SEDE VALVOLA/FILTRO

Controllare la sede della valvola a galleggiante e il filtro per vedere se presentano scanalature, tacche o incrostazioni.

VITE DI REGOLAZIONE

Controllare la vite di regolazione per vedere se presenta segni di usura a gradini o danni.

Sostituire questi pezzi, se necessario.



SUPPORTO GETTO REGOLATO DA AGO

GETTO PRINCIPALE

O-RING

GETTO LENTO

RONDELLA

MOLLA

VITE DI REGOLAZIONE

MONTAGGIO

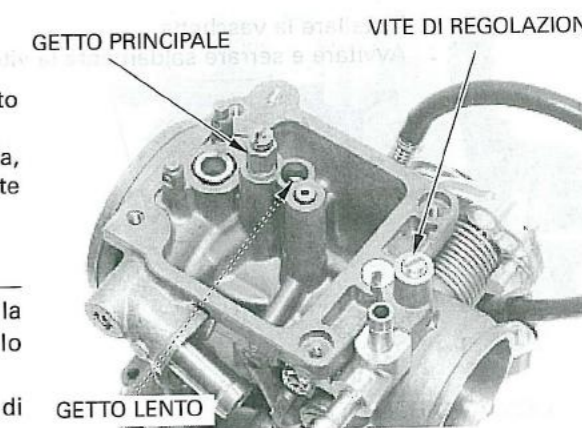
Installare il getto principale, il supporto del getto regolato da ago e il getto lento. Installare il gommino O-ring, la rondella, la molla, la vite di regolazione e la madrevite della nuova vite di regolazione.

NOTA:

- Avvitare la vite di regolazione e riportarla nella posizione originale annotata durante lo smontaggio.
- Regolare la vite se si installa una nuova vite di regolazione (pag. 5-17).

Appendere la valvola a galleggiante sul labbro del braccio del galleggiante.

Installare la valvola a galleggiante con il galleggiante nel corpo del carburatore e quindi infilare la spina del galleggiante nel corpo e nel galleggiante.



GETTO PRINCIPALE

VITE DI REGOLAZIONE

GETTO LENTO

VALVOLA A GALLEGGIANTE

SPINA GALLEGGIANTE

GALLEGGIANTE

LIVELLO GALLEGGIANTE

NOTA:

- Verificare il livello del galleggiante dopo aver controllato la valvola a galleggiante e il galleggiante.
- Porre l'indicatore del livello del galleggiante perpendicolarmente rispetto alla faccia della vaschetta, allineato rispetto al getto principale.

Porre il carburatore in modo tale che la valvola a galleggiante tocchi appena il labbro del braccio del galleggiante. Controllare che la punta della valvola a galleggiante poggi saldamente sulla sede della valvola.

Controllare il livello del galleggiante per mezzo del rispettivo indicatore.

ATTREZZI:

Indicatore livello galleggiante carburatore:
07401-0010000

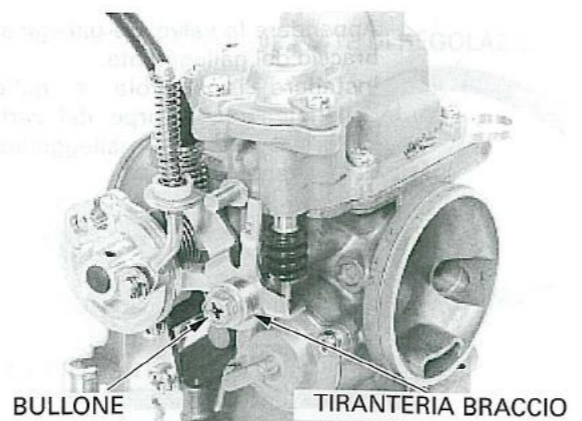
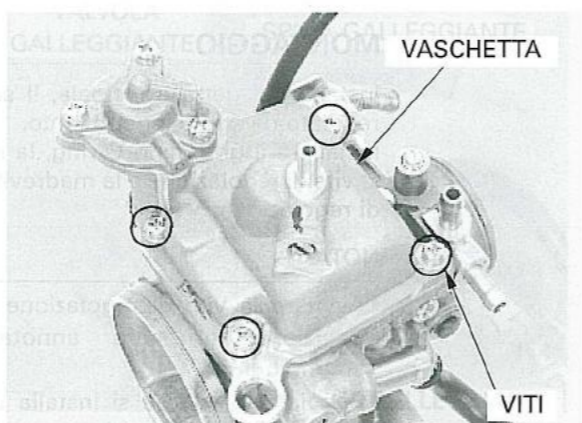
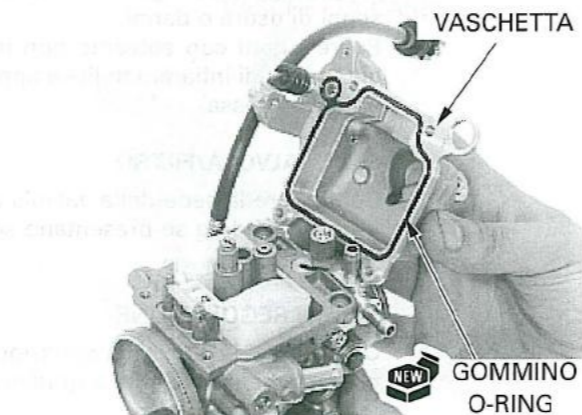
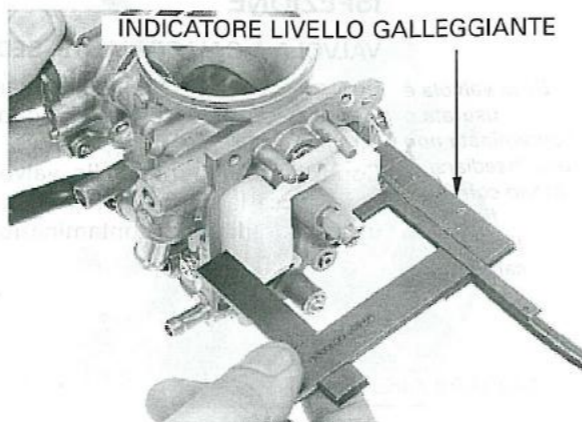
LIVELLO GALLEGGIANTE: 18,5 mm

Se il livello non è quello specificato, sostituire il galleggiante.

Installare il nuovo gommino O-ring nella scanalatura della vaschetta.

Installare la vaschetta.
Avvitare e serrare saldamente la vite.

Installare la tiranteria del braccio della pompa dell'acceleratore. Serrare a fondo il bullone.



VALVOLA DI ESCLUSIONE ARIA

SMONTAGGIO

Svitare le due viti e il coperchio della valvola di esclusione dell'aria.

NOTA:

Il coperchio della valvola di esclusione dell'aria è soggetto alla pressione della molla. Non perdere la molla e le viti.

ISPEZIONE

Controllare il diaframma per vedere se presenta segni di deterioramento, forellini o altri danni. Controllare la molla per vedere se presenta segni di deterioramento o altri danni. Controllare l'ago del diaframma per vedere se presenta segni di usura eccessiva sulla punta o altri danni. Controllare che l'orifizio dello sfiato dell'aria non sia intasato.

Se necessario, sostituire la valvola di esclusione dell'aria come complessivo.

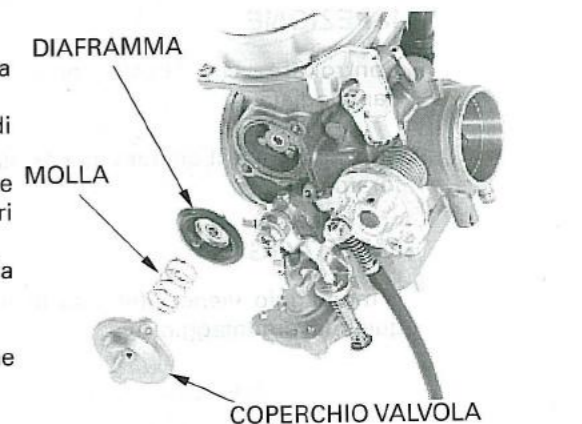
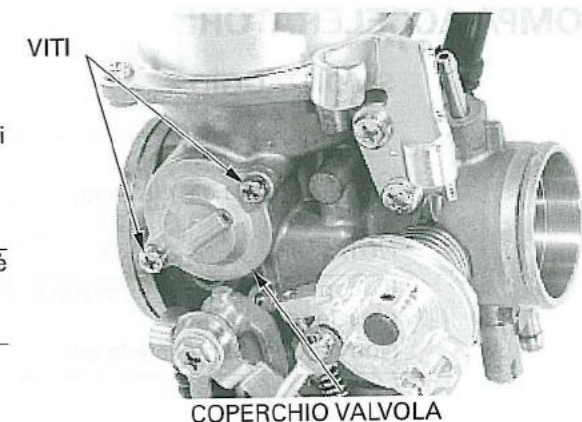
MONTAGGIO

Montare il diaframma e la molla.

Installare il coperchio della valvola di esclusione dell'aria e serrare a fondo le due viti.

NOTA:

Fare attenzione a non pizzicare il diaframma.



POMPA ACCELERATORE

SMONTAGGIO

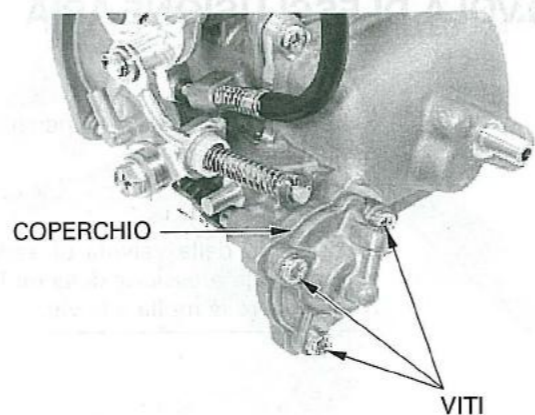
Svitare le viti e il coperchio del diaframma.

Sfilare la molla e il diaframma.

NOTA:

Il coperchio del diaframma è soggetto alla pressione della molla.

Non perdere la molla e le viti.



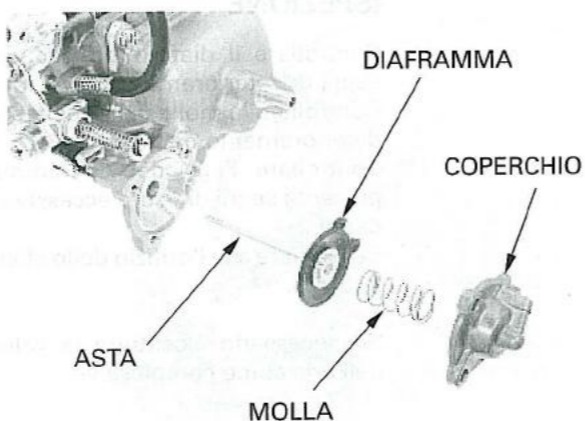
ISPEZIONE

Controllare che l'asta non sia piegata o danneggiata.

Controllare che il diaframma non sia danneggiato o forato.

MONTAGGIO

Il montaggio viene effettuato in ordine inverso a quello di smontaggio.



PULIZIA CORPO CARBURATORE

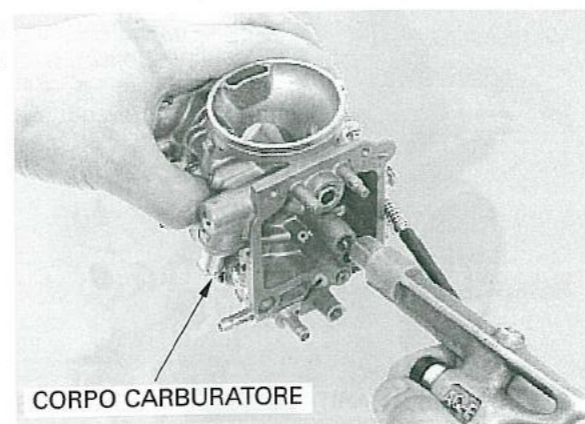
ATTENZIONE:

- Se si puliscono i condotti dell'aria e del carburante con un pezzo di filo di ferro si causeranno danni al corpo del carburatore.
- Rimuovere i diaframmi per impedire che vengano danneggiati prima di usare un getto d'aria per aprire il condotto.

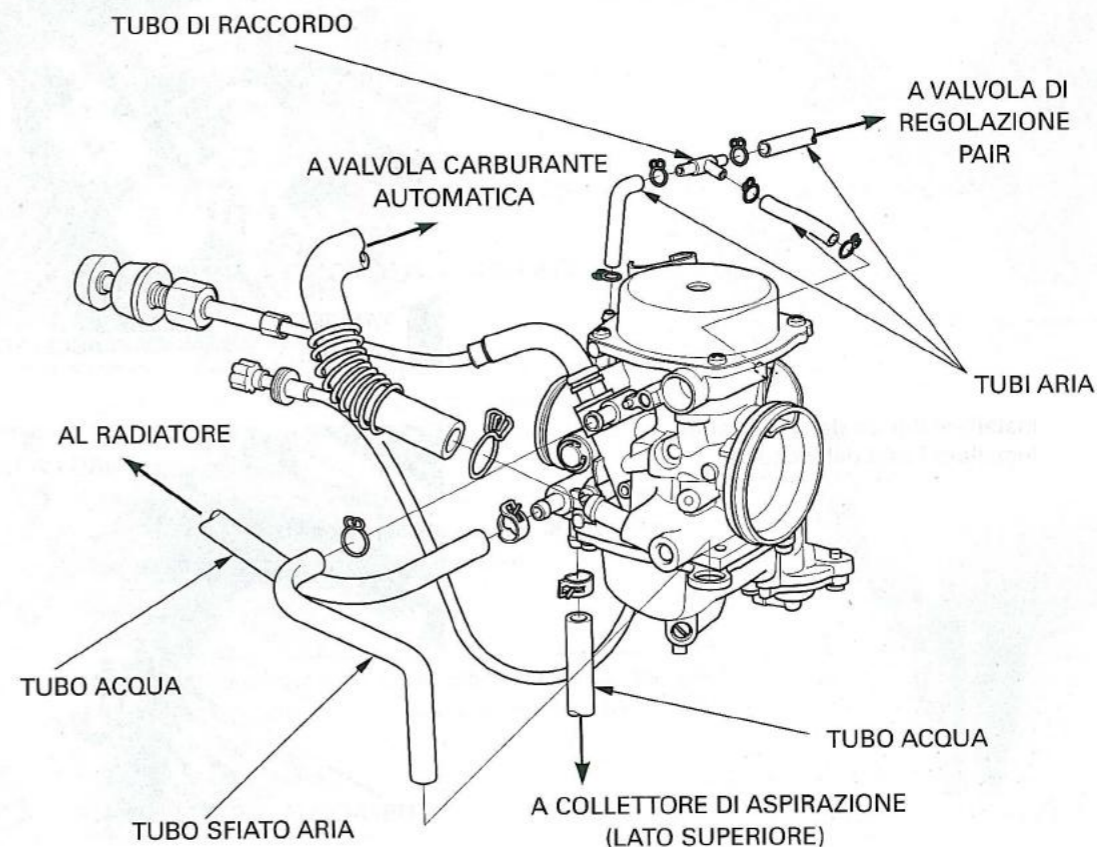
Smontare il carburatore (pag. 5-7).

Aprire tutti i passaggi dell'aria e del carburante nel corpo del carburatore con un getto di aria compressa.

Pulire il filtro del carburante nella valvola a galleggiante usando aria compressa dal lato della sede della valvola a galleggiante.



MONTAGGIO CARBURATORE



INSTALLAZIONE CARBURATORE

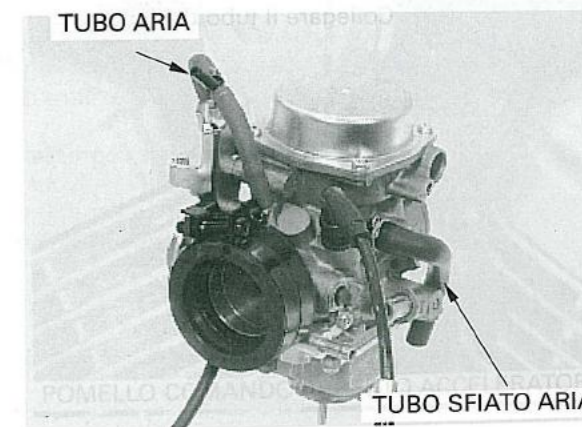
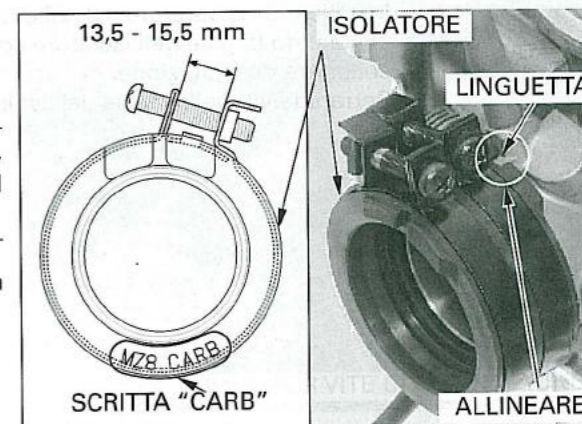
NOTA:

Stendere correttamente tubi e cavi (pag. 1-24).

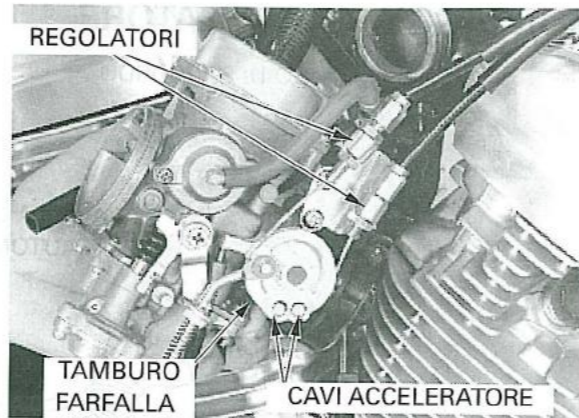
Quando si installa l'isolatore del carburatore, infilarlo con la scritta "CARB" rivolta verso il carburatore.

Infilare l'isolatore sul carburatore allineandone la scanalatura rispetto alla linguetta del carburatore.

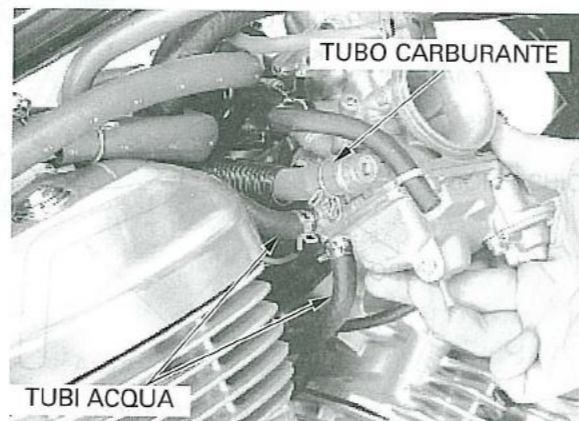
Collegare il tubo dell'aria e quello di sfiato come indicato.



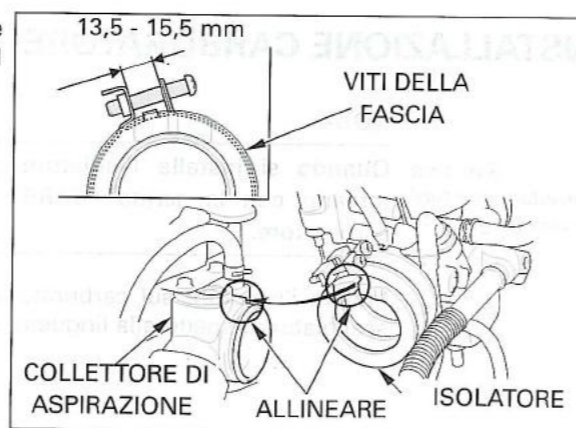
Installare i cavi dell'acceleratore sul tamburo di accelerazione. Installare i regolatori sul morsetto.



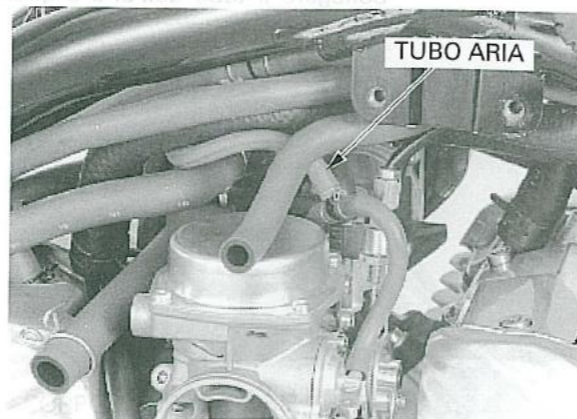
Installare il tubo del carburante. Installare i tubi dell'acqua.



Installare il carburatore sul collettore di aspirazione allineando la gola dell'isolatore con la linguetta del collettore di aspirazione. Serrare le viti della fascia dell'isolatore.



Collegare il tubo dell'aria.



Installare il pomello dello starter e avvitare il dado. Installare il pomello di comando dell'arresto dell'acceleratore.

Dopo l'installazione, controllare il funzionamento della farfalla (pag. 3-4).



REGISTRAZIONE VITE DI REGOLAZIONE

PROCEDURA PER CADUTA MINIMO

▲ AVVERTIMENTO

- Se il motore deve essere acceso per qualche lavoro, accertarsi che l'ambiente intorno sia ben ventilato. Non tenere mai il motore acceso in un ambiente chiuso.
- Il tubo di scarico contiene gas di ossido di carbonio velenoso che può causare la perdita della conoscenza e portare al decesso.

NOTA:

- La vite di regolazione è prearata in fabbrica. La registrazione non è necessaria a meno che il carburatore non venga revisionato oppure venga installata una nuova vite.
- Usare un contagiri con graduazioni di 50 giri/min.



1. Avvitare la vite di regolazione con l'apposita chiave fino a quando si infila completamente e quindi svitarla in base alla specifica indicata. Questa è una taratura iniziale prima della registrazione definitiva.

ATTREZZO:

Chiave per vite di regolazione
07908-4220201 (tranne tipo SW) 07KMA-MS60101
con 07PMA-MZ20110 (tipo SW)

ATTENZIONE:

Se la vite di regolazione viene avvitata eccessivamente contro la sede subirà danni.

APERTURA INIZIALE: 2,5 giri antiorari

2. Riscaldare il motore fino al raggiungimento della temperatura d'esercizio. Una marcia intermittente per dieci minuti è sufficiente.
3. Spegner il motore e collegare un contagiri secondo le norme d'uso del fabbricante.
4. Avviare il motore e regolare il regime del minimo per mezzo della vite di arresto dell'acceleratore.

REGIME DEL MINIMO: $1.200 \pm 100 \text{ min}^{-1}$ (giri/min)



5. Avvitare o svitare lentamente la vite di regolazione in modo da ottenere il regime motore massimo.
6. Regolare nuovamente il regime del minimo per mezzo della vite di arresto dell'acceleratore.
7. Ruotare la vite di regolazione fino a quando il regime motore diminuisce di 50 giri/min.
8. Ruotare in senso orario la vite di regolazione del numero di giri indicato nel manuale del modello specifico.

APERTURA FINALE:

Tranne tipo SW: Svitare di 1,5 giri
 Tipo SW: Svitare di 2,5 giri

9. Regolare nuovamente il regime del minimo per mezzo della vite di arresto dell'acceleratore.

IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE ARIA SECONDARIA

ISPEZIONE DEL SISTEMA

Avviare il motore e riscaldarlo fino alla normale temperatura d'esercizio.

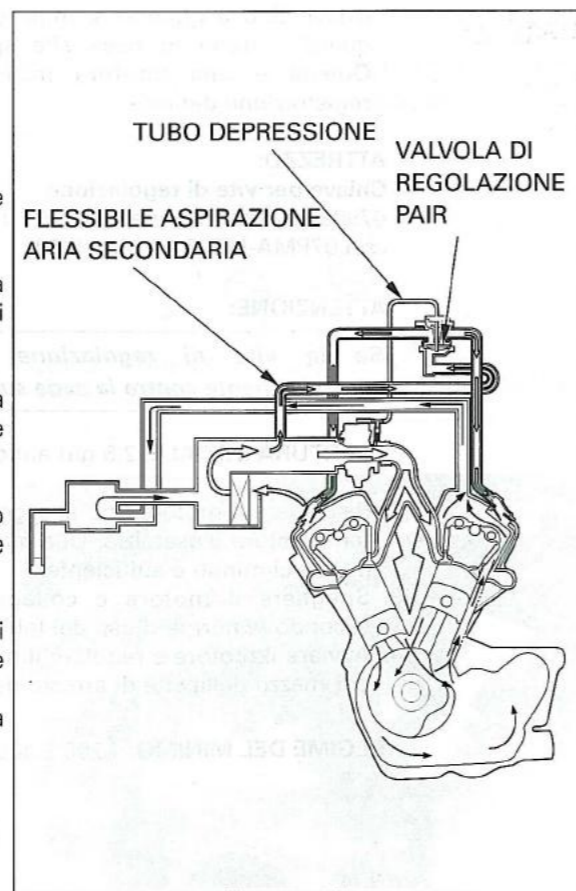
Controllare che il flessibile di aspirazione dell'aria secondaria sia pulito e privo di incrostazioni di carbonio.

Se il flessibile è sporco di carbone, controllare la valvola di regolazione dell'impianto di iniezione dell'aria secondaria (PAIR).

Scollegare il flessibile situato tra il corpo del filtro dell'aria e la valvola di regolazione PAIR e proveniente dal corpo del filtro dell'aria.

Scollegare il tubo della depressione della valvola di regolazione PAIR dalla valvola di regolazione e tapparlo per impedire all'aria di entrare. Collegare la pompa della depressione alla valvola di regolazione PAIR.

ATTREZZO:
POMPA DEPRESSIONE Disponibile in commercio



Avviare il motore e aprire lentamente la farfalla per avere la certezza che l'aria venga aspirata dal tubo della depressione.

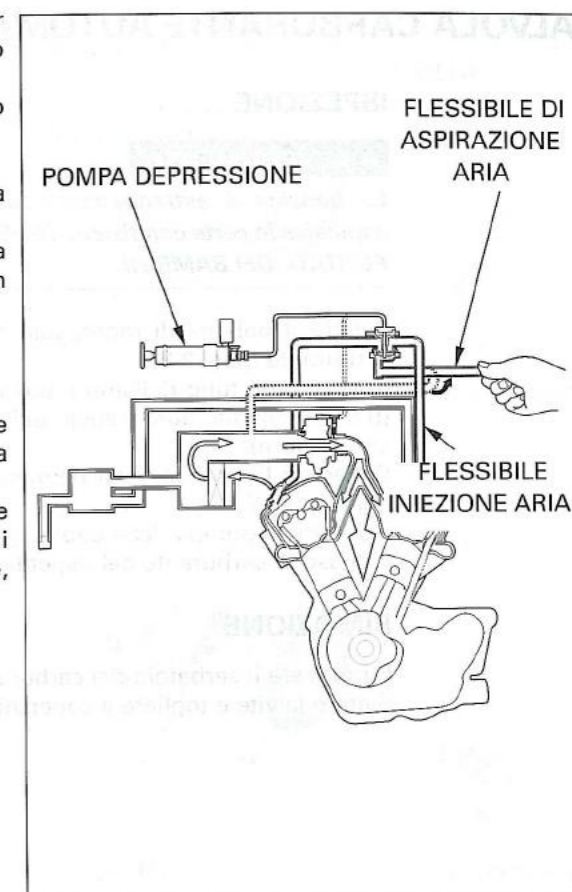
Se l'aria non viene aspirata, controllare che il tubo non sia intasato.

Con il motore acceso, applicare gradualmente la depressione sulla valvola di regolazione PAIR. Controllare che il flessibile di aspirazione dell'aria smetta di aspirare l'aria e che la depressione non venga spurgata.

DEPRESSIONE SPECIFICATA: 63 kPa (470 mm Hg)

Se l'aria viene aspirata oppure se la depressione specificata non viene conservata, installare una nuova valvola di regolazione PAIR.

Se si osserva un ritardo della combustione in fase di rilascio, anche quando l'impianto di alimentazione dell'aria secondaria è normale, controllare la valvola di esclusione dell'aria.



RIMOZIONE/INSTALLAZIONE VALVOLA REGOLAZIONE INIEZIONE ARIA SECONDARIA (PAIR)

RIMOZIONE

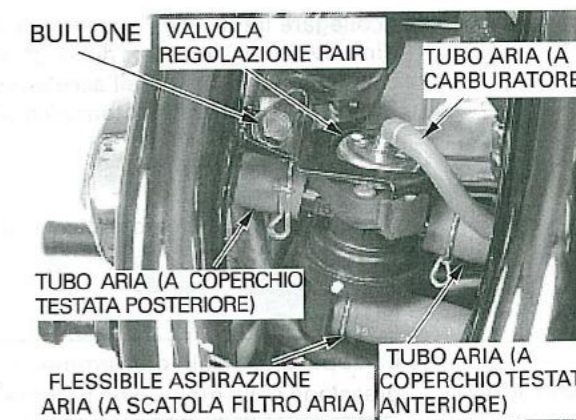
Smontare il serbatoio (pag. 2-3).
 Scollegare i seguenti tubi dell'aria.

- Valvola di regolazione PAIR a testata anteriore.
- Valvola di regolazione PAIR a testata posteriore.
- Valvola di regolazione PAIR a carburatore.
- Valvola di regolazione PAIR a scatola filtro aria.

Svitare il bullone e rimuovere la valvola di regolazione PAIR.

INSTALLAZIONE

L'installazione viene effettuata in ordine inverso a quello di rimozione.



VALVOLA CARBURANTE AUTOMATICA

ISPEZIONE

▲ AVVERTIMENTO

La benzina è estremamente infiammabile ed è esplosiva in certe condizioni. TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

Svitare il bullone di montaggio del serbatoio del carburante (pag. 2-3).

Scollegare il tubo dell'aria e quello del carburante (tra la valvola automatica del carburante e il carburatore).

Collegare la pompa della depressione al raccordo del tubo dell'aria.

Azionare la pompa della depressione e ispezionare il flusso di carburante dal rispettivo tubo.

RIMOZIONE

Rimuovere il serbatoio del carburante (pag. 2-3).
Svitare la vite e togliere il coperchio.

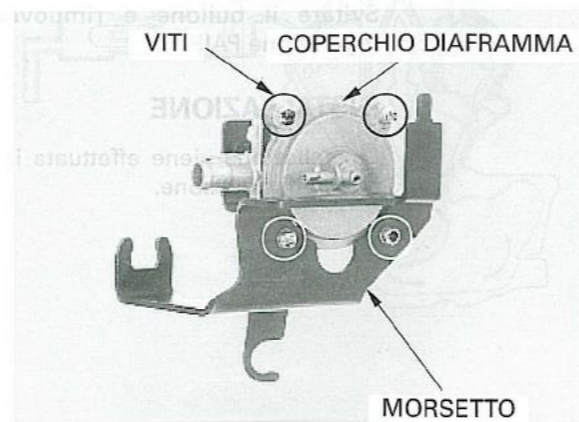
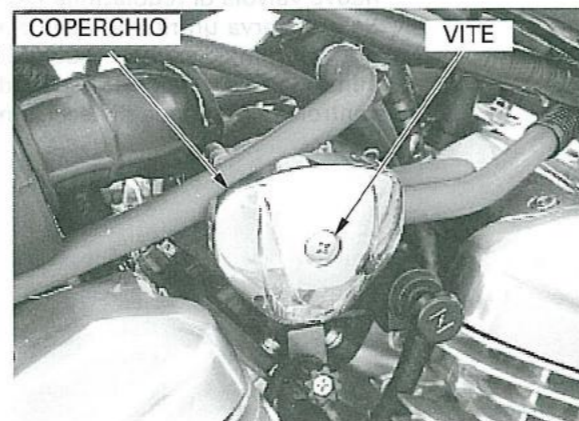
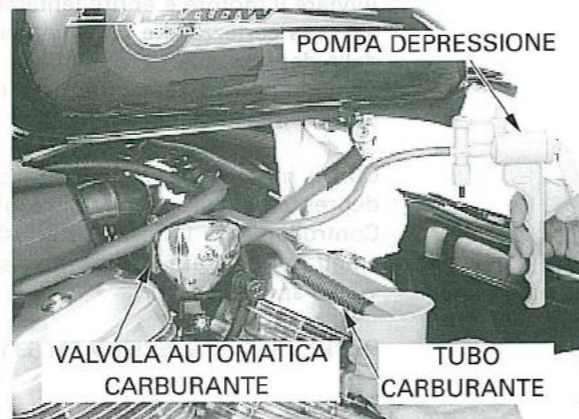
Scollegare il tubo dell'aria e quelli del carburante.
Rimuovere il pomello dello starter e quello di controllo dell'arresto dell'acceleratore.
Rimuovere la valvola automatica del carburante.

SMONTAGGIO

Svitare le viti, il morsetto e il coperchio del diaframma.

NOTA:

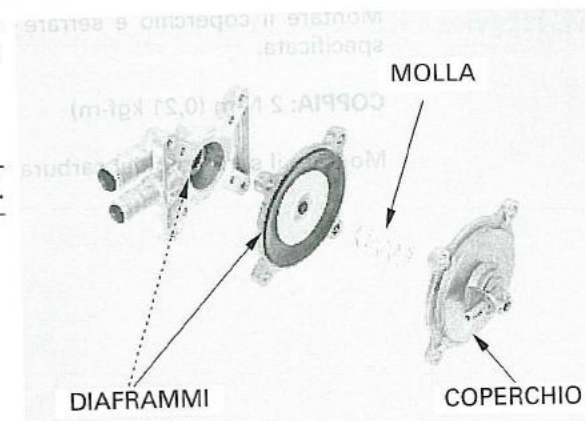
Il coperchio del diaframma è soggetto alla pressione della molla. Non perdere la molla e le viti.



Rimuovere i diaframmi e la molla.
Controllare che i diaframmi non siano danneggiati o forati.

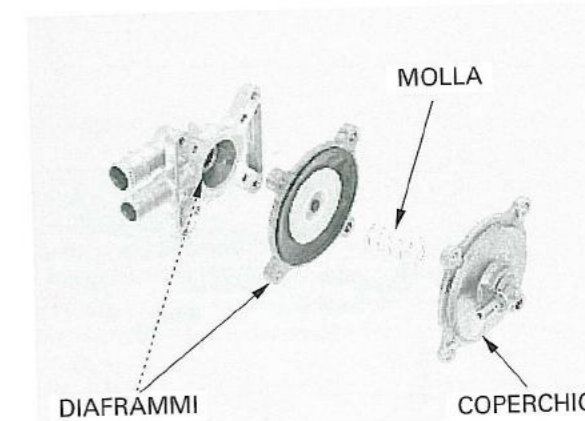
NOTA:

Prestare attenzione a non danneggiare i diaframmi.



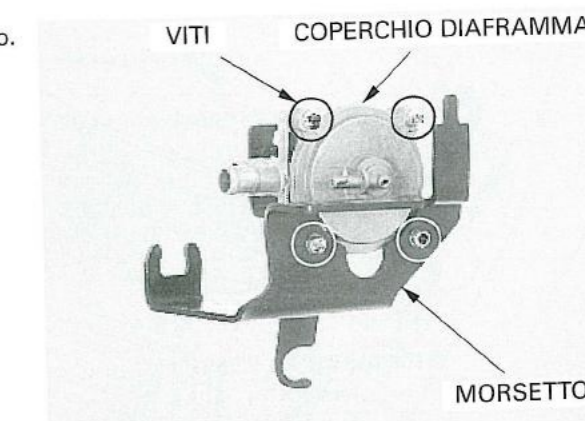
MONTAGGIO

Installare i diaframmi e la molla.



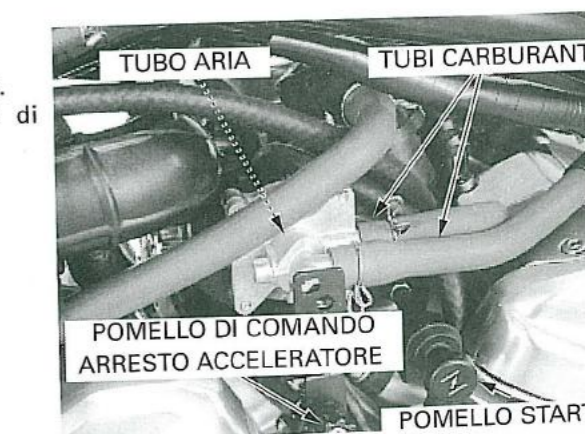
Installare il coperchio del diaframma e il morsetto.

Serrare i viti.



INSTALLAZIONE

Collegare il tubo dell'aria e i tubi del carburante.
Installare il pomello dello starter e quello di comando dell'arresto dell'acceleratore.



IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE

Montare il coperchio e serrare la vite alla coppia specificata.

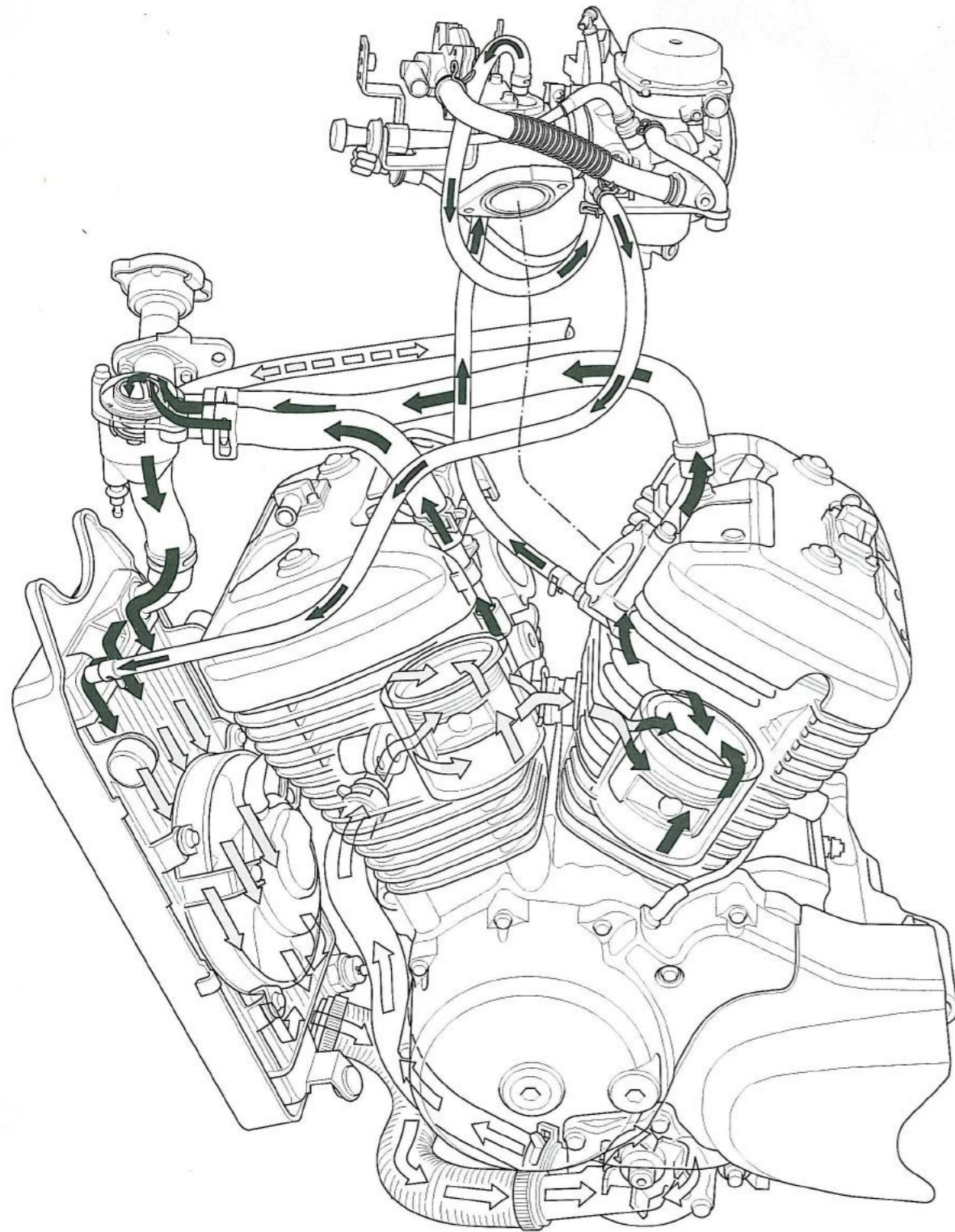
COPPIA: 2 N-m (0,21 kgf-m)

Montare il serbatoio del carburante (pag. 2-6).



PROMEMORIA

SCHEMA DEL SISTEMA



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	6-1	RADIATORE/VENTOLA RAFFREDDAMENTO	6-9
DIAGNOSTICA	6-2	POMPA DELL'ACQUA	6-14
PROVA DEL SISTEMA	6-3	SERBATOIO DI RISERVA RADIATORE	6-16
REFRIGERANTE	6-4		
TERMOSTATO	6-6		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

▲ AVVERTIMENTO

- *Attendere che il motore sia freddo prima di togliere lentamente il tappo del radiatore. La rimozione del tappo mentre il motore è caldo e il refrigerante è sotto pressione può provocare serie scottature.*
- *Il refrigerante del radiatore è tossico. Tenerlo lontano da occhi, bocca, pelle e indumenti.*
 - *Se del refrigerante dovesse penetrare negli occhi, lavare con acqua e consultare immediatamente un medico.*
 - *In caso di ingestione del refrigerante, indurre il vomito, fare gargarismi e consultare immediatamente un medico.*
 - *Se il refrigerante dovesse venire a contatto di pelle o indumenti, risciacquare accuratamente con acqua abbondante.*
- **TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.**

- Versare nel sistema di raffreddamento solo acqua distillata e glicole etilenico. Per la massima protezione dalla corrosione si raccomanda una miscela al 50%. Non usare antigelo a base di alcool o antigelo con caratteristiche autosigillanti.
- Aggiungere il refrigerante nel serbatoio di riserva. Non togliere il tappo del radiatore tranne che per riempire o svuotare l'impianto.
- La manutenzione dell'impianto di raffreddamento può essere effettuata lasciando il motore nel telaio ad eccezione dello smontaggio della pompa dell'acqua.
- Evitare di versare refrigerante sulle superfici verniciate.
- Dopo la manutenzione dell'impianto, controllare che non ci siano perdite con un tester per impianto di raffreddamento.
- Consultare la sezione 19 per l'ispezione dell'interruttore del motorino della ventola e del termosensore.

SPECIFICHE TECNICHE

ARTICOLO		SPECIFICHE TECNICHE
Capacità di raffreddamento	Radiatore e motore	1,6 litri
	Serbatoio di riserva	0,4 litri
Pressione limite del tappo del radiatore		88-127 kPa (0,9 - 1,3 kgf/cm ²)
Termostato	Inizio apertura	80-84°C
	Completamente aperto	95°C
	Alzata valvola	8 mm minimo
Concentrazione standard del refrigerante		50% miscela con acqua demineralizzata

VALORI DI COPPIA

Bullone montaggio radiatore	9 N-m (0,9 kgf-m)
Vite montaggio griglia radiatore	9 N-m (0,9 kgf-m)
Bullone staffa termostato	10 N-m (1,0 kgf-m)
Bullone coperchio alloggiamento termostato	10 N-m (1,0 kgf-m)
Sensore termostato	10 N-m (1,0 kgf-m)
Vite stringitubo flessibile acqua	7 N-m (0,7 kgf-m)
Interruttore motorino ventola	18 N-m (1,8 kgf-m)
Bullone coperchio pompa acqua	13 N-m (1,3 kgf-m)

Applicare sigillante sui filetti

Applicare sigillante sui filetti

ATTREZZI

Pompa di mandata Tipo normale reperibile in commercio

DIAGNOSTICA

Temperatura motore troppo elevata

- Indicatore temperatura o termosensore difettosi (sezione 19)
- Tappo radiatore difettoso
- Refrigerante insufficiente
- Condotti bloccati nel radiatore, flessibili o camicia acqua
- Aria nel sistema
- Pompa acqua difettosa
- Termostato inceppato su chiuso
- Motorino ventola raffreddamento difettoso
- Interruttore motorino ventola difettoso

Temperatura motore troppo bassa

- Indicatore temperatura o termosensore difettosi (sezione 19)
- Termostato inceppato su aperto
- Interruttore motorino ventola raffreddamento difettoso

Perdite di refrigerante

- Tenuta meccanica pompa acqua difettosa
- Gommino O-ring deteriorato
- Guarnizione danneggiata o deteriorata
- Collegamento o morsetto flessibile allentato
- Flessibile danneggiato o deteriorato
- Tappo radiatore difettoso

PROVA DEL SISTEMA

REFRIGERANTE (PROVA CON AEROMETRO)

▲ AVVERTIMENTO

Controllare che il motore sia freddo prima di rimuovere il tappo del radiatore, altrimenti ne possono derivare serie ustioni.



Rimuovere le coperture dello sterzo (pag. 2-2).
Rimuovere il tappo del radiatore.

Controllare la gravità specifica del refrigerante con un aerometro.

CONCENTRAZIONE STANDARD DEL REFRIGERANTE: 50%

Controllare la presenza di eventuali tracce di contaminazione e sostituire il refrigerante se è necessario.

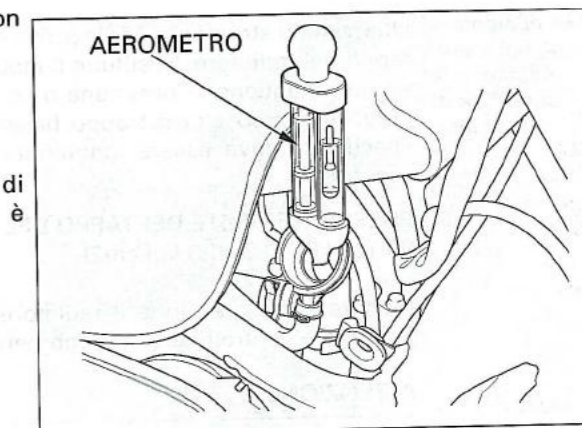


Tabella gravità specifica del refrigerante

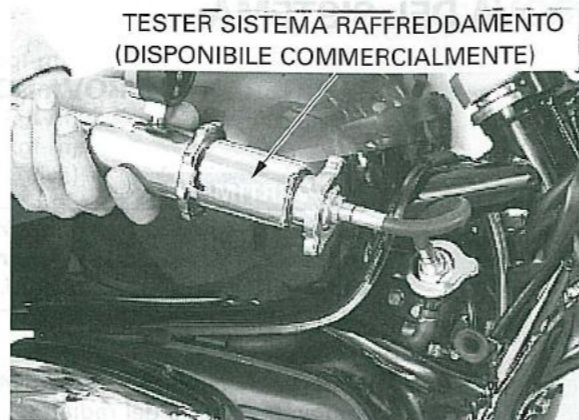
Temperatura refrigerante °C	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50
Titolo refrigerante %											
5	1,009	1,009	1,008	1,008	1,007	1,006	1,005	1,003	1,001	0,999	0,997
10	1,018	1,017	1,017	1,016	1,015	1,014	1,013	1,011	1,009	1,007	1,005
15	1,028	1,027	1,026	1,025	1,024	1,022	1,020	1,018	1,016	1,014	1,012
20	1,036	1,035	1,034	1,033	1,031	1,029	1,027	1,025	1,023	1,021	1,019
25	1,045	1,044	1,043	1,042	1,040	1,038	1,036	1,034	1,031	1,028	1,025
30	1,053	1,052	1,051	1,049	1,047	1,045	1,043	1,041	1,038	1,035	1,032
35	1,063	1,062	1,060	1,058	1,056	1,054	1,052	1,049	1,046	1,043	1,040
40	1,072	1,070	1,068	1,066	1,064	1,062	1,059	1,056	1,053	1,050	1,047
45	1,080	1,078	1,076	1,074	1,072	1,069	1,066	1,063	1,060	1,057	1,054
50	1,086	1,084	1,082	1,080	1,077	1,074	1,071	1,068	1,065	1,062	1,059
55	1,095	1,093	1,091	1,088	1,085	1,082	1,079	1,076	1,073	1,070	1,067
60	1,100	1,098	1,095	1,092	1,089	1,086	1,083	1,080	1,077	1,074	1,071

ISPEZIONE DI TAPPO RADIATORE/PRESSIONE IMPIANTO

▲ AVVERTIMENTO

Il motore deve essere freddo prima di rimuovere il tappo del radiatore, altrimenti possono derivare serie ustioni.

Rimuovere le coperture dello sterzo (pag. 2-2).
Rimuovere il tappo del radiatore.



TESTER SISTEMA RAFFREDDAMENTO (DISPONIBILE COMMERCIALMENTE)



TESTER SISTEMA RAFFREDDAMENTO (DISPONIBILE COMMERCIALMENTE)

Prima di montare il tappo nel tester, inumidire la superficie di tenuta.

Utilizzare lo strumento per la prova di pressione del tappo del radiatore. Sostituire il tappo del radiatore se non mantiene la pressione o se la pressione di sfogo è troppo alta o troppo bassa. La pressione specificata deve essere mantenuta per almeno 6 secondi.

PRESSIONE LIMITE DEL TAPPO DEL RADIATORE:
88-127 kPa (0,9 - 1,3 kgf/cm²)

Mettere sotto pressione il radiatore, il motore e i flessibili e controllare se ci sono perdite.

ATTENZIONE:

Una pressione eccessiva può danneggiare i componenti del sistema di raffreddamento. Non superare i 127 kPa (1,3 kgf/cm²).

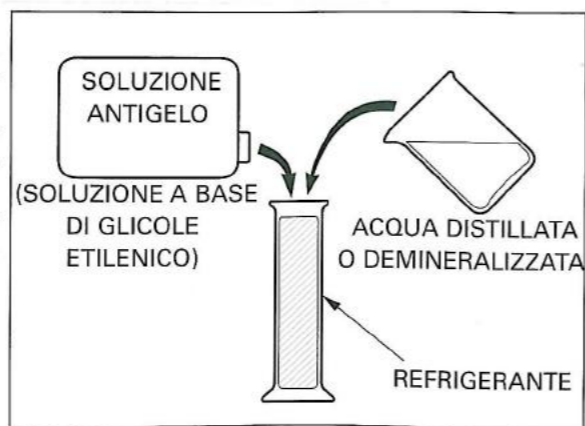
Controllare i seguenti componenti se l'impianto non mantiene la pressione specificata per almeno 6 secondi.

- Tutti i flessibili e i collegamenti
- L'installazione della pompa dell'acqua
- La guarnizione della pompa dell'acqua (eventuali perdite)
- Collo del bocchettone del radiatore deformato

REFRIGERANTE

▲ AVVERTIMENTO

- *Il refrigerante del radiatore è tossico. Tenerlo lontano da occhi, bocca, pelle e indumenti.*
- *Se del refrigerante dovesse penetrare negli occhi, lavare con acqua e consultare immediatamente un medico.*
- *In caso di ingestione del refrigerante, indurre il vomito, fare gargarismi e consultare immediatamente un medico.*
- *Se il refrigerante dovesse venire a contatto di pelle o indumenti, risciacquare accuratamente con acqua abbondante.*
- **TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.**



NOTA:

- L'efficacia del refrigerante diminuisce con l'aumentare della ruggine o se durante l'impiego si verifica un cambiamento del titolo della miscela. Per ottenere le migliori prestazioni è quindi necessario cambiare il refrigerante regolarmente come indicato nel programma di manutenzione.
- Mischiare con l'antigelo sono acqua distillata demineralizzata.

MISCELA RACCOMANDATA:

50% (acqua distillata e antigelo)

SOSTITUZIONE/SPURGO ARIA

▲ AVVERTIMENTO

Il motore deve essere freddo prima di rimuovere il tappo del radiatore, altrimenti possono derivare serie ustioni.

NOTA:

Quando si riempie con il refrigerante l'impianto o il serbatoio di riserva (controllando il livello del refrigerante), sistemare la motocicletta in posizione verticale in piano.

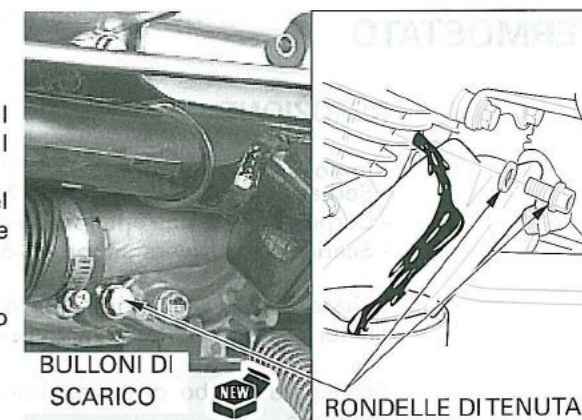


TAPPO RADIATORE

Rimuovere le coperture dello sterzo (pag. 2-2).
Rimuovere il tappo del radiatore.

Far scolare il refrigerante dall'impianto svitando il bullone di scarico e la rondella di tenuta sul coperchio della pompa dell'acqua. Svitare il bullone di scarico del refrigerante del cilindro posteriore e far scolare il refrigerante usando un imbuto come indicato.

Rimontare e serrare a fondo il bullone di scarico usando una nuova rondella di tenuta.



BULLONI DI SCARICO

RONDELLE DI TENUTA

Smontare il serbatoio di riserva (pag. 6-16).

Togliere il tappo dal serbatoio di riserva e scaricare il refrigerante di riserva.

Svuotare il refrigerante e risciacquare con acqua l'interno del serbatoio di riserva.



SERBATOIO DI RISERVA

TAPPO SERBATOIO

Installare il serbatoio di riserva (pag. 6-16).



Riempire l'impianto con il refrigerante raccomandato dall'apertura del bocchettone e fino al collo dello stesso. Rimuovere il tappo e riempire il serbatoio di riserva fino al segno di livello superiore.

Spurgare l'aria dall'impianto come indicato di seguito:

1. Mettere in folle il cambio. Avviare il motore e farlo girare al minimo per 2-3 minuti.
2. Dare 3-4 colpi all'acceleratore per spurgare l'aria dall'impianto.
3. Spegner il motore e aggiungere refrigerante fino al collo del bocchettone. Rimettere il tappo del radiatore.
4. Controllare il livello di refrigerante nel serbatoio di riserva e riempire fino al livello superiore se è basso.



TERMOSTATO

RIMOZIONE

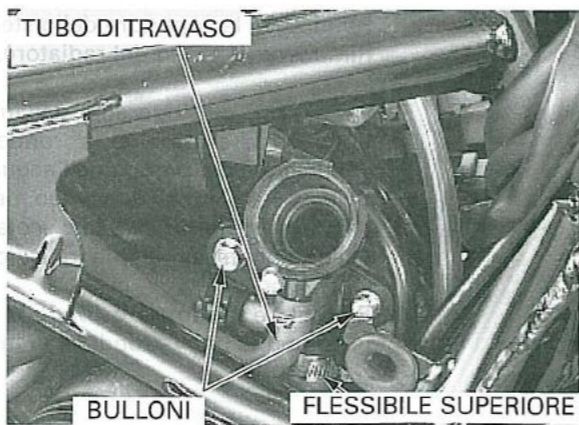
Rimuovere quanto segue:
 - Serbatoio del carburante (pag. 2-3)
 - Corpo del filtro dell'aria (pag. 5-4)
 - Scaricare il refrigerante (pag. 6-5).

Svitare i bulloni di montaggio dell'alloggiamento del termostato e del bocchettone del radiatore.

Scollegare il tubo di travaso dal bocchettone del radiatore.

Scollegare il flessibile superiore del radiatore dal radiatore e staccare il bocchettone di rifornimento e il flessibile del radiatore dal telaio.

Svitare i bulloni e rimuovere il coperchio dell'alloggiamento del termostato.



Rimuovere il termostato dall'alloggiamento.

Temperatura del refrigerante, ispezione e smontaggio del termosensore (pag. 19-13).



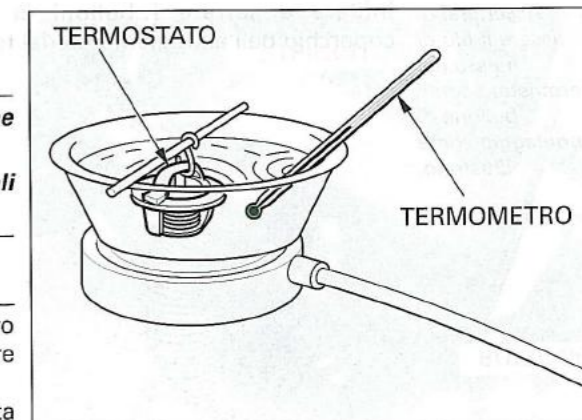
ISPEZIONE

▲ AVVERTIMENTO

- Indossare guanti isolanti e una protezione adeguata per gli occhi.
- Non avvicinare al fornello elettrico materiali infiammabili.

NOTA:

- Non lasciare che il termostato o il termometro tocchino la pentola, altrimenti si otterranno letture errate.
- Sostituire il termostato se la valvola rimane aperta a temperatura ambiente, o se risponde a temperature differenti da quelle specificate.



Ispezionare visualmente il termostato per individuare eventuali danni.

Riscaldare l'acqua con un fornello elettrico fino a raggiungere la temperatura d'esercizio per 5 minuti.

Sospendere il termostato nell'acqua calda per controllarne il funzionamento.

INIZIO APERTURA TERMOSTATO:

80-84°C

ALZATA VALVOLA:

8 mm minimo a 95°C

INSTALLAZIONE

Installare il termostato nell'alloggiamento.

NOTA:

Installare il termostato con il foro rivolto verso l'alto e montarlo correttamente nell'alloggiamento.



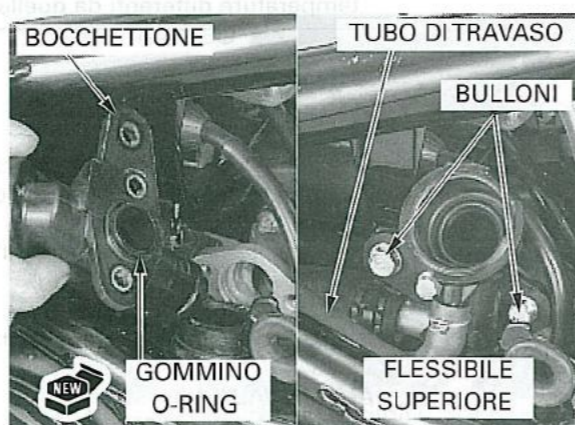
Installare un nuovo gommino O-ring sul coperchio dell'alloggiamento e quindi montare il coperchio sull'alloggiamento.



Accertarsi di infilare e serrare i bulloni di montaggio del coperchio dell'alloggiamento del termostato.



Installare un nuovo gommino O-ring sul bocchettone del radiatore e collegare il flessibile superiore del radiatore e il tubo di travaso al bocchettone stesso.



Installare il bocchettone del radiatore sull'alloggiamento del termostato. Serrare i bulloni di montaggio del bocchettone e dell'alloggiamento del termostato.

Installare i seguenti componenti:
- Alloggiamento filtro aria (pag. 5-4)
- Serbatoio carburante (pag. 2-5)

Riempire e spurgare l'impianto di raffreddamento (pag. 6-6).

RADIATORE/VENTOLA RAFFREDDAMENTO

ATTENZIONE:

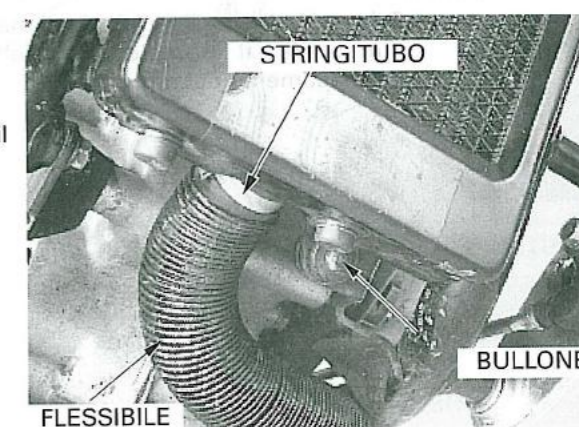
Fare attenzione a non danneggiare le alette del radiatore.

RIMOZIONE

Rimuovere le coperture dello sterzo (pag. 2-2).
Scaricare il refrigerante (pag. 6-5).
Rimuovere il serbatoio del carburante (pag. 2-3).
Scollegare il connettore 2P (nero) del motorino della ventola di raffreddamento.
Rimuovere il corpo del filtro dell'aria (pag. 5-4).
Rimuovere la camera del filtro dell'aria (pag. 5-5).

Rimuovere il bullone di montaggio del radiatore.

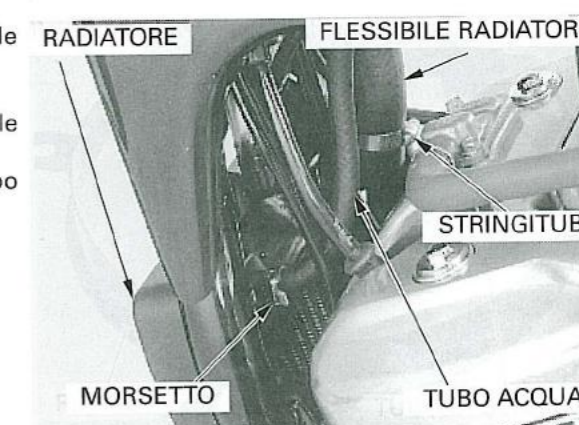
Allentare lo stringitubo del flessibile e scollegare il flessibile inferiore dal radiatore.



Sganciare i supporti in gomma del radiatore dalle staffe del telaio.

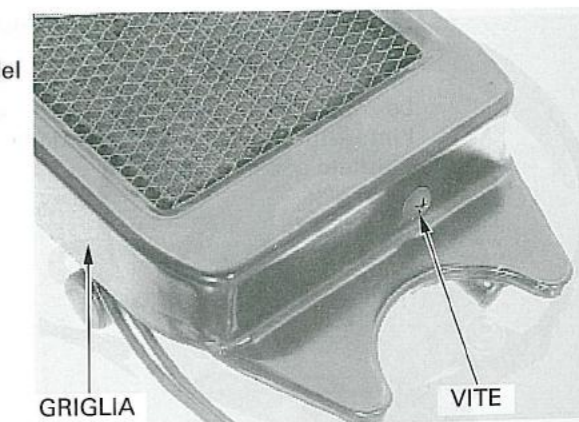
Allentare lo stringitubo e scollegare il flessibile superiore del radiatore.
Sganciare lo stringitubo e scollegare il tubo dell'acqua.

Rimuovere il radiatore.

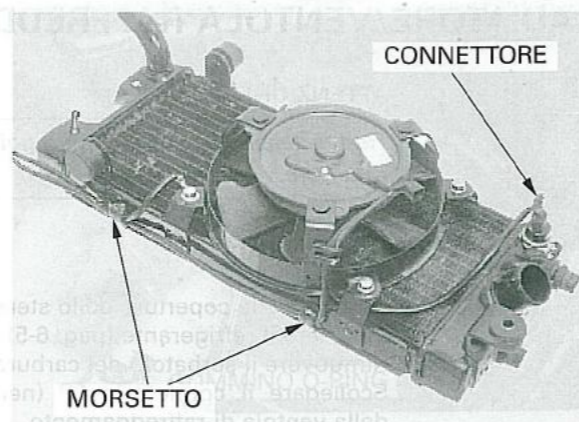


SMONTAGGIO

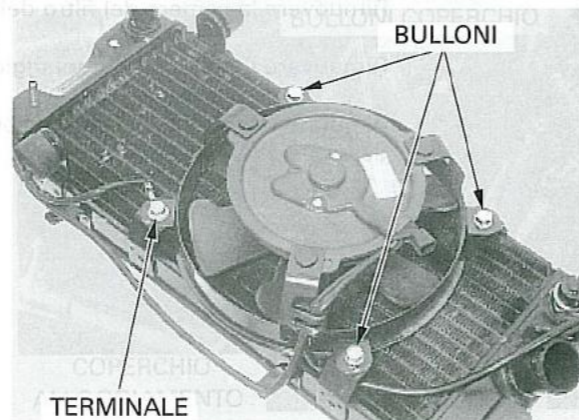
Svitare la vite di montaggio della griglia del radiatore e il riparo del radiatore.



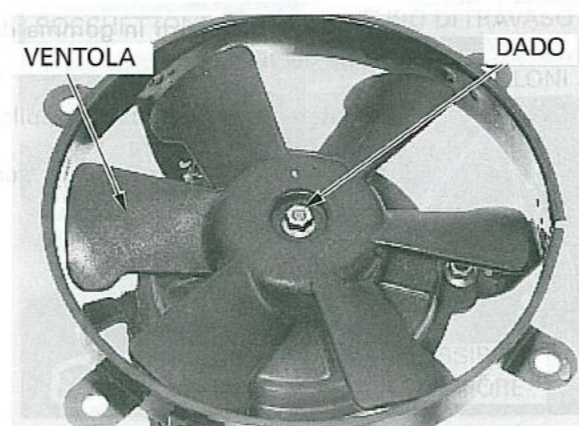
Scollegare il connettore dell'interruttore del motorino della ventola.
Scollegare i fili dal morsetto.



Svitare i bulloni e il terminale di massa.
Rimuovere il complessivo della ventola di raffreddamento dal radiatore.

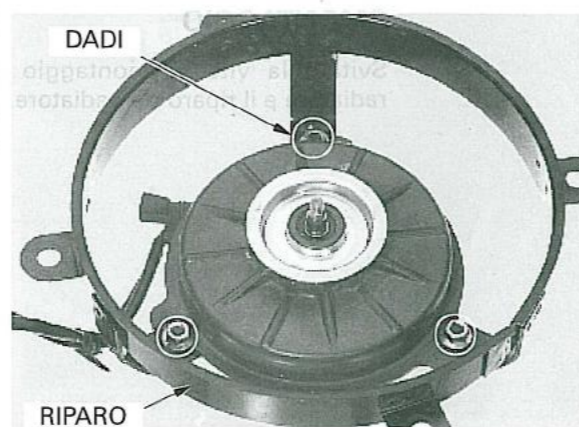


Svitare il dado e la ventola di raffreddamento.

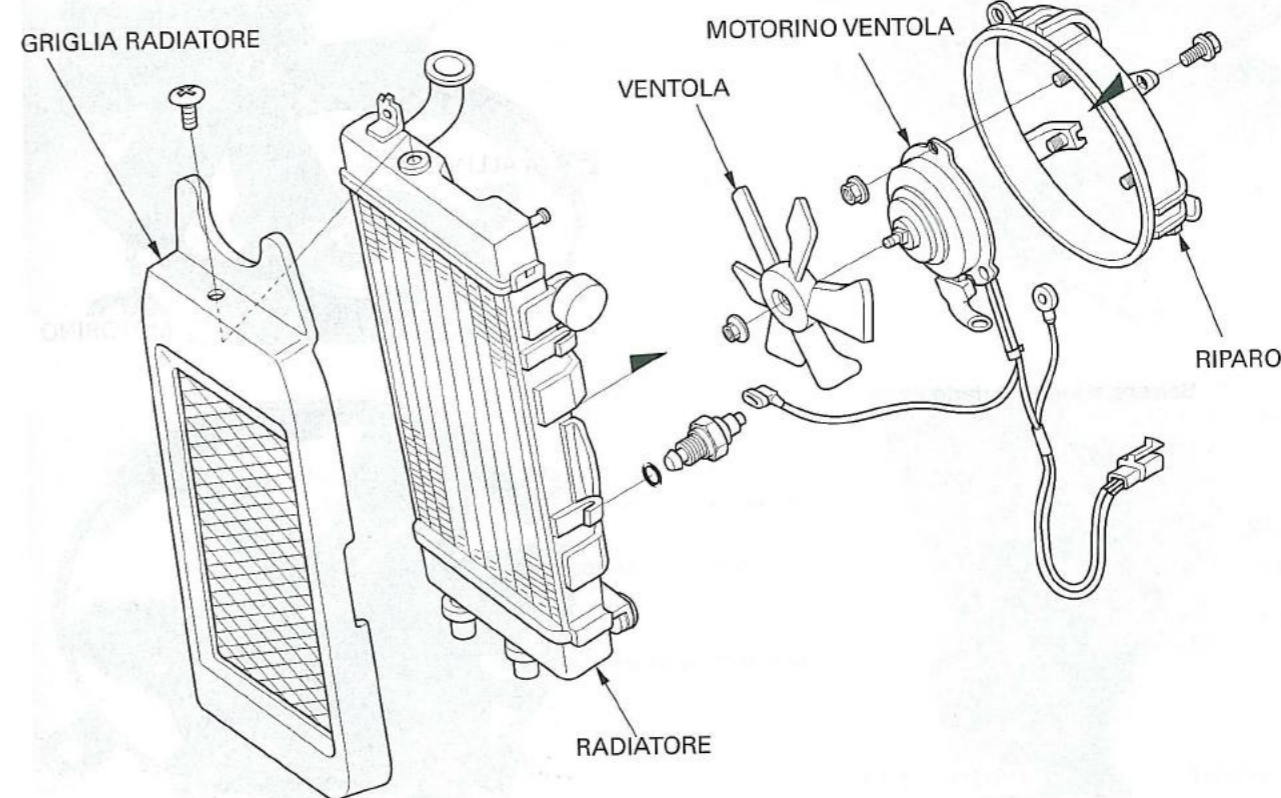


Rimuovere i dadi e il motorino della ventola dal riparo.

Le istruzioni per rimuovere e ispezionare l'interruttore del motorino della ventola sono riportate a pagina 19-12.



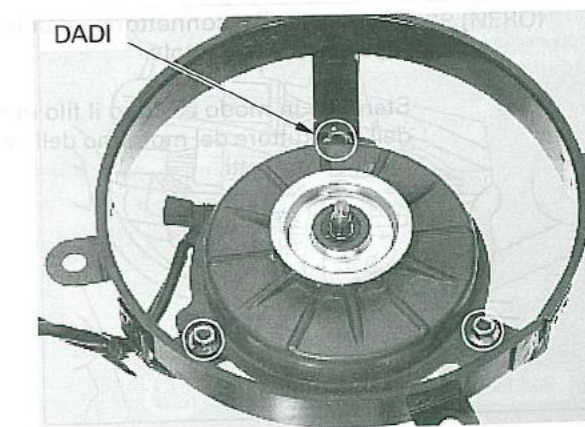
MONTAGGIO



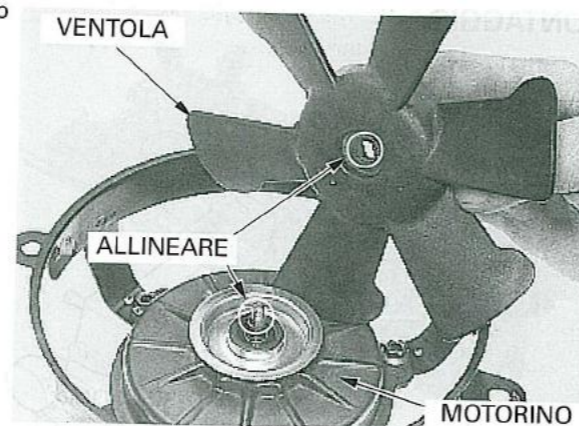
Installare il motorino della ventola sul riparo.
Installare il motorino del ventilatore sul riparo con il tubo di scarico nella direzione indicata.



Infilare e serrare saldamente i dadi.



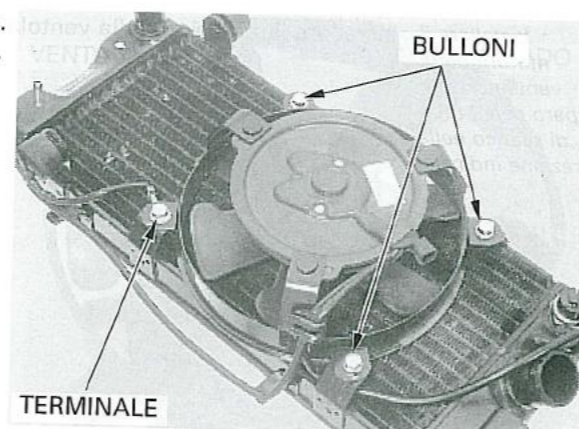
Installare la ventola di raffreddamento sull'albero del motorino allineando le superfici piate.



Serrare a fondo il dado.

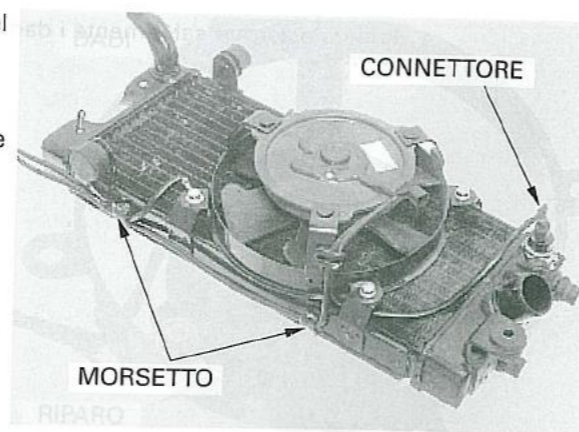


Montare la ventola di raffreddamento sul radiatore. Serrare a fondo i bulloni con il terminale di massa.



Collegare il connettore dell'interruttore del motorino della ventola.

Stendere in modo corretto il filo di massa e quello dell'interruttore del motorino della ventola e serrare i fili nei morsetti.



Montare la griglia del radiatore. Infilare e serrare a fondo la vite.

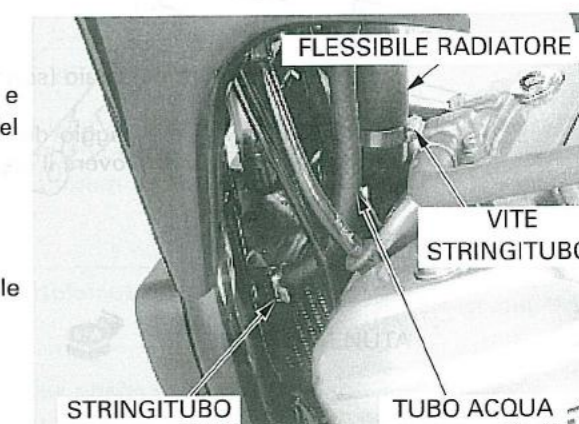


INSTALLAZIONE

Collegare il flessibile superiore del radiatore e serrare la vite dello stringitubo del flessibile del radiatore.

Collegare il tubo dell'acqua e serrare il rispettivo stringitubo.

Agganciare i supporti in gomma del radiatore sulle staffe del telaio.

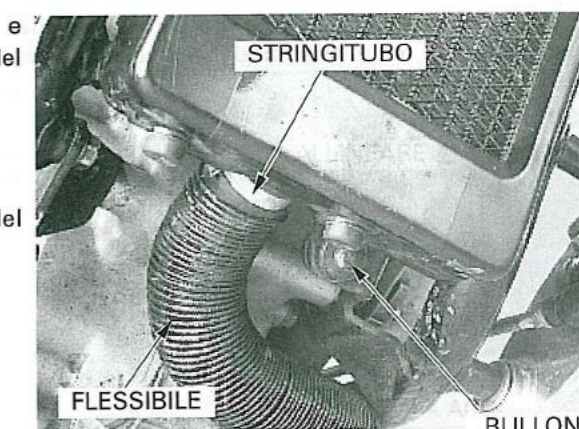


Collegare il flessibile inferiore del radiatore e serrare la vite dello stringitubo del flessibile del radiatore alla coppia specificata.

COPPIA: 7 N-m (0,7 kgf-m)

Infilare e serrare il bullone di montaggio del radiatore alla coppia specificata.

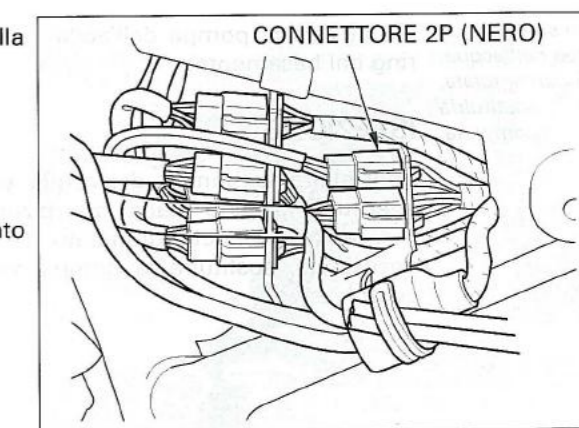
COPPIA: 9 N-m (0,9 kgf-m)



Collegare il connettore 2P (nero) del motorino della ventola.

Installare la camera del filtro dell'aria (pag. 5-5).
 Installare il copro del filtro dell'aria (pag. 5-4).
 Installare il serbatoio del carburante (pag. 2-5).
 Riempire e spurgare il sistema di raffreddamento (pag. 6-6).

Installare le coperture dello sterzo (pag. 2-2).



POMPA DELL'ACQUA

ISPEZIONE DELLA TENUTA MECCANICA

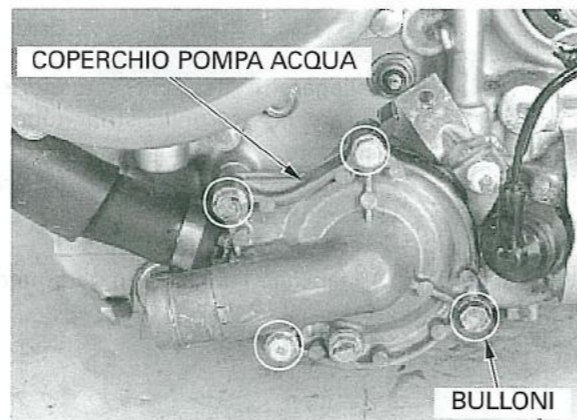
Controllare che non ci siano segni di perdita del refrigerante dal foro di ispezione. Se c'è una perdita, la tenuta meccanica è difettosa e il complessivo della pompa dell'acqua deve essere sostituito.



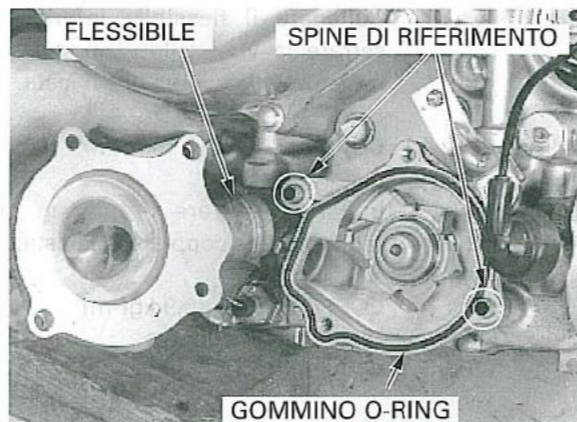
RIMOZIONE

Rimuovere il motore dal telaio (sezione 7).

Svitare i bulloni di montaggio del coperchio della pompa dell'acqua e rimuovere il coperchio.



Sfilare il gommino O-ring e le spine di riferimento dalla pompa dell'acqua e scollegare il flessibile dell'acqua.

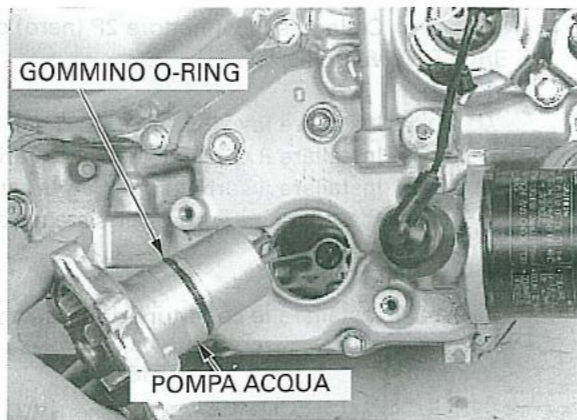


Non smontare la pompa dell'acqua. Se è danneggiata, sostituirla completa.

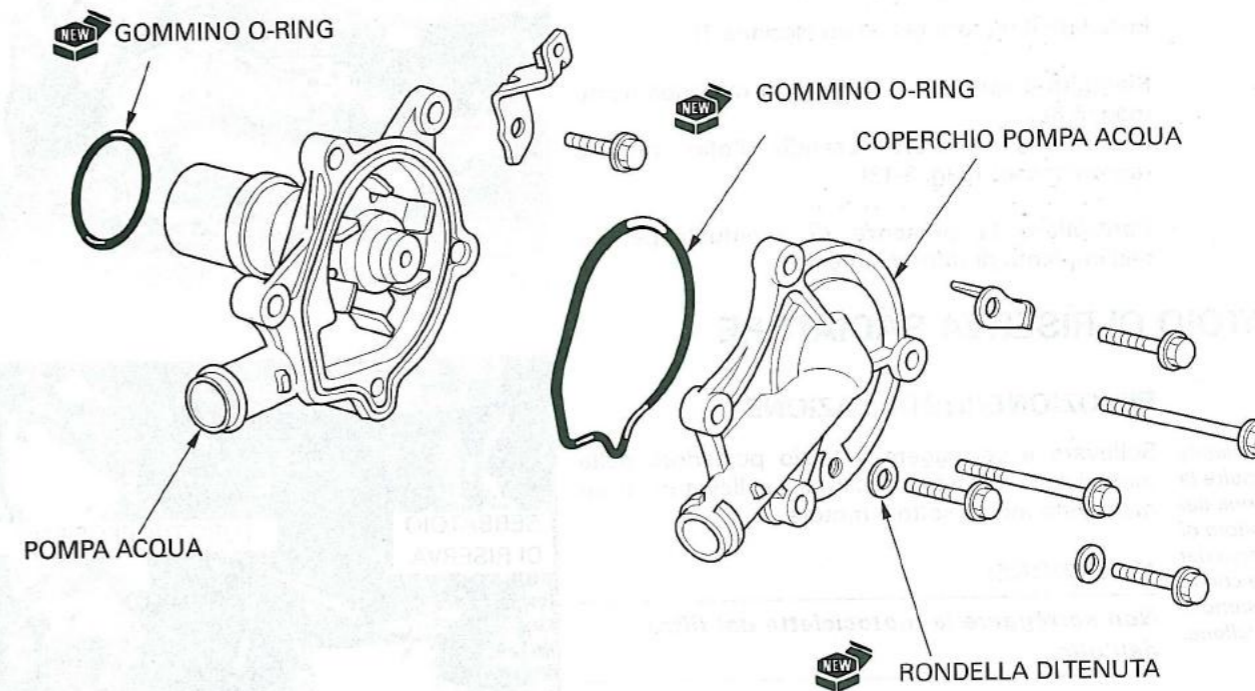
Rimuovere la pompa dell'acqua e il gommino O-ring dal basamento.

ISPEZIONE

Controllare la pompa dell'acqua per individuare eventuali perdite dalla guarnizione di tenuta meccanica e il deterioramento dei cuscinetti. Se necessario, sostituire la pompa dell'acqua come complessivo.

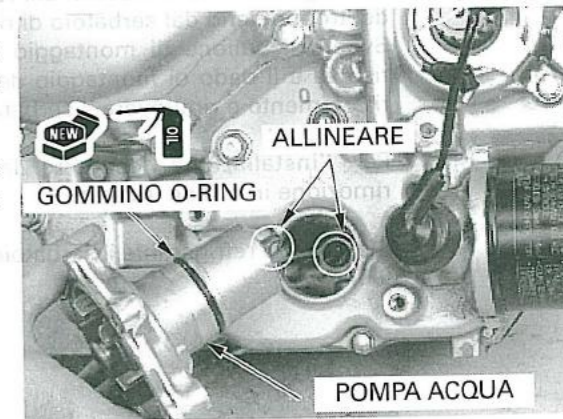


INSTALLAZIONE



Oliare con olio motore pulito il nuovo gommino O-ring e installarlo nella scanalatura dell'alloggiamento dell'albero della pompa dell'acqua.

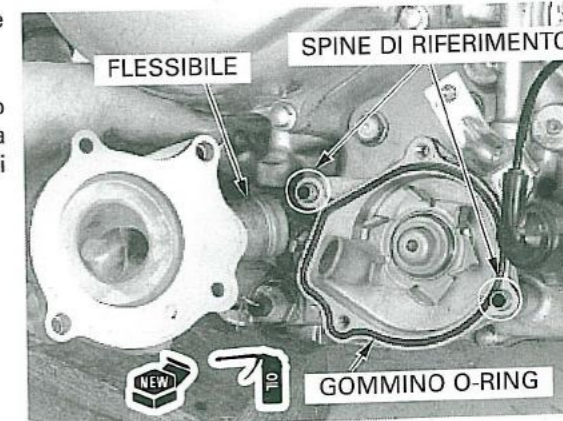
Allineare la scanalatura dell'albero della pompa dell'acqua con l'albero della pompa dell'olio e inserire la pompa dell'acqua nel basamento.



Collegare il flessibile dell'acqua alla pompa e serrare saldamente lo stringitubo del flessibile.

Oliare con olio motore pulito un nuovo gommino O-ring e installarlo lungo la circonferenza dell'alloggiamento della girante. Infilare le spine di riferimento.

Installare il coperchio sulla pompa dell'acqua.



POMPA DEL Installare e serrare i bulloni del coperchio fino al valore di coppia specificato.

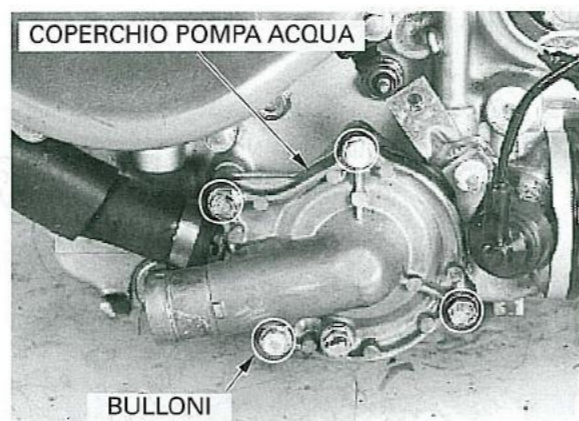
COPPIA: 13 N-m (1,3 kgf-m)

Installare il motore nel telaio (sezione 7).

Riempire e spurgare il sistema di raffreddamento (pag. 6-6).

Riempire il motore usando l'olio motore raccomandato (pag. 3-12).

Controllare la presenza di eventuali perdite nell'impianto di raffreddamento.



SERBATOIO DI RISERVA RADIATORE

RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

È possibile eseguire la manutenzione del serbatoio di riserva del radiatore con la ruota posteriore nel forcellone. Sollevare e sorreggere il telaio posteriore della motocicletta usando un carrello sollevatore o un martinetto infilati sotto il motore.

ATTENZIONE:

Non sorreggere la motocicletta dal filtro dell'olio.



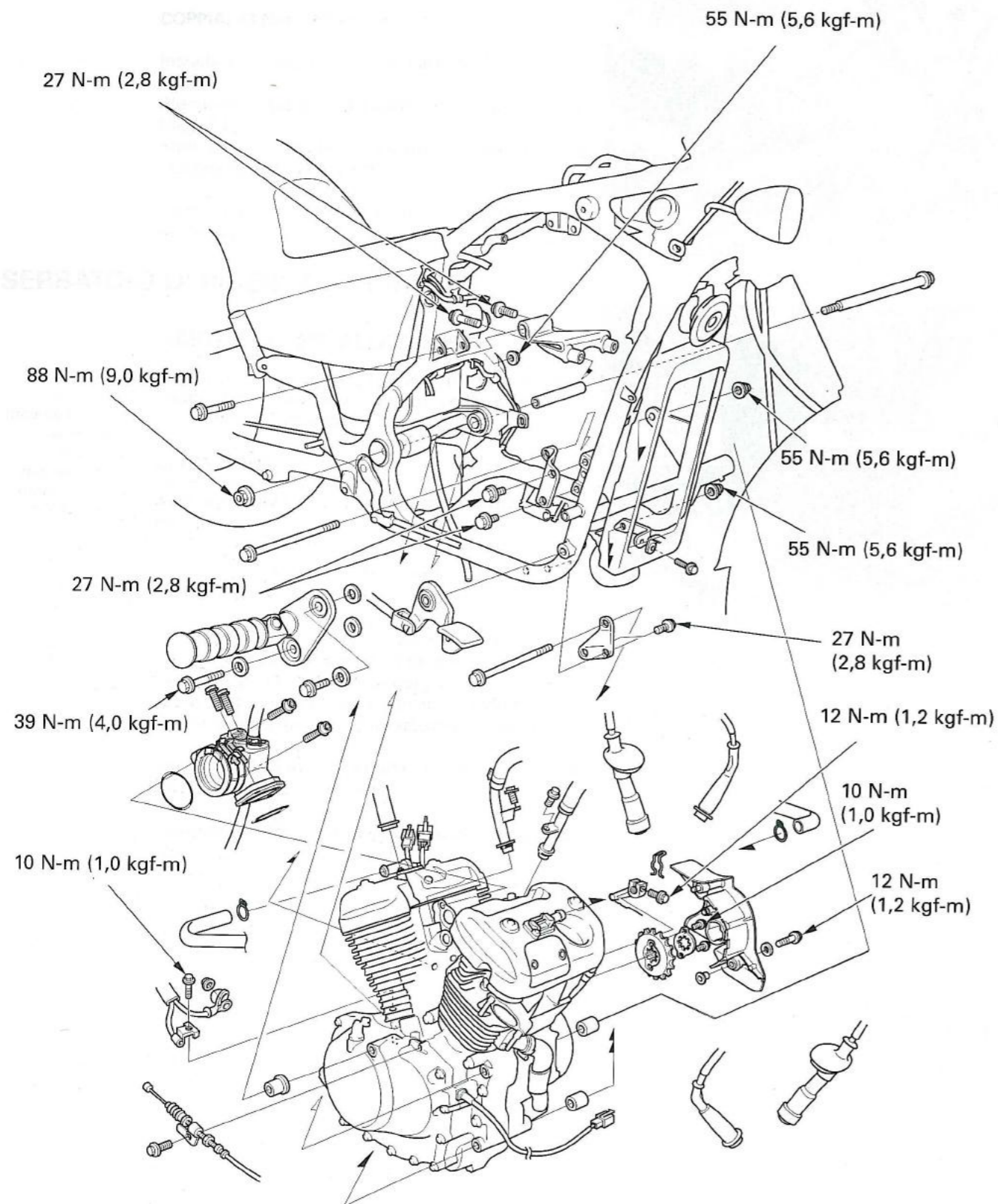
Infilare un contenitore adatto sotto il raccordo del tubo di travaso del serbatoio di riserva.

Scollegare il tubo di travaso del radiatore e il tubo del troppopieno dal serbatoio di riserva.

Svitare il bullone di montaggio del serbatoio di riserva e il dado di montaggio del bocchettone di rifornimento e rimuovere il serbatoio di riserva.

Per l'installazione, eseguire le operazioni di rimozione in ordine inverso.

Riempire di refrigerante il serbatoio di riserva (pag. 6-6).



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	7-1	INSTALLAZIONE MOTORE	7-8
RIMOZIONE INGRANAGGIO TRASMISSIONE	7-3	INSTALLAZIONE INGRANAGGIO TRASMISSIONE	7-12
RIMOZIONE MOTORE	7-4		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

- Per sostenere e manovrare il motore è richiesto un martinetto da pavimento o altro sostegno regolabile.

ATTENZIONE:

Non usare il filtro dell'olio per sostenere il motore.

- Prima di rimuovere/installare il motore, fasciare il telaio intorno al motore con nastro isolante per proteggere il telaio.
- Per la manutenzione dei seguenti componenti si può lasciare il motore installato nel telaio.
 - Alternatore (sezione 9)
 - Albero a camme (sezione 10)
 - Carburatore (sezione 5)
 - Frizione/collegamento al meccanismo cambio (sezione 8)
 - Cilindro anteriore (sezione 11)
 - Testata anteriore (sezione 10)
 - Generatore impulsi (sezione 17)
 - Motorino di avviamento/frizione di avviamento (sezione 18)
- Per la manutenzione dei seguenti componenti è richiesto lo smontaggio del motore.
 - Cilindro/pistone (sezione 11)
 - Albero a gomiti (sezione 12)
 - Pompa olio (sezione 4)
 - Cilindro posteriore (sezione 11)
 - Testata posteriore (sezione 10)
 - Forcella, tamburo e albero cambio marce (sezione 12)
 - Trasmissione (sezione 12)
 - Corpo della pompa dell'acqua (sezione 6)
- Dopo aver installato il motore, regolare quanto segue.
 - Cavo frizione (pagina 3-26)
 - Catena trasmissione (pagina 3-18)
 - Cavo acceleratore (pagina 3-4)

SPECIFICHE TECNICHE

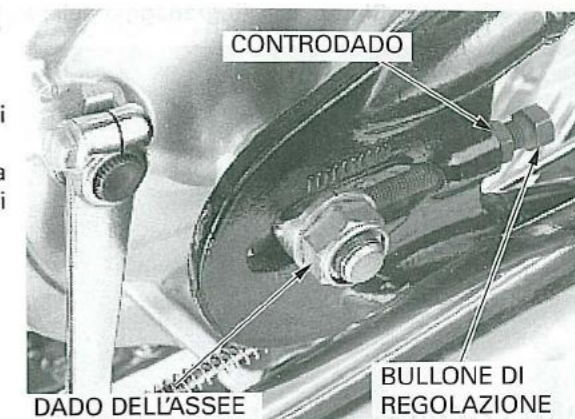
ARTICOLO	SPECIFICHE TECNICHE
Peso del motore a secco	62,0 kg
Capacità olio motore allo smontaggio	2,8 ℓ
Capacità refrigerante (Radiatore e motore)	1,6 ℓ

VALORI DI COPPIA

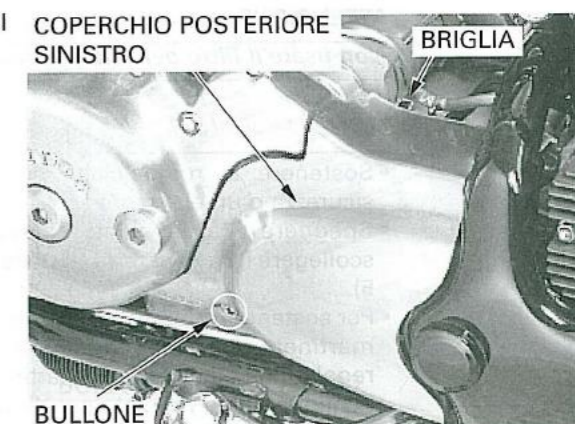
Bullone coperchio posteriore sinistro	12 N-m (1,2 kgf-m)
Bullone ingranaggio trasmissione	10 N-m (1,0 kgf-m)
Bullone di montaggio infer. ammortizzatore	44 N-m (4,5 kgf-m)
Bullone di serraggio pedale cambio	12 N-m (1,2 kgf-m)
Bullone della staffa del poggiatesta	39 N-m (4,0 kgf-m)
Bullone perno del forcellone	88 N-m (9,0 kgf-m)
Bullone montaggio motore anteriore (superiore)	55 N-m (5,6 kgf-m)
(inferiore)	55 N-m (5,6 kgf-m)
Bullone montaggio motore posteriore	55 N-m (5,6 kgf-m)
Bullone staffa motore (anteriore)	27 N-m (2,8 kgf-m)
(posteriore)	27 N-m (2,8 kgf-m)

RIMOZIONE INGRANAGGIO TRASMISSIONE

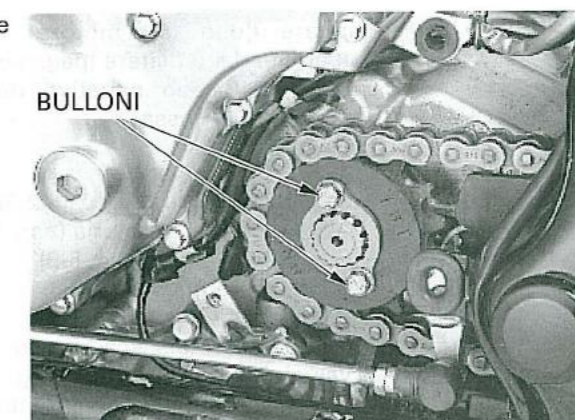
Allentare il dado dell'asse posteriore.
Girare entrambi i controdadi e girare entrambi i bulloni di regolazione quanto è necessario.
Spingere completamente in avanti la ruota posteriore, allentando completamente la catena di trasmissione.



Rimuovere il bullone, la briglia, la rondella e il coperchio posteriore sinistro.



Rimuovere i bulloni della piastra di registrazione dell'ingranaggio di trasmissione.



Allineare i denti della piastra di registrazione dell'ingranaggio di trasmissione con i denti del contralbero, quindi rimuovere la piastra di registrazione dell'ingranaggio di trasmissione.



Rimuovere l'ingranaggio della trasmissione.



RIMOZIONE MOTORE

ATTENZIONE:

Non usare il filtro dell'olio per sostenere il motore.

NOTA:

- Sostenere la motocicletta su un cavalletto di sicurezza o un elevatore.
- Spegner l'accensione (levetta su OFF) e scollegare il cavo di terra (-) della batteria (pag. 16-5).
- Per sostenere e manovrare il motore è richiesto un martinetto da pavimento o altro sostegno regolabile. L'altezza del martinetto deve essere continuamente regolata per diminuire la tensione e facilitare la rimozione dei bulloni.

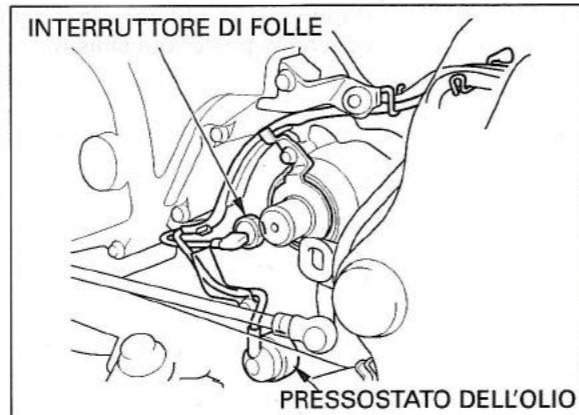
Scaricare l'olio del motore (pag. 3-13) e il refrigerante del radiatore (pag. 6-6).
Scollegare il cavo negativo della batteria dal terminale della stessa.

Rimuovere quanto segue:

- Serbatoio carburante (pag. 2-3)
- Alloggiamento filtro aria (pag. 5-4)
- Camera filtro aria (pag. 5-5)
- Carburatore (pag. 5-6)
- Calotte candele (pag. 3-7)
- Valvola automatica carburante (pag. 5-20)
- Valvola di controllo PAIR (pag. 5-19)
- Tubo di scappamento/marmitta (pag. 2-10)
- Ingranaggio trasmissione (pag. 7-3)
- Braccio del cambio (pag. 8-12)

Sganciare i supporti in gomma del radiatore dai fermi del telaio (6-9).

Scollegare il cavo del pressostato dell'olio e quello dell'interruttore di folle dai terminali degli interruttori e liberare il cablaggio degli interruttori dal motore e dal telaio.



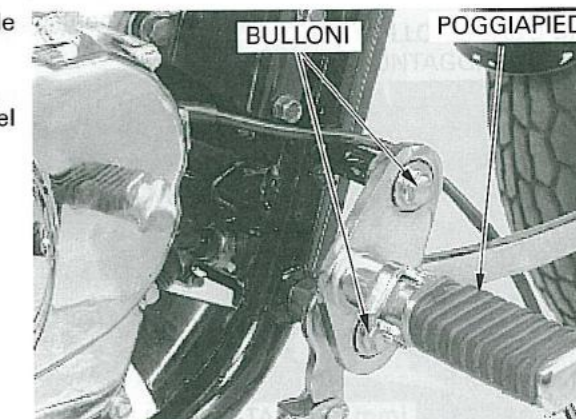
Rimuovere i dadi e scollegare il cavo del motorino di avviamento e il cavo di terra dal motorino di avviamento.



Rimuovere il bullone del supporto del cavo della frizione e scollegare il cavo della frizione dal bracceto di disinnesto della frizione.

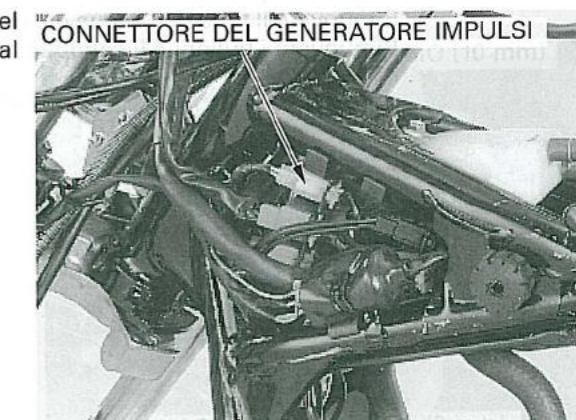


Rimuovere i bulloni della staffa del poggiatesta destro.



Rimuovere il poggiatesta destro e il pedale del freno posteriore.

Scollegare il connettore del cavo 4P (bianco) del generatore impulsi e liberare il cablaggio dal motore e dal telaio.



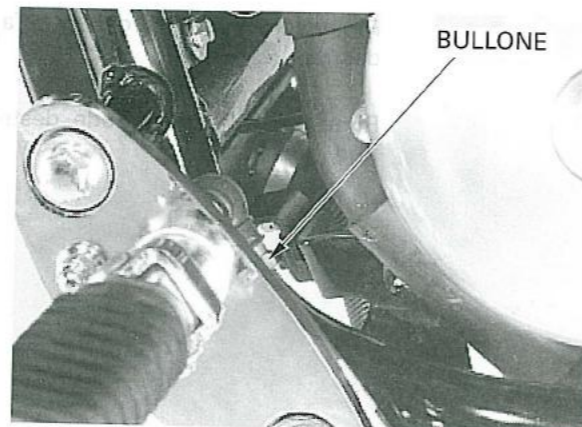
Scollegare il connettore 3P (bianco) dell'alternatore e liberare il cablaggio dal motore e dal telaio.



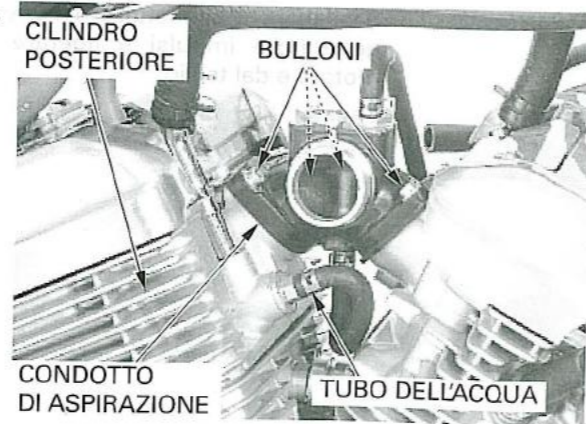
Allentare la vite della fascetta del flessibile del radiatore e scollegare il flessibile inferiore del radiatore (radiatore a pompa dell'acqua).



Rimuovere il bullone di montaggio del radiatore.



Rimuovere il tubo dell'acqua dal cilindro posteriore. Rimuovere i bulloni e il condotto di aspirazione.



Aprire le fascette dei flessibili e scollegare i flessibili dell'acqua.
Scollegare i flessibili di alimentazione dell'aria.
Scollegare il tubo dell'unità di sfiato del basamento.

Mettere un martinetto da pavimento o altro supporto regolabile sotto il motore.

ATTENZIONE:

Non usare il filtro dell'olio per sostenere il motore. Così facendo si rischia di rompere la montatura del filtro dell'olio e di dover sostituire il basamento.

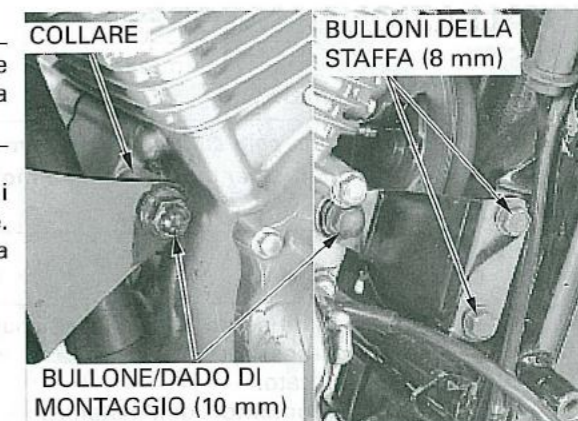
NOTA:

L'altezza del martinetto deve essere continuamente regolata per diminuire la tensione e facilitare la rimozione dei bulloni.

Rimuovere dal motore il bullone/dado di montaggio superiore anteriore (10 mm) e il collare.
Rimuovere dal motore i bulloni della staffa superiori anteriori (8 mm) e la staffa.

Rimuovere dal motore il bullone/dado di montaggio inferiore anteriore (10 mm).
Rimuovere dal motore i bulloni della staffa inferiori anteriori (8 mm) e la staffa.

Rimuovere dal motore il bullone/dado di montaggio posteriore (10 mm).
Rimuovere dal motore i bulloni della staffa posteriori (8 mm) e la staffa.



Rimuovere dal forcellone i coperchi dei bulloni perno.
Rimuovere dal forcellone il bullone, dado e collari perno.

ATTENZIONE:

Durante la rimozione del motore, tenere saldamente il motore e fare attenzione a non danneggiare il telaio, il motore e le alette del radiatore.

Rimuovere il motore dal lato destro del telaio.



INSTALLAZIONE MOTORE

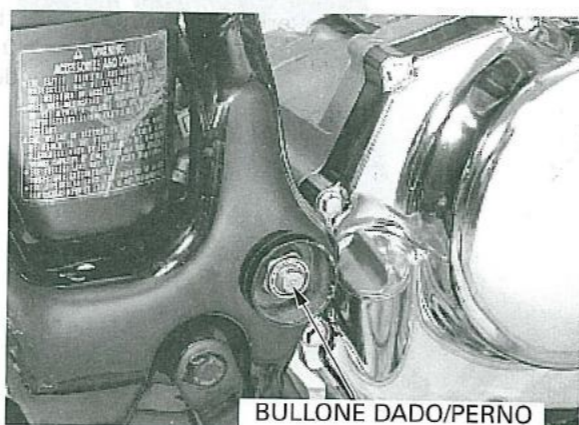
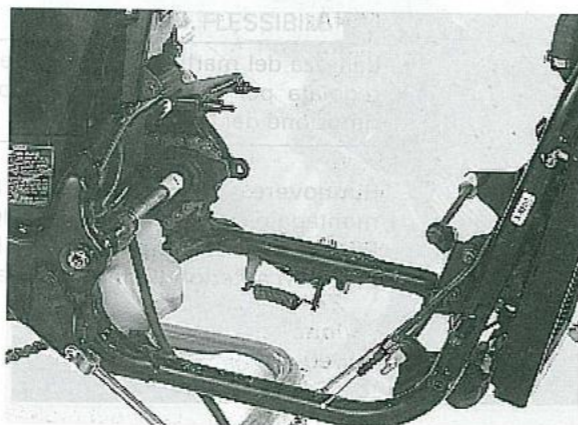
ATTENZIONE:

Allineare con cura i punti di montaggio con il martinetto, per evitare danni a motore, telaio, fili e cavi.

NOTA:

- Installare senza serrarli tutti i bulloni e i dadi di montaggio, poi serrarli fino al valore di coppia specificato.
- Al momento dell'installazione del motore, installare temporaneamente la catena di trasmissione all'albero del cambio.
- Installare i collari di montaggio e le guarnizioni parapolvere del forcellone nella posizione corretta.

Usare un martinetto da pavimento o un altro supporto regolabile per ricollocare con cura il motore.
Allineare con cura i fori per i bulloni nel telaio e sul motore.
Installare i collari, il bullone e il dado perno del forcellone.



Installare sul motore la staffa posteriore e i bulloni della staffa (8 mm).
Installare sul motore il bullone/dado di montaggio posteriore (10 mm).



Installare sul motore la staffa inferiore anteriore e i bulloni della staffa (8 mm).
Installare sul motore il bullone/dado di montaggio inferiore anteriore (10 mm).



Installare sul motore la staffa superiore anteriore e i bulloni della staffa (8 mm).
Installare sul motore il collare e il bullone/dado di montaggio superiore anteriore (10 mm).

Serrare la staffa e il bullone/dado di montaggio del motore al valore di coppia specificato.

COPPIA:

Bullone della staffa del motore (superiore/inferiore)
27 N-m (2,8 kgf-m)

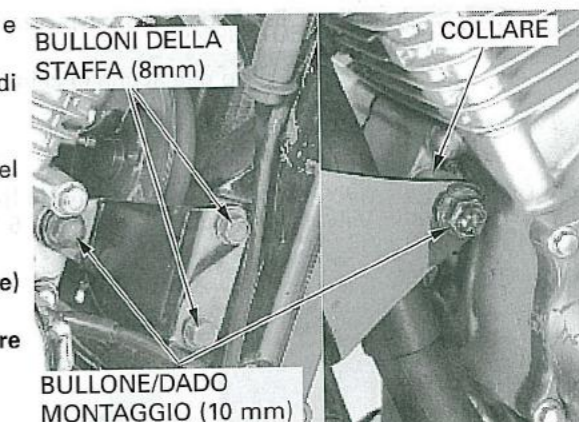
Bullone di montaggio del motore anteriore (superiore/inferiore)
55 N-m (5,6 kgf-m)

Bullone di montaggio del motore posteriore
55 N-m (5,6 kgf-m)

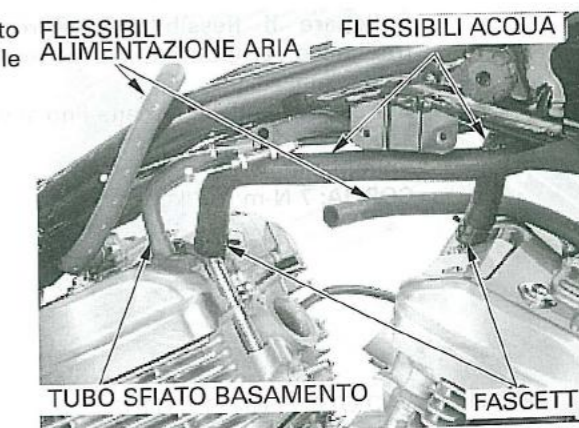
Serrare il dado perno del forcellone fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 88 N-m (9,0 kgf-m)

Installare i coperchi dei bulloni perno del forcellone.



Collegare i flessibili dell'acqua (alloggiamento termostato a testate) alle testate e chiudere le fascette dei flessibili.
Collegare i flessibili di alimentazione dell'aria.
Collegare il tubo di sfiato del basamento.



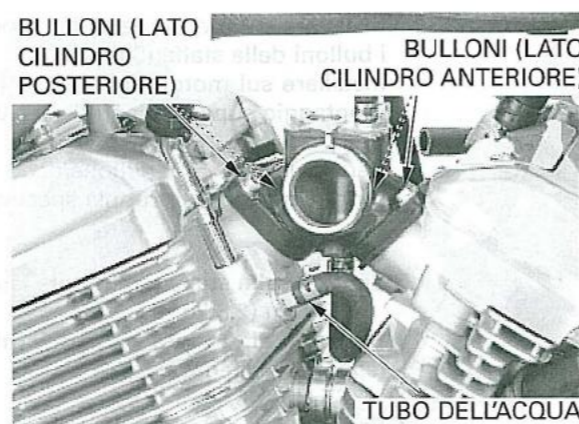
Applicare dell'olio motore ai nuovi gommini O-ring, quindi installarli sul condotto di aspirazione.



Installare il condotto di aspirazione e serrare i bulloni.
Collegare il tubo dell'acqua al cilindro posteriore.

Installare quanto segue:

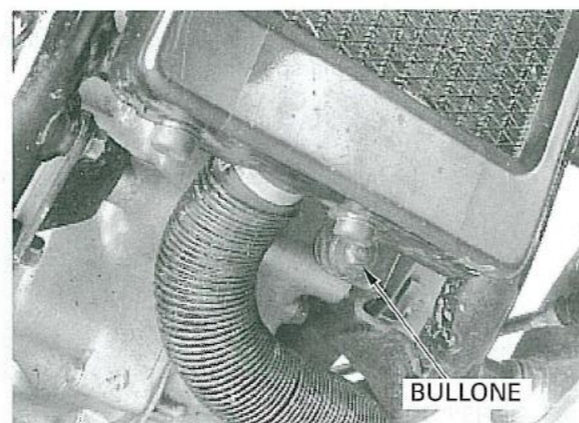
- Carburatore (pag. 5-15)
- Valvola automatica carburante (pag. 5-21)
- Valvola di controllo PAIR (pag. 5-19)



Installare e serrare il bullone di montaggio del radiatore fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 9 N-m (0,9 kgf-m)

Collegare il tubo dell'acqua (pag. 6-13).



Collegare il flessibile inferiore del radiatore (radiatore a pompa dell'acqua) alla pompa dell'acqua.
Serrare la vite della fascetta fino al valore di coppia specificato.

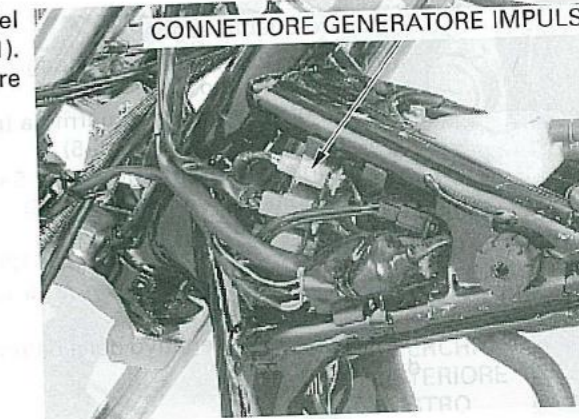
COPPIA: 7 N-m (0,7 kgf-m)



Instradare correttamente il cablaggio dell'alternatore (fare riferimento alla sezione 1).
Collegare il connettore (bianco) 3P dell'alternatore.

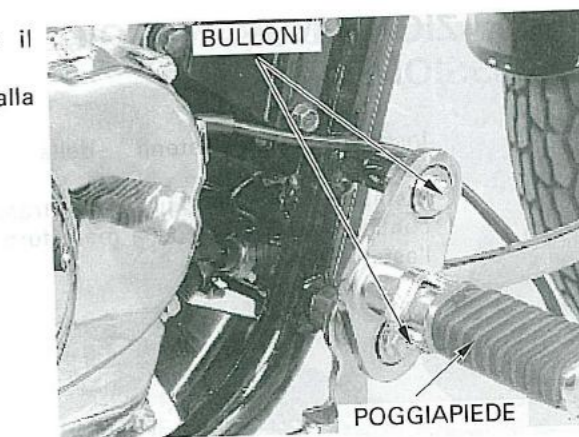


Instradare correttamente il cablaggio del generatore impulsi (fare riferimento alla sezione 1).
Collegare il connettore 2P (bianco) del generatore impulsi.



Installare il pedale del freno posteriore e il poggiatesta destro.
Installare e serrare il bullone della staffa fino alla coppia specificata.

COPPIA: 39 N-m (4,0 kgf-m)



Collegare il cavo della frizione al braccetto di disinnesto della frizione.
Installare il supporto del cavo della frizione e il bullone.
Serrare il bullone del supporto fino alla coppia specificata.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)



Collegare il cavo del motorino di avviamento e il cavo di terra al motorino di avviamento. Installare e serrare il dado del cavo fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 10 N-m (1,0 kgf-m)

Instradare correttamente l'interuttore di folle e il cablaggio del pressostato dell'olio (fare riferimento alla sezione 1).

Collegare i terminali dei fili.

Installare e serrare la vite del terminale del pressostato dell'olio fino al valore di coppia specificato.

COPPIA : 2 N-m (0,22 kgf-m)

Installare quanto segue:

- Ingranaggio trasmissione (pag.7-12)
- Braccio cambio (pag. 8-16)
- Tubo di scappamento/marmitta (pag. 2-11)
- Camera filtro aria (pag. 5-5)
- Alloggiamento filtro aria (pag. 5-4)
- Serbatoio carburante (pag. 2-6)

Riempire con olio motore (pag. 3-12).

Riempire e spurgare il sistema di raffreddamento (pag. 6-6).

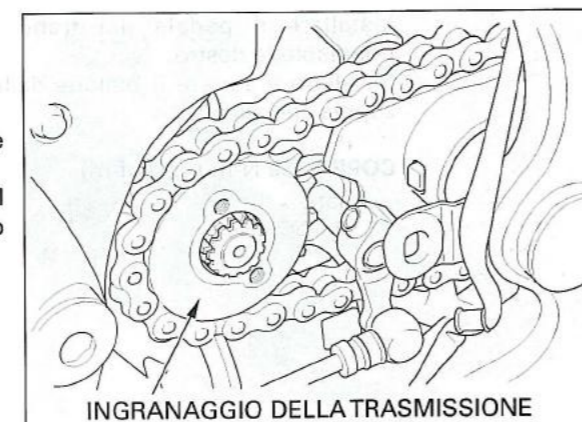
Collegare il cavo negativo della batteria al terminale della batteria.



INSTALLAZIONE INGRANAGGIO TRASMISSIONE

Installare la catena della trasmissione sull'ingranaggio.

Installare l'ingranaggio della trasmissione sul contralbero, col lato della marcatura rivolto verso l'esterno.

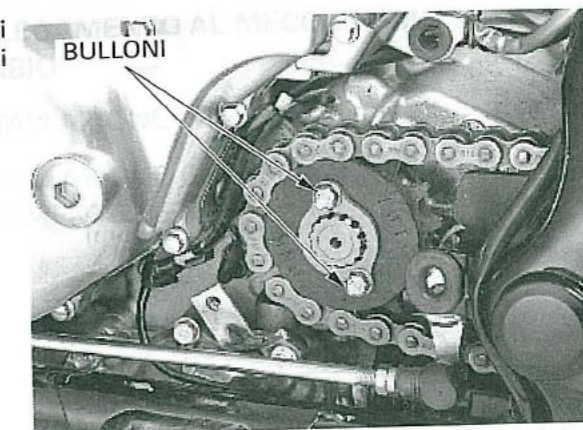


Installare la piastra di registrazione della trasmissione sul contralbero e allineare i fori per i bulloni sulla piastra con quelli sull'ingranaggio.

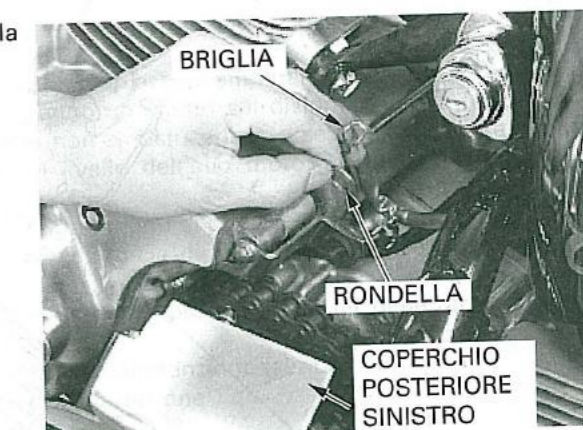


Installare e serrare i bulloni della piastra di registrazione della trasmissione fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 10 N-m (1,0 kgf-m)



Installare il coperchio posteriore sinistro, la rondella e la briglia saldamente.

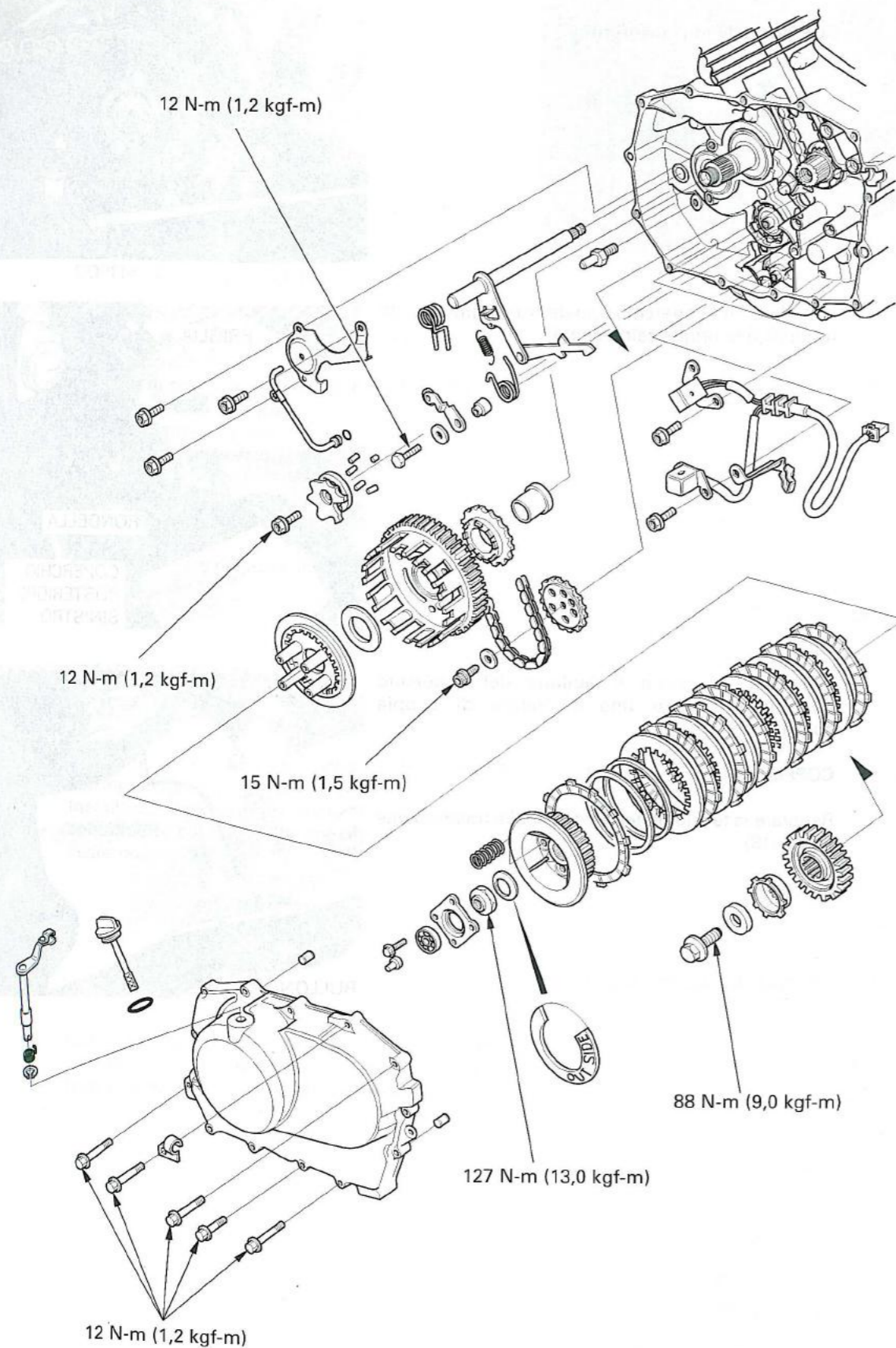


Installare e serrare il bullone del coperchio posteriore sinistro fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

Regolare la tensione della catena della trasmissione (pag.3-18).





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	8-1	COLLEGAMENTO AL MECCANISMO CAMBIO	8-12
DIAGNOSTICA	8-2	INSTALLAZIONE FRIZIONE	8-16
RIMOZIONE COPERCHIO BASAMENTO DESTRO	8-3	INSTALLAZIONE COPERCHIO BASAMENTO DESTRO	8-20
RIMOZIONE FRIZIONE	8-5		
INGRANAGGIO DI TRASMISSIONE PRIMARIA	8-9		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

- La manutenzione della frizione e del collegamento al meccanismo cambio può essere effettuata con il motore nel telaio.
- La viscosità e il livello dell'olio motore e l'uso di additivi dell'olio hanno un effetto sul disinnesto della frizione. Gli additivi dell'olio di qualsiasi tipo non sono consigliati. Se la frizione non si disinnesta o se la motocicletta avanza lentamente con la frizione disinnestata, controllare la viscosità e il livello dell'olio motore prima di effettuare la manutenzione del sistema frizione.
- Ripulire la superficie del coperchio del basamento destro da eventuali frammenti di guarnizione.
- Nel corso della manutenzione, fare attenzione a non danneggiare la superficie di accoppiamento del coperchio del basamento.
- Nel rimuovere o riparare la frizione e il collegamento al meccanismo cambio, cercare di non far penetrare polvere o sporcizia all'interno del motore.
- Il basamento deve essere separato quando la trasmissione ha bisogno di manutenzione (sezione 12).
- Per quanto riguarda l'ispezione del generatore impulsivi, fare riferimento alla sezione 17.

SPECIFICHE TECNICHE

Unità: mm

ARTICOLO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Gioco leva della frizione	10-20	—
Altezza molla della frizione	43,2	41,6
Spessore disco della frizione	A	2,92-3,08
	B	2,92-3,08
Distorsione piastra della frizione	—	0,30
Guida esterno frizione	D.I.	21,991-22,016
	D.E.	31,959-31,975
D.I. esterno frizione		32,000-32,025
D.I. ingranaggio trasmissione pompa dell'olio		32,000-32,025
D.E. albero primario alla guida esterno frizione		21,967-21,980

VALORI DI COPPIA

Bullone coperchio basamento destro	12 N-m (1,2 kgf-m)
Bullone supporto cavo frizione	12 N-m (1,2 kgf-m)
Bullone piastra disinnesto frizione	12 N-m (1,2 kgf-m)
Controdado centro frizione	127 N-m (13,0 kgf-m)
Borchia ingranaggio trasmissione primaria	88 N-m (9,0 kgf-m)

Bullone piastra a camme cambio	12 N-m (1,2 kgf-m)
Bullone di serraggio pedale cambio	12 N-m (1,2 kgf-m)
Spina molla di richiamo cambio	23 N-m (2,3 kgf-m)
Bullone ingranaggio condotto pompa olio	15 N-m (1,5 kgf-m)

- Cianfrinare
- Bullone UBS
- Applicare olio ai filetti e alla superficie di alloggiamento
- Applicare agente di bloccaggio ai filetti
- Applicare agente di bloccaggio ai filetti

ATTREZZI

Chiave del controdado, 17 X 27 mm
 Supporto cambio
 Supporto del centro frizione

07716-0020300
 07724-0010100
 07JMB-MN50301

DIAGNOSTICA

Leva frizione troppo dura

- Cavo frizione danneggiato, attorcigliato o sporco
- Cuscinetto piastra disinnesto frizione difettoso
- Meccanismo disinnesto frizione danneggiato
- Cavo frizione instradato in modo errato

La frizione non si disinserisce o la motocicletta avanza lentamente con la frizione disinnestata.

- Troppo gioco per la leva frizione
- Piastre distorte
- Controdado centro frizione allentato
- Livello olio troppo alto, viscosità olio errata

La frizione scivola

- Disinnesto frizione inceppato
- Dischi usurati
- Molle frizione deboli
- La leva frizione non ha gioco

Innesto marce duro

- Regolazione o funzionamento frizione errati
- Forcelle cambio piegate o danneggiate (sezione 12)
- Albero forcella cambio piegato (sezione 12)
- Albero cambio piegato o danneggiato
- Scanalature camma tamburo cambio danneggiate

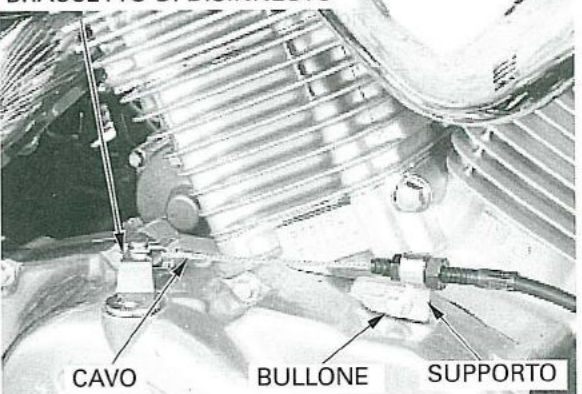
La marcia non rimane innestata

- Dentini di arresto o fessure ingranaggio usurati
- Albero forcella cambio piegato (sezione 12)
- Asta fermo tamburo cambio rotto
- Forcelle cambio usurate o piegate (sezione 12)
- Molla di richiamo collegamento al meccanismo cambio rotta

RIMOZIONE COPERCHIO BASAMENTO DESTRO

Spurgare l'olio del motore (pag. 3-12).
 Rimuovere il supporto del cavo della frizione e il bullone.
 Scollegare il cavo della frizione dal braccetto di disinnesto della frizione.

BRACCETTO DI DISINNESTO



Rimuovere i bulloni e il coperchio del basamento destro.

BULLONI

COPERCHIO



NOTA:

Separare il coperchio del basamento destro battendo in diversi punti con un martelletto.

Avere cura di non danneggiare la superficie di accoppiamento.

Rimuovere le spine di posizionamento ed eliminare il sigillante dalla superficie di accoppiamento.

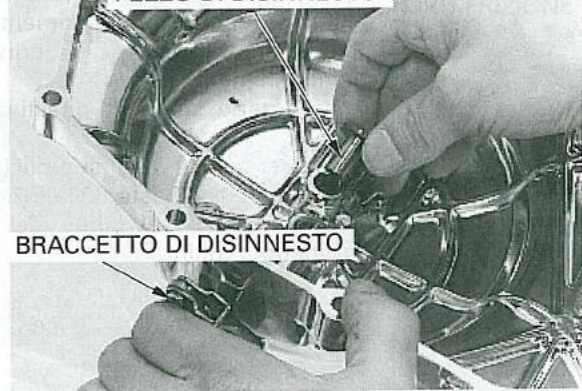
SIGILLANTE



SMONTAGGIO

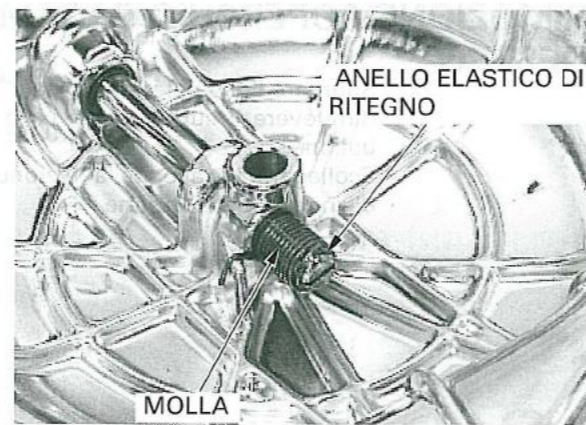
Rimuovere il pezzo di disinnesto della frizione.

PEZZO DI DISINNESTO

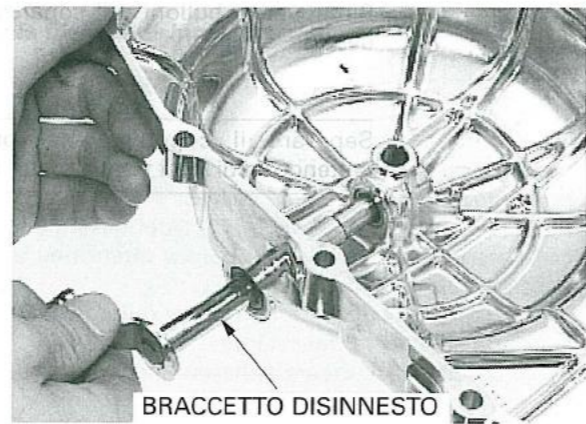


BRACCETTO DI DISINNESTO

Rimuovere l'anello elastico di ritegno e la molla di richiamo dal coperchio del basamento destro.

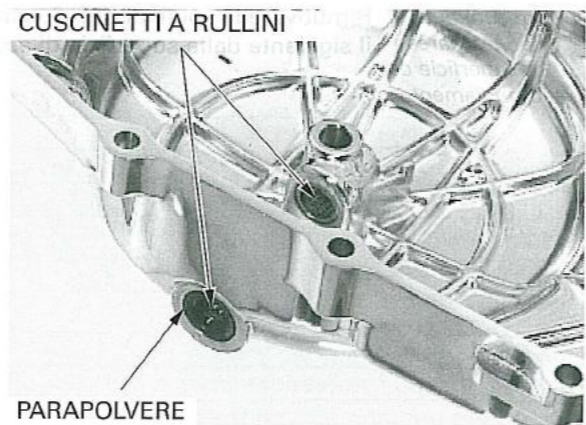


Rimuovere il braccetto di disinnesto della frizione.



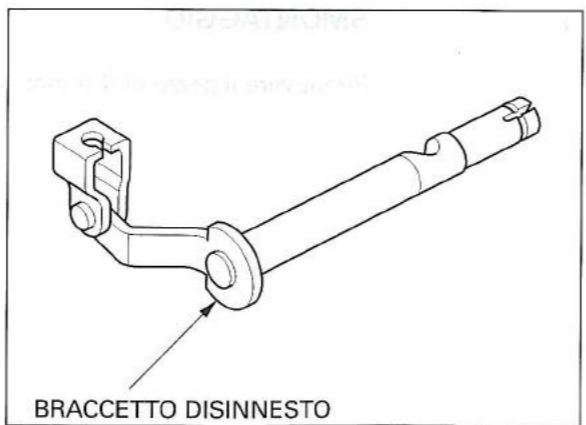
ISPEZIONE

Controllare la fatica e i danneggiamenti al parapolvere.
Controllare il cuscinetto a rullini per individuare eventuali segni di usura, danneggiamento o allentamento.
Se necessario, sostituire questi pezzi.



Controllare il braccetto di disinnesto della frizione per individuarne danneggiamenti o piegature.
Controllare la molla per individuarne fatica o danneggiamenti.
Se necessario, sostituire questi pezzi.

Applicare grasso alla superficie di contatto del braccetto di disinnesto della frizione.
Applicare grasso ai labbri del parapolvere e al cuscinetto a rullini.

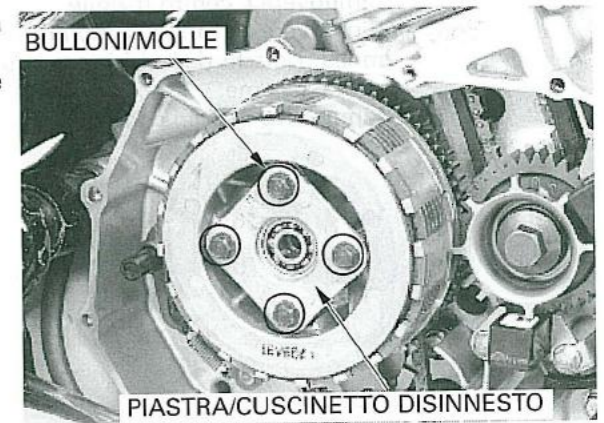


RIMOZIONE FRIZIONE

Se si deve rimuovere l'ingranaggio condotto della pompa dell'olio, allentare la borchia dell'ingranaggio condotto con la frizione ancora installata.

Rimuovere il coperchio del basamento destro (pag. 8-3).

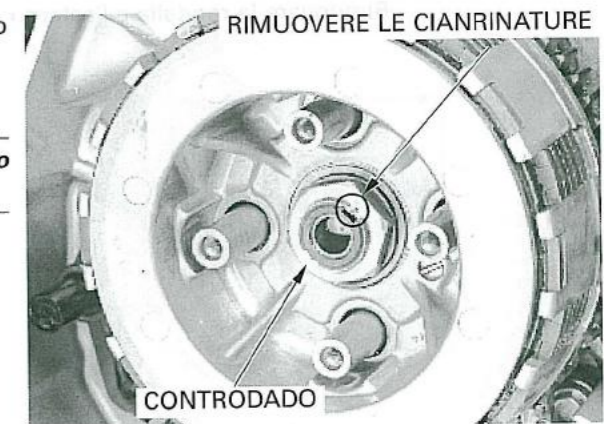
Allentare i bulloni della piastra del disinnesto della frizione in uno schema incrociato in 2 o 3 fasi.
Rimuovere piastra/cuscinetto del disinnesto e le molle della frizione.



Togliere le cianfrinature dal controdado del centro frizione.

ATTENZIONE:

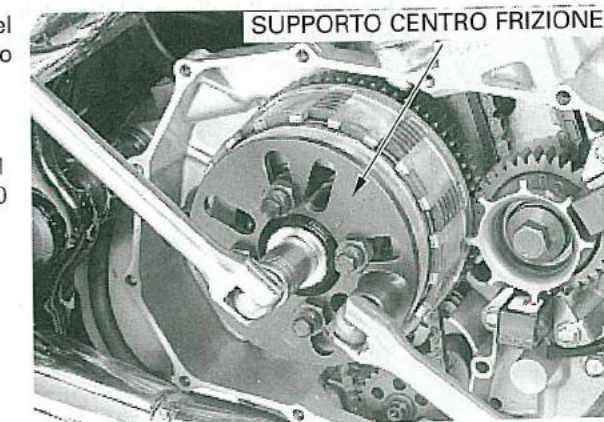
Avere cura di non danneggiare i filetti dell'albero primario.



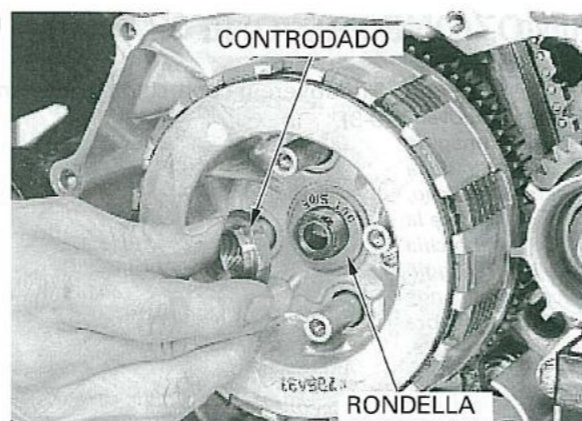
Trattenere la piastra di pressione con il supporto del centro frizione e allentare il controdado del centro frizione.

ATTREZZI:
Supporto centro frizione
Chiave del controdado

07JMB-MN50301
07716-0020300



Rimuovere il controdado del centro frizione e la rondella.



Rimuovere il centro frizione.
Rimuovere la molla antivibrazioni, la sede della molla, i dischi della frizione e i piatti della frizione come insieme.
Rimuovere il disco condotto.



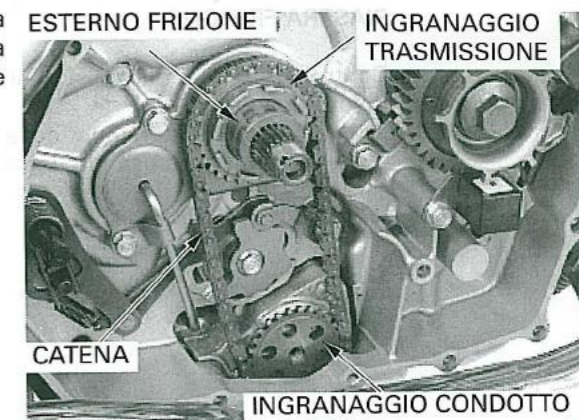
Rimuovere la rondella e l'esterno della frizione.



Rimuovere il bullone e la rondella dell'ingranaggio condotto della pompa dell'olio.



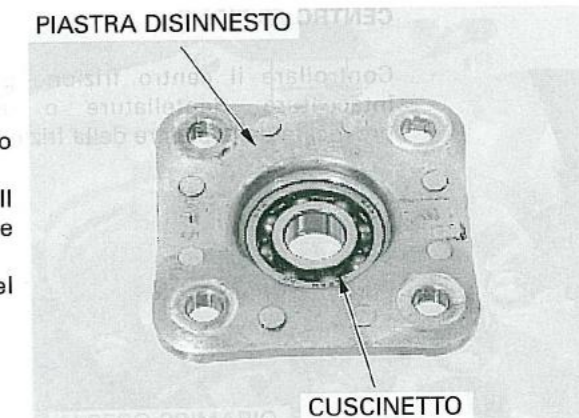
Rimuovere l'ingranaggio di trasmissione della pompa dell'olio, l'ingranaggio condotto e la catena di trasmissione della pompa dell'olio come insieme.
Rimuovere la guida dell'esterno frizione.



ISPEZIONE

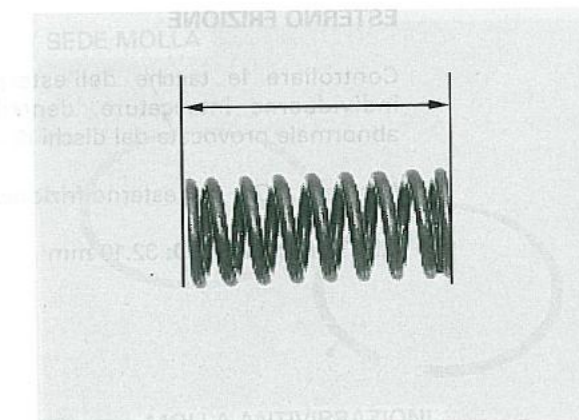
CUSCINETTO PIASTRA DISINNESTO

Controllare il cuscinetto della piastra di disinnesto per individuarne eventuali danneggiamenti.
Ruotare la pista interna del cuscinetto con il dito. Il cuscinetto deve girare liberamente, senza rumore e senza gioco.
Controllare inoltre che la pista esterna del cuscinetto sia montata stretta nella piastra.
Se necessario, sostituire il cuscinetto.



MOLLA FRIZIONE

Sostituire le molle della frizione contemporaneamente. Misurare l'altezza della molla della frizione.
LIMITE DI SERVIZIO: 41,6 mm

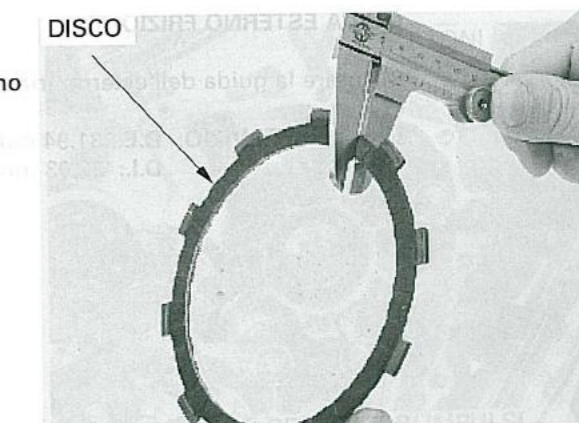


DISCO FRIZIONE

Sostituire i dischi e le piastre contemporaneamente. Controllare che i dischi della frizione non siano rigati o scolorati.

Per il diagramma di montaggio della frizione fare riferimento a pag. 8-18. Misurare lo spessore dei dischi.

LIMITI DI SERVIZIO: Disco A: 2,6 mm
Disco B: 2,6 mm

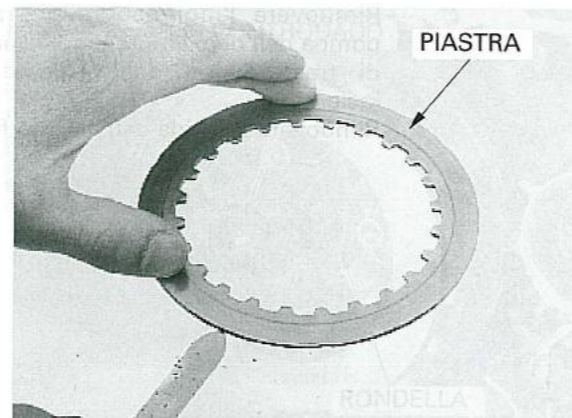


PIASTRA FRIZIONE

Sostituire i dischi e le piastre come insieme.

Controllare che la piastra non sia eccessivamente deformata o scolorata. Controllare la distorsione della piastra su una piastra di superficie usando uno spessimetro.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,30 mm

**CENTRO FRIZIONE**

Controllare il centro frizione per individuarne intaccature, dentellature o usura anormale provocata dalle piastre della frizione.

**ESTERNO FRIZIONE**

Controllare le tacche dell'esterno frizione per individuarne intaccature, dentellature o usura anormale provocata dai dischi della frizione.

Misurare il D.I. dell'esterno frizione.

LIMITE DI SERVIZIO: 32,10 mm

**GUIDA ESTERNO FRIZIONE**

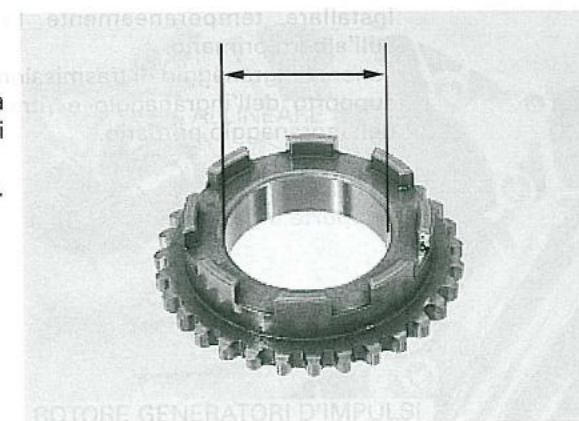
Misurare la guida dell'esterno frizione.

LIMITI DI SERVIZIO: D.E.: 31,94 mm
D.I.: 22,03 mm

**INGRANAGGIO TRASMISSIONE POMPA DELL'OLIO**

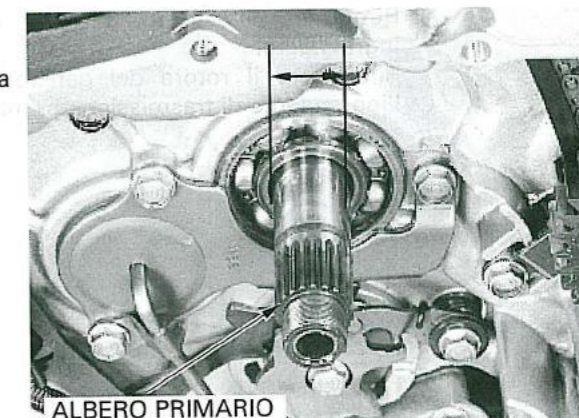
Controllare l'ingranaggio della trasmissione della pompa dell'olio per individuarne eventuali danneggiamenti. Misurare il D.I. dell'ingranaggio della trasmissione.

LIMITE DI SERVIZIO: 32,10 mm

**ALBERO PRIMARIO**

Misurare il D.E. dell'albero primario alla guida dell'esterno frizione.

LIMITE DI SERVIZIO: 21,92 mm

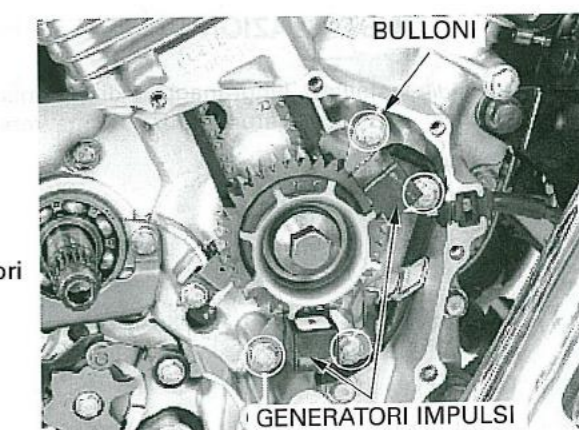
**MOLLA ANTIVIBRAZIONI, SEDE MOLLA**

Controllare la sede della molla e la molla antivibratori per individuarne distorsione, usura e danneggiamenti.

**INGRANAGGIO DI TRASMISSIONE PRIMARIA****RIMOZIONE**

Rimuovere la frizione (pag. 8-5).

Rimuovere i bulloni di montaggio dei generatori d'impulsi e i generatori d'impulsi.



Installare temporaneamente l'esterno frizione sull'albero primario.
Tenere l'ingranaggio di trasmissione primaria con il supporto dell'ingranaggio e rimuovere il bullone dell'ingranaggio primario.

ATTREZZO:**Supporto ingranaggio**

07724-0010100



ESTERNO FRIZIONE

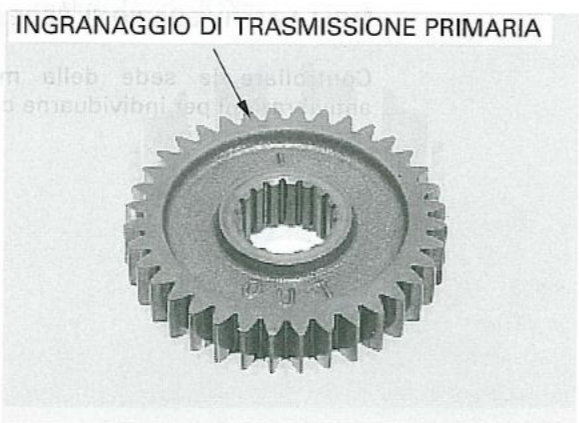
Rimuovere l'esterno frizione e il supporto ingranaggio.
Rimuovere il rotore del generatore d'impulsi e l'ingranaggio di trasmissione primaria.



ROTORE GENERATORE IMPULSI

ISPEZIONE

Controllare i denti dell'ingranaggio di trasmissione primaria per individuarne usura o danneggiamenti.
Controllare i denti dell'ingranaggio secondario per individuarne usura o danneggiamenti.

**INSTALLAZIONE**

L'ingranaggio di trasmissione primaria si può installare solo in una posizione a causa della scanalatura di allineamento extra larga.

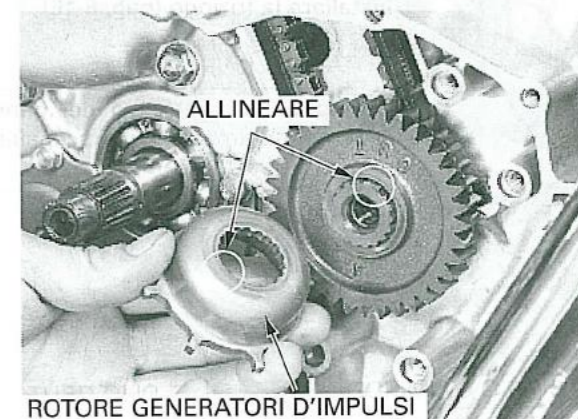
Installare l'ingranaggio di trasmissione primaria con la marcatura "OUT" rivolta verso l'esterno.



INGRANAGGIO DI TRASMISSIONE PRIMARIA

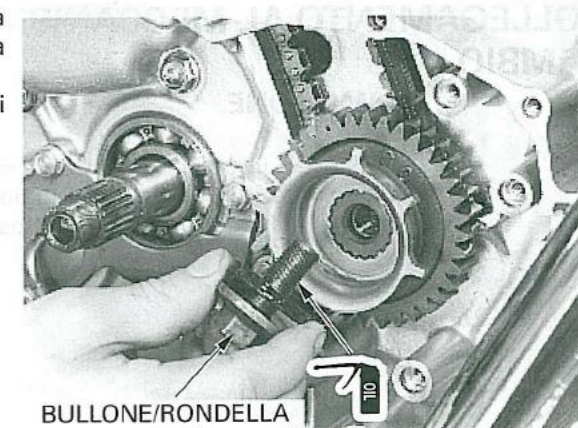
Il rotore del generatore d'impulsi si può installare solo in una posizione a causa della scanalatura di allineamento extra larga.

Installare il rotore del generatore d'impulsi.



ROTORE GENERATORI D'IMPULSI

Applicare dell'olio motore ai filetti della borchia dell'ingranaggio di trasmissione primaria e alla superficie di alloggiamento.
Installare la rondella e la borchia dell'ingranaggio di trasmissione primaria.



BULLONE/RONDELLA

Installare temporaneamente l'esterno frizione sull'albero primario.
Trattenere l'ingranaggio di trasmissione primaria con il supporto dell'ingranaggio.

ATTREZZO:**Supporto dell'ingranaggio**

07724-0010100

Serrare il bullone dell'ingranaggio di trasmissione primaria fino al valore di coppia specificato.

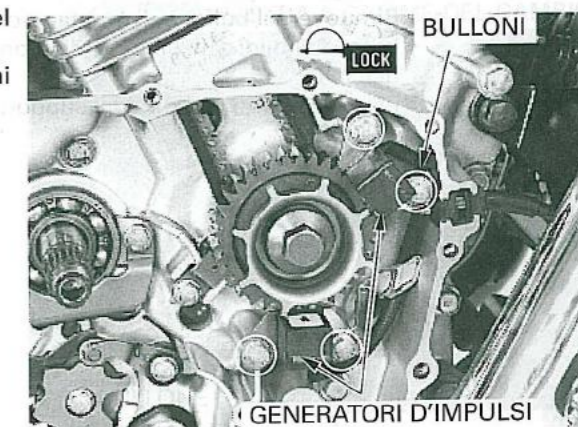
COPPIA: 88 N-m (9,0 kgf-m)

Rimuovere il supporto dell'ingranaggio, l'esterno della frizione e la guida dell'esterno della frizione.



SUPPORTO INGRANAGGIO

Applicare un agente di bloccaggio ai filetti del bullone dei generatori d'impulsi.
Installare i generatori d'impulsi e serrare i bulloni fino al valore di coppia specificato.

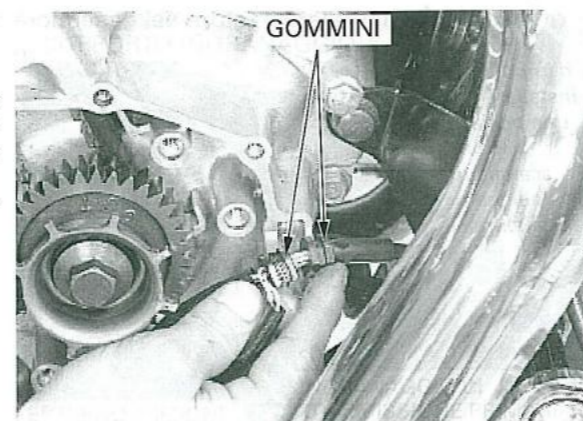
COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

GENERATORI D'IMPULSI

Installare la frizione (pag. 8-16).

NOTA:

Se i gommini del cavo dei generatori d'impulsi erano stati rimossi dalla scanalatura della cassa, reinstallarli saldamente.



COLLEGAMENTO AL MECCANISMO CAMBIO

RIMOZIONE

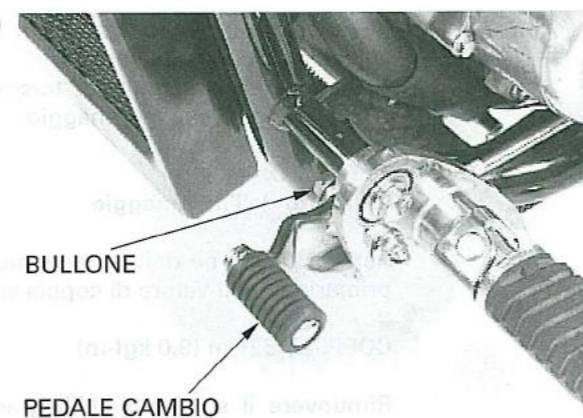
Rimuovere il coperchio posteriore sinistro (pag. 7-3).
Rimuovere il bullone di serraggio dal braccio del cambio e il braccio stesso dall'albero del cambio.



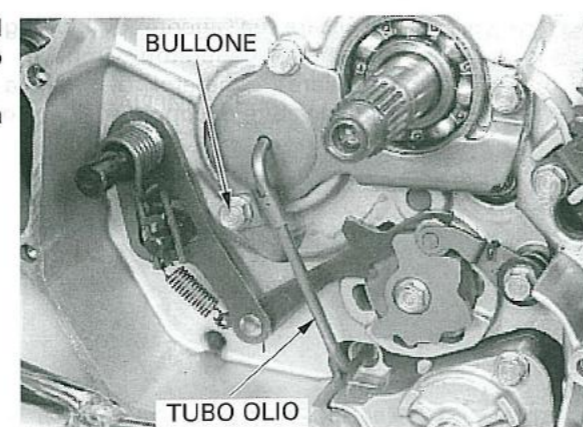
Rimuovere i bulloni e il pedale/braccio del cambio dal poggiapiè sinistro.

Rimuovere quanto segue:

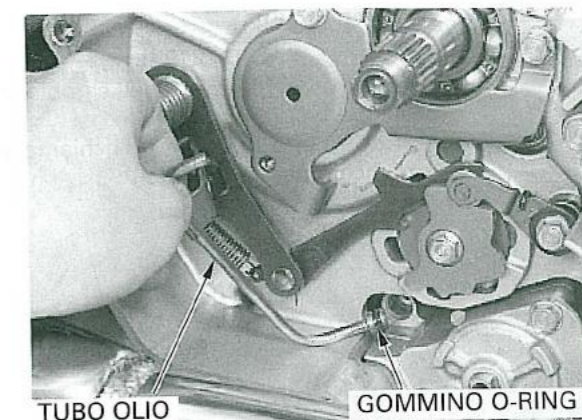
- Coperchio basamento destro (pag. 8-3)
- Frizione (pag. 8-5)
- Catena trasmissione pompa dell'olio (pag. 8-6)



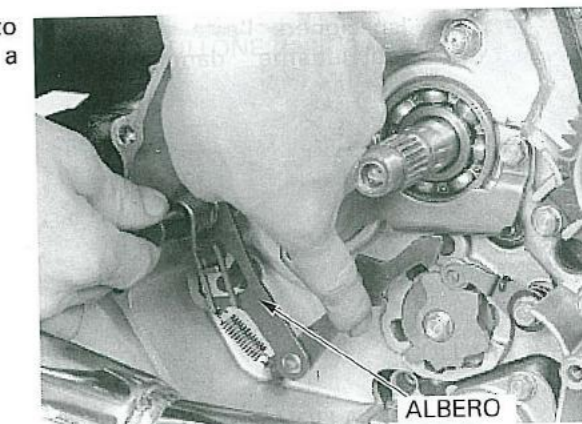
Rimuovere il bullone di montaggio del supporto del tubo dell'olio e il bullone di montaggio del tubo dell'olio.
Estrarre il tubo dell'olio dal supporto e dalla pompa dell'olio.



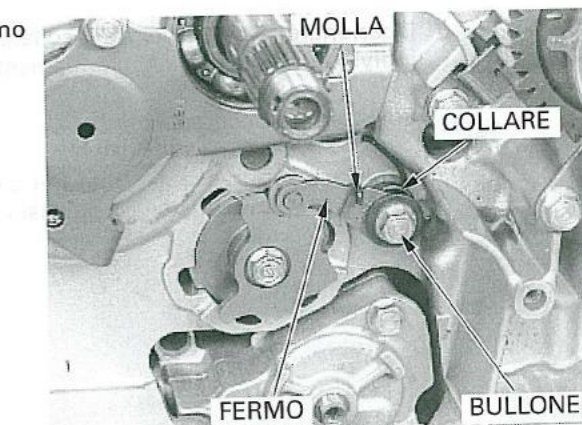
Rimuovere il gommino O-ring dal tubo dell'olio.



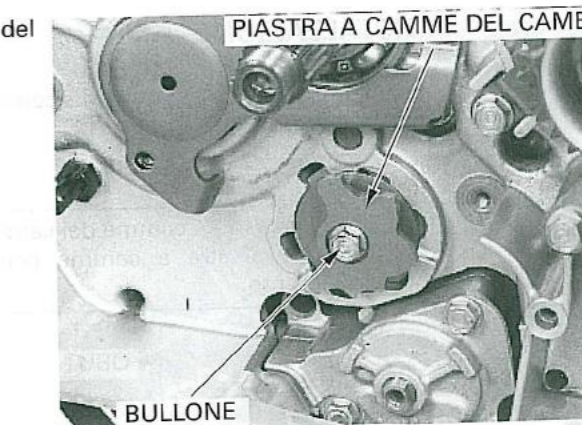
Rimuovere l'albero del cambio dal basamento sganciando la leva del cambio dalla piastra a camme del cambio.



Rimuovere il bullone, la rondella, l'anello di fermo del tamburo del cambio, il collare e la molla.

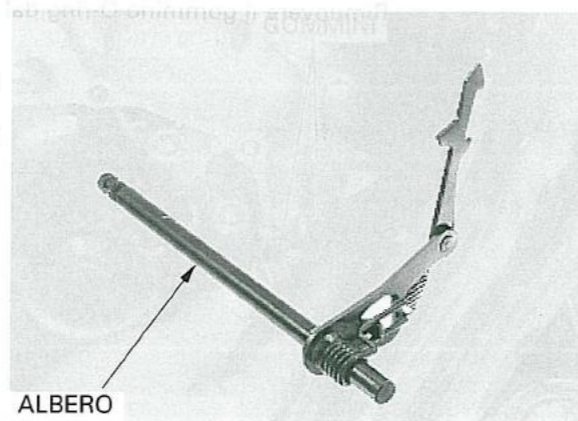


Rimuovere il bullone e la piastra a camme del cambio.



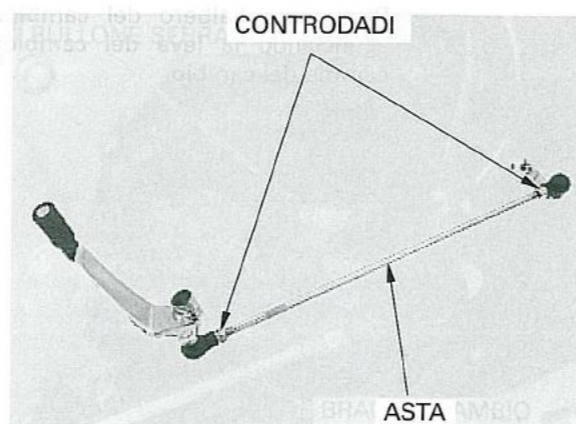
ISPEZIONE

Controllare l'albero del cambio per individuarne usura e danneggiamento.
Controllare la molla di richiamo per individuarne fatica o danneggiamento.



Ispezionare l'asta del pedale del cambio per individuarne danneggiamenti o controdadi allentati.

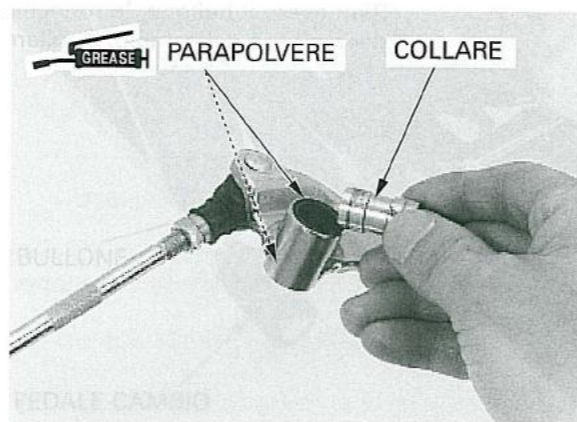
Sostituire l'asta, se necessario.



Ispezionare i parapolvere e il collare del perno per individuarne usura e danneggiamento.

Sostituirli se necessario.

Applicare del grasso ai labbri dei parapolvere e al collare del perno. Installarli nell'asta del pedale.

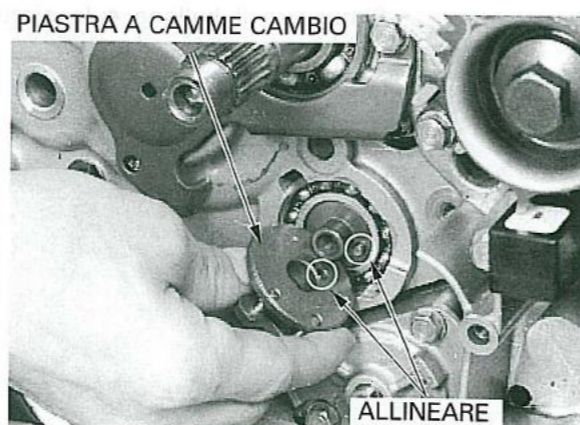


INSTALLAZIONE

Installare la piastra a camme del cambio al tamburo del cambio.

NOTA:

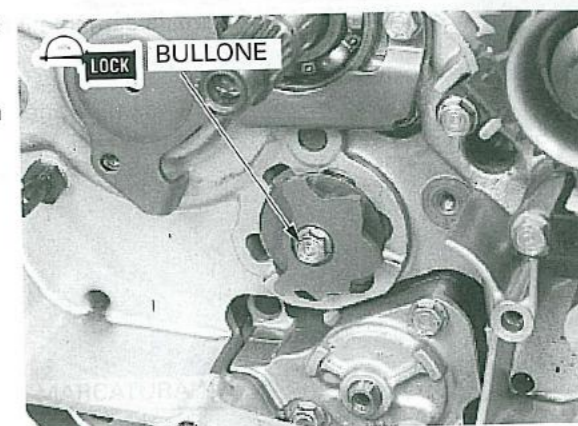
Installare la piastra a camme del cambio allineando il foro sulla piastra a camme con la spina di posizionamento.



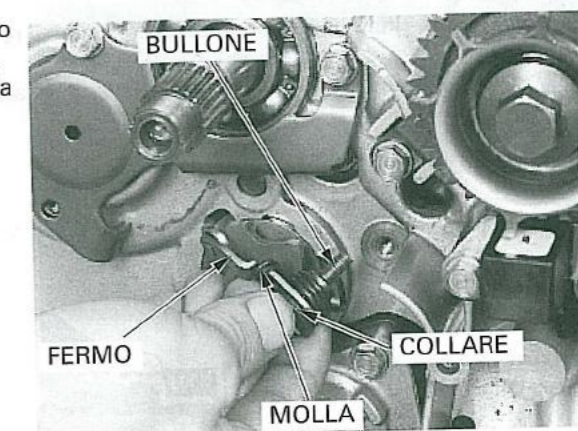
Pulire e applicare un agente di bloccaggio ai filetti del bullone della piastra a camme del cambio.

Installare e serrare il bullone fino al valore di coppia specificato.

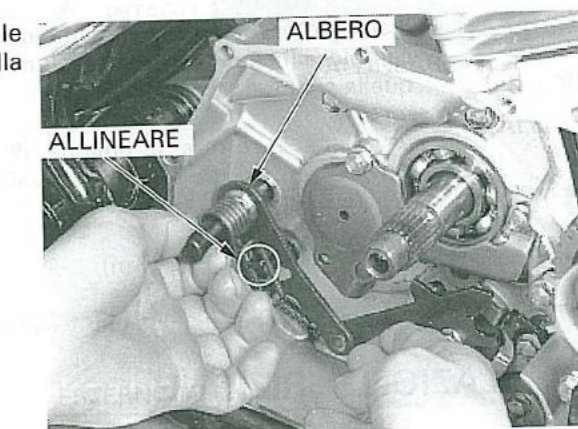
COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)



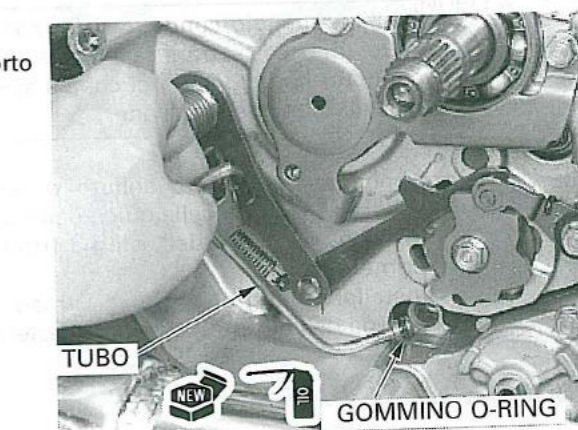
Installare il collare, la molla, il fermo del tamburo del cambio, la rondella e il bullone come insieme. Serrare il bullone fino al valore di coppia specificato.



Installare l'albero del cambio, allineando le estremità della molla di ritorno con la spina nella cassa.



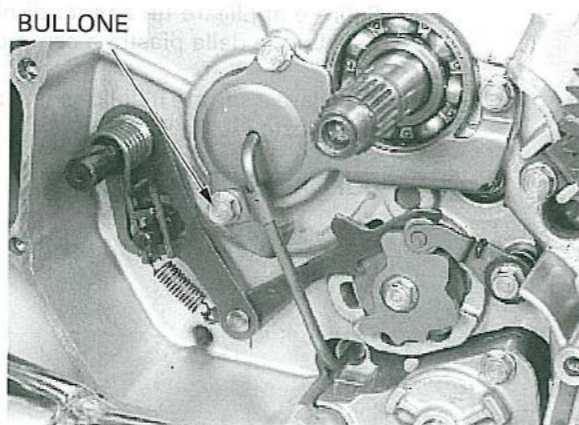
Applicare dell'olio sul nuovo gommino O-ring. Installare un nuovo gommino O-ring sul supporto del tubo dell'olio e la pompa dell'olio.



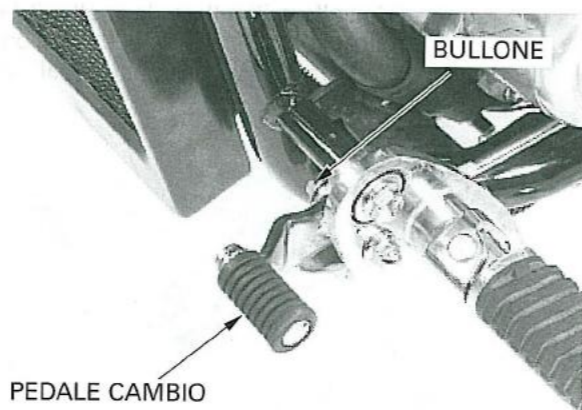
Installare e serrare saldamente il bullone.

Installare quanto segue:

- Catena di trasmissione della pompa dell'olio/Frizione (v.sotto)
- Coperchio basamento destro (pag. 8-20)



Installare il pedale del cambio e il relativo bullone di montaggio.
Serrare il bullone di montaggio saldamente.

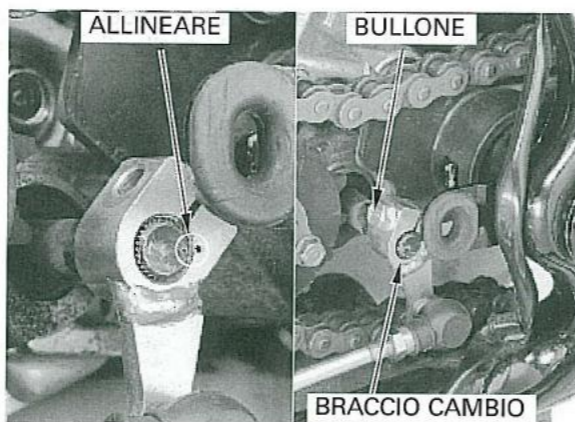


Installare il braccio del cambio sull'albero del cambio allineando la punzonatura sull'albero con quella sul braccio del cambio.

Installare e serrare il bullone di serraggio del braccio del cambio fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

Installare il coperchio posteriore sinistro (pag. 7-13).



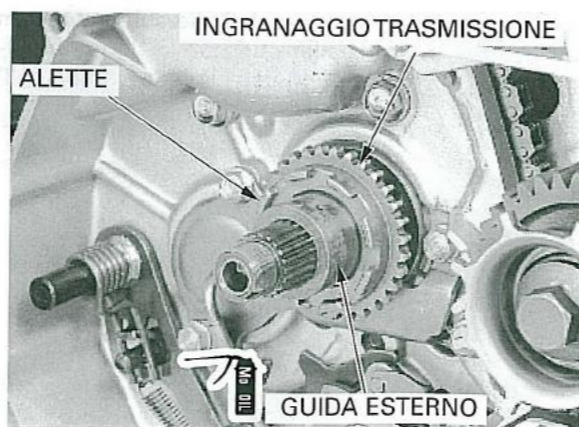
INSTALLAZIONE FRIZIONE

NOTA:

Se l'ingranaggio condotto della pompa dell'olio è stato rimosso, serrare la borchia dell'ingranaggio condotto fino al valore di coppia specificato, dopo l'installazione della frizione.

Installare l'ingranaggio di trasmissione della pompa dell'olio sulla guida dell'esterno frizione.

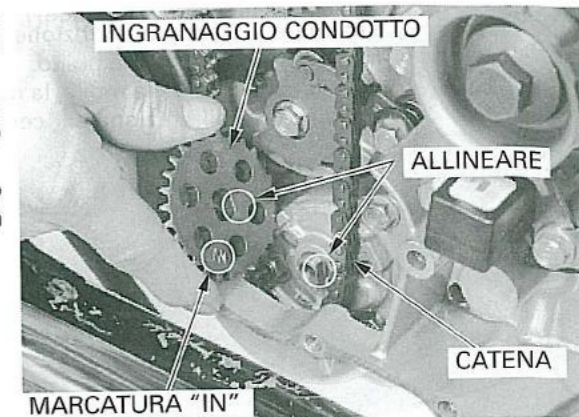
Applicare dell'olio di solfuro di molibdeno alla superficie esterna della guida dell'esterno frizione. Installare la guida dell'esterno frizione sull'albero primario. Installare l'ingranaggio di trasmissione della pompa dell'olio sulla guida dell'esterno frizione.



Installare la catena di trasmissione della pompa dell'olio alla trasmissione della pompa dell'olio e all'ingranaggio condotto.

Installare l'ingranaggio condotto della pompa dell'olio con la marcatura "IN" rivolta verso l'interno.

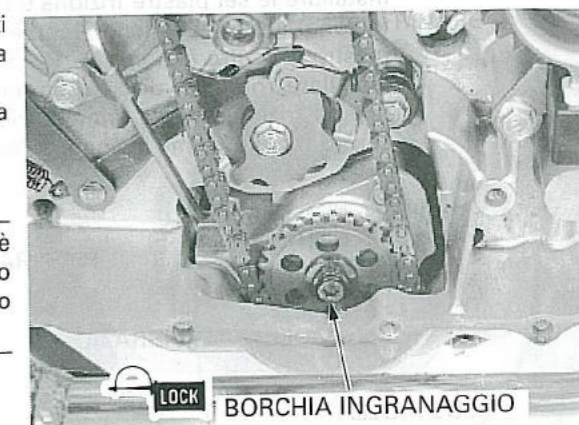
Allineare le superfici piatte del foro dell'ingranaggio condotto con l'estremità dell'albero della pompa dell'olio.



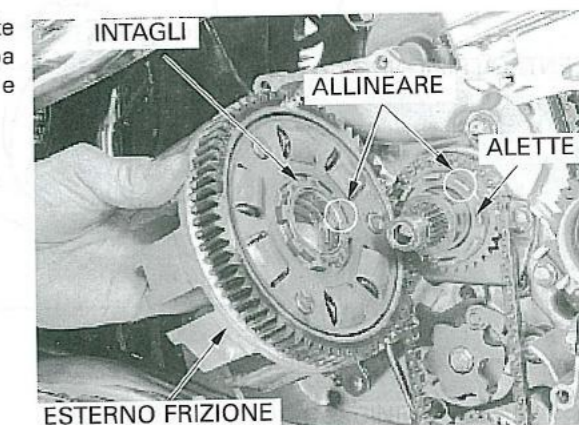
Pulire e applicare un agente di bloccaggio ai filetti della borchia dell'ingranaggio condotto della pompa dell'olio.
Installare la borchia dell'ingranaggio condotto della pompa dell'olio.

NOTA:

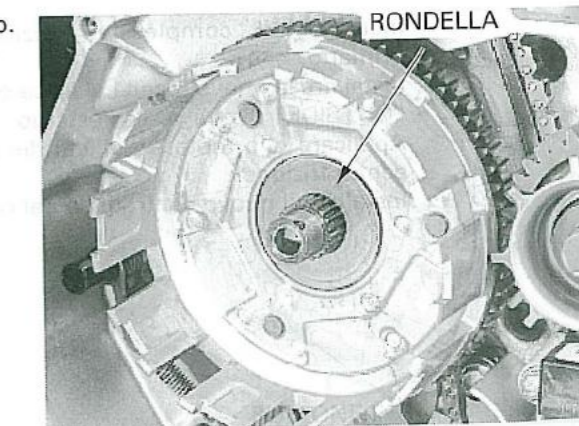
Se l'ingranaggio condotto della pompa dell'olio è stato rimosso, serrare la borchia dell'ingranaggio condotto fino al valore di coppia specificato, dopo l'installazione della frizione.



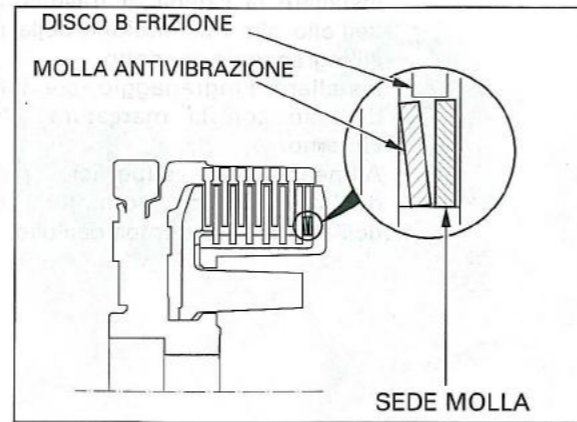
Allineare gli intagli dell'esterno frizione con le alette dell'ingranaggio di trasmissione della pompa dell'olio girando l'ingranaggio con la catena e spingendo l'esterno frizione sull'albero.



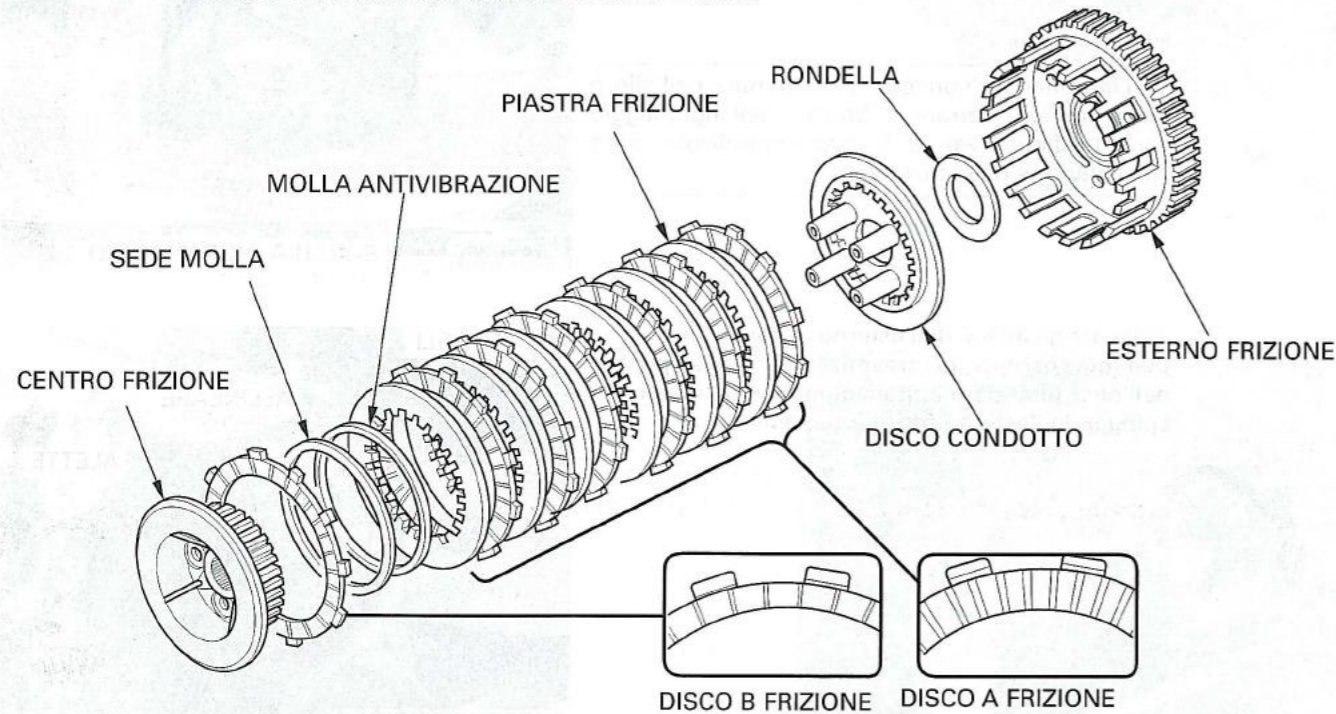
Installare la rondella di spinta sull'albero primario.



Spalmare i dischi della frizione e le piastre della frizione con olio motore pulito. Installare la sede della molla, la molla antivibratori e il disco B della frizione sul centro frizione, come illustrato.



Installare le sei piastre frizione e i sei dischi A della frizione alternativamente, cominciando con una piastra al centro frizione. Installare rondella, disco condotto, dischi frizione, piastre frizione, molla antivibratori, sede molla e centro frizione come insieme all'esterno frizione.



Installare il complessivo frizione sull'albero primario. Installare la nuova rosetta elastica con la marcatura "OUTSIDE" rivolta verso l'esterno. Applicare olio motore ai filetti del controdado del centro frizione. Installare il nuovo controdado del centro frizione.



Trattenere il centro frizione col relativo supporto. **SUPPORTO CENTRO FRIZIONE**

ATTREZZO:
Supporto centro frizione 07JMB-MN50301

Serrare il controdado fino al valore di coppia specificato.

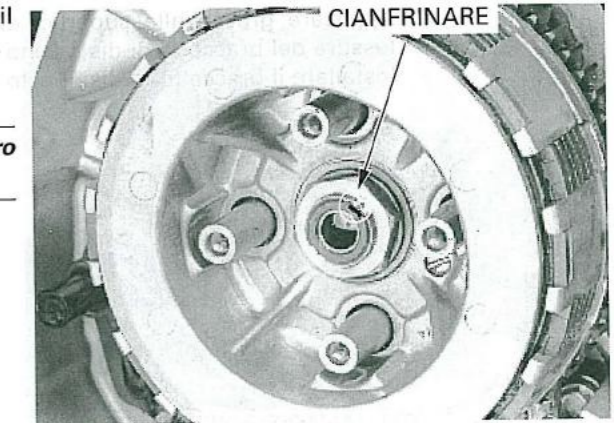
COPPIA: 127 N-m (13,0 kgf-m)



Rimuovere gli attrezzi speciali e cianfrinare il controdado nella scanalatura dell'albero primario.

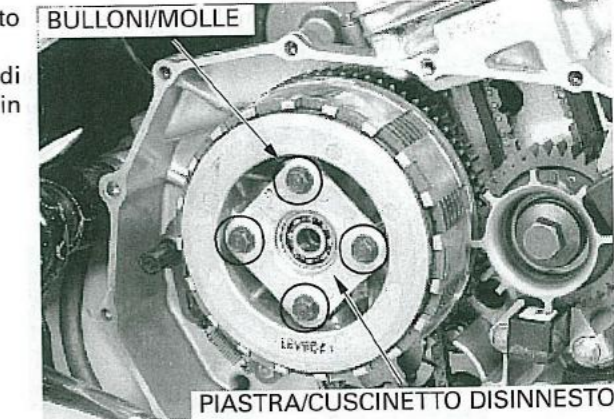
ATTENZIONE:

Avere cura di non danneggiare i filetti dell'albero primario.



Installare le molle della frizione e piastra/cuscinetto di disinnesto. Installare e serrare i bulloni della piastra di disinnesto della frizione in uno schema incrociato in diverse fasi.

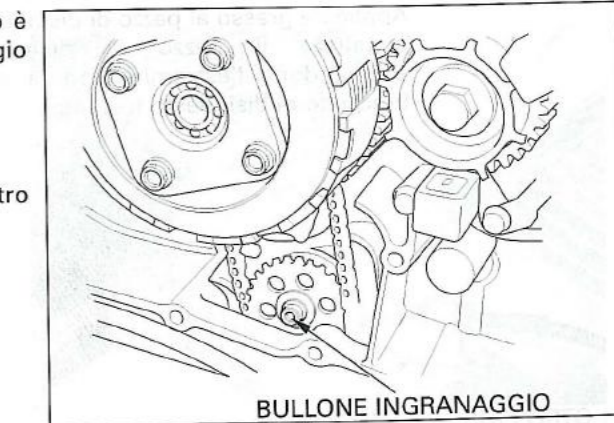
COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)



Se l'ingranaggio condotto della pompa dell'olio è stato rimosso, serrare la borchia dell'ingranaggio condotto fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 15 N-m (1,5 kgf-m)

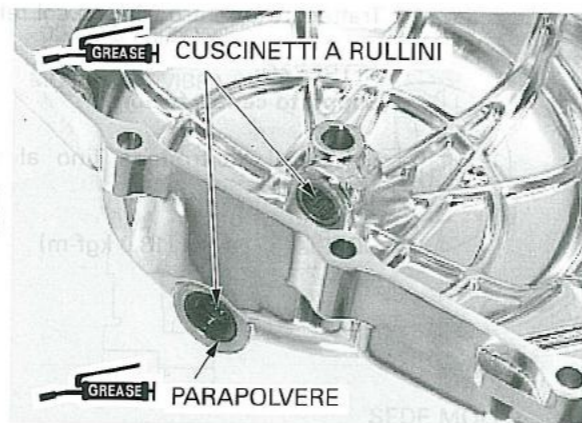
Installare il coperchio del basamento destro (v.pagina seguente).



INSTALLAZIONE COPERCHIO BASAMENTO DESTRO

MONTAGGIO

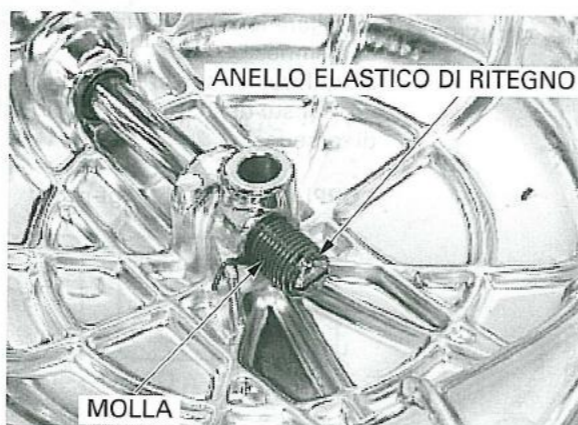
Applicare grasso ai cuscinetti a rullini del perno del braccetto di disinnesto della frizione e ai labbri del parapolvere.



Applicare grasso alle superfici di contatto e alla fessura del braccetto di disinnesto frizione. Installare il braccetto di disinnesto frizione.



Installare la molla di richiamo e l'anello elastico di ritegno. Agganciare saldamente l'estremità della molla nella linguetta del coperchio e girare l'albero.



Applicare grasso al pezzo di disinnesto frizione. Installare il pezzo di disinnesto frizione, allineandone l'estremità con la scanalatura del braccetto di disinnesto frizione.



INSTALLAZIONE

Avere cura di non danneggiare la superficie di accoppiamento.

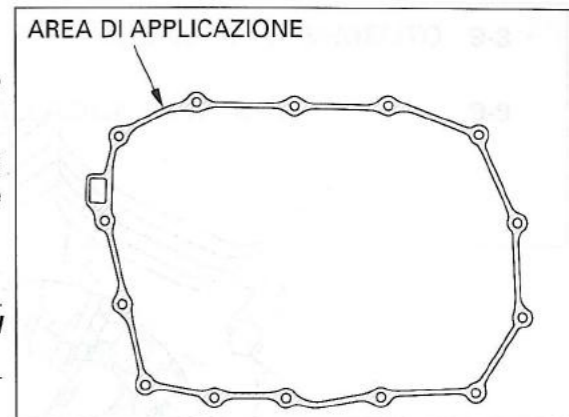
Pulire la superficie di accoppiamento del coperchio del basamento destro.

Applicare del sigillante alla superficie di accoppiamento del basamento destro come illustrato.

ATTENZIONE:

Non usare un solvente organico per eliminare del sigillante in eccesso.

AREA DI APPLICAZIONE

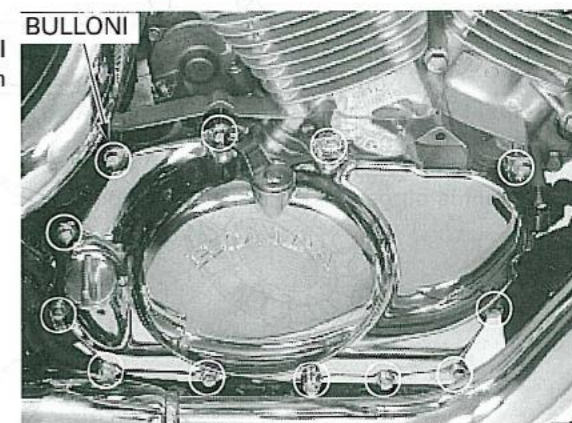


Installare le spine di posizionamento e la nuova guarnizione.



Installare il coperchio del basamento destro. Installare e serrare i bulloni del coperchio del basamento destro in uno schema incrociato in diverse fasi.

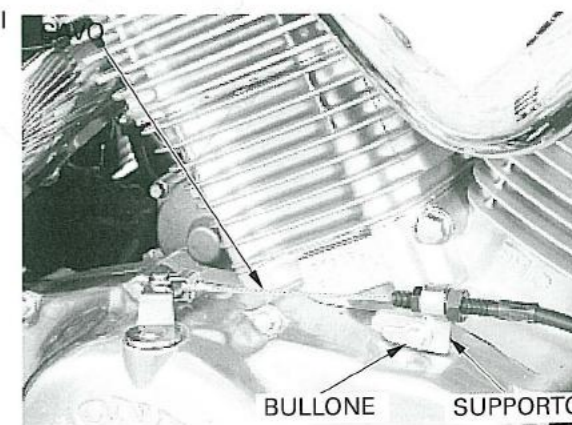
COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

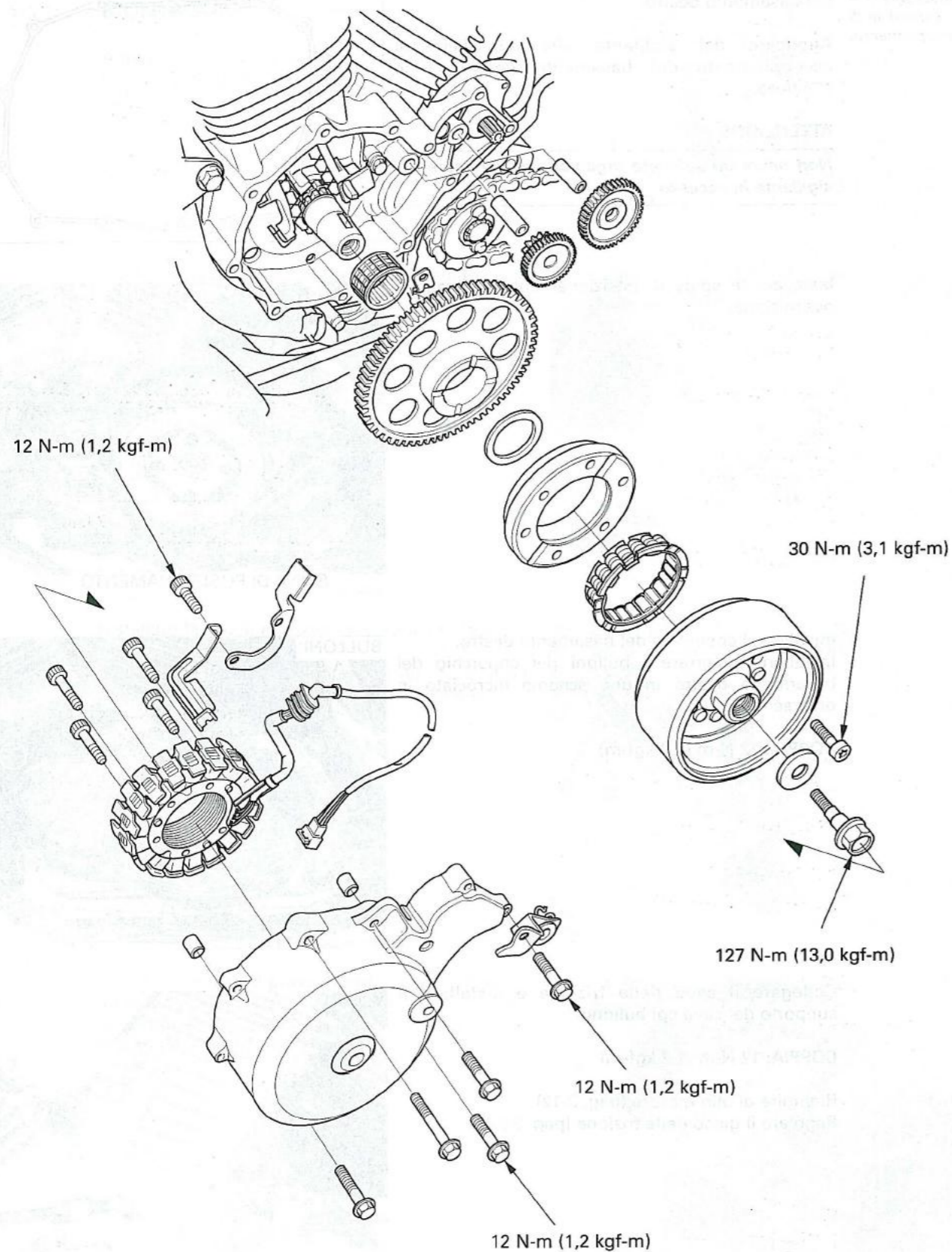


Collegare il cavo della frizione e installare il supporto del cavo col bullone.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

Riempire di olio motore (pag. 3-12)
Regolare il gioco della frizione (pag. 3-26).





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	9-1	VOLANO, FRIZIONE DI AVVIAMENTO	9-3
DIAGNOSTICA	9-1	INSTALLAZIONE STATORE	9-9
RIMOZIONE STATORE	9-2		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

- La manutenzione dell'alternatore e della frizione di avviamento può essere eseguita col motore nel telaio.
- Per quanto riguarda l'ispezione dell'alternatore, fare riferimento alla sezione 16.

SPECIFICHE TECNICHE

Unità: mm

ARTICOLO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
D.E. borchia ingranaggio condotto avviamento	57,749-57,768	57,60
Ingranaggio condotto avviamento	D.I.	37,000-37,035
	D.E.	57,749-57,768
D.I. esterno frizione avviamento	74,414-74,440	74,46

VALORI DI COPPIA

Bullone coperchio basamento sinistro	12 N-m (1,2 kgf-m)	Filetti sinistrorsi Applicare olio ai filetti e alla superficie di alloggiamento
Bullone volano	127 N-m (13,0 kgf-m)	
Bullone torx frizione di avviamento a direzione unica	30 N-m (3,1 kgf-m)	Applicare agente di bloccaggio ai filetti Applicare agente di bloccaggio ai filetti Applicare agente di bloccaggio ai filetti Applicare agente di bloccaggio ai filetti
Bullone a testa incassata montaggio statore	12 N-m (1,2 kgf-m)	
Morsetto filo alternatore	12 N-m (1,2 kgf-m)	
Bullone generatore impulsori	12 N-m (1,2 kgf-m)	

ATTREZZI

Supporto volano	07725-0040000
Estrattore rotore	07733-0020001

DIAGNOSTICA

Il motorino d'avviamento gira, ma il motore non gira

- Frizione d'avviamento difettosa
- Riduttore danneggiato
- Ingranaggio folle avviamento danneggiato

RIMOZIONE STATORE

Per quanto riguarda l'ispezione dell'alternatore (bobina di carica), fare riferimento a pag. 16-7.

Rimuovere il coperchio laterale sinistro (pag. 2-3) e scollegare il connettore (bianco) 3P dell'alternatore.



Rimuovere il coperchio posteriore sinistro (pag. 7-3).

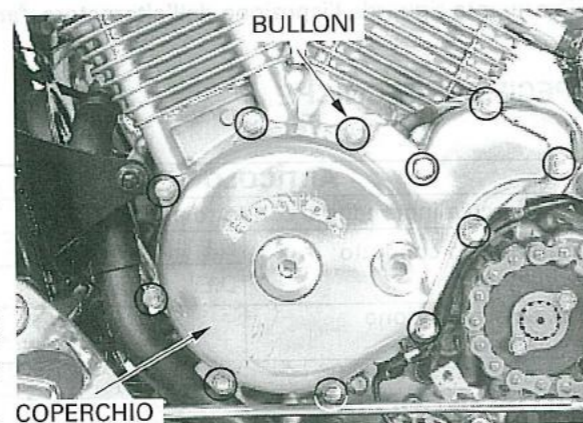
Porre un contenitore sotto al coperchio del basamento sinistro per raccogliere l'olio motore.

Allentare i bulloni del coperchio del basamento in uno schema incrociato in diverse fasi.

Rimuovere gli undici bulloni del coperchio del basamento sinistro e il coperchio stesso.

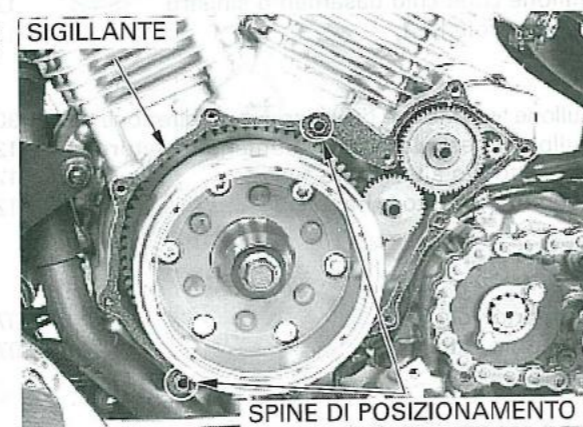
ATTENZIONE:

Il coperchio del basamento sinistro (statore) è attaccato al volano magneticamente: fare attenzione nel rimuoverlo.

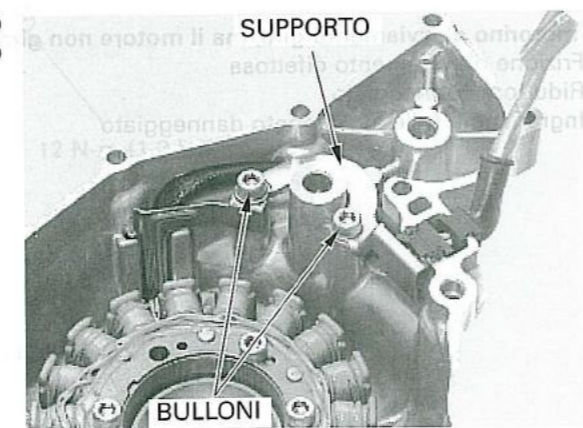


Avere cura di non danneggiare la superficie di accoppiamento.

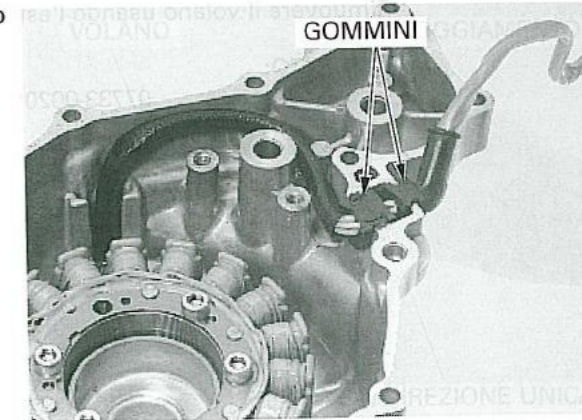
Rimuovere le spine di posizionamento ed eliminare il sigillante in eccesso dalla superficie di accoppiamento.



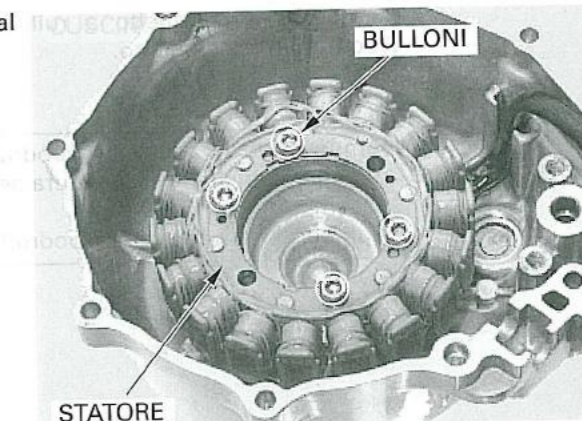
Rimuovere i bulloni a testa incassata e il supporto del filo dello statore dal coperchio del basamento sinistro.



Rimuovere i gommini dello statore dal coperchio del basamento sinistro.



Rimuovere i bulloni a testa incassata e lo statore dal coperchio del basamento sinistro.



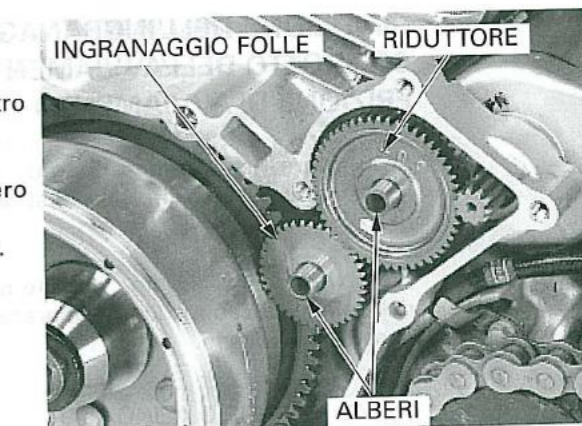
VOLANO, FRIZIONE DI AVVIAMENTO

Per quanto riguarda l'ispezione dell'alternatore (bobina di carica) fare riferimento a pag. 16-7.

Rimuovere il coperchio del basamento sinistro (pag. 9-2).

Rimuovere l'ingranaggio folle e l'albero dell'avviamento.

Rimuovere il riduttore e l'albero dell'avviamento.



ATTENZIONE:

Il bullone del volano ha i filetti sinistrorsi.

Rimuovere il bullone e la rondella del volano, trattenendo il volano con il relativo supporto.

ATTREZZO:

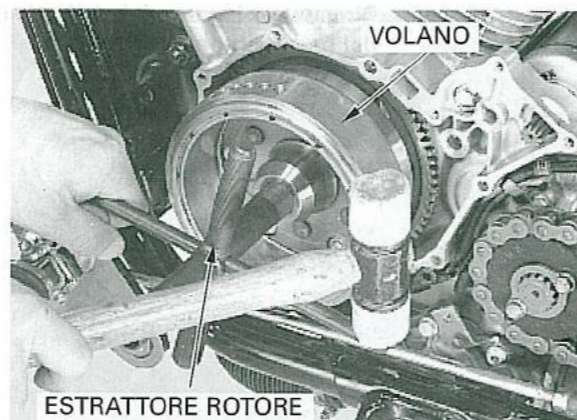
Supporto volano 07725-0040000



Rimuovere il volano usando l'estrattore del rotore.

ATTREZZO:

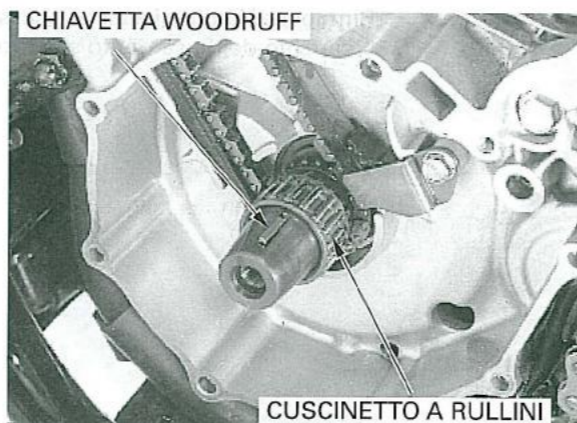
Estrattore rotore 07733-0020001



Rimuovere il cuscinetto a rullini e la chiavetta Woodruff dal basamento.

NOTA:

- Rimuovendo la chiavetta Woodruff, aver cura di non danneggiare la scanalatura della chiavetta o il basamento.
- Non perdere la chiavetta Woodruff.



RIMOZIONE DELL'INGRANAGGIO CONDOTTO DELL'AVVIAMENTO, DELLA FRIZIONE DI AVVIAMENTO

Controllare che l'ingranaggio condotto giri liberamente in una direzione e si blocchi nell'altra direzione.

Rimuovere l'ingranaggio condotto dell'avviamento dal volano, facendo girare l'ingranaggio condotto in senso antiorario.



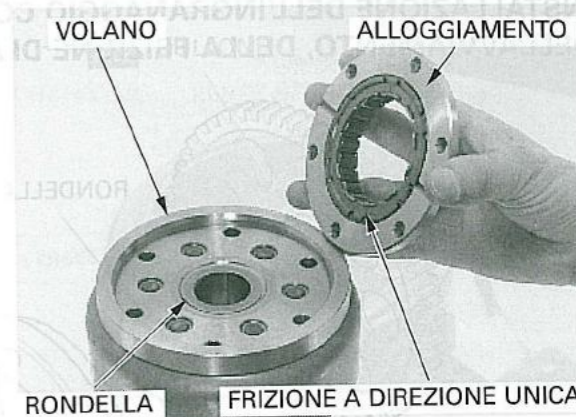
Rimuovere i bulloni torx della frizione a direzione unica tenendo il volano con il relativo supporto.

ATTREZZO:

Supporto volano 07725-0040000



Rimuovere l'alloggiamento della frizione e la frizione a direzione unica dal volano. Rimuovere la rondella.



ISPEZIONE DELLA FRIZIONE DI AVVIAMENTO

CUSCINETTO A RULLINI

Controllare che il puntone d'arresto della frizione con cuscinetto a rullini non mostri segni di usura anormale o di danneggiamento.

**FRIZIONE A DIREZIONE UNICA**

Controllare che il puntone d'arresto della frizione a direzione unica non mostri segni di usura anormale, danneggiamento o movimento irregolare.

ALLOGGIAMENTO DELLA FRIZIONE

Controllare che la superficie interna di contatto della frizione non sia danneggiata.

**INGRANAGGIO CONDOTTO DELL'AVVIAMENTO**

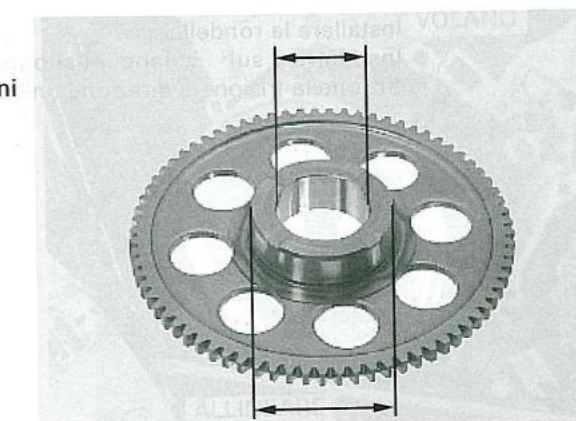
Controllare che la superficie di contatto dei rullini non sia danneggiata.

Misurare il D.E. dell'ingranaggio condotto.

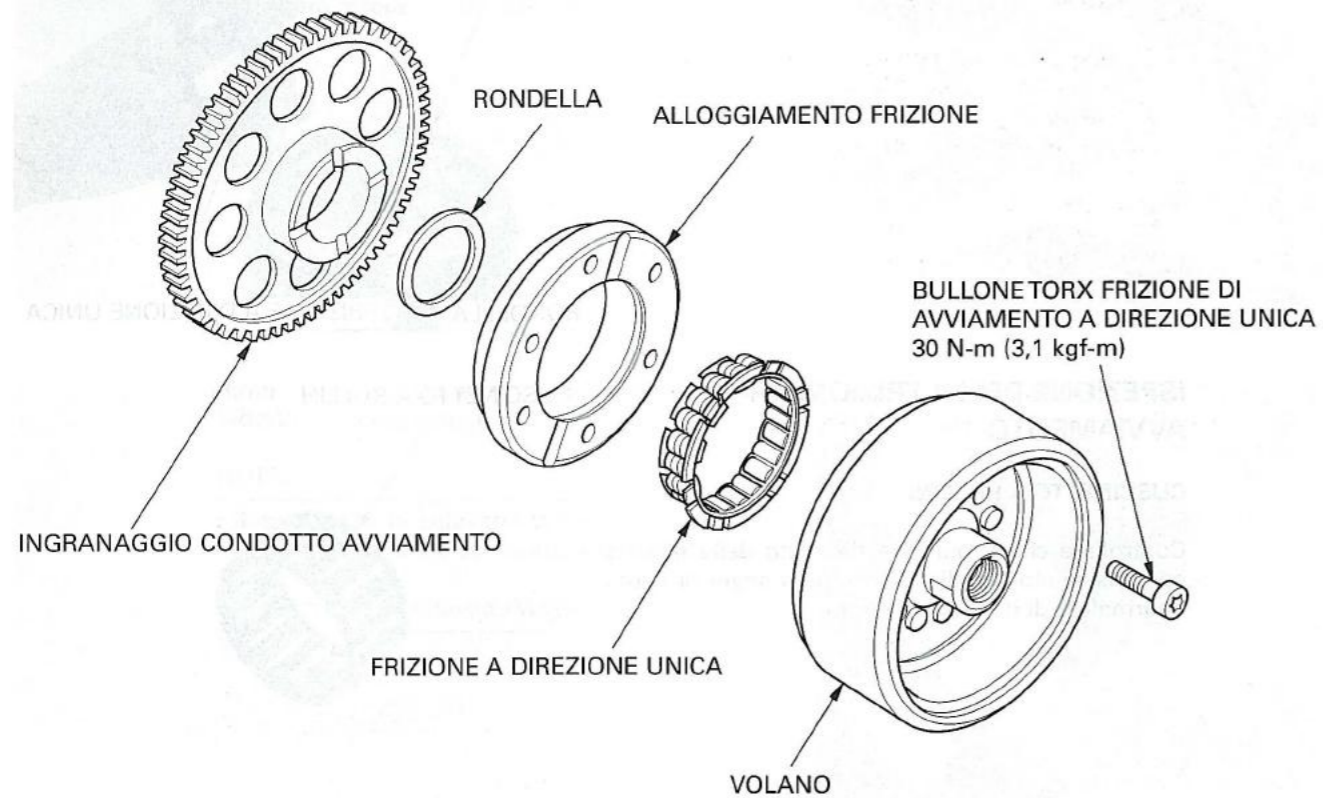
LIMITE DI SERVIZIO: 57,60 mm

Misurare il D.I. dell'ingranaggio condotto.

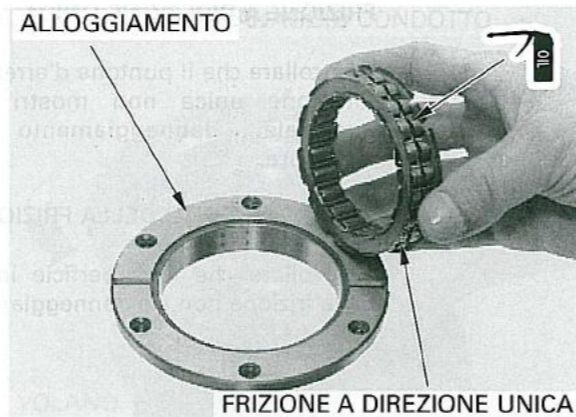
LIMITE DI SERVIZIO: 37,10 mm



INSTALLAZIONE DELL'INGRANAGGIO CONDOTTO DELL'AVVIAMENTO, DELLA FRIZIONE DI AVVIAMENTO



Pulire la frizione a direzione unica e applicare olio motore al puntone d'arresto. Installare la frizione a direzione unica nel suo alloggiamento con il lato della flangia rivolto verso il volano.



Installare la rondella. Installare sul volano l'alloggiamento della frizione/la frizione a direzione unica.



Trattenere il volano usando il relativo supporto.

ATTREZZO:

Supporto volano 07725-0040000

Pulire e applicare un agente di bloccaggio ai filetti dei bulloni torx della frizione di avviamento a direzione unica.

Installare e serrare i bulloni della frizione di avviamento a direzione unica fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 30 N-m (3,1 kgf-m)

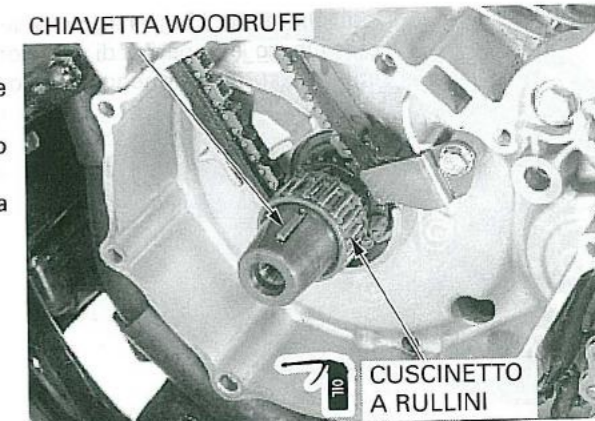
Installare l'ingranaggio condotto dell'avviamento sul volano, facendo girare l'ingranaggio condotto in senso antiorario.



INSTALLAZIONE DEL VOLANO

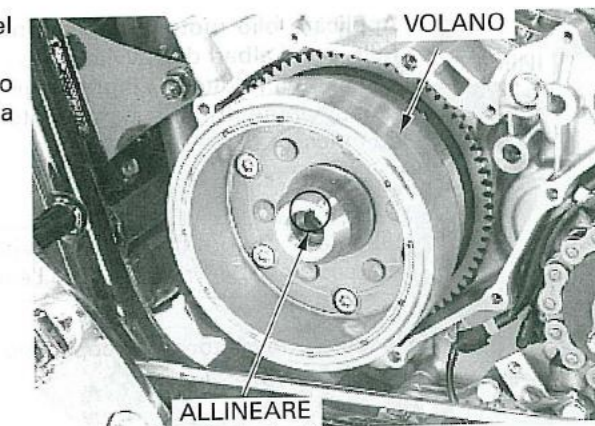
Nell'installare la chiavetta Woodruff, avere cura di non danneggiare la scanalatura della chiave o il basamento.

Applicare olio motore al cuscinetto a rullini e installarlo sull'albero a gomito. Ripulire dall'olio la superficie di accoppiamento dell'albero a gomito. Installare la chiavetta Woodruff nella scanalatura relativa dell'albero a gomito.



Ripulire dall'olio la superficie di accoppiamento del volano.

Installare il volano sull'albero a gomito allineando la scanalatura della chiave sul volano con la chiavetta Woodruff dell'albero a gomiti.



Trattenere il volano usando il relativo supporto.

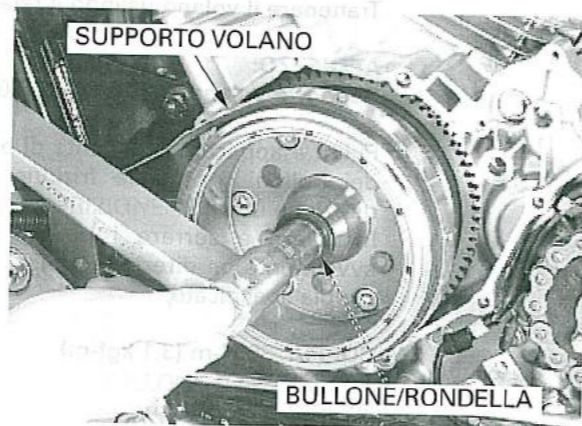
ATTREZZO:

Supporto volano 07725-0040000

Installare la rondella.

ATTENZIONE:

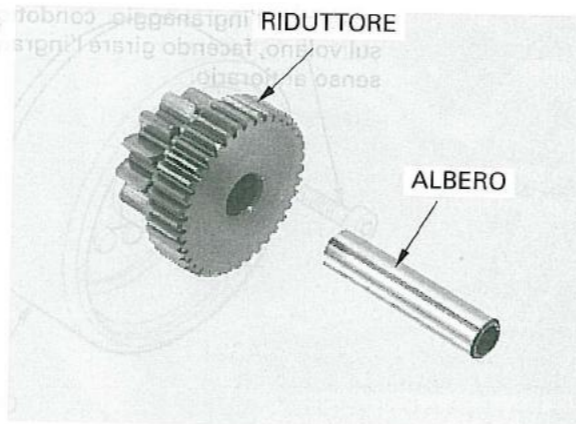
Il bullone del volano ha i filetti sinistrorsi.



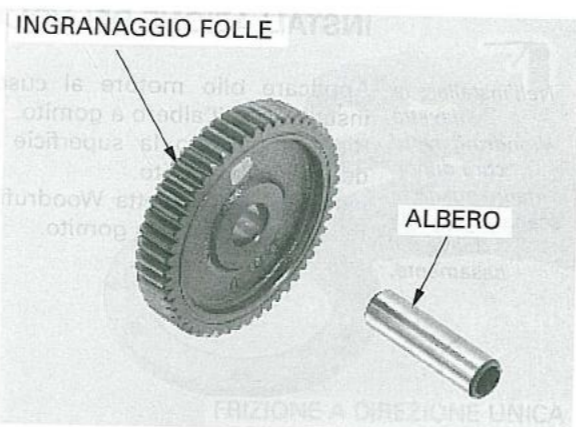
Installare e serrare il bullone del volano fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 127 N-m (13,0 kgf-m)

Controllare che il riduttore dell'avviamento con l'albero e il perno di rotazione non mostrino segni di usura o danneggiamento.



Controllare che l'ingranaggio folle dell'avviamento con l'albero e il perno di rotazione non mostrino segni di usura o danneggiamento.

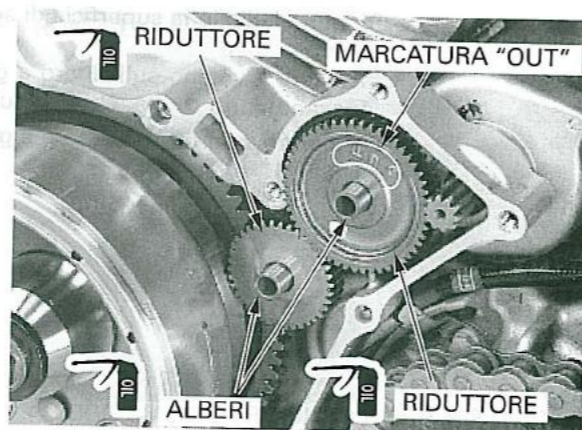


Applicare olio motore al riduttore, all'ingranaggio folle e agli alberi dell'avviamento. Installare il riduttore, l'ingranaggio folle e gli alberi dell'avviamento sul basamento sinistro come complessivo.

NOTA:

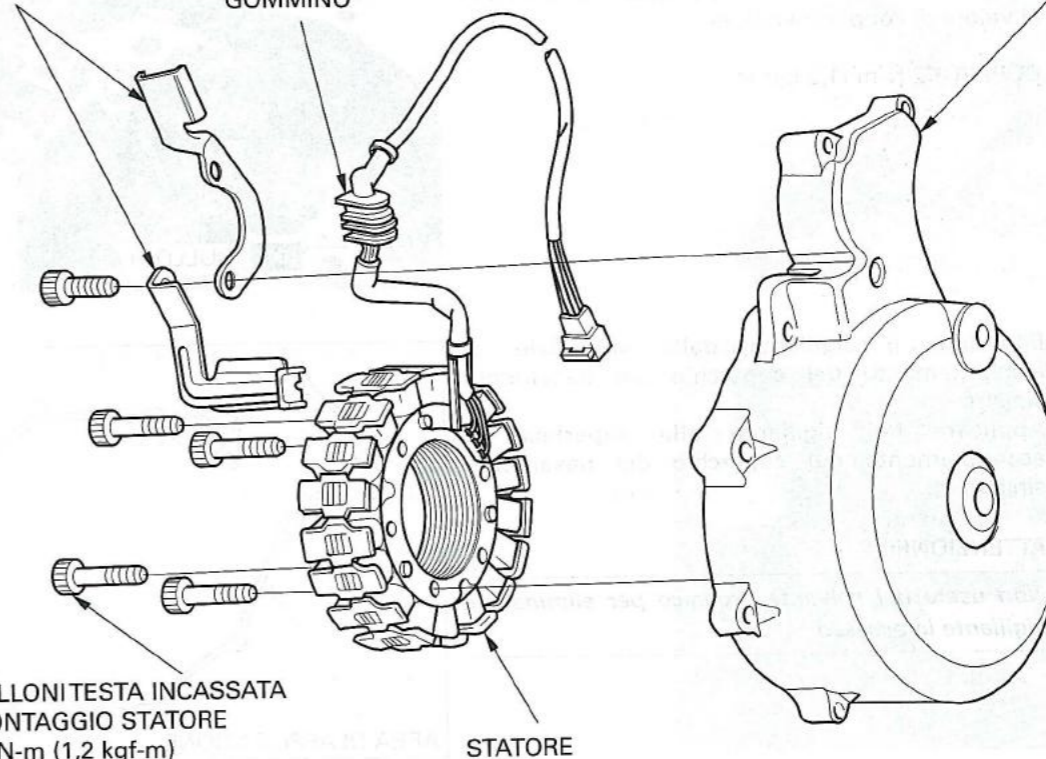
Installare il riduttore dell'avviamento con la marcatura "OUT" rivolta verso l'esterno.

Installare lo statore e il coperchio del basamento sinistro (pag. 9-9).

**INSTALLAZIONE STATORE**

SUPPORTI FILO STATORE GOMMINO

COPERCHIO BASAMENTO SINISTRO

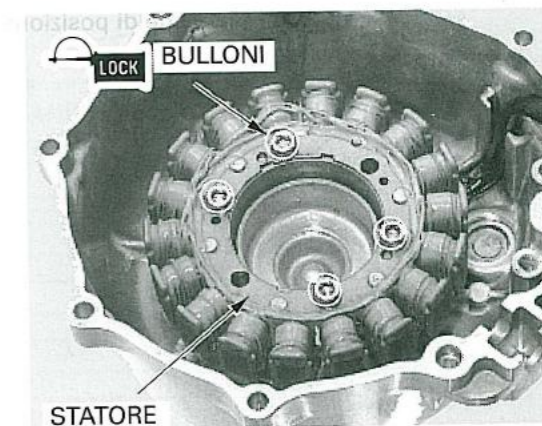


Installare lo statore sul coperchio del basamento sinistro.

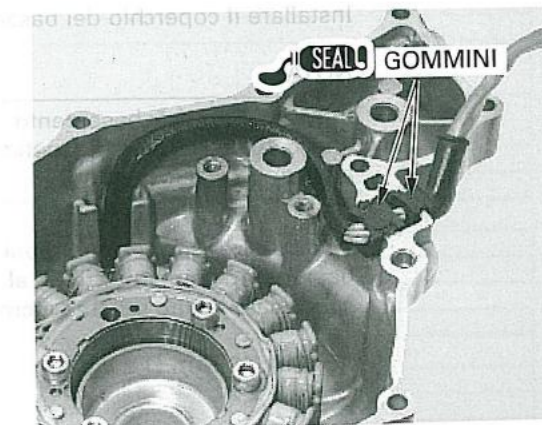
Pulire e applicare un agente di bloccaggio ai filetti del bullone a testa incassata di montaggio dello statore.

Installare e serrare i bulloni a testa incassata dello statore fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

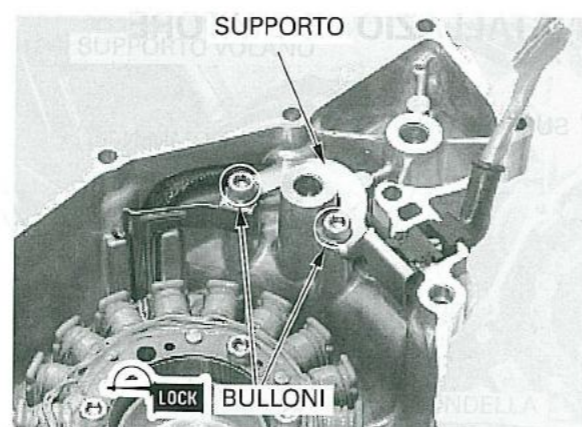


Pulire e applicare del sigillante alla superficie di alloggiamento dei gommini del filo e installare i gommini nelle scanalature del coperchio del basamento sinistro.



Pulire e applicare un agente di bloccaggio ai filetti dei bulloni a testa incassata del supporto del filo. Installare il supporto del filo dello statore al coperchio del basamento sinistro. Installare e serrare il bullone a testa incassata fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

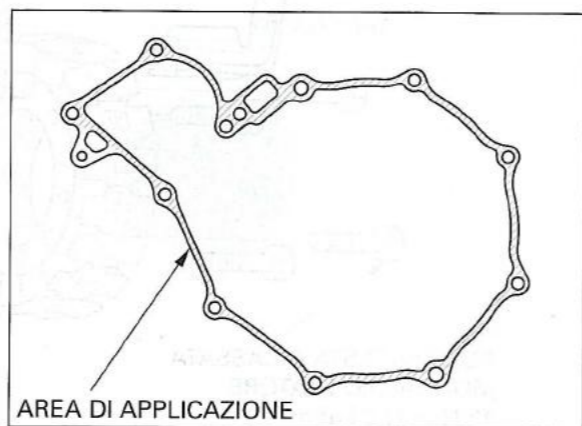


Avere cura di non danneggiare la superficie di accoppiamento. Eliminare il sigillante dalla superficie di accoppiamento del coperchio del basamento sinistro.

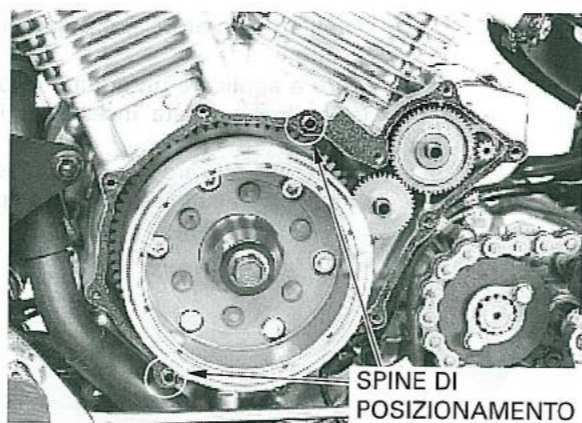
Applicare del sigillante alla superficie di accoppiamento del coperchio del basamento sinistro.

ATTENZIONE:

Non usare del solvente organico per eliminare il sigillante in eccesso.



Installare le spine di posizionamento.



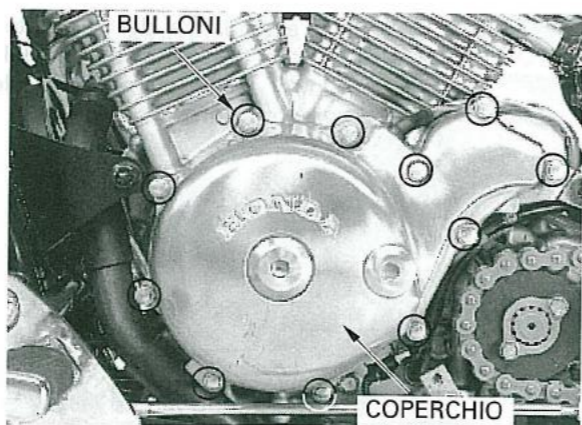
Installare il coperchio del basamento sinistro.

NOTA:

Il coperchio del basamento sinistro (statore) è attaccato al volano magneticamente, fare quindi attenzione nell'installarlo.

Installare e serrare i bulloni del coperchio del basamento sinistro fino al valore di coppia specificato in uno schema incrociato in diverse fasi.

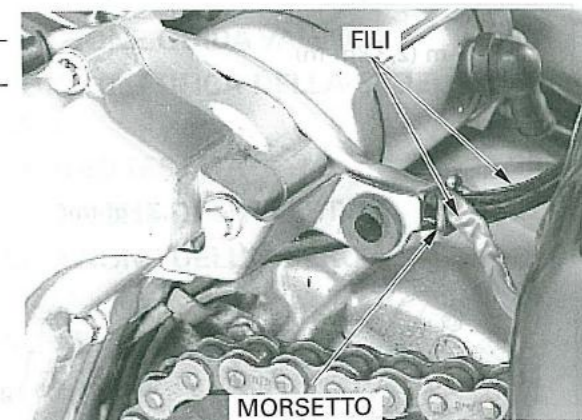
COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)



NOTA:

Instradare correttamente il cablaggio (pag. 1-23).

Installare i morsetti sui fili.

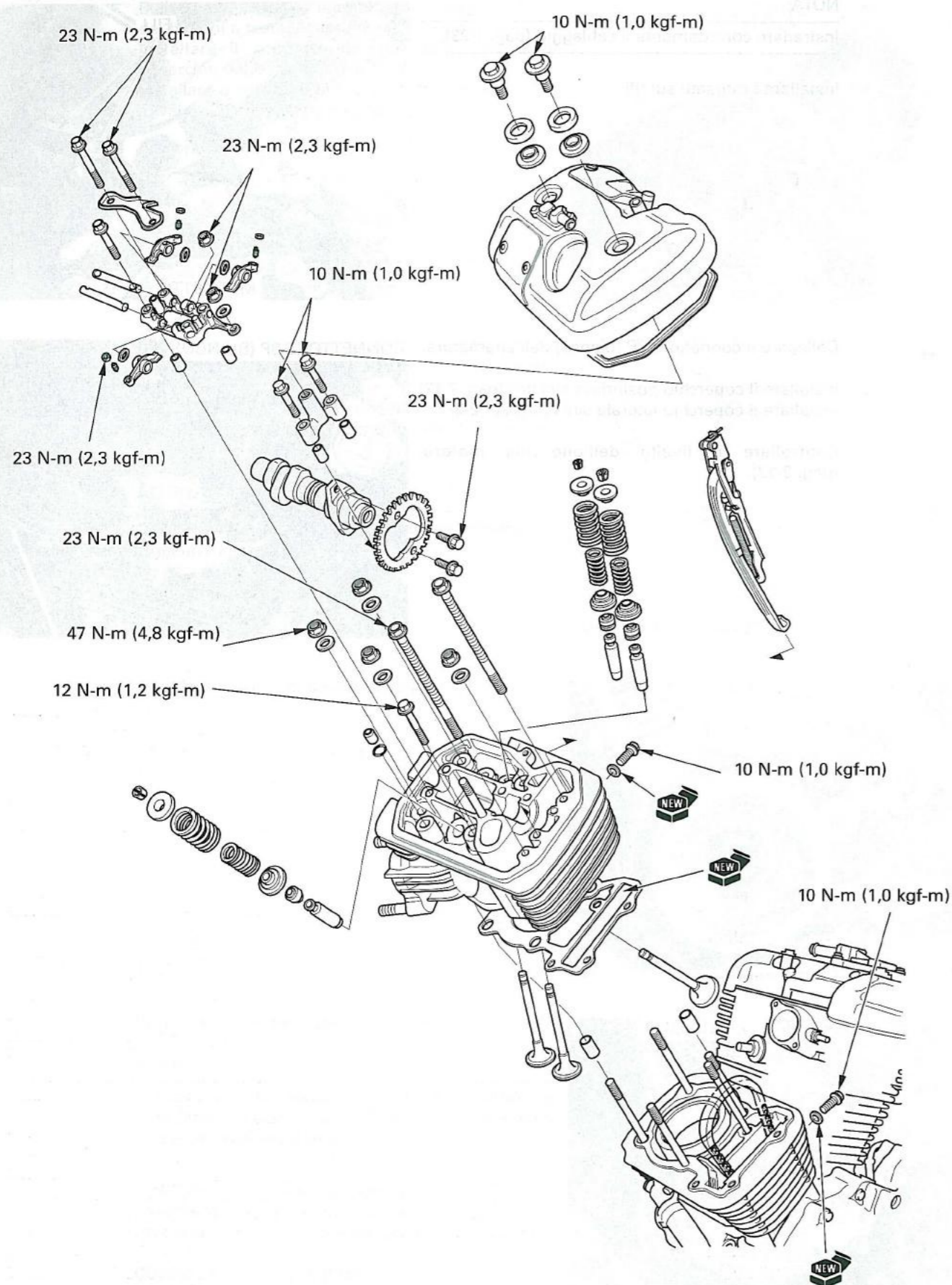


Collegare il connettore 3P (bianco) dell'alternatore.

Installare il coperchio posteriore sinistro (pag. 7-12)
Installare il coperchio laterale sinistro (pag. 2-3)

Controllare il livello dell'olio nel motore. (pag. 3-12).





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	10-1	SOSTITUZIONE GUIDA VALVOLA	10-16
DIAGNOSTICA	10-3	ISPEZIONE/RETTIFICA DELLA SEDE VALVOLA	10-18
COMPRESSIONE DEL CILINDRO	10-4	MONTAGGIO TESTATA	10-20
RIMOZIONE DEL COPERCHIO DELLA TESTATA	10-5	INSTALLAZIONE DELLA TESTATA	10-22
VALVOLA DI RITEGNO (PAIR) INIEZIONE D'ARIA SECONDARIA A IMPULSI	10-6	INSTALLAZIONE DELL'ALBERO A CAMME	10-24
RIMOZIONE DELL'ALBERO A CAMME	10-6	INSTALLAZIONE DEL COPERCHIO DELLA TESTATA	10-31
RIMOZIONE DELLA TESTATA	10-12		
SMONTAGGIO TESTATA	10-13		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

- Il motore deve essere rimosso dal telaio prima di effettuare la manutenzione della testata posteriore.
- La manutenzione del coperchio della testata anteriore e posteriore e della testata anteriore può essere effettuata col motore installato nel telaio.
- La manutenzione dell'albero a camme può essere effettuata col motore installato nel telaio.
- Avere cura di non danneggiare le superfici di accoppiamento durante la rimozione del coperchio della testata e della testata.
- Durante lo smontaggio, segnare e mettere da parte i componenti smontati per essere sicuri che vengano rimontati nelle posizioni originarie.
- Pulire tutti i pezzi smontati con solvente pulito e asciugarli con un getto di aria compressa prima dell'ispezione.
- Durante il montaggio, applicare dell'olio al disolfuro di molibdeno ai supporti dell'albero a camme, ai perni di rotazione dell'albero a camme della testata, agli assi del bilanciere, ai pattini del bilanciere e agli steli delle valvole per fornire la lubrificazione iniziale.

SPECIFICHE TECNICHE

Unità: mm

ARTICOLO		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO	
Compressione cilindro		1,324 ± 98 kPa (13,5 ± 1,0 kgf/cm ²) a 400 min ⁻¹ (giri/min)	—	
Distorsione testata		—	0,10	
Valvola, guida valvola	Gioco valvola	IN	0,15	
		EX	0,20	
	D.E. stelo valvola	IN	5,475-5,490	5,45
		EX	6,555-6,570	6,55
	D.I. guida valvola	IN	5,500-5,512	5,56
		EX	6,600-6,615	6,65
	Gioco stelo-guida	IN	0,010-0,037	0,10
EX		0,030-0,060	0,11	
Sporgenza guida valvola sopra testata	IN	19,4-19,6	—	
	EX	17,9-18,1	—	
Altezza molla valvola	Larghezza sede valvola	IN/EX	0,90-1,10	1,5
		IN	38,11	36,47
	Interna	EX	38,81	37,51
		IN	42,14	40,58
Esterna	EX	42,83	41,25	
	IN	—	37,16	
Albero a camme	Altezza lobo camma	IN	—	37,58
		EX	—	21,90
	D.E. perno	21,959-21,980	0,05	
	Scentratura	0,030	0,13	
	Gioco olio	0,050-0,111	—	
Segni di identificazione		"F": Anteriore, "R": Posteriore		
D.I. bilanciere	IN/EX	12,000-12,018	12,05	
D.E. asse bilanciere	IN/EX	11,966-11,984	11,96	
Gioco bilanciere-asse		0,016-0,052	0,07	

VALORI DI COPPIA

Candela	14 N-m (1,4 kgf-m)
Bullone coperchio testata	10 N-m (1,0 kgf-m)
Bullone coperchio regolazione valvola	12 N-m (1,2 kgf-m)
Dado autobloccante vite di regolazione valvola	23 N-m (2,3 kgf-m)
Bullone ingranaggio camme	23 N-m (2,3 kgf-m)
Bullone 8 mm supporto albero a camme	23 N-m (2,3 kgf-m)
Dado 8 mm	23 N-m (2,3 kgf-m)
Bullone supporto estremità albero a camme	10 N-m (1,0 kgf-m)
Bullone montaggio tendicatena camme	10 N-m (1,0 kgf-m)
Bullone 8 mm della testata	23 N-m (2,3 kgf-m)
Bullone 6 mm	12 N-m (1,2 kgf-m)
Dado 10 mm	47 N-m (4,8 kgf-m)

Applicare olio ai filetti e alla superficie di alloggiamento
Applicare agente di bloccaggio ai filetti

Applicare agente di bloccaggio ai filetti
Applicare olio ai filetti e alla superficie di alloggiamento

ATTREZZI

Installatore guida valvola, 5,5 mm (IN)	07742-0010100
Installatore guida valvola, 6,6 mm (EX)	07742-0020000
Compressore molla valvola	07757-0010000
Fresa sede valvola	
- Fresa sede	IN 27,5 mm (45°) 07780-0010200
	EX 35 mm (45°) 07780-0010400
- Fresa piatta	IN 28 mm (32°) 07780-0012100
	EX 35 mm (32°) 07780-0012300
- Fresa interno	IN 30 mm (60°) 07780-0014000
	EX 37,5 mm (60°) 07780-0014100
- Portafresa	IN 5,5 mm 07781-0010101
	EX 6,6 mm 07781-0010202
Accessorio installatore guida valvola (IN)	07943-MF50100
Accessorio installatore guida valvola (EX)	07943-MF50200
Alesatore guida valvola (IN)	07984-2000001
Alesatore guida valvola (EX)	07984-ZE20001

DIAGNOSTICA

- I problemi di testa del motore di solito ne diminuiscono le prestazioni. Essi possono essere diagnosticati mediante una prova di compressione o rintracciando il rumore di testa.
- Se le prestazioni a basse velocità non sono buone, controllare se nel tubo di sfiato del basamento c'è del fumo bianco. Se nel tubo c'è del fumo, controllare se una fascia elastica è grippata.

Compressione troppo bassa, partenza difficile o cattive prestazioni a basse velocità

- Valvole
 - Gioco errato della valvola
 - Valvole bruciate o piegate
 - Fasatura errata della valvola
 - Molla valvola rotta
 - Alloggiamento valvola irregolare
- Testata
 - Guarnizione testata che perde o danneggiata
 - Testata distorta o incrinata
- Candela allentata
- Cilindro, pistone difettosi (sezione 11)

Compressione troppo elevata

- Eccessivo accumulo di carbonio nella testata o sul pistone

Fumo eccessivo

- Stelo o guida valvola usurati
- Guarnizione stelo danneggiata
- Cilindro, pistone, difettosi (sezione 11)

Rumore eccessivo

- Gioco valvola errato
- Valvola incastrata o molla valvola rotta
- Albero a camme usurato o danneggiato
- Catena camme allentata o usurata
- Tendicatena camme usurato o danneggiato
- Denti ingranaggio a camme usurati
- Cilindro, pistone difettosi (sezione 11)

Minimo irregolare

- Bassa compressione del cilindro

COMPRESIONE DEL CILINDRO

▲ AVVERTIMENTO

Se il motore deve essere acceso per eseguire un lavoro, accertarsi che l'ambiente sia ben ventilato. Non fare mai andare il motore in un ambiente chiuso.

Riscaldare il motore alla normale temperatura di funzionamento.

Spegnere il motore, scollegare tutte le calotte delle candele e rimuovere una calotta alla volta.

NOTA:

Per misurare la compressione di ogni cilindro, rimuovere solo una candela alla volta.

Mettere il cambio in folle.

Installare l'accessorio del manometro nel foro di una candela.

Collegare il manometro all'accessorio. Aprire completamente la farfalla e far girare il motore con il motorino di avviamento.

NOTA:

Far girare il motore finché la lettura del manometro non si stabilizza. La lettura massima viene raggiunta normalmente entro 4-7 secondi.

STANDARD: $1,324 \pm 98 \text{ kPa}$ ($13,5 \pm 1,0 \text{ kgf/cm}^2$)
a 400 min^{-1} (giri/min).

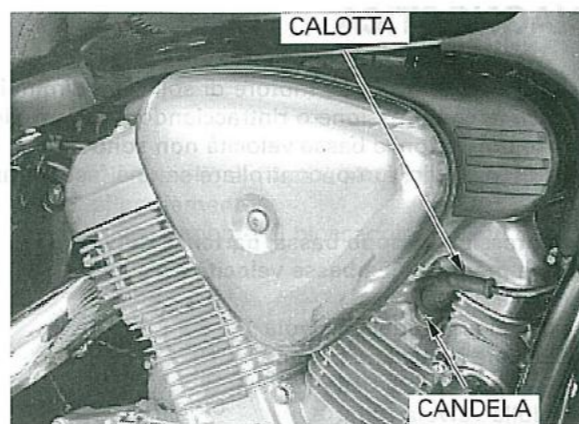
Se la compressione è elevata, è segno che si sono accumulati depositi di carbonio sulla camera di combustione e/o sulla corona del pistone.

Se la compressione è bassa, versare 3-5 cc di olio motore pulito nel cilindro attraverso il foro della candela e ricontrollare la compressione.

Se la compressione aumenta dal valore precedente, controllare il cilindro, il pistone e le fasce elastiche.

- Guarnizione testata che perde
- Fascia elastica usurata
- Cilindro e pistone usurati

Se la compressione è la stessa del valore precedente, controllare che le valvole non perdano.



RIMOZIONE DEL COPERCHIO DELLA TESTATA

ANTERIORE

NOTA:

La manutenzione del coperchio della testata anteriore può essere effettuata col motore nel telaio.

- Scaricare il refrigerante (pag. 6-5).
- Rimuovere le coperture dello sterzo (pag. 2-2).
- Rimuovere il serbatoio del carburante (pag. 2-3).
- Rimuovere l'alloggiamento filtro dell'aria (pag. 5-4).
- Scollegare il tubo dell'acqua (alloggiamento termostato a testata) (pag. 7-7).
- Scollegare il tubo di iniezione dell'aria (pag. 7-7).
- Scollegare le calotte delle candele (pag. 3-7).

Rimuovere i bulloni, le rondelle e le guarnizioni in gomma dal coperchio della testata.

Rimuovere il coperchio e la guarnizione di tenuta della testata. Rimuovere le spine di posizionamento e il gommino O-ring.

Rimuovere il bullone di montaggio dell'tubo dell'acqua, il tubo dell'acqua anteriore e il gommino O-ring.

NOTA:

Se sul motore cadono delle gocce di refrigerante, ripulirlo immediatamente.

POSTERIORE

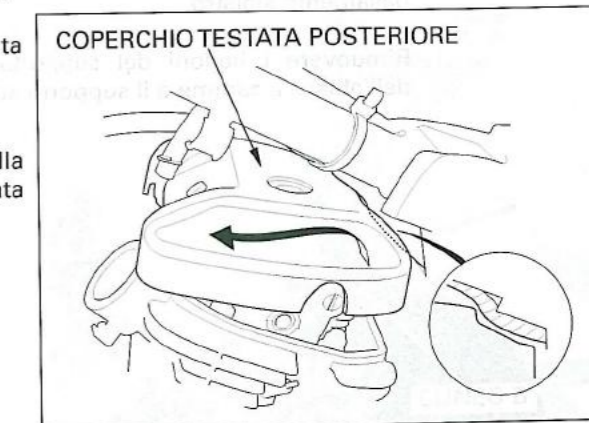
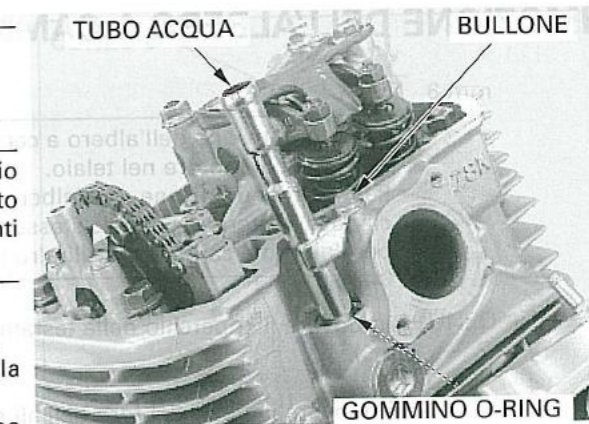
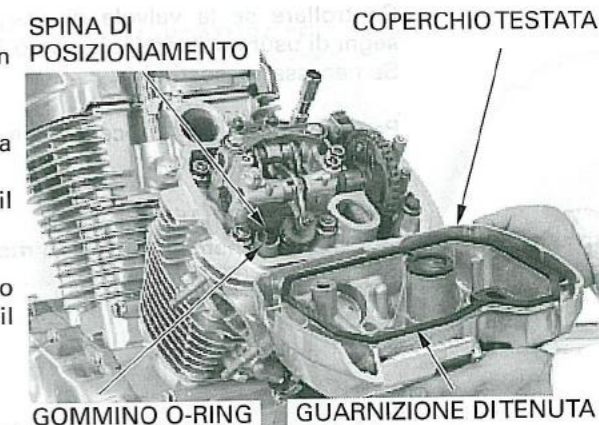
NOTA:

Il procedimento per la manutenzione del coperchio della testata posteriore è identico a quello seguito per quello anteriore, eccetto che per i seguenti punti.

- Rimuovere il carburatore (pag. 5-6).
- Rimuovere il collettore di aspirazione (pag. 7-6).
- Rimuovere il coperchio di regolazione della punteria posteriore (pag. 3-9).
- Rimuovere il coperchio della valvola di ritegno dell'iniezione dell'aria secondaria (PAIR) (pag. 10-6).
- Rimuovere i bulloni del coperchio della testata posteriore (pag. 10-5).
- Rimuovere il tubo dell'acqua (pag. 10-5).

Nel rimuovere il coperchio della testata avere cura di non danneggiare il cablaggio e le superfici di accoppiamento.

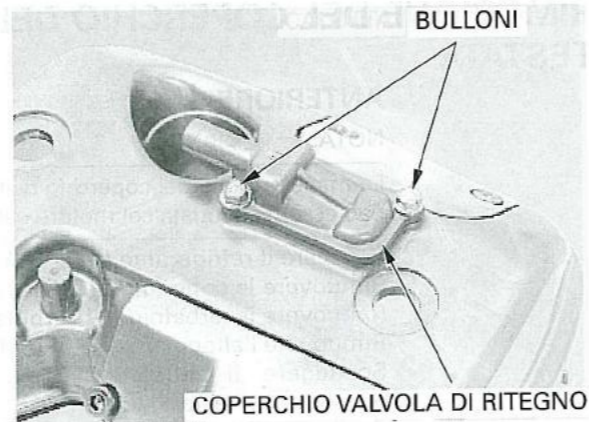
Allineare il cablaggio col foro di regolazione della valvola, quindi rimuovere il coperchio della testata posteriore spostandolo in avanti.



VALVOLA DI RITEGNO (PAIR) INIEZIONE D'ARIA SECONDARIA A IMPULSI

RIMOZIONE/ISPEZIONE/INSTALLAZIONE

Rimuovere i bulloni e il coperchio della valvola di ritegno.



Controllare se la valvola di ritegno PAIR mostri segni di usura o danneggiamento. Se necessario, sostituirla.

Per l'installazione procedere in senso inverso rispetto alla rimozione.

VALORI DI COPPIA:

Bullone coperchio valvola di ritegno PAIR:
5 N-m (0,53 kgf-m)



RIMOZIONE DELL'ALBERO A CAMME

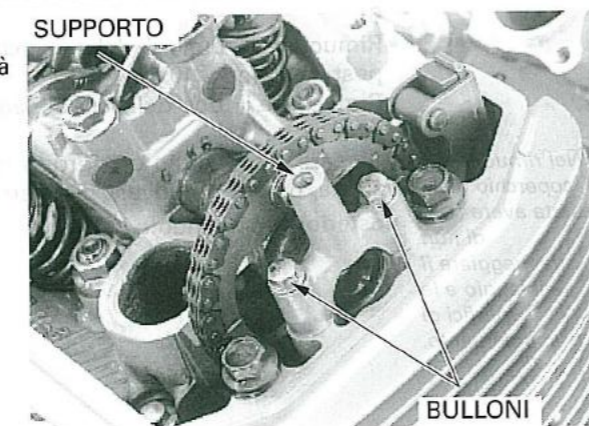
NOTA:

- La manutenzione dell'albero a camme può essere eseguita col motore nel telaio.
- Per la manutenzione dell'albero a camme del cilindro posteriore usare le stesse procedure usate per l'albero a camme del cilindro anteriore.

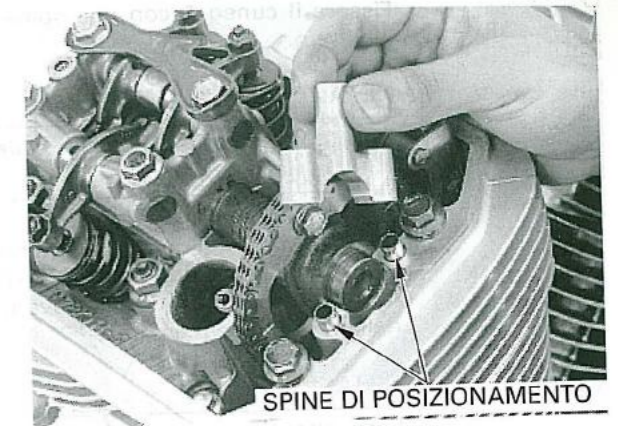
Rimuovere il coperchio della testata anteriore (pag. 10-5).

Rimuovere il tappo del foro dell'albero a gomiti e il tappo del foro per la fasatura dal coperchio del basamento sinistro.

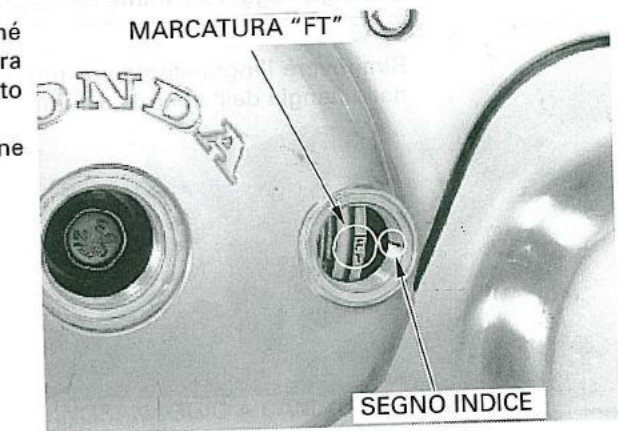
Rimuovere i bulloni del supporto dell'estremità dell'albero a camme e il supporto stesso.



Rimuovere le spine di posizionamento.



Ruotare l'albero a gomiti in senso antiorario finché la marcatura "FT" (cilindro posteriore: marcatura "RT") si allinea con il segno d'indice sul basamento sinistro. Controllare che il cilindro posteriore sia in posizione PMS.



Misurare la lunghezza del cuneo B del tendicatena a camme, come illustrato.

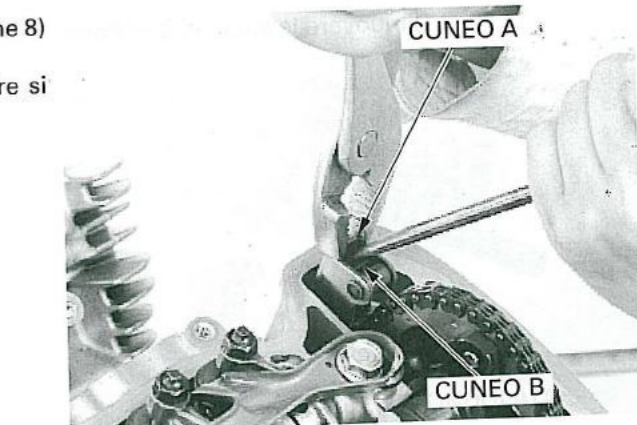
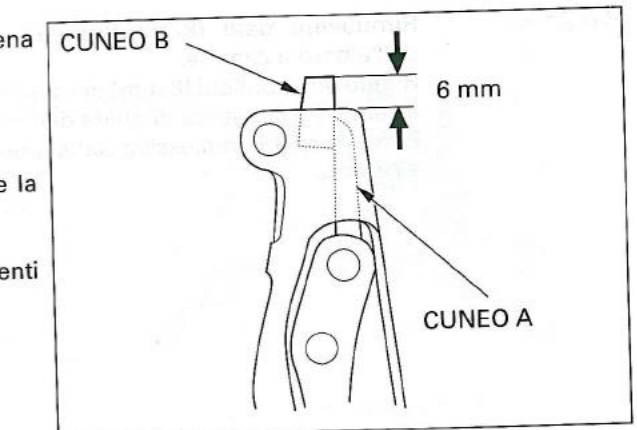
LIMITE DI SERVIZIO: 6 mm

Quando si supera il limite di servizio, sostituire la catena.

Sostituire la catena dopo la rimozione dei seguenti componenti:

- Anteriori:
- albero a camme anteriore
 - volano (sezione 9)
- Posteriori:
- albero a camme posteriore
 - ingranaggio di trasmissione primaria (sezione 8)

Tirare in alto il cuneo A del tendicatena mentre si spinge in basso il cuneo B.



Fissare il cuneo A con una spina di 2 mm, come illustrato.

NOTA:

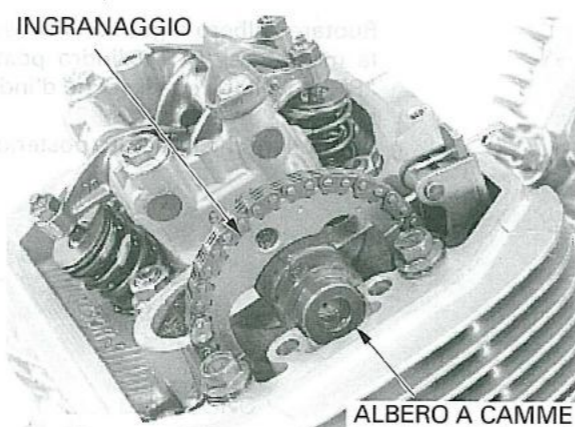
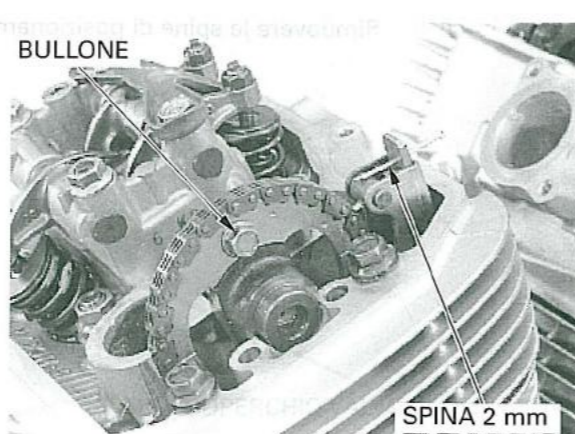
Fare attenzione a non lasciar cadere la spina di 2 mm nel basamento.

Rimuovere il bullone dell'ingranaggio a camme, ruotare di un giro completo (360°) l'albero a camme in senso antiorario e rimuovere l'altro bullone dell'ingranaggio a camme.

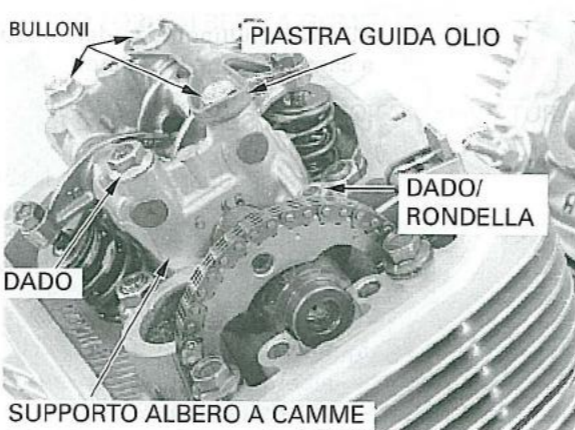
NOTA:

Fare attenzione a non lasciar cadere i bulloni dell'ingranaggio a camme nel basamento.

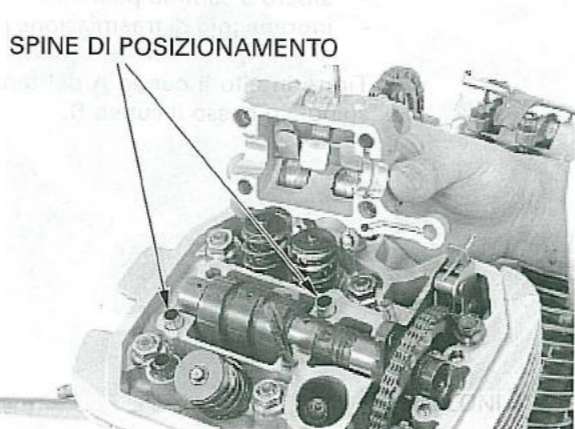
Rimuovere l'ingranaggio a camme dalla superficie della flangia dell'albero a camme.



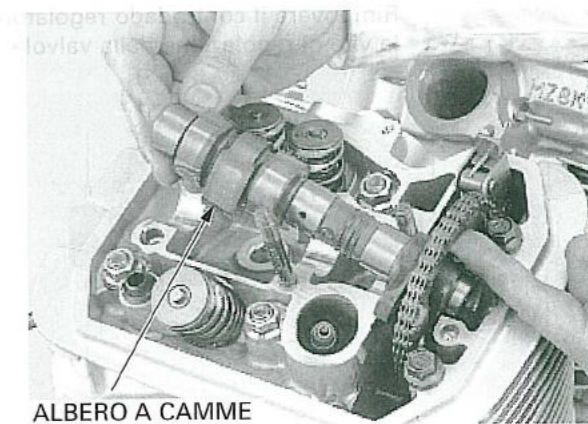
Rimuovere dadi (8 mm)/rondella del supporto dell'albero a camme.
Rimuovere i bulloni (8 mm) del supporto dell'albero a camme e la piastra di guida dell'olio.
Rimuovere il complessivo del supporto dell'albero a camme.



Rimuovere le spine di posizionamento.



Rimuovere l'albero a camme.



Rimuovere l'ingranaggio a camme dalla catena. Attaccare un pezzo di filo da meccanico alla catena a camme per non farlo cadere nel basamento.

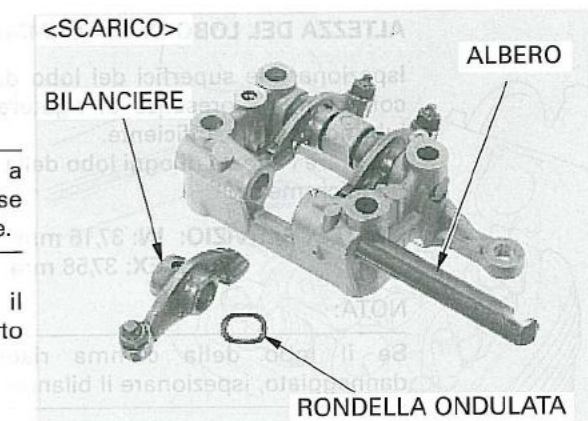


SMONTAGGIO DEL SUPPORTO DELL'ALBERO A CAMME

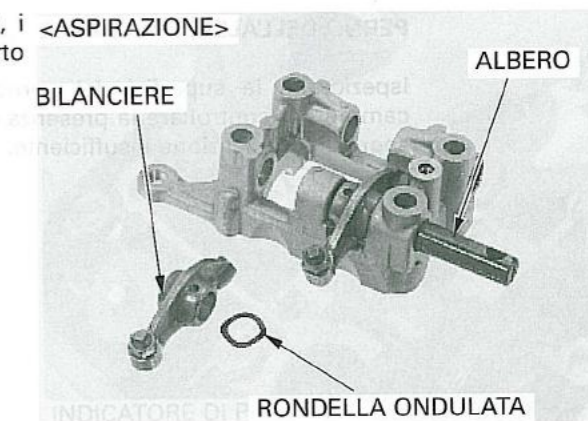
NOTA:

Per la manutenzione del supporto dell'albero a camme del cilindro anteriore usare le stesse procedure usate per quello del cilindro posteriore.

Rimuovere l'asse del bilanciere dello scarico, il bilanciere e le rondelle ondulate dal supporto dell'albero a camme.

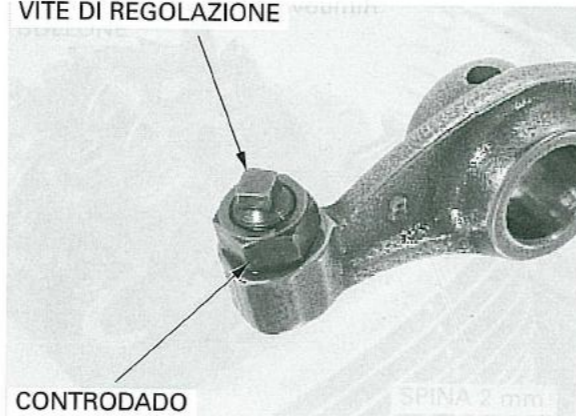


Rimuovere l'asse del bilanciere dell'aspirazione, i bilancieri e le rondelle ondulate dal supporto dell'albero a camme.



Rimuovere il controdado regolatore della valvola e la vite di regolazione della valvola.

VITE DI REGOLAZIONE



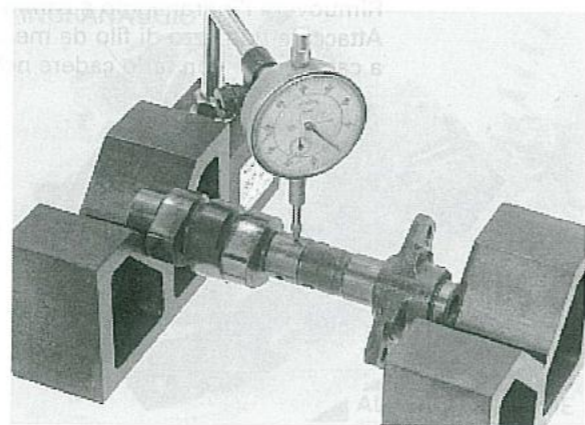
ISPEZIONE

SCENTRATURA DELL'ALBERO A CAMME

Appoggiare entrambe le estremità dell'albero a camme su blocchi a V e controllarne la scentratura usando un comparatore a quadrante.

La scentratura reale è pari a metà del valore totale sul comparatore.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,05 mm



ALTEZZA DEL LOBO DELLA CAMMA

Ispezionare le superfici del lobo della camma per controllare la presenza di rigature o di segni di lubrificazione insufficiente.

Misurare l'altezza di ogni lobo della camma usando un micrometro.

LIMITI DI SERVIZIO: IN: 37,16 mm
EX: 37,58 mm

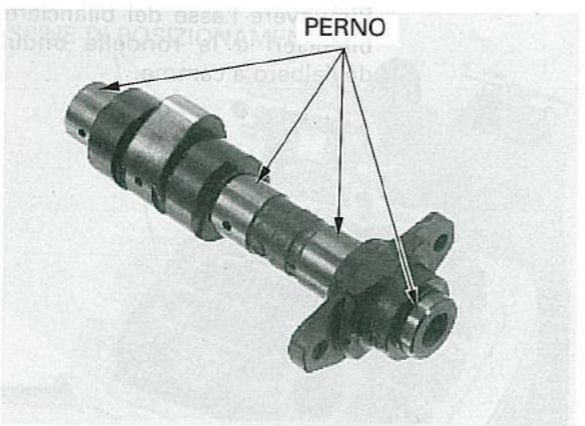
NOTA:

Se il lobo della camma risulta usurato o danneggiato, ispezionare il bilanciere.



PERNO DELL'ALBERO A CAMME

Ispezionare le superfici del perno dell'albero a camme per controllare la presenza di rigature o di segni di lubrificazione insufficiente.

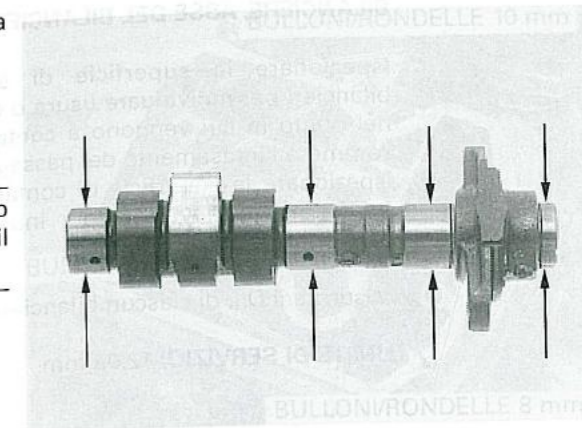


Misurare il D.E. di ciascun perno dell'albero a camme.

LIMITE DI SERVIZIO: 21,90 mm

NOTA:

Se la superficie del perno risulta usurata o danneggiata ispezionare i passaggi dell'olio e il supporto dell'albero a camme.



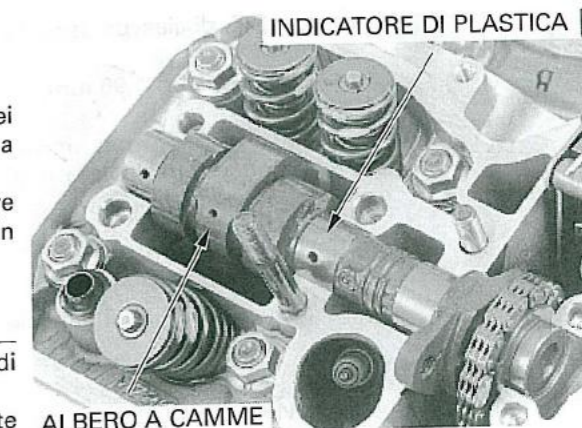
GIOCO PER L'OLIO DELL'ALBERO A CAMME

Eliminare eventuali tracce di olio dai perni dei supporti dell'albero a camme, testata e alberi a camme.

Mettere l'albero a camme sulla testata e stendere una striscia dell'indicatore di plastica per il lungo in cima a ciascun perno dell'albero a camme.

NOTA:

- Non bloccare dei fori per l'olio con l'indicatore di plastica.
- Non far ruotare l'albero a camme durante l'ispezione.



Installare il supporto dell'albero a camme e il supporto dell'estremità dell'albero a camme. Installare e serrare i bulloni/dadi (8 mm) del supporto dell'albero a camme fino ai valori di coppia specificati, in 2-3 fasi.

VALORI DI COPPIA: 23 N-m (2,3 kgf-m)

Installare e serrare i bulloni (6 mm) del supporto dell'albero a camme fino ai valori di coppia specificati, in 2-3 fasi.

VALORI DI COPPIA: 10 N-m (1,0 kgf-m)

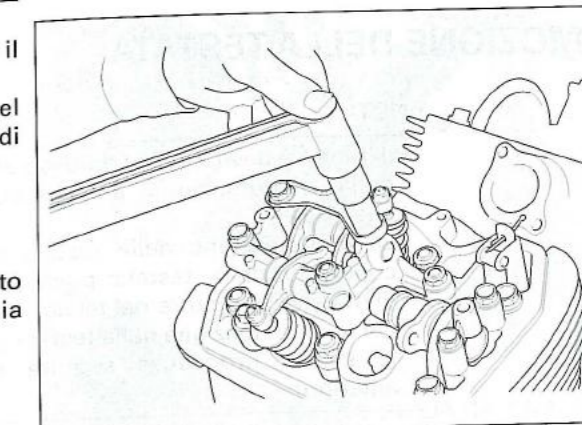
Rimuovere il supporto dell'albero a camme e misurare la larghezza di ciascun indicatore di plastica.

Lo spessore maggiore determina il gioco per l'olio.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,13 mm

Quando si supera il limite di servizio, sostituire l'albero a camme e ricontrollare il gioco per l'olio.

Se il gioco supera ancora il limite di servizio, sostituire la testata e i supporti dell'albero a camme.

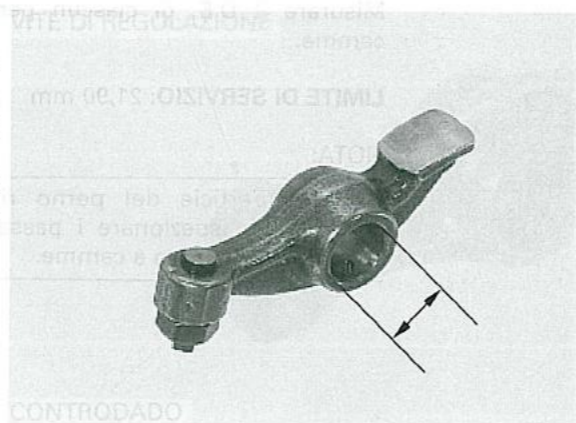


BILANCIERE, ASSE DEL BILANCIERE

Ispezionare la superficie di scorrimento dei bilancieri per individuare usura o danneggiamento nel punto in cui vengono a contatto coll'albero a camme o l'intasamento dei passaggi dell'olio. Ispezionare la superficie di contatto della vite del regolatore della valvola per individuare usura o danneggiamento.

Misurare il D.I. di ciascun bilanciere.

LIMITE DI SERVIZIO: 12,05 mm



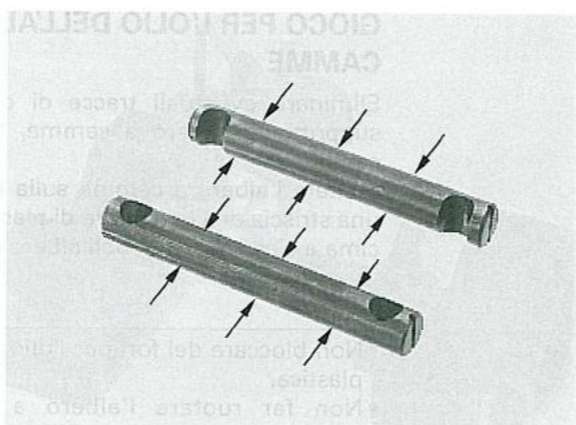
Misurare il D.E. di ciascun asse del bilanciere.

LIMITE DI SERVIZIO: 11,96 mm

Ispezionare l'albero per individuare usura o danneggiamento e calcolare il gioco da albero a bilanciere.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,07 mm

Se necessario, sostituire il bilanciere e/o l'albero.

**RIMOZIONE DELLA TESTATA****NOTA:**

- Il motore deve venire rimosso dal telaio prima della manutenzione della testa del cilindro posteriore.
- La manutenzione della testata anteriore e del coperchio della testata posteriore può essere effettuata col motore nel telaio.
- Per la manutenzione della testata posteriore usare le stesse procedure seguite per la testata anteriore.

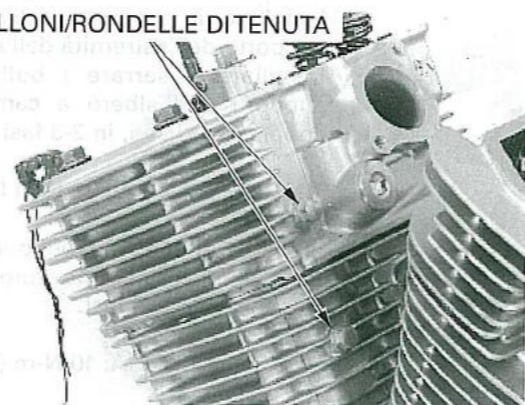
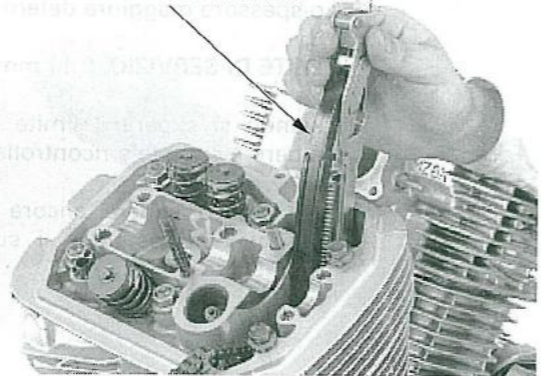
Rimuovere il motore dal telaio (solo per il cilindro posteriore/ Sezione 7).

Rimuovere il coperchio della testata (pag. 10-5).

Rimuovere l'albero a camme (pag. 10-6).

Rimuovere i bulloni di montaggio del tendicatena a camme e le rondelle di tenuta.

Rimuovere il tendicatena a camme.

BULLONI/RONDELLE DI TENUTA**TENDICATENA A CAMME**

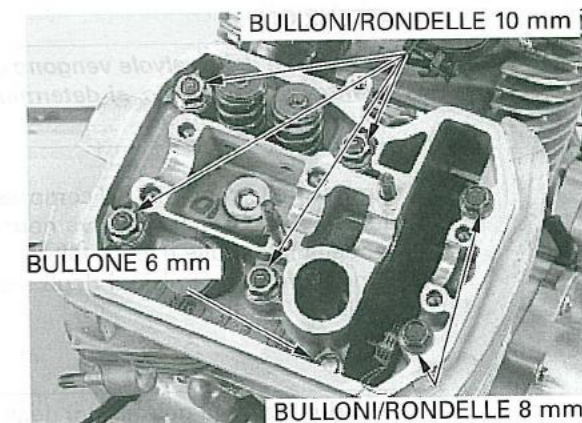
Allentare i bulloni e i dadi in uno schema incrociato in diverse fasi.

Nel rimuovere la testata, avere cura di non danneggiare le superfici di accoppiamento.

Rimuovere i seguenti bulloni e dadi della testata:

- bulloni/rondelle da 8 mm
- bullone da 6 mm
- dadi/rondelle da 10 mm

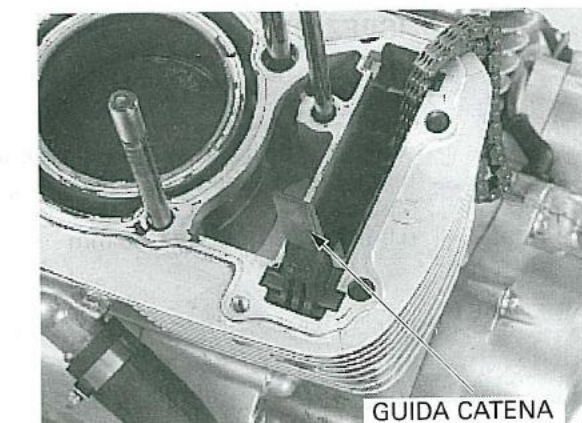
Rimuovere la testata.



Rimuovere la guarnizione e le spine di posizionamento.



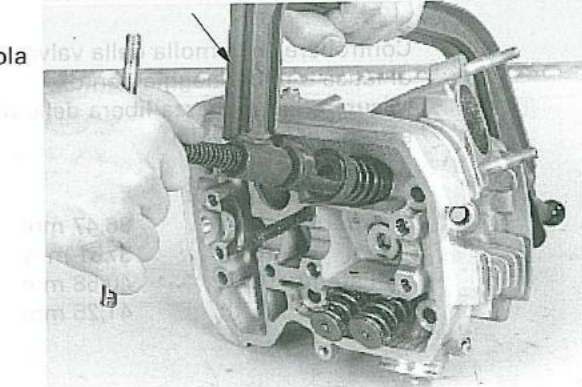
Rimuovere la guida della catena a camme.

**SMONTAGGIO TESTATA**

Segnare tutti i componenti durante lo smontaggio in modo che possano essere rimontati nella posizione originaria quando verranno reinstallati.

Installare il compressore della molla della valvola sulla valvola e comprimere la molla.

ATTREZZO:
Compressore molla valvola 07757-0010000

COMPRESSORE MOLLA VALVOLA

ATTENZIONE:

Se le molle delle valvole vengono compresse più di quanto sia necessario, si determinerà la perdita di tensione delle stesse.

Rimuovere le coppiglie e il compressore della molla della valvola, successivamente togliere gli scodellini, le molle e le valvole. Rimuovere le guarnizioni degli steli e le sedi delle molle.

NOTA:

Non riutilizzare le guarnizioni degli steli rimosse.

Rimuovere i depositi di carbonio proveniente dalla camera di combustione e ripulire le superfici delle guarnizioni della testata.

ATTENZIONE:

Evitare di danneggiare le superfici delle guarnizioni e delle sedi valvole.

Controllare le zone dei fori delle candele e delle valvole per individuare cricche.

ISPEZIONE**TESTATA**

Controllare che la testata non sia distorta, usando un righello e uno spessore.

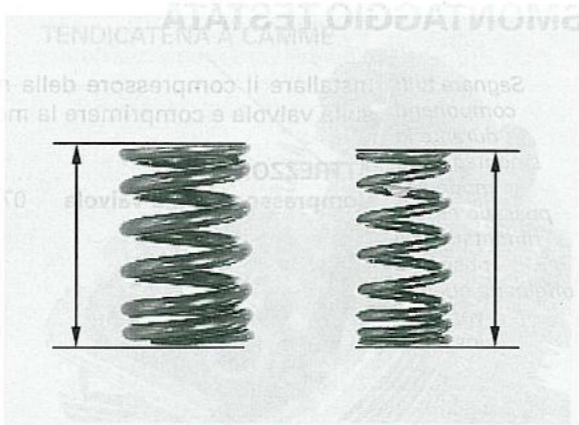
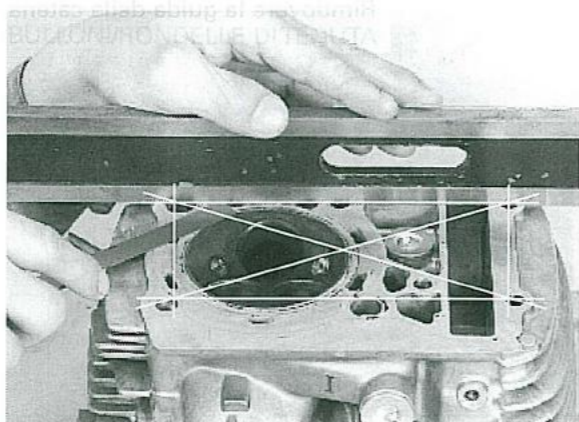
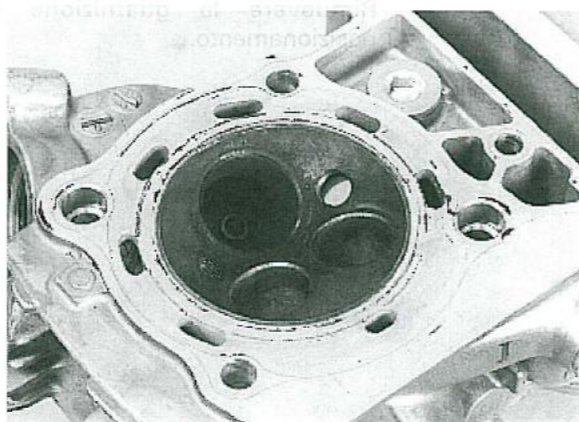
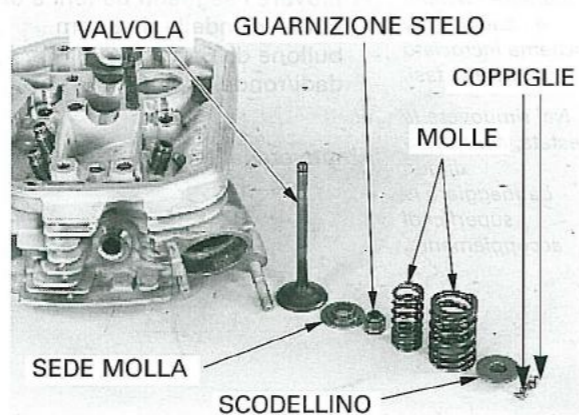
LIMITE DI SERVIZIO: 0,10 mm

MOLLA VALVOLA

Controllare se la molla della valvola presenta segni di fatica o di danneggiamento. Misurare la lunghezza libera delle molle interna ed esterna della valvola.

LIMITI DI SERVIZIO:

Interna (IN):	36,47 mm
(EX):	37,51 mm
Esterna (IN):	40,58 mm
(EX):	41,25 mm

**STELO, GUIDA VALVOLA**

Ispezionare ogni valvola per individuare piegature, bruciature, graffi o usura anormale. Inserire le valvole nelle posizioni originarie nella testata. Controllare che ogni valvola si muova liberamente in alto e in basso, senza piegarsi. Misurare il D.E. di ogni stelo valvola e prenderne nota.

LIMITE DI SERVIZIO:

IN: 5,45 mm
EX: 6,55 mm

Prima di misurare la guida, alesare la guida della valvola per rimuovere eventuali accumuli di carbonio.

Inserire l'alesatore dal lato della camera di combustione della testata e ruotare l'alesatore sempre in senso orario.

NOTA:

- Fare attenzione a non inclinare o stortare l'alesatore nella guida durante l'uso.
- Se l'alesatura è irregolare, l'olio uscirà dalla guarnizione dello stelo della valvola. Ciò potrebbe causare un contatto errato con la sede che non si può rettificare riguarnendola.
- Ruotare l'alesatore in senso orario, mai in senso antiorario, inserendolo e rimuovendolo.

ATTREZZI:

Alesatore guida valvola IN: 07984-2000001
EX: 07984-ZE20001

Misurare il D.I. della guida valvola e prenderne nota.

LIMITI DI SERVIZIO:

IN: 5,56 mm
EX: 6,65 mm

Sottrarre il D.E. di ogni stelo valvola dal D.I. della guida corrispondente per ottenere il gioco stelo a guida.

LIMITI DI SERVIZIO:

IN: 0,10 mm
EX: 0,11 mm

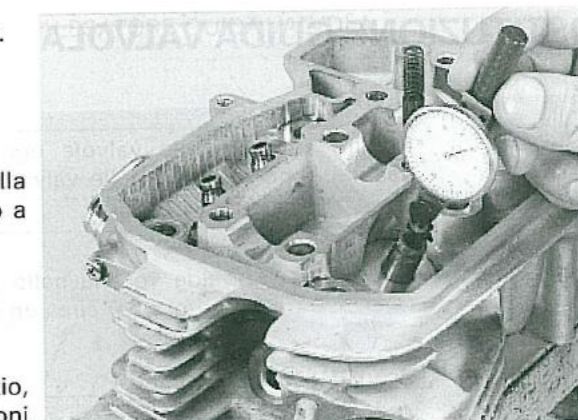
Se il gioco guida a stelo supera il limite di servizio, determinare se una nuova guida con dimensioni standard porterebbe il gioco nelle tolleranze.

In questo caso sostituire le guide eventualmente necessarie e alesare per l'adattamento.

Se il gioco guida a stelo supera il limite di servizio anche con una nuova guida, sostituire anche la valvola.

NOTA:

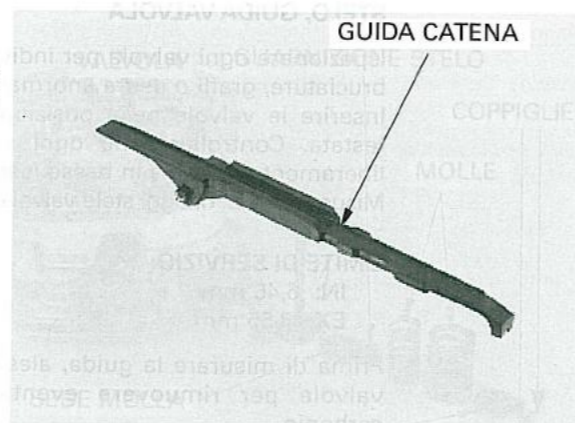
Se si sostituiscono le guide, ispezionare e rettificare le sedi delle valvole (v. pagina seguente).



GUIDA CATENA CAMME

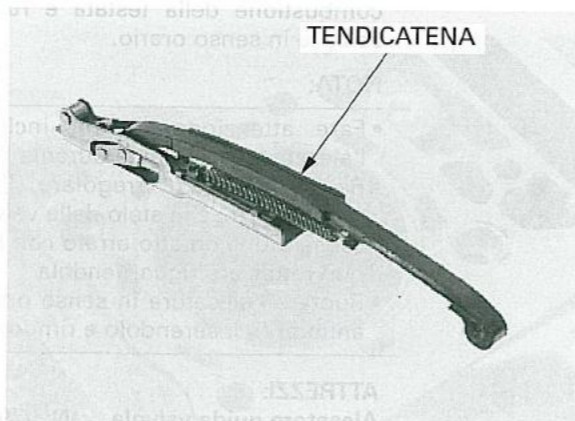
Controllare la guida della catena a camme per individuare eventuali segni di usura o danneggiamento.

Se necessario, sostituire la guida della catena.

**TENDICATENA CAMME**

Controllare il tendicatena a camme per individuare eventuali segni di usura o danneggiamento.

Se necessario, sostituire il tendicatena a camme.

**SOSTITUZIONE GUIDA VALVOLA****NOTA:**

Rifinire le sedi delle valvole ogni volta che si sostituiscono le guide delle valvole, per impedire un alloggiamento irregolare.

Raffreddare le guide valvola nello scomparto del freezer di un frigorifero per circa un'ora.

▲ AVVERTIMENTO

Quando si maneggia la testata riscaldata, indossare guanti isolanti per evitare bruciate.

Riscaldare la testata a 130-140°C su una piastra calda o in forno. Non riscaldare la testata a più di 150°C. Usare degli indicatori della temperatura, disponibili dai negozi di forniture per saldature, per essere sicuri che la testata sia riscaldata alla temperatura corretta.

ATTENZIONE:

L'uso di una torcia per riscaldare la testata può provocarne la deformazione.

Sostenere la testata e spingere fuori le vecchie guide dal lato della camera di combustione della testata.

ATTREZZI:

Installatore guida valvola	
5,5 mm (IN)	07742-0010100
6,6 mm (EX)	07742-0010200

ATTENZIONE:

Fare attenzione a non danneggiare la testata.



Installare le nuove guide dal lato dell'albero a camme della testata all'altezza guida valvola con la testata ancora riscaldata.

ATTREZZI:

Installatore guida valvola	
5,5 mm (IN)	07742-0010100
6,6 mm (EX)	07742-0010200

Accessorio

5,5 mm (IN)	07743-MF50100
6,6 mm (EX)	07743-MF50200

SPORGENZA GUIDA VALVOLA:

IN: 19,4-19,6 mm
EX: 17,9-18,1 mm

Lasciare raffreddare la testata a temperatura ambiente, quindi alesare le nuove guide valvole.

ATTREZZI:

Alesatore guida valvole	IN: 07984-2000001
	EX: 07984-ZE20001

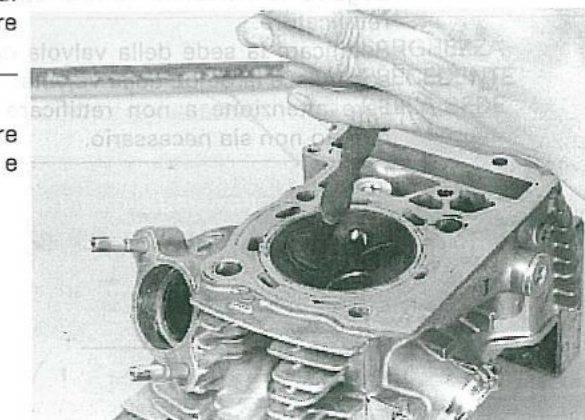
NOTA:

- Fare attenzione a non inclinare o stortare l'alesatore della guida durante l'alesatura. In caso contrario, la valvola verrà installata a un angolo che provoca perdite di olio dalla tenuta dello stelo e un contatto errato della sede valvola. Se ciò si verifica, non è possibile rettificare la sede valvola.
- Inserire l'alesatore dal lato della camera di combustione della testata e ruotare l'alesatore sempre in senso orario.

Pulire accuratamente la testata per togliere eventuali particelle di metallo dopo l'alesatura e rettificare la sede valvola.



ACCESSORIO

ALESATORE GUIDA VALVOLA

ISPEZIONE/RETTIFICA DELLA SEDE VALVOLA

ISPEZIONE

Pulire accuratamente tutte le valvole di aspirazione e di scarico per rimuovere i depositi di carbonio.

Applicare un sottile strato di blu di Prussia alla faccia di ogni valvola.

Picchiettare parecchie volte la valvola contro la sede valvola usando uno strumento per lappatura manuale, senza ruotare la valvola, per fare una sagoma precisa.

Rimuovere la valvola e ispezionare la faccia della sede valvola.

NOTA:

La valvola non può essere rettificata. Se la faccia della valvola è bruciata o molto usurata o se il suo contatto nella sede è irregolare, sostituirla.

Ispezionare la faccia della sede valvola per individuare:

- Larghezza della sede irregolare
 - stelo della valvola piegato o compresso: sostituire la valvola e rettificare la sede valvola.
- Faccia danneggiata:
 - sostituire la valvola e rettificare la sede valvola.
- Zona di contatto (zona troppo alta o troppo bassa):
 - rettificare la sede valvola.

Ispezionare la larghezza della sede valvola. Il contatto della sede valvola deve essere entro la larghezza specificata ed essere distribuito uniformemente attorno a tutta la circonferenza.

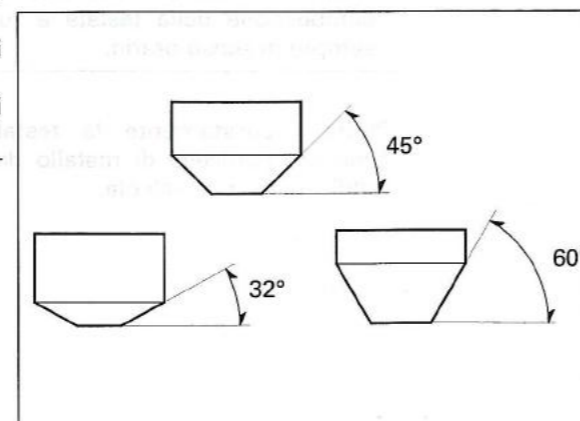
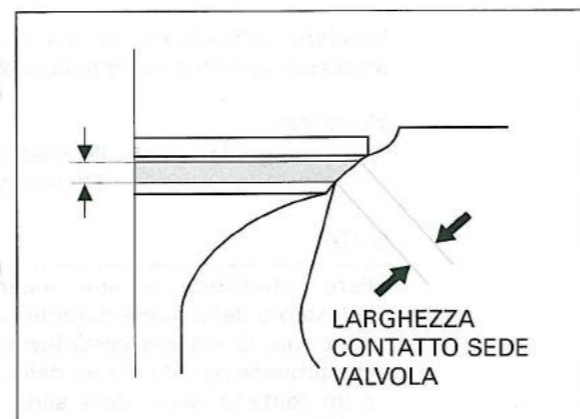
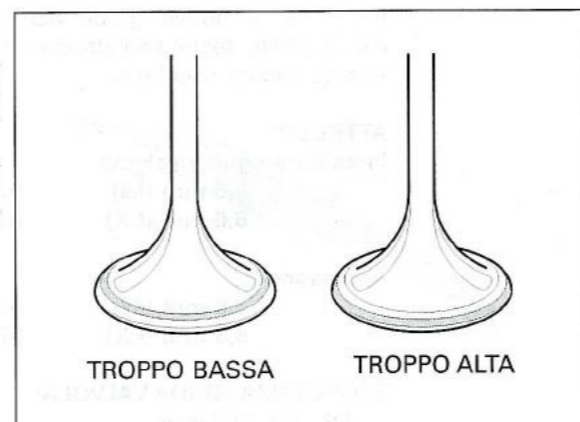
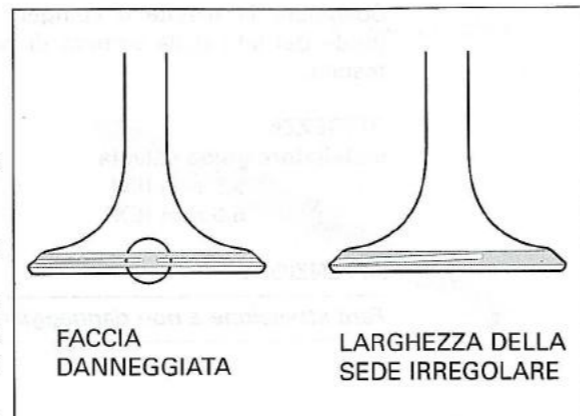
STANDARD: 0,90 - 1,10 mm
LIMITE DI SERVIZIO: 1,5 mm

Se la larghezza della sede valvola non rientra nella specifica, rettificare la sede valvola.

RETTIFICA DELLA SEDE VALVOLA

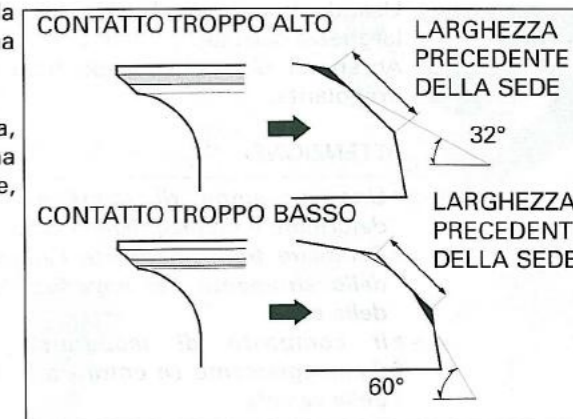
NOTA:

- Seguire le istruzioni fornite dal fabbricante del rettificatore.
- Rettificare la sede della valvola ogni volta che si sostituisce la guida della valvola.
- Fare attenzione a non rettificare la sede più di quanto non sia necessario.

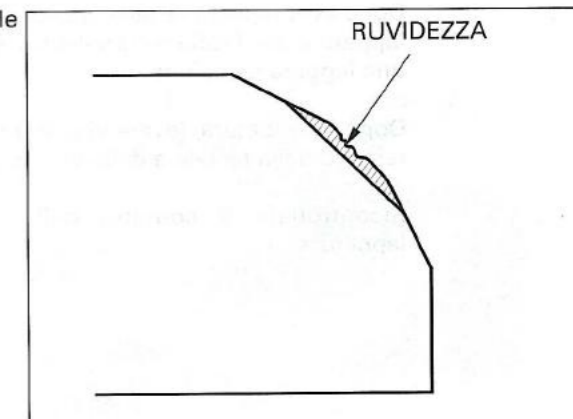


Se la superficie di contatto è troppo alta sulla valvola, la sede deve essere abbassata usando una fresa piatta da 32°.

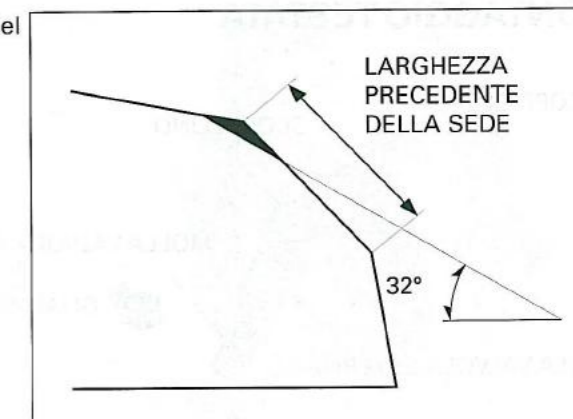
Se la zona di contatto è troppo bassa sulla valvola, la sede deve essere alzata usando una fresa interna da 60°. Rifinire la sede secondo le specifiche, usando una fresa di finitura da 45°.



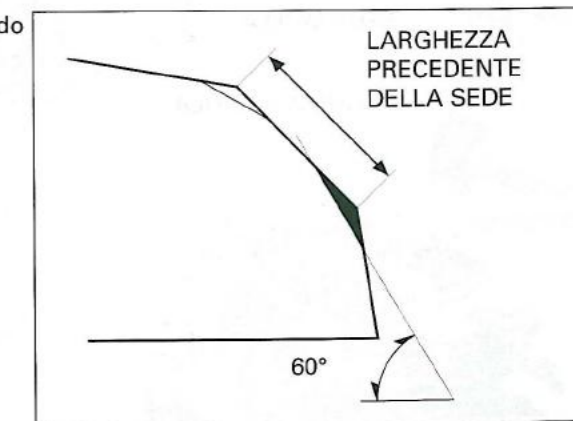
Usando una fresa da 45°, rimuovere ogni eventuale ruvidezza o irregolarità dalla sede.



Usando una fresa da 32°, rimuovere 1/4 del materiale della sede valvola esistente.



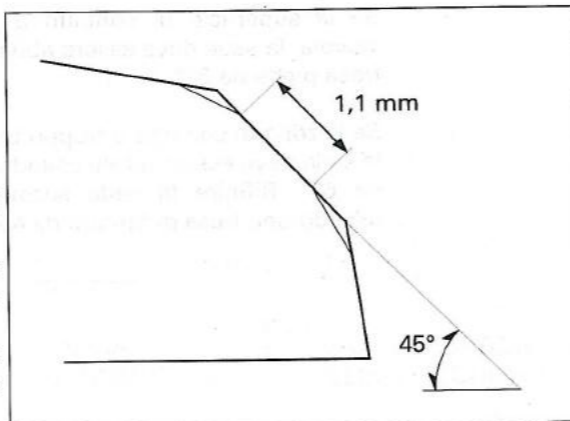
Usando una fresa da 60°, rimuovere 1/4 dal fondo della vecchia sede.



Usando una fresa da 45°, tagliare la sede alla larghezza corretta. Accertarsi di aver rimosso tutte le vaiolature e irregolarità.

ATTENZIONE:

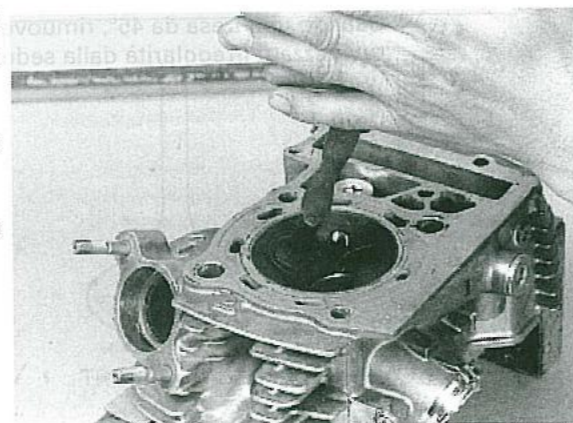
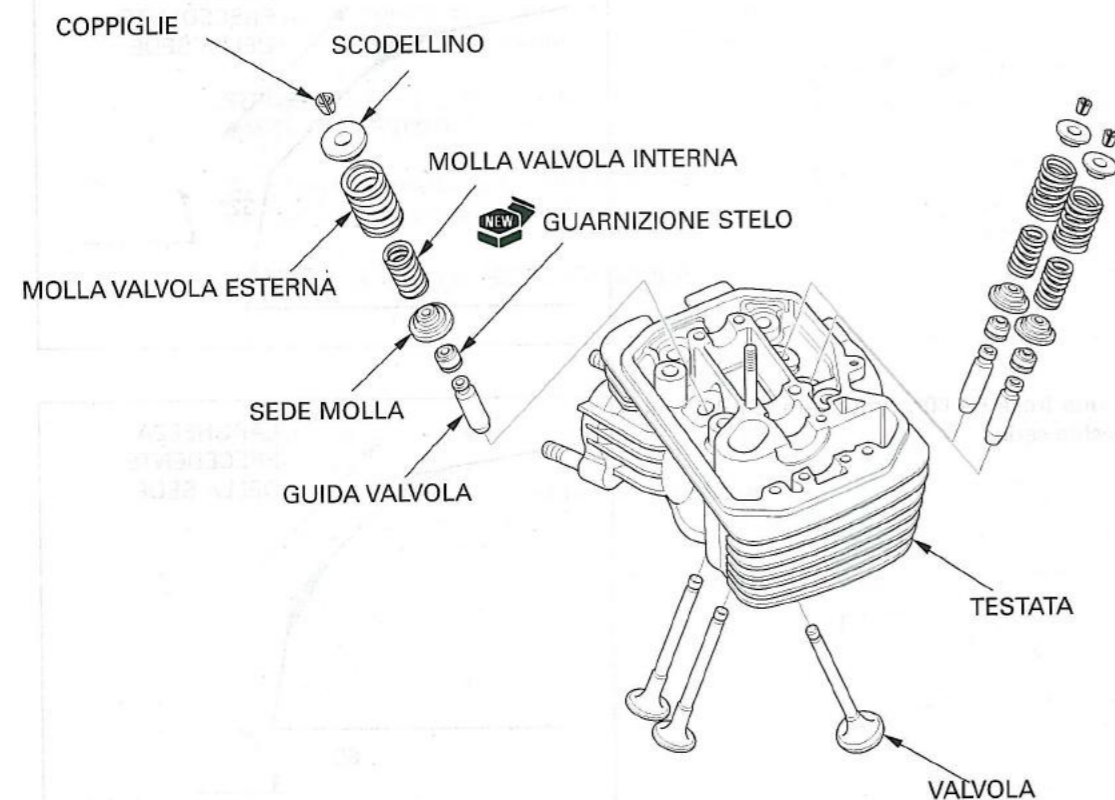
- Una pressione di lappatura eccessiva può deformare o danneggiare la sede.
- Cambiare frequentemente l'angolo di lappatura dello strumento per impedire l'usura irregolare della sede.
- Il composto di lappatura può provocare danneggiamento se entra tra lo stelo e la guida della valvola.



Dopo aver tagliato la sede, applicare il composto di lappatura alla faccia della valvola e lapparla usando una leggera pressione.

Dopo la lappatura, lavare via l'eventuale composto residuo dalla testata e dalla valvola.

Ricontrollare il contatto della sede dopo la lappatura.

**MONTAGGIO TESTATA**

Installare le sedi delle molle e le nuove guarnizioni degli steli. Lubrificare ogni stelo della valvola e le superfici interne delle guide valvole con olio al disolfuro di molibdeno.

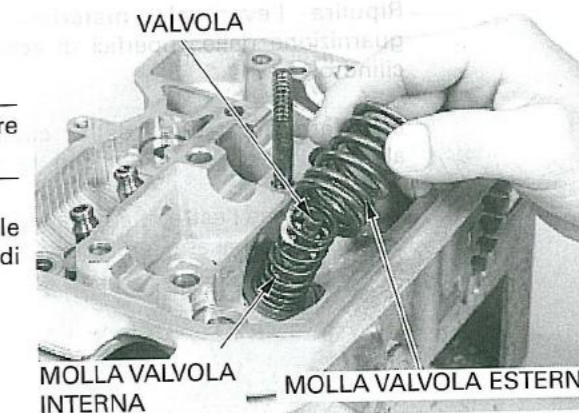


Inserire le valvole nelle guide valvole.

NOTA:

Per evitare il danneggiamento dello stelo, ruotare lentamente la valvola durante l'inserimento.

Installare la molla della valvola con il lato delle spirali molto ravvicinate rivolte verso la camera di combustione.



Installare gli scodellini delle molle. Installare il compressore delle molle della valvola sulla valvola e comprimere le molle.

ATTREZZO:

Compressore molla valvola 07757-0010000

ATTENZIONE:

Se la molla della valvola viene compressa più di quanto sia necessario, si determinerà la perdita di tensione della stessa.

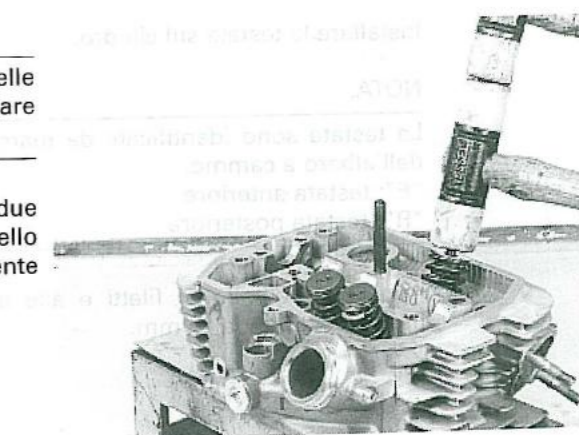
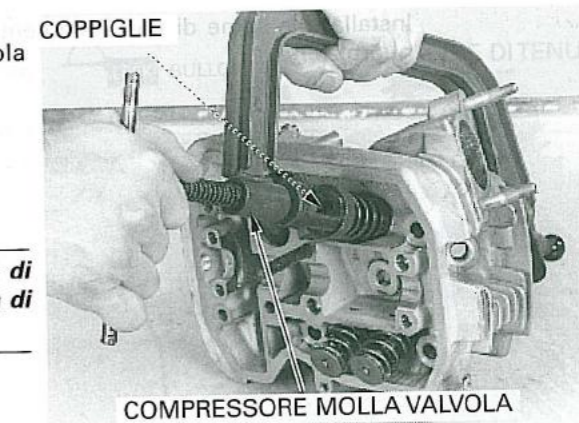
Applicare olio ai cinghieri per facilitarne l'installazione.

Installare le cinghieri della valvola.

NOTA:

Sostenere la testata in modo che le teste delle valvole non tocchino niente che possa provocare danno.

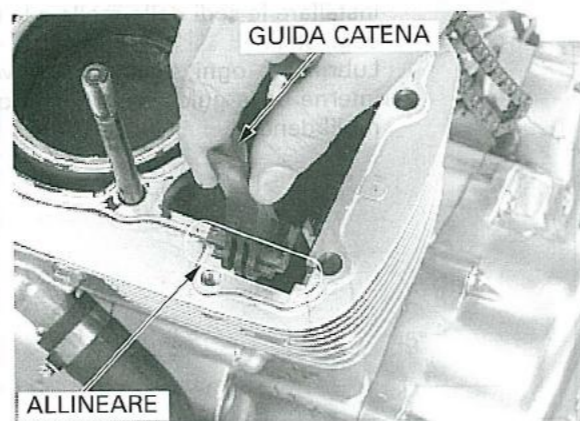
Alloggiare saldamente le cinghieri, usando due martelli morbidi come illustrato. Tenere un martello sullo stelo della valvola e picchiettarlo leggermente con l'altro martello.



INSTALLAZIONE DELLA TESTATA

NOTA:

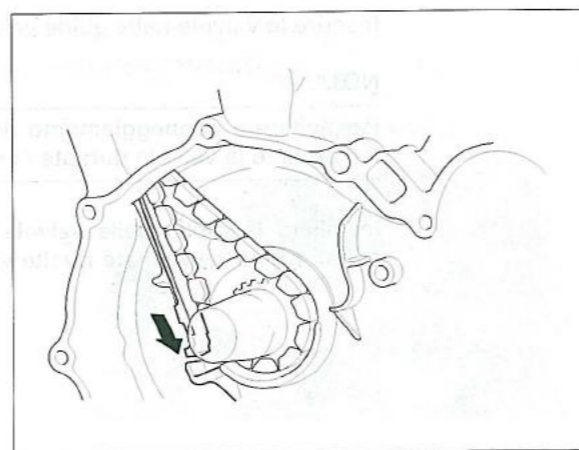
- Per la manutenzione della testata anteriore usare le stesse procedure seguite per quella posteriore.
- Avere cura di non danneggiare le superfici di accoppiamento nel pulire quella del cilindro.
- Nel pulire la superficie di accoppiamento del cilindro, appoggiare un panno sull'apertura del cilindro per impedire alla polvere o allo sporco di infiltrarsi nel motore.



Ripulire l'eventuale materiale residuo della guarnizione dalle superfici di accoppiamento del cilindro.

Installare la guida della catena a camme allineandone la linguetta con la scanalatura del cilindro.

Accertarsi che l'estremità della guida sia inserita in posizione nel basamento.



Installare le spine di posizionamento e una nuova guarnizione.

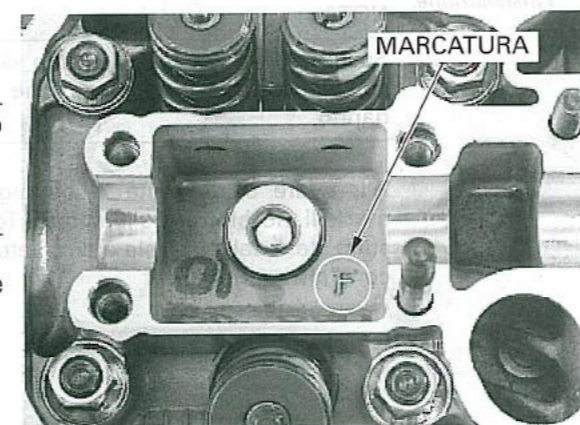


Installare la testata sul cilindro.

NOTA:

Le testate sono identificate da marcature sul lato dell'albero a camme.
 "F": testata anteriore
 "R": testata posteriore

Applicare dell'olio ai filetti e alle superfici delle flange dei dadi da 10 mm.



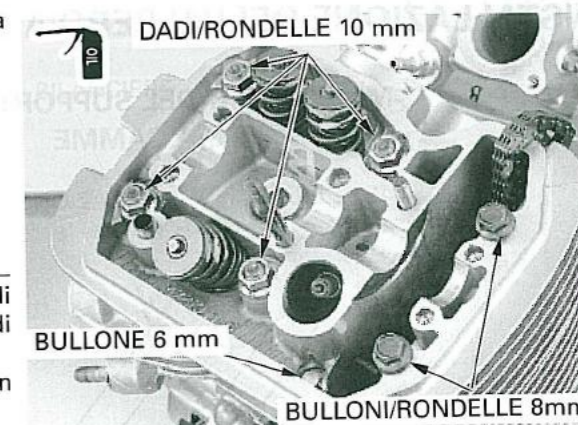
Installare e serrare i bulloni e i dadi della testata fino ai valori di coppia specificati.

VALORI DI COPPIA:

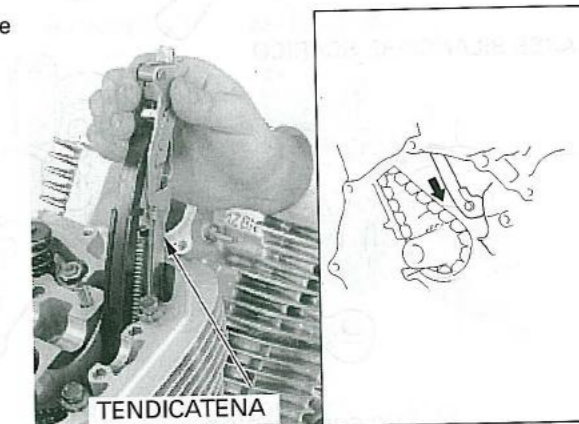
dado da 10 mm: 47 N-m (4,8 kgf-m)
bullone da 8 mm: 23 N-m (2,3 kgf-m)
bullone da 6 mm: 12 N-m (1,2 kgf-m)

NOTA:

- Serrare tutto a mano, poi serrare fino ai valori di coppia i dispositivi di fissaggio grandi prima di quelli piccoli.
- Serrare i bulloni e i dadi in un schema incrociato in diverse fasi.



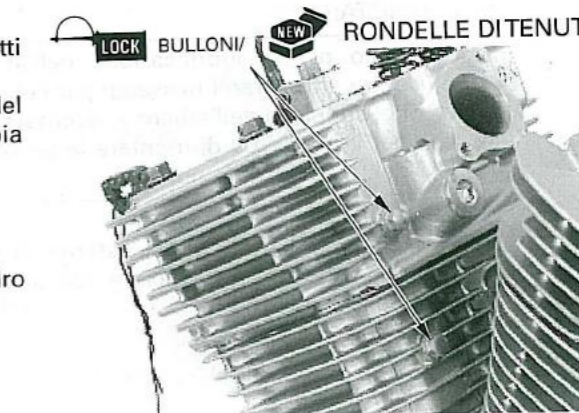
Installare il tendicatena a camme allineandone le estremità con la scanalatura sul basamento.



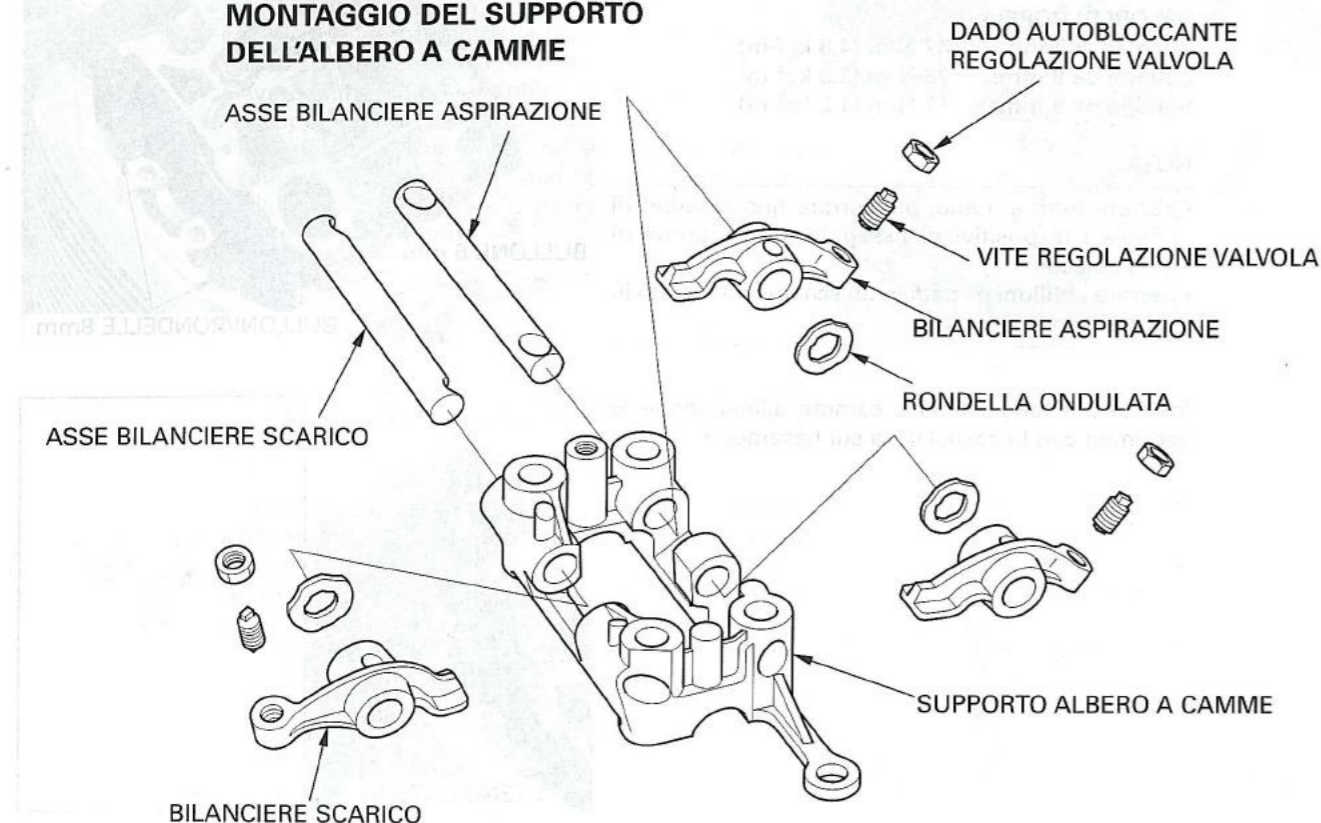
Installare le nuove rondelle di tenuta. Pulire e applicare un agente di bloccaggio ai filetti del bullone del tendicatena a camme. Installare e serrare il bullone di montaggio del tendicatena a camme fino ai valori di coppia specificati.

VALORI DI COPPIA: 10 N-m (1,0 kgf-m)

Installare il motore nel telaio (solo per il cilindro posteriore/Sezione 7).
 Installare l'albero a camme (pag. 10-24).
 Installare il coperchio della testata (pag. 10-31).



INSTALLAZIONE DELL'ALBERO A CAMME

MONTAGGIO DEL SUPPORTO
DELL'ALBERO A CAMME

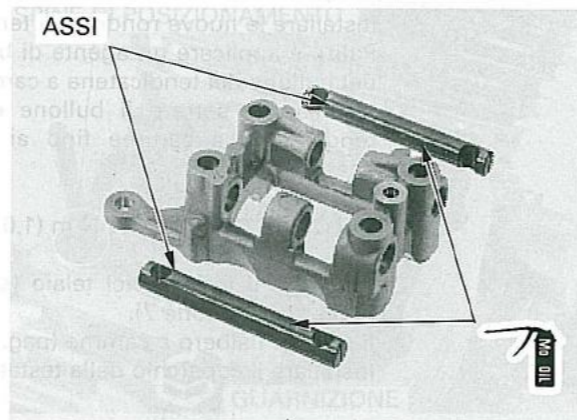
NOTA:

L'olio per la lubrificazione dell'albero a camme entra attraverso i passaggi per l'olio nella testata e nel supporto dell'albero a camme. Pulire i passaggi per l'olio prima di montare la testata e il supporto dell'albero a camme.

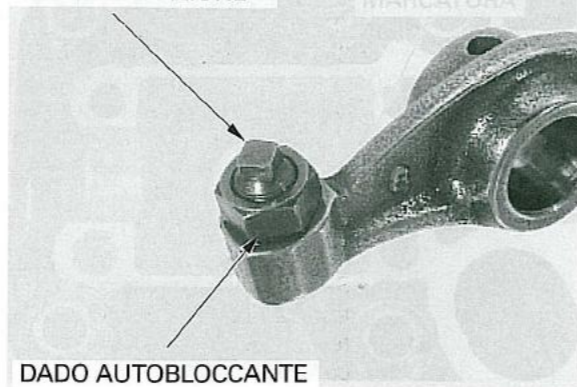
Lubrificare le superfici esterne di scorrimento di ciascun asse di bilanciere con olio al disolfuro di molibdeno.

Installare la vite di regolazione e il dado autobloccante della valvola.

ASSI



VITE REGOLAZIONE



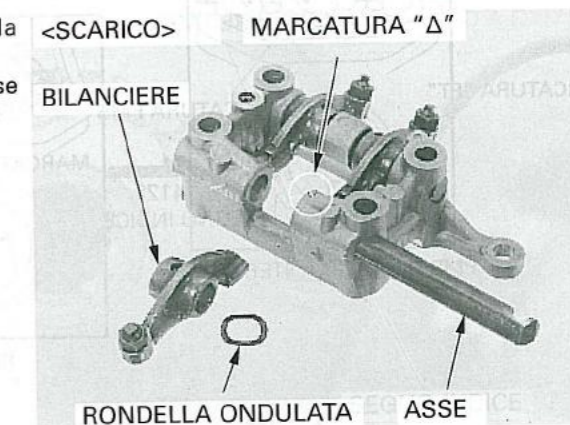
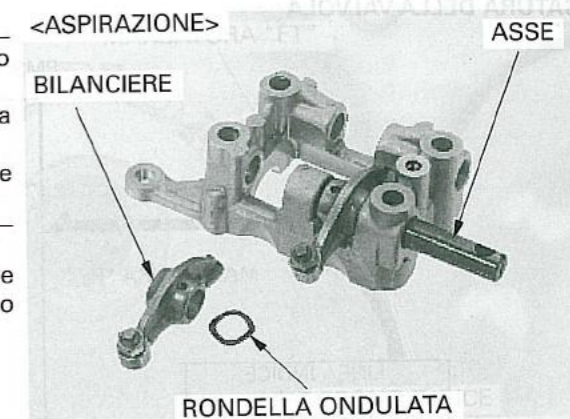
DADO AUTOBLOCCANTE

NOTA:

- Il bilanciere dello scarico ha la faccia del pattino più grande rispetto al bilanciere dell'aspirazione.
- Il bilanciere dell'aspirazione ha due fori a ciascuna estremità.
- L'asse del bilanciere dello scarico ha due scanalature a ciascuna estremità.

Installare la rondella ondulata, il bilanciere dell'aspirazione e il relativo asse sul supporto dell'albero a camme.

Installare la rondella ondulata sul lato con la marcatura "Δ" del supporto dell'albero a camme. Installare il bilanciere dello scarico e il relativo asse sul supporto dell'albero a camme.

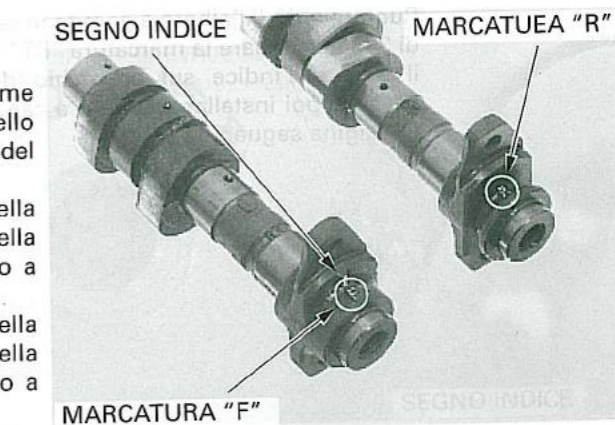
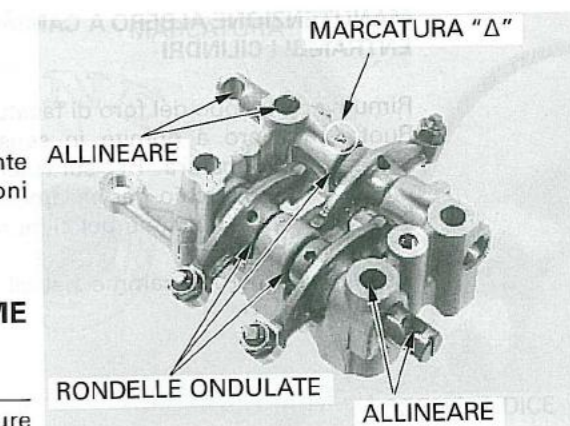


Posizionare le scanalature e i fori verticalmente negli assi dei bilancieri, allineando i fori dei bulloni del supporto.

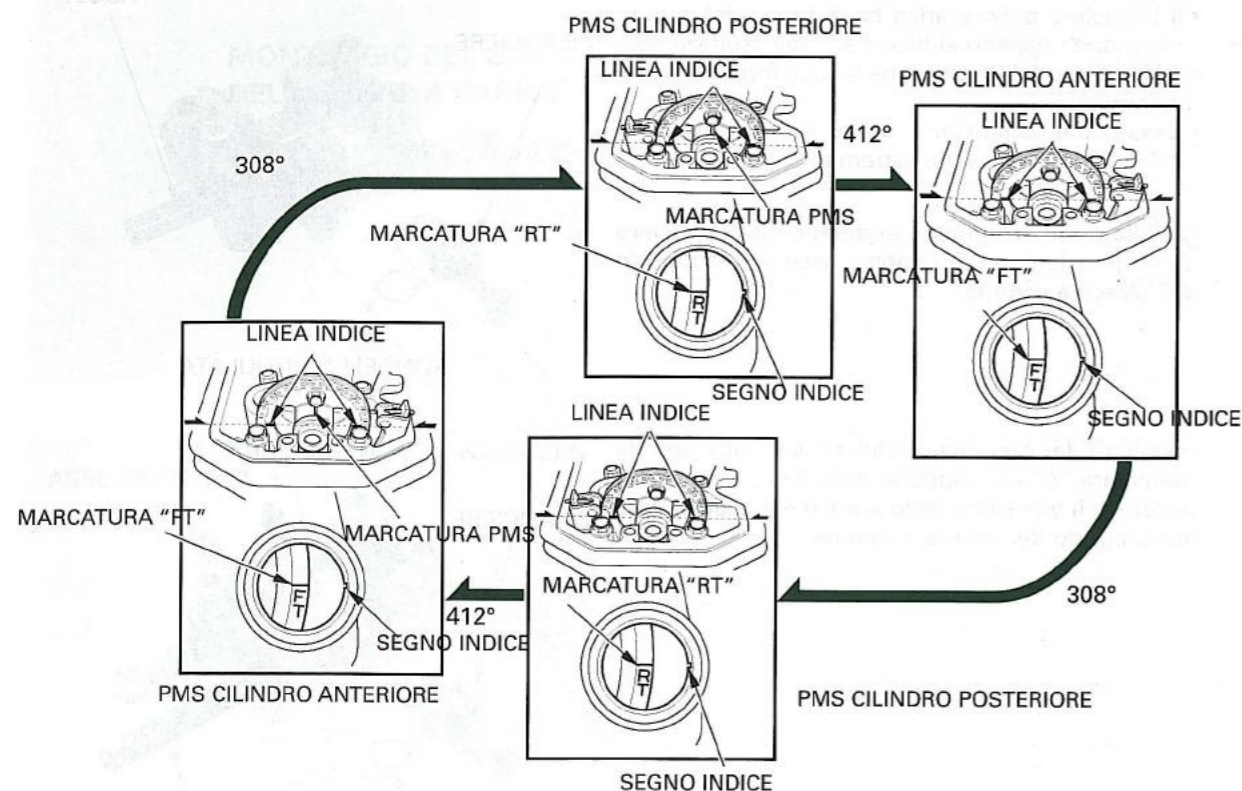
INSTALLAZIONE DELL'ALBERO A CAMME

NOTA:

- Gli alberi a camme sono identificati da marcature sulle flange:
"F": albero a camme cilindro anteriore
"R": albero a camme cilindro posteriore
"Segno indice": marcatura PMS.
- Se si rimuovono entrambi gli alberi a camme (anteriore e posteriore) installare per primo quello del cilindro anteriore, poi installare l'albero del cilindro posteriore.
- Se non si è effettuata la manutenzione della testata posteriore, rimuovere il coperchio della testata per controllare la posizione dell'albero a camme.
- Se non si è effettuata la manutenzione della testata anteriore, rimuovere il coperchio della testata per controllare la posizione dell'albero a camme.



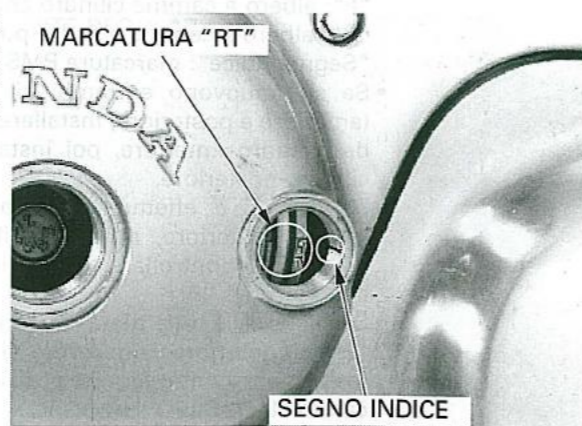
FASATURA DELLA VALVOLA



MANUTENZIONE ALBERO A CAMME DI ENTRAMBI I CILINDRI

Rimuovere il tappo del foro di fasatura. Ruotare l'albero a gomito in senso antiorario e allineare la marcatura "FT" sul volano con il segno d'indice sul coperchio del basamento sinistro, poi controllare che il pistone del cilindro anteriore sia "PMS".
Installare l'albero a camme del cilindro anteriore (pag. 10-28).

Ruotare quindi l'albero a gomito in senso antiorario di 308° e allineare la marcatura "RT" sul volano con il segno d'indice sul coperchio del basamento sinistro, poi installare l'albero a camme posteriore (v. pagina seguente).



MANUTENZIONE SOLO DELL'ALBERO A CAMME DEL CILINDRO POSTERIORE (NON SI È EFFETTUATA LA MANUTENZIONE DELL'ALBERO A CAMME DEL CILINDRO ANTERIORE)

Se non si è effettuata la manutenzione della testata, rimuovere il coperchio della testata del cilindro anteriore (pag. 10-5) e controllare la posizione dell'albero a camme nel modo seguente.

Rimuovere il supporto dell'estremità dell'albero a camme della testata del cilindro anteriore (pag. 10-6). Rimuovere il coperchio del foro per la fasatura. Ruotare l'albero a gomito in senso antiorario e allineare la marcatura "FT" sul volano con il segno d'indice sul coperchio del basamento sinistro, poi controllare che la marcatura "PMS" sia rivolta verso l'alto.

Se la marcatura "PMS" è rivolta verso l'alto, ruotare l'albero a gomito di 308° in senso antiorario e allineare la marcatura "RT" sul volano con il segno d'indice sul coperchio del basamento sinistro, quindi installare l'albero a camme posteriore (v. pagina seguente).

Se la marcatura "PMS" è rivolta verso il basso, ruotare l'albero a gomito di 668° (360° + 308°) in senso antiorario e allineare la marcatura "RT" del volano col segno d'indice sul coperchio del basamento sinistro, quindi installare l'albero a camme posteriore (v. pagina seguente).



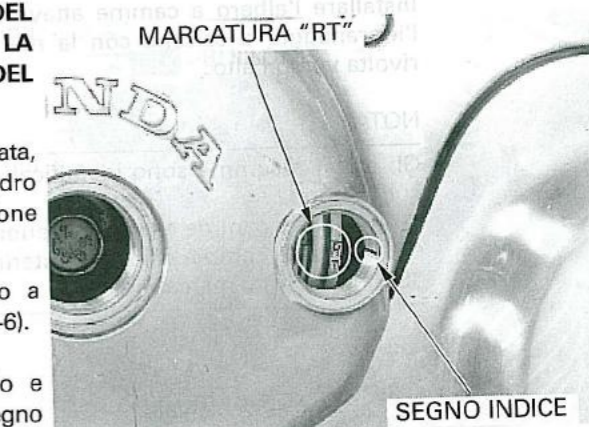
MANUTENZIONE SOLO DELL'ALBERO A CAMME DEL CILINDRO ANTERIORE (NON SI È EFFETTUATA LA MANUTENZIONE DELL'ALBERO A CAMME DEL CILINDRO POSTERIORE)

Se non si è effettuata la manutenzione della testata, rimuovere il coperchio della testata del cilindro anteriore (pag. 10-5) e controllare la posizione dell'albero a camme nel modo seguente.

Rimuovere il supporto dell'estremità dell'albero a camme della testata del cilindro anteriore (pag. 10-6). Rimuovere il coperchio del foro per la fasatura. Ruotare l'albero a gomito in senso antiorario e allineare la marcatura "RT" sul volano con il segno d'indice sul coperchio del basamento sinistro, poi controllare che la marcatura "PMS" dell'albero a camme sia rivolta verso l'alto.

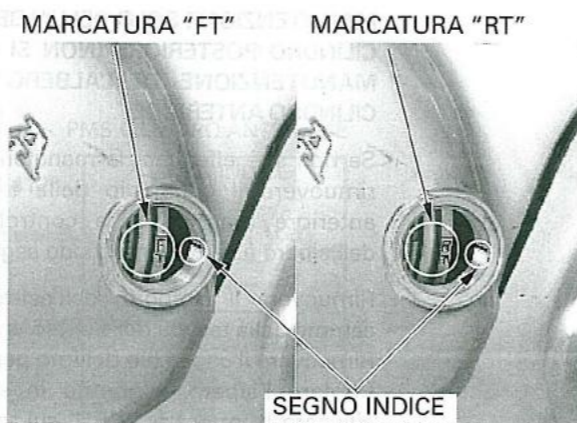
Se la marcatura del PMS è rivolta verso l'alto, ruotare l'albero a gomiti in senso antiorario di 412° (360° + 52°) e allineare la marcatura "FT" sul volano con il segno d'indice sul coperchio del basamento sinistro, quindi installare l'albero a camme anteriore (pag. 10-28).

Se la marcatura del PMS è rivolta verso il basso, ruotare l'albero a gomito di 52° in senso antiorario e allineare la marcatura "FT" sul volano con il segno d'indice sul coperchio del basamento sinistro, quindi installare l'albero a camme anteriore (pag. 10-28)

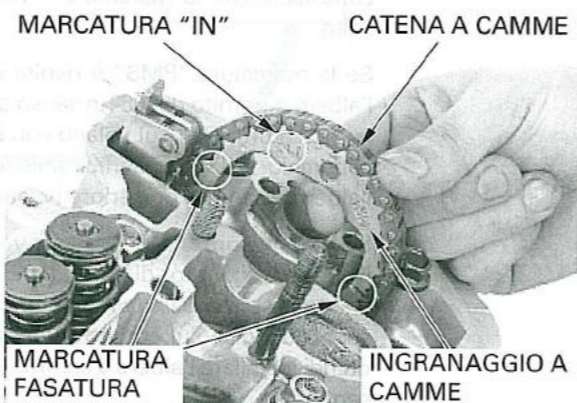


INSTALLAZIONE DELL'ALBERO A CAMME

Rimuovere il tappo del foro per la fasatura.
Ruotare l'albero a gomito in senso antiorario e allineare la marcatura "FT" (cilindro posteriore: marcatura "RT") sul volano con il segno d'indice sul coperchio del basamento sinistro.



Installare l'ingranaggio a camme sulla catena a camme con la marcatura "IN" rivolta verso l'interno e allineare le marcature di fasatura (linea indice) sull'ingranaggio a camme e la superficie superiore della testata.

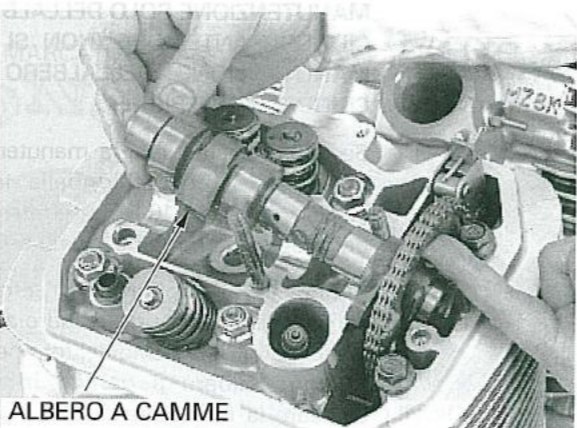


Installare l'albero a camme attraverso la catena e l'ingranaggio a camme con la marcatura "PMS" rivolta verso l'alto.

NOTA:

Gli alberi a camme sono identificati da marcature sulle flange.

"F": albero a camme cilindro anteriore
"R": albero a camme cilindro posteriore
"Segno indice": marcatura PMS.

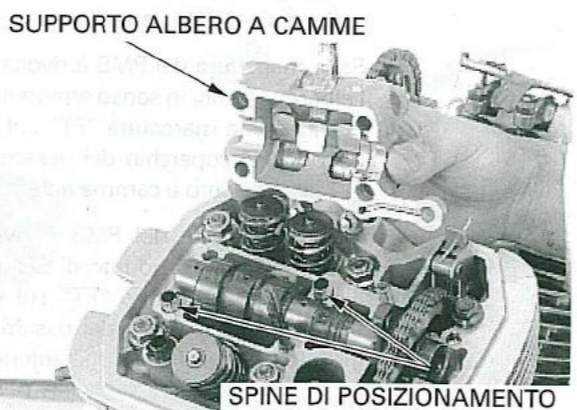


Installare le spine di posizionamento.
Lubrificare le superfici di scorrimento del pattino di ciascun bilanciere con olio al disolfuro di molibdeno.

NOTA:

Prima dell'installazione del supporto dell'albero a camme, allentare la vite di regolazione della valvola e fissare bene il dado.

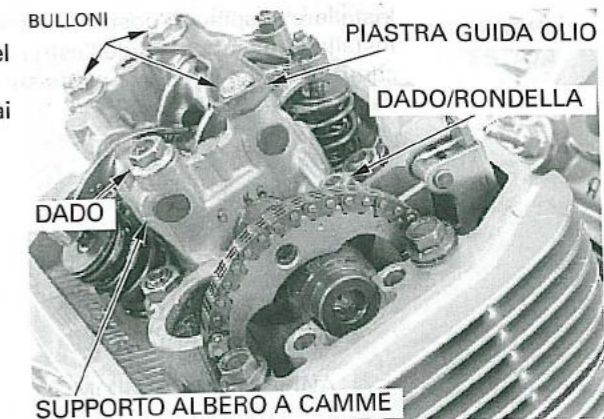
Installare il complessivo del supporto dell'albero a camme.



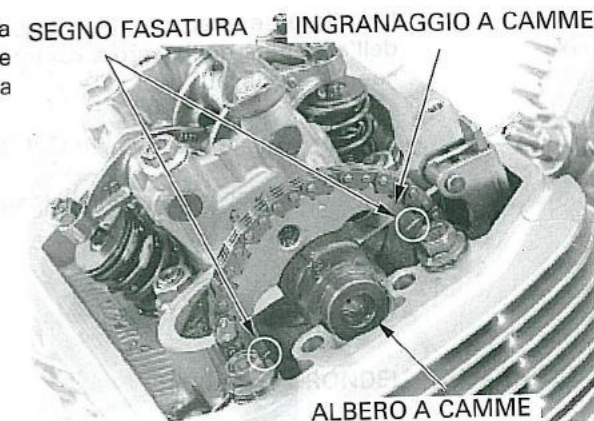
Installare la piastra di guida dell'olio.
Installare bulloni (8 mm), dadi e rondella (8 mm) del supporto dell'albero a camme.
Serrare i bulloni (8 mm) e i dadi (8 mm) fino ai valori di coppia specificati.

VALORI DI COPPIA:

bullone (8 mm): 23 N-m (2,3 kgf-m)
dado (8 mm): 23 N-m (2,3 kgf-m)



Installare l'ingranaggio a camme sulla flangia dell'albero a camme e ricontrollare che le marcature della fasatura siano allineate con la superficie superiore della testata.



Pulire e applicare un agente di bloccaggio ai filetti del bullone dell'ingranaggio a camme.

NOTA:

Fare attenzione a non lasciar cadere i bulloni dell'ingranaggio a camme nel basamento.

Allineare i fori del bullone dell'ingranaggio a camme sull'ingranaggio e sull'albero a camme. Installare temporaneamente il bullone dell'ingranaggio a camme.
Ruotare l'albero a gomito in senso antiorario di 360° e serrare l'altro bullone dell'ingranaggio fino ai valori di coppia specificati.

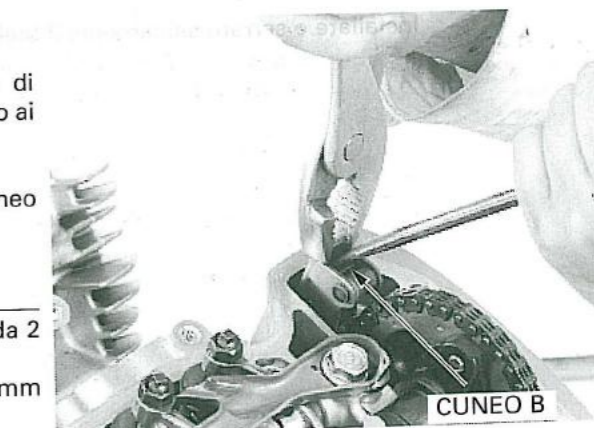
VALORI DI COPPIA: 23 (2,3 kgf-m)

Ruotare l'albero a gomito in senso antiorario di 360° e serrare l'altro bullone dell'ingranaggio fino ai valori di coppia specificati.

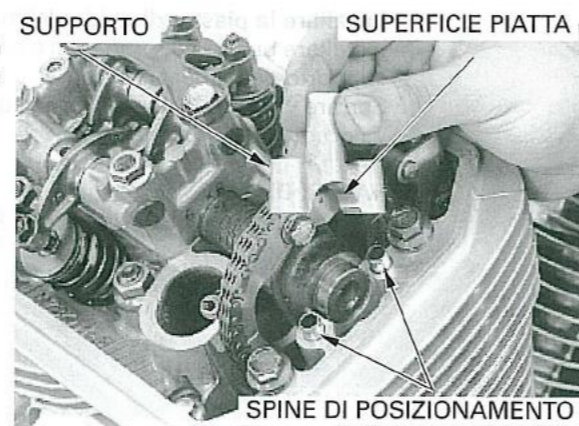
Rimuovere la spina da 2 mm che trattiene il cuneo A del tendicatena a camme.

NOTA:

- Fare attenzione a non lasciar cadere la spina da 2 mm nel basamento.
- Non dimenticare di rimuovere la spina da 2 mm prima di installare il coperchio della testata.



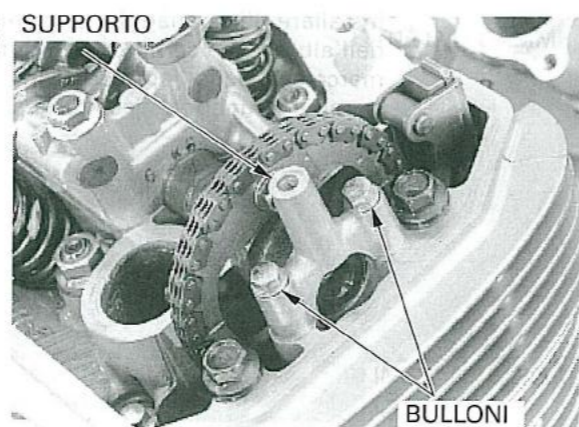
Installare le spine di posizionamento.
Installare il supporto dell'estremità dell'albero a camme con la superficie piatta sul supporto rivolta verso l'interno.



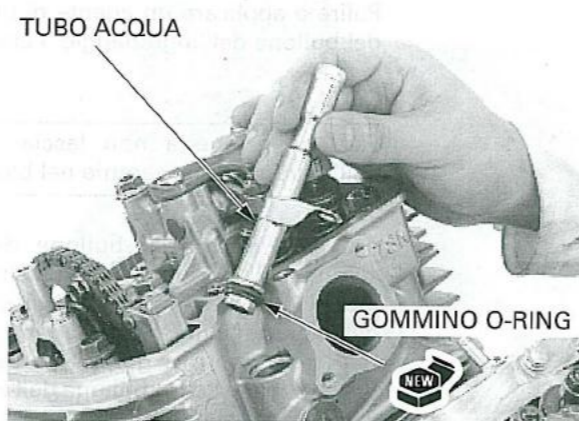
Installare e serrare i bulloni del supporto dell'estremità dell'albero a camme fino ai valori di coppia specificati.

VALORI DI COPPIA: 10 N-m (1,0 kgf-m)

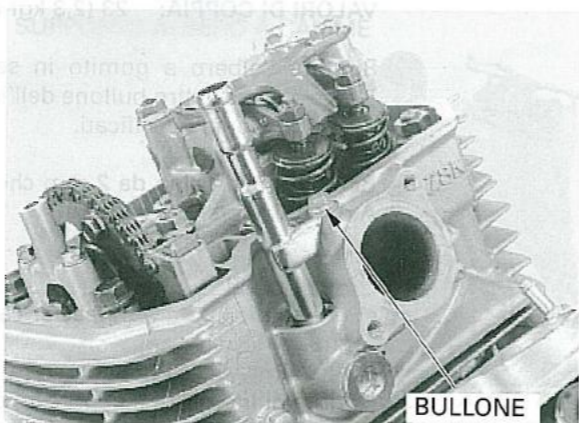
Regolare il gioco della valvola (pag. 3-9).



Installare il nuovo gommino O-ring sul tubo dell'acqua, con il lato dal diametro piccolo rivolto verso la testata.
Installare il tubo dell'acqua sulla testata.

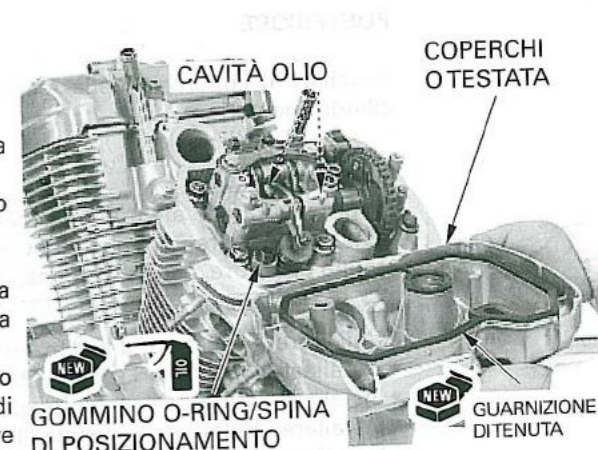


Installare e serrare saldamente il bullone.



INSTALLAZIONE DEL COPERCHIO DELLA TESTATA

Riempire di olio motore le cavità apposite della testata.
Applicare l'olio motore e installare il nuovo gommino O-ring alla spina di posizionamento.
Installare la spina di posizionamento sulla testata.
Pulire la scanalatura della guarnizione di tenuta e la superficie di accoppiamento del coperchio della testata.
Applicare Bond A della Honda o un prodotto equivalente alla scanalatura della guarnizione di tenuta del coperchio della testata, quindi installare la nuova guarnizione di tenuta nella scanalatura.



ANTERIORE

NOTA:

La manutenzione del coperchio della testata anteriore può essere effettuata col motore nel telaio.

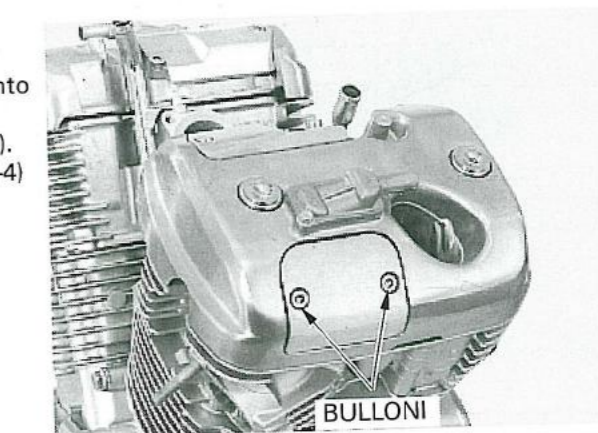
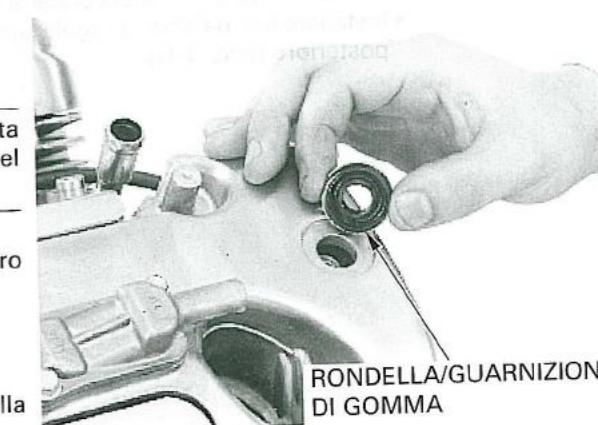
Installare il coperchio della testata sul cilindro anteriore.

Installare le guarnizioni di gomma e le rondelle.

Installare e serrare i bulloni del coperchio della testata fino alla coppia specificata.

COPPIA: 10 N-m (1,0 kgf-m)

Collegare il tubo dell'acqua (alloggiamento termostato a testata) (pag. 7-9).
Collegare il tubo d'aspirazione dell'aria (pag. 7-9).
Installare l'alloggiamento del filtro dell'aria (pag. 5-4).
Installare il serbatoio del carburante (pag. 2-5).
Collegare le calotte delle candele (pag. 3-7).
Riempire di refrigerante (pag. 6-6).



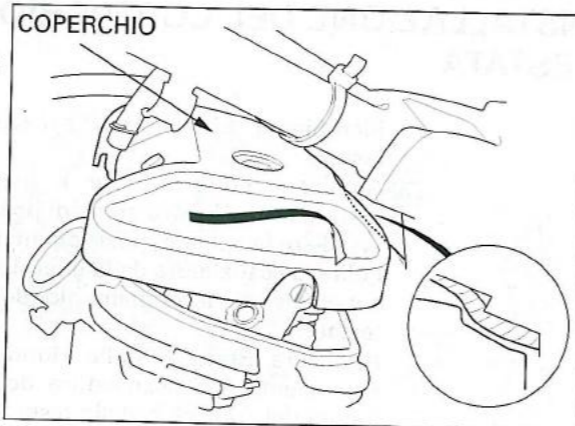
POSTERIORE

Installare il coperchio della testata posteriore sul cilindro posteriore.

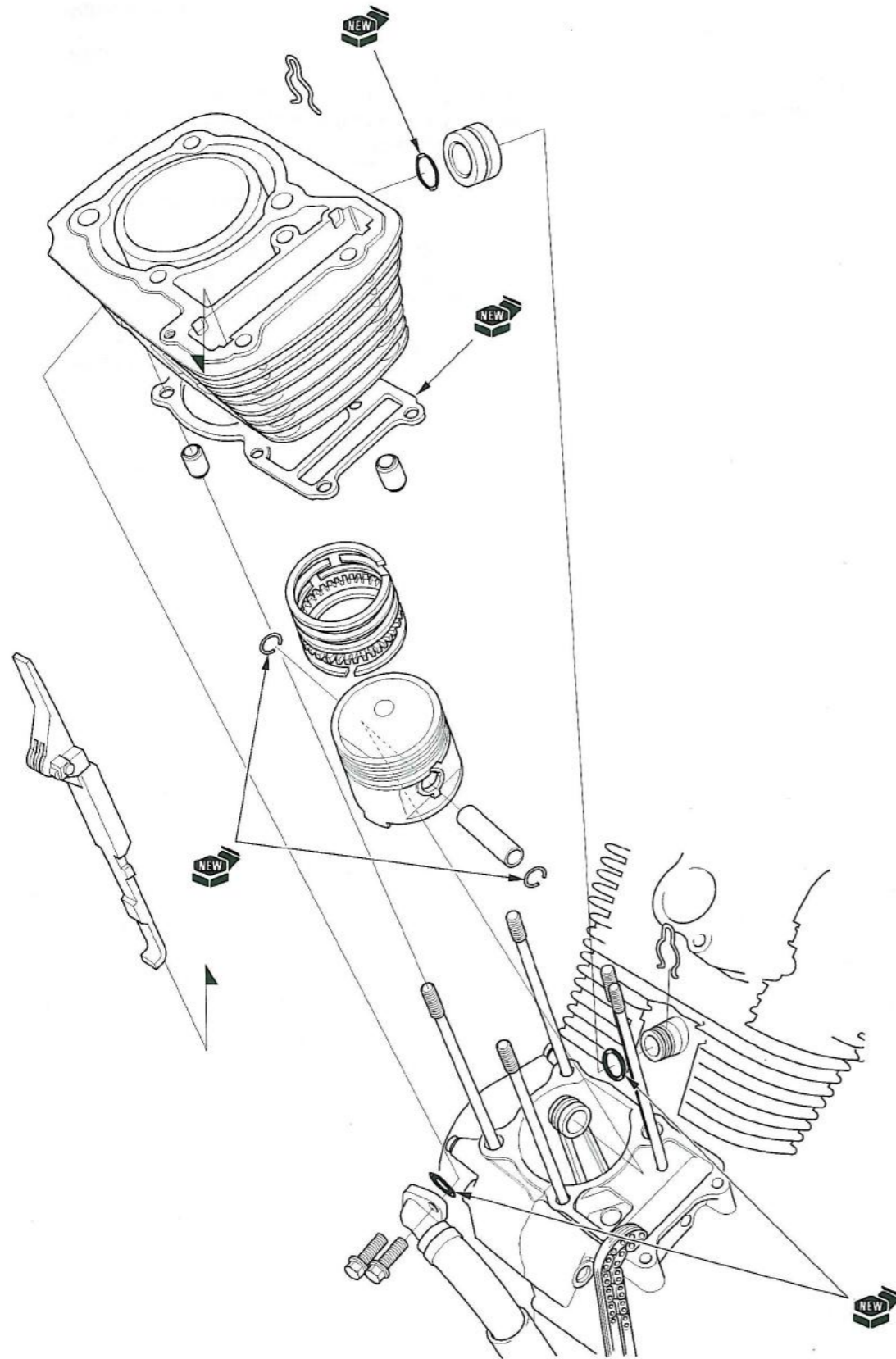
NOTA:

La procedura per effettuare la manutenzione della testata posteriore è identica a quella seguita per la testata anteriore, eccetto per i seguenti punti.

- Collegare il collettore d'aspirazione (pag. 7-10).
- Installare i carburatori (pag. 5-15).
- Installare il tubo dell'acqua (pag. 10-30).
- Installare i buloni della testata (10-31).
- Installare il coperchio della valvola di ritegno dell'iniezione dell'aria secondaria (pag. 10-6).
- Installare il coperchio di regolazione della punteria posteriore (pag. 3-11).



PROMEMORIA



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	11-1	ISPEZIONE PRIGIONIERI BASAMENTO	11-7
DIAGNOSTICA	11-2	INSTALLAZIONE PISTONE	11-8
RIMOZIONE CILINDRO	11-3	INSTALLAZIONE CILINDRO	11-9
RIMOZIONE DEL PISTONE	11-5		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

- Prima di effettuare la manutenzione del cilindro e del pistone, si deve rimuovere il motore dal telaio.
- Avere cura di non danneggiare la parete del cilindro e il pistone.
- Fare attenzione a non danneggiare le superfici di accoppiamento usando un cacciavite per smontare il cilindro.
- Pulire tutti i pezzi smontati con solvente pulito ed asciugarli con un getto di aria compressa prima dell'ispezione.
- Durante lo smontaggio, contrassegnare e conservare i pezzi smontati onde assicurare che siano rimontati nelle loro posizioni originali.

SPECIFICHE TECNICHE

Unità: mm

ARTICOLO		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO	
Cilindro	D.I.	75,000 - 75,015	75,10	
	Ovalizzazione	—	0,06	
	Conicità	—	0,06	
	Deformazione	—	0,10	
Pistone, fasce elastiche	Direzione marcatura pistone	Marcatura "IN" verso il lato dell'aspirazione	—	
	D.E. pistone	74,965 - 74,990	74,90	
	Punto di misurazione D.E. pistone	10 mm dalla parte inferiore del mantello	—	
	D.I. foro spinotto pistone	18,002 - 18,008	18,05	
	D.E. spinotto pistone	17,994 - 18,000	17,98	
	Gioco spinotto pistone - pistone	0,002 - 0,014	0,04	
	Gioco scanalatura fascia elastica - fascia elastica	Superiore	0,015 - 0,045	0,10
		Seconda	0,015 - 0,045	0,10
	Distanza estremità fascia elastica	Superiore	0,10 - 0,30	0,5
		Seconda	0,10 - 0,30	0,5
Olio (bordo laterale)		0,20 - 0,70	0,9	
Segno fascia elastica	Superiore/Seconda	Segno "N"		
Gioco cilindro - pistone		0,010 - 0,050	0,10	
D.I. piede di biella		18,016 - 18,034	18,07	
Gioco spinotto pistone-biella		0,016 - 0,040	0,06	

DIAGNOSTICA

Compressione troppo bassa, partenza difficile o cattive prestazioni a bassa velocità

- Guarnizione testata che perde
- Fasce elastiche usurate, inceppate o rotte
- Cilindro e pistone usurati o danneggiati
- Candela allentata

Compressione troppo elevata, surriscaldamento o battito di testata

- Eccessivo accumulo di carbonio nella testata o nella parte superiore del pistone

Rumore anormale

- Cilindro e pistone usurati
- Spinotto o foro dello spinotto usurati
- Piede di biella usurato

Fumo eccessivo

- Fasce elastiche, pistone e cilindro usurati
- Installazione incorretta delle fasce elastiche
- Pistone o parete del cilindro rigati o graffiati

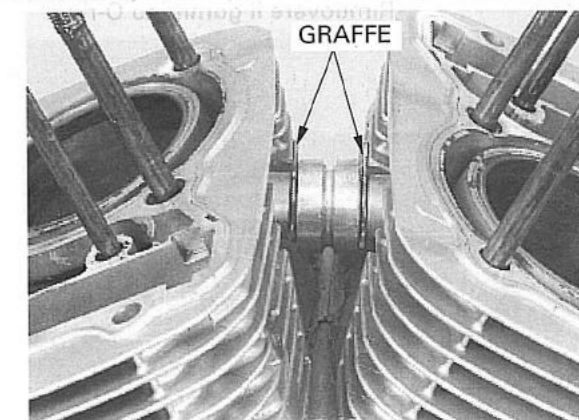
RIMOZIONE CILINDRO

NOTA:

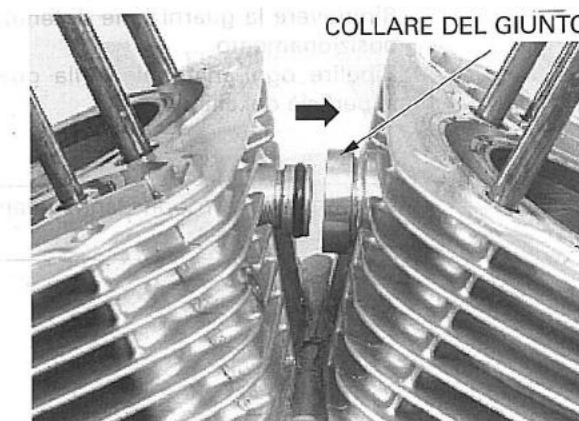
Per la manutenzione del cilindro anteriore si utilizza la stessa procedura che per il cilindro posteriore.

Rimuovere la testata (pag. 10-12).

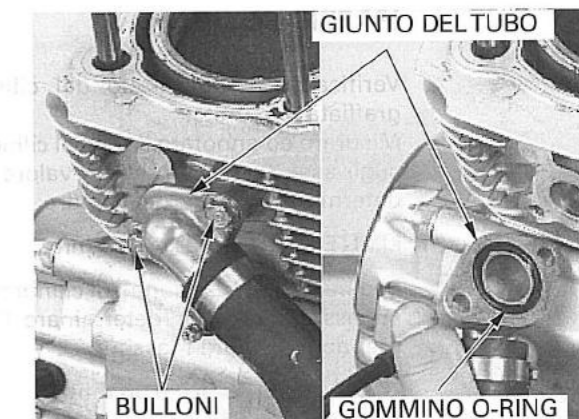
Rimuovere le graffe del collare del giunto.



Far scivolare il collare del giunto del cilindro verso il cilindro anteriore o quello posteriore.



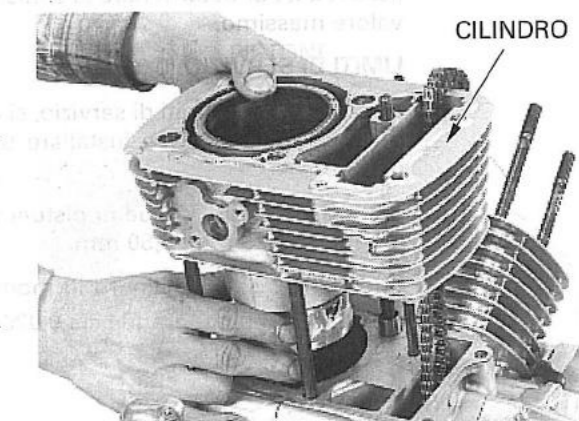
Rimuovere i bulloni, il giunto del tubo dell'acqua e il gommino O-ring (solo per il cilindro anteriore).



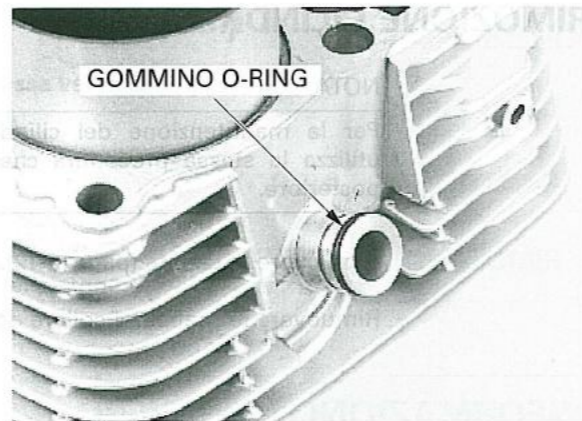
Rimuovere il cilindro.

NOTA:

- Attaccare un pezzo di filo di ferro da meccanico alla catena della camma per evitare che cada sul basamento.
- Fare attenzione a non danneggiare le superfici di accoppiamento con un cacciavite quando si smonta il cilindro.



Rimuovere il gommino O-ring.



Rimuovere la guarnizione di tenuta e le spine di posizionamento.
Ripulire ogni materiale della guarnizione dalla superficie del cilindro.

NOTA:

Fare attenzione a non danneggiare la superficie della guarnizione.



ISPEZIONE

Verificare che la parete del cilindro non sia graffiata o usurata.
Misurare ed annotare il D.I. del cilindro a tre livelli sugli assi X e Y. Prendere il valore massimo per determinare l'usura del cilindro.

LIMITE DI SERVIZIO: 75,10 mm

Misurare l'ovalizzazione del cilindro a tre livelli su un asse X e Y. Per determinare l'ovalizzazione, prendere il valore massimo.

LIMITI DI SERVIZIO: 0,06 mm

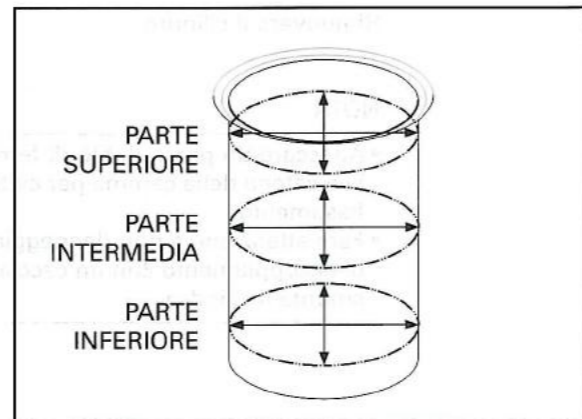
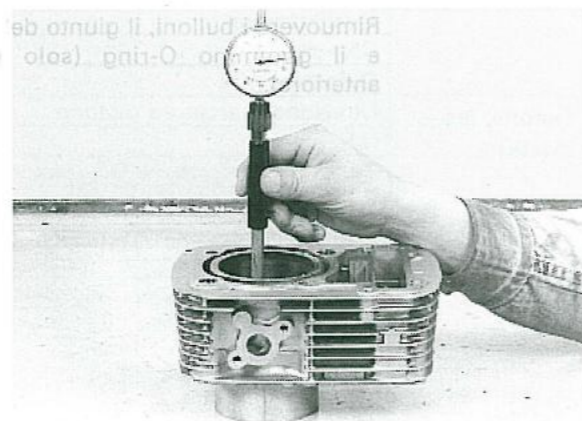
Misurare la conicità del cilindro a tre livelli su un asse X e Y. Per determinare la conicità, prendere il valore massimo.

LIMITI DI SERVIZIO: 0,06 mm

Se si superano i limiti di servizio, si deve rialesare il cilindro e vi si deve installare un pistone più grande.

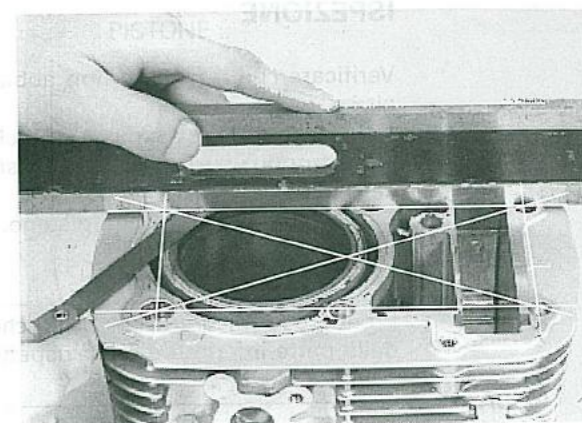
Sono disponibili i seguenti pistoni di dimensioni maggiori: 0,25 mm, 0,50 mm.

Si deve rialesare il cilindro in modo che il gioco per un pistone più grande sia 0,020 - 0,060 mm.



Controllare che il cilindro non risulti deformato, usando un regolo e uno spessore.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,10 mm

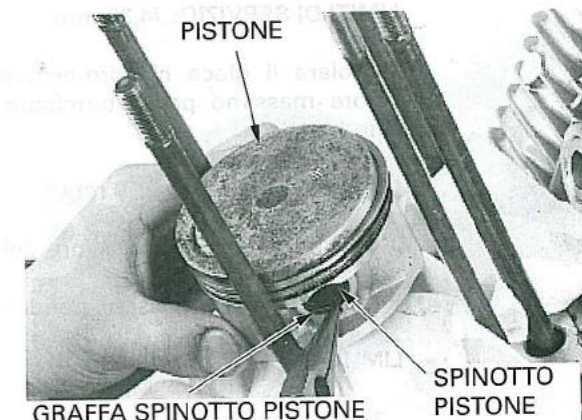


RIMOZIONE DEL PISTONE

NOTA:

- Appoggiare un panno sull'apertura del basamento per evitare che le graffe dello spinotto cadano nel basamento.
- Per la manutenzione del pistone posteriore si utilizza la stessa procedura che per il pistone anteriore.

Rimuovere le graffe dello spinotto del pistone, lo spinotto e il pistone.



Allargare ciascuna fascia elastica e rimuoverla sollevandola nel punto esattamente opposto all'apertura.

ATTENZIONE:

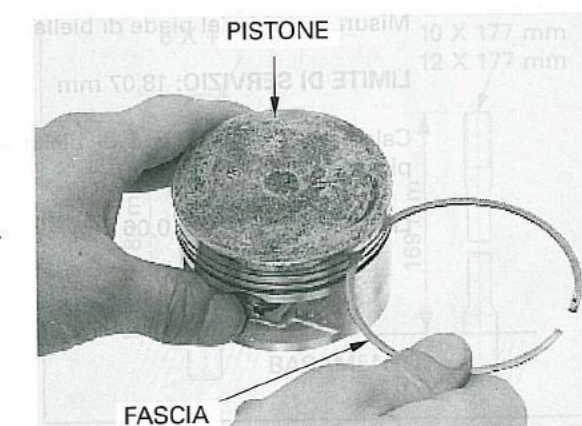
- Non danneggiare la fascia elastica allargandone troppo le estremità.
- Fare attenzione a non danneggiare il pistone quando si rimuove la fascia elastica.



Ripulire i depositi di carbonio dal pistone.

NOTA:

Ripulire i depositi di carbonio dalle scanalature della fascia elastica con una fascia che verrà quindi gettata via. Non utilizzare mai una spazzola metallica, in quanto graffierebbe le scanalature.

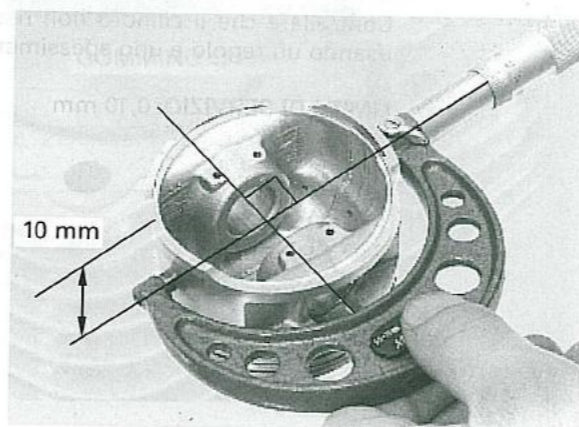


ISPEZIONE

Verificare che il pistone non abbia incrinature o altri danni.
 Verificare che le scanalature della fascia non siano troppo usurate e che non si sia insediato del carbonio.
 Misurare il D.E. di ciascun pistone.

NOTA:

Prendere le misure in un punto che sia a 10 mm dalla parte inferiore e a 90° rispetto al foro dello spinotto.



LIMITI DI SERVIZIO: 74,90 mm

Calcolare il gioco cilindro-pistone. Prendere il valore massimo per determinare il gioco (D.I. cilindro: 11-4).

LIMITE DI SERVIZIO: 0,10 mm

Misurare il D.I. di ciascun foro dello spinotto su un asse X e Y.
 Prendere il valore massimo per determinare il D.I.

LIMITE DI SERVIZIO: 18,05 mm

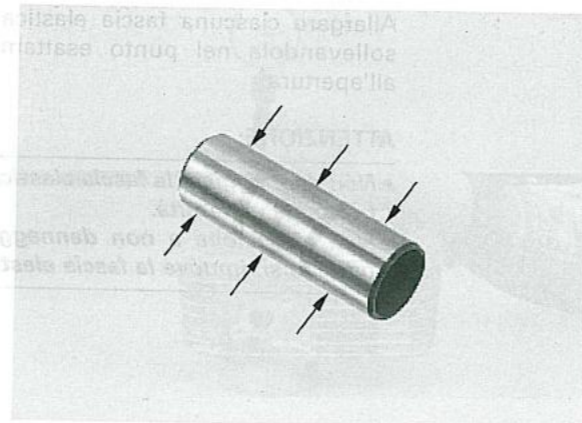


Misurare il D.E. dello spinotto del pistone in tre punti.

LIMITE DI SERVIZIO: 17,98 mm

Calcolare il gioco pistone-spinotto del pistone.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,04 mm

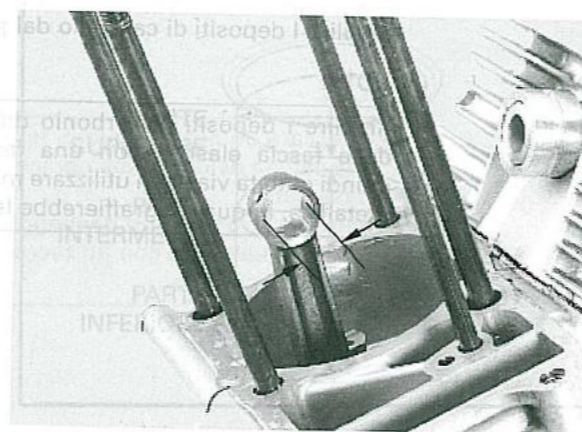


Misurare il D.I. del piede di biella.

LIMITE DI SERVIZIO: 18,07 mm

Calcolare il gioco piede di biella - spinotto del pistone.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,06 mm



Sostituire sempre le fasce elastiche contemporaneamente. Controllare le fasce elastiche e sostituirle se sono usurate.

Inserire nuovamente le fasce elastiche (pag. 11-8) nelle scanalature del pistone.

Spingere la fascia finché la superficie esterna della fascia elastica è quasi a livello con il pistone e misurare il gioco utilizzando uno spessore.

LIMITE DI SERVIZIO:

- Superiore:** 0,10 mm
- Seconda:** 0,10 mm

Utilizzando un pistone, spingere la fascia in modo sicuro nel cilindro e misurare la distanza all'estremità per mezzo di uno spessore.

LIMITE DI SERVIZIO:

- Superiore:** 0,5 mm
- Seconda:** 0,5 mm
- Olio:** 0,9 mm



ISPEZIONE PRIGIONIERI BASAMENTO

Controllare che i prigionieri non siano allentati. Se i prigionieri sono allentati, rimuoverli ed applicare olio per motore ai filetti e serrare i prigionieri in modo sicuro oppure sostituire il prigioniero, ripulire ed applicare una sostanza di bloccaggio ai filetti del nuovo prigioniero e quindi serrarlo saldamente.

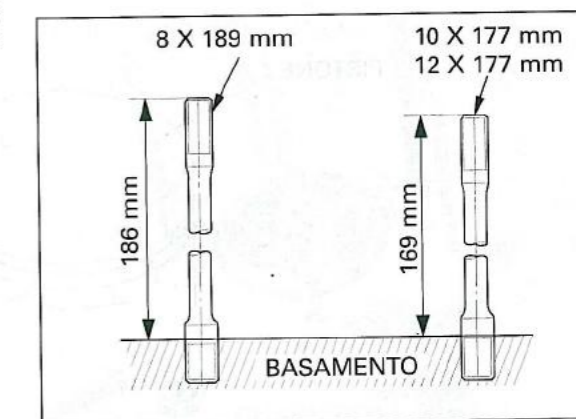
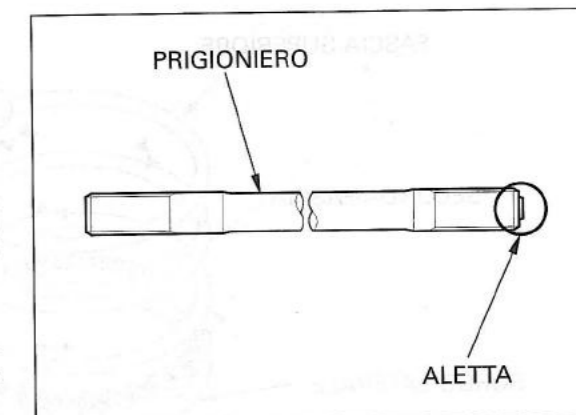
NOTA:

Installare i prigionieri con la parte dell'aletta rivolta verso il lato della testata.

Dopo averli installati, assicurarsi di misurarne la lunghezza dalla parte superiore di ogni prigioniero fino alla superficie del basamento.

LUNGHEZZA STANDARD:

- 8 x 189 mm:** 186 mm
- 10 x 177 mm:** 169 mm
- 12 x 177 mm:** 169 mm



INSTALLAZIONE PISTONE

NOTA:

Per la manutenzione del pistone posteriore si utilizza la stessa procedura che per il pistone anteriore.

Pulire le teste del pistone, i colletti delle fasce ed i mantelli.

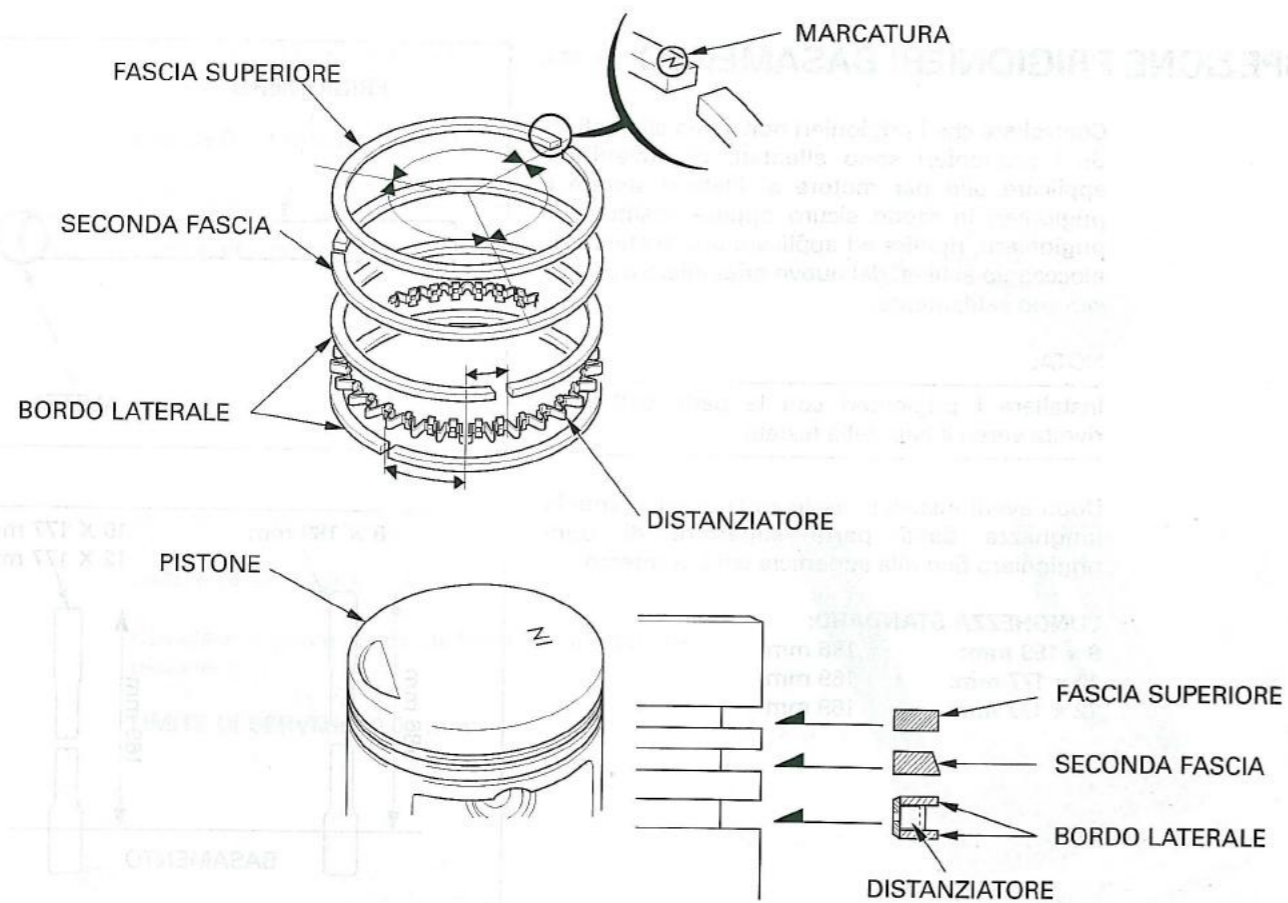
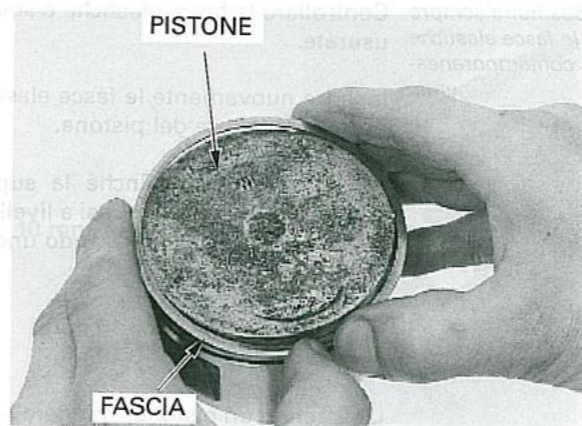
Installare le fasce elastiche sul pistone con attenzione con le loro marcature verso l'alto.

ATTENZIONE:

- Non danneggiare la fascia elastica allargando troppo le estremità.
- Fare attenzione a non danneggiare il pistone durante l'installazione della fascia elastica.

NOTA:

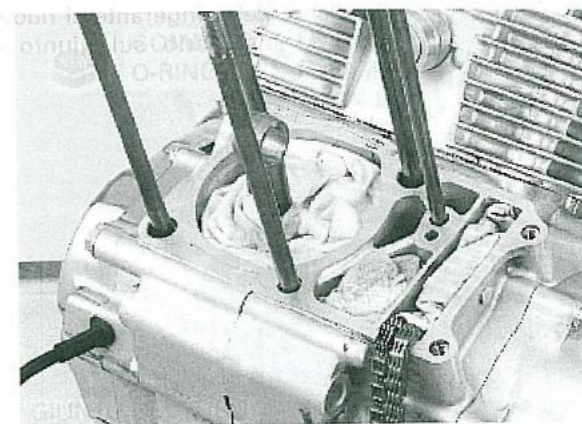
- Non confondere le fasce superiori con le seconde fasce: la fascia superiore è cromata, mentre la seconda non lo è (nera).
- Dopo l'installazione delle fasce, esse dovrebbero ruotare liberamente, senza incepparsi.
- Distanziare le aperture delle estremità di 180 gradi.



NOTA:

Quando si puliscono le superfici di accoppiamento del cilindro, sistemare un panno sull'apertura del cilindro per evitare che polvere o sporcizia penetrino nel motore.

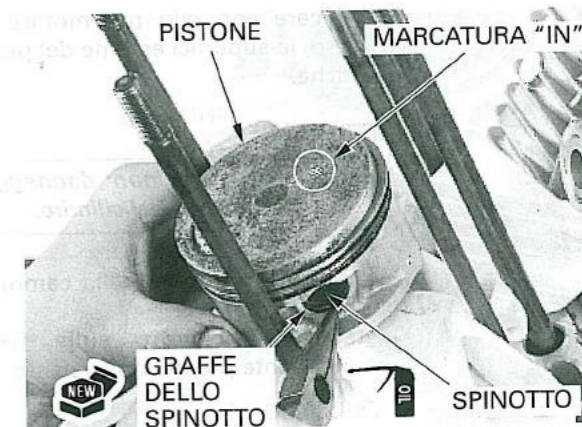
Ripulire tutto il materiale delle guarnizioni dalle superfici di accoppiamento del cilindro del basamento.



NOTA:

Sistemare un panno sull'apertura del basamento per evitare che le graffe dello spinotto del pistone cadano nel basamento.

Applicare una soluzione di molibdeno sulle superfici esterne dello spinotto del pistone. Applicare olio per motore al piede di biella e al foro dello spinotto del pistone. Installare il pistone con la sua marcatura "IN" rivolta verso il lato dell'aspirazione. Installare lo spinotto del pistone. Installare le nuove graffe dello spinotto.



ATTENZIONE:

Utilizzare sempre graffe dello spinotto nuove. Se si utilizzano graffe dello spinotto usate si potrebbero causare gravi danni al motore.

NOTA:

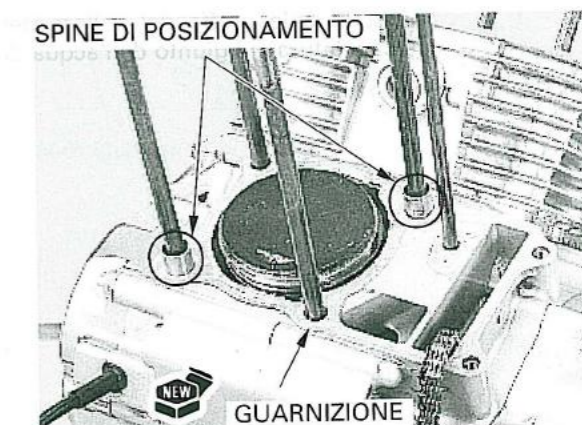
- Sistemare la graffa del pistone accuratamente nella scanalatura.
- Non allineare la distanza dell'estremità del pistone con il contorno del pistone.

INSTALLAZIONE CILINDRO

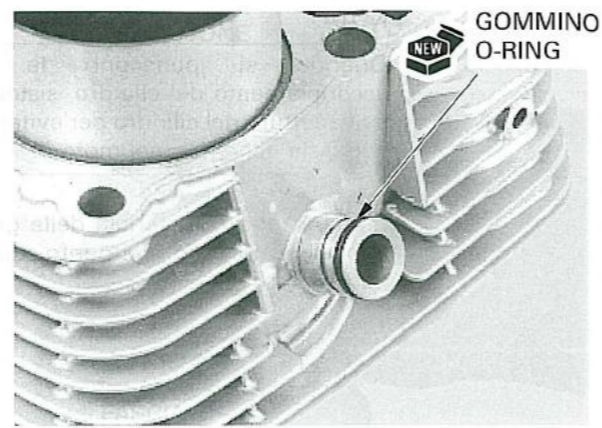
NOTA:

- La manutenzione del cilindro posteriore utilizza la stessa procedura che per il cilindro anteriore.
- Quando si pulisce la superficie di accoppiamento del cilindro, sistemare un panno sull'apertura del cilindro per evitare che polvere o sporcizia penetrino nel motore.

Installare le spine di posizionamento e la nuova guarnizione.



Applicare del refrigerante al nuovo gommino O-ring ed installarlo sul giunto dell'acqua del cilindro.

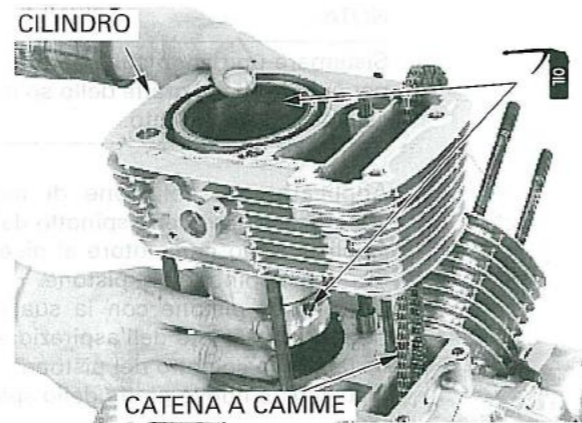


Lubrificare con olio per motore la parete del cilindro, le superfici esterne del pistone e le fasce elastiche.

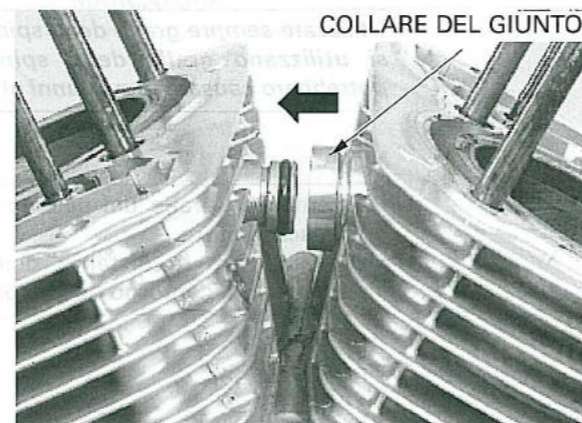
ATTENZIONE:

Fare attenzione a non danneggiare le fasce elastiche e le pareti del cilindro.

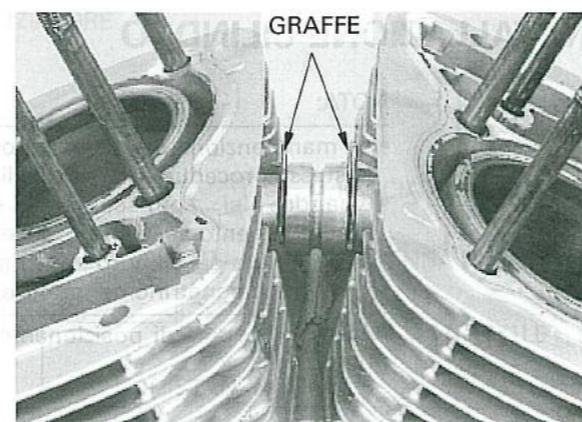
Far passare la catena della camma attraverso il cilindro.
Installare il cilindro sulle fasce elastiche manualmente premendo le stesse.



Far scivolare il collare del giunto del cilindro nella sua posizione iniziale.



Installare le graffe del collare del giunto nella scanalatura sul giunto dell'acqua del cilindro.

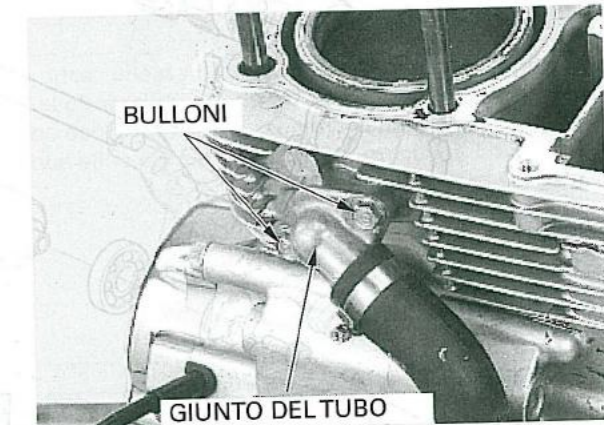


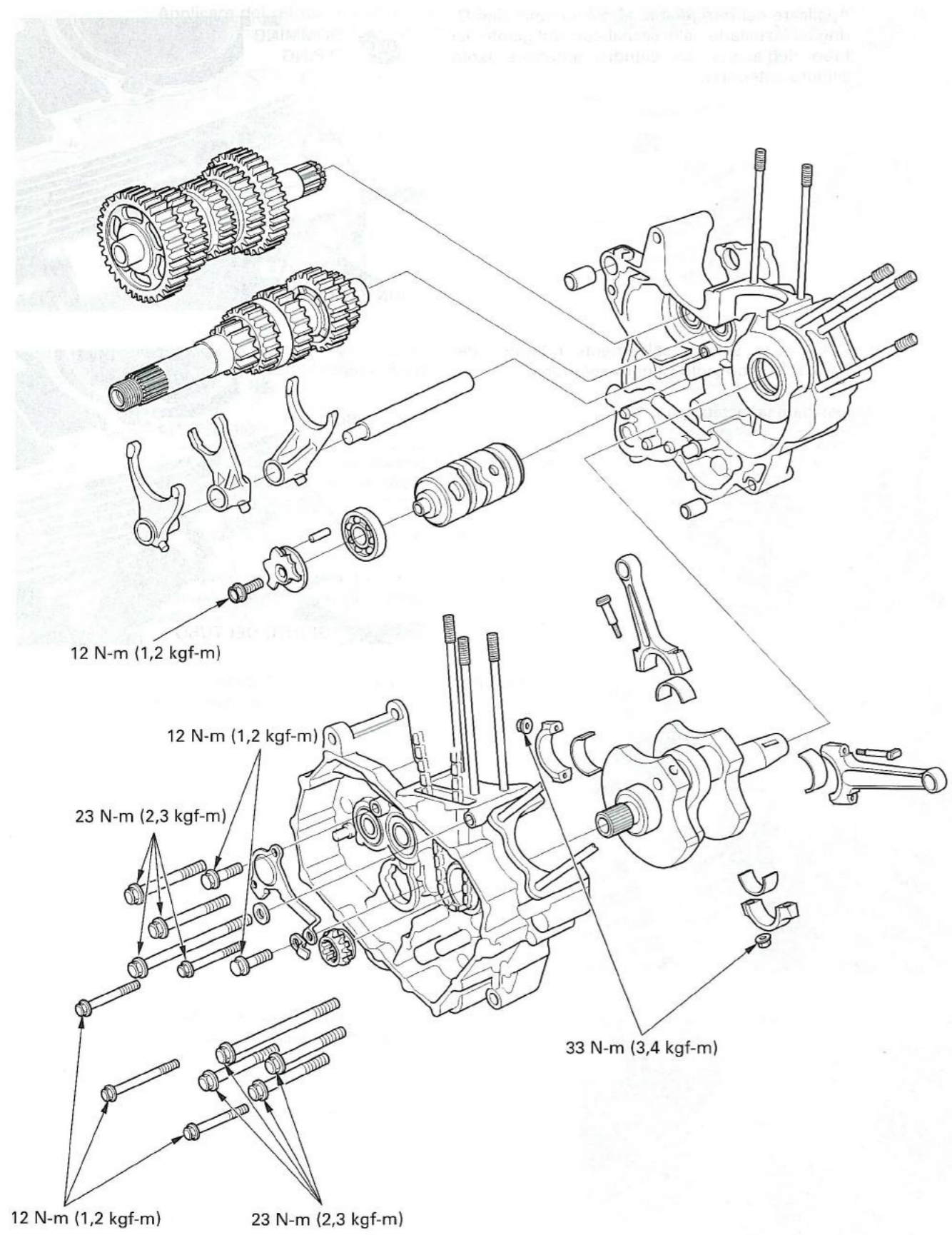
Applicare del refrigerante al nuovo gommino O-ring ed installarlo nella scanalatura sul giunto del tubo dell'acqua del cilindro anteriore (solo cilindro anteriore).



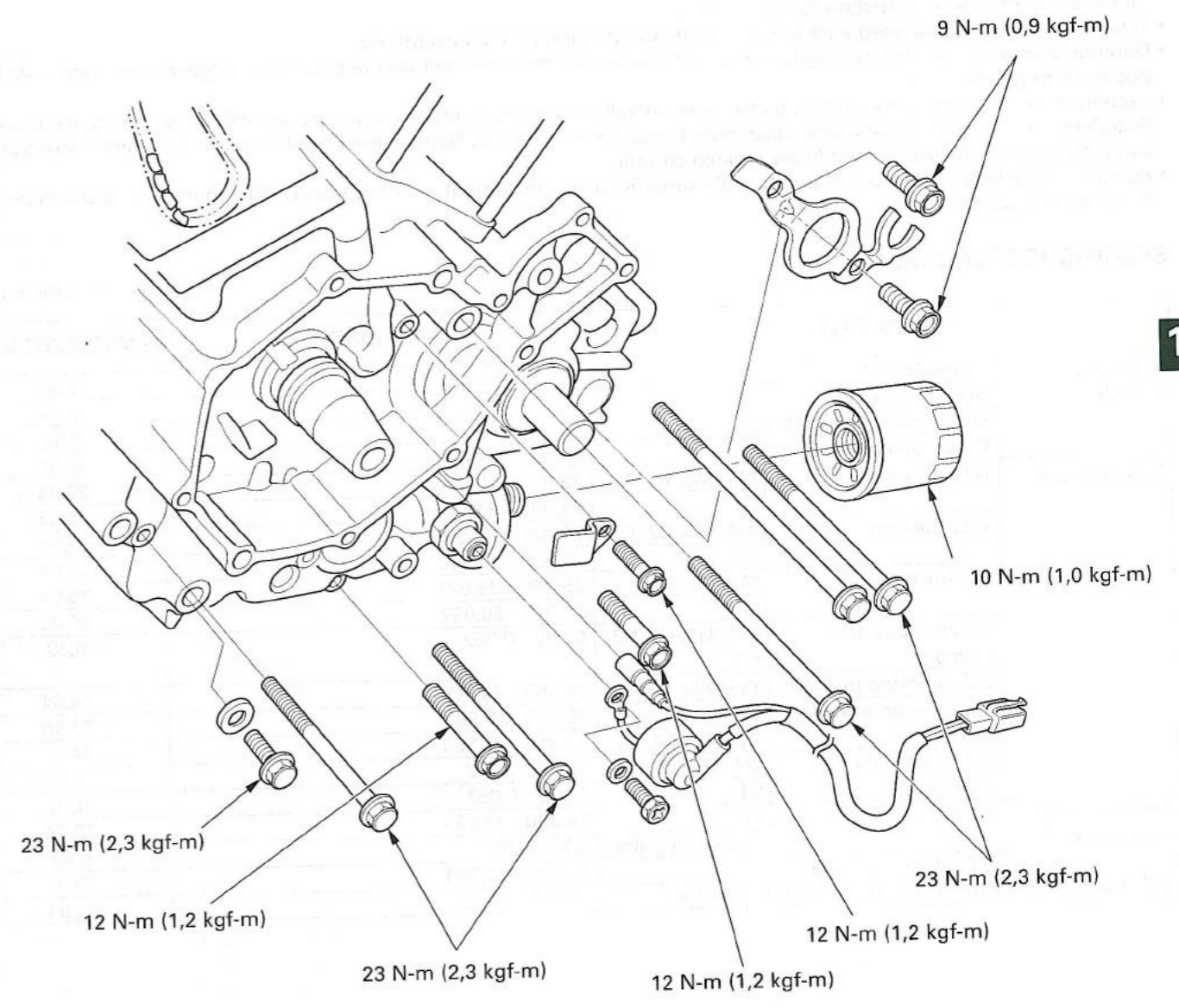
Installare e serrare saldamente i bulloni del giunto del tubo (solo cilindro anteriore).

Installare la testata (pag. 10-22).





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	12-2	TRASMISSIONE	12-14
DIAGNOSTICA	12-3	SOSTITUZIONE CUSCINETTI BASAMENTO	12-20
SEPARAZIONE BASAMENTO	12-4	COMPLESSIVO BASAMENTO	12-22
ALBERO A GOMITI/BIELLA	12-6		



INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

- Per eseguire la manutenzione dell'albero a gomiti, della biella e della trasmissione (compresi forcella e tamburo del cambio) si devono staccare le metà del basamento. Per effettuare la manutenzione delle parti, si deve rimuovere il motore dal telaio] (Sezione 7)
- Si devono rimuovere le parti seguenti prima di separare il basamento:
 - Pompa dell'acqua (Sezione 6)
 - Testata (Sezione 10)
 - Cilindro, pistone (Sezione 11)
 - Frizione, collegamento al meccanismo cambio ed ingranaggio di trasmissione primario (Sezione 8)
 - Alternatore, volano (Sezione 9)
 - Motorino d'avviamento (Sezione 18)
 - Interruttore di folle, pressostato (Sezione 19)
- Fare attenzione a non danneggiare le superfici di accoppiamento del basamento.
- Durante lo smontaggio, contrassegnare e conservare le parti smontate per essere sicuri che vengano rimontate nella loro posizione originale.
- I semigusci dell'albero a gomiti e la biella sono installati in modo selezionato e sono identificati da un codice a colori. Scegliere i cuscinetti di sostituzione utilizzando le tabelle di selezione. Dopo avere installato nuovi cuscinetti, ricontrollarli con indicatore di plastica per verificare il gioco corretto.
- Ripulire ed applicare materiale di tenuta sulle superfici di accoppiamento del basamento. Eliminare con cura il materiale di tenuta in eccesso.

SPECIFICHE TECNICHE

Unità: mm

ARTICOLO		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Albero a gomiti	Gioco laterale	0,05 - 0,20	0,30
	Scentratura	—	0,05
	Gioco olio perno di biella	0,028 - 0,052	0,07
	Gioco olio perno di banco	0,030 - 0,046	0,06
Trasmissione	D.I. rapporto	M4, M5, C2, C3	28,000 - 28,021
		C1	24,000 - 24,021
	D.E. boccola	M4, M5, C2, C3	27,959 - 27,980
		C1	23,959 - 23,980
	D.I. boccola	M4, C2, C3	25,000 - 25,021
		C1	20,016 - 20,037
	Gioco rapporto - boccola	M4, M5, C1, C2	0,020 - 0,062
		C3	
	D.E. albero primario	Boccola M4	24,959 - 24,980
	D.E. albero secondario	Boccola C1	19,980 - 19,993
		Boccola C2, C3	24,959 - 24,980
	Gioco boccola - albero	M4, C3, C2	0,020 - 0,062
C1		0,023 - 0,057	
Forcella del cambio, albero della forcella	Forcella	D.I.	13,000 - 13,021
		Spessore griffa	5,93 - 6,00
	D.E. albero forcella		12,966 - 12,984
D.E. tamburo del cambio (al perno laterale sinistro)		11,966 - 11,984	

VALORI DI COPPIA

Bullone piastra di registrazione albero primario	12 N-m (1,2 kgf-m)	Applicare un agente di bloccaggio ai filetti
Bullone piastra di registrazione cuscinetto albero secondario	9 N-m (0,9 kgf-m)	Applicare un agente di bloccaggio ai filetti
Bullone piastra di registrazione tendicatena a camme	12 N-m (1,2 kgf-m)	Applicare un agente di bloccaggio ai filetti
Bullone da 8 mm basamento	23 N-m (2,3 kgf-m)	
Bullone da 6 mm basamento	12 N-m (1,2 kgf-m)	
Dado anello conico cuscinetto biella	33 N-m (3,4 kgf-m)	Lubrificare i filetti e la superficie di appoggio
Bullone piastra a camme del cambio	12 N-m (1,2 kgf-m)	Applicare un agente di bloccaggio ai filetti

ATTREZZI

Accessorio, 42 x 47 mm	07746-0010300
Accessorio, 52 x 55 mm	07746-0010400
Guida, 20 mm	07746-0040500
Guida, 25 mm	07746-0040600
Guida, 22 mm	07746-0041000
Installatore	07749-0010000
Accessorio installatore cuscinetto	07HMF-MM90400
Set estrattore cuscinetto	07936-3710001
- Peso estrattore	07741-0010201
- Impugnatura estrattore	07936-3710100
- Testa estrattore cuscinetto	07936-3710600

DIAGNOSTICA

Rumore eccessivo

- Cuscinetto della testa di biella usurato
- Biella piegata
- Cuscinetto di banco albero a gomiti usurato
- Ingranaggio del cambio usurato

È difficile cambiare la marcia

- Regolazione frizione incorretta
- Funzionamento frizione incorretto
- Forcella del cambio piegata
- Albero forcella del cambio piegato
- Albero del cambio piegato
- Scanalature camme tamburo del cambio danneggiate
- Peso olio motore incorretto

Trasmissione salta fuori marcia

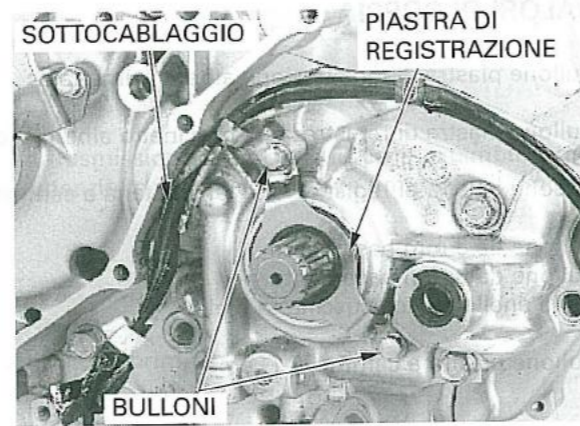
- Fessure o innesti usurati
- Albero forcella piegato
- Tampone tamburo del cambio rotto
- Forcelle del cambio usurate o piegate
- Molla di richiamo del collegamento al meccanismo del cambio rotta

SEPARAZIONE BASAMENTO

Rimuovere il motore dal telaio (Sezione 7).

Fare riferimento alle Informazioni di Servizio (pag. 12-1) per la rimozione di parti necessarie prima di smontare il basamento.

Rimuovere i bulloni e la piastra di registrazione del cuscinetto dell'albero secondario.
Rimuovere il sottocablaggio del motore.



Rimuovere il bullone e la piastra di registrazione tendicatena a camme anteriore.
Rimuovere la catena a camme anteriore dall'albero a gomiti.



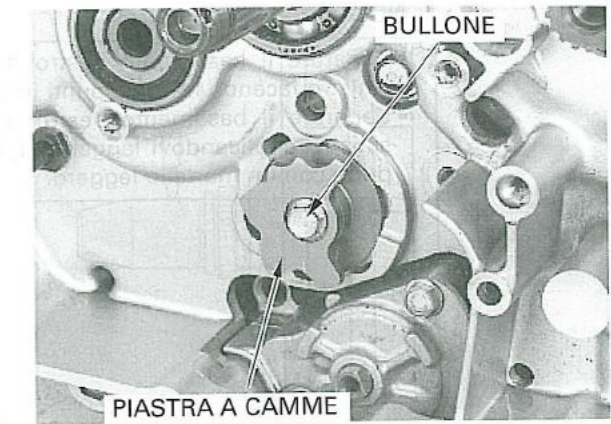
Rimuovere il bullone e la piastra di registrazione tendicatena a camme posteriore.
Rimuovere la catena a camme posteriore e il rocchetto dell'ingranaggio della catena a camme.



Rimuovere la piastra di registrazione del cuscinetto dell'albero primario togliendo i bulloni.



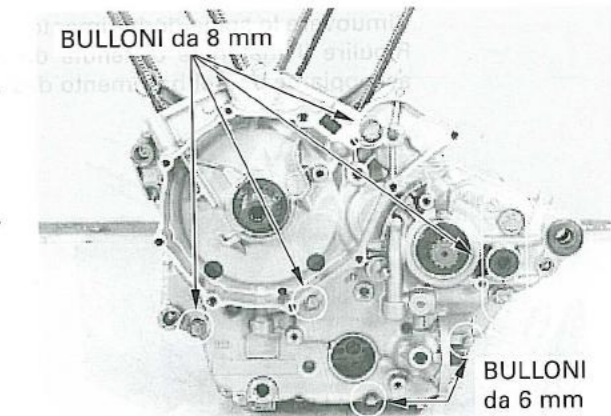
Rimuovere il bullone e la piastra a camme del cambio.



Rimuovere i bulloni del basamento sinistro.

NOTA:

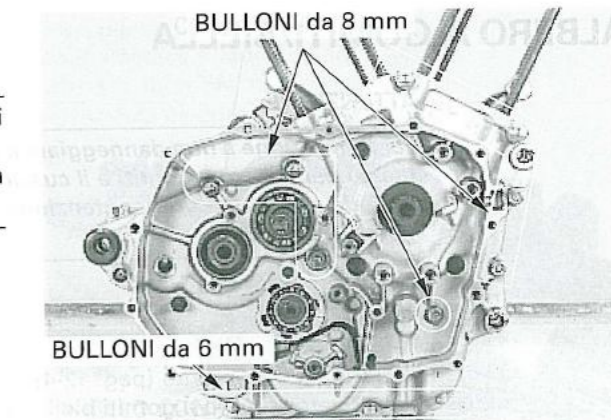
- Allentare dapprima i bulloni da 6 mm, quindi i bulloni da 8 mm.
- Allentare i bulloni del basamento sinistro in modo incrociato in diverse fasi.



Rimuovere i bulloni del basamento destro.

NOTA:

- Allentare dapprima i bulloni da 6 mm, quindi i bulloni da 8 mm.
- Allentare i bulloni del basamento destro in modo incrociato in diverse fasi.

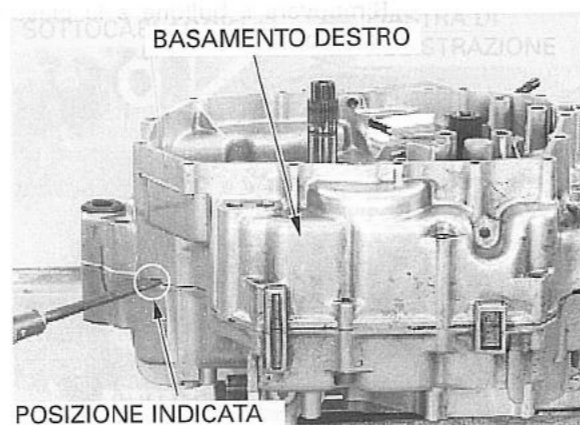


Deporre il basamento con il basamento sinistro verso il basso e rimuovere il basamento destro.

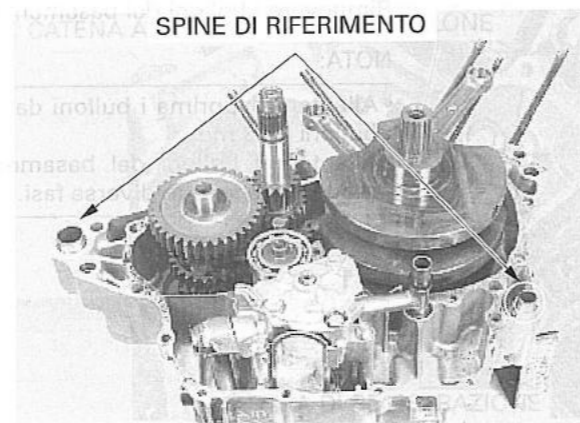


NOTA:

- Separare il basamento destro dal basamento sinistro facendo leva nei punti indicati.
- Separare il basamento destro dal basamento sinistro applicandovi leggeri colpi in numerosi punti con un martello leggero.



Rimuovere le spine di riferimento.
Ripulire il materiale di tenuta dalle superfici di accoppiamento del basamento destro e sinistro.



ALBERO A GOMITI/BIELLA

ATTENZIONE:

Fare attenzione a non danneggiare il cuscinetto di banco dell'albero a gomiti e il cuscinetto di biella quando si effettua la manutenzione dell'albero a gomiti/biella.

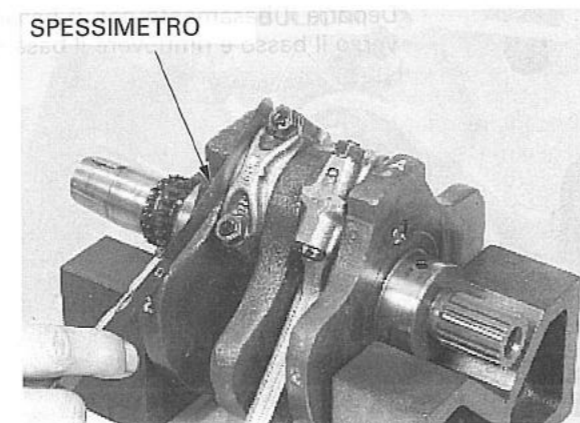
RIMOZIONE

Separare il basamento (pag. 12-4).
Rimuovere l'albero a gomiti/biella dal basamento sinistro.

ISPEZIONE

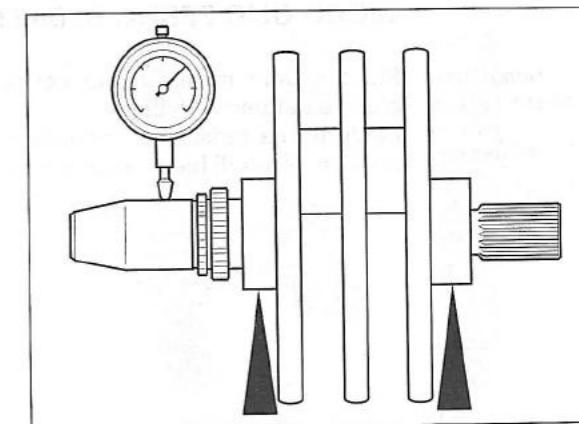
Verificare il gioco laterale della testa di biella.
Misurare il gioco laterale inserendo uno spessore tra l'albero a gomiti e la testa di biella, come illustrato.

STANDARD: 0,30 mm



Sistemare l'albero a gomiti su blocchi a V.
Far ruotare l'albero a gomiti di due giri e leggere il valore con un indicatore a quadrante.
Dividere a metà il valore totale dell'indicatore per ottenere lo scentramento effettivo.

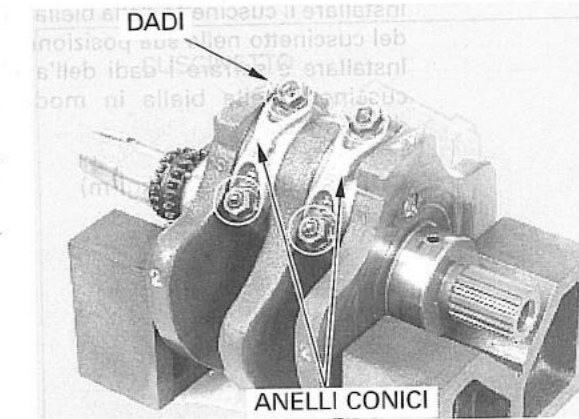
LIMITE DI SERVIZIO: 0,05 mm



Rimuovere i dadi dell'anello conico dei cuscinetti della biella, gli anelli conici del cuscinetto e la biella.

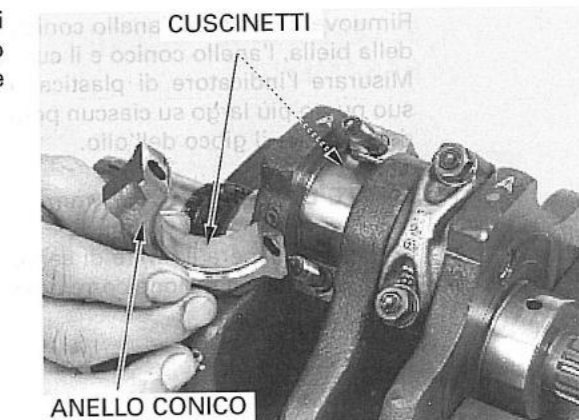
NOTA:

Battere leggermente il lato degli anelli se l'anello conico del cuscinetto è difficile da rimuovere.



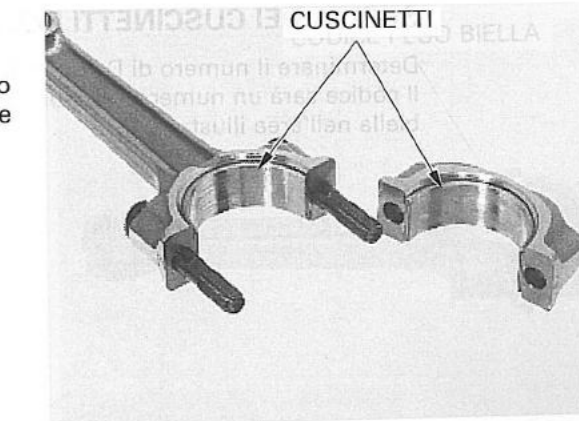
Contrassegnare gli anelli conici del cuscinetto, i cuscinetti e la biella man mano che vengono rimossi per indicare il cilindro e la posizione corretti sui perni di biella per il rimontaggio.

Ispezione del piede di biella (pag. 11-6).



ISPEZIONE CUSCINETTI DELLA BIELLA

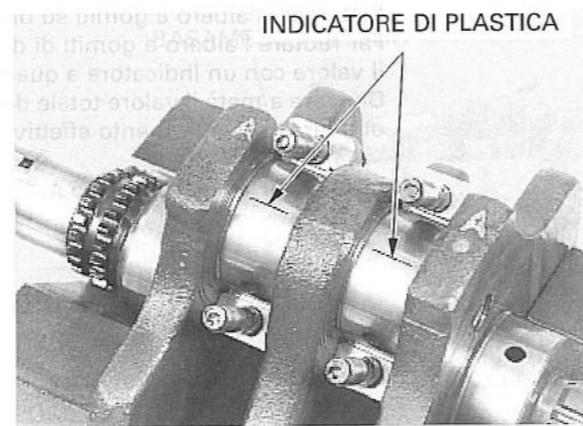
Ispezionare che i semigusci non presentino insolita usura, danni o spellature e sostituirli se necessario.



GIOCO OLIO PERNO DI BIELLA

Non ruotare
l'albero a gomiti
durante
l'ispezione.

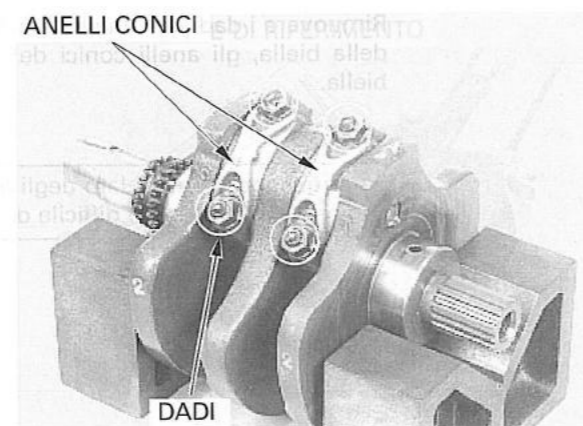
Ripulire ogni traccia d'olio dai semigusci della biella e dal perno di biella.
Mettere una striscia di indicatore di plastica su ciascun perno di biella evitando il perno dell'olio.



INDICATORE DI PLASTICA

Installare il cuscinetto della biella e l'anello conico del cuscinetto nella sua posizione originale.
Installare e serrare i dadi dell'anello conico dei cuscinetti della biella in modo incrociato in diverse fasi.

COPPIA: 33 N-m (3,4 kgf-m)



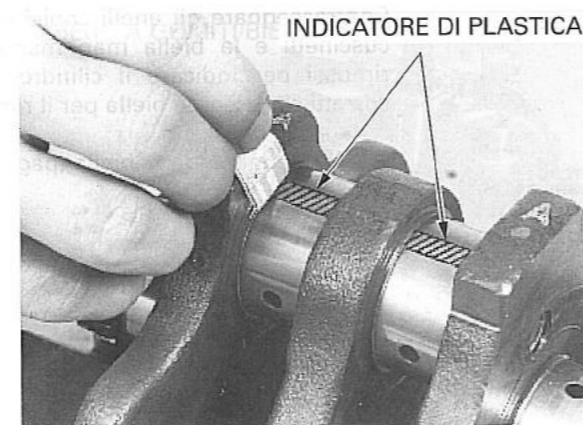
ANELLI CONICI

DADI

Rimuovere i dadi dell'anello conico dei cuscinetti della biella, l'anello conico e il cuscinetto.
Misurare l'indicatore di plastica compresso nel suo punto più largo su ciascun perno di biella per determinare il gioco dell'olio.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,07 mm

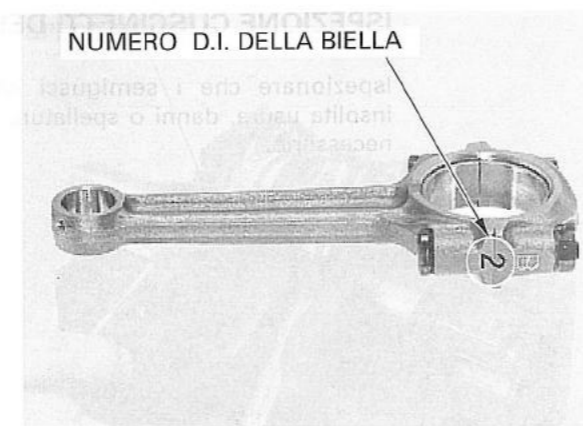
Se il gioco supera il limite di servizio, scegliere i cuscinetti di sostituzione corretti come segue.



INDICATORE DI PLASTICA

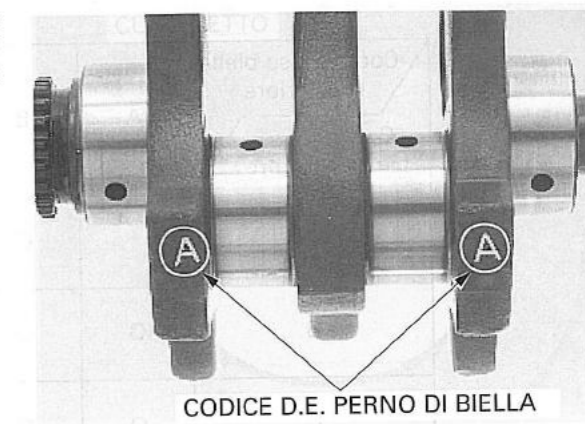
SCELTA DEI CUSCINETTI DELLA BIELLA

Determinare il numero di D.I. della biella.
Il codice sarà un numero 1 oppure 2 situato sulla biella nell'area illustrata.



NUMERO D.I. DELLA BIELLA

Determinare il codice di D.E. del perno di biella corrispondente (o misurare il D.E. del perno di biella). Il codice sarà una lettera A oppure B sul peso del perno.

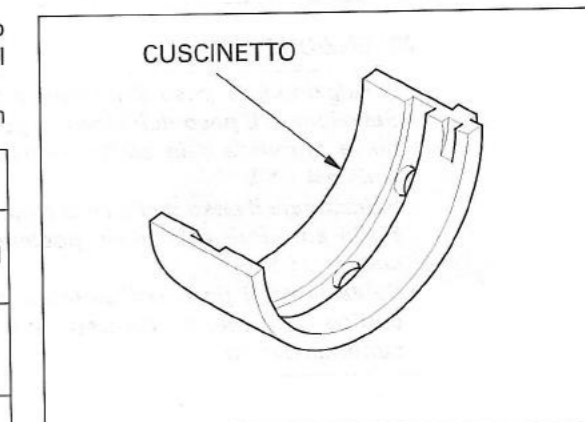


CODICE D.E. PERNO DI BIELLA

Verificare la corrispondenza dei codici del perno di biella e della biella per stabilire il collare del cuscinetto di sostituzione.

Unità: mm

Codice D.E. perno di biella		A	B
Codice D.I. perno di biella		39,982 - 39,990	39,974 - 39,981
1	43,000 - 43,007	C (Marrone)	B (Nero)
2	43,008 - 43,016	B (Nero)	A (Blu)



CUSCINETTO

SPESSORE SEMIGUSCIO

A (Blu):	1,495 - 1,499 mm
B (Nero):	1,491 - 1,495 mm
C (Marrone):	1,487 - 1,491 mm

SELEZIONE BIELLA/ALBERO A GOMITI

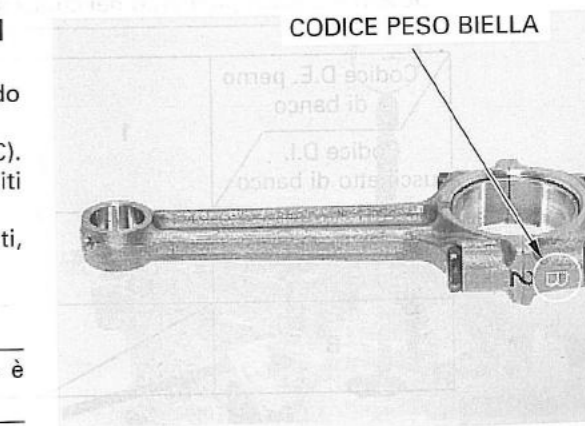
Biella e albero a gomiti sono installati in modo selezionato.

Annotare il codice del peso della biella (A, B o C).
Annotare il codice del peso dell'albero a gomiti (L, H o nessun codice).

Se si sostituiscono biella e/o albero a gomiti, selezionarli dalla tabella delle corrispondenze.

NOTA:

Il contrassegno "O" sulla tabella indica che è possibile l'accoppiamento nei codici sbarrati.

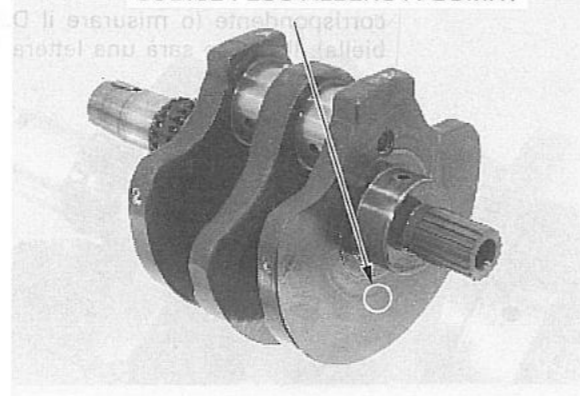


CODICE PESO BIELLA

Unità: mm

Codice peso biella posteriore / Codice peso biella anteriore	A	B	C
A	*	O	O
B	O	O	O
C	O	O	**

CODICE PESO ALBERO A GOMITI



ATTENZIONE:

Per selezionare il peso dell'albero a gomiti.

- Selezionare il peso dell'albero a gomiti "L", se la biella anteriore e la biella posteriore hanno il codice A (*).
- Selezionare il peso dell'albero a gomiti "H", se la biella anteriore e la biella posteriore hanno il codice C (**).
- Selezionare il peso dell'albero a gomiti senza codice, in caso diverso dai due casi summenzionati.

SELEZIONARE ALBERO A GOMITI/BASAMENTO

Basamento ed albero a gomiti sono installati in modo selezionato.

Annotare il numero di codice del D.E. del perno di banco (1 oppure 2).

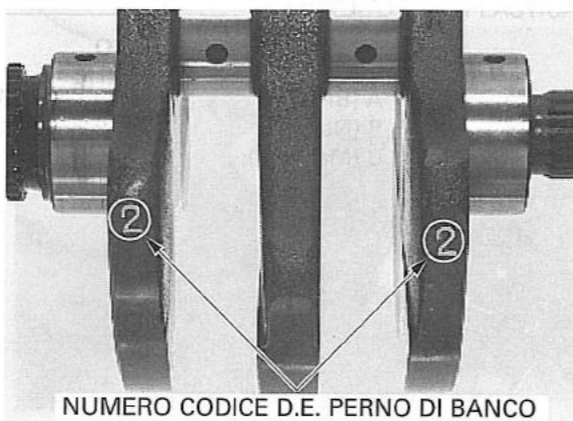
Annotare il numero di codice del D.I. del cuscinetto di banco (A oppure B).

Se il basamento e/o l'albero a gomiti vengono sostituiti, selezionarli secondo la seguente tabella delle corrispondenze.

NOTA:

Il contrassegno "O" nella tabella indica che è possibile l'accoppiamento nei codici sbarrati.

Codice D.E. perno di banco / Codice D.I. cuscinetto di banco	1	2
A	O	/
B	/	O



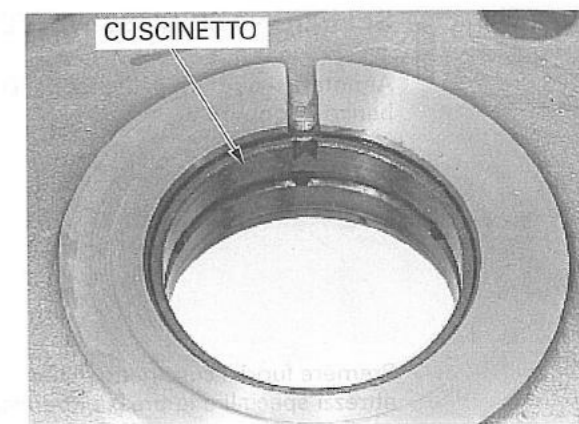
NUMERO CODICE D.E. PERNO DI BANCO



CODICE D.I. CUSCINETTO DI BANCO

ISPEZIONE DEL CUSCINETTO DI BANCO

Verificare che i semigusci non abbiano usura insolita, danni o spellature e sostituire se necessario.

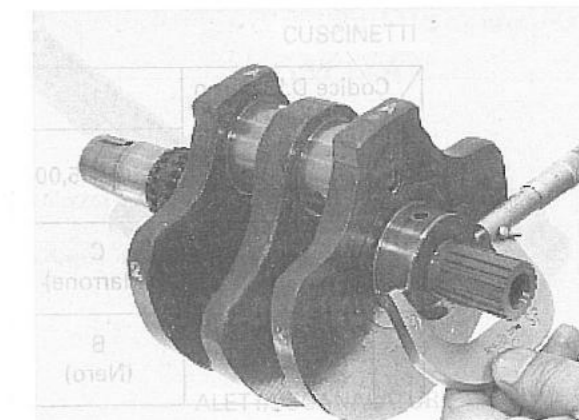


GIOCO OLIO CUSCINETTO DI BANCO

Ripulire ogni traccia di olio dai semigusci e dai perni di banco.



Misurare ed annotare il D.E. del perno di banco dell'albero a gomiti.

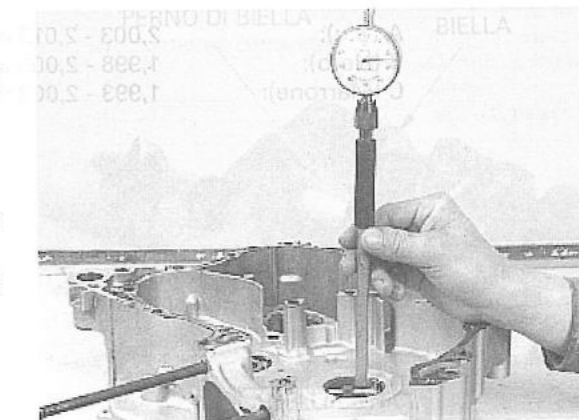


Misurare ed annotare il D.I. del perno di banco.

Calcolare il gioco dell'olio sottraendo il D.E. del perno dal D.I. del cuscinetto.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,06mm

Sostituire il cuscinetto se si supera il limite di servizio. Selezionare il cuscinetto di sostituzione (vedere di seguito).



SELEZIONARE CUSCINETTO DI BANCO

Annotare il numero di codice del D.E. del perno di banco (1 oppure 2).

Premere fuori il cuscinetto di banco utilizzando gli attrezzi speciali e la pressa idraulica:

ATTENZIONE:

Quando si rimuovono i cuscinetti, utilizzare sempre una pressa idraulica ed attrezzi speciali per evitare danni al basamento.

ATTREZZI:

Estrattore 07749-0010000
 Accessorio
 estrattore cuscinetti 07HMF-MM90400

Misurare ed annotare il D.I. del basamento (A oppure B).

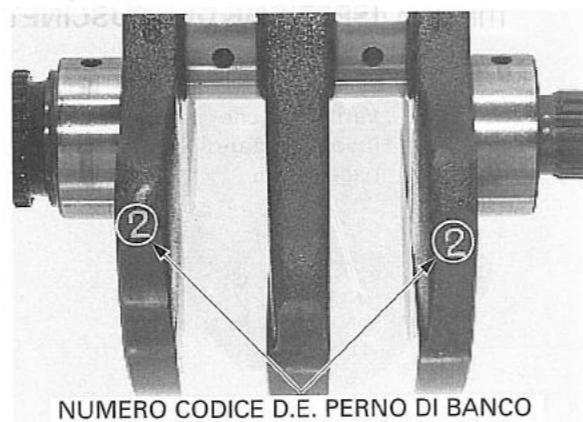
Verificare la corrispondenza dei codici del basamento e del perno di banco per determinare il colore del cuscinetto di sostituzione.

Unità: mm

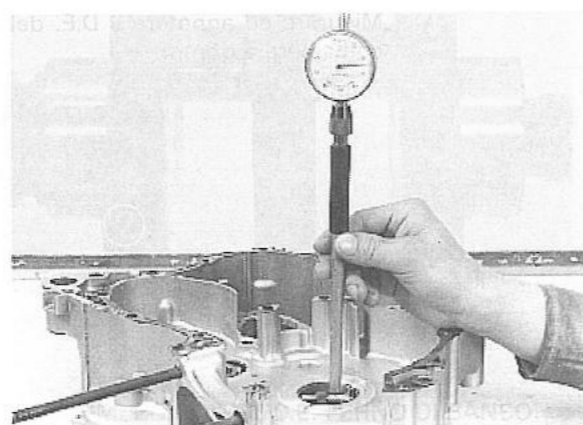
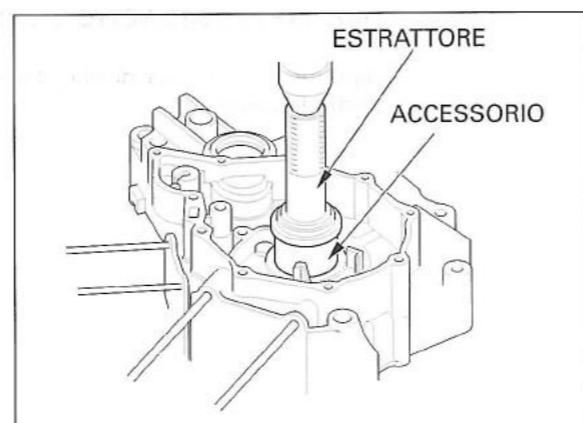
Codice D.E. perno di banco		1	2
Codice D.I. basamento		44,992-45,000	44,984-44,991
A	48,990 - 49,000	C (Marrone)	B (Nero)
B	49,000 - 49,010	B (Nero)	A (Blu)

SPESSORE SEMIGUSCI:

A (Blu): 2,003 - 2,013 mm
 B (Nero): 1,998 - 2,008 mm
 C (Marrone): 1,993 - 2,003 mm



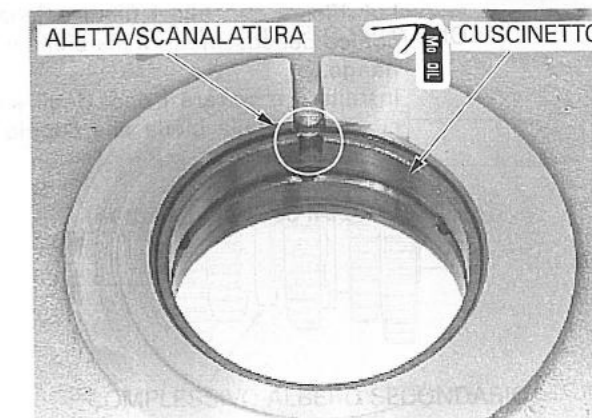
NUMERO CODICE D.E. PERNO DI BANCO



Applicare olio di disolfuro di molibdeno alla superficie esterna del nuovo cuscinetto di banco. Inserirlo nel basamento allineando l'aletta con la scanalatura del basamento. Premere il cuscinetto di banco dentro il basamento.

ATTENZIONE:

Fare attenzione a non danneggiare il cuscinetto.

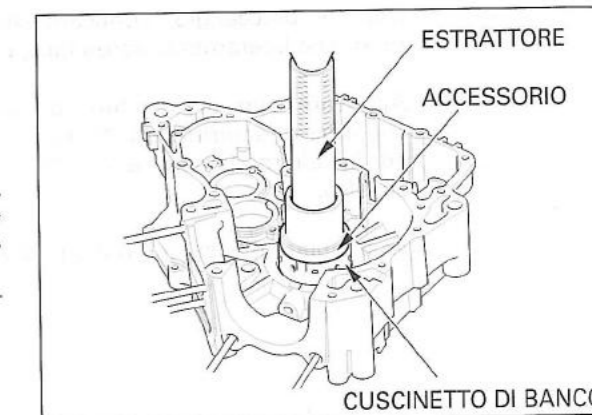


ATTREZZI:

Estrattore 07749-0010000
 Accessorio
 estrattore cuscinetti 07HMF-MM90400

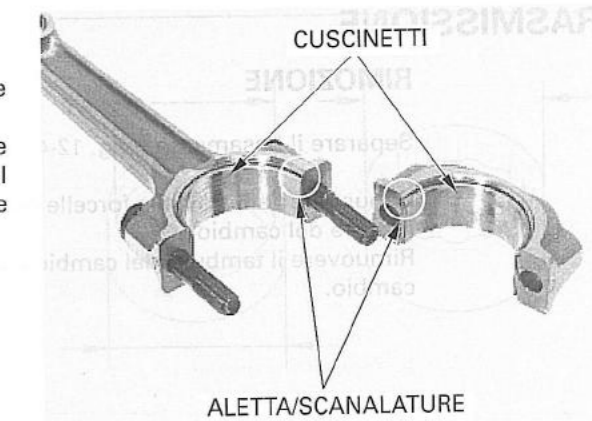
NOTA:

Se si sostituisce il cuscinetto di banco, annotare la lettera di codice del nuovo cuscinetto di banco che si trova sul basamento.



INSTALLAZIONE

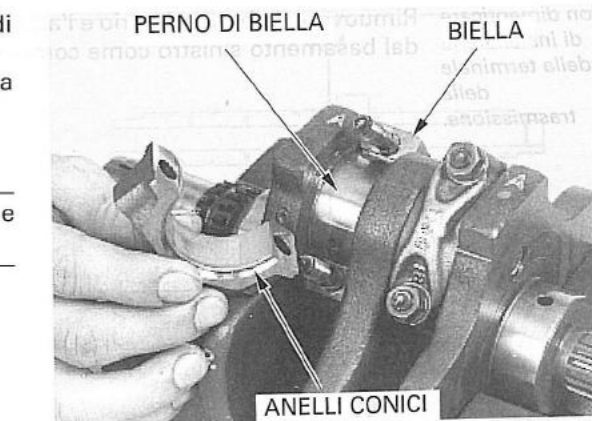
Ripulire ogni traccia di olio dai semigusci e dall'anello conico del cuscinetto della biella. Installare il cuscinetto di banco sulla biella e sull'anello conico allineando l'aletta del cuscinetto con la scanalatura della biella e dell'anello conico.



Installare le bielle e gli anelli conici sul perno di biella. Assicurarsi che ogni parte sia installata nella sua posizione originale.

NOTA:

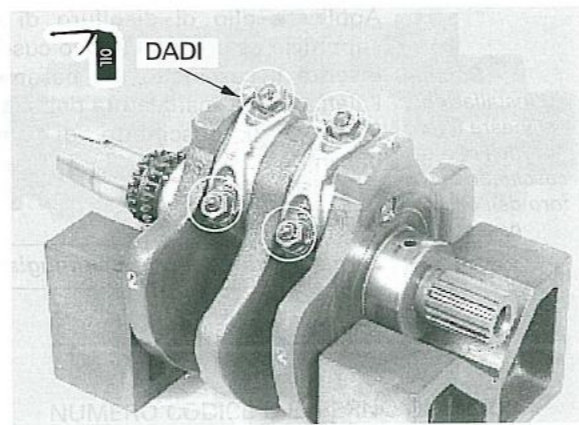
Allineare il codice del D.I. dell'anello conico e della biella.



Lubrificare con olio i filetti del dado dell'anello conico del cuscinetto della biella e la superficie a flange.

Installare e serrare i dadi degli anelli conici del cuscinetto della biella alla coppia specificata in diverse fasi.

COPPIA: 33 N-m (3,4 kgf-m)



Dopo il bloccaggio, verificare che le bielle si muovano liberamente senza incepparsi.

Applicare olio di disolfuro di molibdeno alle superfici di scorrimento del cuscinetto di banco ed installare l'albero a gomiti nel basamento sinistro.

Assemblare il basamento (pag. 12-24).

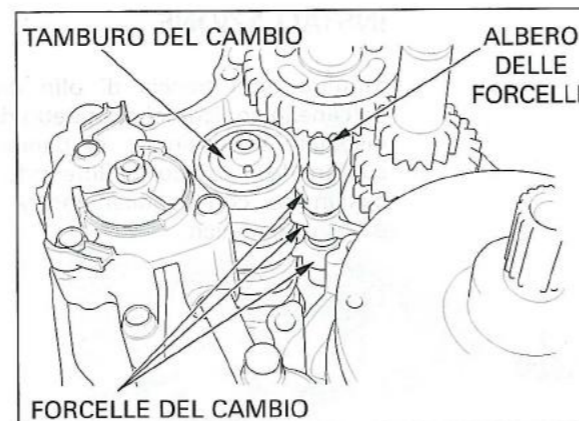


TRASMISSIONE

RIMOZIONE

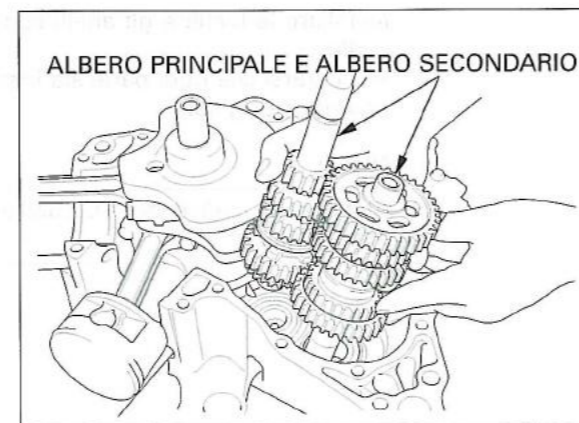
Separare il basamento (pag. 12-4).

Rimuovere l'albero delle forcelle del cambio dalle forcelle del cambio.
Rimuovere il tamburo del cambio e le forcelle del cambio.



Non dimenticare di installare la rondella terminale della trasmissione.

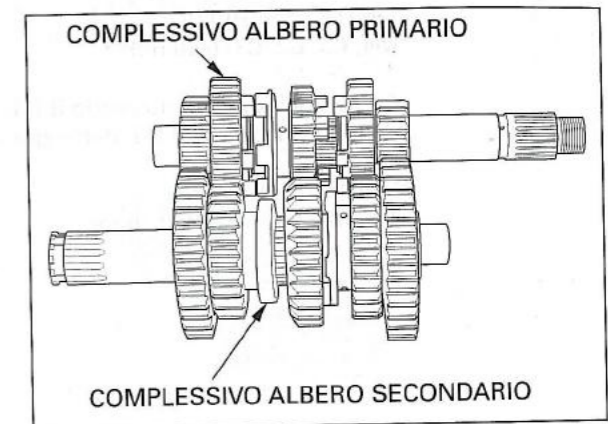
Rimuovere l'albero primario e l'albero secondario dal basamento sinistro come complessivo.



SMONTAGGIO

NOTA:

- Non perdetevi nota delle parti smontate (ingranaggi, boccole, rondelle ed anelli elastici di ritegno) inserendoli su un attrezzo o infilandoli in un pezzo di filo metallico.
- Non allargare l'anello elastico di ritegno più del necessario per estrarlo. Per rimuovere un anello elastico di ritegno, allargarlo ed estrarlo utilizzando l'ingranaggio dietro di esso.



Smontare il complessivo dell'albero principale e il complessivo dell'albero secondario.

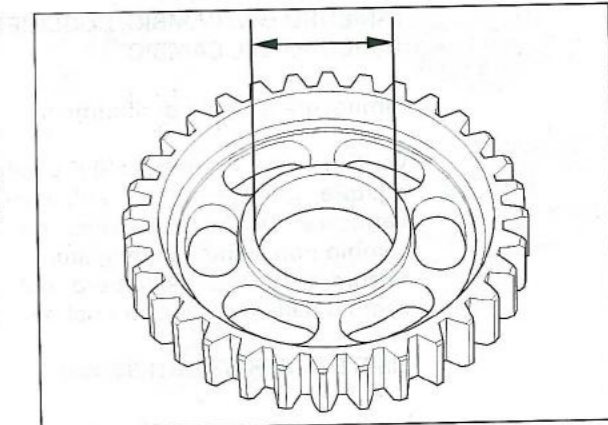
ISPEZIONE

INGRANAGGIO

Verificare che gli innesti dell'ingranaggio, i supporti dell'innesto ed i denti non siano danneggiati o eccessivamente usurati. Misurare il D.I. di ciascun ingranaggio.

LIMITI DI SERVIZIO:

M4, M5, C2, C3: 28,04 mm
C1: 24,04 mm



BOCCOLA

Verificare che le boccole non siano danneggiate o eccessivamente usurate.

Misurare il D.E. di ciascuna boccola.

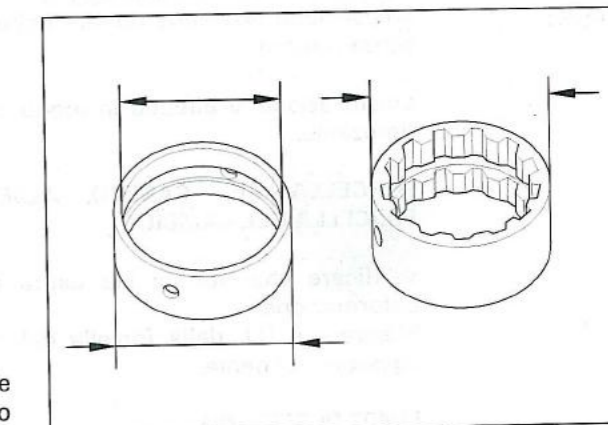
LIMITI DI SERVIZIO:

M4, M5, C2, C3: 27,94 mm
C1: 23,94 mm

Misurare il D.I. di ciascuna boccola.

LIMITI DI SERVIZIO:

M4: 25,04 mm
C1: 20,06 mm
C2: 25,04 mm
C3: 25,04 mm



ALBERO PRIMARIO/ALBERO SECONDARIO

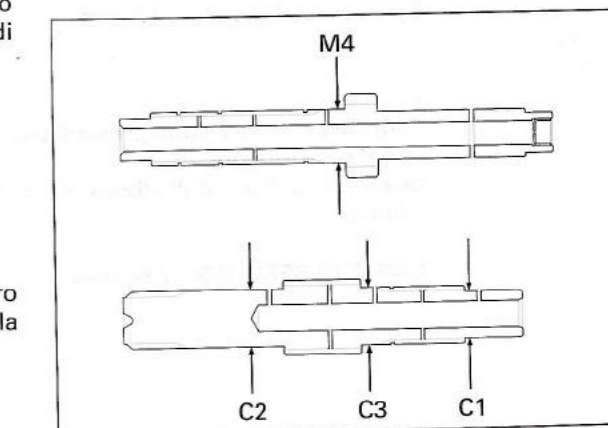
Verificare che le scanalature degli alberini e le superfici di scorrimento non siano danneggiate o eccessivamente usurate.

Misurare il D.E. dell'albero primario e dell'albero secondario all'ingranaggio e alle aree di scorrimento della boccola.

LIMITI DI SERVIZIO:

Albero primario:
M4 boccola ingranaggio: 24,94 mm
Albero secondario:
C1 boccola ingranaggio: 19,96 mm
C2 boccola ingranaggio: 24,94 mm
C3 boccola ingranaggio: 24,94 mm

Calcolare il gioco sottraendo il D.E. dell'albero principale e dell'albero primario dal D.I. della boccola dell'ingranaggio.



LIMITE DI SERVIZIO:
M4, C3, C2, C1: 0,10 mm

Calcolare il gioco sottraendo il D.E. della boccola dell'ingranaggio dal D.I. dell'ingranaggio.

LIMITE DI SERVIZIO:
M5, M4, C1, C2, C3: 0,10 mm

TAMBURO DEL CAMBIO, CUSCINETTO TAMBURO DEL CAMBIO

Rimuovere la spina di riferimento.

Verificare che il tamburo del cambio non abbia rigature, graffi o non sia abbastanza lubrificato. Verificare che le scanalature del tamburo del cambio non siano danneggiate. Misurare il D.E. dell'albero del tamburo del cambio dalla parte sinistra del perno di banco.

LIMITE DI SERVIZIO: 11,94 mm

Verificare che gli anelli interni ed esterni del cuscinetto non siano danneggiati. Il cuscinetto dovrebbe ruotare uniformemente e senza rumore.

L'installazione si effettua in modo contrario alla rimozione.

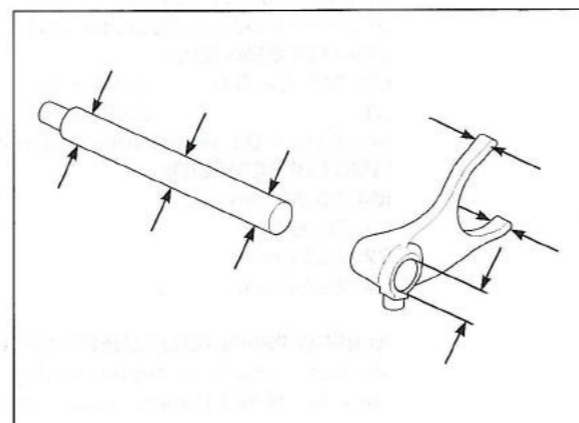
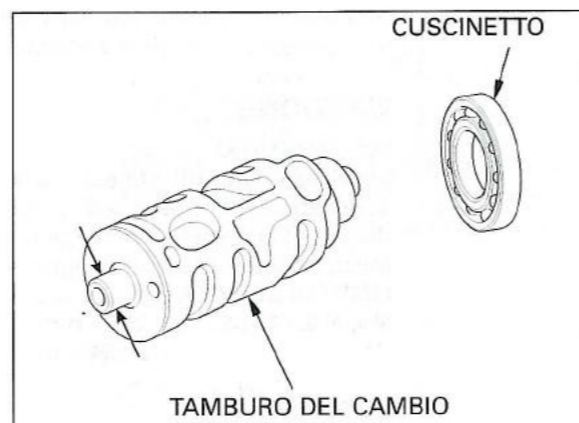
FORCELLA DEL CAMBIO, ALBERO DELLA FORCELLA DEL CAMBIO

Verificare che non ci sia usura anormale o deformazione. Misurare il D.I. della forcella del cambio e lo spessore del dente.

LIMITI DI SERVIZIO:
D.I.: 13,04 mm
Spessore del dente: 5,63 mm

Verificare che non siano presenti usura anormale, danni o distorsioni. Misurare il D.E. dell'albero della forcella del cambio.

LIMITE DI SERVIZIO: 12,94 mm



CUSCINETTO PORTANTE TAMBURO DEL CAMBIO, CUSCINETTO PORTANTE FORCELLA DEL CAMBIO

Verificare che il cuscinetto portante dell'albero della forcella del cambio del basamento destro e sinistro non sia usurato o danneggiato. Verificare che il cuscinetto portante del tamburo del cambio del basamento sinistro non sia usurato o danneggiato.



CUSCINETTO PORTANTE DEL TAMBURO

GETTO DELL'OLIO

Rimuovere i getti dell'olio dalla camera cilindrica del basamento destro e sinistro.



Verificare che il gommino O-ring non sia sottoposto a troppa fatica e non sia danneggiato. Sostituirlo con uno nuovo se necessario.

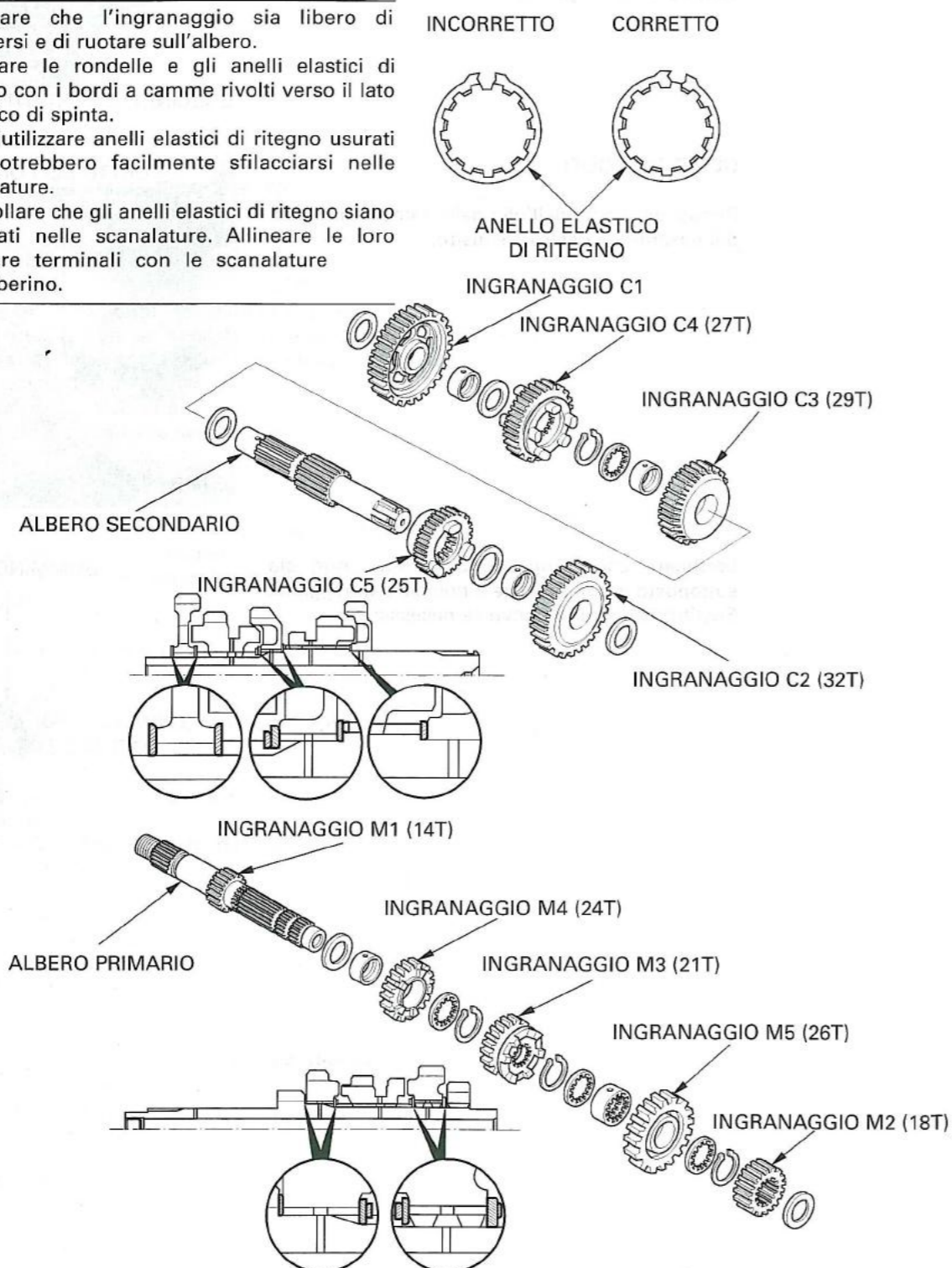


MONTAGGIO

Pulire tutte le parti con solvente.
Applicare una soluzione di olio di molibdeno all'ingranaggio ed alle superfici di scorrimento delle boccole e alle scanalature della forcella del cambio per garantire una lubrificazione iniziale.
Assemblare tutte le parti nelle loro posizioni originali.

NOTA:

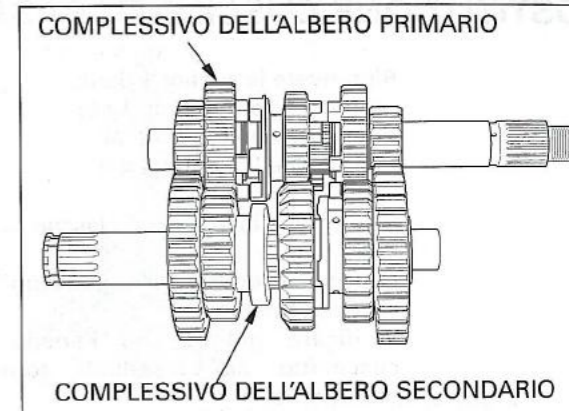
- Verificare che l'ingranaggio sia libero di muoversi e di ruotare sull'albero.
- Installare le rondelle e gli anelli elastici di ritegno con i bordi a camme rivolti verso il lato di carico di spinta.
- Non riutilizzare anelli elastici di ritegno usurati che potrebbero facilmente sfilacciarsi nelle scanalature.
- Controllare che gli anelli elastici di ritegno siano insediati nelle scanalature. Allineare le loro aperture terminali con le scanalature dell'alberino.



INSTALLAZIONE

Applicare olio per motore alle seguenti parti.

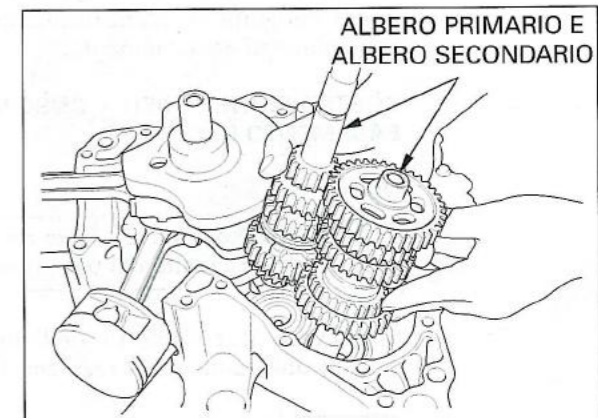
- Albero primario
- Albero secondario
- Ciascun ingranaggio
- Cuscinetto dell'albero primario
- Cuscinetto dell'albero secondario
- Cuscinetto del tamburo del cambio



Installare l'albero primario e l'albero secondario nel basamento sinistro come complessivo.

NOTA:

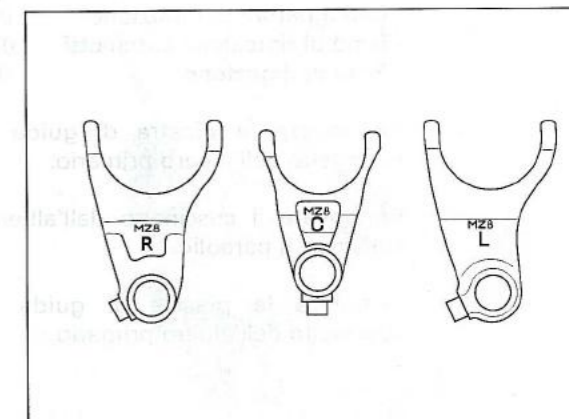
- Non dimenticare di installare la rondella terminale della trasmissione.
- Quando si installano l'albero primario e l'albero secondario, fare attenzione a non danneggiare il paraolio.



Installare le forcelle del cambio nelle scanalature dell'ingranaggio del cambio con i contrassegni "R", "C", "L" rivolti verso l'alto (lato del basamento destro).

NOTA:

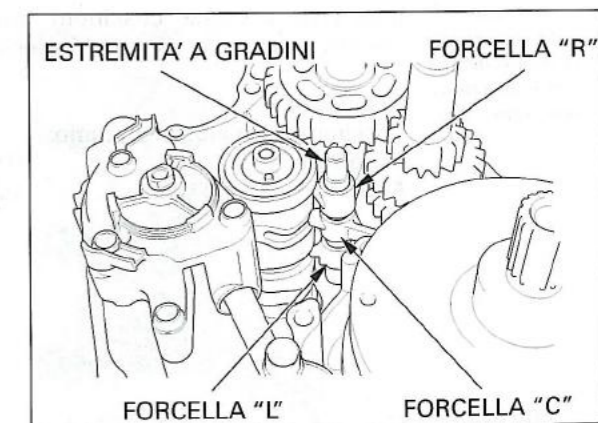
Ciascuna forcella ha un contrassegno di identificazione; "R" è per la forcella del cambio destra e "C" è per la forcella del cambio del centro.



Installare il tamburo del cambio allineando i perni di guida delle forcelle del cambio con le scanalature di guida del tamburo. Inserire l'albero della forcella del cambio attraverso le forcelle del cambio nel basamento sinistro con l'estremità a gradini verso l'alto.

Dopo l'installazione, verificare che la trasmissione funzioni in modo uniforme.

Montare il basamento (pag. 12-25).



SOSTITUZIONE CUSCINETTI BASAMENTO

Rimuovere le seguenti parti:

- Albero a gomiti (pag. 12-6)
- Trasmissione (pag. 12-14)
- Pompa dell'olio (pag. 4-4)

Girare l'anello interno di ciascun cuscinetto con le dita.

I cuscinetti dovrebbero girare uniformemente e silenziosamente.

Verificare inoltre che l'anello esterno del cuscinetto sia insediato fermamente nel basamento.

Sostituire i cuscinetti se gli anelli non girano uniformemente e silenziosamente, oppure se sono allentati nel basamento.

SOSTITUZIONE DEL CUSCINETTO DEL BASAMENTO DESTRO

NOTA:

La pompa dell'olio deve essere rimossa prima di sostituire il cuscinetto del basamento.

Rimuovere il cuscinetto dell'albero primario sinistro utilizzando gli attrezzi speciali.

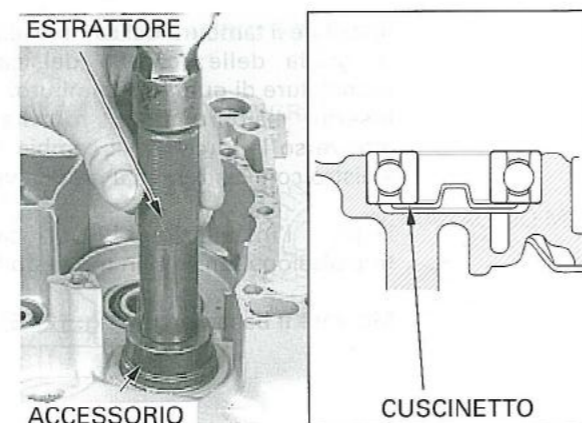
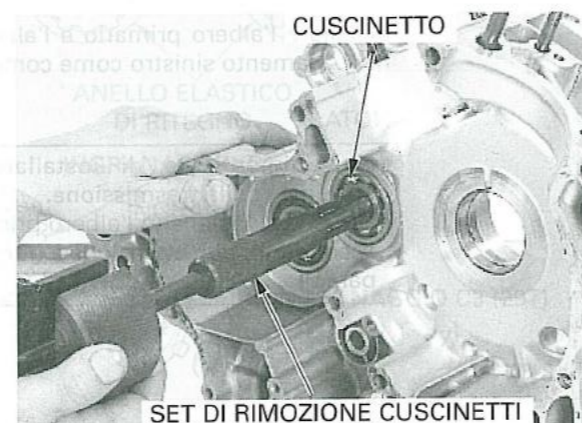
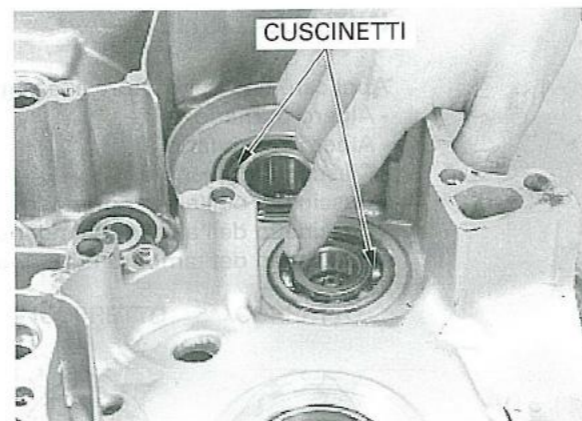
ATTREZZI:

- | | |
|---------------------------------|---------------|
| Set di rimozione cuscinetti | 07936-3710001 |
| - Impugnatura di rimozione | 07936-3710100 |
| - Testa di rimozione cuscinetti | 07936-3710600 |
| - Peso di rimozione | 07741-0010201 |

Rimuovere la piastra di guida dell'olio del cuscinetto dell'albero primario.

Rimuovere il cuscinetto dell'albero secondario sinistro e il paraolio.

Installare la piastra di guida dell'olio del cuscinetto dell'albero primario.



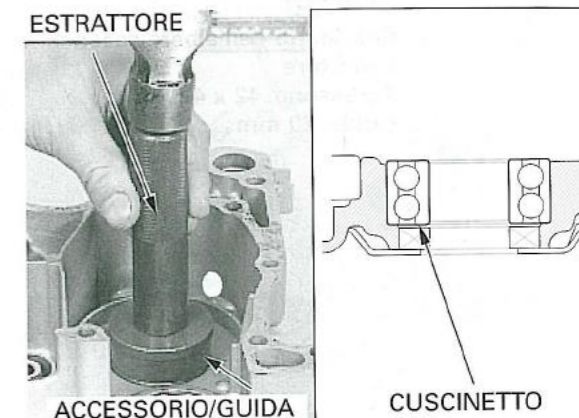
Introdurre il nuovo cuscinetto in modo esatto con il lato della marcatura verso l'alto.

ATTREZZI:

- | | |
|----------------------------------|---------------|
| Cuscinetto dell'albero primario: | |
| Estrattore | 07749-0010000 |
| Accessorio, 42 x 47 mm | 07746-0010300 |

ATTREZZI:

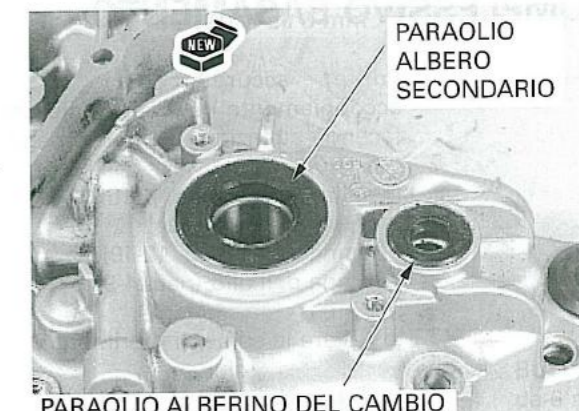
- | | |
|------------------------------------|---------------|
| Cuscinetto dell'albero secondario: | 07749-0010000 |
| Estrattore | 07746-0010400 |
| Accessorio, 52 x 55 mm | 07746-0040600 |
| Guida, 25 mm | |



Installare il nuovo paraolio dell'albero secondario,

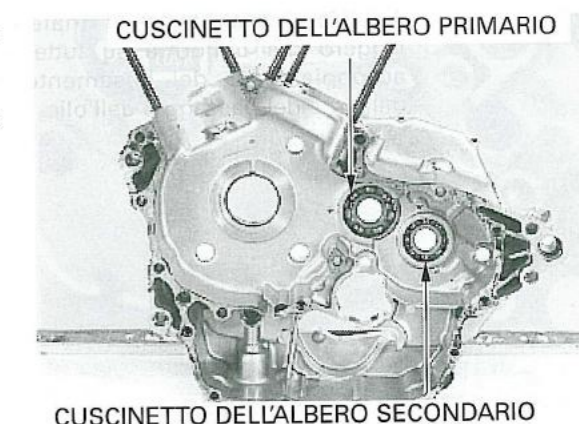
Controllare che il paraolio dell'alberino del cambio non sia danneggiato.

Sostituire il paraolio dell'alberino del cambio se necessario.



SOSTITUZIONE DEI CUSCINETTI DEL BASAMENTO DESTRO

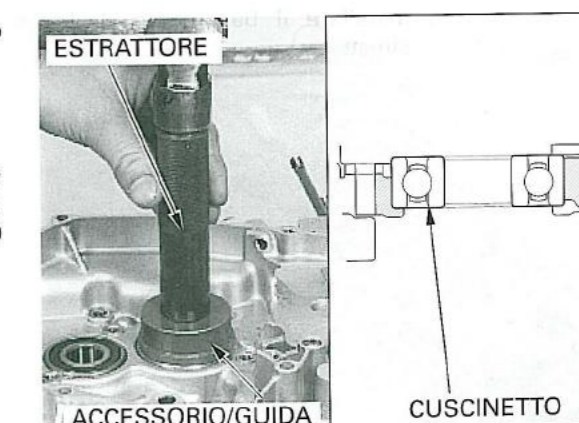
Estrarre il cuscinetto dell'albero primario destro e il cuscinetto dell'albero secondario destro.



Introdurre il nuovo cuscinetto in modo esatto con il lato della marcatura verso l'alto.

ATTREZZI:

- | | |
|----------------------------------|---------------|
| Cuscinetto dell'albero primario: | |
| Estrattore | 07749-0010000 |
| Accessorio, 52 x 55 mm | 07746-0010400 |
| Guida, 25 mm | 07746-0040600 |



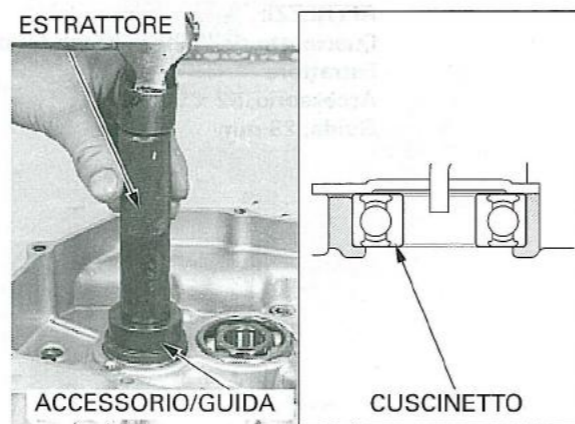
ATTREZZI:

Cuscinetto dell'albero secondario:

Estrattore 07749-0010000

Accessorio, 42 x 47 mm 07746-0010300

Guida, 20 mm 07746-0040500



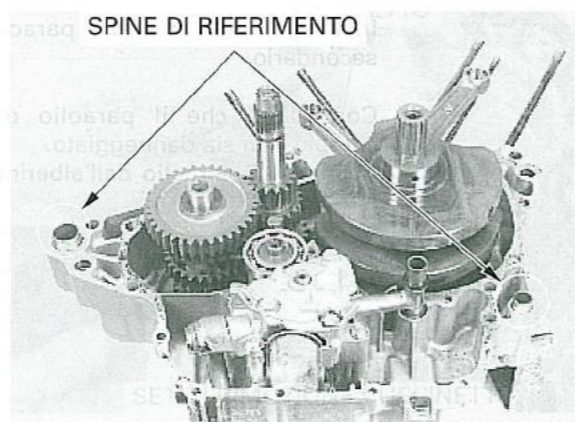
COMPLESSIVO BASAMENTO

Pulire accuratamente le superfici di accoppiamento del basamento destro e sinistro, facendo attenzione a non danneggiarle.

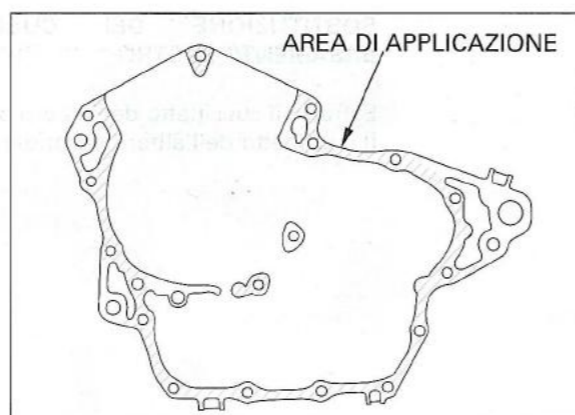
Installare le seguenti parti:

- Albero a gomiti (pag. 12-13)
- Trasmissione (pag. 12-19)
- Pompa dell'olio (pag. 4-9)

Installare le spine di riferimento.



Applicare uno strato di materiale di tenuta leggero ma uniforme su tutte le superfici di accoppiamento del basamento ad eccezione dell'area del passaggio dell'olio.

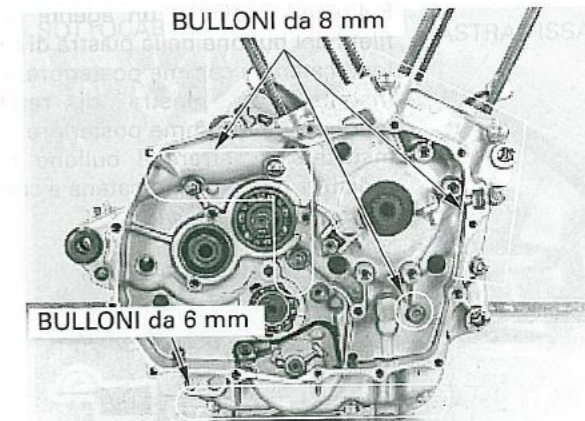


Installare il basamento destro sul basamento sinistro.



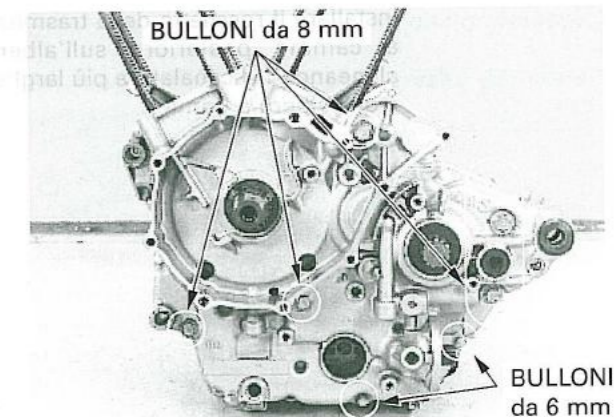
Installare e serrare i bulloni del basamento destro in modo incrociato in diverse fasi.

COPPIA: bullone da 8 mm: 23 N-m (2,3 kgf-m)
bullone da 6 mm: 12 N-m (1,2 kgf-m)



Installare e serrare i bulloni del basamento sinistro in modo incrociato in diverse fasi.

COPPIA: bullone da 8 mm: 23 N-m (2,3 kgf-m)
bullone da 6 mm: 12 N-m (1,2 kgf-m)



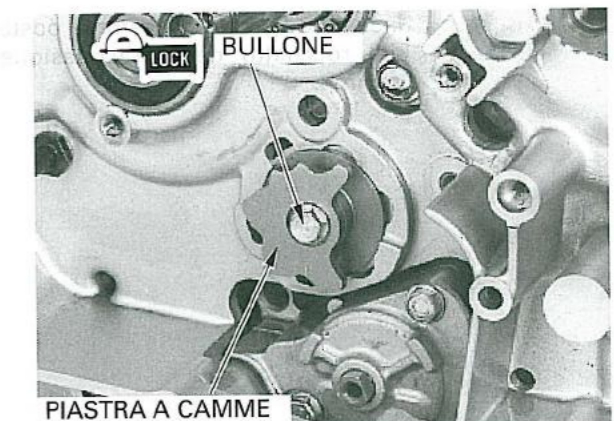
Installare la piastra a camme del cambio allineando il foro della piastra a camme con la spina di riferimento.

Pulire ed applicare un agente di bloccaggio ai filetti dei bulloni della piastra a camme del cambio.

Installare la piastra a camme del cambio e il bullone sul tamburo del cambio.

Serrare il bullone alla coppia specificata.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

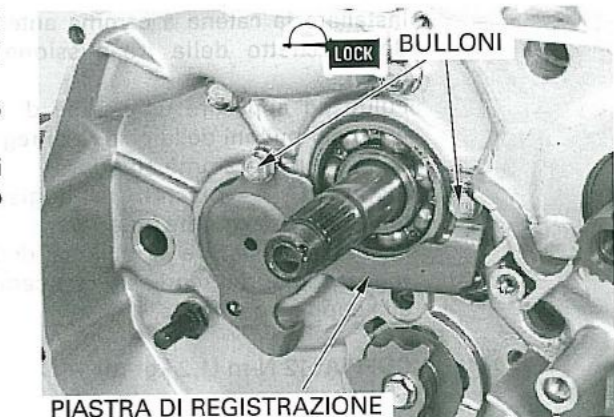


Pulire ed applicare un agente di bloccaggio ai filetti del bullone della piastra di registrazione del cuscinetto dell'albero primario.

Installare la piastra di registrazione del cuscinetto dell'albero primario.

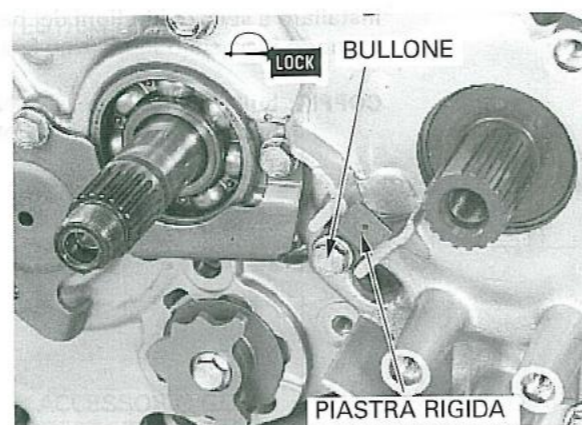
Installare e serrare i bulloni della piastra di registrazione del cuscinetto dell'albero primario alla coppia specificata.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

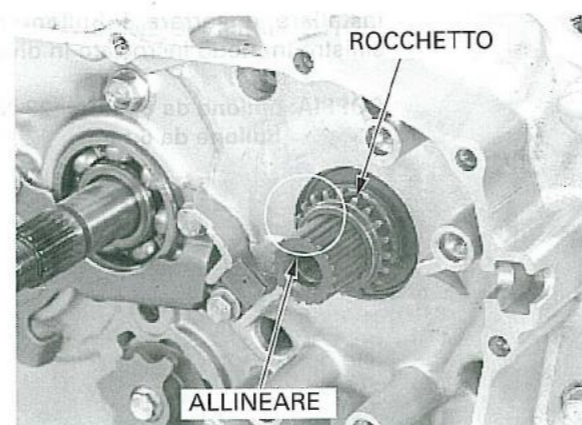


Pulire ed applicare un agente di bloccaggio ai filetti del bullone della piastra di registrazione del tendicatena a camme posteriore. Installare la piastra di registrazione del tendicatena a camme posteriore. Installare e serrare il bullone della piastra di registrazione del tendicatena a camme posteriore alla coppia specificata.

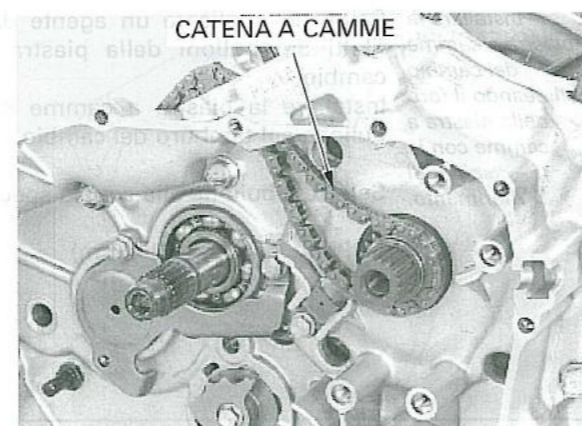
COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)



Installare il rocchetto della trasmissione a catena a camme posteriore sull'albero a gomiti, allineando le scanalature più larghe del rocchetto e dell'albero a gomiti.

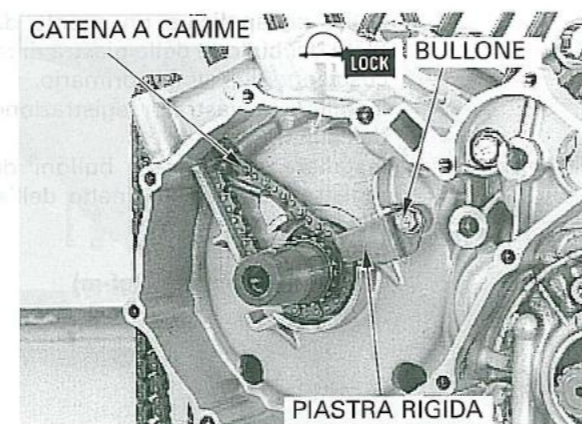


Installare la catena a camme posteriore al dente del rocchetto della trasmissione a catena a camme.



Installare la catena a camme anteriore ai dente del rocchetto della trasmissione a catena a camme. Pulire ed applicare un agente di bloccaggio ai filetti dei bulloni della piastra di registrazione del tendicatena a camme anteriore. Installare la piastra di registrazione del tendicatena a camme anteriore. Installare e serrare il bullone della piastra di registrazione del tendicatena a camme anteriore alla coppia specificata.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)



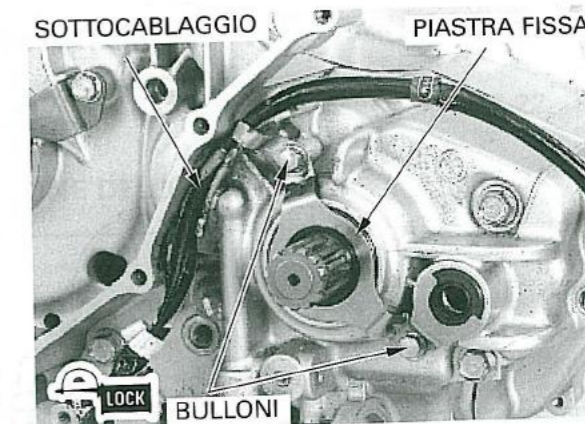
Installare il sottocablaggio del motore.

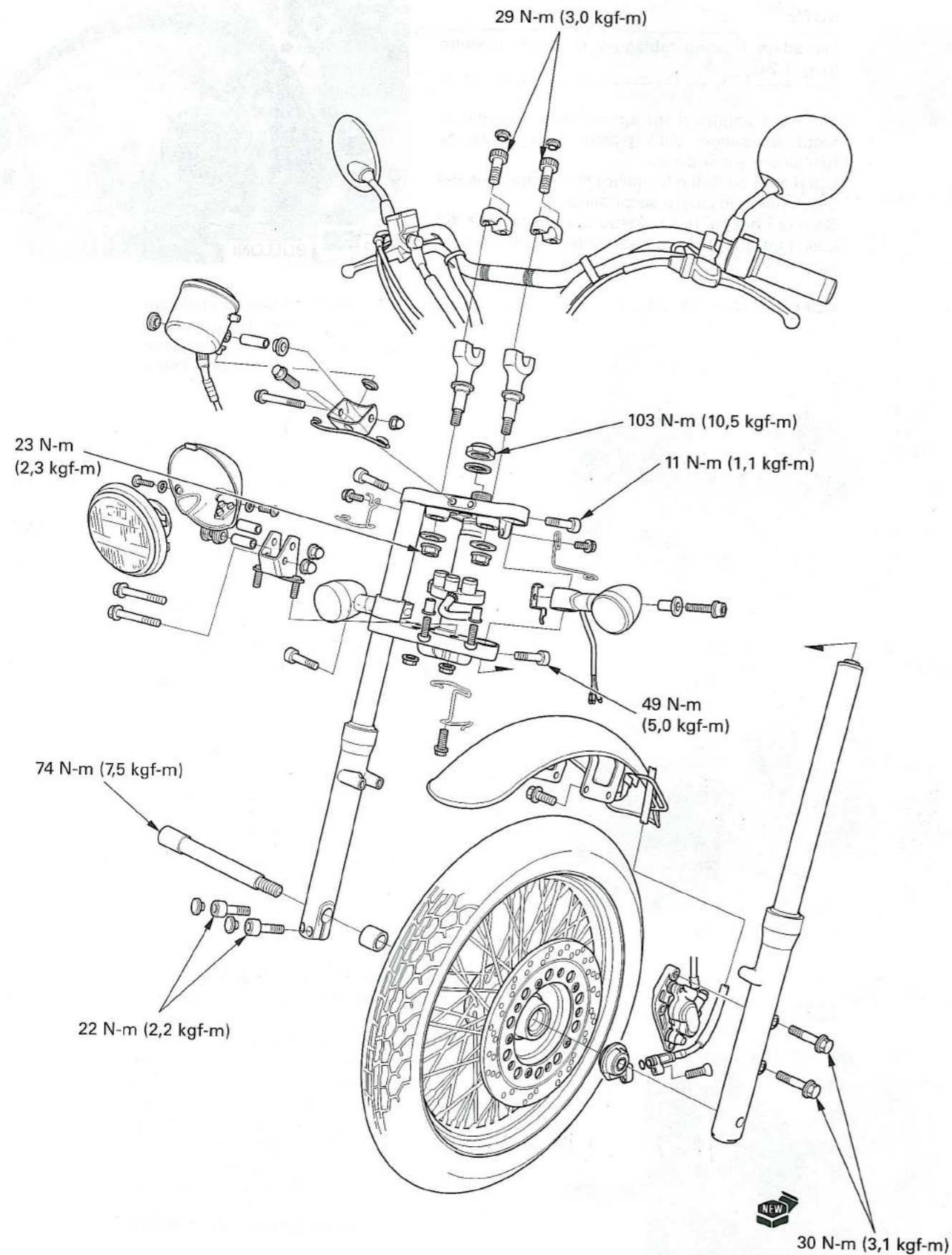
NOTA:

Instradare il sotto-cablaggio in modo corretto (pag. 1-24).

Pulire ed applicare un agente di bloccaggio ai filetti dei bulloni della piastra di registrazione dell'albero secondario. Installare i bulloni e la piastra di registrazione del cuscinetto dell'albero secondario. Serrare i bulloni della piastra di registrazione del cuscinetto dell'albero secondario alla coppia specificata.

COPPIA: 9 N-m (0,9 kgf-m)





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	13-1	RUOTA ANTERIORE	13-13
DIAGNOSTICA	13-3	FORCELLA	13-22
MANUBRIO	13-4	PIANTONE DELLO STERZO	13-34

INFORMAZIONI DI SERVIZIO
CARATTERISTICHE GENERALI

▲ AVVERTIMENTO

- Un disco del freno o delle pastiglie contaminati riducono il potere frenante. Scartare le pastiglie contaminate e pulire un disco sporco con un prodotto sgrassante per freni di alta qualità.
- La guida della motocicletta con cerchioni o raggi danneggiati diminuisce la sicurezza di funzionamento della stessa.
- L'equilibratura delle ruote influisce direttamente sulla stabilità, sulla tenuta e sulla sicurezza generale della motocicletta. Controllare con attenzione l'equilibratura prima di rimontare la ruota.

ATTENZIONE:

- Non sollevare la motocicletta tramite cricco utilizzando il filtro dell'olio.
- Per evitare di danneggiare il cerchione con il levagomme, usare sempre gli appositi elementi di protezione.
- Quando si esegue la manutenzione della ruota anteriore, sostenere fermamente la motocicletta con un cricco o altro supporto sotto il motore.
- Non operare la leva del freno dopo aver rimosso la pinza e la ruota anteriore. Ciò causerebbe difficoltà ad installare il disco del freno tra le pastiglie del freno.
- Si veda la Sezione 15 per informazioni sull'impianto frenante.

SPECIFICHE TECNICHE

Unità: mm

ARTICOLO		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Profondità minima battistrada		—	1,5
Pressione pneumatico a freddo	Fino a 90 kg di carico	200 kPa (2,00 kgf/cm ²)	—
	Fino ad una capacità di peso massimo	200 kPa (2,00 kgf/cm ²)	—
Scenatura assale		—	0,20
Scenatura cerchione	Radiale	—	2,0
	Assiale	—	2,0
Distanza cerchione - mozzo		(pag. 13-17)	—
Pesino ruota		—	70 g
Forcella	Lunghezza libera molla	333,9	327,2
	Direzione molla	Le bobine serrate saldamente dovrebbero essere alla sommità	—
	Scenatura tubo	—	0,20
	Liquido raccomandato	Liquido della forcella	—
	Livello olio	111	—
	Capacità olio	449 + 0,25 cm ³	—
Pre carico cuscinetto della testa dello sterzo		8,8-13,7 N (0,9-1,4 kgf)	—

VALORI DI COPPIA

Controdado piantone sterzo	103 N-m (10,5 kgf-m)		Si veda pag. 13-40, 41, 42
Filettatura superiore A	—		
Filettatura superiore B	—		
Bullone di serraggio ponte superiore	11 N-m (1,1 kgf-m)		
Bullone di serraggio ponte inferiore	49 N-m (5,0 kgf-m)		
Bullone attacco superiore manubrio	29 N-m (3,0 kgf-m)		
Dado attacco inferiore manubrio	23 N-m (2,3 kgf-m)		
Vite girevole manubrio	4 N-m (0,4 kgf-m)		
Assale anteriore	74 N-m (7,5 kgf-m)		
Bullone di serraggio assale anteriore	22 N-m (2,2 kgf-m)		
Bullone di montaggio disco freni anteriore	42 N-m (4,3 kgf-m)	Bullone ALOC: con uno nuovo	
Dado forcella	23 N-m (2,3 kgf-m)		
Bullone attacco forcella	29 N-m (3,0 kgf-m)	Applicare un agente di bloccaggio ai filetti	
Bullone portaleva della frizione	12 N-m (1,2 kgf-m)		
Bullone portacilindro freno principale	12 N-m (1,2 kgf-m)		
Raggi	4 N-m (0,4 kgf-m)		

ATTREZZI

Accessorio, 42 x 47 mm	07746-0010300
Accessorio, 52 x 55 mm	07746-0010400
Guida, 20 mm	07746-0040500
Albero estrattore cuscinetto	07746-0050100
Testa estrattore cuscinetto, 20 mm	07746-0050600
Estrattore	07749-0010000
Preso pianto dello sterzo	07916-3710100
Tubo supporto inferiore	07930-KA50000
- Impugnatura supporto	07930-KA40200
- Accessorio supporto inferiore	07930-KA50100
Estrattore pista cuscinetti	07946-3710500
Installatore piantone dello sterzo	07946-MB00000
Installatore tenuta forcella, 39 mm	07947-4630100
Estrattore pista a sfere	07953-MJ10100
- Accessorio estrattore	07953-MJ10100
- Impugnatura estrattore	07953-MJ10200
Chiave per raggi	07JMA-MR60100

DIAGNOSTICA

Sterzo duro

- Filetto superiore sterzo troppo serrato
- Cuscinetti testa sterzo difettosi
- Cuscinetti testa sterzo danneggiati
- Pneumatico difettoso
- Insufficiente pressione pneumatico

Tira di lato o non procede in modo diritto

- Forcella piegata
- Cuscinetti testa sterzo difettosi
- Cuscinetti testa sterzo danneggiati
- Telaio piegato
- Cuscinetti ruota usurati
- Assale anteriore piegato
- Componente forcellone usurato

La ruota anteriore traballa

- Cerchione piegato
- Cuscinetti ruota usurati
- Pneumatico difettoso
- Ruota e pneumatico sbilanciati

Sospensione morbida

- Molla forcella debole
- Basso livello di fluido nella forcella
- Fluido insufficiente nella forcella
- Pressione pneumatico bassa

Sospensione dura

- Pressione pneumatico elevata
- Forcella piegata
- Livello di fluido elevato nella forcella
- Peso di fluido incorretto
- Passaggio del fluido otturato

Sospensione anteriore rumorosa

- Fermi forcella allentati
- Fluido insufficiente nella forcella

La ruota anteriore gira con difficoltà

- Cuscinetti ruota difettosi
- Assale anteriore piegato
- Adesione freni
- Ingranaggio tachimetro difettoso

MANUBRIO

SOSTITUZIONE IMPUGNATURA

Rimuovere l'impugnatura del comando acceleratore dal manubrio (pag. 13-6).

Rimuovere l'impugnatura dal tubo del comando acceleratore.

Applicare mastice Honda Bond A oppure Honda o equivalente alla superficie interna dell'impugnatura comando acceleratore e sulla superficie pulita del tubo del comando acceleratore. Attendere 3-5 minuti ed installare l'impugnatura. Ruotare l'impugnatura per distribuire l'adesivo uniformemente.

Installare l'impugnatura del comando acceleratore al manubrio (pag. 13-10).

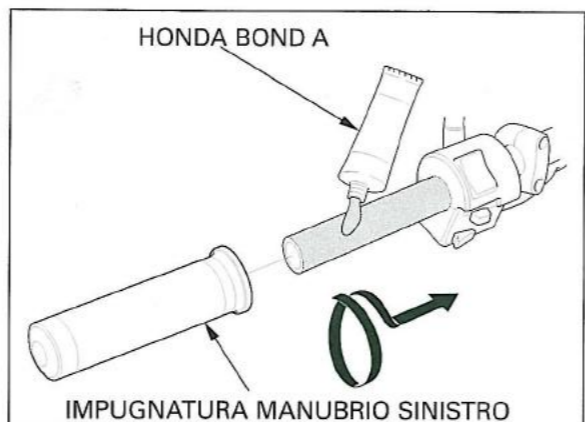
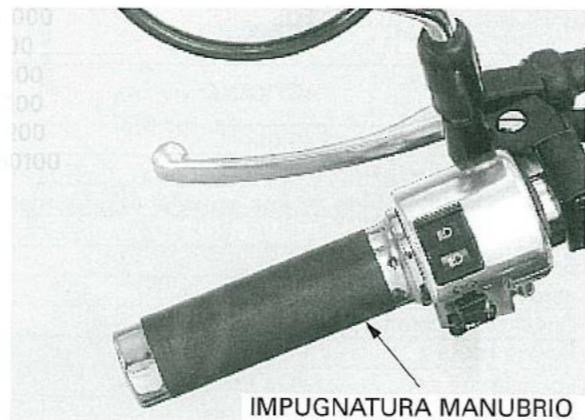
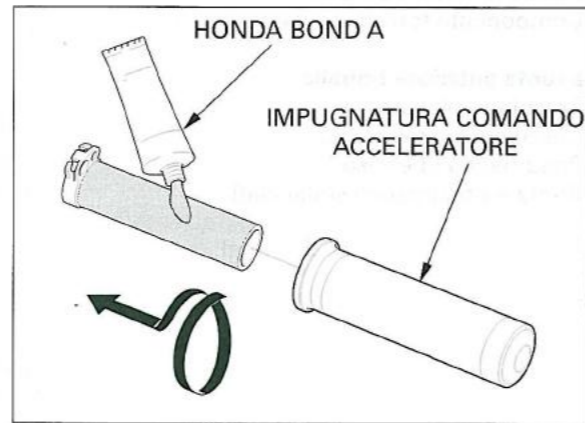
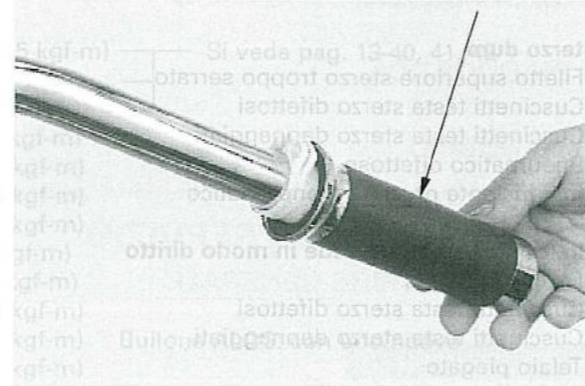
Rimuovere l'impugnatura del manubrio sinistro dal manubrio.

Applicare mastice Honda Bond A oppure Honda o equivalente alla superficie interna dell'impugnatura del manubrio sinistro e sulla superficie pulita del manubrio. Attendere 3-5 minuti ed installare l'impugnatura. Ruotare l'impugnatura per distribuire l'adesivo uniformemente.

NOTA:

Lasciare seccare l'adesivo per un'ora prima di usare l'impugnatura. Verificare che il comando acceleratore funzioni senza problemi dopo l'installazione dell'impugnatura.

IMPUGNATURA COMANDO ACCELERATORE



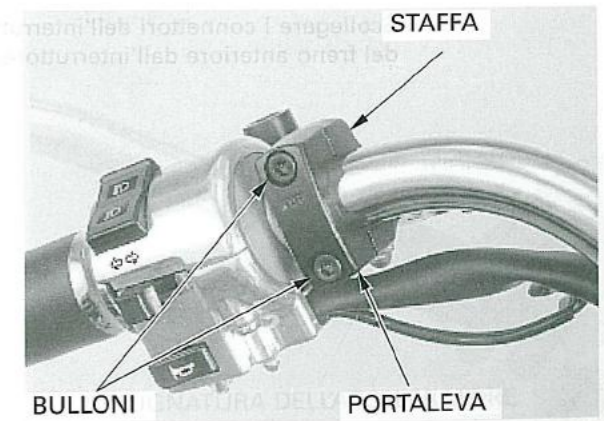
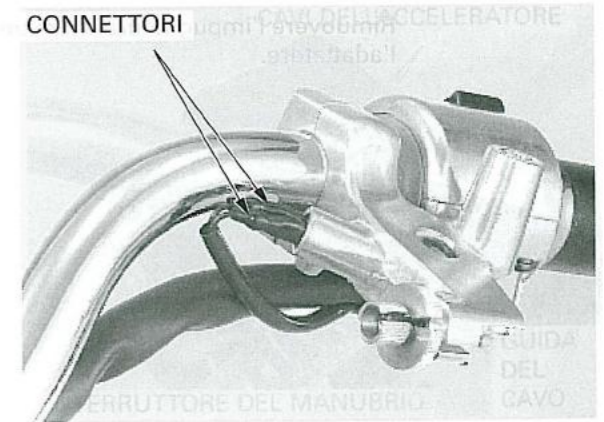
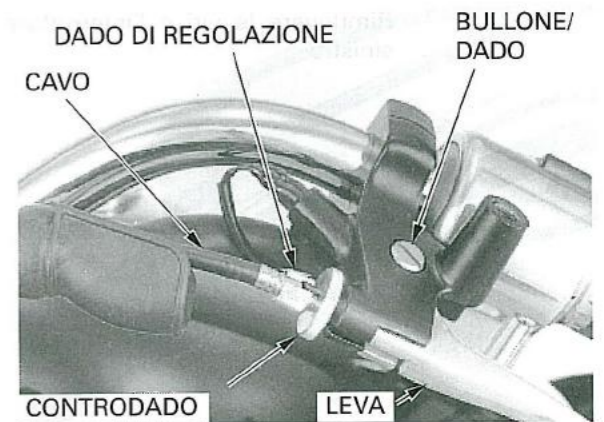
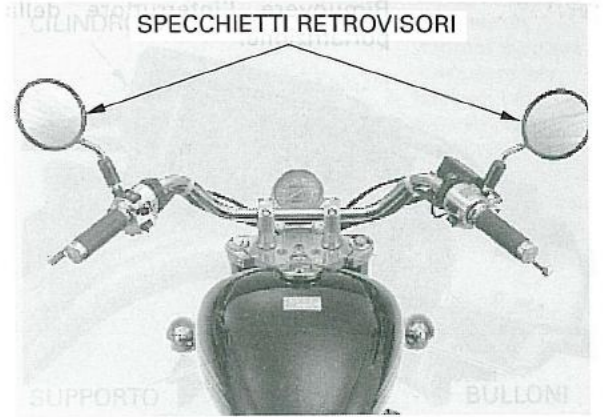
RIMOZIONE

Rimuovere gli specchietti retrovisori destro e sinistro.

Allentare i dadi di regolazione superiore ed inferiore del cavo della frizione e scollegare il cavo della frizione dalla leva della frizione. Rimuovere il bullone/dado e la leva della frizione dalla staffa della leva della frizione.

Scollegare i connettori dell'interruttore della frizione dall'interruttore della frizione.

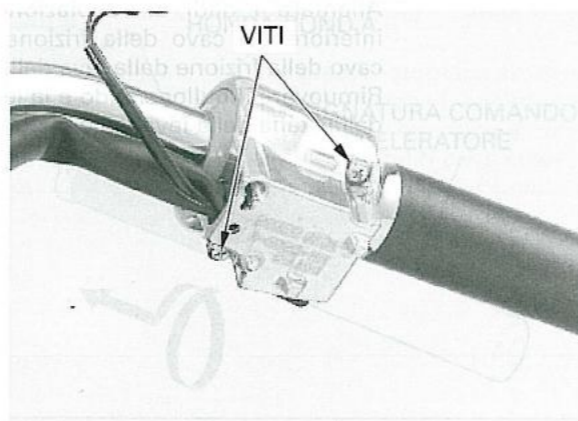
Rimuovere i bulloni incassati, il portaleva della frizione e la staffa.



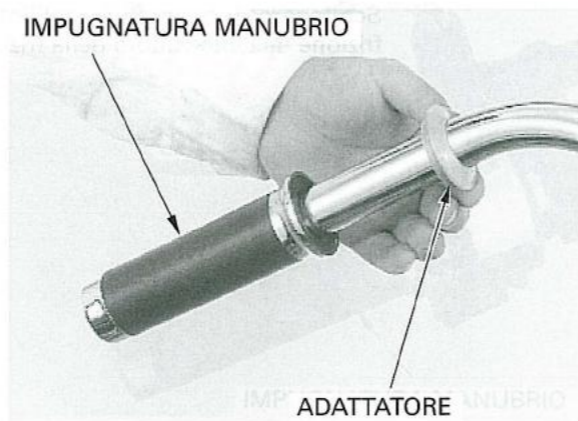
Rimuovere l'interruttore della frizione dal portafrizione.



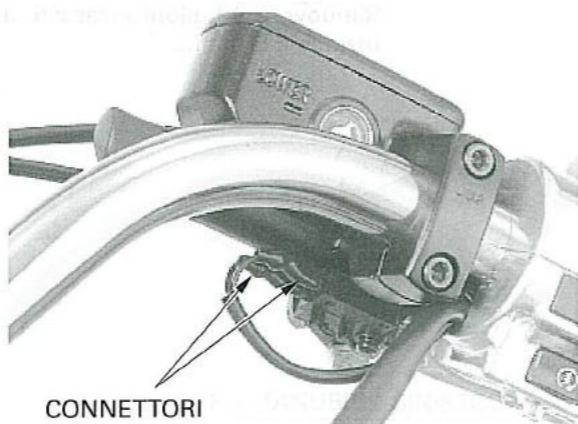
Rimuovere le viti e l'interruttore del manubrio sinistro.



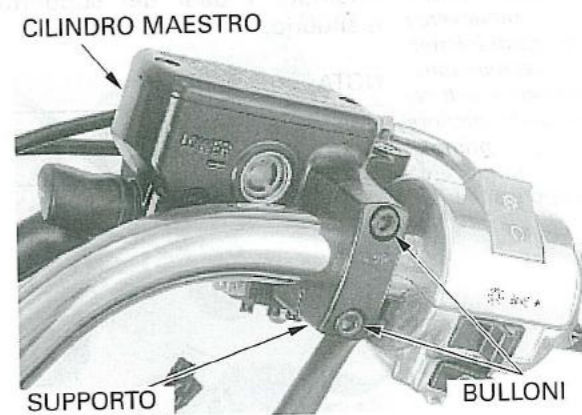
Rimuovere l'impugnatura del manubrio sinistro e l'adattatore.



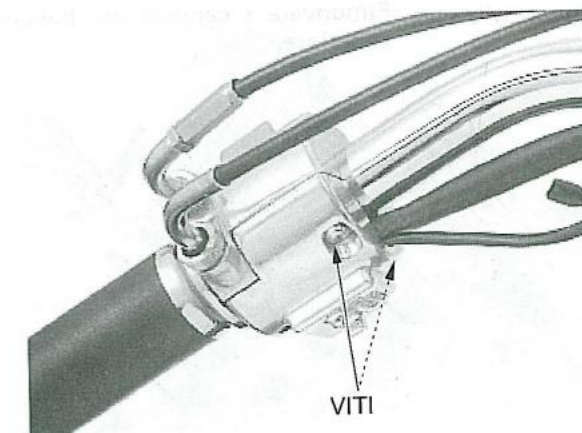
Scollegare i connettori dell'interruttore della luce del freno anteriore dall'interruttore.



Rimuovere i bulloni a testa cilindrica, il supporto del cilindro maestro e il cilindro maestro.



Rimuovere le viti dell'interruttore del manubrio destro.



Allentare i dadi di regolazione inferiori del cavo dell'acceleratore nei punti del carburatore e scollegare i cavi dell'acceleratore dalla guida del cavo dell'acceleratore.



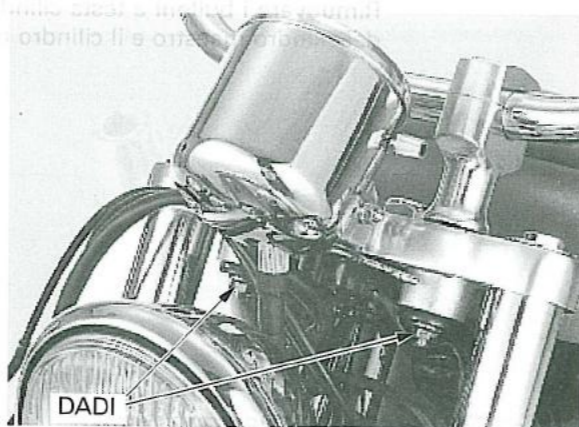
Rimuovere l'interruttore del manubrio destro dal manubrio.



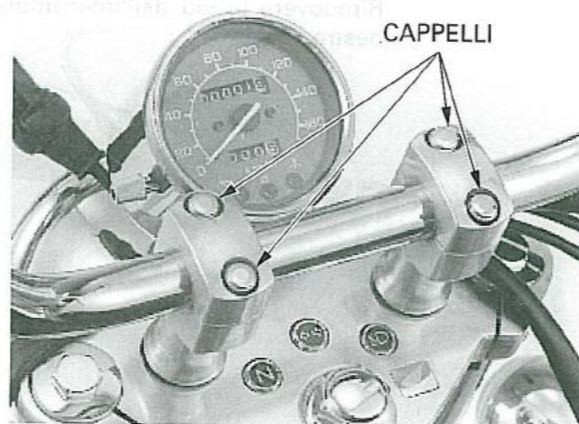
Rimuovere l'impugnatura dell'acceleratore dal manubrio.

Se si vogliono rimuovere i supporti inferiori del manubrio, allentare i dadi del supporto inferiore del manubrio.

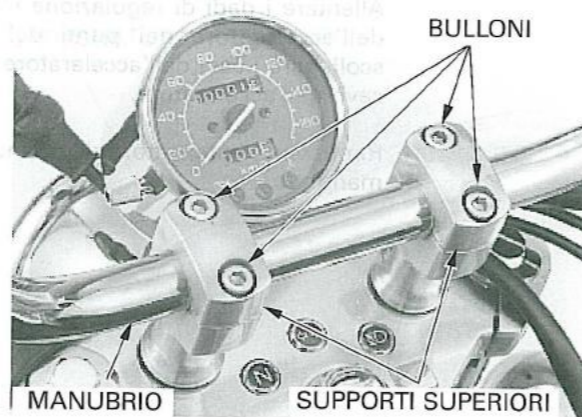
NOTA:
Non rimuovere ancora i dadi del supporto inferiore del manubrio.



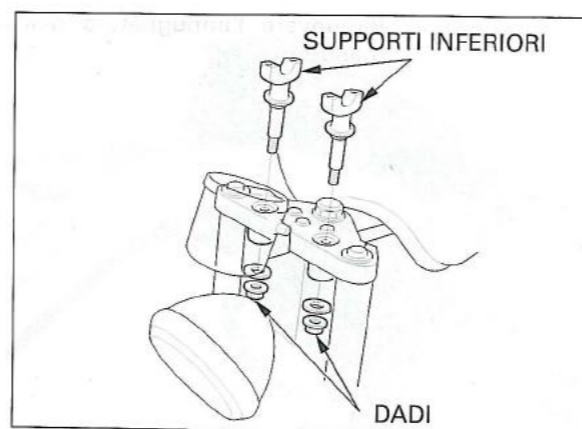
Rimuovere i cappelli dei bulloni del supporto superiore.



Rimuovere i bulloni a testa cilindrica, i supporti superiori e il manubrio.



Rimuovere i dadi, le rondelle e i supporti inferiori del manubrio.

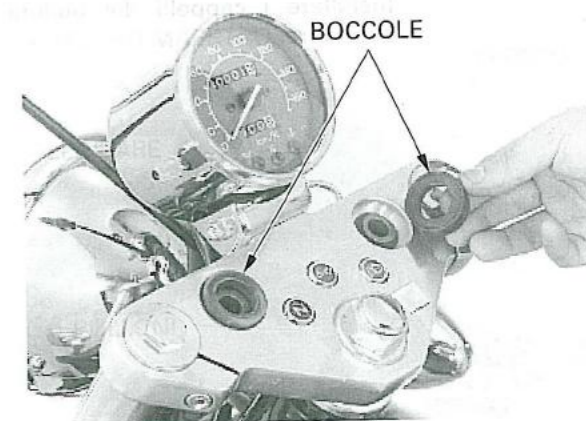


Verificare che le boccole non siano usurate o danneggiate. Sostituire le boccole se necessario.

INSTALLAZIONE

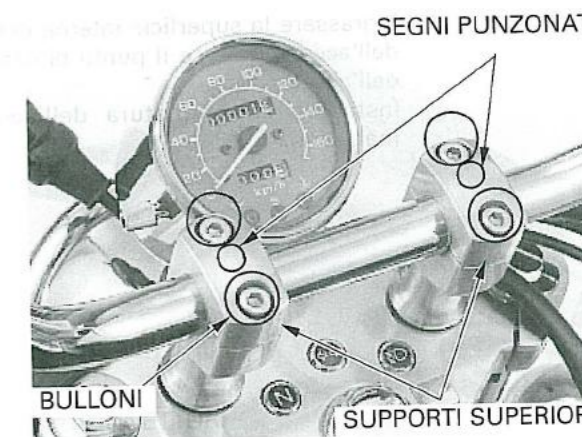
Installare i supporti inferiori del manubrio, le rondelle e i dadi.

NOTA:
Non serrare ancora i dadi dei supporti inferiori.



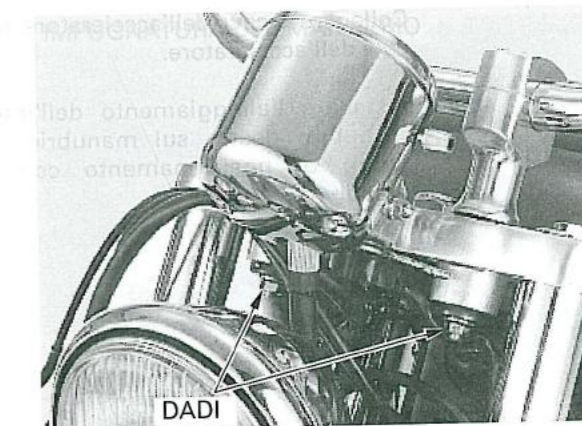
Installare i supporti inferiori e superiori del manubrio con i loro segni punzonati rivolti in avanti.

Serrare temporaneamente i bulloni a testa cilindrica del supporto superiore.



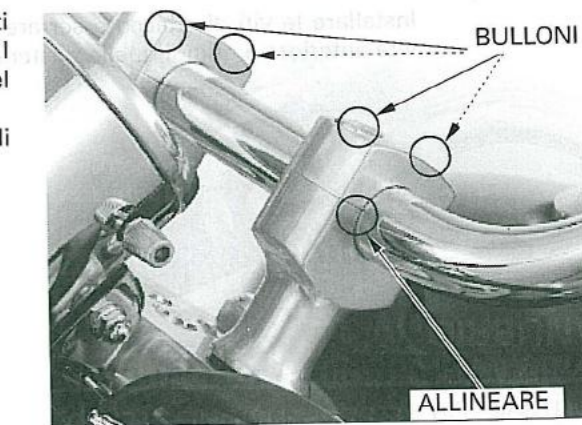
Serrare i dadi dei supporti inferiori alla coppia specificata.

COPPIA: 23 N-m (2,3 kgf-m)

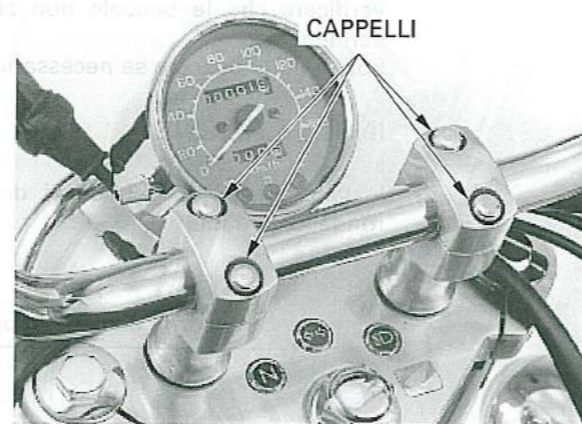


Allentare i bulloni a testa cilindrica dei supporti inferiori e allineare i segni punzonati sul manubrio con le scanalature dei supporti del manubrio. Serrare dapprima i bulloni anteriori e quindi quelli posteriori.

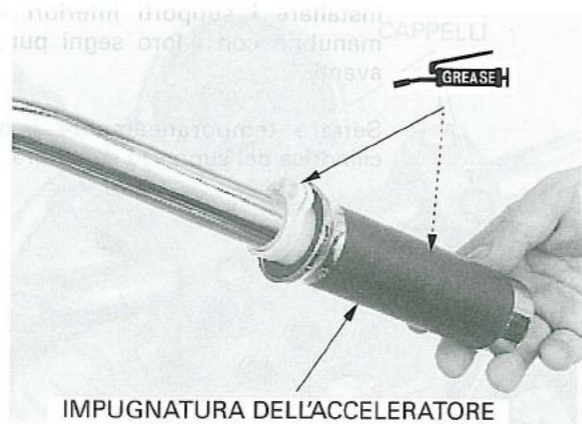
COPPIA: 29 N-m (3,0 kgf-m)



Installare i cappelli dei bulloni del supporto superiore.

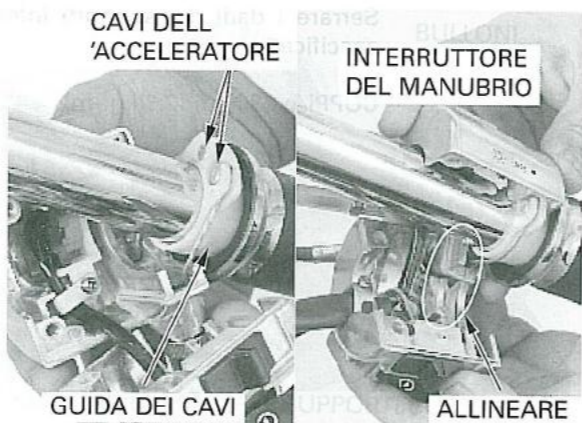


Ingrassare la superficie interna dell'impugnatura dell'acceleratore e il punto di contatto del cavo dell'acceleratore. Installare l'impugnatura dell'acceleratore sul manubrio.

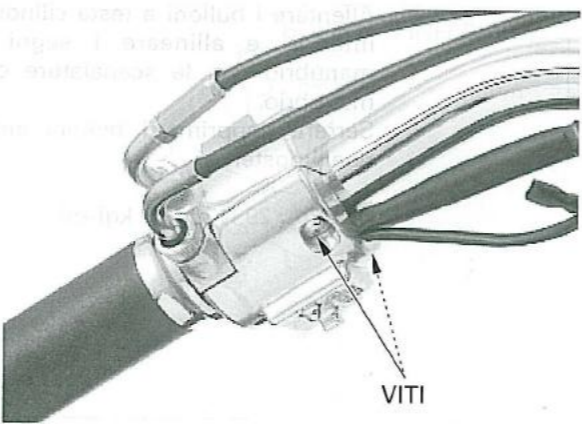


Collegare i cavi dell'acceleratore alla guida dei cavi dell'acceleratore.

Installare l'alloggiamento dell'interruttore del manubrio destro sul manubrio, allineando il perno di posizionamento con il foro del manubrio.

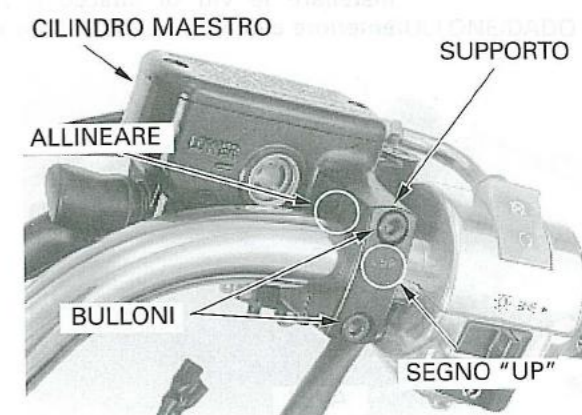


Installare le viti di attacco e serrare dapprima la vite anteriore e quindi quella posteriore.

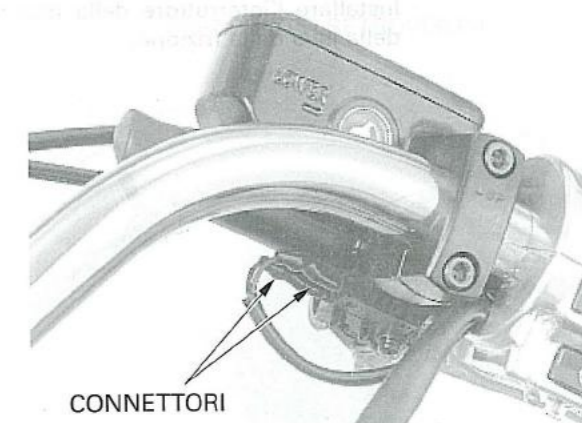


Installare il cilindro maestro e il supporto con il segno "UP" rivolto verso l'alto. Allineare l'estremità del cilindro maestro con il segno punzonato sul manubrio e serrare dapprima il bullone superiore, quindi serrare il bullone inferiore alla coppia specificata.

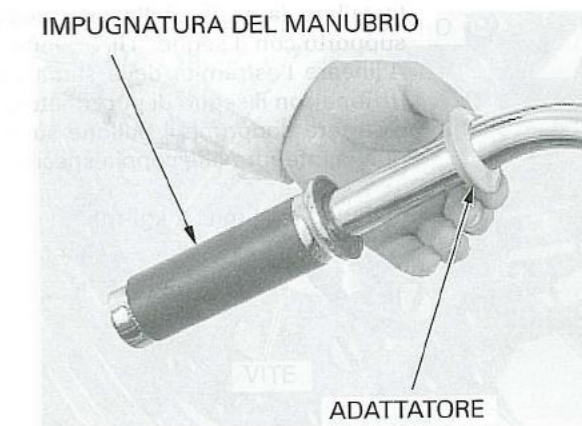
COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)



Collegare i connettori dell'interruttore della luce del freno anteriore all'interruttore.



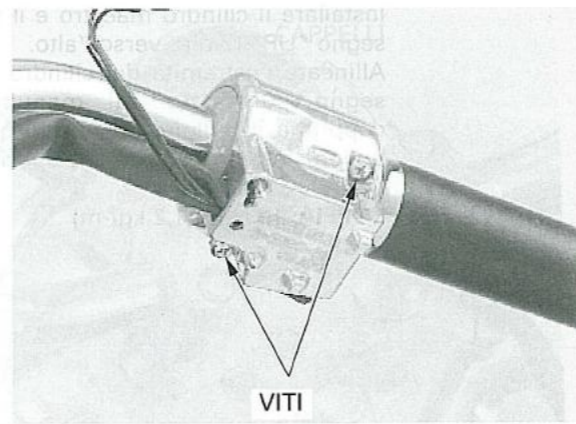
Installare l'adattatore e l'impugnatura del manubrio sinistro sul manubrio (fare riferimento alla pag. 13-4).



Installare l'alloggiamento dell'interruttore del manubrio sinistro sul manubrio, allineando il perno di posizionamento con il foro del manubrio.



Installare le viti di attacco e serrare la vite anteriore e quindi quella posteriore.



VITI

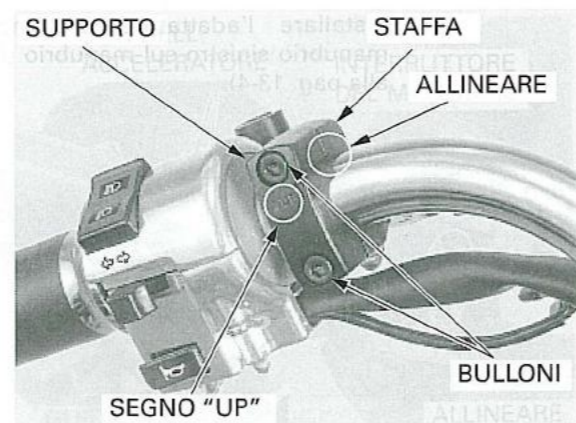
Installare l'interruttore della frizione sulla staffa della leva della frizione.



INTERRUTTORE DELLA FRIZIONE

Installare la staffa della leva della frizione e il supporto con il segno "UP" rivolto verso l'alto. Allineare l'estremità della staffa della leva della frizione con il segno di punzonatura sul manubrio e serrare dapprima il bullone superiore e quindi quello inferiore alla coppia specificata.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)



SUPPORTO

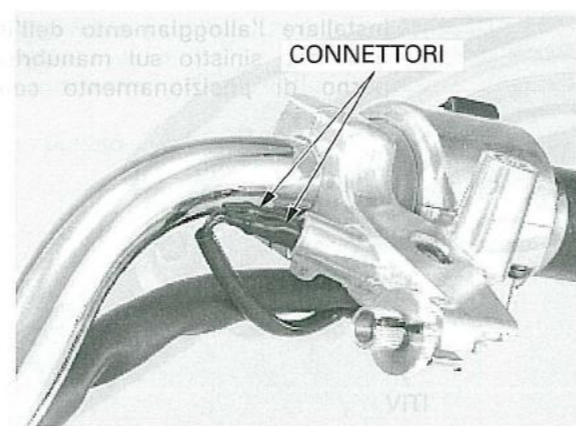
STAFFA

ALLINEARE

BULLONI

SEGNO "UP"

Collegare i connettori dell'interruttore della frizione all'interruttore della frizione.

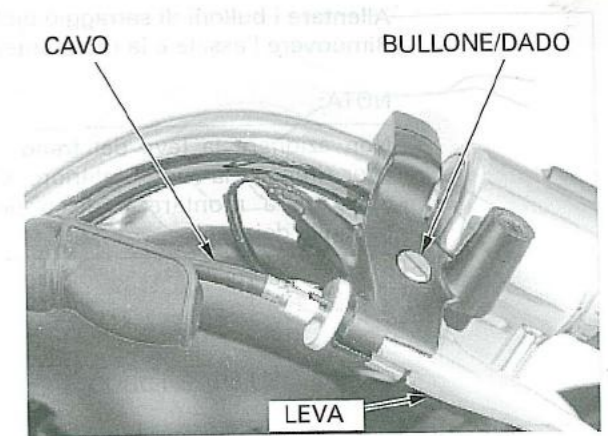


CONNETTORI

VITI

Installare la leva della frizione sulla staffa della leva della frizione.
Installare e serrare il bullone e il dado saldamente.

Collegare il cavo della frizione sulla staffa.



CAVO

BULLONE/DADO

LEVA

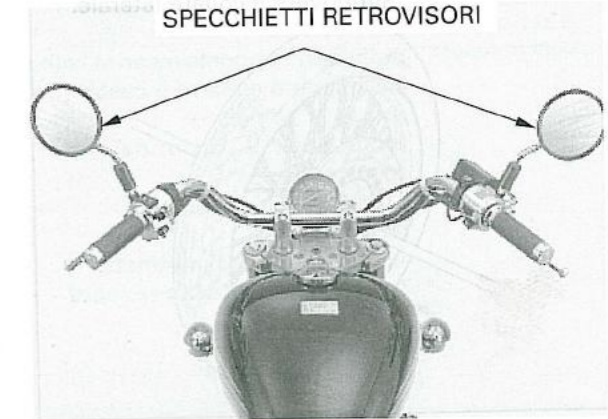
Installare gli specchietti retrovisivi destro e sinistro.

NOTA:

Instradare i cavi, fili e cablaggio in modo corretto (pag. 1-20).

Regolare quanto segue:

- Spazio libero di operazione dell'acceleratore (pag. 3-4).
- Spazio libero della leva della frizione (pag. 3-26).



SPECCHIETTI RETROVISORI

RUOTA ANTERIORE

▲ AVVERTIMENTO

Un disco del freno o delle pastiglie contaminati riducono il potere frenante. Scartare le pastiglie contaminate e pulire un disco sporco con un prodotto sgrassante per freni di alta qualità.

RIMOZIONE

Sollevare e sostenere la motocicletta tramite un paranco o un cricco sotto il motore.

ATTENZIONE:

Non sollevare la motocicletta mediante cricco utilizzando filtro dell'olio.

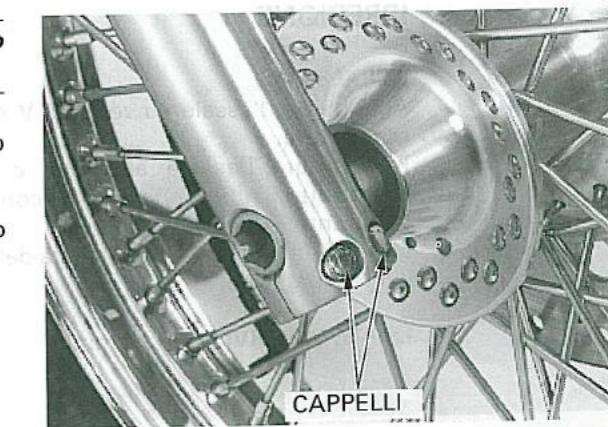
Svitare la vite e scollegare il cavo del tachimetro dall'ingranaggio del tachimetro.

Estrarre i cappelli dei bulloni di serraggio dell'assale.



CAVO DEL TACHIMETRO

VITE

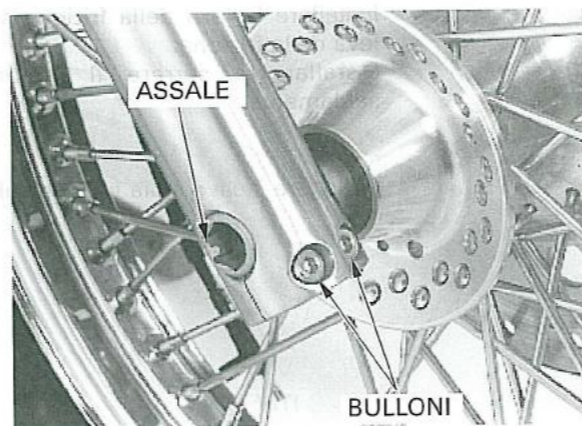


CAPPELLI

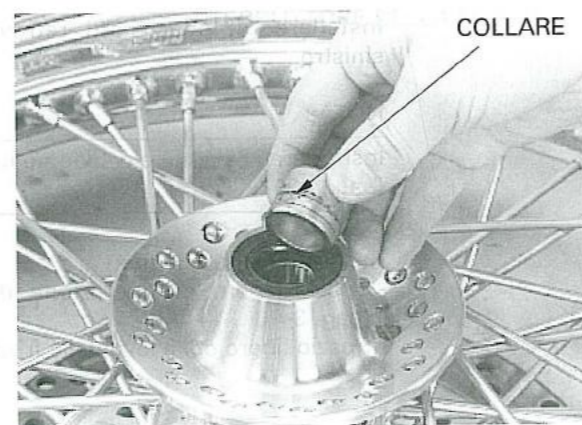
Allentare i bulloni di serraggio dell'assale.
Rimuovere l'assale e la ruota anteriore.

NOTA:

Non azionare la leva del freno anteriore dopo aver rimosso la ruota anteriore. Ciò causerebbe difficoltà a montare il disco dei freni tra le pastiglie dei freni.



Rimuovere il collare laterale.



Rimuovere la scatola dell'ingranaggio del tachimetro.

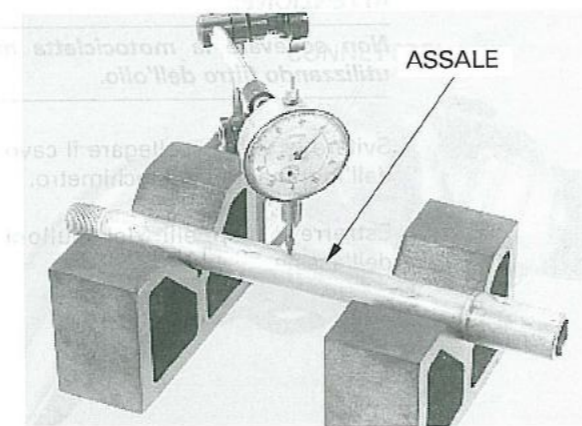


ISPEZIONE

ASSALE

Appoggiare l'assale su zeppe a V e misurare la scentratura.
Far ruotare l'assale anteriore e misurare la scentratura utilizzando un comparatore a quadrante.
La scentratura reale è pari a metà del valore totale sul comparatore.

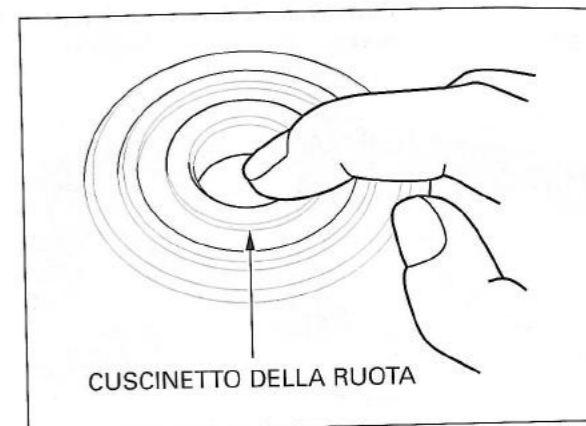
LIMITE DI SERVIZIO: 0,20 mm



CUSCINETTO RUOTA

Ruotare con il dito la pista interna di ciascun cuscinetto con le dita.
I cuscinetti dovrebbero ruotare liberamente e senza far rumore. Controllare anche che la pista esterna del cuscinetto sia insediata saldamente nel mozzo.

Sostituire i cuscinetti delle ruote in coppia. Rimuovere e scartare i cuscinetti che non ruotano liberamente, in modo silenzioso o che hanno un gioco eccessivo nel mozzo.



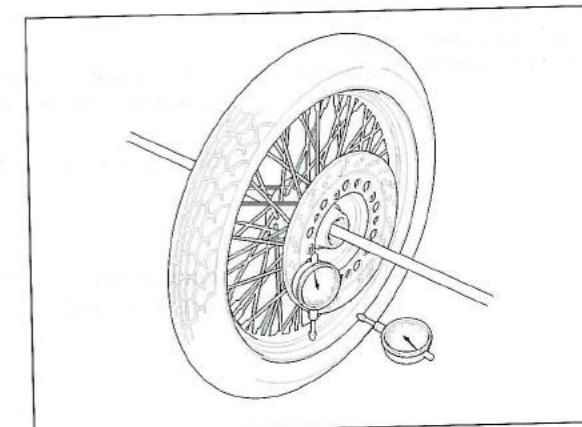
CERCHIONE RUOTA

Controllare la scentratura del cerchione montando la ruota su un cavalletto girevole.
Far ruotare lentamente la ruota e rilevare la scentratura con un comparatore a quadrante.
La scentratura reale è pari a metà del valore totale sul comparatore.

LIMITI DI SERVIZIO:

- Radiale:** 2,0 mm
- Assiale:** 2,0 mm

Verificare che i raggi non siano allentati o danneggiati.

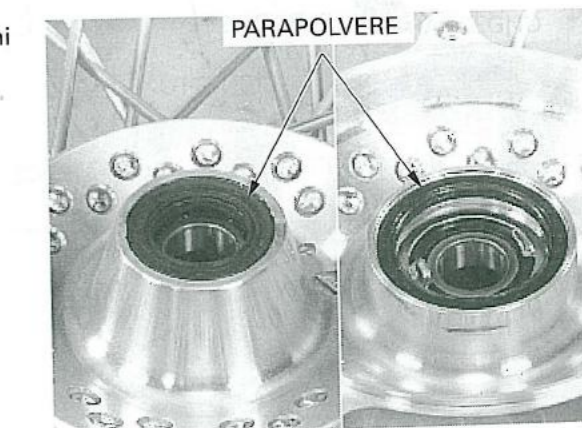


SMONTAGGIO

Rimuovere i bulloni di montaggio del disco del freno e il disco del freno.



Rimuovere i parapolvere destro e sinistro da ogni lato della ruota anteriore.

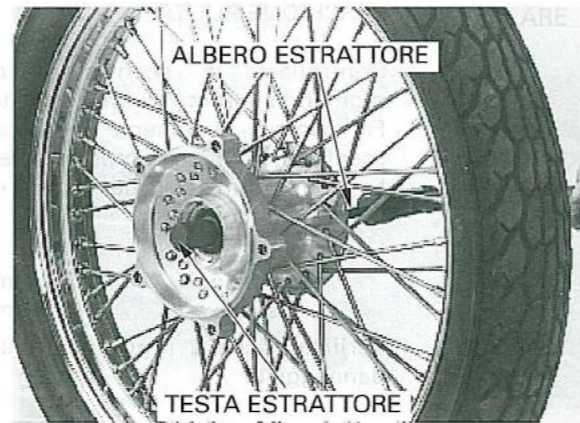


Rimuovere il fermo dell'ingranaggio del tachimetro.

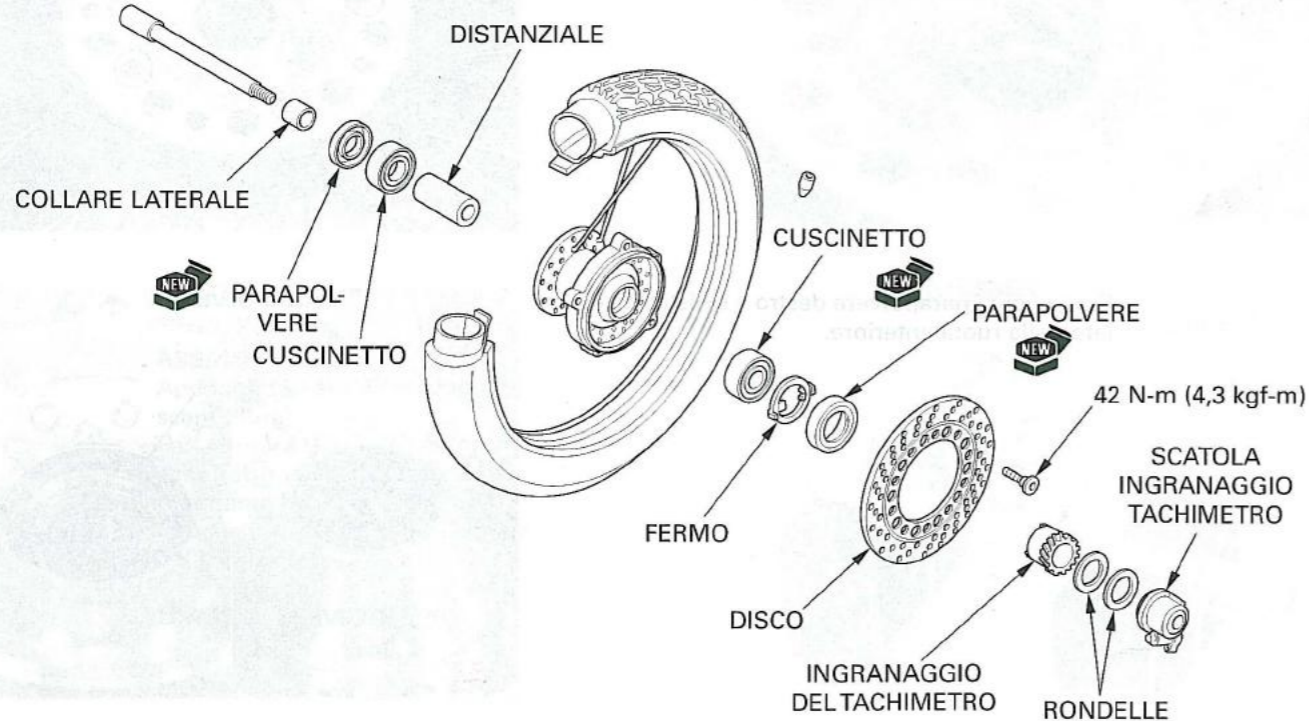


Sostituire i cuscinetti della ruota in coppia. Inserire la testa dell'estrattore dei cuscinetti nel cuscinetto. Dalla parte opposta inserire l'albero estrattore del cuscinetto e estrarre il cuscinetto dal mozzo della ruota. Rimuovere il distanziale ed estrarre l'altro cuscinetto.

ATTREZZI:
Albero estrattore cuscinetti 07746-0050100
Testa dell'estrattore cuscinetti 07746-0050600



MONTAGGIO



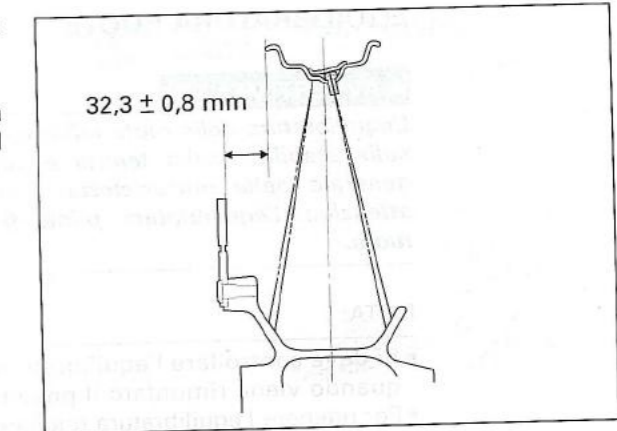
Calzare ad angolo retto un nuovo cuscinetto destro, con il segno rivolto verso l'alto, fino a quando si insedia completamente. Installare il distanziale. Calzare ad angolo retto un nuovo cuscinetto sinistro, con il segno rivolto verso l'alto, fino a quando si insedia completamente.

ATTREZZI:
Installatore 07749-0010000
Accessorio, 42 x 47 mm 07746-0010300
Guida, 20 mm 07746-0040500



Montare la ruota come segue se la ruota è stata smontata. Pulire i tiraggi. Regolare la posizione del mozzo in modo che la distanza tra la superficie terminale sinistra del mozzo e il lato del cerchione sia come illustrato.

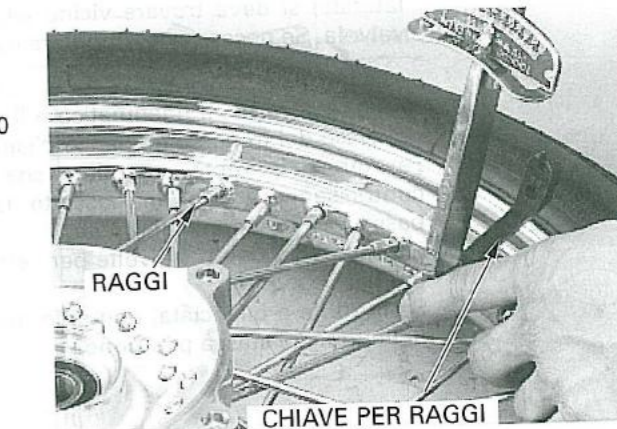
STANDARD: 32,3 ± 0,8 mm



Serrare i raggi in 2 o 3 fasi progressive.

ATTREZZO:
Chiave per raggi 07JMA-MR60100

COPPIA: 4 N-m (0,4 kgf-m)



Installare il disco del freno con il lato contrassegnato "MIN.TH.4MM" rivolto verso l'esterno.



Installare e serrare i bulloni dei nuovi dischi dei freni alla coppia specificata.

NOTA:

Serrare i bulloni con andamento incrociato in 2 o 3 fasi.

COPPIA: 42 N-m (4,3 kgf-m)



EQUILIBRATURA RUOTE

▲ AVVERTIMENTO

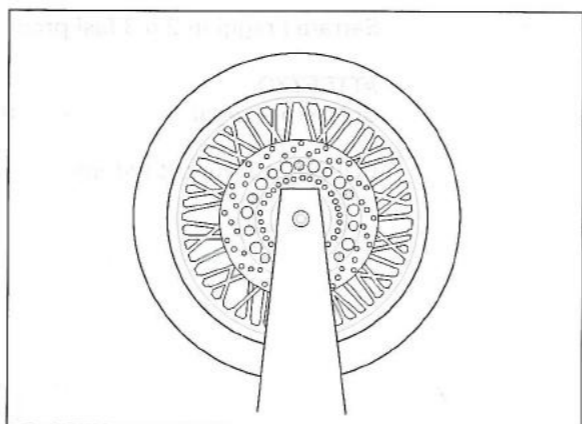
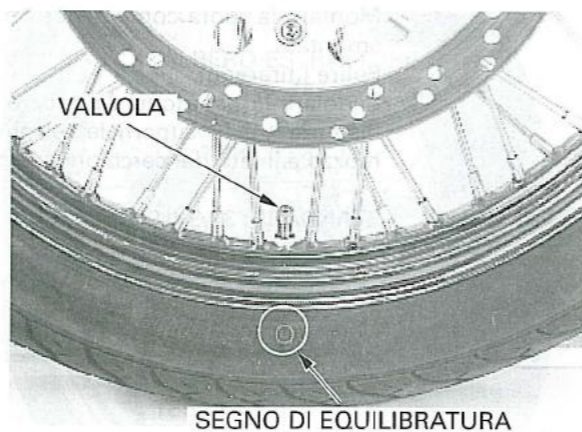
L'equilibratura delle ruote influisce direttamente sulla stabilità, sulla tenuta e sulla sicurezza generale della motocicletta. Controllare con attenzione l'equilibratura prima di rimontare la ruota.

NOTA:

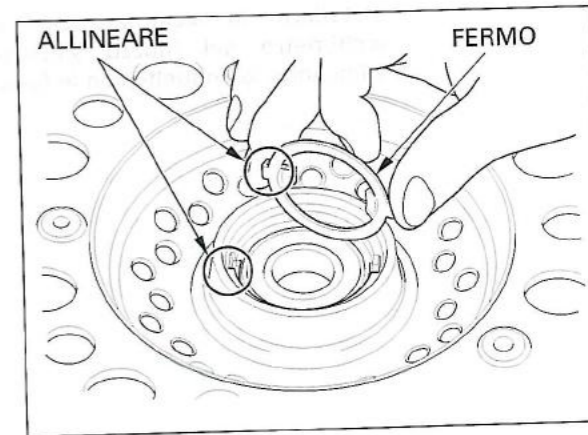
- Si deve controllare l'equilibratura delle ruote quando viene rimontato il pneumatico.
- Per ottenere l'equilibratura migliore, il segno di equilibrio (un punto verniciato sulla parete laterale) si deve trovare vicino allo stelo della valvola. Se necessario, rimontare il pneumatico.

Montare la ruota, il pneumatico e il complessivo del disco del freno su un banco d'ispezione. Far girare la ruota, attendere che si fermi e contrassegnare con un gessetto la parte più bassa (più pesante) della ruota. Effettuare ciò due o tre volte per verificare l'area più pesante. Se la ruota è bilanciata, non si fermerà in modo definito nella stessa posizione.

Per equilibrare la ruota, sistemare pesi di equilibratura sul lato più leggero del cerchione, sulla parte opposta ai contrassegni in gesso. Aggiungere solo tanto peso necessario a far sì che la ruota non si fermi più nella stessa posizione quando viene fatta girare. Non aggiungere più di 70 g alla ruota anteriore.



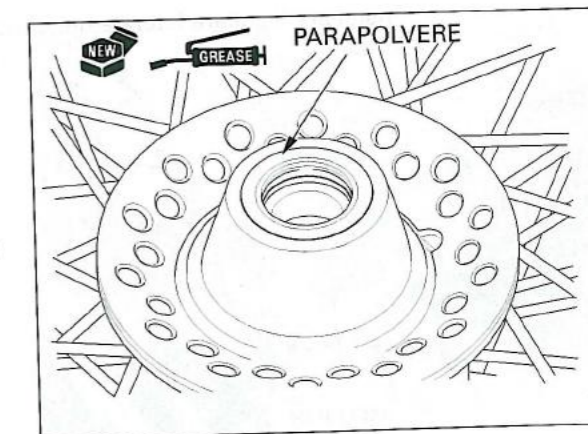
Installare il fermo dell'ingranaggio del tachimetro sul mozzo della ruota allineando le linguette sul fermo con le fessure del mozzo.



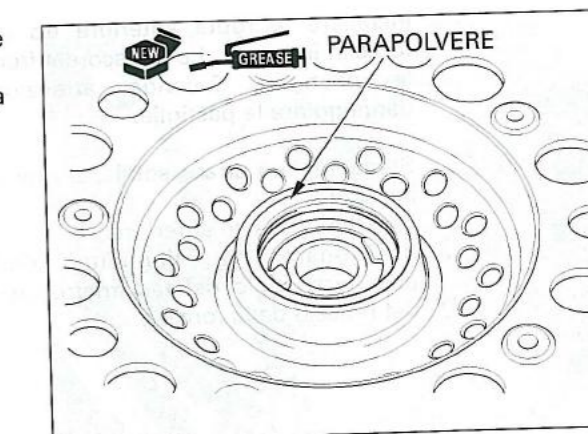
▲ AVVERTIMENTO

Non ingrassare il disco del freno altrimenti si ridurrà il potere frenante.

Applicare grasso sul labbro del parapolvere destro nuovo. Installare il parapolvere destro sul mozzo della ruota destra.

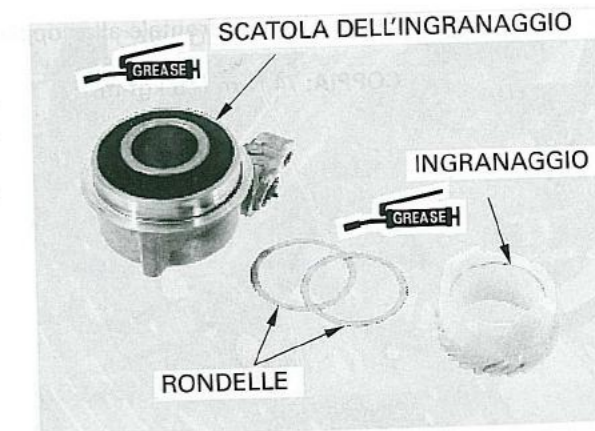


Applicare grasso al labbro del parapolvere sinistro nuovo. Installare il parapolvere sinistro sul mozzo della ruota sinistra.

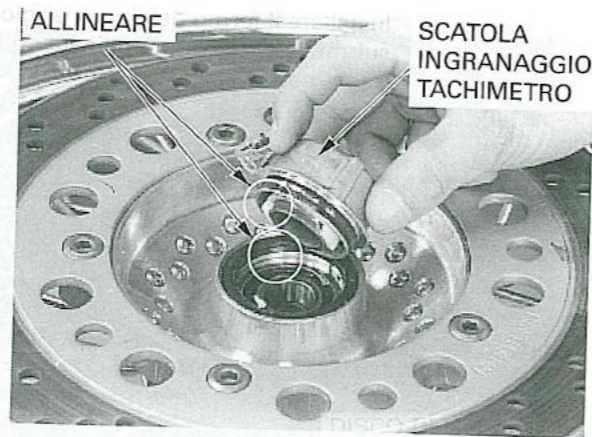


INSTALLAZIONE

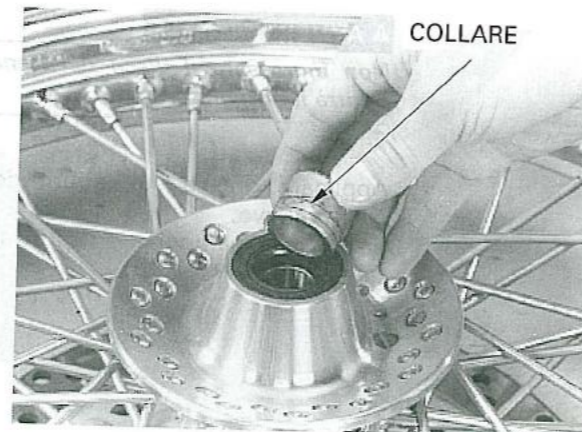
Applicare grasso sulla parte interna della scatola dell'ingranaggio del tachimetro e dell'ingranaggio. Installare l'ingranaggio del tachimetro e le rondelle nella scatola dell'ingranaggio.



Installare la scatola dell'ingranaggio del tachimetro nel mozzo sinistro della ruota, allineando le linguette con le fessure.

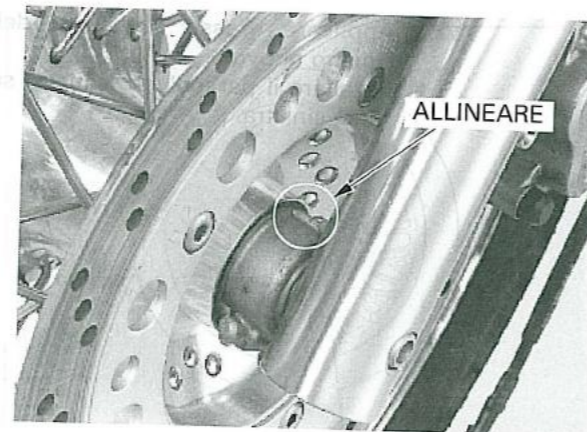


Installare il collare laterale nel mozzo destro della ruota.



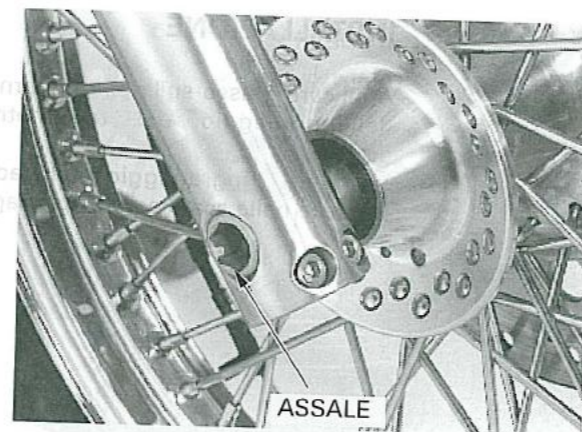
Installare la ruota anteriore tra i bracci della forcella in modo che il disco del freno si trovi tra le pastiglie, facendo attenzione a non danneggiare le pastiglie.

Stendere uno strato sottile di grasso sull'assale anteriore.
Installare l'assale anteriore.
Posizionare la linguetta della scatola dell'ingranaggio del tachimetro contro il fermo del braccio della forcella.

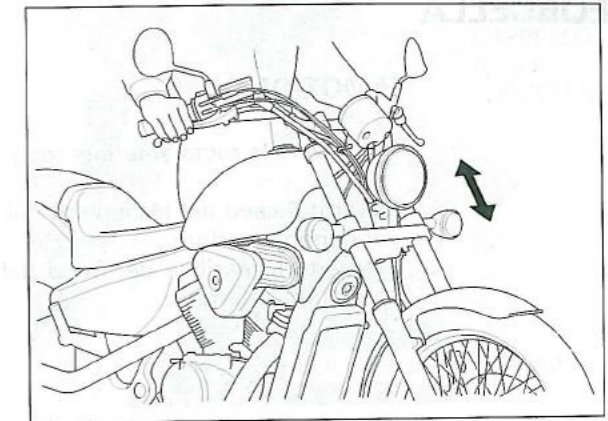


Serrare l'assale frontale alla coppia specificata.

COPPIA: 74 N-m (7,5 kgf-m)



Con il freno anteriore tirato, pompare su e giù la sospensione anteriore più volte per insediare l'assale e controllare il funzionamento del freno anteriore.

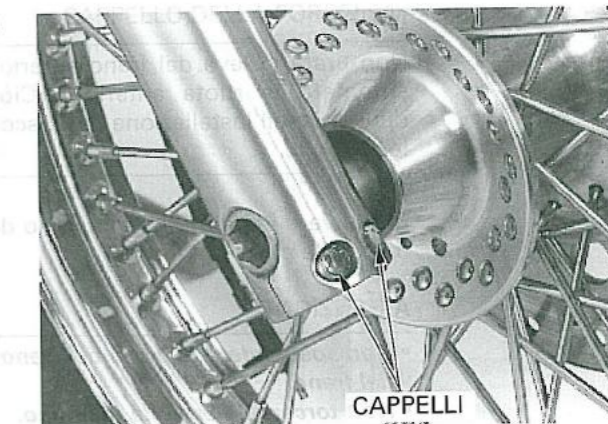


Serrare i bulloni di serraggio dell'assale alla coppia specificata.

COPPIA: 22 N-m (2,2 kgf-m)



Installare i cappelli dei bulloni di serraggio dell'assale.



Installare il cavo del tachimetro e serrare la vite in modo sicuro.



FORCELLA

RIMOZIONE

Rimuovere la ruota anteriore (pag. 13-13).

Estrarre il cavo del tachimetro dal portacavo del parafrangente anteriore. Staccare il flessibile del freno dal morsetto sul parafrangente anteriore.

Rimuovere i bulloni di montaggio del parafrangente anteriore e il parafrangente anteriore.

NOTA:

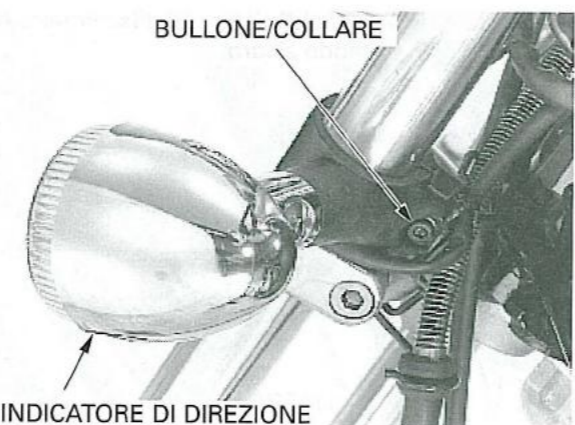
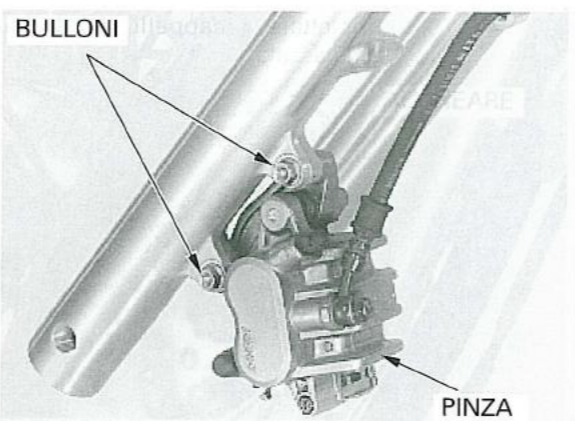
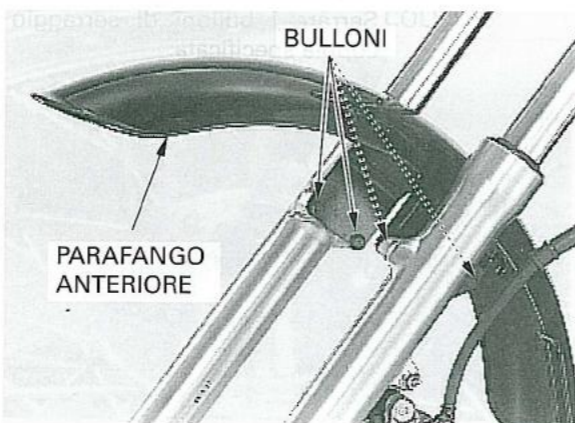
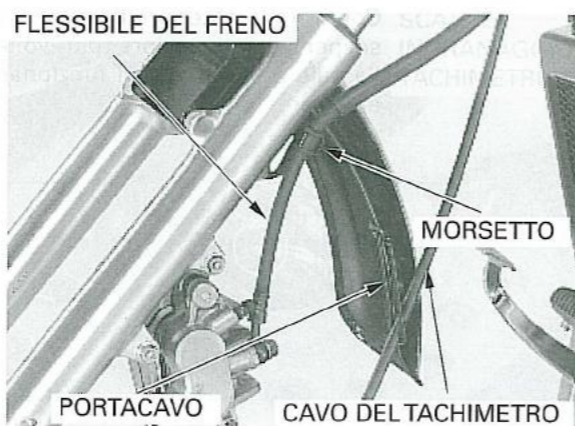
Non tirare la leva del freno anteriore dopo aver smontato la ruota anteriore. Ciò causerebbe difficoltà nell'installazione del disco del freno tra le pastiglie.

Rimuovere i bulloni di montaggio della pinza del freno e la pinza del freno.

ATTENZIONE:

- *Non sospendere la pinza del freno dal flessibile del freno.*
- *Non torcere il flessibile del freno.*

Rimuovere il bullone, il collare e il gruppo degli indicatori di direzione dal tubo della forcella.



Allentare i bulloni di serraggio del ponte superiore della forcella. Quando la forcella è pronta da smontare, allentare il cappello della forcella, ma non toglierlo.



Allentare i bulloni di serraggio del ponte inferiore della forcella tenendo ferma la forcella. Rimuovere la forcella dal ponte superiore e dal piantone dello sterzo.

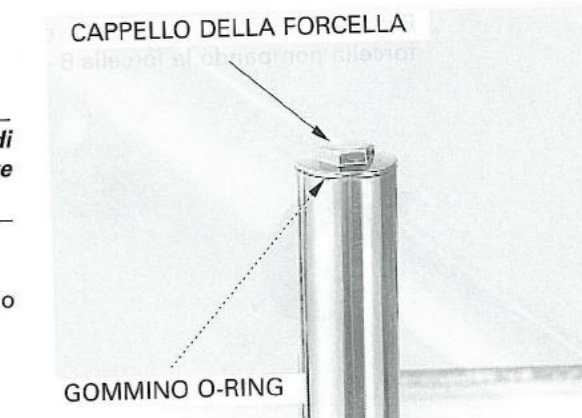


SMONTAGGIO

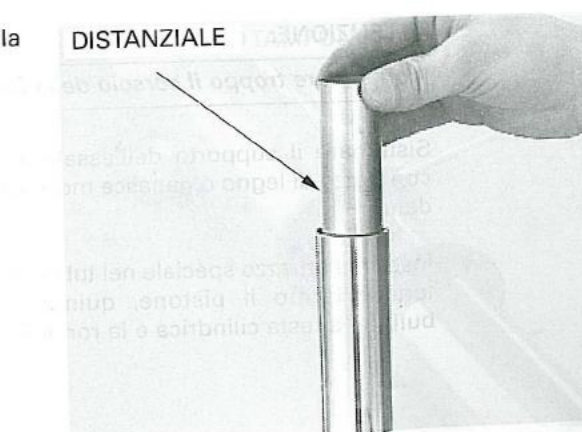
AVVERTIMENTO

Il cappello della forcella si trova sotto pressione di una molla. Fare attenzione quando lo si rimuove ed indossare protezione per il viso e gli occhi.

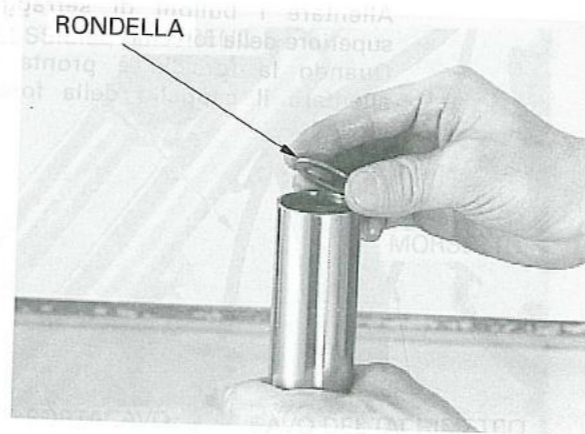
Rimuovere il cappello della forcella e il gommino O-ring dal tubo della forcella.



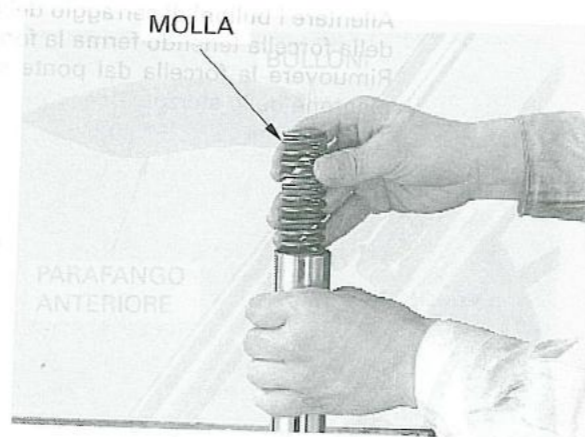
Rimuovere il distanziale della molla dal tubo della forcella.



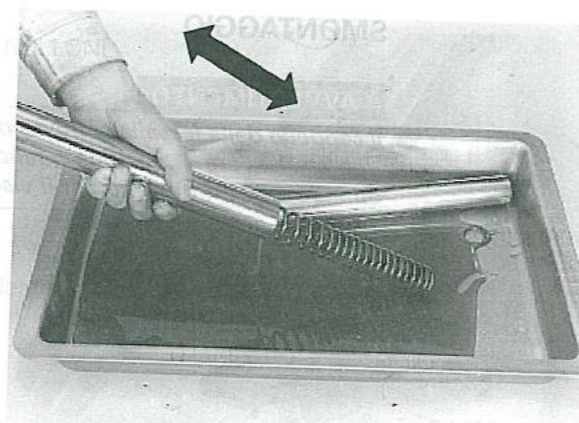
Rimuovere la rondella.



Rimuovere la molla della forcella.



Eliminare l'olio della forcella dal braccio della forcella pompando la forcella 8 - 10 volte.

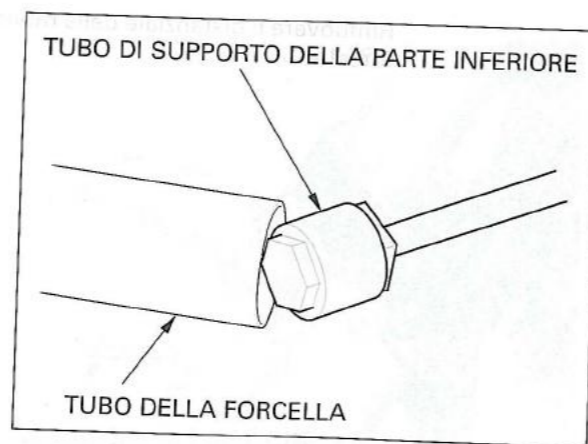


ATTENZIONE:

Non serrare troppo il corsoio della forcella.

Sistemare il supporto dell'assale in una morsa con pezzo di legno o ganasce morbide per evitare danni.

Inserire l'attrezzo speciale nel tubo della forcella e tenere fermo il pistone, quindi rimuovere il bullone a testa cilindrica e la rondella di tenuta.



ATTREZZI:

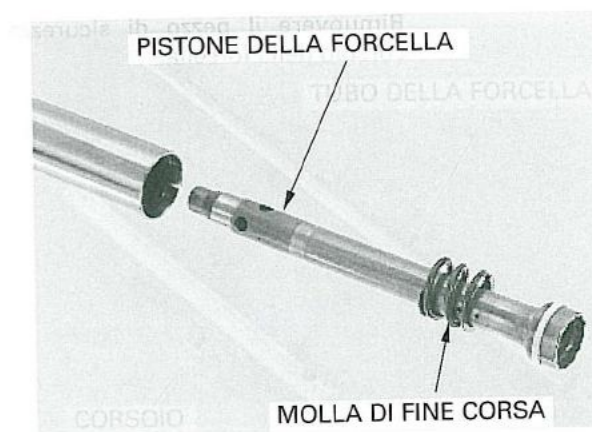
- Tubo di supporto parte inferiore 07930-KA50000
- Accessorio supporto 07930-KA50100
- Impugnatura supporto parte inferiore 07930-KA40200



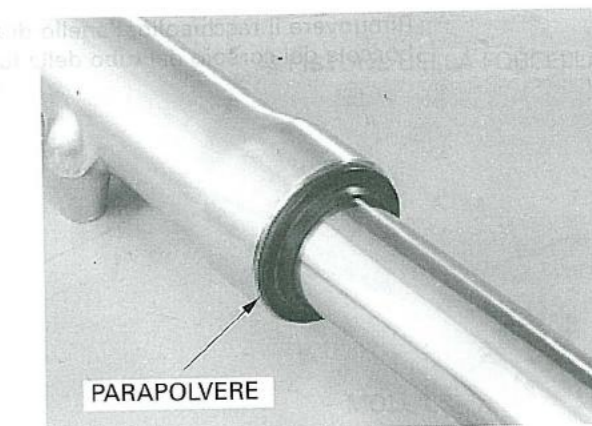
Rimuovere il pistone della forcella e la molla di fine corsa.

NOTA:

Non rimuovere la fascia elastica della forcella, a meno che non sia necessario sostituirlo con uno nuovo.



Rimuovere il parapolvere dal corsoio della forcella.



Rimuovere l'anello tampone dalla scanalatura del corsoio della forcella.

ATTENZIONE:

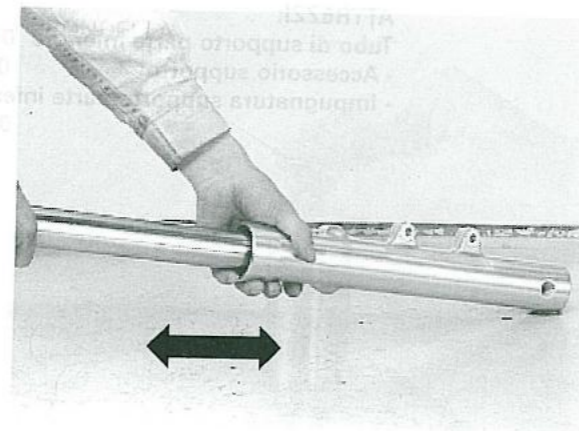
Non graffiare la superficie di scorrimento del tubo della forcella.



NOTA:

Controllare che il tubo della forcella si muova uniformemente nel corsoio della forcella. In caso contrario, controllare che la forcella non sia piegata o danneggiata e che le boccole non siano usurate o danneggiate.

Con movimenti veloci successivi estrarre il tubo della forcella dal corsoio della forcella.



Rimuovere il pezzo di sicurezza dell'olio dal corsoio della forcella.



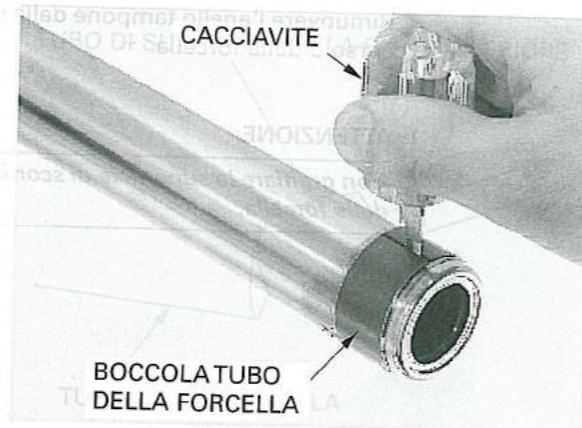
Rimuovere il raschiaolio, l'anello di supporto e la boccola del corsoio dal tubo della forcella.



NOTA:

Non rimuovere la boccola del tubo della forcella a meno che sia necessario sostituirlo con uno nuovo.

Rimuovere attentamente la boccola del tubo della forcella utilizzando un cacciavite nella fessura finché la boccola può essere estratta a mano.



ISPEZIONE

MOLLA DELLA FORCELLA

Misurare la lunghezza libera della molla della forcella posando la molla su una superficie piana.

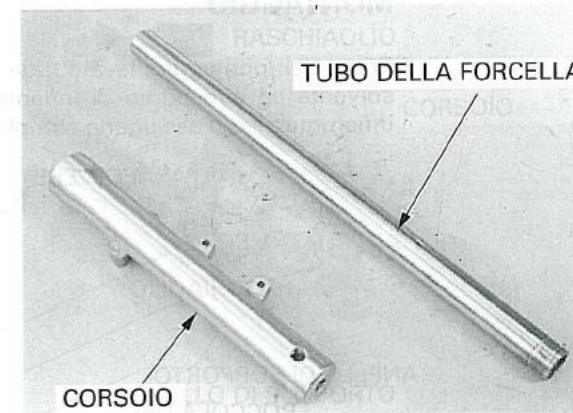
LIMITE DI SERVIZIO: 372,2 mm



TUBO FORCELLA/CORSOIO/PISTONE DELLA FORCELLA

Controllare che il tubo della forcella, il corsoio e il pistone della forcella non abbiano tracce di rigature, usura anormale o eccessiva.

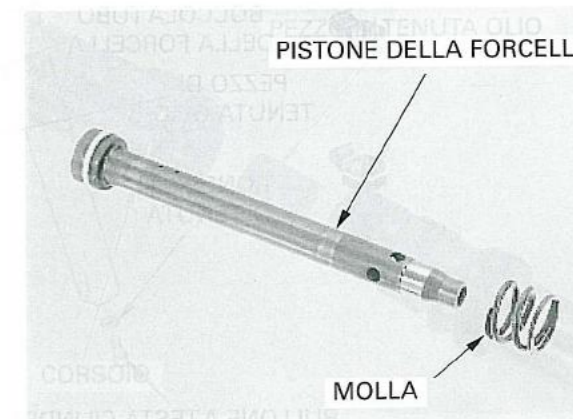
Sostituire il componente se necessario.



Controllare che la fascia elastica della forcella non sia usurata o danneggiato.

Controllare che la molla di fine corsa non sia sottoposta a troppa fatica o non sia danneggiata.

Sostituire il componente se necessario.



Sistemare il tubo della forcella su zeppe a V e misurare lo scenteramento del tubo della forcella facendolo ruotare con un comparatore a quadrante.

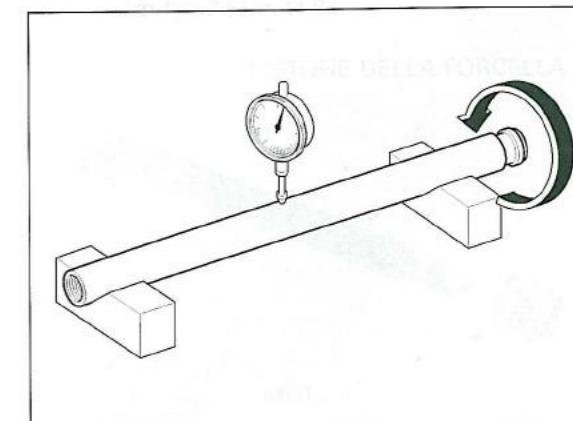
Lo scenteramento reale equivale alla metà del valore totale del comparatore.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,20 mm

Sostituire il pezzo se si supera tale limite o se ci sono graffiature o tacche che consentirebbero all'olio della forcella di fuoriuscire dalle tenute.

NOTA:

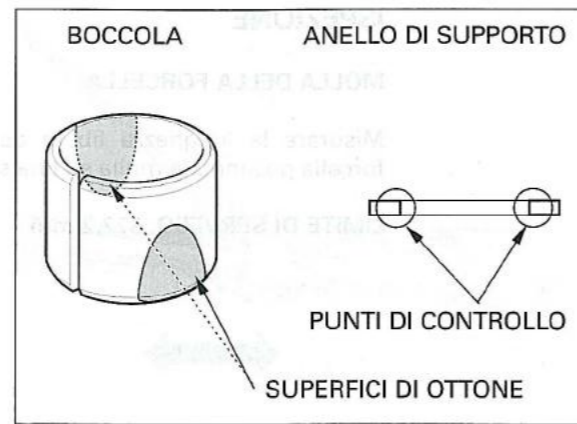
Non riutilizzare il tubo della forcella se non lo si può raddrizzare perfettamente con uno sforzo minimo.



BOCCOLA DEL TUBO DELLA FORCELLA

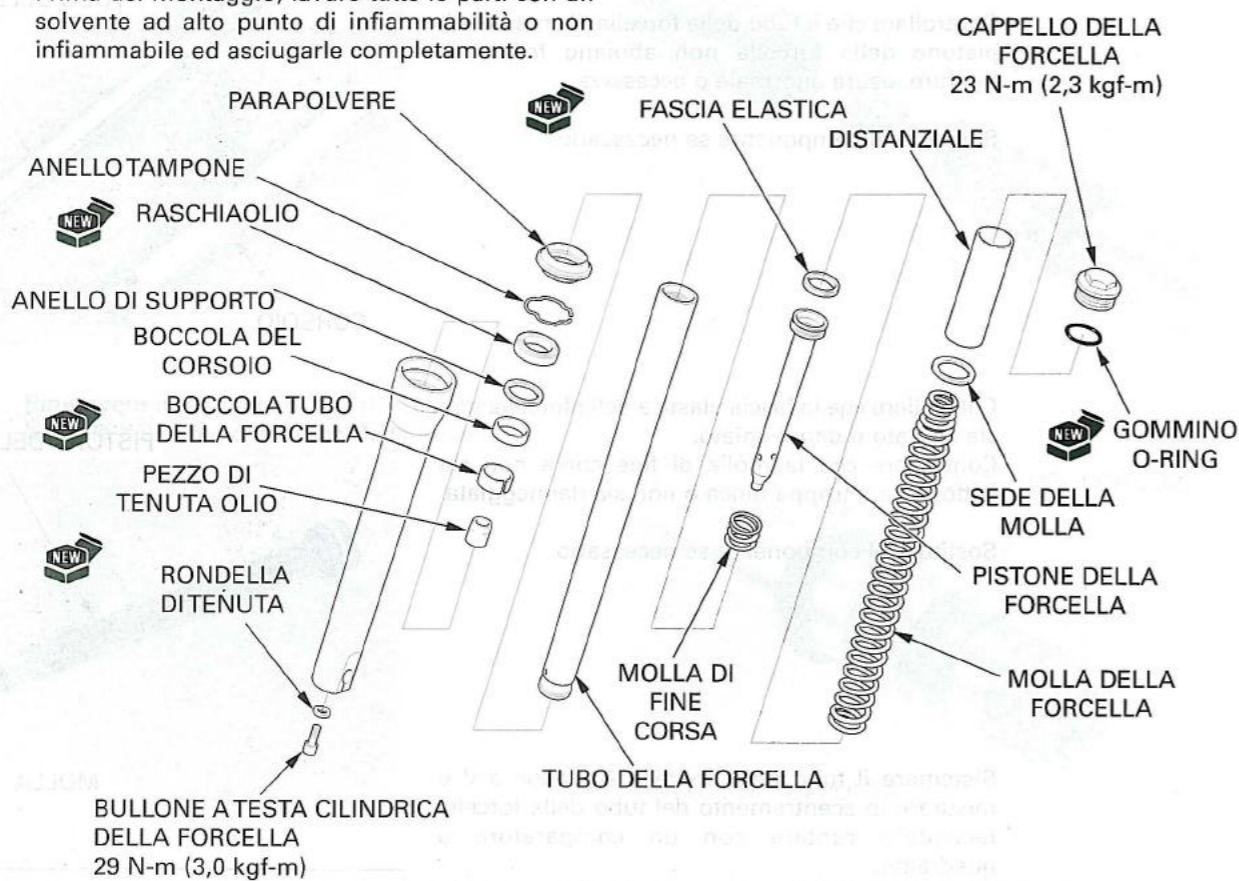
Ispezionare visivamente il corsoio e le boccole del tubo della forcella.
Sostituire le boccole se ci sono graffi o tacche eccessivi o se il teflon è usurato cosicché la superficie di ottone è visibile su oltre 3/4 della superficie totale.

Controllare l'anello di supporto; sostituirlo se si notano distorsioni nei punti indicati.



MONTAGGIO

Prima del montaggio, lavare tutte le parti con un solvente ad alto punto di infiammabilità o non infiammabile ed asciugarle completamente.



Installare una nuova boccola del tubo della forcella se la boccola del tubo è stata rimossa.

ATTENZIONE:

- Fare attenzione a non danneggiare il rivestimento della boccola del tubo della forcella.
- Non aprire la boccola del tubo della forcella più del necessario.

NOTA:

Rimuovere le bave dalla superficie di accoppiamento della boccola, facendo attenzione a non staccare il rivestimento.



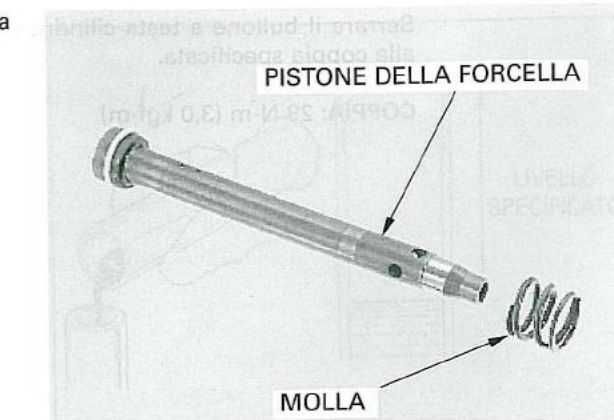
Installare la boccola del corsoio e l'anello di supporto sul tubo della forcella.
Applicare olio per forcella al nuovo labbro del raschiaolio.
Installare il nuovo raschiaolio sul tubo della forcella con il lato contrassegnato rivolto verso l'alto.



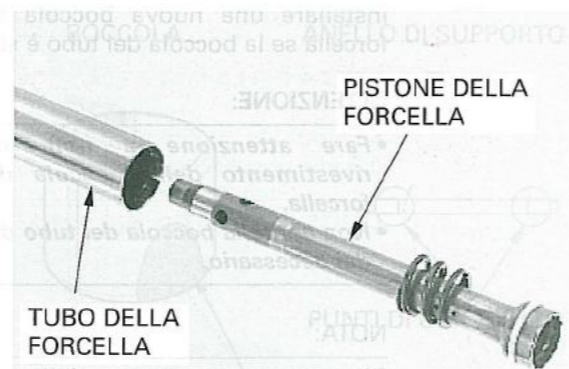
Installare il pezzo di tenuta olio sull'estremità del pistone della forcella.
Ricoprire la boccola del tubo della forcella con olio per forcella ed installare la forcella sul corsoio della forcella.



Installare la molla di fine corsa sul pistone della forcella.



Inserire il pistone della forcella nel tubo della forcella.

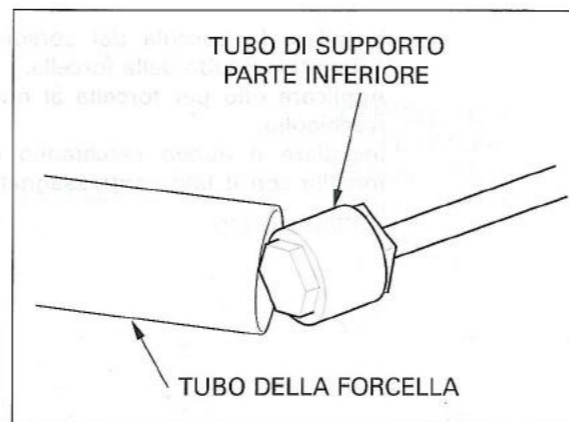


Inserire gli attrezzi speciali nel tubo della forcella per tenere fermo il pistone.

ATTREZZI:

Tubo di supporto parte inferiore

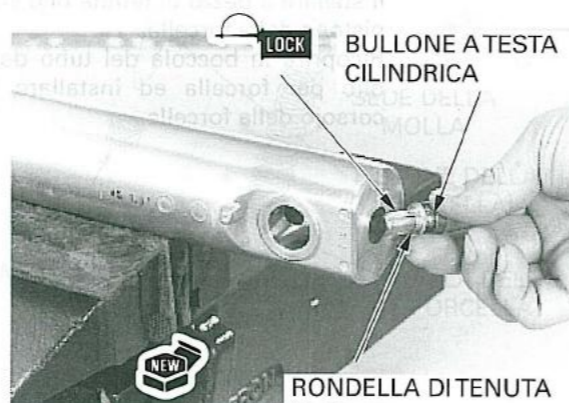
- Accessorio supporto 07930-KA50000
- Impugnatura supporto parte inferiore 07930-KA50100
- 07930-KA40200



ATTENZIONE:

Non serrare troppo il corsoio della forcella.

Tenere il supporto assale del corsoio della forcella in una morsa con un pezzo di legno o ganasce morbide per evitare danni. Sostituire la rondella di tenuta con una nuova. Pulire ed applicare un agente di bloccaggio ai filetti del bullone a testa cilindrica della forcella ed inserire il bullone con la nuova rondella di tenuta nel pistone della forcella.



Serrare il bullone a testa cilindrica della forcella alla coppia specificata.

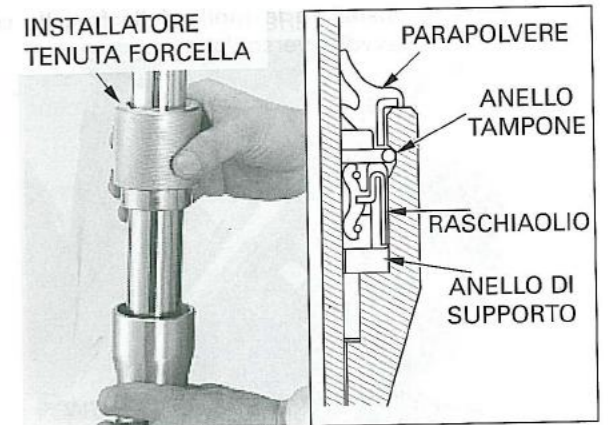
COPPIA: 29 N-m (3,0 kgf-m)



Utilizzando l'attrezzo appropriato, inserire il nuovo raschiaolio nel tubo della forcella finché non risulta visibile la scanalatura dell'anello di arresto.

ATTREZZI

Installatore tenute della forcella, 39 mm
07947-4630100



Installare l'anello tampone nella scanalatura del corsoio della forcella.



Applicare olio per forcella sul labbro di un nuovo parapolvere ed installare il parapolvere.



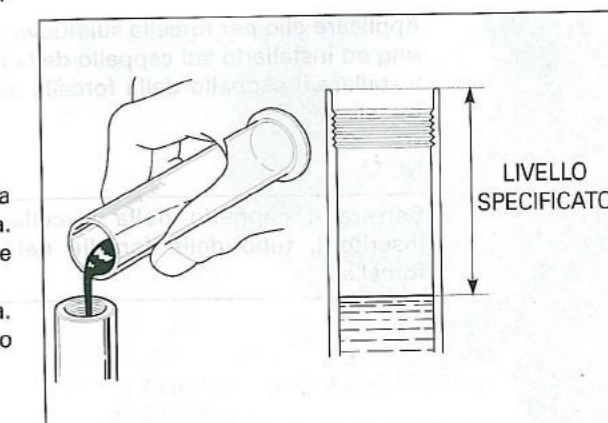
Versare metà della quantità richiesta dell'olio per forcella raccomandato nel tubo della forcella.

OLIO PER FORCELLA RACCOMANDATO:

Liquido della forcella
CAPACITA' OLIO: 449 cm³

Pompate lentamente il tubo della forcella numerose volte per rimuovere l'aria intrappolata. Verso ulteriore olio fino alla capacità specificata e ripetere la fase summenzionata. Comprimere interamente il braccio della forcella. Misurare il livello dell'olio dalla sommità del tubo della forcella.

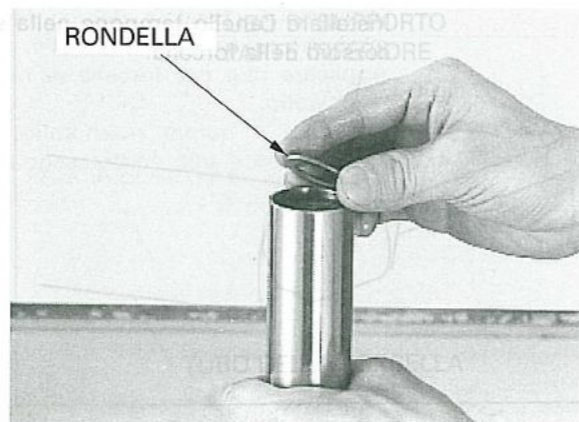
LIVELLO DELL'OLIO: 111 mm



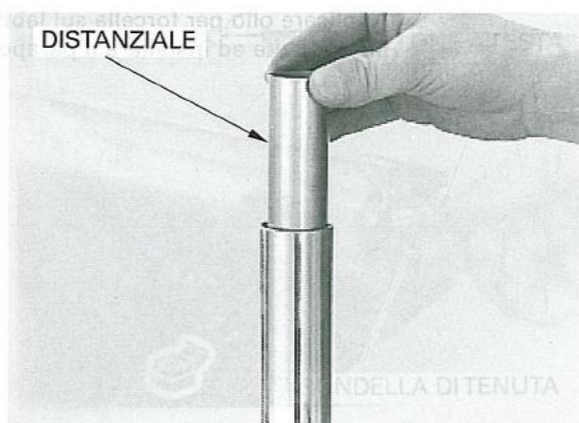
Installare la molla della forcella con l'estremità avvolta verso l'alto.



Installare la rondella.



Installare il distanziale della molla.



Applicare olio per forcella sul nuovo gommino O-ring ed installarlo sul cappello della forcella. Installare il cappello della forcella nel tubo della forcella.

NOTA:

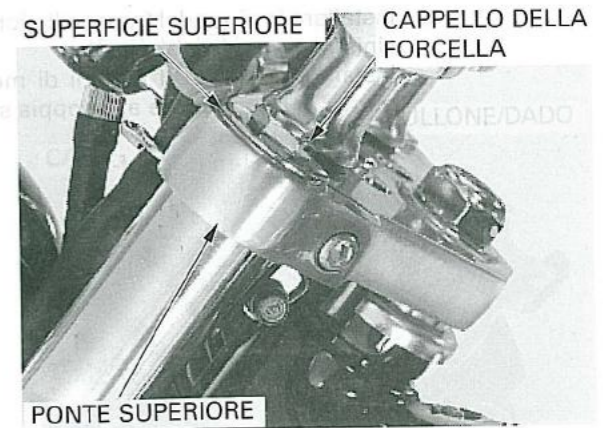
Serrare il cappello della forcella dopo aver inserito il tubo della forcella nel ponte della forcella.



INSTALLAZIONE

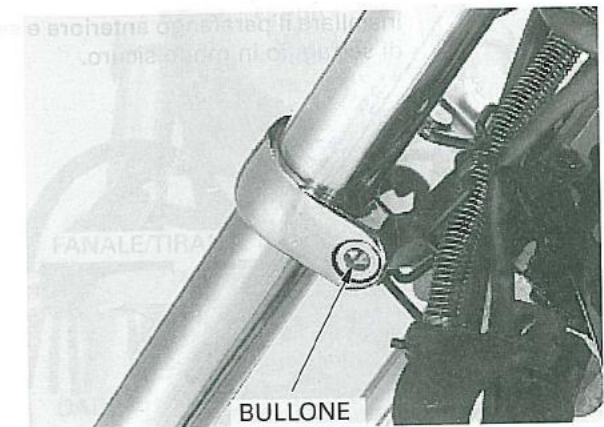
Installare la forcella nel ponte inferiore e superiore.

Allineare la parte superiore del tubo della forcella con la superficie superiore del ponte superiore.



Serrare i bulloni di bloccaggio alla coppia specificata.

COPPIA: 49 N-m (5,0 kgf-m)



Serrare il cappello della forcella alla coppia specificata.

COPPIA: 23 N-m (2,3 kgf-m)

Serrare i bulloni di bloccaggio del ponte superiore alla coppia specificata.

COPPIA: 11 N-m (1,1 kgf-m)



Installare il complessivo degli indicatori di direzione e il collare. Installare e serrare il bullone di supporto in modo sicuro.

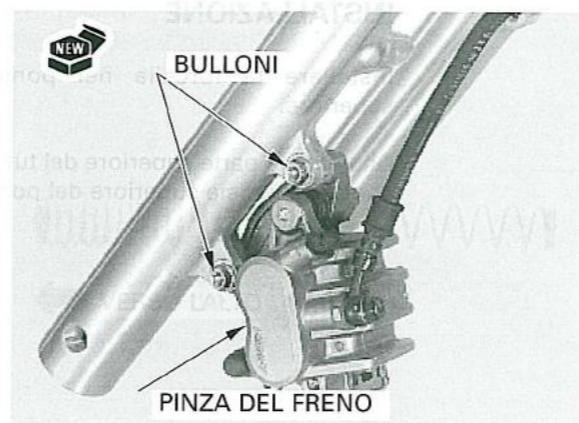
NOTA:

Durante l'installazione, girare il tirante degli indicatori con la sua linguetta verso l'interruttore del ponte inferiore.



Installare la pinza del freno sulla forcella anteriore sinistra.
Installare e serrare i bulloni di montaggio della nuova pinza anteriore alla coppia specificata.

COPPIA: 30 N-m (3,1 kgf-m)

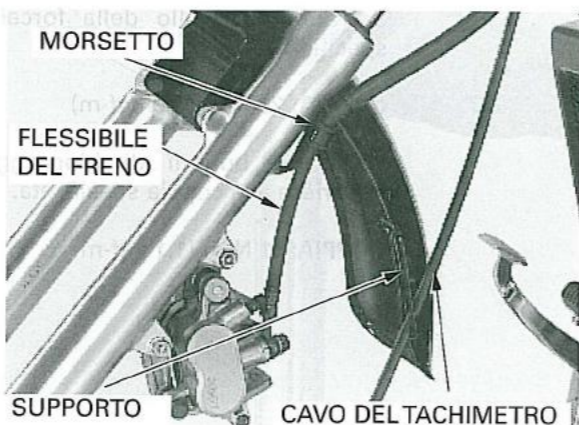


Installare il parafrangente anteriore e serrare i bulloni di serraggio in modo sicuro.



Inserire il flessibile del freno nel morsetto del flessibile.

Installare il cavo del tachimetro attraverso il supporto.



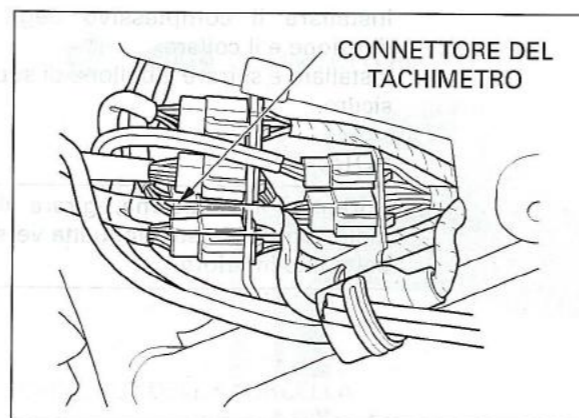
PIANTONE DELLO STERZO

RIMOZIONE

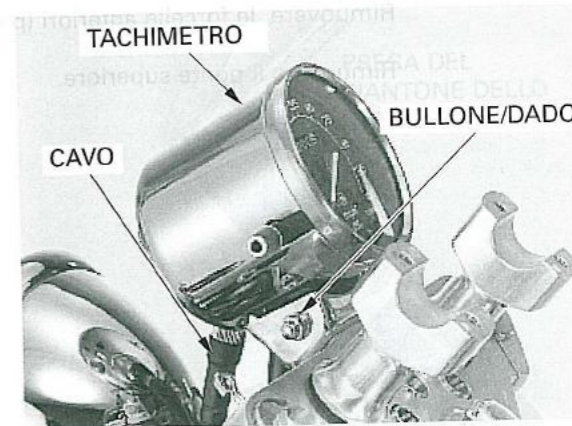
Rimuovere il manubrio (pag. 13-5).

Sollevare ed appoggiare la motocicletta con un paranco.

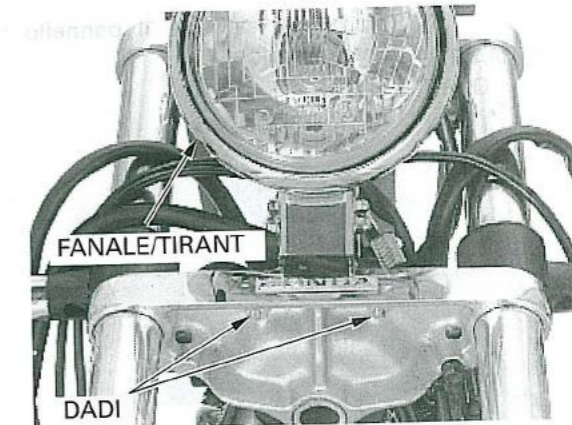
Rimuovere la calotta dello sterzo (pag. 2-2) e scollegare il connettore del tachimetro 6P (Nero).



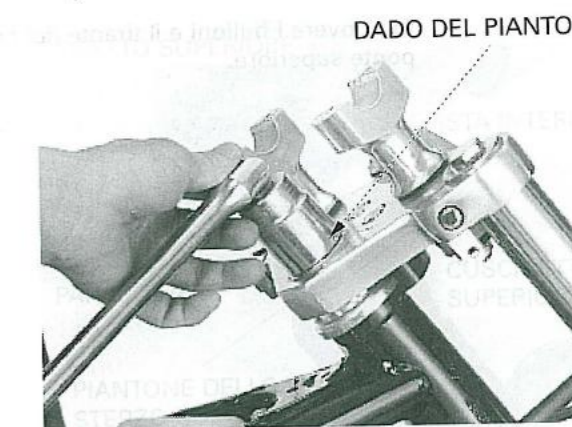
Scollegare il cavo del tachimetro dal tachimetro.
Rimuovere il bullone, il dado e il tachimetro.



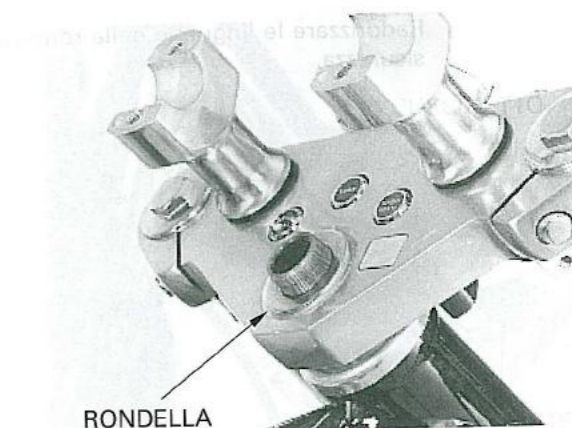
Rimuovere i dadi e il fanale/tirante come complessivo.



Rimuovere il dado del piantone dello sterzo.

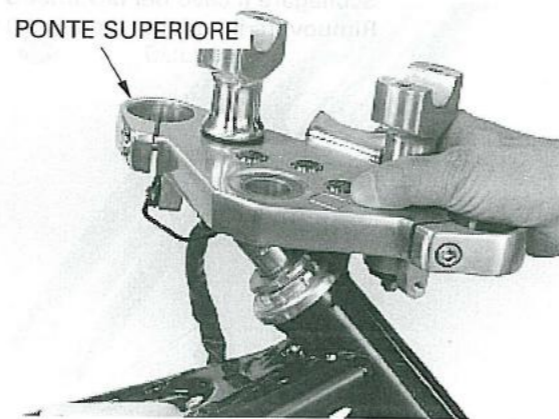


Rimuovere la rondella.

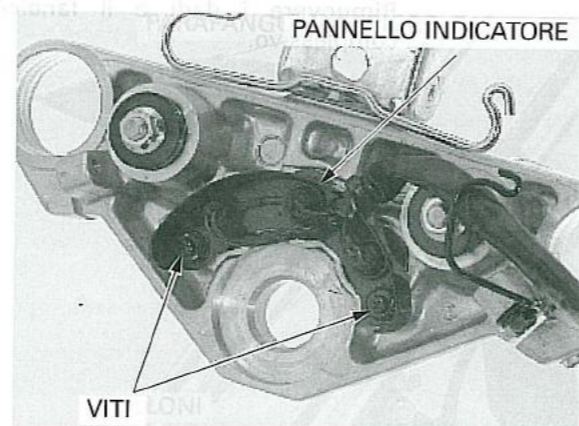


Rimuovere le forcelle anteriori (pag. 13-22).

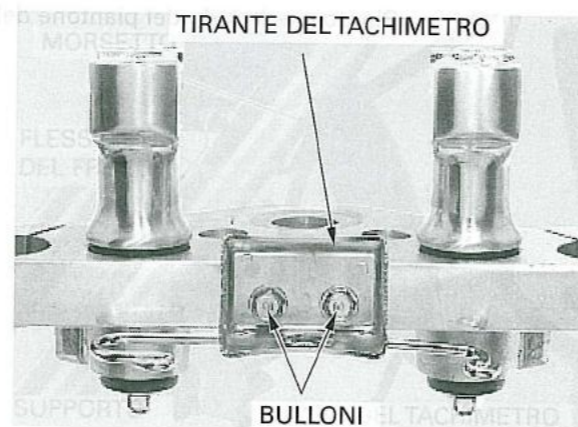
Rimuovere il ponte superiore.



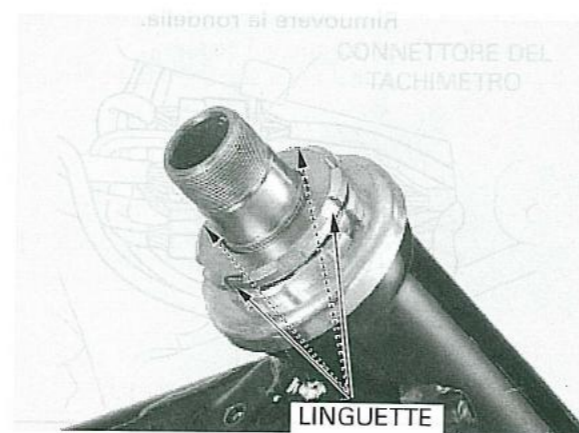
Rimuovere le viti e il pannello indicatore dal ponte superiore.



Rimuovere i bulloni e il tirante del tachimetro dal ponte superiore.



Raddrizzare le linguette della rondella elastica di sicurezza.



Rimuovere il controdado utilizzando l'attrezzo seguente.

ATTREZZO:
Presa del piantone dello sterzo 07916-3710100

Rimuovere la rondella elastica di sicurezza.

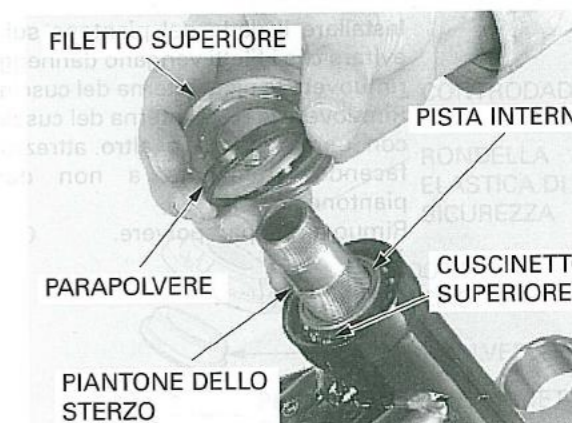


Rimuovere il filetto superiore dello sterzo utilizzando l'attrezzo seguente.

ATTREZZO:
Presa del piantone dello sterzo 07916-3710100

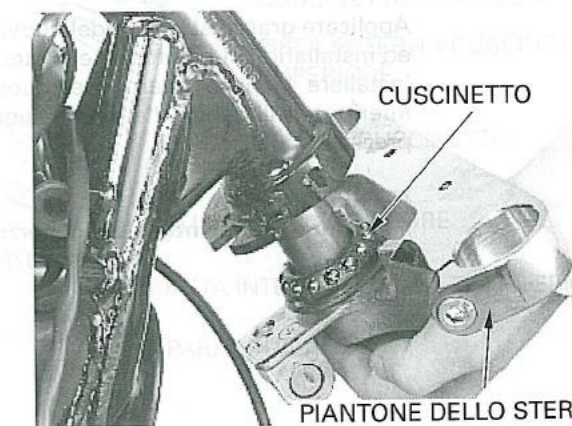


Tenere fermo con la mano il piantone dello sterzo e rimuovere il filetto superiore dello sterzo, il parapolvere, la pista interna del cuscinetto superiore e il cuscinetto superiore.



Rimuovere il piantone dello sterzo dal testa dello sterzo.

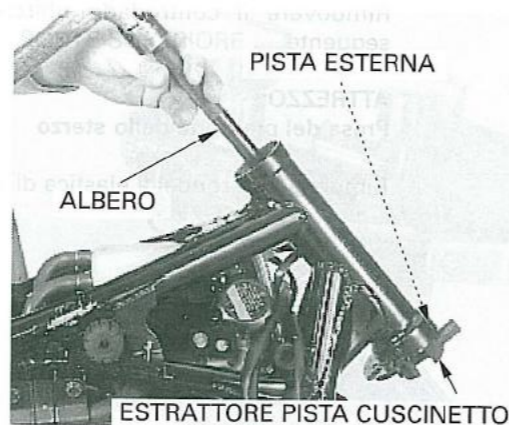
Controllare che i cuscinetti dello sterzo, le piste interna e esterna non siano usurati o danneggiati.



SOSTITUZIONE CUSCINETTO DELLO STERZO

Sostituire sempre i cuscinetti e le piste in coppia. Rimuovere la pista esterna del cuscinetto inferiore utilizzando l'attrezzo seguente e l'albero appropriato.

ATTREZZO:
Estrattore della pista del cuscinetto
07946-3710500



Rimuovere la pista esterna del cuscinetto superiore utilizzando i seguenti attrezzi.

ATTREZZI:
Estrattore pista a sfere 07953-MJ10000
- Accessorio 07953-MJ10100
- Impugnatura dell'estrattore 07953-MJ10200
oppure
Accessorio estrattore pista 07953-MJ1000A
oppure 07953-MJ1000B
Estrattore 07949-3710001
oppure
Accessorio, 32 x 35 mm 07746-0010100

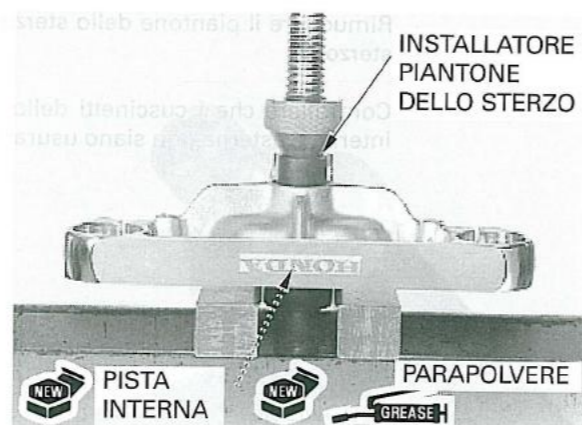


Installare il dado del piantone sul piantone per evitare che i filetti vengano danneggiati quando si rimuove la pista interna del cuscinetto inferiore. Rimuovere la pista interna del cuscinetto inferiore con uno scalpello o altro attrezzo appropriato, facendo attenzione a non danneggiare il piantone. Rimuovere il parapolvere.



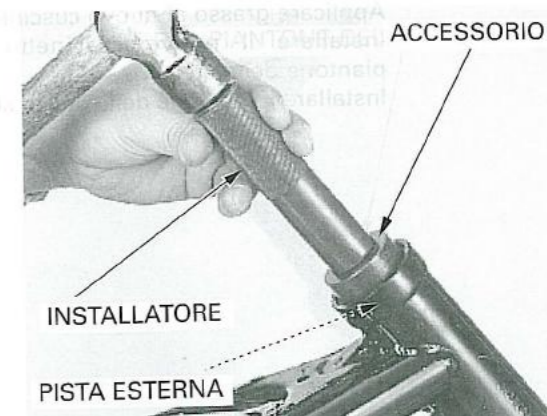
Applicare grasso al labbro del nuovo parapolvere ed installarlo sul piantone dello sterzo. Installare la pista interna del nuovo cuscinetto inferiore utilizzando l'attrezzo seguente e una pressa idraulica.

ATTREZZO:
Installatore del piantone dello sterzo
07946-MB00000



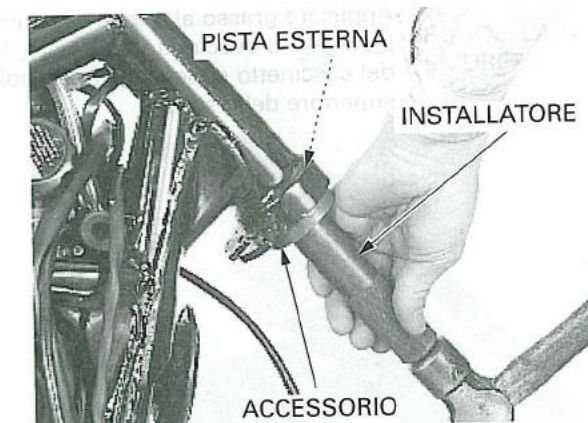
Inserire la pista esterna del nuovo cuscinetto superiore nel tubo della testa utilizzando i seguenti attrezzi.

ATTREZZI:
Installatore 07749-0010000
Accessorio, 42 x 47 mm 07746-0010300

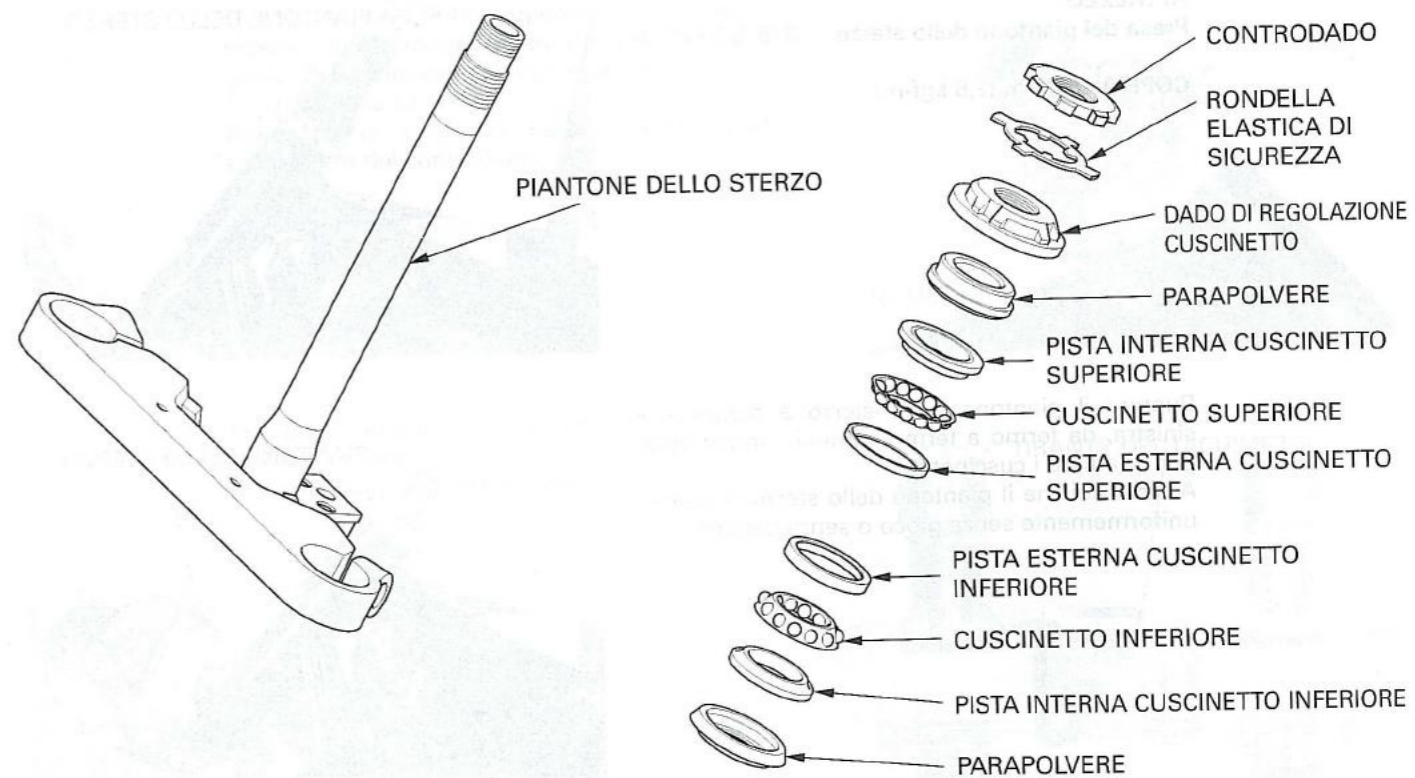


Inserire la pista esterna del nuovo cuscinetto inferiore nel tubo della testa utilizzando i seguenti attrezzi.

ATTREZZI:
Installatore 07749-0010000
Accessorio, 52 x 55 mm 07746-0010400



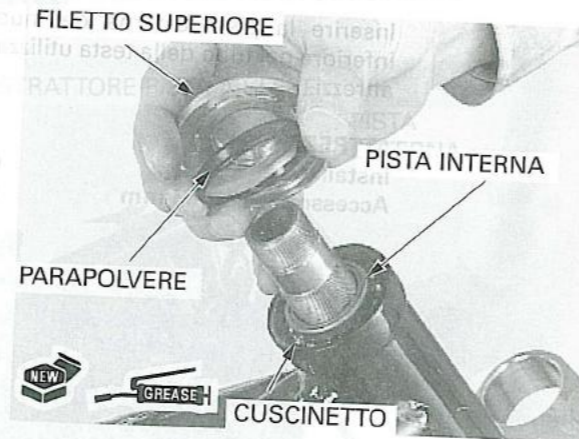
INSTALLAZIONE



Applicare grasso al nuovo cuscinetto inferiore.
 Installare il nuovo cuscinetto inferiore sul piantone dello sterzo.
 Installare il piantone dello sterzo sul tubo di testa.



Applicare grasso al nuovo cuscinetto superiore.
 Installare il cuscinetto superiore, la pista interna del cuscinetto superiore, il parapolvere e il filetto superiore dello sterzo.



Serrare il filetto superiore alla coppia specificata.

ATTREZZO:
 Presa del piantone dello sterzo 07916-3710100

COPPIA: 25 N-m (2,5 kgf-m)



Ruotare il piantone dello sterzo a destra e a sinistra, da fermo a fermo, almeno cinque volte per insediare i cuscinetti.
 Assicurarsi che il piantone dello sterzo si muova uniformemente senza gioco o senza piegarsi.



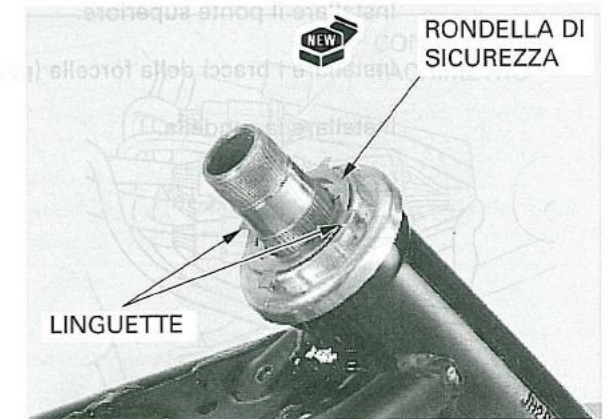
Serrare nuovamente il filetto superiore alla coppia specificata.

ATTREZZO:
 Presa del piantone dello sterzo 07916-3710101

COPPIA: 25 N-m (2,5 kgf-m)

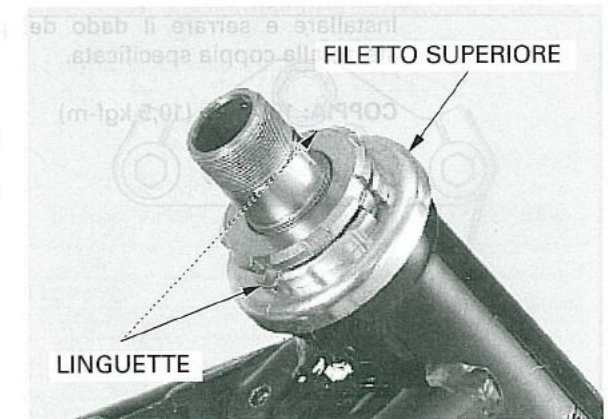


Installare la nuova rondella elastica di sicurezza e piegare le due linguette opposte verso il basso nelle scanalature del dado di regolazione.

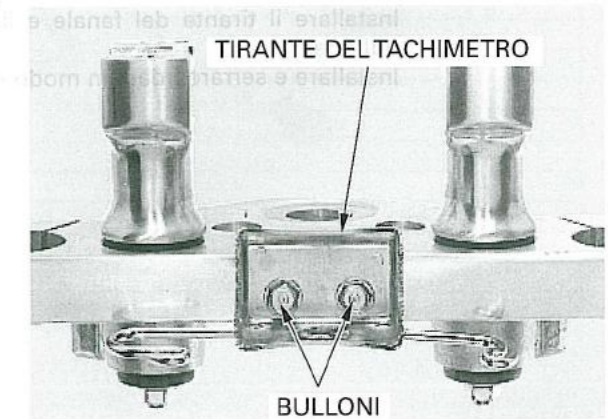


Installare e serrare con le dita il controdado completamente.

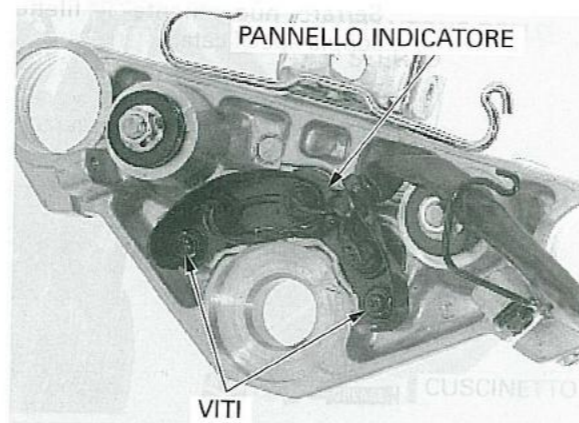
Tenere fermo il filetto superiore dello sterzo e serrare ulteriormente il controdado, entro 90 gradi, onde allineare le sue scanalature con le linguette della rondella.
 Ripiegare le linguette della rondella nelle scanalature del controdado.



Installare il tirante del tachimetro ed i bulloni sul ponte superiore.
 Serrare i bulloni in modo sicuro.



Installare il pannello indicatore e le viti.
Serrare le viti in modo sicuro.



Installare il ponte superiore.

Installare i bracci della forcella (pag. 13-33).

Installare la rondella.

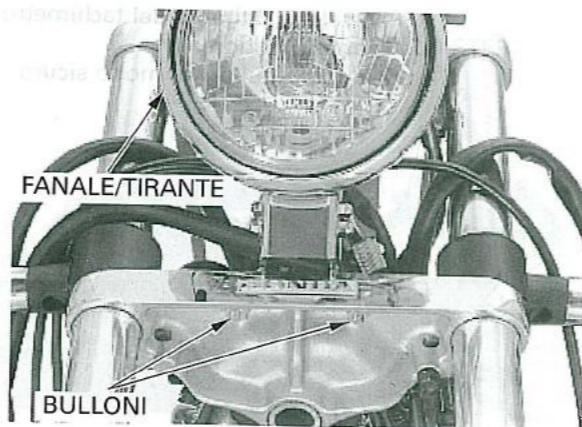


Installare e serrare il dado del piantone dello sterzo alla coppia specificata.

COPPIA: 103 N-m (10,5 kgf-m)

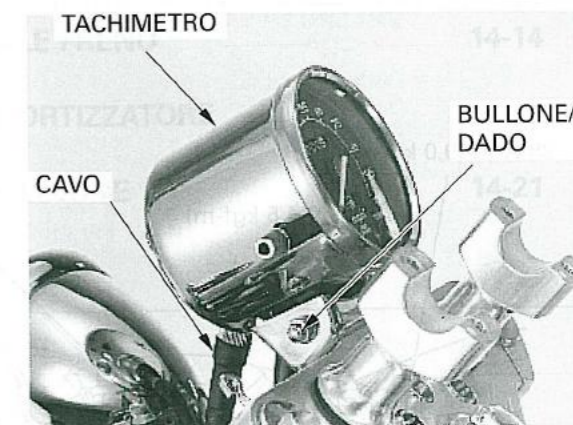


Installare il tirante del fanale e il fanale con il bullone.
Installare e serrare i dadi in modo sicuro.



Installare il tirante del tachimetro e il tachimetro.
Installare e serrare il bullone e il dado.

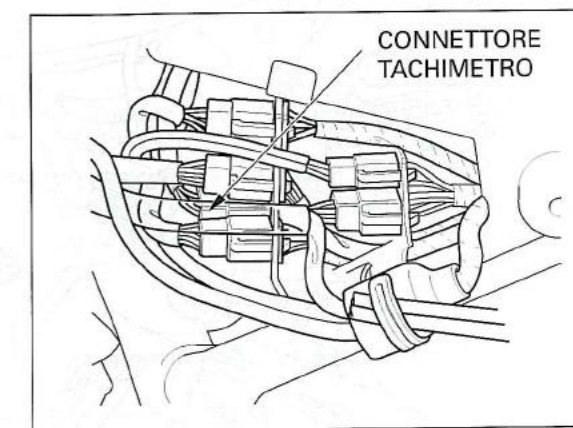
Collegare il cavo del tachimetro al tachimetro.



Collegare il connettore 6P (Nero) del tachimetro.

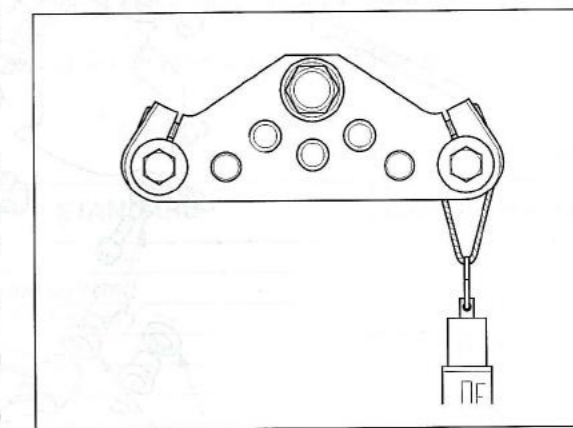
Installare la calotta dello sterzo (pag. 2-2).

Installare il manubrio (pag. 13-9).



PRECARICO DEL CUSCINETTO DELLO STERZO

Sollevarla ruota anteriore dal terreno.
Disporre il piantone dello sterzo in posizione diritta.
Attaccare una bilancia a molla al tubo della forcella tra i ponti superiore e inferiore della forcella.
Assicurarsi che non ci sia alcuna interferenza da parte di cavi o cablaggi.
Tirare la bilancia a molla mantenendo la bilancia ad angolo retto rispetto al piantone dello sterzo.
Leggere il valore nel punto in cui il piantone dello sterzo comincia appena a muoversi.



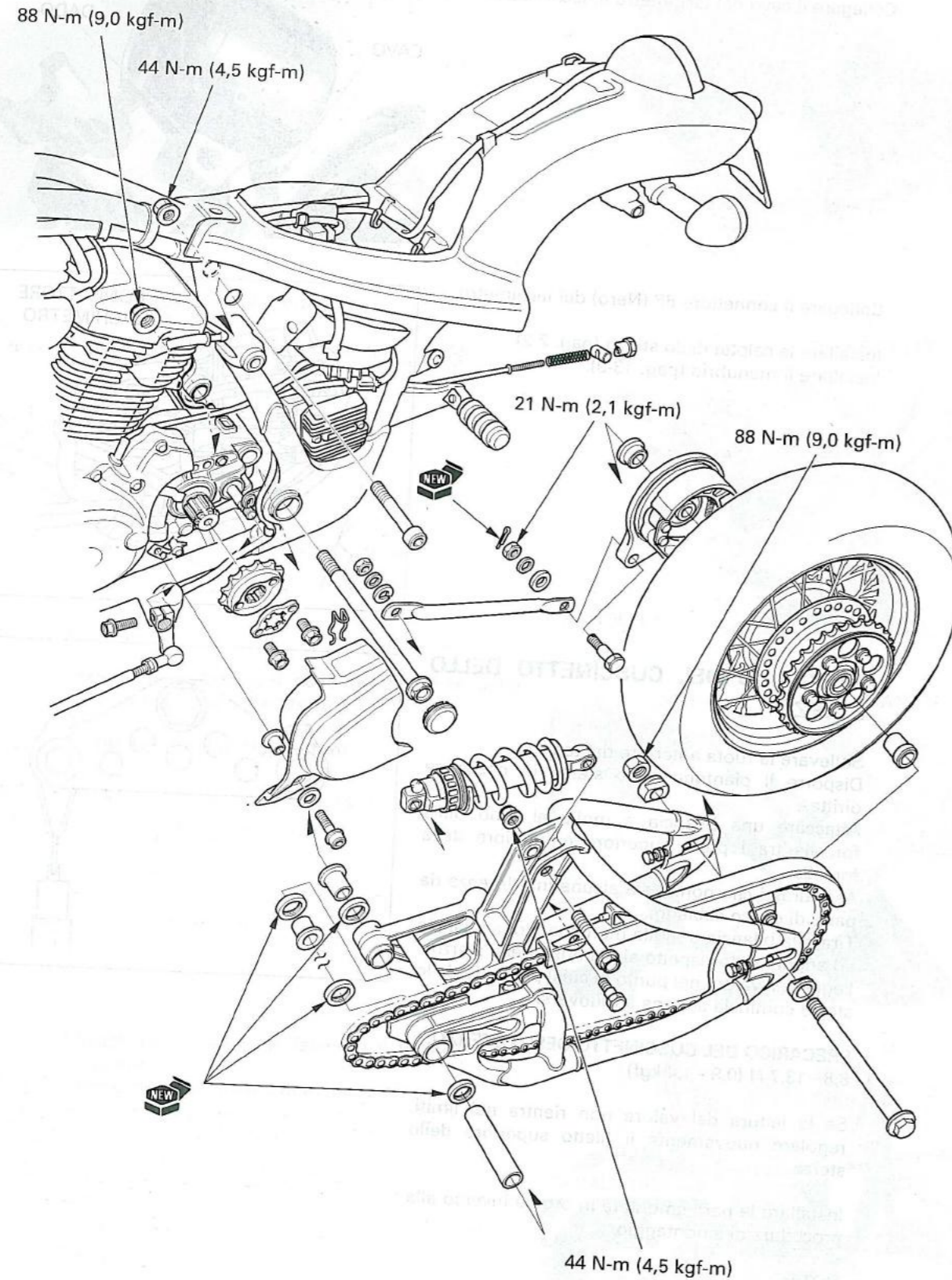
PRECARICO DEL CUSCINETTO DELLO STERZO:
8,8 - 13,7 N (0,9 - 1,4 kgf)

Se la lettura del valore non rientra nei limiti, regolare nuovamente il filetto superiore dello sterzo.

Installare le parti smontate in ordine inverso alla procedura di smontaggio.

NOTA:

Instradare i cavi ed i cablaggi in modo appropriato (pag. 1-21).



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	14-1	PEDALE FRENO	14-14
DIAGNOSTICA	14-2	AMMORTIZZATORE	14-18
RUOTA POSTERIORE	14-3	FORCELLONE	14-21
FRENO POSTERIORE	14-11		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

▲ AVVERTIMENTO

- Un disco freno o delle pastiglie contaminate riducono il potere frenante. Scartare le pastiglie contaminate e pulire un disco sporco con un prodotto sgrassante per freni di alta qualità.
- Se si guida la moto con cerchioni o raggi danneggiati si mette in pericolo la sicurezza del mezzo.
- L'equilibratura delle ruote influisce direttamente sulla stabilità, sulla tenuta e sulla sicurezza generale della motocicletta. Controllare con attenzione l'equilibratura prima di rimontare la ruota.

ATTENZIONE:

- Per evitare di danneggiare il cerchione con il levagomme, usare sempre gli appositi elementi di protezione.
- Non sollevare la motocicletta usando il filtro dell'olio.

- Quando si esegue la manutenzione della ruota posteriore, del forcellone o dell'ammortizzatore, sorreggere il mezzo usando un cavalletto di sicurezza o un ponte sollevatore.
- Usare solo dadi e bulloni di ricambio originali Honda per tutti i perni e i punti di attacco della sospensione.

SPECIFICHE TECNICHE

Unità: mm

ARTICOLO		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Profondità minima battistrada		—	2,0
Pressione pneumatico a freddo	Con un carico fino a 90 Kg	200 kPa (2,00 kgf/cm ²)	—
	Fino al peso massimo di capacità	250 kPa (2,50 kgf/cm ²)	—
Scentratura assale		—	0,20
Scentratura cerchione ruota	Radiale	—	2,0
	Assiale	—	2,0
Distanza tra mozzo ruota e cerchione		(pag. 14-7)	—
Pesino ruota		—	70 g
Gioco catena di trasmissione		20-30	—
Maglia catena di trasmissione		120L	—
Dimensione catena di trasmissione	DID	525 V8	—
	RK	525 SM5	—
Freno posteriore	D.I. tamburo	160,0-160,3	161
	Spessore guarnizione	5	2
Altezza pedale freno		43 mm sopra il poggiatesta	—
Gioco pedale freno		20-30	—
Taratura regolatore precarico molla ammortizzatore		2a posizione	—

VALORI DI COPPIA

Dado assale posteriore
 Dado ingranaggio condotto
 Bullone montaggio ammortizzatore posteriore (superiore)
 (inferiore)
 Dado perno forcellone
 Bullone braccio di fermo freno posteriore
 Bullone serraggio braccio freno posteriore
 Bullone giunto asta centrale freno posteriore
 Raggi

88 N-m (9,0 kgf-m) Dado a U
 64 N-m (6,5 kgf-m) Dado a U
 44 N-m (4,5 kgf-m)
 44 N-m (4,5 kgf-m)
 88 N-m (9,0 kgf-m)
 21 N-m (2,1 kgf-m)
 27 N-m (2,8 kgf-m)
 9 N-m (0,9 kgf-m)
 4 N-m (0,4 kgf-m)

ATTREZZI

Accessorio da 32 x 35 mm
 Accessorio da 42 x 47 mm
 Guida da 15 mm
 Guida da 17 mm
 Guida da 22 mm
 Albero estrattore cuscinetto
 Testa estrattore cuscinetto da 17 mm
 Accessorio da 28 x 30 mm
 Installatore
 Pinze per anello elastico di ritegno
 Set albero installatore
 Albero installatore
 Chiave raggio

07746-0010100
 07746-0010300
 07746-0040300
 07746-0040400
 07746-0041000
 07746-0050100
 07746-0050500
 07746-1870100
 07749-0010000
 07914-3230001
 07946-KA50000
 07946-MJ00100
 07JMA-MR60100

DIAGNOSTICA

La ruota posteriore traballa

- Cerchione piegato
- Cuscinetti ruota posteriore usurati
- Raggi allentati o piegati
- Pneumatico difettoso
- Pneumatico o ruota squilibrati
- Pressione pneumatico bassa
- Assale non serrato in modo corretto
- Regolatori catena non regolati di pari importo
- Cuscinetti e boccole perno forcellone difettosi
- Telaio o forcellone piegati

Ruota dura da girare

- Cuscinetti ruota difettosi
- Assale posteriore piegato
- Adesione del freno

Sospensione posteriore rumorosa

- Ammortizzatore posteriore difettoso
- Fermi allentati

Sospensione morbida

- Molla debole
- Precarico molla ammortizzatore non corretto
- Perdite di olio e di gas dall'ammortizzatore
- Pressione pneumatico bassa

Sospensione dura

- Precarico molla ammortizzatore non corretto
- Asta ammortizzatore piegata
- Pressione pneumatico elevata
- Cuscinetti e boccole perno forcellone danneggiati
- Telaio o forcellone piegati

Cattive prestazioni del freno

- Regolazione freno errata
- Ganasce freno usurate
- Guarnizioni freno unte, grasse o sporche
- Camma freno usurata
- Tamburo freno usurato
- Dentatura braccio freno innestata in modo errato
- Ganasce freno usurate sul punto di contatto con la camma

RUOTA POSTERIORE

RIMOZIONE

ATTENZIONE:

Non sollevare la motocicletta usando il filtro dell'olio.

Sorreggere il mezzo ponendo un ponte sollevatore o un martinetto sotto il motore.

Allentare il dado dell'assale.

Allentare i regolatori della catena di trasmissione su entrambi i lati del forcellone.

Scollegare l'asta del freno dal braccio del freno.

Rimuovere la coppiglia, il dado, le rondelle e il bullone dal braccio di fermo dalla piastra portaganasce del freno.

Rimuovere la catena di trasmissione dall'ingranaggio condotto.

Rimuovere il dado dell'assale, i collari del regolatore, il collare laterale e l'assale posteriore.

Rimuovere la ruota posteriore.

ISPEZIONE

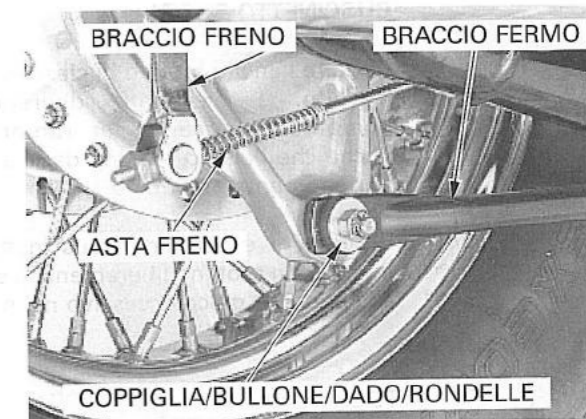
ASSALE

Appoggiare l'assale su dei blocchi a V e misurare la scenteratura. Il valore effettivo della scenteratura è 1/2 del totale indicato.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,20 mm



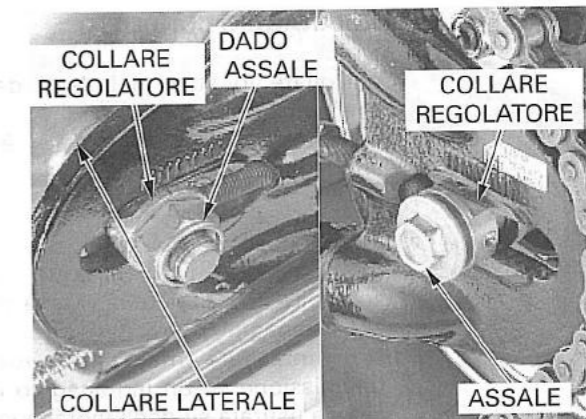
REGOLATORE CATENA DI TRASMISSIONE



BRACCIO FRENO BRACCIO FERMO

ASTA FRENO

COPPIGLIA/BULLONE/DADO/RONDELLE

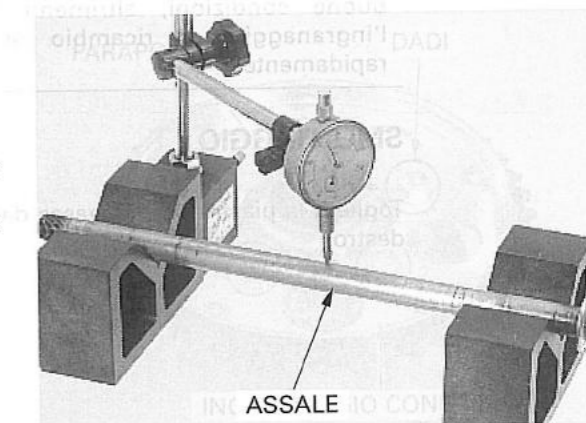


COLLARE REGOLATORE DADO ASSALE

COLLARE REGOLATORE

COLLARE LATERALE

ASSALE

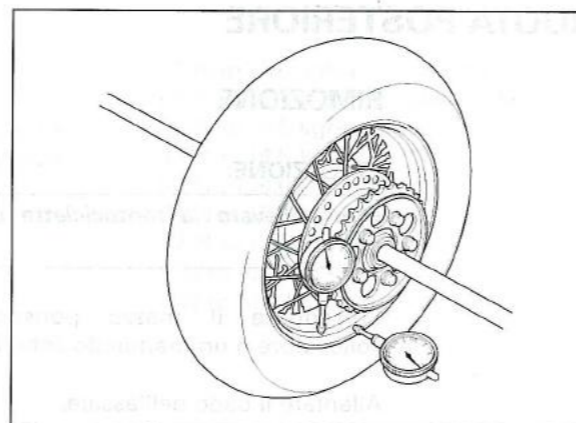


ASSALE

RUOTA

Controllare la scenteratura del cerchione montando la ruota su un cavalletto girevole. Ruotare lentamente la ruota e rilevare la scenteratura usando un comparatore a quadrante. La scenteratura reale è pari a metà del valore indicato sul comparatore.

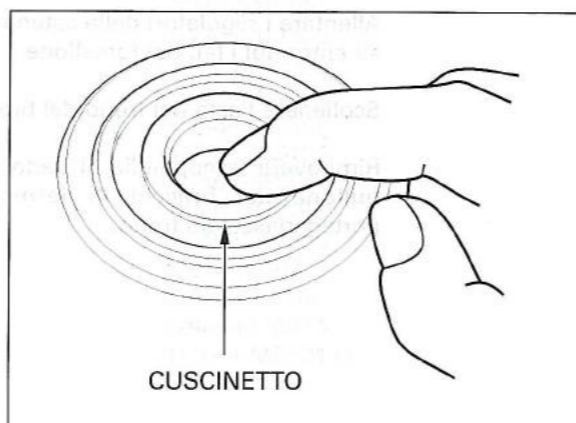
LIMITI DI SERVIZIO: Radiale: 2,0 mm
Assiale: 2,0 mm



CUSCINETTO RUOTA

Ruotare l'anello interno di ciascun cuscinetto con il dito. I cuscinetti dovrebbero ruotare liberamente e senza far rumore. Controllare anche che l'anello esterno del cuscinetto si infili perfettamente nel mozzo.

Sostituire i cuscinetti delle ruote in coppia. Rimuovere e scartare i cuscinetti se gli anelli interni non ruotano liberamente e senza rumore o se hanno un gioco eccessivo nel mozzo.



INGRANAGGIO CONDOTTO

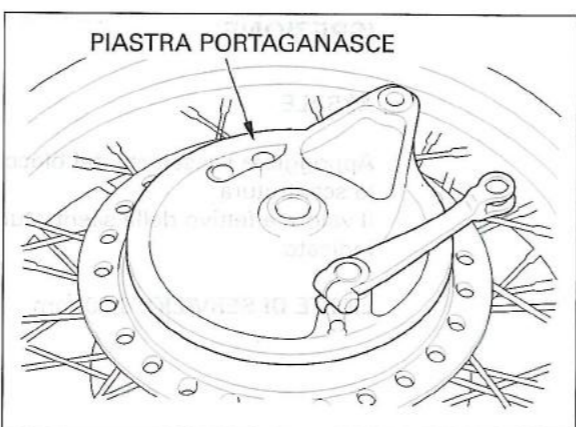
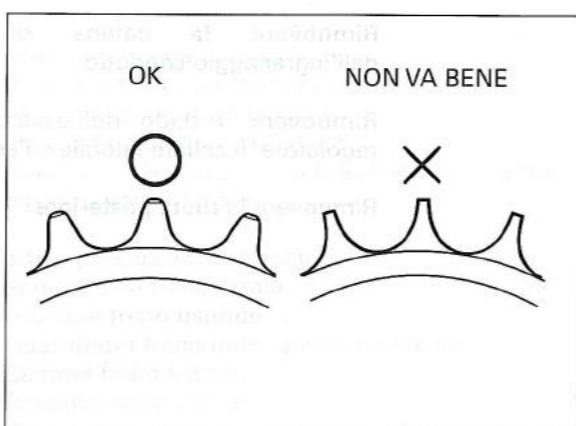
Controllare lo stato dei denti dell'ingranaggio condotto. Sostituire l'ingranaggio se è usurato o danneggiato.

NOTA:

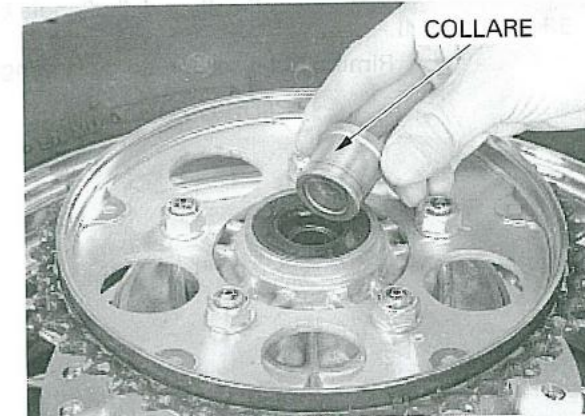
- Se l'ingranaggio condotto deve essere sostituito, ispezionare la catena di trasmissione e l'ingranaggio di trasmissione.
- Non installare mai una nuova catena di trasmissione su un ingranaggio usurato o una catena usurata su degli ingranaggi nuovi. Sia la catena che l'ingranaggio devono essere in buone condizioni, altrimenti la catena o l'ingranaggio di ricambio si usureranno rapidamente.

SMONTAGGIO

Togliere la piastra portaganasce dal mozzo ruota destro.



Sfilare il collare.



Rimuovere la flangia condotta dal mozzo ruota sinistro.

NOTA:

Se si deve smontare la flangia condotta, allentare i dadi dell'ingranaggio condotto prima di rimuovere la flangia condotta dal mozzo ruota.



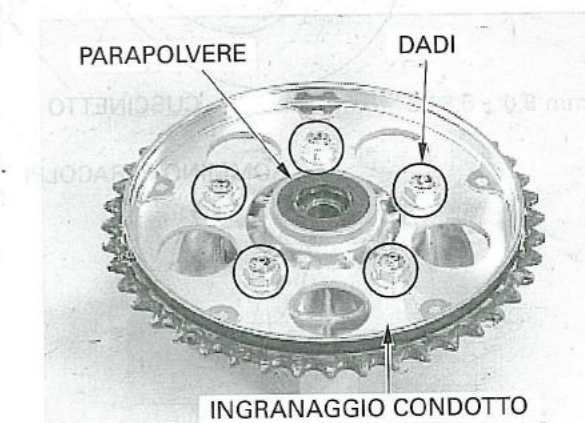
Sfilare i gommini paracolpi e il gommino O-ring.



RIMOZIONE CUSCINETTO FLANGIA CONDOTTA

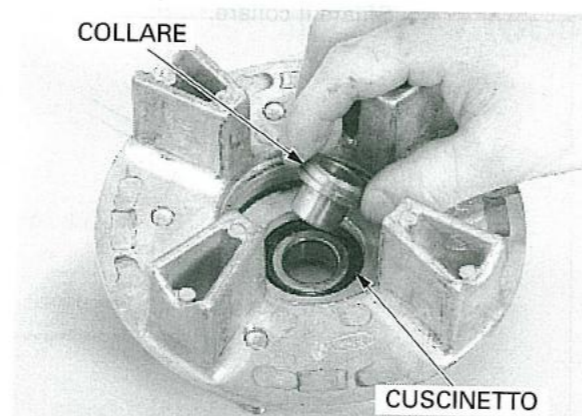
Sfilare il parapolvere.

Svitare i dadi e smontare l'ingranaggio condotto.



Rimuovere il collare della flangia condotta.

Rimuovere il cuscinetto della flangia condotta.



RIMOZIONE DI CUSCINETTO RUOTA

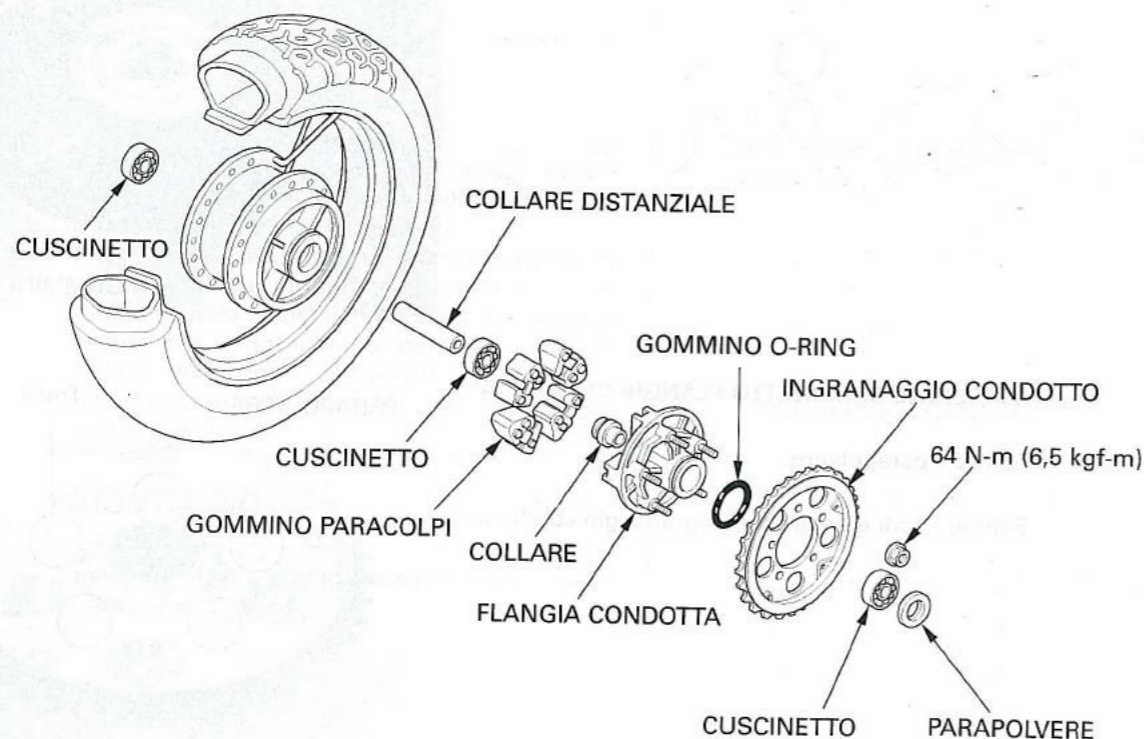
Installare la testa dell'estrattore del cuscinetto nel cuscinetto.
 Installare, dal lato opposto, l'albero dell'estrattore del cuscinetto e scalzare il cuscinetto dal mozzo ruota.
 Sfilare il collare distanziale e scalzare l'altro cuscinetto.

ATTREZZI:

Albero estrattore cuscinetto 07746-0050100
 Testa estrattore cuscinetto da 17mm 07746-0050500



MONTAGGIO



INSTALLAZIONE CUSCINETTO RUOTA

Riempire di grasso le gole del cuscinetto.

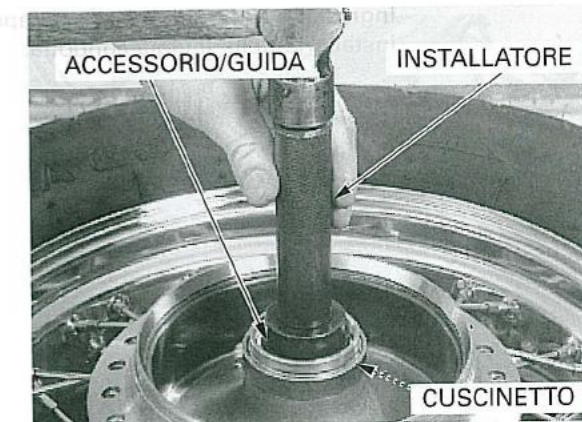
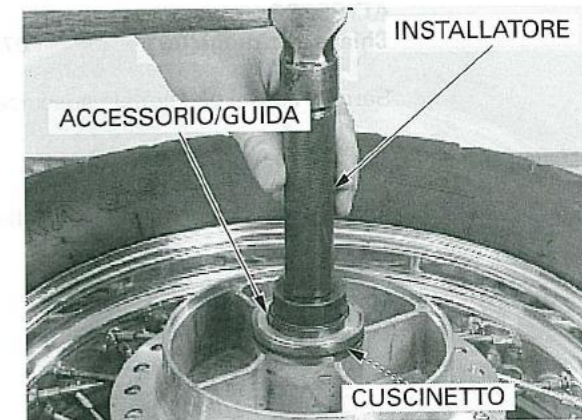
ATTENZIONE:

Non installare mai un cuscinetto rimosso in precedenza; sostituirlo sempre con uno nuovo.

Calzare ad angolo retto un nuovo cuscinetto con il lato sigillato rivolto verso l'esterno.
 Installare il collare distanziale e quindi calzare il cuscinetto di destra con il lato sigillato rivolto verso l'esterno.

ATTREZZI:

Installatore 07749-0010000
 Accessorio da 42 x 47 mm 07746-0010300
 Guida da 17 mm 07746-0040400

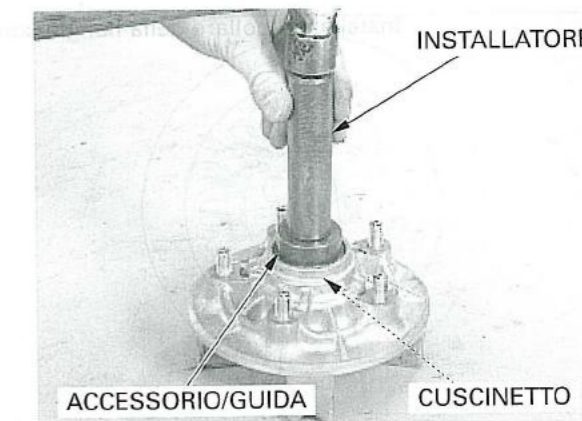


MONTAGGIO CUSCINETTO FLANGIA CONDOTTA

Calzare un nuovo cuscinetto della flangia condotta nella flangia condotta usando gli attrezzi speciali.

ATTREZZI:

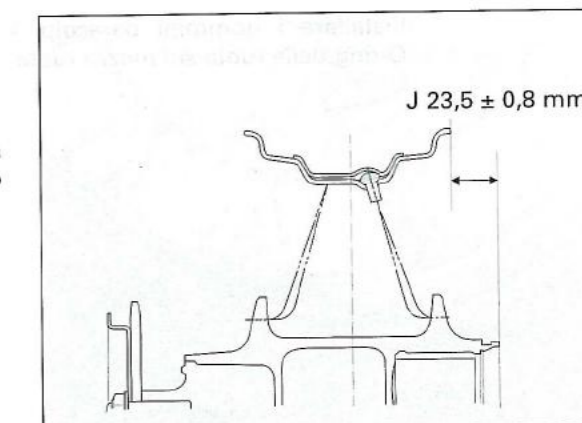
Installatore 07749-0010000
 Accessorio da 42 x 47 mm 07746-0010300
 Guida da 17 mm 07746-0040400



Appoggiare il cerchione sul banco da lavoro.
 Appoggiare il mozzo sul suo lato sinistro e cominciare ad applicare i nuovi raggi.

Regolare la posizione del mozzo in modo che la distanza dalla superficie del lato destro del mozzo al lato del cerchione sia quella indicata.

STANDARD: 23,5 ± 0,8 mm



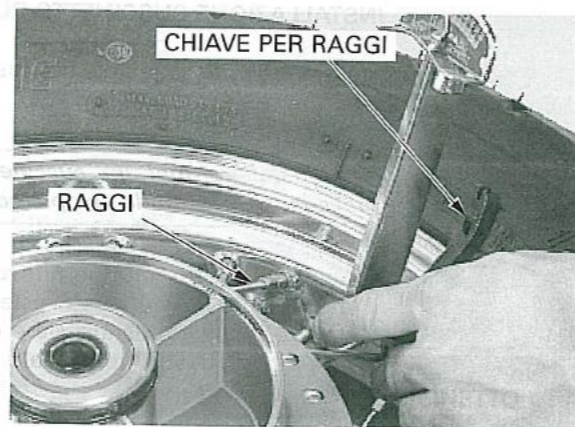
ATTREZZO:

Chiave per raggi 07JMA-MR60100

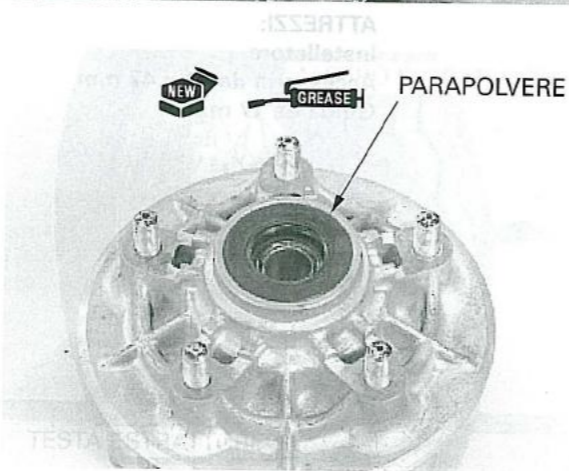
Serrare i raggi alla coppia specificata in 2 o 3 fasi.

COPPIA: 4 N-m (0,4 kgf-m)

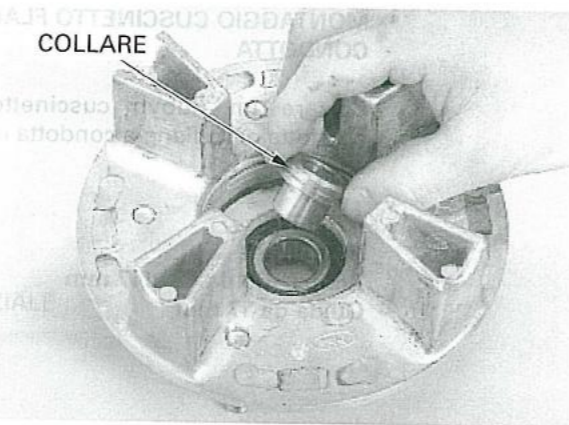
Controllare la scenteratura del cerchione (pag. 14-4).



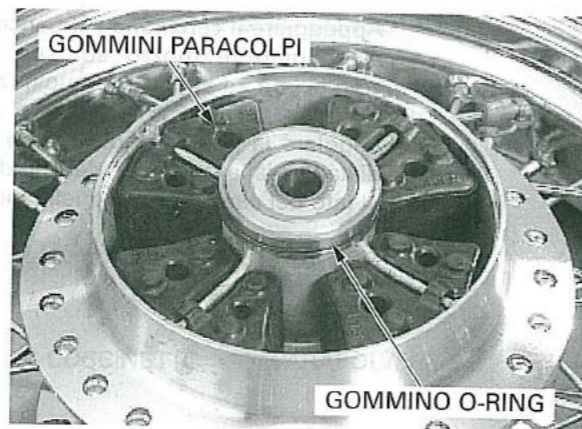
Ingrassare i labbri del nuovo parapolvere e quindi installarlo nella flangia condotta.



Installare il collare della flangia condotta.



Installare i gommini paracolpi e il gommino O-ring della ruota sul mozzo ruota.



AVVERTIMENTO

Non lasciare che il grasso penetri sul tamburo del freno, altrimenti si ridurrà il potere frenante.

Installare la flangia condotta sul mozzo ruota di sinistra.

Se l'ingranaggio condotto era stato rimosso, installare l'ingranaggio condotto e serrare i dadi.

COPPIA: 64 N-m (6,5 kgf-m)



EQUILIBRATURA RUOTA

AVVERTIMENTO

L'equilibratura delle ruote influisce direttamente sulla stabilità, sulla tenuta e sulla sicurezza generale della motocicletta. Controllare con attenzione l'equilibratura prima di rimontare la ruota.

NOTA:

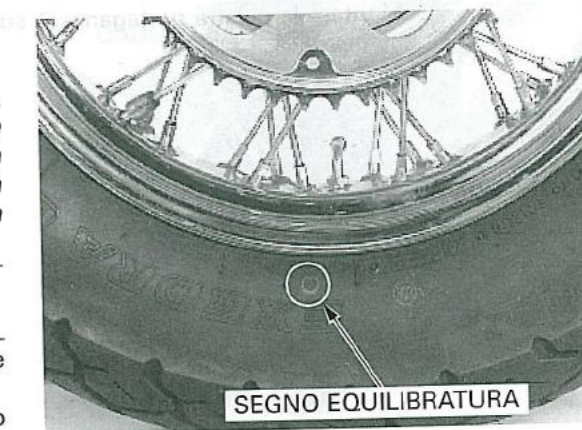
- L'equilibratura della ruota deve essere controllata quando si rimonta il pneumatico.
- Per ottenere un'equilibratura ottimale, il segno di equilibratura sul pneumatico (un punto di vernice sul fianco) deve essere situato vicino allo stelo valvola. Rimontare il pneumatico se necessario.

Montare la ruota, il pneumatico e il disco freno su un cavalletto d'officina.

Far ruotare la ruota, lasciare che si fermi, e marcare il punto più basso (il più pesante) della ruota con un gesso.

Farlo due o tre volte per verificare la zona più pesante.

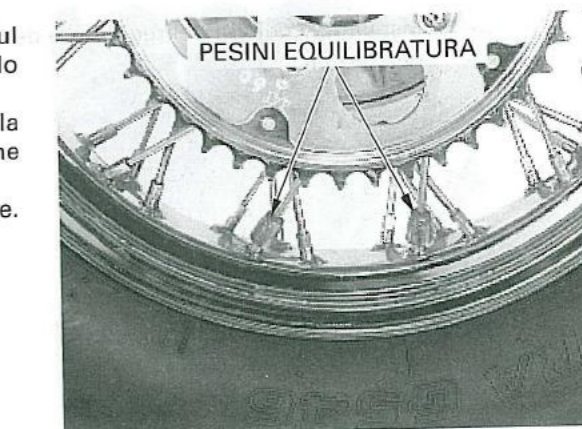
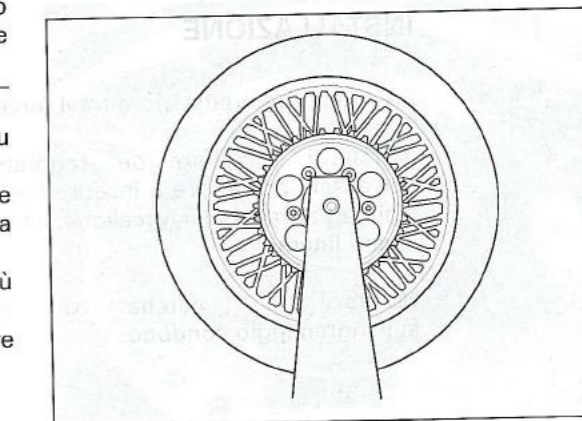
Se la ruota è equilibrata non si fermerà sempre nella medesima posizione.



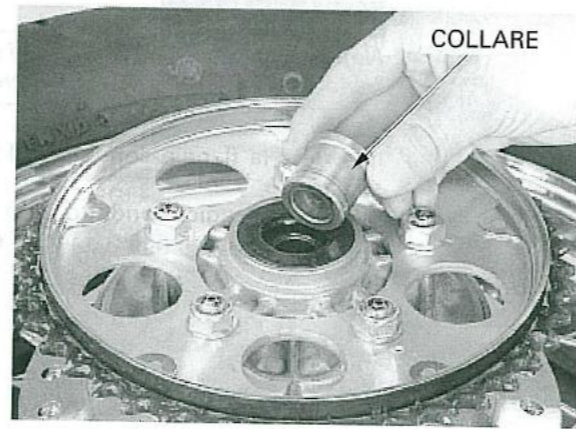
Per equilibrare la ruota, montare dei pesini sul lato più leggero del cerchione, che è quello opposto ai segni in gesso.

Aggiungere un peso sufficiente in modo che la ruota non si fermi più nella medesima posizione quando viene fatta ruotare.

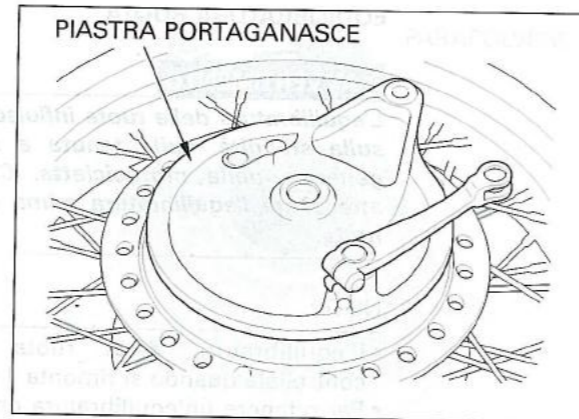
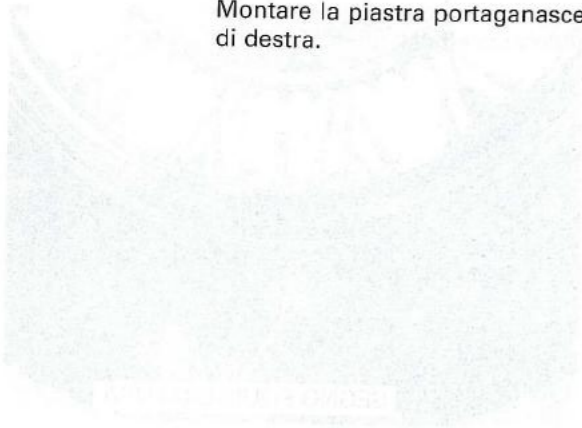
Non aggiungere più di 70 g alla ruota posteriore.



Infilare il collare sinistro.



Montare la piastra portaganasce sul mozzo ruota di destra.



INSTALLAZIONE

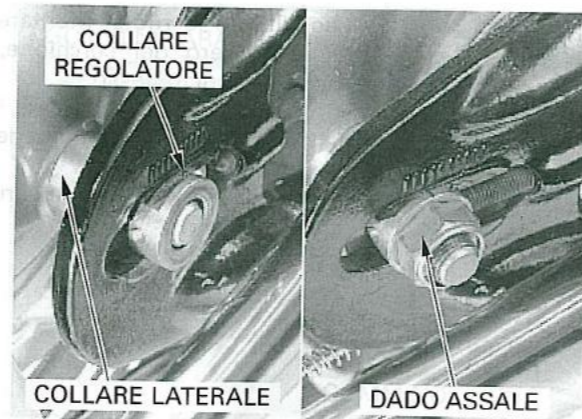
Infilare la ruota posteriore tra il forcellone.

Installare il collare del regolatore sinistro sull'assale posteriore e inserire l'assale (dal lato sinistro) attraverso il forcellone, il mozzo ruota e i collari laterali.

Montare la catena di trasmissione sull'ingranaggio condotto.



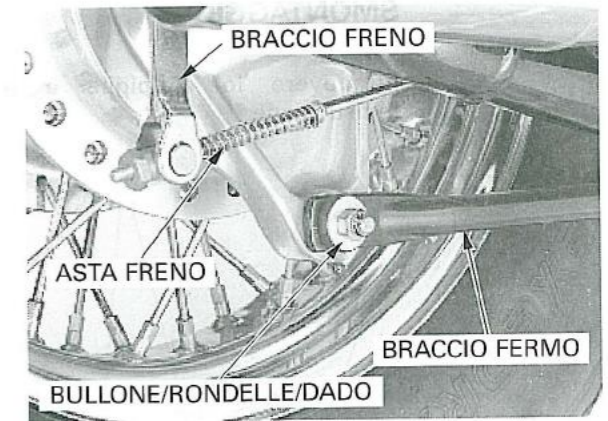
Installare il collare del regolatore destro e il dado dell'assale.



Collegare il braccio di fermo del freno alla piastra portaganasce usando il bullone, la rondella della sede, la rondella e il dado. Serrare il dado al valore di coppia specificato.

COPPIA: 21 N-m (2,1 kgf-m)

Collegare l'asta del freno al rispettivo braccio.



Registrare il gioco della catena di trasmissione (pag. 3-18) e del pedale del freno posteriore (pag. 3-24).

Serrare il dado dell'assale.

COPPIA: 88 N-m (9,0 kgf-m)



FRENO POSTERIORE

RIMOZIONE

Rimuovere la ruota posteriore (pag. 14-3). Rimuovere la piastra portaganasce dalla ruota posteriore (pag. 14-4).

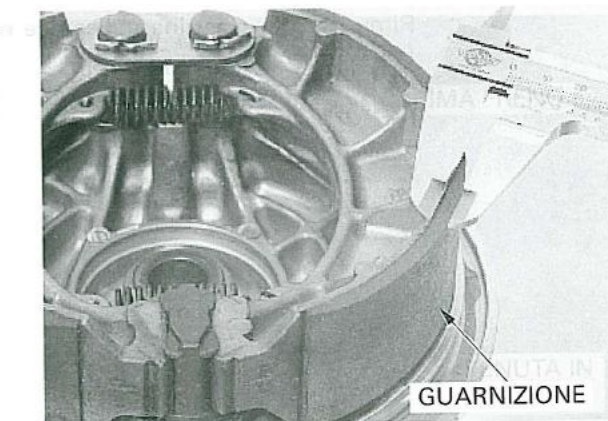
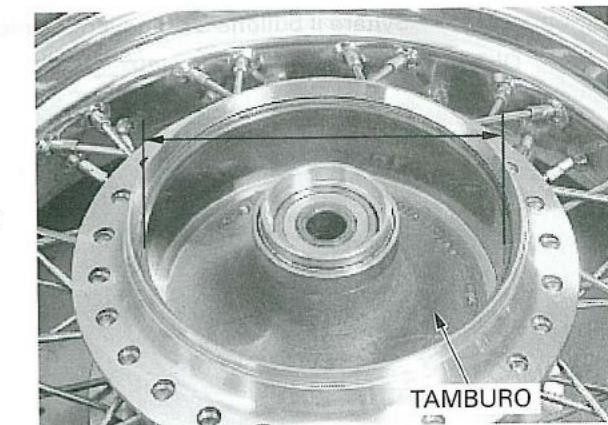
ISPEZIONE

Misurare il diametro interno del tamburo freno.

LIMITE DI SERVIZIO: 161 mm

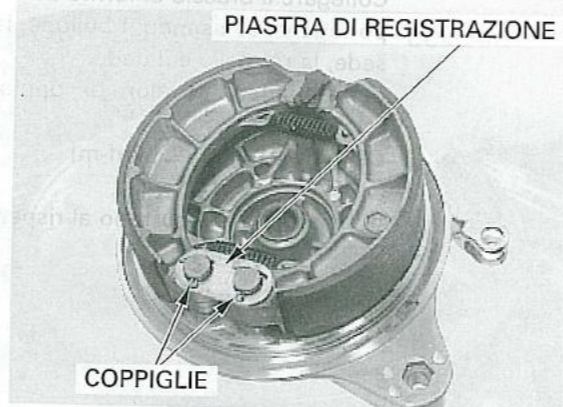
Misurare lo spessore della guarnizione del freno.

LIMITE DI SERVIZIO: 2 mm



SMONTAGGIO

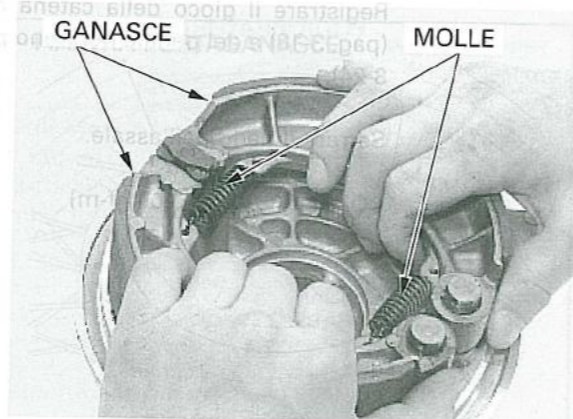
Rimuovere le coppiglie e la piastra di registrazione.



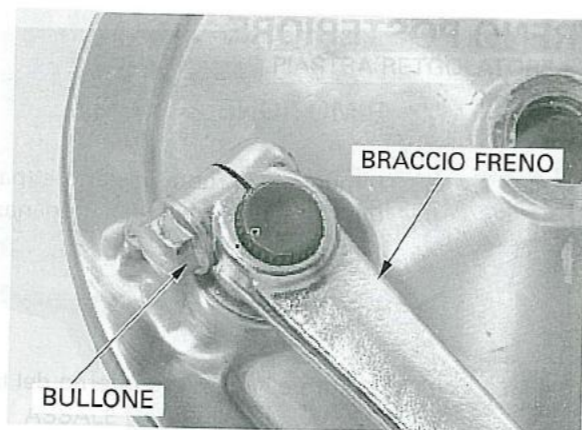
Rimuovere le ganasce e le molle del freno.

NOTA:

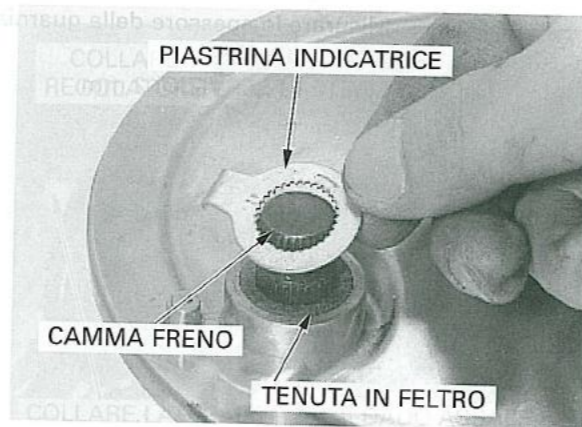
Marcare le ganasce per indicarne la posizione originale prima di rimuoverle.



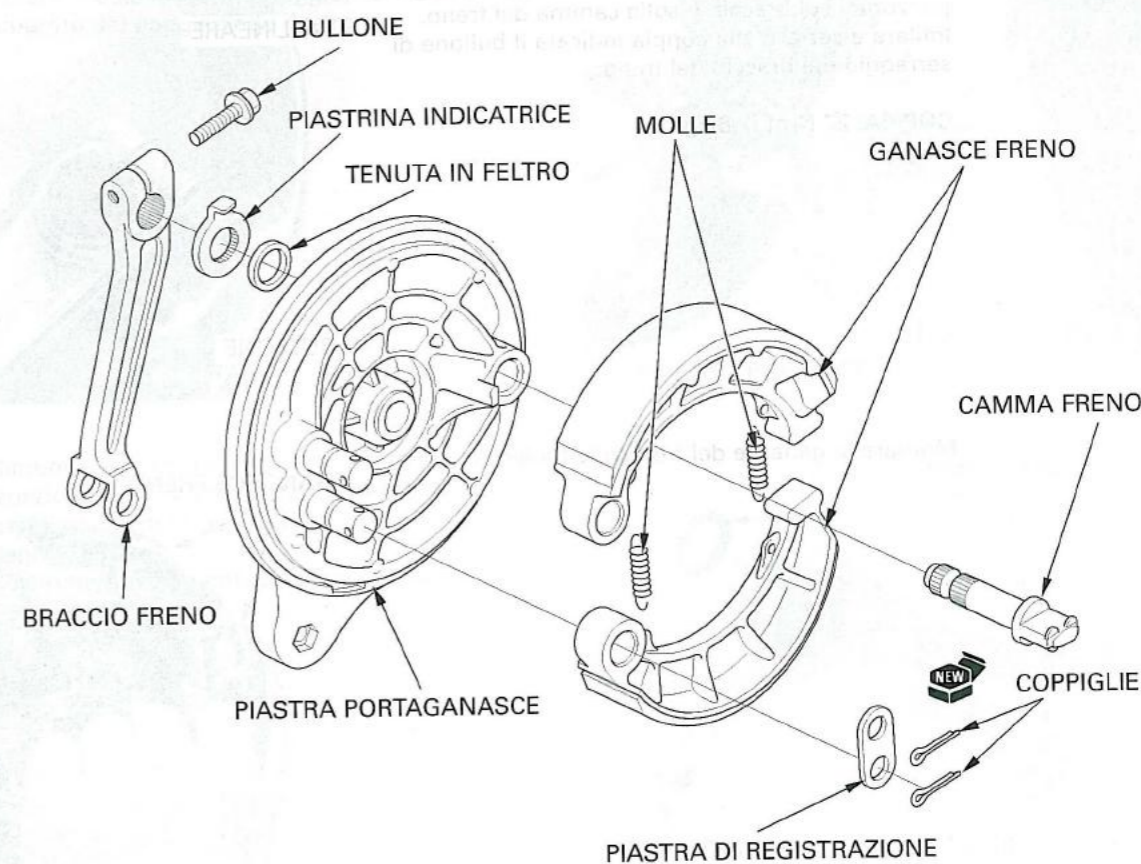
Svitare il bullone e rimuovere il braccio del freno.



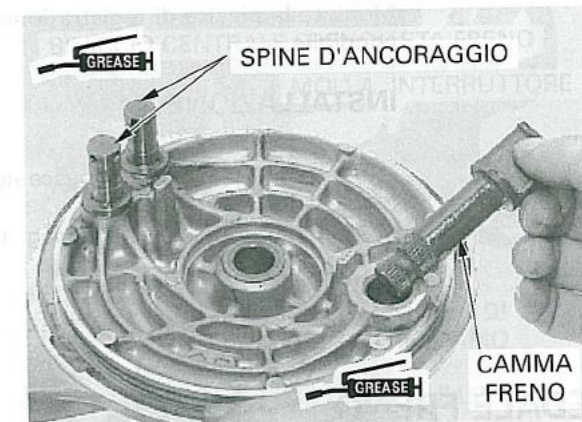
Rimuovere la piastrina indicatrice e la tenuta in feltro.
Rimuovere la camma del freno.



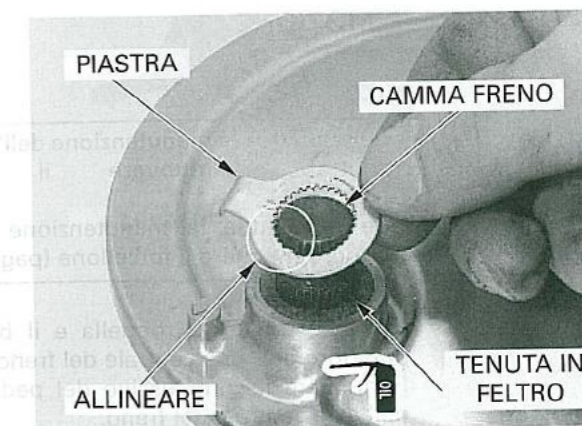
MONTAGGIO



Ingrassare le spine d'ancoraggio e la camma del freno.
Montare la camma del freno nella piastra portaganasce.

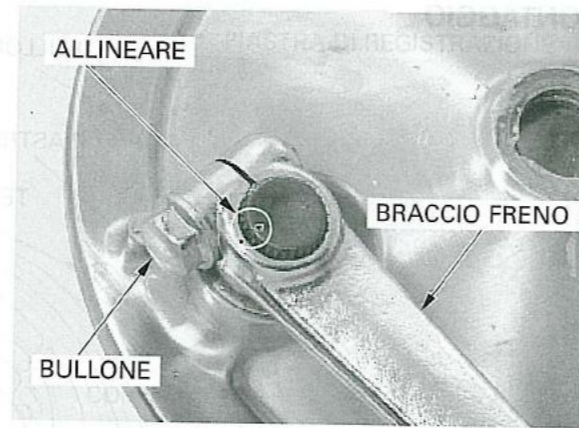


Oliare la tenuta in feltro e infilarla sulla piastra portaganasce.
Montare la piastrina indicatrice dell'usura sulla camma del freno allineandone il dente largo con la scanalatura larga sulla camma del freno.

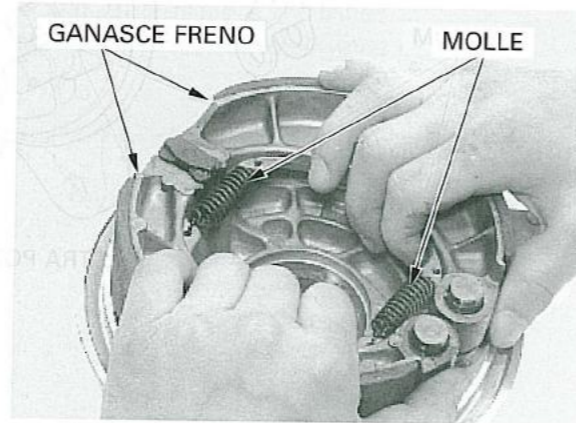


Montare il braccio del freno allineando i segni punzonati sul braccio e sulla camma del freno. Infilare e serrare alla coppia indicata il bullone di serraggio del braccio del freno.

COPPIA: 27 N-m (2,8 kgf-m)



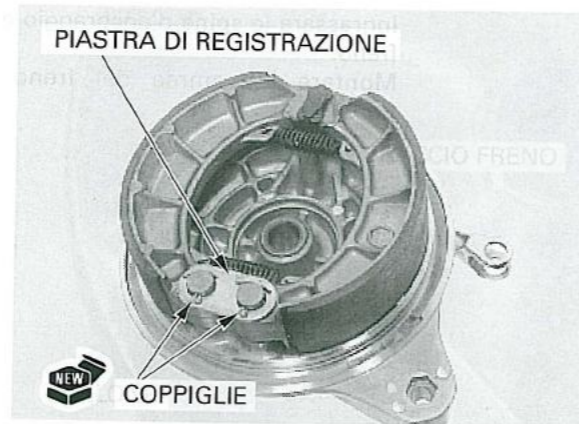
Montare le ganasce del freno e le molle.



Montare la piastra di registrazione e delle nuove coppiglie.

INSTALLAZIONE

Montare la piastra portaganasce nel mozzo ruota (pag. 14-10).
Montare la ruota posteriore (pag. 14-10).



PEDALE FRENO

RIMOZIONE

NOTA:

- Se si effettua la manutenzione dell'asta del freno centrale, rimuovere il silenziatore (pag. 2-10).
- Se si effettua la manutenzione dell'asta del freno, rimuovere il forcellone (pag. 14-21).

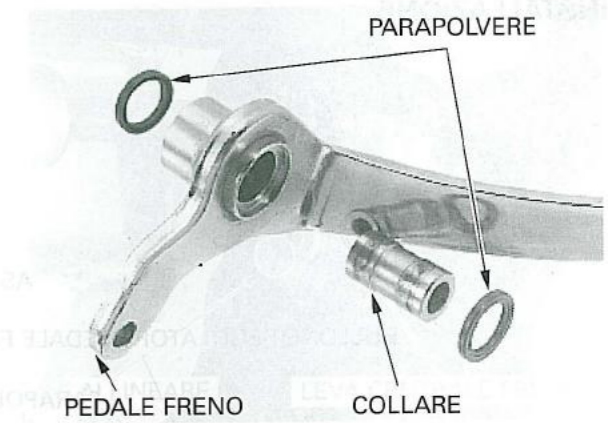
Svitare il dado, la rondella e il bullone perno anteriore dell'asta centrale del freno. Rimuovere il complessivo del pedale del freno dell'asta centrale del freno.



Svitare i bulloni di montaggio, le rondelle e il supporto del poggiatesta destro.



Rimuovere il collare del perno. Ispezionare i parapolvere del perno del pedale del freno per vedere se vi sono segni di usura o danni. Sostituire queste parti come necessario.



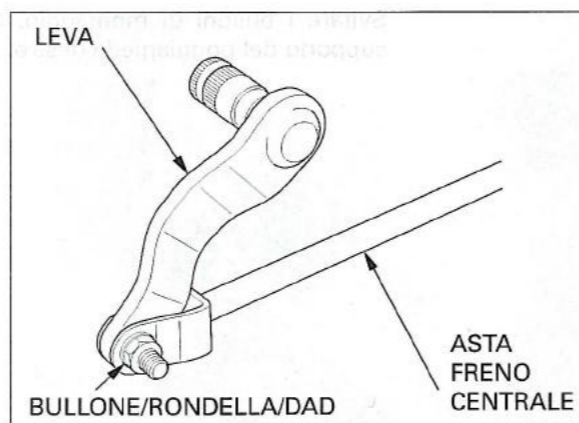
Rimuovere la molla di richiamo dell'interruttore della luce di arresto posteriore. Rimuovere la molla di richiamo dell'asta del freno posteriore. Rimuovere il bullone giunzione leva centrale del freno. Rimuovere l'asta del freno/braccio centrale del freno dalla leva del freno.



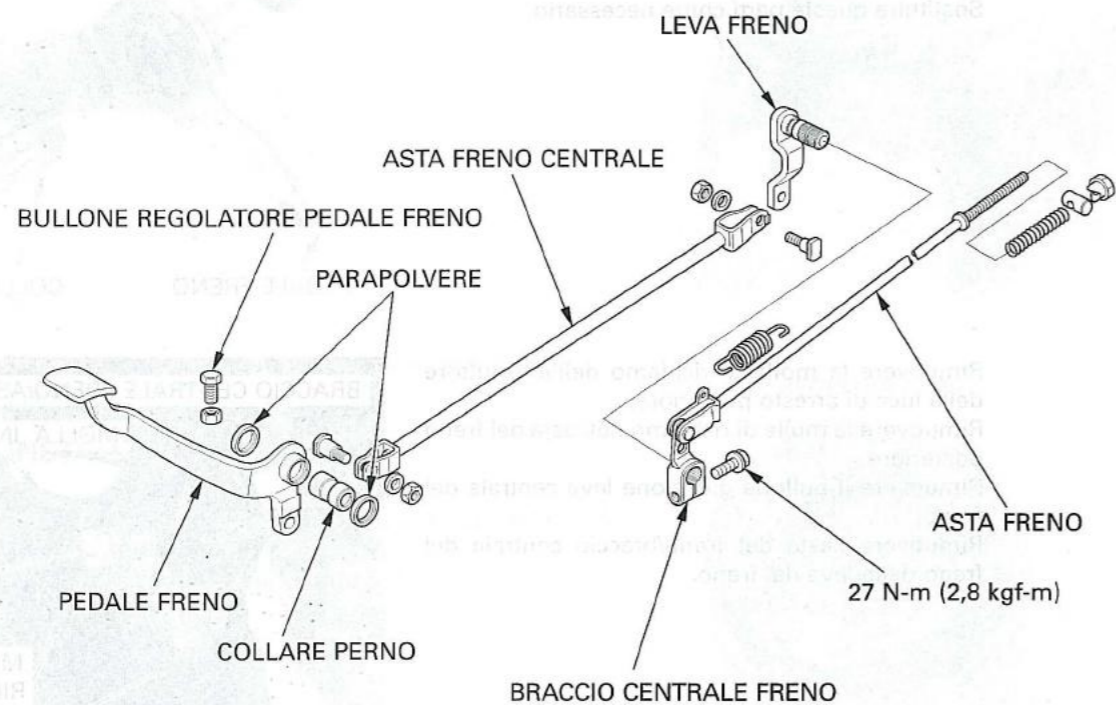
Rimuovere la leva del freno e l'asta centrale del freno dal telaio.



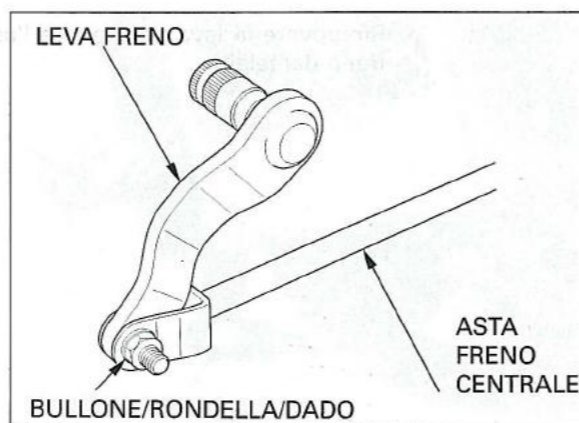
Rimuovere il dado, la rondella e il bullone a perno posteriore dell'asta centrale del freno.
Rimuovere l'asta freno centrale dalla leva del freno.



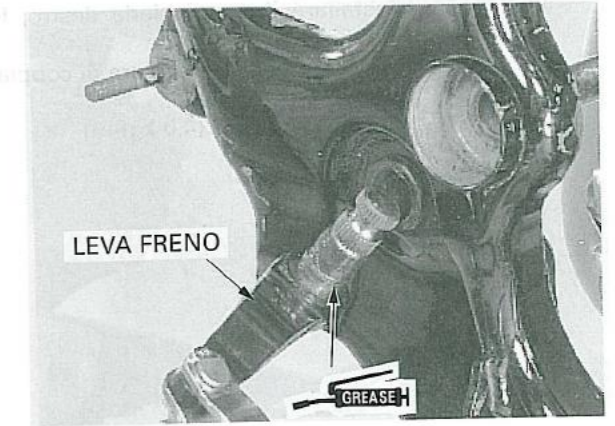
INSTALLAZIONE



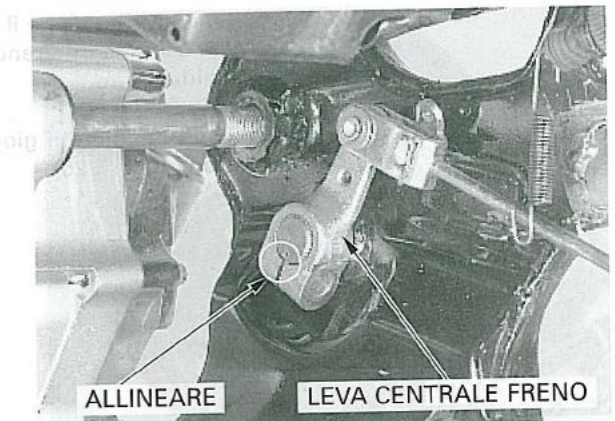
Installare l'asta freno centrale sulla leva del freno.
Installare bullone a perno posteriore, rondella e dado dell'asta freno centrale.
Serrare il dado saldamente.



Ingrassare il perno della leva del freno.
Installare leva del freno/asta centrale del freno sul telaio.



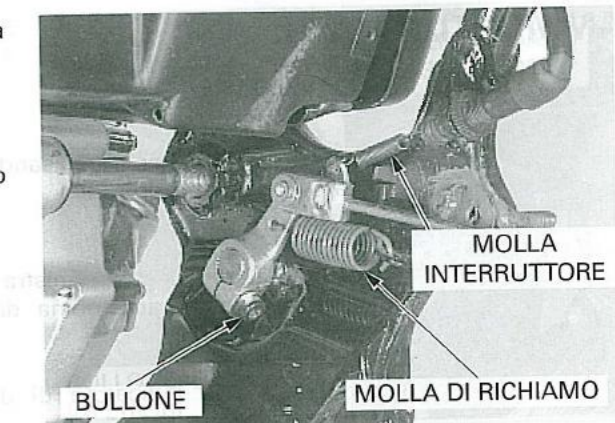
Installare l'asta centrale del freno allineando il segno punzonato sulla leva del freno con la fessura sull'asta centrale del freno.



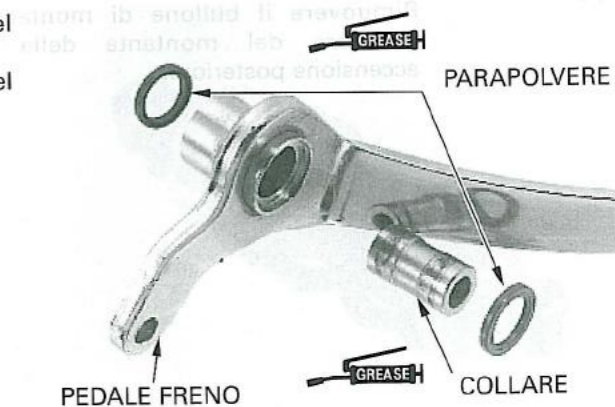
Installare e serrare il bullone giunzione della leva centrale del freno.

COPPIA: 27 N-m (2,8 kgf-m)

Agganciare la molla di richiamo dell'asta freno posteriore.
Installare la molla dell'interruttore d'arresto.

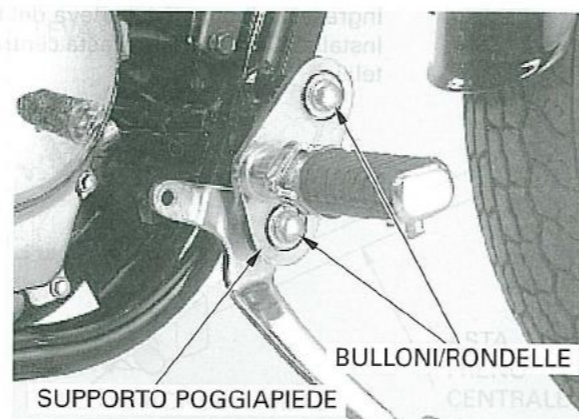


Ingrassare il collare del perno e i labbri del parapolvere.
Installare il collare del perno e il parapolvere nel perno del pedale del freno.



Installare il poggiapiede destro, le rondelle e i bulloni.
Serrare i bulloni al valore di coppia specificato.

COPPIA: 39 N-m (4,0 kgf-m)



Installare il bullone, la rondella e il dado a perno anteriore dell'asta centrale del freno.
Serrare il dado saldamente.

Dopo l'installazione, regolare il gioco del pedale del freno posteriore (pag. 3-25).



AMMORTIZZATORE

RIMOZIONE

Sorreggere la motocicletta usando un ponte sollevatore o un attrezzo simile.

Rimuovere quanto segue:

- sella (pag. 2-2)
- copertura laterale destra e sinistra (pag. 2-3)
- bulloni di montaggio bobina di accensione posteriore (pag. 17-8)

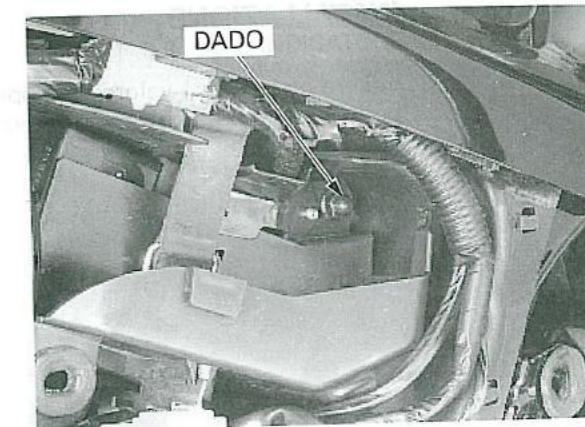
Rimuovere il relè indicatore di direzione dal montante.



Rimuovere il bullone di montaggio laterale anteriore del montante della bobina di accensione posteriore.



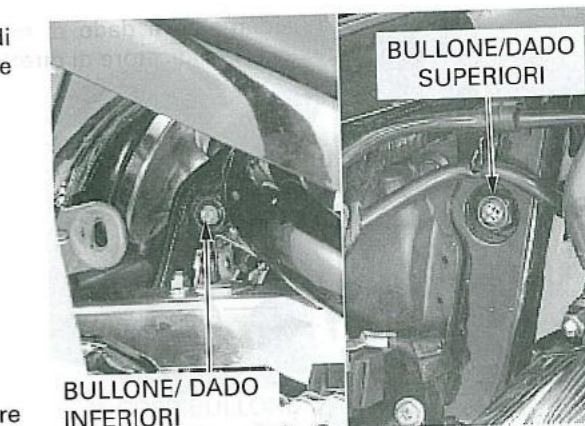
Rimuovere il dado di montaggio del montante del relè indicatore di direzione.



Rimuovere il montante del relè indicatore di direzione.



Rimuovere i bulloni di montaggio e i dadi superiori e inferiori dell'ammortizzatore e l'ammortizzatore stesso.



ISPEZIONE

Ispezionare a vista l'ammortizzatore per vedere se presenta danni.

Controllare quanto segue:

- che l'asta dell'ammortizzatore non sia piegata o danneggiata
- che l'ammortizzatore non sia deformato e non vi siano perdite di olio
- che le boccole della giunzione superiore e inferiore non siano usurate o danneggiate.

Controllare che l'ammortizzatore funzioni in modo regolare.

ATTENZIONE:

Non smontare l'ammortizzatore. Sostituirlo completamente se uno dei componenti è danneggiato.



INSTALLAZIONE

Infilare e serrare al valore di coppia specificato i bulloni e i dadi di montaggio superiore e inferiore.

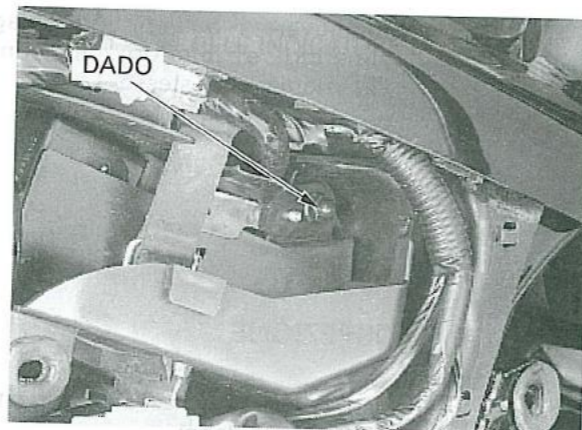
COPPIA: 44 N-m (4,5 kgf-m)



Installare il montante del relè indicatore di direzione.



Installare saldamente il dado di montaggio del montante del relè indicatore di direzione.



Installare e serrare saldamente il bullone di montaggio laterale anteriore del montante della bobina di accensione.



Installare il relè indicatore di direzione al montante e collegare il connettore 3P del relè indicatore di direzione.

Installare quanto segue:

- bobina di accensione posteriore (pag. 17-8)
- copertura laterale destra e sinistra (pag. 2-3)
- sella (pag.- 2-2)



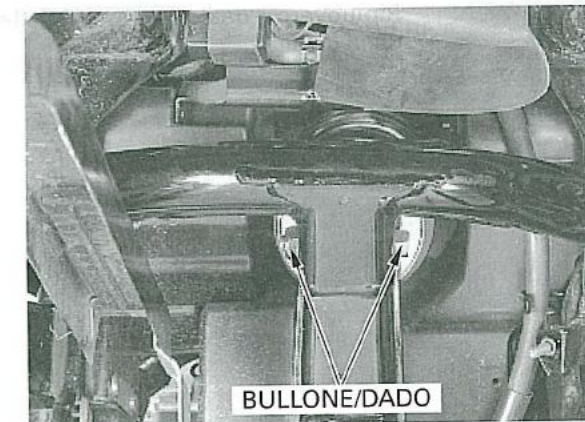
FORCELLONE

RIMOZIONE

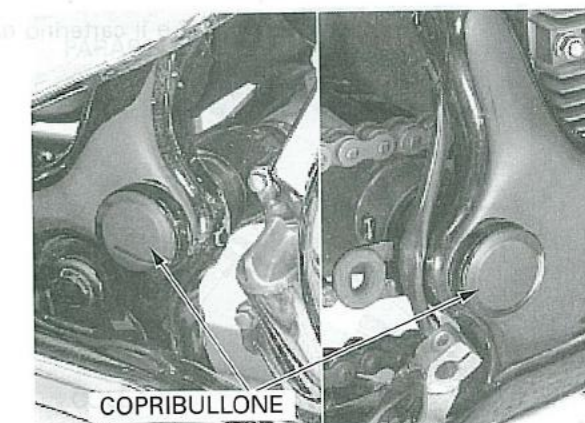
Rimuovere quanto segue:

- ruota posteriore (pag. 14-3).
- ingranaggio trasmissione (pag. 7-3)
- braccio cambio da albero cambio (pag. 8-12)
- serbatoio di riserva refrigerante radiatore (pag. 6-16)

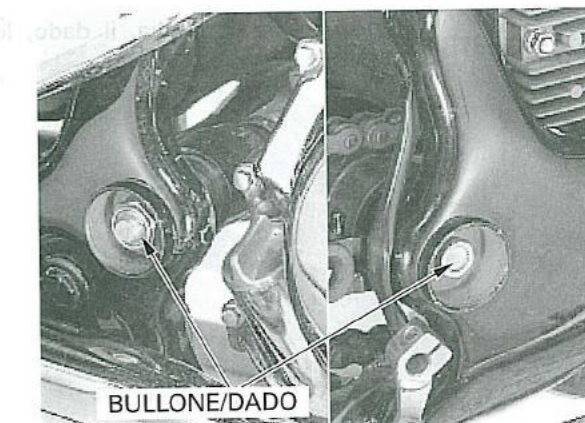
Rimuovere il bullone di montaggio e il dado inferiore degli ammortizzatori.



Rimuovere i copribulloni dei bulloni a perno del forcellone.

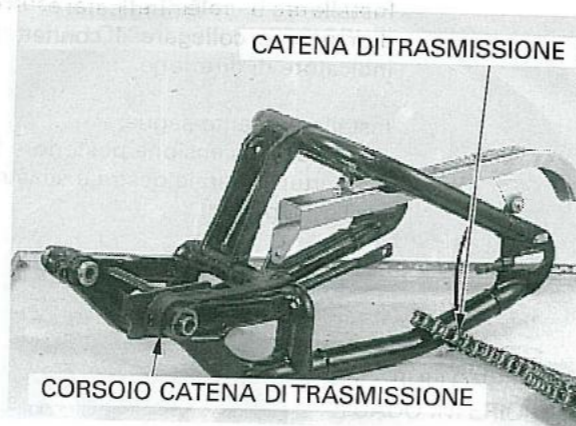


Rimuovere il bullone a perno e il dado del forcellone, quindi rimuovere il forcellone dal telaio.



SMONTAGGIO

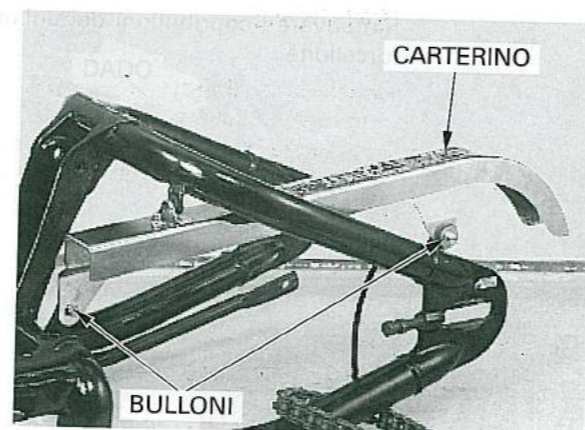
Ispezionare il corsoio della catena di trasmissione per individuare segni di usura o danneggiamento. Sostituirlo se necessario. Ispezionare la catena di trasmissione per vedere se è sporco o danneggiato. Pulirla o sostituirla se necessario (pag. 3-18)



Rimuovere i dadi, i bulloni, i collari e il corsoio della catena di trasmissione.



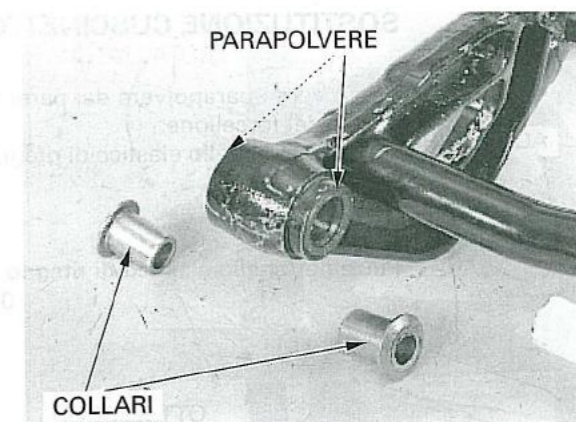
Rimuovere i bulloni e il carterino della catena di trasmissione.



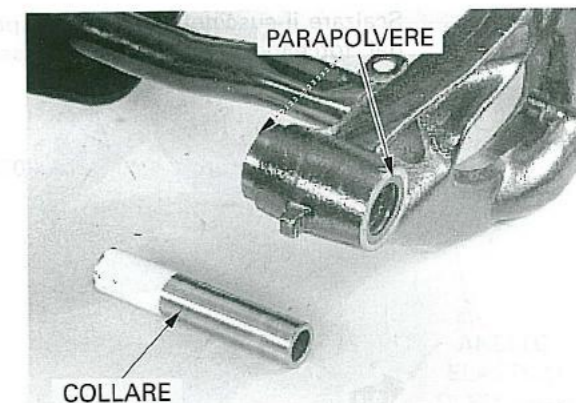
Rimuovere la coppiglia, il dado, le rondelle, il bullone e il braccio di fermo.



Rimuovere i collari e i parapolvere dal perno destro.

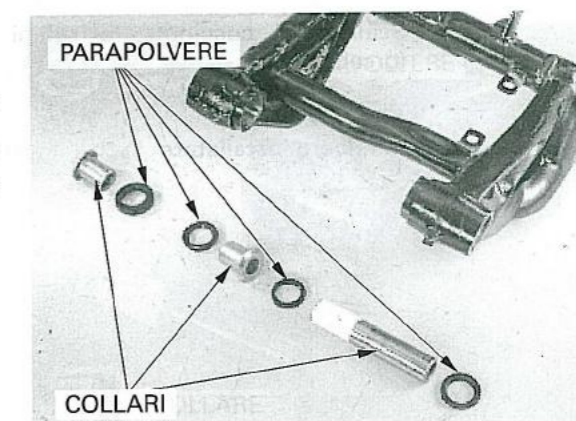


Rimuovere i collari e i parapolvere dal perno sinistro.

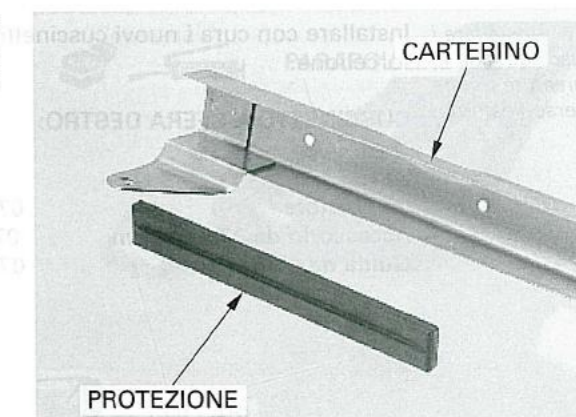


ISPEZIONE

Ispezionare il forcellone per vedere se è deformato o incrinato. Controllare i cuscinetti dei perni, i collari e i parapolvere per vedere se sono usurati o danneggiati.



Smontare il carterino della catena di trasmissione e ispezionare la protezione della catena per vedere se è usurata o danneggiata. Sostituirla se necessario.



SOSTITUZIONE CUSCINETTO PERNO

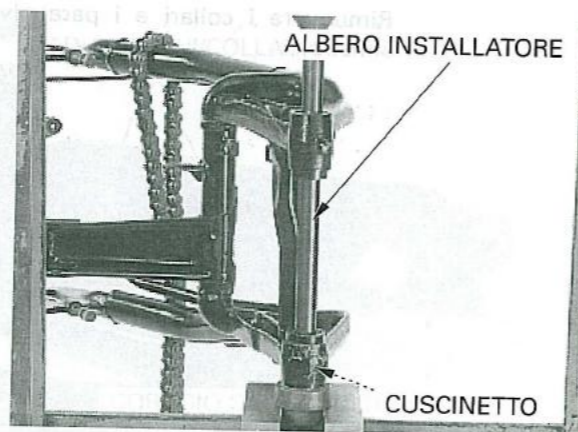
Rimuovere il parapolvere dai perni di sinistra e di destra del forcellone.
Rimuovere l'anello elastico di ritegno dal perno di destra.

ATTREZZO:
Pinze per anello elastico di ritegno
07914-3230001



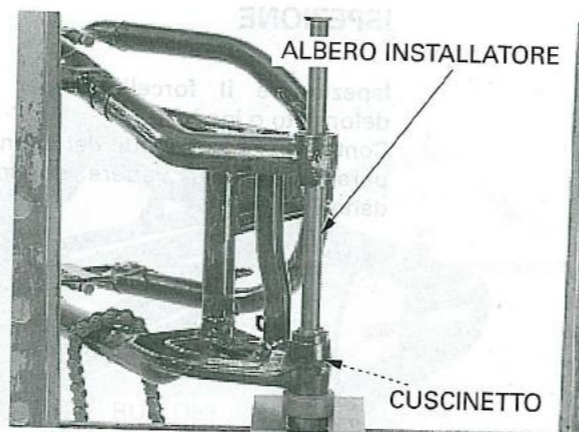
Scalzare il cuscinetto a sfere del perno di destra dal forcellone usando una pressa idraulica e l'albero dell'installatore.

ATTREZZO:
Albero installatore
07946-MJ00100



Scalzare il cuscinetto a rullini sinistro dal forcellone.

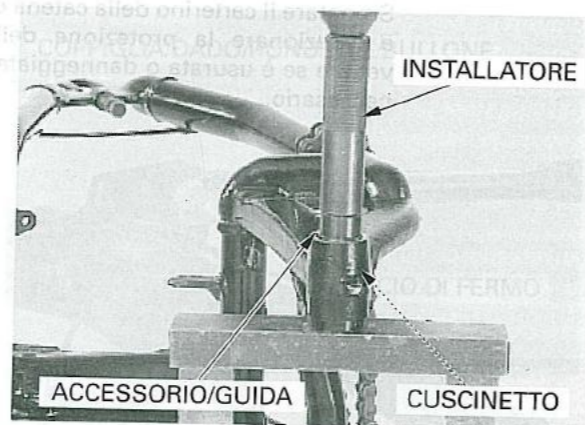
ATTREZZO:
Kit albero installatore
07946-KA50000



Installare i cuscinetti con le marcature rivolte verso l'esterno.

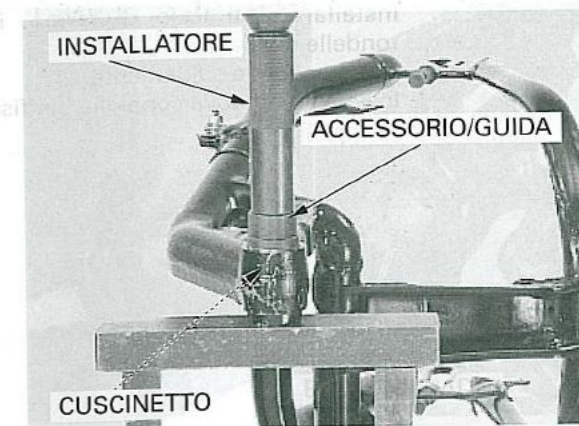
CUSCINETTO A SFERA DESTRO:

ATTREZZI:
Installatore
Accessorio da 32 x 35 mm
Guida da 15 mm
07749-0010000
07746-0010100
07746-0040300



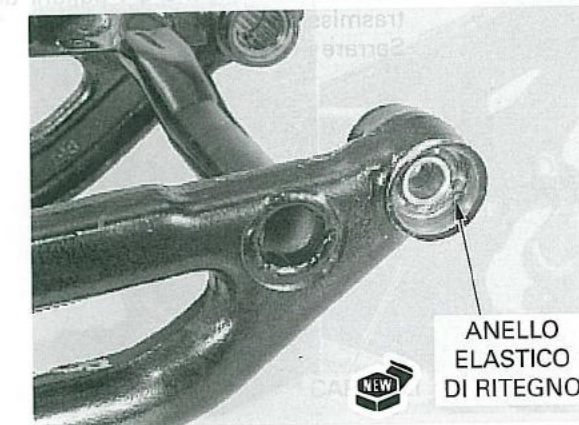
CUSCINETTO A RULLINI SINISTRO:

ATTREZZI:
Installatore
Accessorio da 28 x 30 mm
Guida da 22 mm
07749-0010000
07746-1870100
07746-0041000



Installare il nuovo anello elastico di ritegno sul perno destro.

ATTREZZO:
Pinze per anello elastico di ritegno
07914-3230001



MONTAGGIO

Ingrassare i labbri del nuovo parapolvere.

Oliare i collari esterni e la superficie di scorrimento del perno.

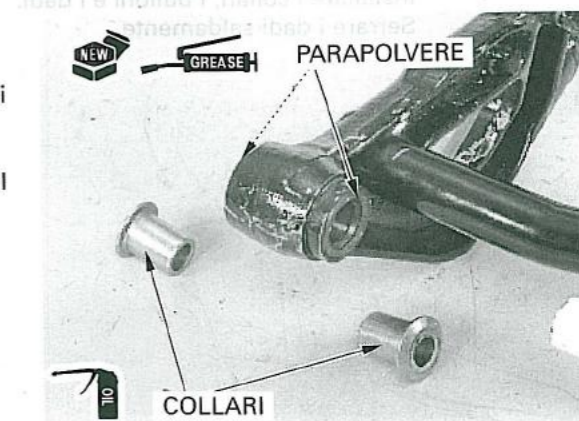
Montare i parapolvere e i collari sul perno sinistro del forcellone.



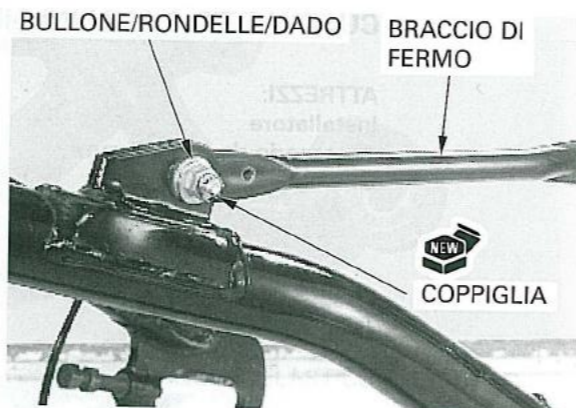
Ingrassare i labbri del nuovo parapolvere.

Oliare il collare esterno e la superficie di scorrimento del perno.

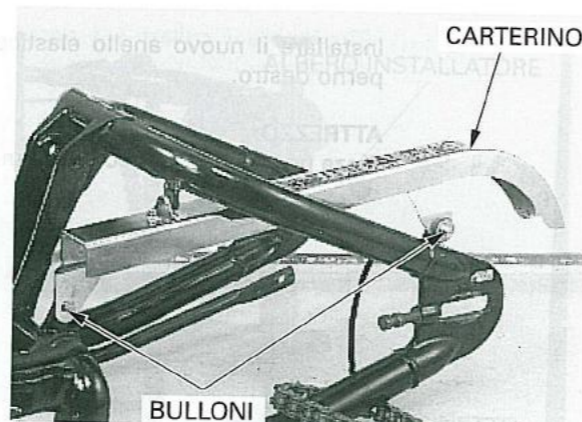
Montare i parapolvere e i collari del perno sul perno destro del forcellone.



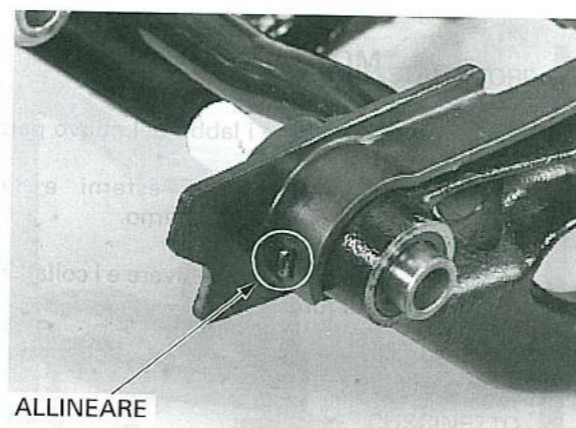
Installare il braccio di fermo, il bullone, le rondelle e il dado.
Serrare il dado saldamente.
Installare la nuova coppiglia per fissare il dado.



Installare il carterino e i bulloni della catena di trasmissione.
Serrare i bulloni saldamente.



Montare il corsoio della catena di trasmissione allineando il foro del corsoio con la spina del forcellone.



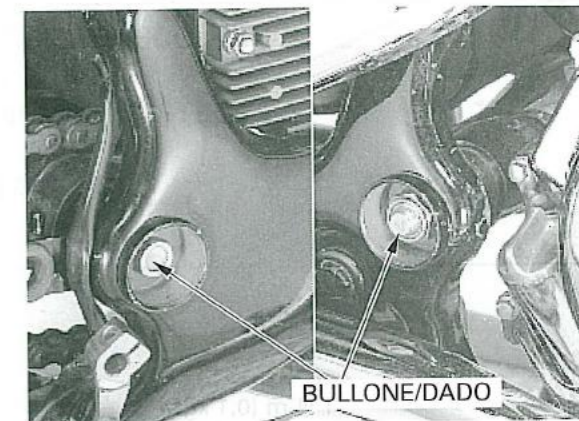
Installare i collari, i bulloni e i dadi.
Serrare i dadi saldamente.



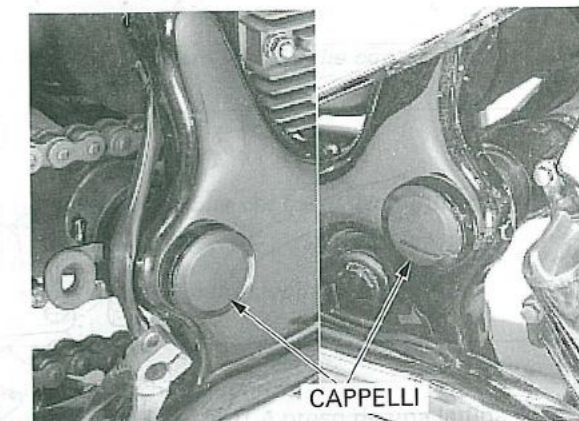
INSTALLAZIONE

Installare il forcellone nel telaio.
Installare il bullone e il dado del perno del forcellone.
Serrare il dado al valore di coppia specificato.

COPPIA: 88 N-m (9,0 kgf-m)



Montare i cappelli perno del forcellone.



Infilare il bullone di montaggio e il dado inferiore degli ammortizzatori.
Serrare il dado fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 44 N-m (4,5 kgf-m)

Installare quanto segue:
- serbatoio di riserva refrigerante radiatore (pag. 6-16)
- braccio cambio su albero cambio (pag. 8-16)
- ingranaggio di trasmissione (pag. 7-12)
- ruota posteriore (pag. 14-10)

Registrare la catena di trasmissione (pag. 3-18).
Registrare il gioco del pedale del freno posteriore (pag. 3-24).



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	15-1	PASTIGLIA/DISCO FRENO	15-5
DIAGNOSTICA	15-2	CILINDRO MAESTRO	15-7
SOSTITUZIONE LIQUIDO FRENI/SPURGO ARIA	15-3	PINZA FRENO	15-13

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

▲ AVVERTIMENTO

Un disco o delle pastiglie dei freni contaminati riducono la capacità frenante. Scartare le pastiglie contaminate e pulire il disco sporco con un prodotto sgrassante per freni di buona qualità.

ATTENZIONE:

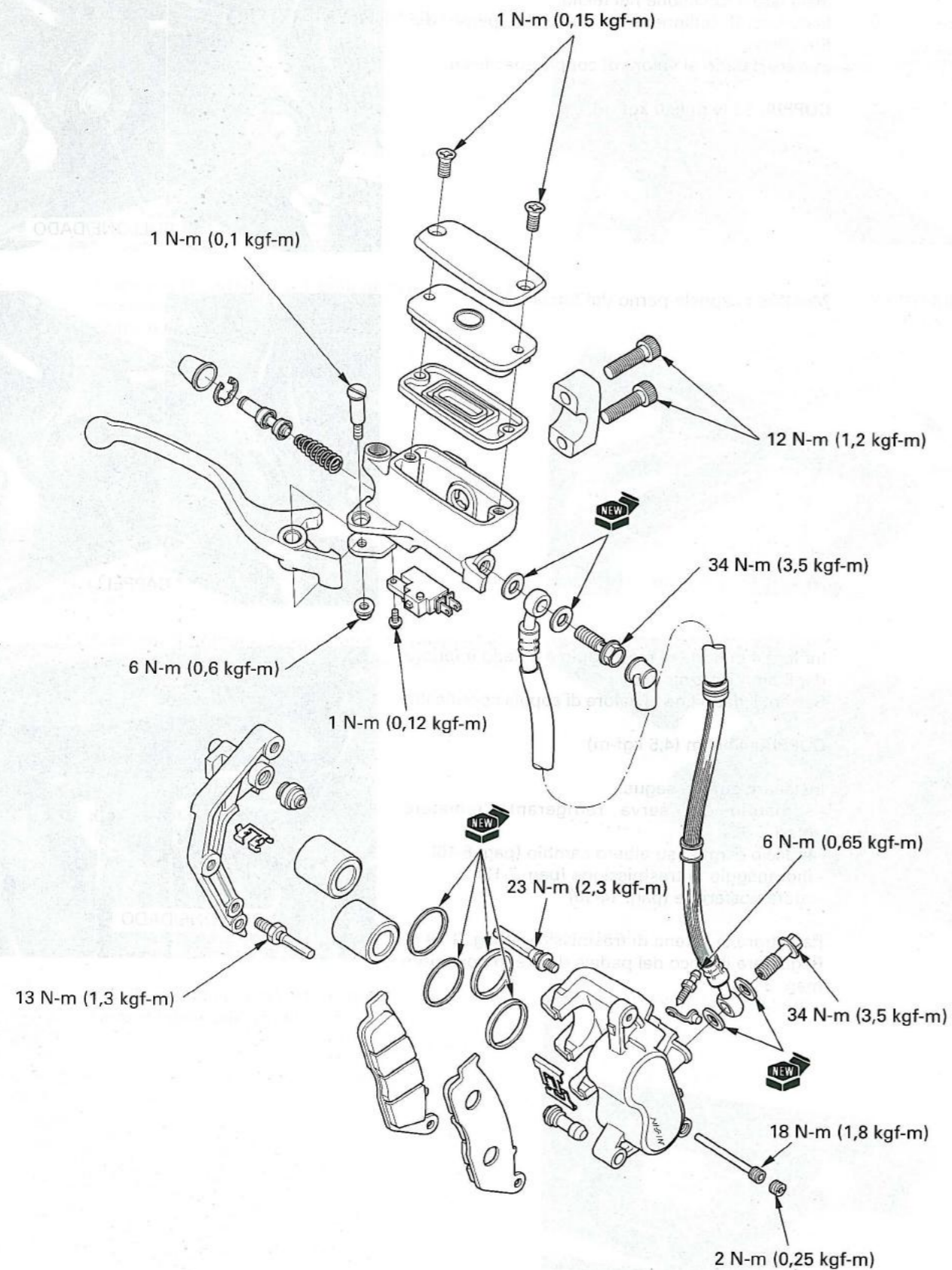
- Legare la pinza freno con un pezzo di filo di ferro in modo che non penda dal flessibile del freno. Non attorcigliare il flessibile del freno.
- Il riutilizzo di liquidi freni usati può compromettere l'efficacia della frenata.
- Evitare il versamento del liquido su superfici verniciate, in plastica o in gomma. Ogniqualvolta si esegue la manutenzione del sistema, coprire queste parti con uno straccio.

- Non lasciare mai che sostanze contaminanti, sporcizia, ecc., entrino in una vaschetta aperta.
- Quando si esegue la manutenzione del sistema frenante, usare sempre liquido freni DOT 4 preso da una lattina chiusa. Non mischiare tipi di liquido diversi dato che potrebbero non essere compatibili.
- Se il liquido freni viene versato, danneggerà in modo grave i vetri della strumentazione e le superfici verniciate. Esso è anche nocivo per alcune parti in gomma. Prestare la massima attenzione ogniqualvolta si toglie il coperchio della vaschetta; controllare sempre per prima cosa che la vaschetta sia orizzontale.
- Non riutilizzare le rondelle di tenuta. Sostituirle con delle nuove.
- Se il sistema idraulico è stato aperto o se il freno è elastico, spurgare il sistema.
- Controllare sempre il funzionamento dei freni prima di guidare il mezzo.
- Sostituire sempre le pastiglie freni in coppia per garantire una pressione uniforme sul disco.

SPECIFICHE TECNICHE

Unità: mm

ARTICOLO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Liquido freni specificato	DOT 4	—
Indicatore usura pastiglia freno	—	Fino alla scanalatura
Spessore disco freno	5,0	4,0
Scentratura disco freno	—	0,30
D.I. cilindro maestro	11,000-11,043	11,05
D.E. pistone cilindro maestro	10,957-10,984	10,945
D.I. cilindretto pinza	27,000-27,050	27,06
D.E. pistone pinza	26,935-26,968	26,93



VALORI DI COPPIA

Bullone montaggio pinza freno	30 N-m (3,1 kgf-m)	Bullone ALOC: sostituirlo con uno nuovo
Bullone spina pinza	23 N-m (2,3 kgf-m)	
Bullone spina staffa	13 N-m (1,3 kgf-m)	
Spina pastiglia	18 N-m (1,8 kgf-m)	
Tappo spina pastiglia	2 N-m (0,25 kgf-m)	
Attrezzo di spurgo pinza freno	6 N-m (0,65 kgf-m)	
Bullone perno leva freno	1 N-m (0,1 kgf-m)	
Dado perno leva freno	6 N-m (0,6 kgf-m)	
Bullone supporto cilindro maestro	12 N-m (1,2 kgf-m)	
Vite coperchio cilindro maestro	1 N-m (0,15 kgf-m)	
Vite interruttore luce di arresto anteriore	1 N-m (0,12 kgf-m)	
Bullone lubrificazione flessibile freno	34 N-m (3,5 kgf-m)	

ATTREZZI

Pinze per anello elastico di ritegno 07914-3230001

DIAGNOSTICA

Leva freno morbida o elastica

- Aria nel sistema idraulico
- Perdite dal sistema idraulico
- Pastiglia/disco freno contaminati
- Tenuta pistone pinza usurata
- Scodellino pistone cilindro maestro usurato
- Pastiglia/disco freno usurati
- Pinza contaminata
- La pinza non scorre in modo corretto
- Basso livello liquido freni
- Condotto liquido intasato
- Disco freno curvato/deformato
- Pistone pinza inceppato/usurato
- Pistone cilindro maestro inceppato/usurato
- Cilindro maestro contaminato
- Leva freno piegata

Leva freno dura

- Pistone pinza inceppato/usurato
- La pinza non scorre in modo corretto
- Condotto liquido intasato/ostuito
- Tenuta pistone pinza usurata
- Pistone cilindro maestro inceppato/usurato
- Leva freno piegata

I Freni si bloccano o tirano da un lato

- Pastiglia/disco freno contaminati
- Ruota allineata male
- Giunto flessibile freno intasato/ostuito
- Disco freno curvato/deformato
- La pinza non scorre in modo corretto

Adesione dei freni

- Pastiglia/disco freno contaminati
- Disco freno curvato/deformato
- La pinza non scorre in modo corretto
- Ruota allineata male

SOSTITUZIONE LIQUIDO FRENI/SPURGO ARIA

⚠ AVVERTIMENTO

Un disco o delle pastiglie dei freni contaminati riducono la capacità frenante. Scartare le pastiglie contaminate e pulire il disco sporco con un prodotto sgrassante per freni di buona qualità.

ATTENZIONE:

- Quando si riempie la vaschetta, non lasciare che particelle estranee penetrino nel sistema.
- Evitare il versamento del liquido su superfici verniciate, in plastica o in gomma. Ogniqualvolta si esegue la manutenzione del sistema, coprire queste parti con uno straccio.
- Usare solo liquido freni DOT 4 preso da una lattina chiusa.
- Non mischiare tipi di liquido diversi dato che non sono compatibili.

SCARICO LIQUIDO FRENI

Per il freno anteriore, girare il manubrio verso sinistra fino a quando la vaschetta è orizzontale. Svitare le viti e togliere il coperchio della vaschetta, la piastra di registrazione e la membrana.

Collegare un tubetto di spurgo alla valvola di spurgo.

Allentare la valvola di spurgo e pompare la leva del freno fino a quando dalla valvola di spurgo non esce più liquido.

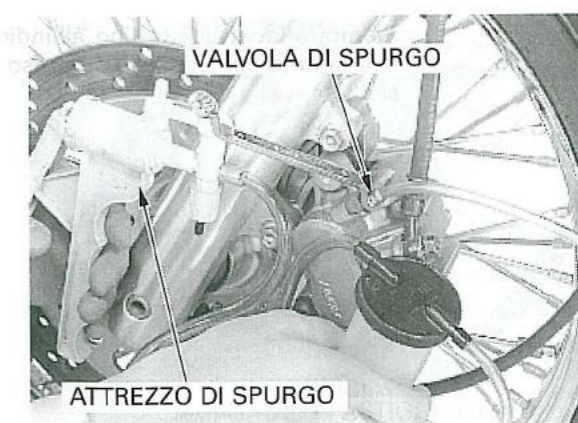
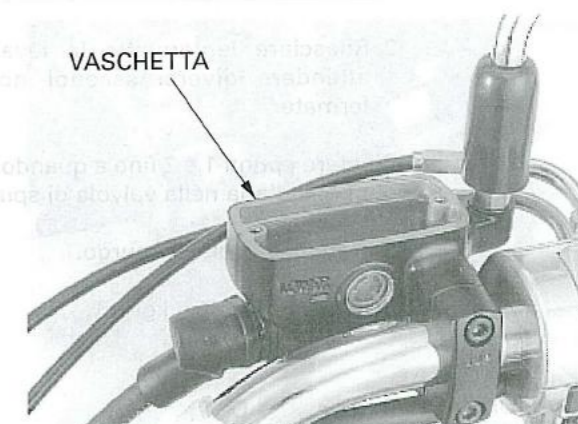
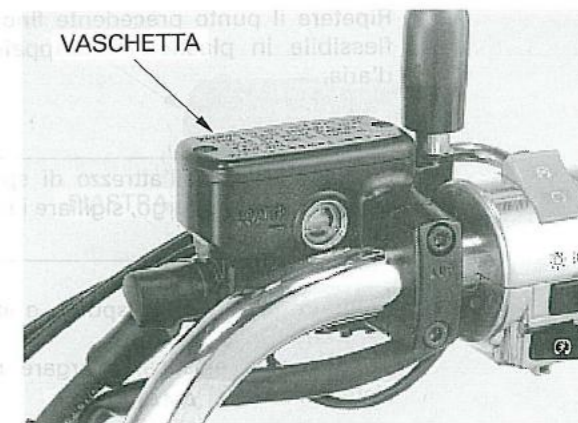
RABBOCCO LIQUIDO FRENI/SPURGO

Chiudere la valvola di spurgo. Riempire la vaschetta con il liquido freni DOT 4 preso da un lattina chiusa.

Collegare alla valvola di spurgo un dispositivo di spurgo reperibile in commercio. Pompare il dispositivo di spurgo del freno e allentare la valvola di spurgo. Aggiungere del liquido quando il livello nella vaschetta è basso.

NOTA :

- Durante lo spurgo, controllare spesso il livello del liquido, per evitare di pompare aria nel sistema.
- Quando si usa l'attrezzo di spurgo del freno, seguire le modalità d'uso del fabbricante.



Ripetere il punto precedente fino a quando nel flessibile in plastica non appaiono più bolle d'aria.

NOTA:

Se l'aria entra nell'attrezzo di spurgo dai filetti della valvola di spurgo, sigillare i filetti con nastro al teflon.

Chiudere la valvola di spurgo e azionare la leva del freno.

Se è ancora elastica, spurgare nuovamente il sistema.

Se non si dispone di un attrezzo di spurgo, seguire la procedura descritta di seguito. Pompate la pressione del sistema con la leva del freno fino a quando si avverte una certa resistenza.

Collegare un tubetto di spurgo alla valvola di spurgo e spurgare il sistema nel modo seguente.

1. Schiacciare la leva del freno, aprire di mezzo giro la valvola di spurgo e quindi chiuderla.

NOTA:

Non rilasciare la leva del freno fino a quando la valvola di spurgo non è stata chiusa.

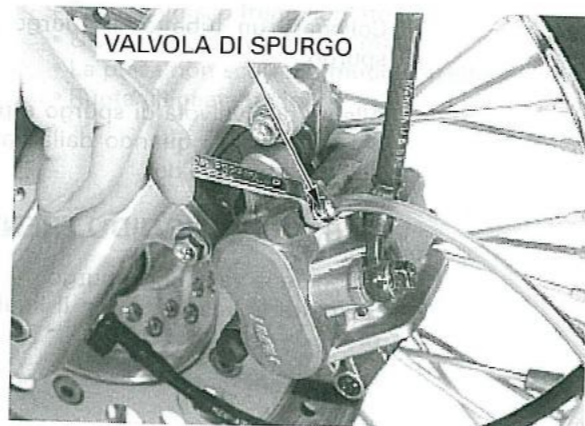
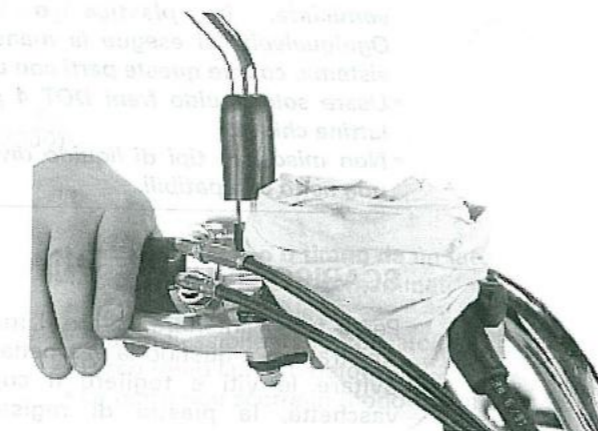
2. Rilasciare lentamente la leva del freno e attendere diversi secondi dopo che si è fermata.

Ripetere i punti 1 e 2 fino a quando non appaiono più bolle d'aria nella valvola di spurgo.

Serrare la valvola di spurgo.

COPPIA: 6 N-m (0,6 kgf-m)

Riempire la vaschetta fino all'indice di massimo con liquido per freni DOT 4 preso da una lattina sigillata.



Montare la membrana, la piastra di registrazione e il coperchio della vaschetta. Serrare le viti fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 1 N-m (0,15 kgf-m)

**PASTIGLIA/DISCO FRENO****▲ AVVERTIMENTO**

Un disco o delle pastiglie dei freni contaminati riducono la capacità frenante. Scartare le pastiglie contaminate e pulire il disco sporco con un prodotto sgrassante per freni di buona qualità.

SOSTITUZIONE PASTIGLIA FRENO

Sostituire sempre le pastiglie in coppia per garantire una pressione uniforme sul disco.

Far rientrare completamente i pistoni della pinza spingendo verso l'interno il corpo pinza per permettere l'installazione delle nuove pastiglie.

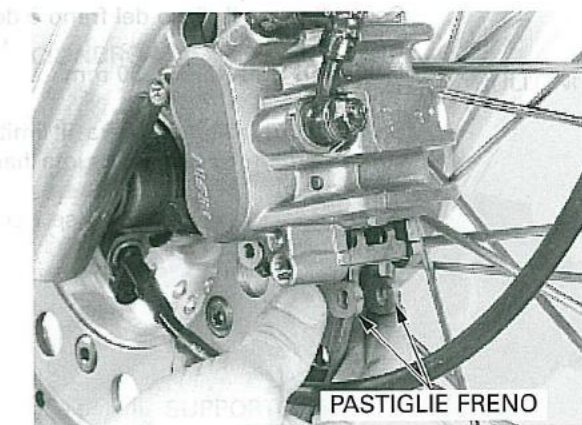
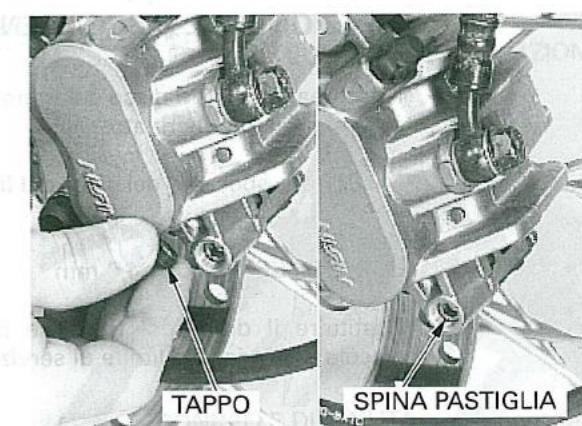
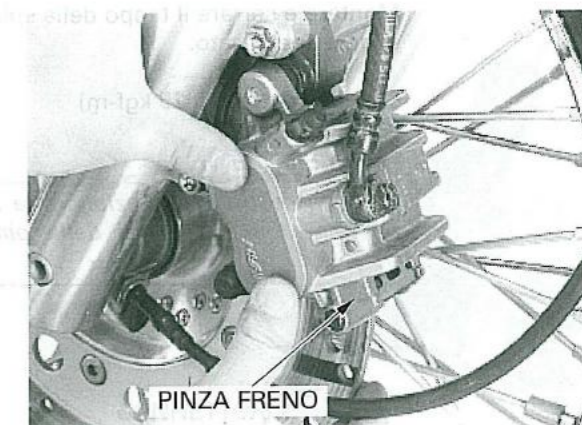
NOTA:

Controllare il livello del liquido freni nella vaschetta del cilindro maestro dato che quest'operazione fa aumentare il livello.

Togliere il tappo della spina della pastiglia e allentare la spina stessa.

Rimuovere la spina della pastiglia e le pastiglie freno.

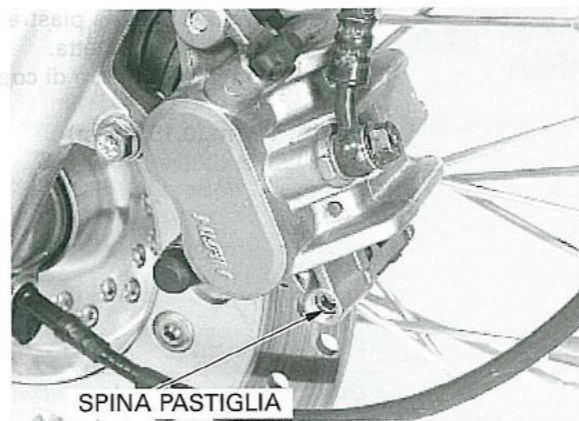
Montare le nuove pastiglie freno in modo che le estremità poggino in modo corretto sul rispettivo fermo sulla staffa.



Installare la spina della pastiglia premendo le pastiglie contro la rispettiva molla per allineare i fori delle spine delle pastiglie nelle pastiglie e nella pinza.

Serrare la spina della pastiglia al valore di coppia specificato.

COPPIA: 18 N-m (1,8 kgf-m)



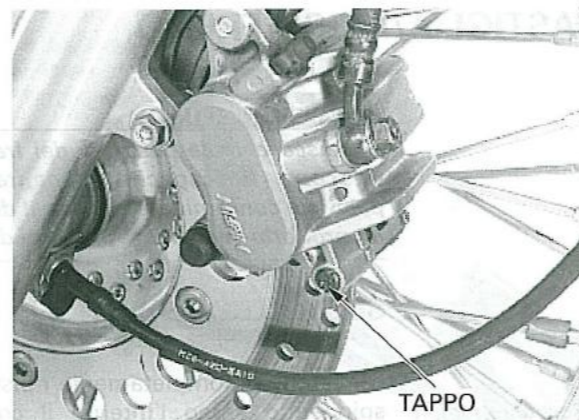
SPINA PASTIGLIA

Montare e serrare il tappo della spina al valore di coppia specificato.

COPPIA: 2 N-m (0,25 kgf-m)

▲ AVVERTIMENTO

Dopo la sostituzione, azionare la leva del freno per assestare i pistoncini della pinza contro le pastiglie.



TAPPO

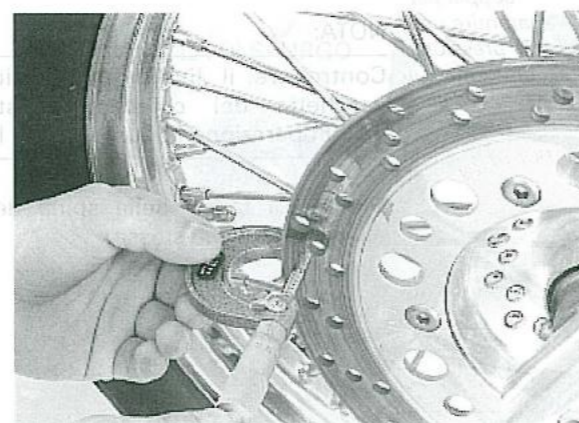
ISPEZIONE DEL DISCO FRENO

Ispezionare a vista il disco del freno per vedere se è danneggiato o incrinato.

Misurare lo spessore del disco del freno in diversi punti.

LIMITE DI SERVIZIO: 4,0 mm

Sostituire il disco del freno se la misura più piccola è inferiore al limite di servizio.



Controllare se il disco del freno è deformato.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,30 mm

Se la deformazione supera il limite di servizio, controllare se i cuscinetti ruota hanno un gioco eccessivo.

Sostituire il disco del freno se i cuscinetti ruota sono normali.



CILINDRO MAESTRO

ATTENZIONE:

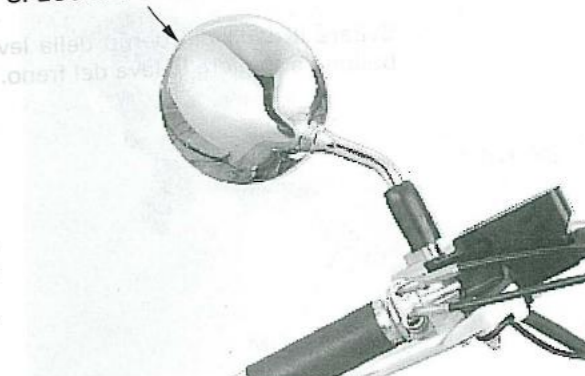
- Evitare di versare il liquido freni sulle superfici verniciate, in plastica o in gomma. Coprire queste parti con uno straccio o un rivestimento prima di eseguire la manutenzione del sistema frenante.
- Quando si scollega il flessibile dell'olio, coprire l'estremità del flessibile per evitare l'ingresso di sporcizia.

RIMOZIONE

Far scolare il liquido freni (pag. 15-3).
Rimuovere lo specchietto retrovisore destro.

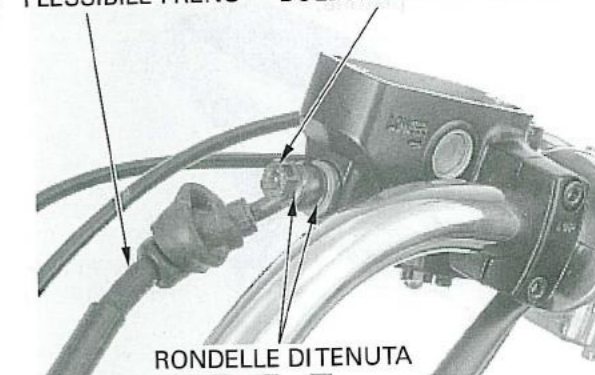
Scollegare i connettori dell'interruttore della luce di arresto.

SPECCHIETTO RETROVISORE



Scollegare il flessibile del freno svitando il bullone di lubrificazione e togliendo le rondelle di tenuta.

FLESSIBILE FRENO BULLONE LUBRIFICAZIONE

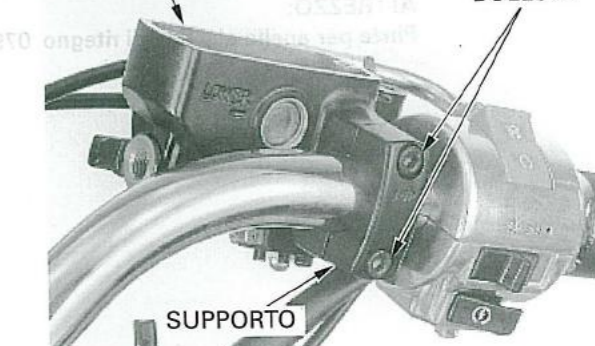


RONDELLE DI TENUTA

Svitare i bulloni del supporto del cilindro maestro, togliere il supporto e il cilindro maestro.

CILINDRO MAESTRO

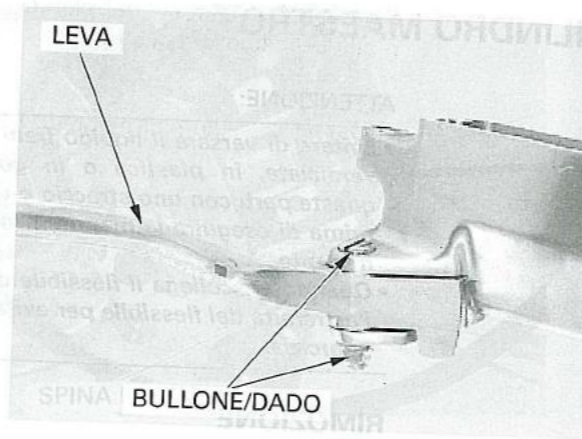
BULLONI



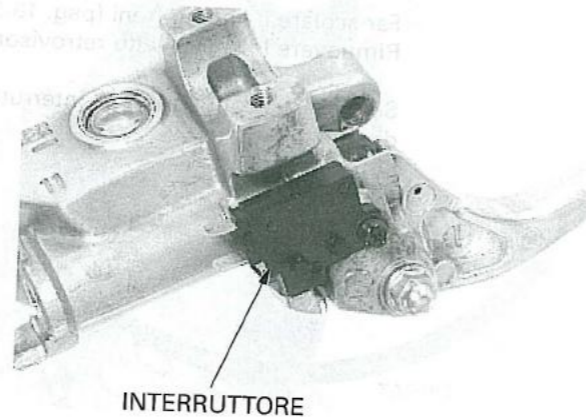
SUPPORTO

SMONTAGGIO

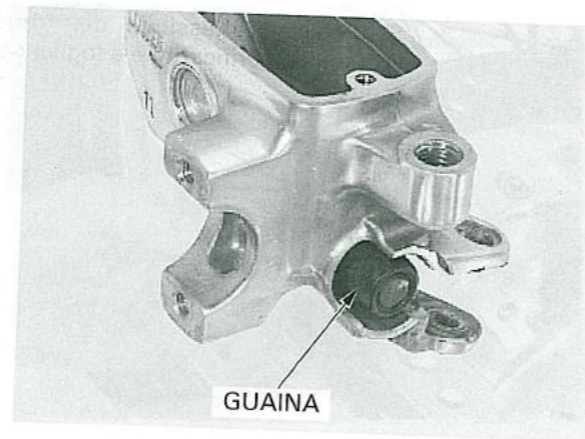
Svitare il dado del perno della leva del freno, il bullone e togliere la leva del freno.



Svitare la vite e l'interruttore della luce di arresto.



Sfilare la guaina del cilindro maestro e togliere il pistone.



Sfilare l'anello elastico di ritegno.

ATTREZZO:
Pinze per anello elastico di ritegno 07914-3230001



Rimuovere il pistone del cilindro maestro e la molla dal cilindro maestro.

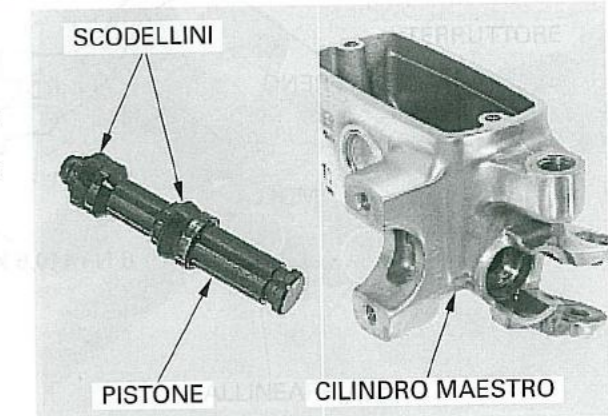
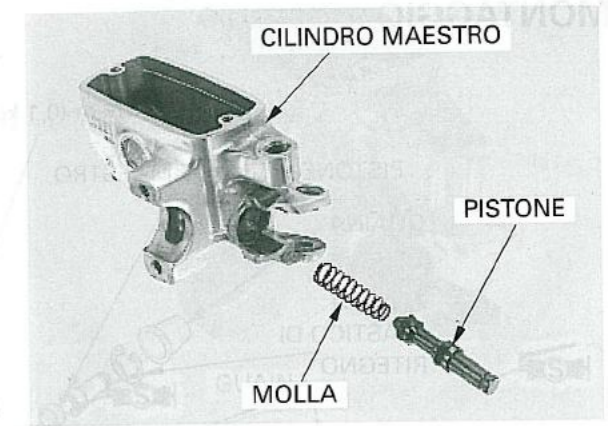
Pulire il cilindro maestro, la vaschetta e il pistone del cilindro maestro con liquido freni pulito.

NOTA :

- Sostituire il pistone del cilindro maestro, la molla, gli scodellini e l'anello elastico di ritegno come insieme ogniqualvolta vengono smontati.
- Controllare che ciascuna parte sia priva di polvere o sporcizia prima del rimontaggio.
- Non lasciare mai che sostanze contaminanti (sporcizia, acqua, ecc.) entrino in una vaschetta aperta.

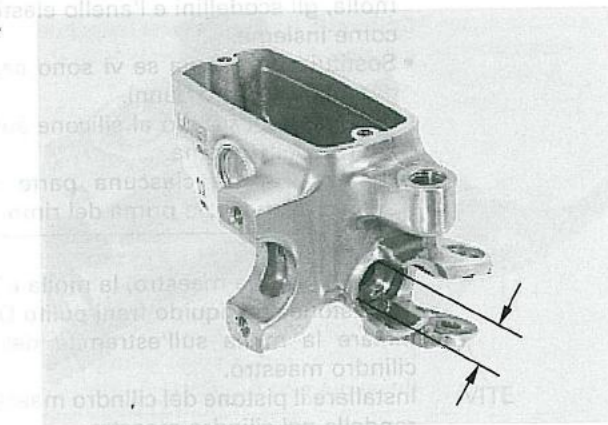
ISPEZIONE

Controllare che gli scodellini del pistone non siano usurati, rovinati o danneggiati. Controllare che il cilindro maestro e il pistone non siano rigati, graffiati o danneggiati.



Misurare il diametro interno del cilindro maestro.

LIMITE DI SERVIZIO: 11,05 mm

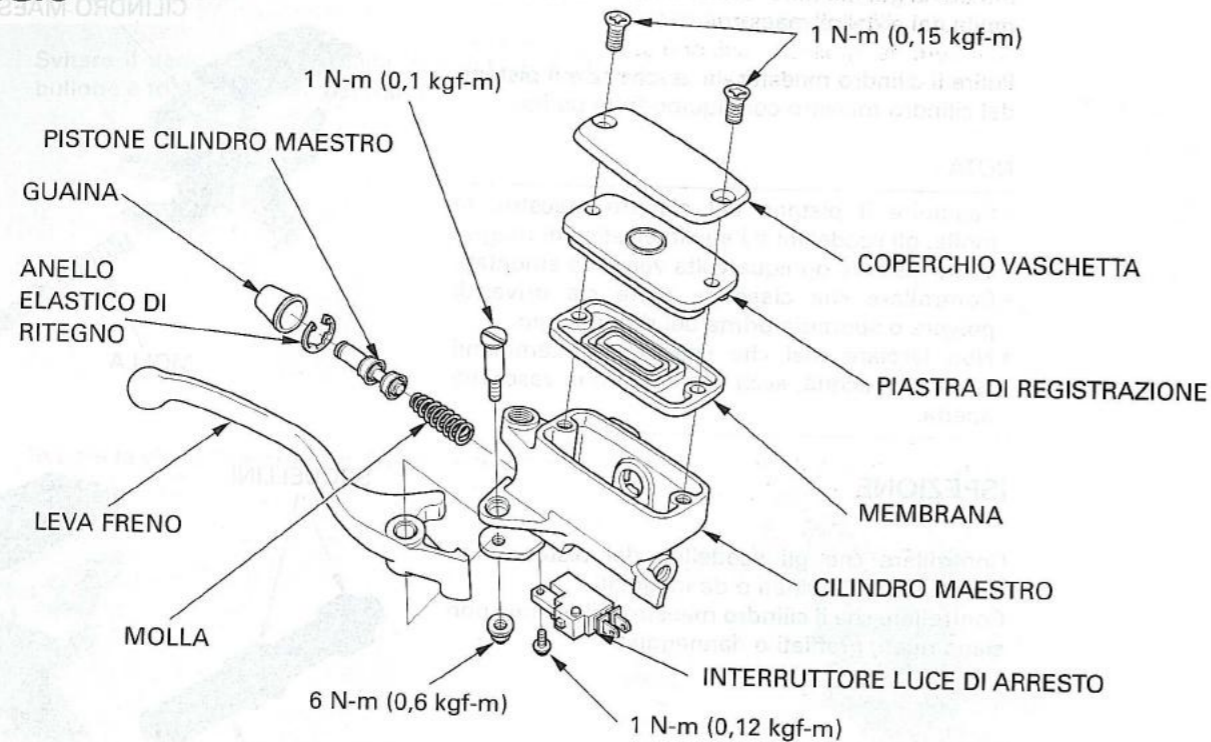


Misurare il diametro esterno del pistone del cilindro maestro.

LIMITE DI SERVIZIO: 10,945 mm



MONTAGGIO



NOTA:

- Sostituire il pistone del cilindro maestro, la molla, gli scodellini e l'anello elastico di ritegno come insieme.
- Sostituire la guaina se vi sono segni di usura, deterioramento o danni.
- Applicare del grasso al silicone sulla superficie interna della guaina.
- Controllare che ciascuna parte sia priva di polvere o sporcizia prima del rimontaggio.

Oliare il pistone maestro, la molla e gli scodellini del pistone con liquido freni pulito DOT 4. Infilare la molla sull'estremità del pistone del cilindro maestro. Installare il pistone del cilindro maestro/molla e la rondella nel cilindro maestro.

ATTENZIONE:

Non lasciar rovesciare i labbri dello scodellino del pistone.

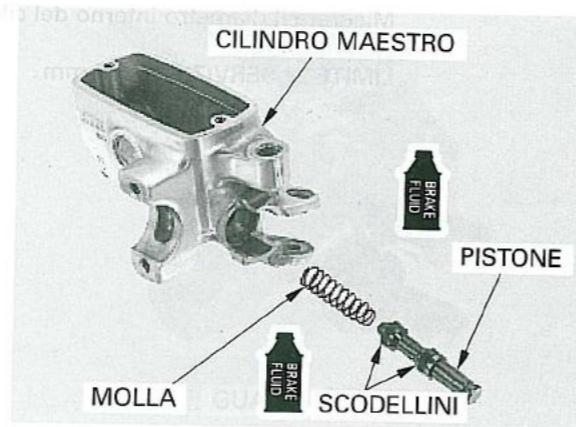
Infilare l'anello elastico di ritegno nella gola nel cilindro maestro.

ATTREZZO:

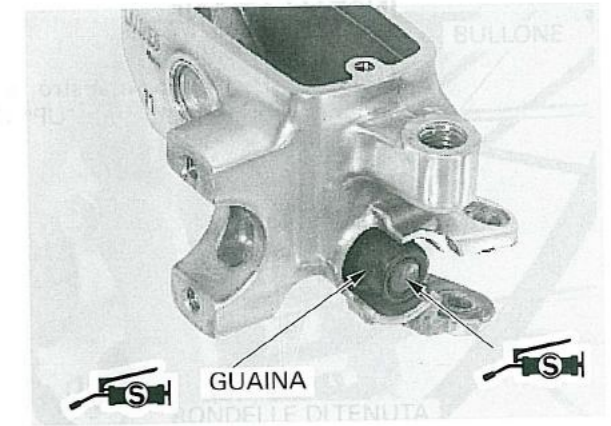
Pinze per anello elastico di ritegno 07914-3230001

ATTENZIONE:

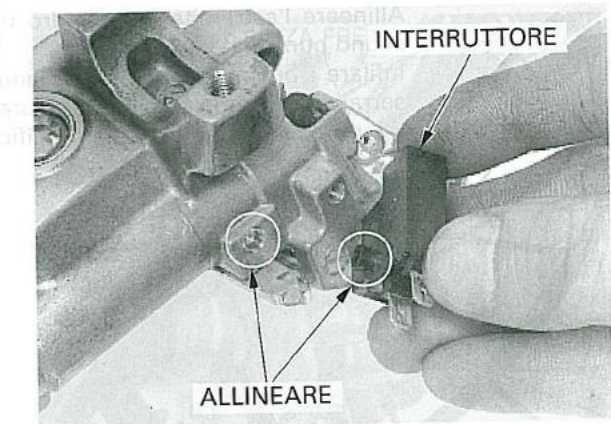
Controllare che l'anello elastico di ritegno sia insediato fermamente nella gola.



Infilare la guaina nel cilindro maestro e nella gola nel pistone del cilindro maestro. Stendere del grasso al silicone sulla superficie di contatto tra la leva del freno e il cilindro maestro.

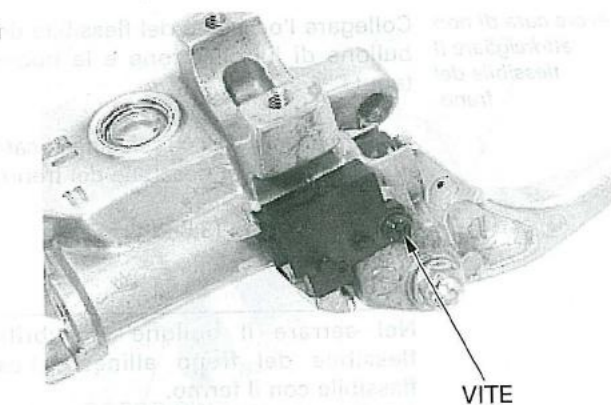


Montare l'interruttore della luce di arresto sul cilindro maestro, allineando il tronchetto dell'interruttore della luce di arresto e il foro del cilindro maestro.



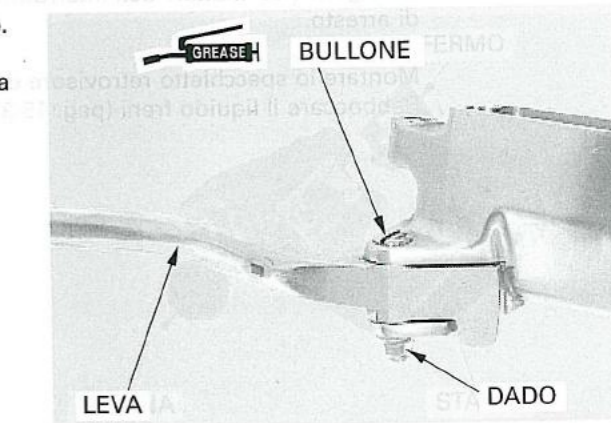
Infilare e serrare la vite fino al valore di coppia specificato.

COPPIA: 1 N-m (0,12 kgf-m)



Ingrassare il bullone a perno della leva del freno. Montare la leva del freno sul cilindro maestro. Infilare e serrare il bullone a perno e il dado della leva del freno.

**COPPIA: Bullone: 1 N-m (0,1 kgf-m)
Dado: 6 N-m (0,6 kgf-m)**



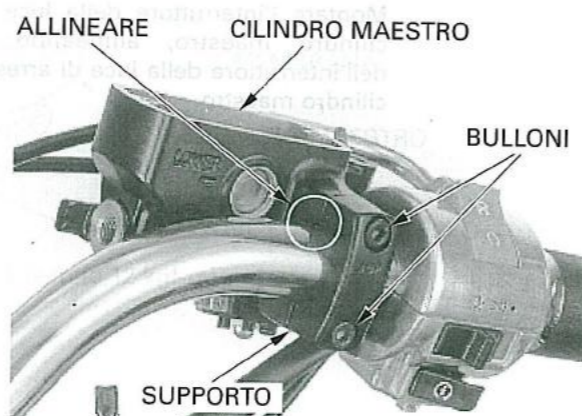
INSTALLAZIONE

Montare il cilindro maestro e il rispettivo supporto con la marcatura "UP" (in alto) rivolta verso l'alto.



Allineare l'estremità del cilindro maestro con il segno punzonato sul manubrio. Infilare i bulloni anteriori del cilindro maestro e serrare per primo quello superiore e poi quello inferiore al valore di coppia specificato.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)



Avere cura di non attorcigliare il flessibile del freno.

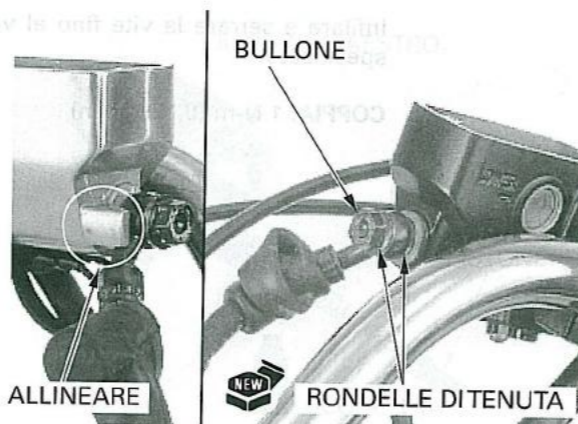
Collegare l'occhiello del flessibile del freno con il bullone di lubrificazione e le nuove rondelle di tenuta.

Serrare al valore di coppia specificato il bullone di lubrificazione del flessibile del freno.

COPPIA: 34 N-m (3,5 kgf-m)

NOTA:

Nel serrare il bullone di lubrificazione del flessibile del freno allineare l'estremità del flessibile con il fermo.



Collegare i connettori dell'interruttore della luce di arresto.

Montare lo specchietto retrovisore destro. Rabboccare il liquido freni (pag. 15-3).



PINZA FRENO

ATTENZIONE:

- Evitare di versare il liquido freni sulle superfici verniciate, in plastica o in gomma. Coprire queste parti con uno straccio o un rivestimento prima di eseguire la manutenzione del sistema frenante.
- Quando si svita il bullone del flessibile dell'olio, coprire l'estremità del flessibile per evitare l'ingresso di sporcizia.

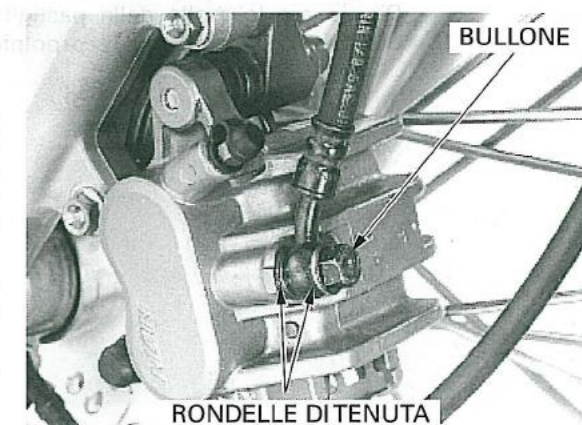
RIMOZIONE

Far scolare il liquido freni (pag. 15-3).

Svitare il bullone di lubrificazione del flessibile del freno con le rispettive rondelle di tenuta e scollegare il flessibile del freno dalla pinza anteriore del freno.

Svitare i bulloni di montaggio della pinza del freno anteriore e rimuovere la pinza stessa.

Rimuovere la pastiglia freno (pag. 15-5).

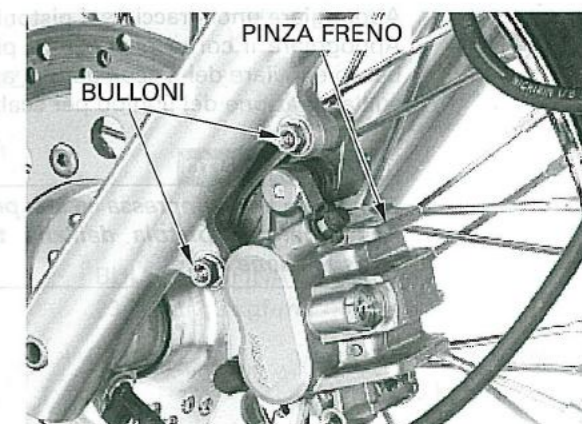


SMONTAGGIO

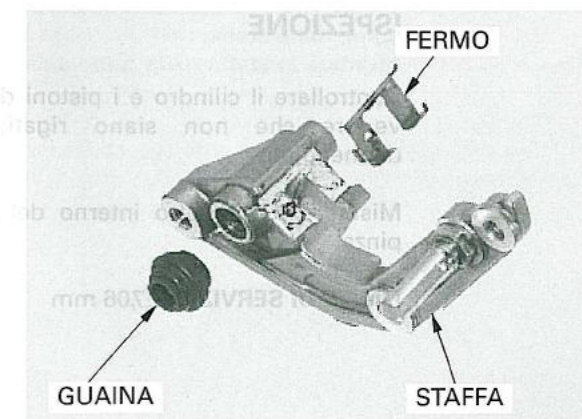
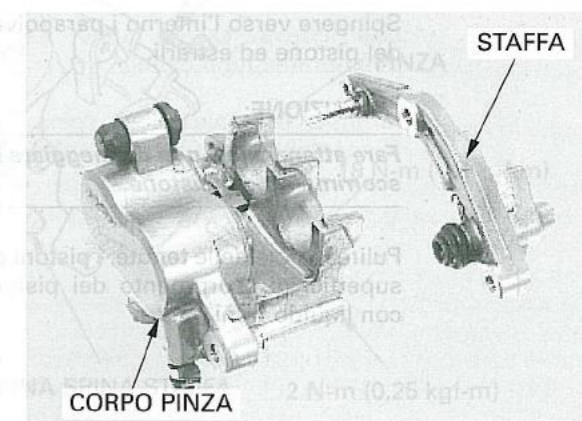
NOTA:

Non rimuovere le spine di pinza e staffa a meno che non debbano essere sostituite.

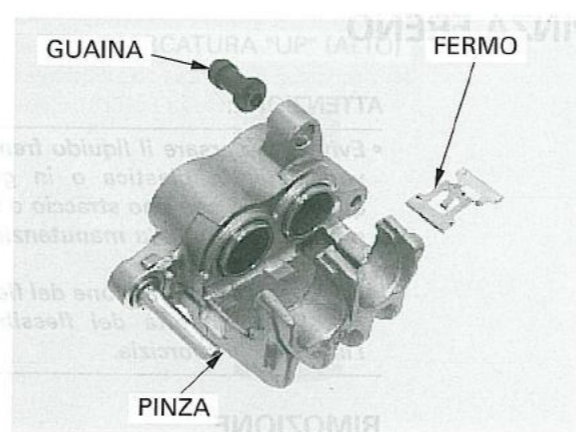
Rimuovere la staffa della pinza dal corpo pinza.



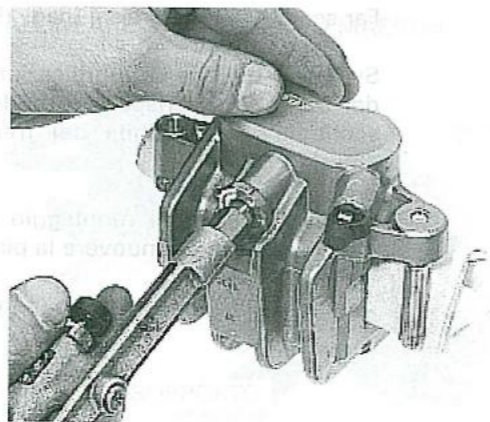
Rimuovere la guaina della spina della pinza e il fermo della pastiglia dalla staffa della pinza.



Rimuovere la molla della pastiglia e la guaina della spina della staffa dal corpo pinza.



Appoggiare uno straccio sui pistoni. Appoggiare il corpo pinza con i pistoni verso il basso e inviare dei piccoli getti di aria compressa sull'aspirazione del liquido per scalzare i pistoni.



AVVERTIMENTO

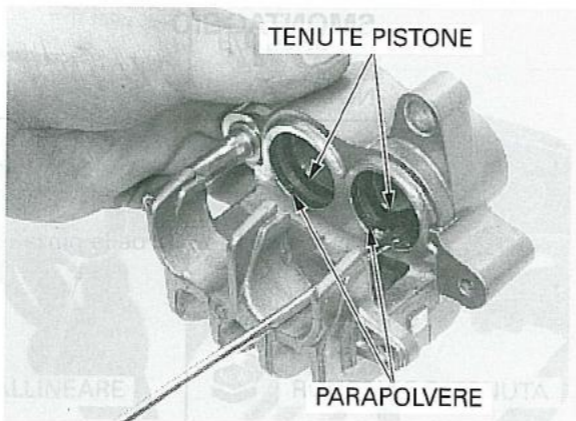
Non usare aria compressa ad alta pressione e non appoggiare la pistola dell'aria troppo vicino all'aspirazione.

Spingere verso l'interno i parapolvere e le tenute del pistone ed estrarli.

ATTENZIONE:

Fare attenzione a non danneggiare la superficie di scorrimento del pistone.

Pulire le gole delle tenute, i pistoni della pinza e le superfici di scorrimento dei pistoni della pinza con liquido freni pulito.

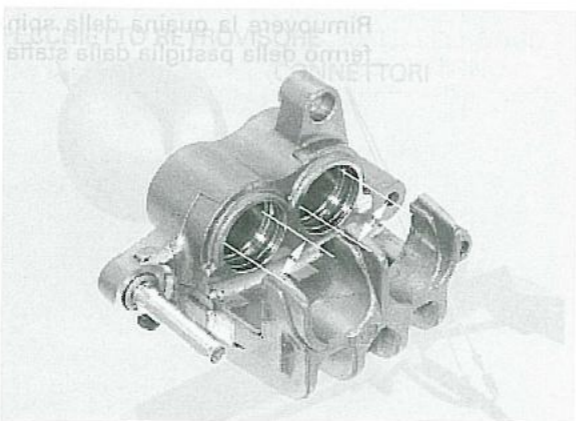


ISPEZIONE

Controllare il cilindro e i pistoni della pinza per vedere che non siano rigati, graffiati o danneggiati.

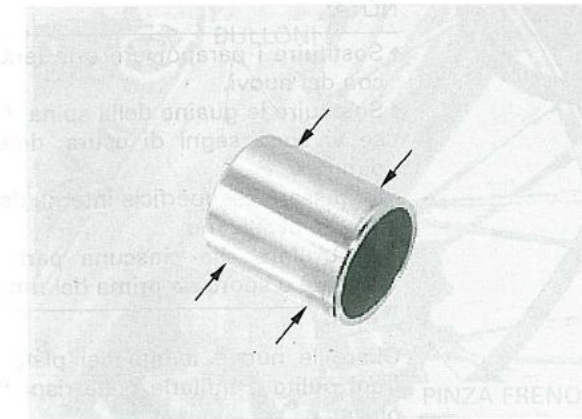
Misurare il diametro interno del cilindro della pinza.

LIMITE DI SERVIZIO: 27,06 mm

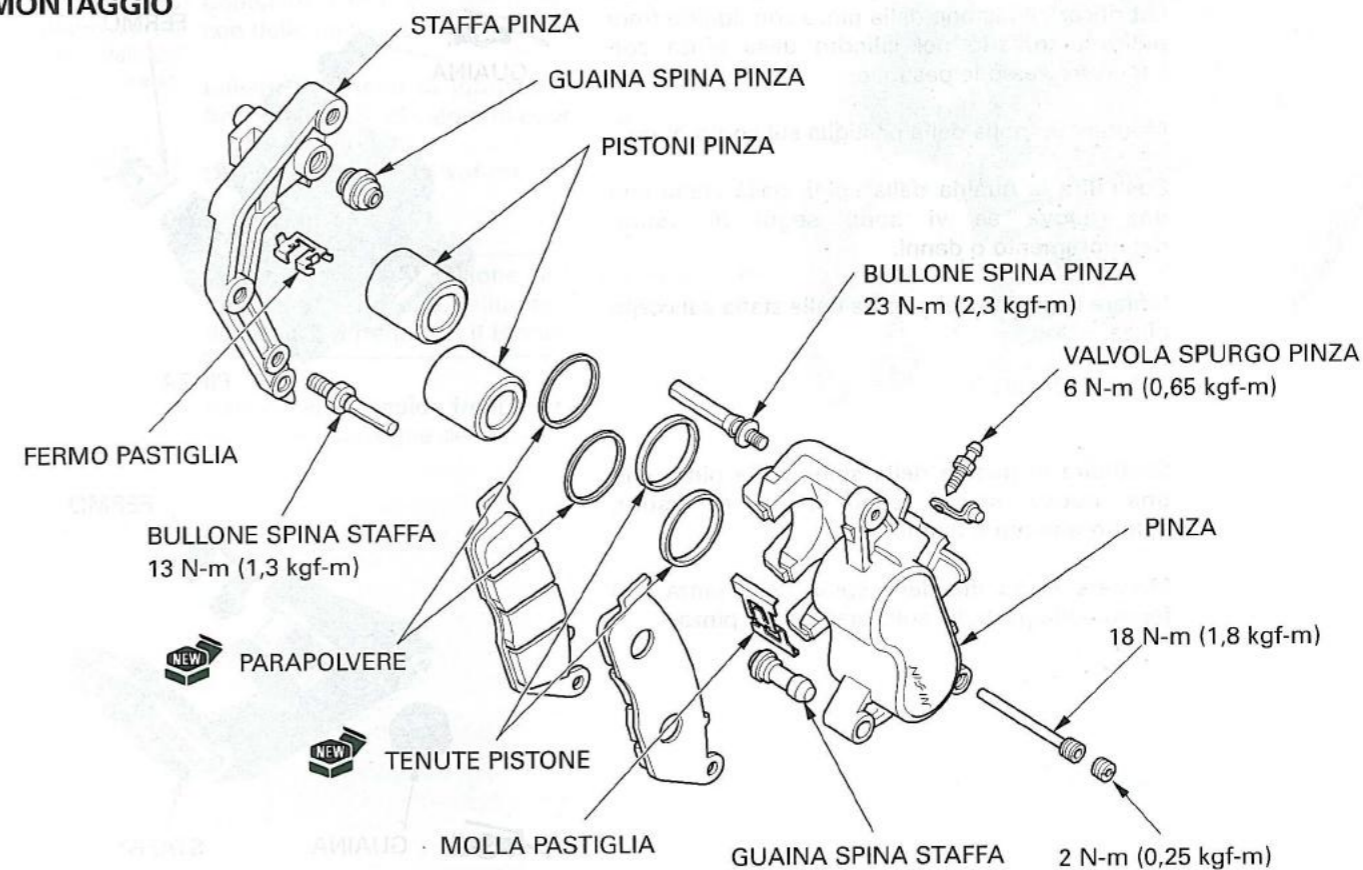


Misurare il diametro esterno del pistone della pinza.

LIMITE DI SERVIZIO: 26,93 mm



MONTAGGIO



NOTA:

- Sostituire i parapolvere e le tenute dei pistoni con dei nuovi.
- Sostituire le guaine della spina di staffa e pinza se vi sono segni di usura, deterioramento o danni.
- Ingrassare la superficie interna della guaina con grasso al silicone.
- Controllare che ciascuna parte sia priva di polvere o sporcizia prima del rimontaggio.

Oliare le nuove tenute dei pistoni con liquido freni pulito e infilarle nelle rispettive gole della pinza.

Ingrassare i nuovi parapolvere con grasso al silicone e infilarli nelle rispettive gole della pinza. Lubrificare il pistone della pinza con liquido freni pulito e infilarlo nel cilindro della pinza con l'apertura verso le pastiglie.

Montare la molla della pastiglia sul corpo pinza.

Sostituire la guaina della spina della staffa con una nuova se vi sono segni di usura, deterioramento o danni.

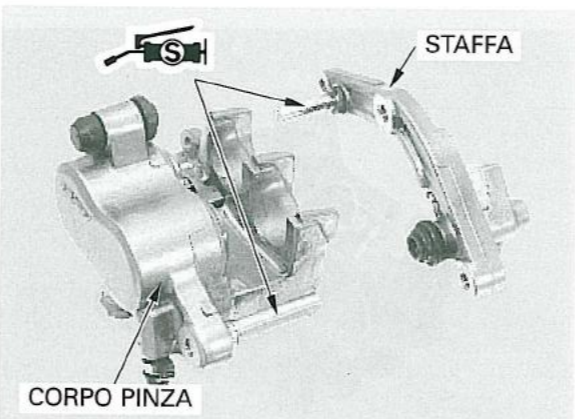
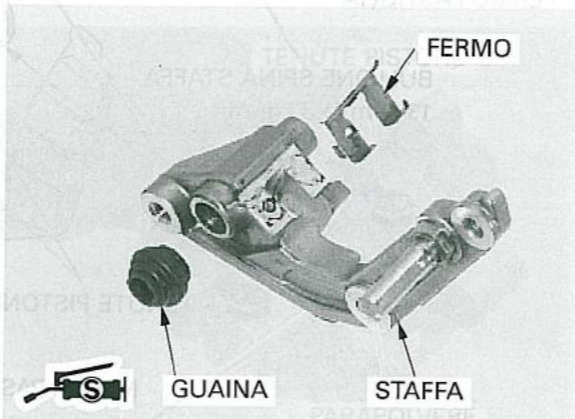
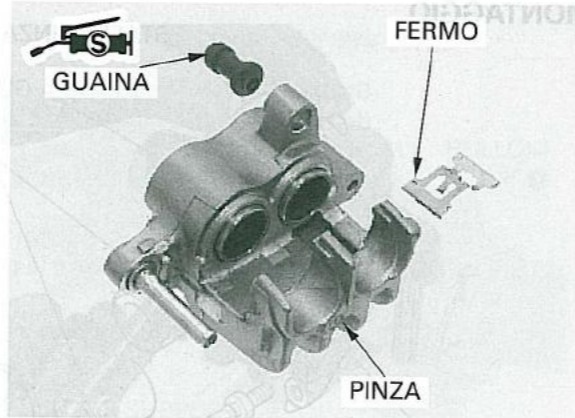
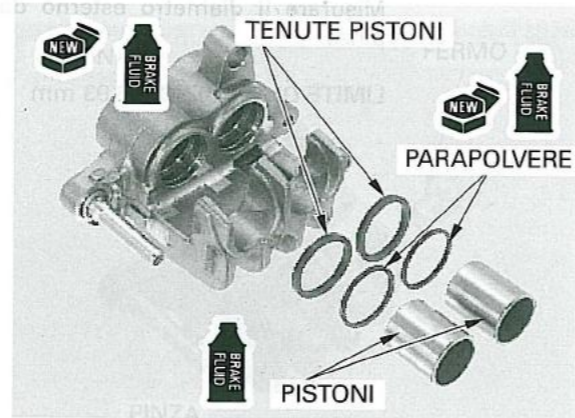
Infilare la guaina della spina della staffa sul corpo pinza.

Sostituire la guaina della spina della pinza con una nuova se vi sono segni di usura, deterioramento o danni.

Montare la guaina della spina della pinza e il fermo della pastiglia sulla staffa della pinza.

Stendere del grasso al silicone sulla pinza e sulle spine della staffa.

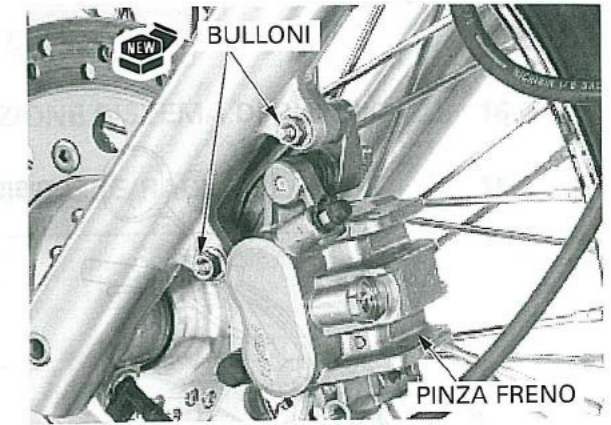
Montare la staffa della pinza sulla pinza.



INSTALLAZIONE

Montare la pinza del freno anteriore sulla forcella anteriore. Infilare e serrare i nuovi bulloni di montaggio della pinza anteriore al valore di coppia specificato.

COPPIA: 30 N-m (3,1 kgf-m)



Avere cura di non attorcigliare il flessibile del freno.

Collegare il flessibile del freno alla pinza freno con delle nuove rondelle di tenuta.

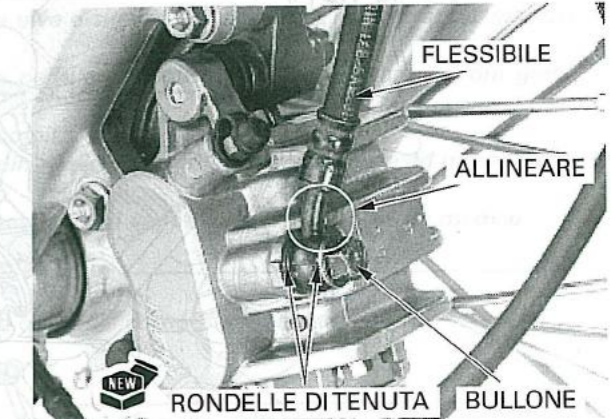
Infilare il bullone di lubrificazione del flessibile freno e serrarlo al valore di coppia specificato.

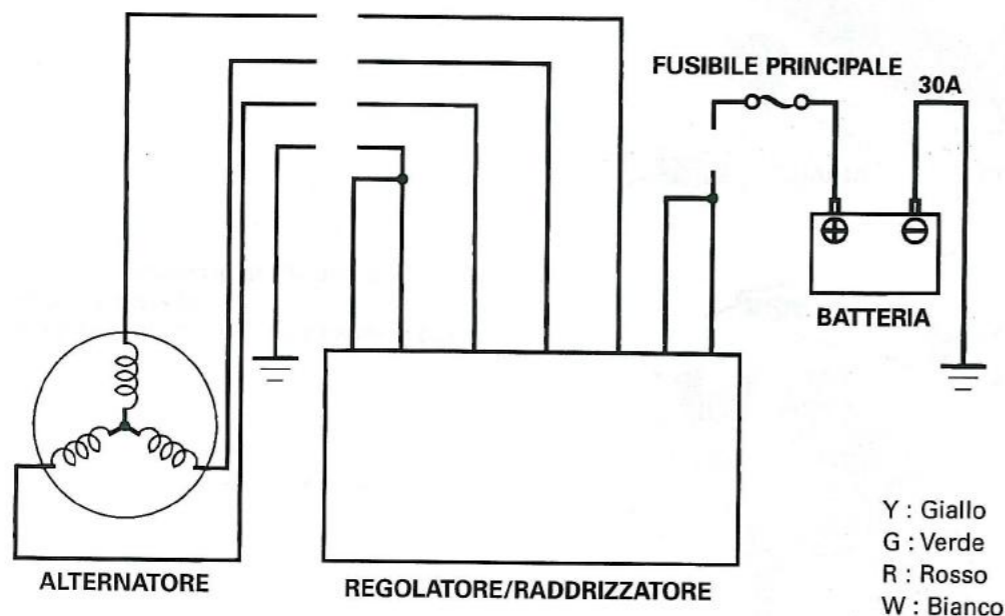
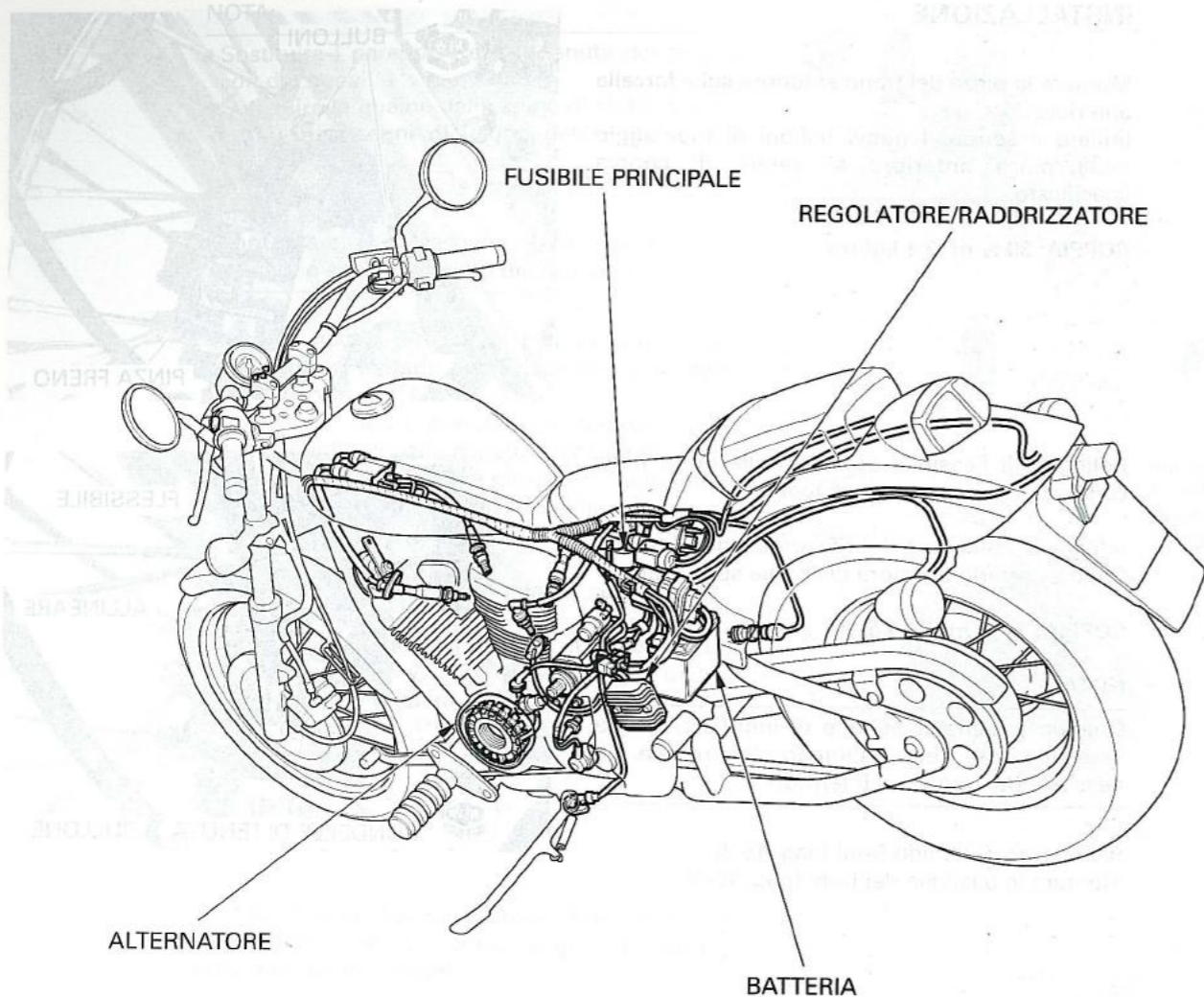
COPPIA: 34 N-m (3,5 kgf-m)

NOTA:

Quando si serra il bullone di lubrificazione del flessibile del freno, allineare l'estremità del flessibile del freno con il fermo.

Rabboccare il liquido freni (pag. 15-3).
Montare le pastiglie dei freni (pag. 15-5).





SCHEMA SISTEMA	16-0	BATTERIA	16-5
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	16-1	ISPEZIONE SISTEMA DI RICARICA	16-7
DIAGNOSTICA	16-3	REGOLATORE/RADDRIZZATORE	16-9

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

▲ AVVERTIMENTO

- La batteria esala gas esplosivi; non avvicinarsi con scintille, fiamme vive e sigarette. Durante la ricarica accertarsi che vi sia una ventilazione idonea.
 - La batteria contiene acido solforico (elettrolita). Il contatto con la pelle o con gli occhi può causare ustioni gravi. Indossare indumenti protettivi e una maschera per il viso.
 - Se l'elettrolita viene versato sulla pelle, lavare con acqua la parte colpita.
 - Se l'elettrolita entra negli occhi, lavarli con acqua per almeno 15 minuti e rivolgersi immediatamente ad un medico.
 - L'elettrolita è velenoso.
 - Se lo si è ingerito, bere parecchia acqua o latte e poi latte di magnesia o olio vegetale e rivolgersi ad un medico.
- TENERE LONTANO DALLA PORTATA DEI BAMBINI.**

- Spegnerne sempre il commutatore di avviamento prima di scollegare qualsiasi componente elettrico.

ATTENZIONE:

Alcuni componenti elettrici possono subire danni se i morsetti o i connettori vengono collegati o scollegati quando il commutatore di avviamento è acceso (ON) o vi è tensione.

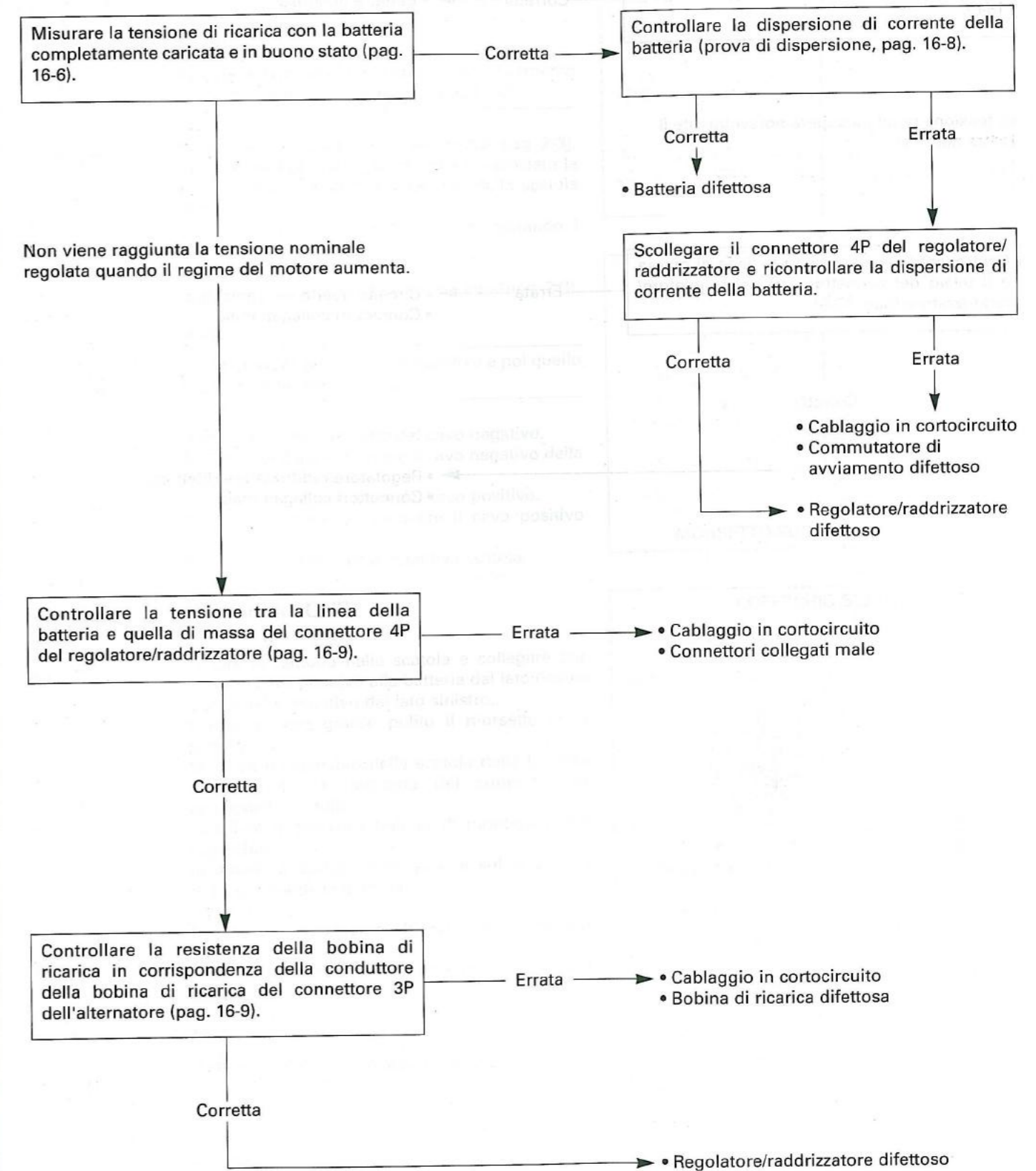
- Se non si intende usare la motocicletta per un periodo lungo, rimuovere la batteria, ricaricarla completamente e conservarla in un luogo fresco e asciutto. Per allungare la vita della batteria, caricare la batteria immagazzinata ogni due settimane.
- Se la batteria rimane montata su una motocicletta lasciata in rimessa, scollegare il cavo negativo dal morsetto della batteria.
- La batteria può subire danni se viene caricata eccessivamente o troppo poco, o se si lascia che si scarichi per lunghi periodi. Queste medesime condizioni contribuiscono ad abbreviare la durata utile della batteria. Anche con un impiego normale, le prestazioni di una batteria peggiorano dopo 2 o 3 anni.
- La tensione della batteria può riprendersi dopo la ricarica, ma quando viene sottoposta ad un carico elevato, la tensione diminuirà rapidamente fino ad esaurirsi. Per questa ragione, spesso si sospetta che sia il sistema di ricarica a causare il problema. Una ricarica eccessiva della batteria spesso causa problemi inerenti alla batteria stessa, che possono avere i medesimi sintomi di una ricarica eccessiva. Se uno degli elementi della batteria è in corto circuito e la tensione della batteria non aumenta, il regolatore/raddrizzatore invia una tensione eccessiva alla batteria. In queste condizioni, il livello dell'elettrolita si abbassa rapidamente.
- Prima di eseguire la diagnosi del sistema di ricarica, controllare che la batteria sia stata usata in modo corretto e sia stata sottoposta ad una manutenzione regolare. Controllare se la batteria viene spesso sovraccaricata, come per esempio quando si tengono il faro o il fanalino di coda accesi per lunghi periodi con la motocicletta ferma.
- La batteria si scaricherà da sola quando la motocicletta non viene usata. Per questa ragione caricare la batteria ogni due settimane per evitare il formarsi di solfatazione.
- Rabboccando una batteria nuova con elettrolita, si produce una certa tensione, ma per ottenere il massimo rendimento, bisogna sempre ricaricarla. La batteria durerà comunque più a lungo se viene ricaricata prima dell'impiego iniziale.
- Quando si controlla il sistema di ricarica, seguire sempre i punti nel diagramma schematico di diagnostica (pag. 16-3).
- La manutenzione dell'alternatore può essere eseguita con il motore montato sul telaio.

SPECIFICHE TECNICHE

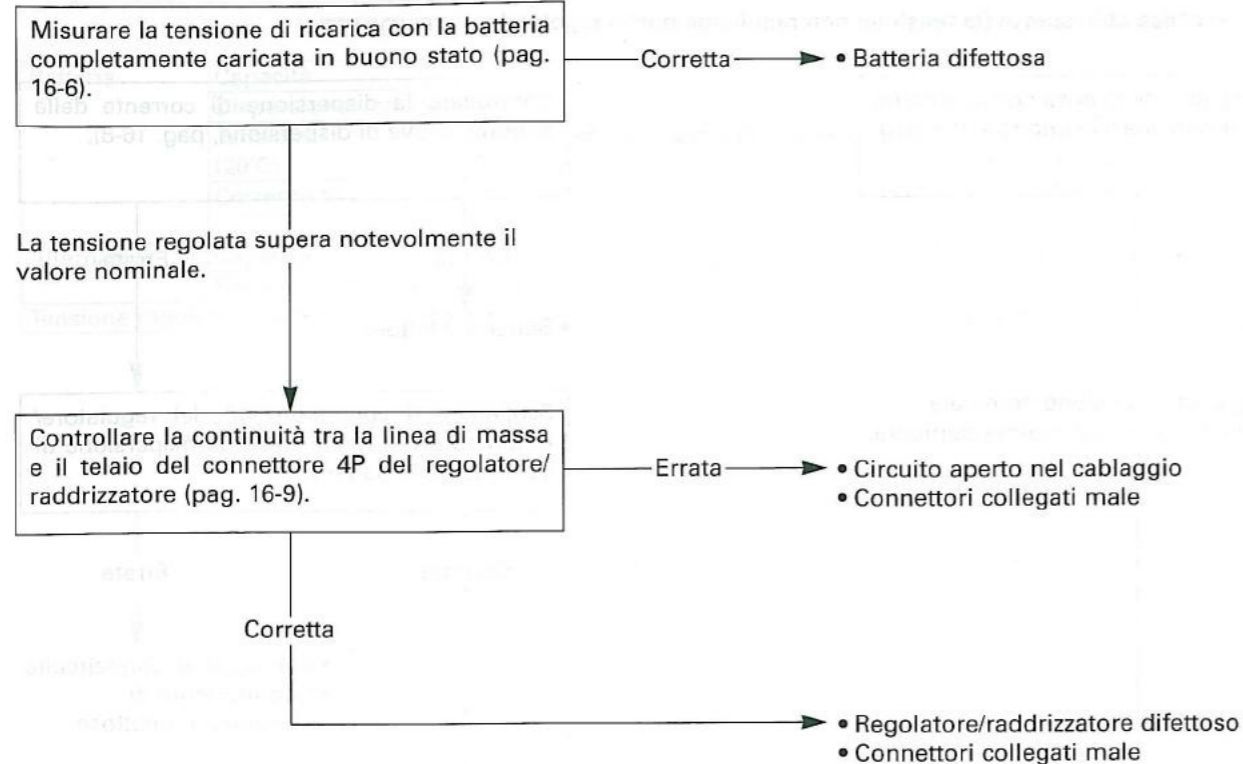
ARTICOLO		SPECIFICHE TECNICHE	
Batteria	Capacità	12V-8Ah	
	Dispersione corrente	1,3 mA max	
	Tensione (20°C)	Completamente carica	13,0-13,2V
		Richiede ricarica	Inferiore a 12,3V
	Corrente di carica	Normale	0,8 A/10 h
Rapida		4,0 A/1 h max	
Alternatore	Capacità	345 W/5 000 min ⁻¹ (giri/min)	
	Resistenza bobina di carica (20°C)	0,1-1,0 Ω	
Tensione regolata regolatore/raddrizzatore		14-15 V/4 000 min ⁻¹ (giri/min)	

DIAGNOSTICA

La batteria non si carica abbastanza (la tensione non raggiunge quella regolata).



La batteria si sovraccarica (tensione regolata troppo elevata)



BATTERIA

RIMOZIONE

NOTA:

Spegnere sempre il commutatore di avviamento prima di rimuovere o montare la batteria.

Rimuovere la copertura laterale destra (pag. 2-3).
Rimuovere il coperchio di gomma e sganciare la scatola delle valvole dal coperchio della scatola della batteria.
Rimuovere la scatola della batteria svitando i bulloni.

Rimuovere il coperchio laterale sinistro (pag. 2-3).

NOTA:

Scollegare per primo il cavo negativo e poi quello positivo dalla batteria.

Rimuovere il coperchietto del cavo negativo.
Svitare il bullone e staccare il cavo negativo della batteria.
Rimuovere il coperchietto del cavo positivo.
Svitare il bullone e rimuovere il cavo positivo della batteria.
Estrarre la batteria dalla rispettiva scatola.

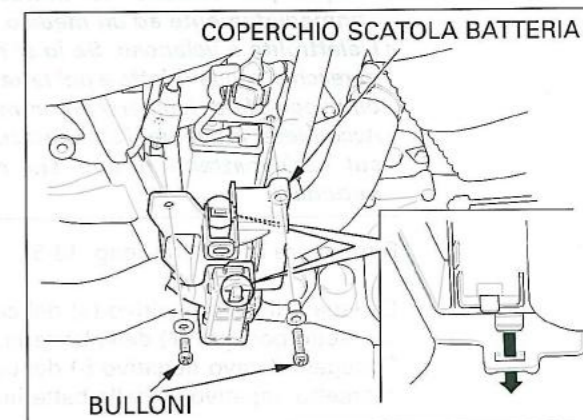
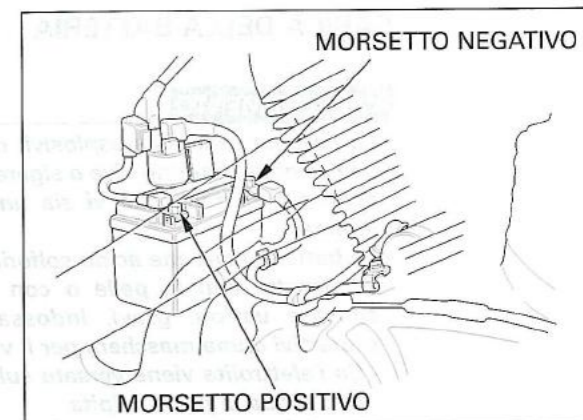
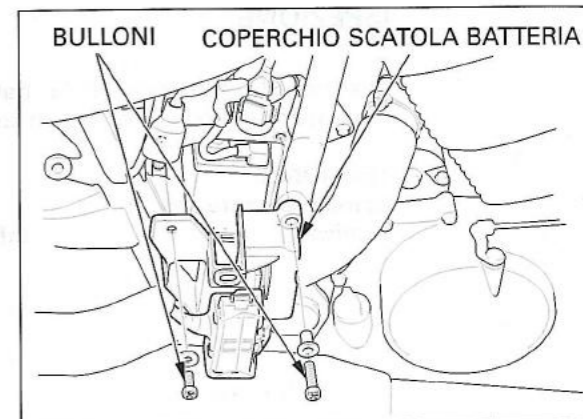
INSTALLAZIONE

Infilare la batteria nella scatola e collegare per primo il cavo positivo alla batteria dal lato destro e poi quello negativo dal lato sinistro.
Ingrassare con grasso pulito il morsetto della batteria.
Montare il coperchio della scatola della batteria agganciando la linguetta del coperchio al gancio della scatola.
Installare e serrare i bulloni di montaggio del coperchio.
Installare la scatola delle valvole sul coperchio della scatola della batteria.

Installare il coperchio di gomma nell'ordine illustrato.
Installare i coperchi laterali destro e sinistro (pag. 2-3).

NOTA:

Abbassare il coperchio sopra il morsetto positivo.

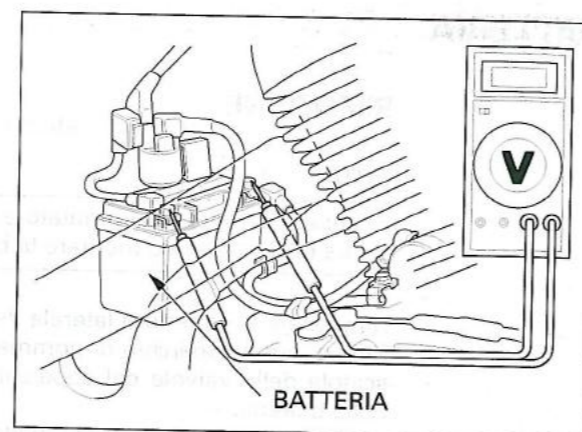


ISPEZIONE

Misurare la tensione della batteria con un multimetro digitale reperibile in commercio.

TENSIONE:

Completamente carica: 13,0 - 13,2 V
Scarica: Inferiore a 12,3 V



CARICA DELLA BATTERIA

▲ AVVERTIMENTO

- La batteria esala gas esplosivi; non avvicinarsi con scintille, fiamme vive o sigarette. Durante la ricarica accertarsi che vi sia una ventilazione idonea.
- La batteria contiene acido solforico (elettrolita). Il contatto con la pelle o con gli occhi può causare ustioni gravi. Indossare indumenti protettivi e una maschera per il viso.
 - Se l'elettrolita viene versato sulla pelle, lavare con acqua la parte colpita.
 - Se l'elettrolita entra negli occhi, lavarli con acqua per almeno 15 minuti e rivolgersi immediatamente ad un medico.
- L'elettrolita è velenoso. Se lo si è ingerito, bere parecchia acqua o latte e poi latte di magnesia o olio vegetale e rivolgersi ad un medico.
- Accendere/spengere l'alimentazione (ON/OFF) sul caricabatterie e non sui morsetti della batteria.

Rimuovere la batteria (pag. 16-5).

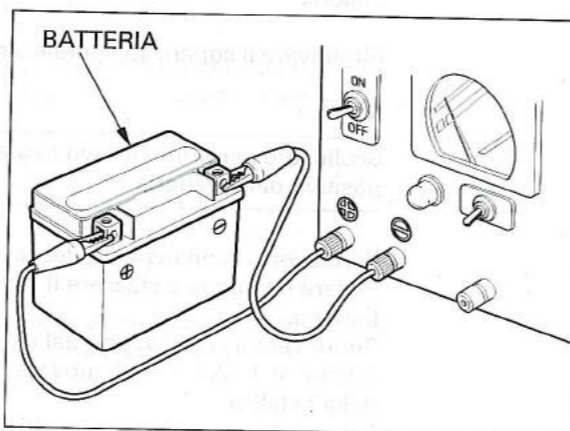
Collegare il cavo positivo (+) del caricabatterie al morsetto positivo (+) della batteria.
Collegare il cavo negativo (-) del caricabatterie al morsetto negativo (-) della batteria.

CORRENTE DI RICARICA/DURATA

Normale: 0,8 A/10 h
Rapida: 4,0 A/1 h max.

ATTENZIONE:

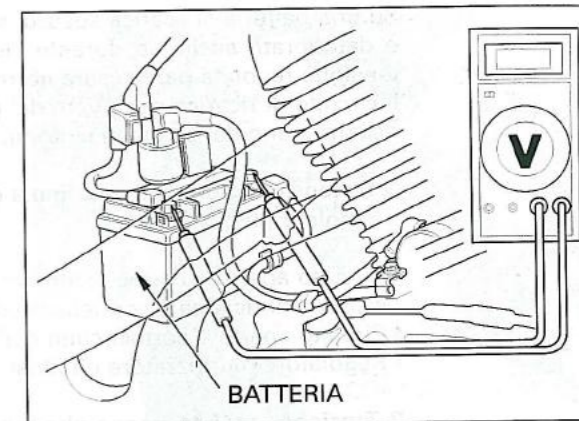
- La carica rapida deve essere effettuata solo in caso di emergenza; è preferibile quella lenta.
- Nel caricare la batteria, non superare la corrente di ricarica e la durata specificate. Una corrente eccessiva o un tempo di ricarica troppo lungo possono danneggiare la batteria.



ISPEZIONE DEL SISTEMA DI RICARICA

NOTA:

- La misurazione di circuiti con una grossa capacità che supera quella del tester può causare danni al tester. Prima di iniziare ciascuna prova, regolare il tester prima su una gamma di capacità elevata e quindi a poco a poco su una più bassa per essere certi di avere la gamma corretta e di non danneggiare il tester.
- Quando si misurano circuiti con capacità bassa, mantenere spento il commutatore di avviamento. Se il commutatore viene acceso improvvisamente durante una prova, il fusibile del tester potrebbe bruciare.



ISPEZIONE DELLA TENSIONE REGOLATA

▲ AVVERTIMENTO

- Se il motore deve essere acceso per eseguire alcune riparazioni, accertarsi che si trovi in un ambiente ben ventilato. Non far mai funzionare il motore in un ambiente chiuso.
- I gas di scarico contengono monossido di carbonio velenoso che può far perdere i sensi e causare la morte.

Rimuovere la batteria (pag. 16-5) e montare quella completamente carica.
Avviare il motore, riscaldarlo fino al raggiungimento della temperatura di esercizio e quindi spegnerlo.
Collegare un multimetro tra il morsetto positivo e quello negativo della batteria.

ATTENZIONE:

- Per evitare cortocircuiti, determinare con certezza quali sono i morsetti o cavi positivi e negativi.
- Non scollegare la batteria o alcun cavo del sistema di ricarica senza aver prima spento il commutatore di avviamento. Se non si osserva questa precauzione, si potrebbero recare danni al tester o ai componenti elettrici.

Riavviare il motore con il faro anabbagliante acceso. Misurare la tensione sul multimetro quando il motore gira a 5 000 min⁻¹ (giri/min).

TENSIONE REGOLATA: 13,5 - 14,0 V/5 000 giri/min

La batteria va bene se la tensione è pari a quella regolata sul tester.

NOTA:

Il regime al quale la tensione comincia ad aumentare non può essere controllato dato che varia in base alla temperatura e al carico sul generatore.



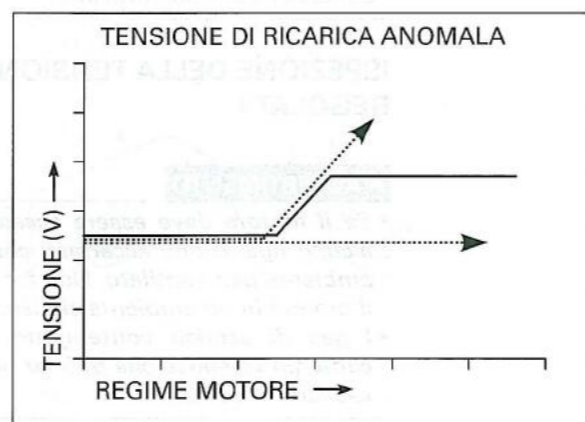
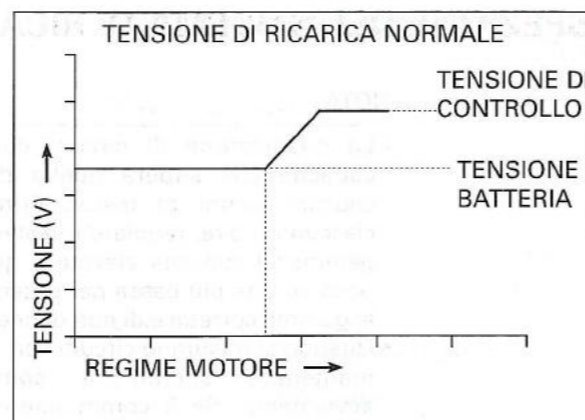
Se una batteria si scarica spesso, significa che si è deteriorata anche se durante l'ispezione della tensione regolata pare essere normale. Il circuito di ricarica può avere dei problemi se si riscontra uno dei seguenti sintomi:

1. La tensione non aumenta fino a quella regolata (pag. 16-3)

- Circuito aperto o cortocircuito nel cablaggio del sistema di ricarica o connettore collegato male
- Circuito aperto o cortocircuito dell'alternatore
- Regolatore/raddrizzatore difettosi

2. Tensione regolata troppo alta (pag. 16-4)

- Regolatore di tensione/raddrizzatore collegati male a massa
- Batteria difettosa
- Regolatore/raddrizzatore difettosi



PROVA DI DISPERSIONE DI CORRENTE

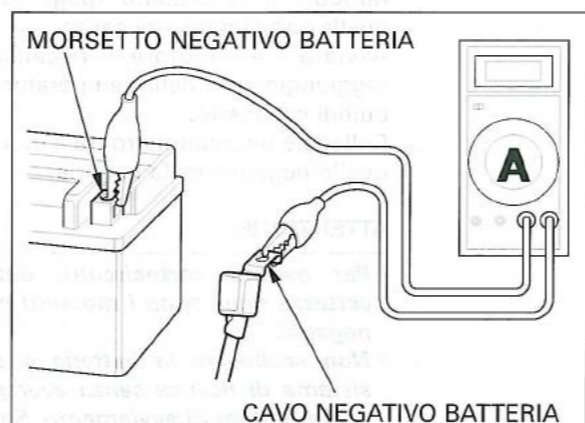
Rimuovere il coperchio della batteria (pag. 16-5). Spegner il commutatore di avviamento e scollegare il cavo di massa (negativo) dalla batteria. Collegare il puntale (+) dell'amperometro al cavo negativo e il puntale (-) al morsetto (-) della batteria. Con l'accensione spenta, controllare la dispersione di corrente.

NOTA:

- Quando si misura la corrente usando un tester, regolarlo su una gamma di misurazione più elevata e passare quindi a una più sensibile fino a raggiungere il livello appropriato. Un passaggio di corrente superiore alla gamma selezionata può bruciare il fusibile del tester.
- Quando si misura la corrente, non inserire l'accensione. Un colpo di corrente improvviso può bruciare il fusibile del tester.

DISPERSIONE DI CORRENTE SPECIFICATA:
1,3 mA max.

Se la dispersione di corrente supera il valore specificato, è probabile che vi sia un cortocircuito. Individuare il cortocircuito scollegando i collegamenti uno alla volta e misurando la corrente.



REGOLATORE/RADDRIZZATORE

ISPEZIONE DEL CABLAGGIO

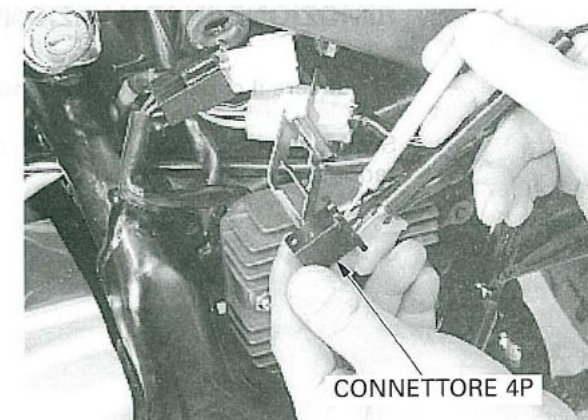
Rimuovere il coperchio laterale sinistro (pag. 2-3).

Scollegare i connettori 3P e 4P del regolatore/raddrizzatore. Controllare che i terminali dei connettori non siano usurati o corrosi.

LINEA BATTERIA

Controllare che vi sia tensione tra il terminale rosso/bianco (+) e quello verde (-). Se non vi è tensione, eseguire la seguente misurazione:

Articolo	Morsetti	Specifiche tecniche
Linea di carica batteria	Rosso/Bianco (+) e massa (-)	La tensione della batteria dovrebbe indicare
Linea di massa	Verde e massa	Vi è continuità



LINEA DI RICARICA

NOTA:

Non è necessario rimuovere la bobina dello statore per completare questa prova.

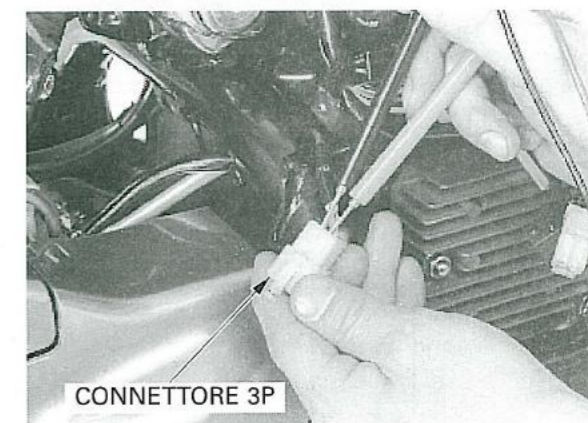
Misurare la resistenza tra i terminali del connettore e la massa.

COLLEGAMENTO: Giallo e giallo
NOMINALE: 0,1 - 1,0 Ω (20°C)

Se il valore della bobina di ricarica non rientra nei limiti, sostituire lo statore (pag. 9-2).

Controllare se vi è continuità tra i terminali del connettore e la massa. Non vi dovrebbe essere continuità.

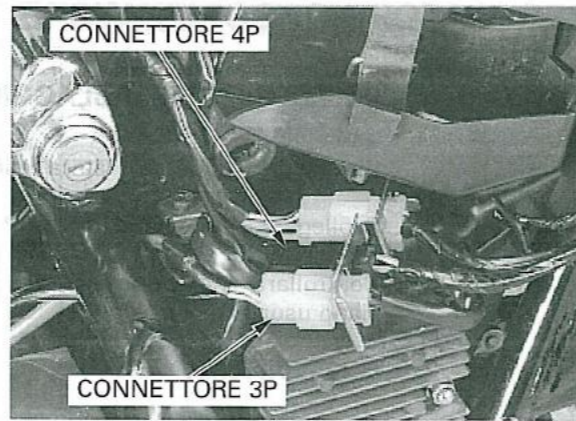
Se vi è continuità tra il connettore e la massa, sostituire lo statore (pag. 9-2).



RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

Rimuovere il coperchio sinistro (pag. 2-3).

Scollegare i connettori 3P e 4P del regolatore/ raddrizzatore.



Svitare i dadi e rimuovere il regolatore/ raddrizzatore.

Il montaggio viene effettuato in ordine inverso a quello di rimozione.

NOTA:

Stendere in modo corretto il cablaggio (pag. 1-23).



PROMEMORIA

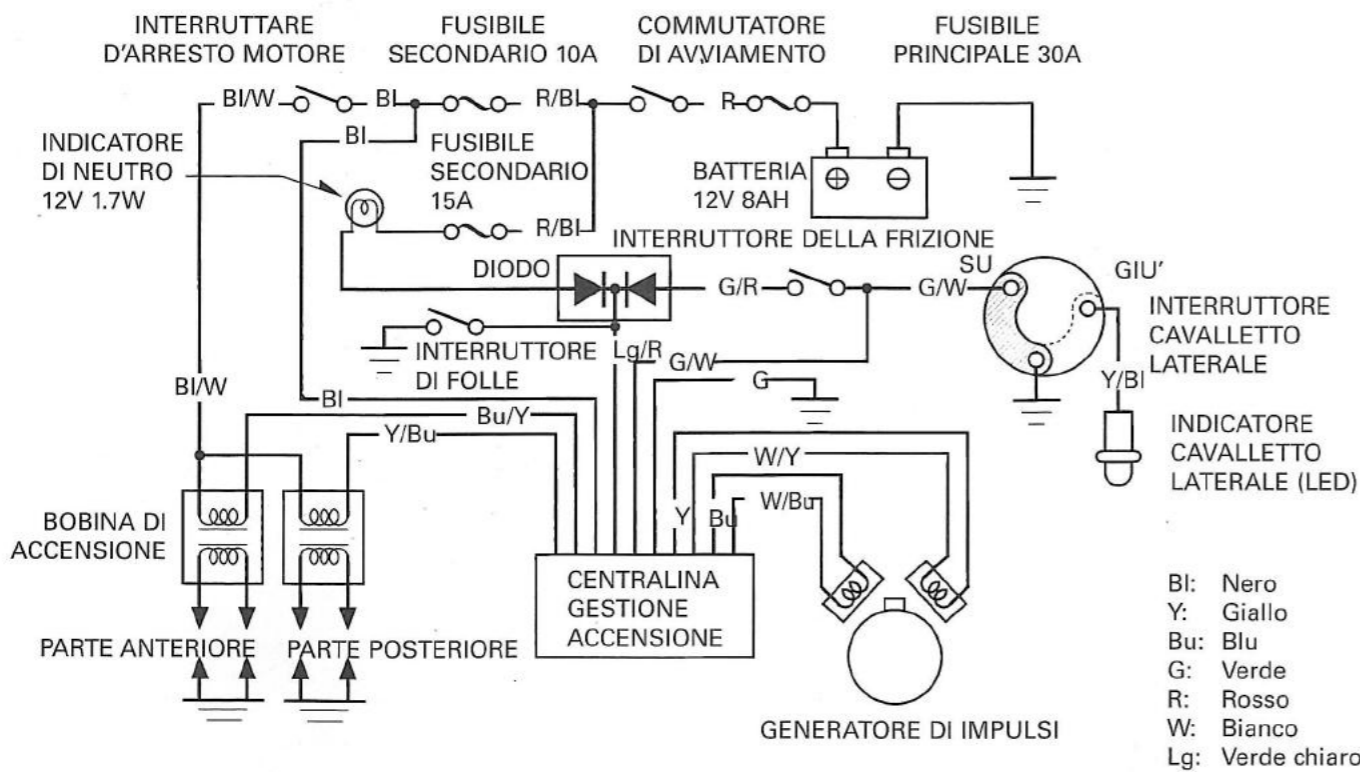
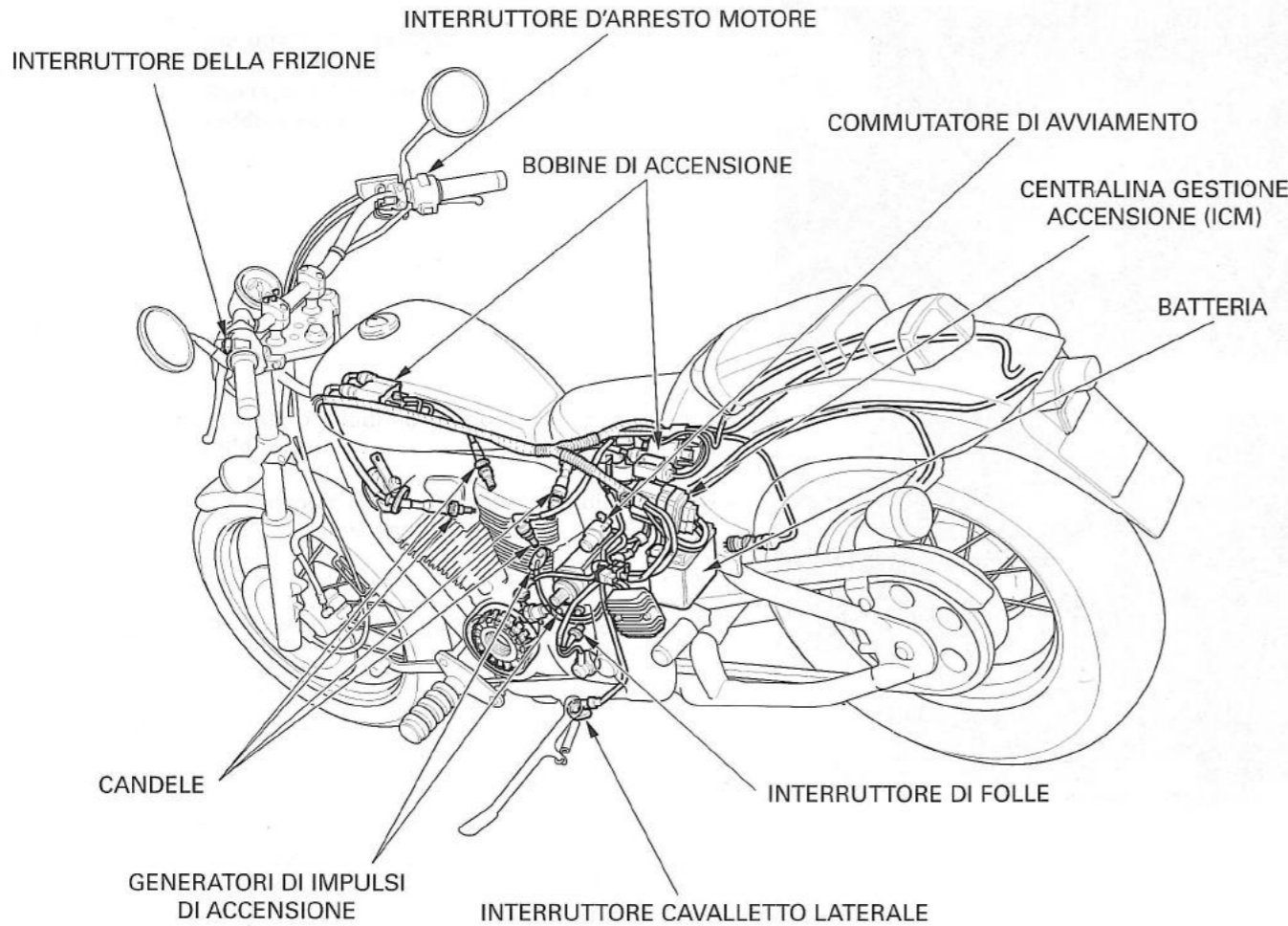


DIAGRAMMA DEL SISTEMA	17-0	CENTRALINA GESTIONE ACCENSIONE (ICM)	17-7
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	17-1	BOBINA DI ACCENSIONE	17-8
DIAGNOSTICA	17-3	FASATURA DELL'ACCENSIONE	17-9
ISPEZIONE SISTEMA DI ACCENSIONE	17-4		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

▲ AVVERTIMENTO

Se il motore deve essere fatto funzionare per eseguire alcuni interventi, controllare che la zona sia ben ventilata. Non far mai funzionare il motore in ambienti chiusi. I gas di scarico contengono gas velenosi di ossido di carbonio che possono far perdere i sensi e causare il decesso. Far funzionare il motore in un luogo aperto oppure usando un impianto di aspirazione dei gas di scarico se si lavora in ambienti chiusi.

ATTENZIONE:

Alcuni componenti elettrici potrebbero essere danneggiati se i morsetti o connettori sono collegati o scollegati quando il commutatore di avviamento è acceso ed è presente della corrente.

- Quando si controlla il sistema di accensione, seguire sempre i punti del diagramma di diagnostica (pagina 17-3).
- Non è possibile regolare la fasatura dell'accensione poiché la Centralina di Gestione Accensione (ICM) non è regolabile. Se la fasatura di accensione non è corretta, controllare i componenti del sistema e sostituire le parti difettose.
- La centralina di gestione dell'accensione (ICM) può subire danni se lasciata cadere. Inoltre, se il connettore viene scollegato quando vi è un passaggio di corrente, la tensione eccessiva risultante può danneggiare l'unità. Spegnere sempre il commutatore di avviamento prima di eseguire la manutenzione.
- Un sistema di accensione difettoso è spesso causato da connettori collegati male o corroso. Controllare quei collegamenti prima di continuare. Controllare che la batteria sia sufficientemente carica. Utilizzare il motorino di avviamento con una batteria poco carica ha come risultato una velocità di trascinamento del motore più lenta oltre alla mancanza di scintille nelle candele.
- Usare candele di grado termico corretto. L'impiego di candele di grado termico errato può causare danni al motore.
- Per l'ispezione dell'interruttore di folle e all'interruttore del cavalletto laterale, oltre a rimozione/installazione, vedere la sezione 19.
- Per l'ispezione dell'interruttore di arresto e del commutatore di avviamento, oltre a rimozione/installazione, vedere la sezione 19.

SPECIFICHE TECNICHE

ARTICOLO		SPECIFICHE TECNICHE	
Candela	Standard	DPR8EA-9 (NGK)	X24EPR-U9 (DENSO)
	Per climi freddi (inferiori a 5°C)	DPR7EA-9 (NGK)	X22EPR-U9 (DENSO)
	Per guida prolungata ad alta velocità	DPR9EA-9 (NGK)	X27EPR-U9 (DENSO)
Distanza elettrodi candela		0,80 - 0,90 mm	
Tensione di picco primaria bobina di accensione		100 V minimo	
Tensione di picco generatore di impulsi		0,7 V minimo	
Segno "F" fasatura accensione		6,5° PPMS al minimo	
Avanzamento	Avvio	1,800 ± 200 min ⁻¹ (giri/min.)	
	Arresto	6,000 ± 200 min ⁻¹ (giri/min.)	
Avanzamento totale	Eccezione del tipo SW	PPMS 30°	
	Tipo SW	PPMS 25°	

VALORI DI COPPIA

Coperchio foro fasatura 15 N-m (1,5 kgf-m)

Applicare olio con solfuro di molibdeno ai filetti

ATTREZZI

Tester tensione di picco o adattatore tensione di picco 07HGJ-0020100 con multimetro digitale reperibile in commercio (impedenza 10 M Ω /CCV minimo)

DIAGNOSTICA

- Prima di eseguire la diagnosi del sistema, ispezionare i seguenti componenti.
 - Candela difettosa
 - Calotta candela o collegamenti fili candele allentati
 - Presenza di acqua nella calotta della candela (con dispersione della tensione secondaria della bobina di accensione)
- Se non vi è nessuna scintilla nei cilindri, sostituire temporaneamente la bobina di accensione con un'altra in buono stato ed eseguire la prova della scintilla. Se vi è la scintilla, la bobina di accensione è difettosa.
- La "tensione iniziale" della bobina di accensione primaria è la tensione della batteria con il commutatore di avviamento acceso e l'interruttore di arresto del motore in funzione (RUN) (Il motore non viene trascinato dal motorino di avviamento).

Mancanza di scintille su tutte le candele

	Condizione insolita	Possibile causa (controllare in ordine numerico)
Tensione primaria bobina di accensione	Nessuna tensione iniziale all'accensione e con gli interruttori di arresto del motore accesi. (Gli altri componenti elettrici sono normali)	<ol style="list-style-type: none"> Fusibile secondario bruciato (10 A) Un circuito aperto nel filo Nero tra il fusibile secondario (10 A) e ICM. Interruttore di arresto motore difettoso. Un circuito aperto nel filo Nero/Bianco tra la bobina di accensione e l'interruttore di arresto del motore. Morsetto primario allentato oppure circuito aperto nella bobina primaria. Centralina di gestione dell'accensione (ICM) difettosa (nel caso in cui la tensione iniziale è normale quando si scollegano i connettori ICM).
	La tensione iniziale è normale, ma diminuisce a 2-4 V quando si trascina il motore.	<ol style="list-style-type: none"> Collegamenti adattatore tensione di picco sbagliati. Batteria non sufficientemente carica. Assenza di tensione tra Nero/Bianco (+) e terra (-) al connettore della ICM o collegamento ICM allentato. Circuito aperto o collegamento allentato nel filo Verde. Circuito aperto o collegamento allentato nei fili Giallo/Blu e Blu/Giallo tra le bobine di accensione e la ICM. Corto circuito nella bobina di accensione primaria. Interruttore cavalletto laterale o interruttore di folle difettosi. Circuito aperto o collegamento allentato nei fili di circuito relativi al n.7. <ul style="list-style-type: none"> Linea interruttore cavalletto laterale: filo Verde/Bianco Linea interruttore di folle: filo Verde/Rosso Generatore di impulsi difettoso (misurare la tensione di picco) Centralina ICM difettosa (nel caso in cui le prove dal n. 1 al n. 9 sono normali).
	La tensione iniziale è normale, ma non vi è alcuna tensione di picco al trascinamento del motore.	<ol style="list-style-type: none"> Collegamenti adattatore di tensione di picco difettosi. Adattatore di tensione di picco difettoso. Centralina ICM difettosa (nel caso in cui le prove dal n. 1 al n. 3 sono normali).
	La tensione iniziale è normale, ma la tensione di picco è inferiore al valore standard.	<ol style="list-style-type: none"> L'impedenza del multimetro è troppo bassa: inferiore a 10 MΩ/CCV. Il regime di trascinamento è troppo lento (la batteria non è sufficientemente carica). La fasatura del campionamento del tester e l'impulso misurato non erano sincronizzati (il sistema è normale se la tensione misurata è superiore a quella standard almeno una volta). Centralina ICM difettosa (nel caso in cui le prove dal n. 1 al n. 3 sono normali).
	La tensione iniziale e la tensione di picco sono normale, ma non vi sono scintille.	<ol style="list-style-type: none"> Candela difettosa o perdita di corrente secondaria dalla bobina di accensione. Bobina di accensione difettosa.
Generatore di impulsi	La tensione di picco è inferiore al valore standard.	<ol style="list-style-type: none"> L'impedenza del multimetro è troppo bassa: inferiore a 10 MΩ/CCV. Il regime di trascinamento è troppo lento (la batteria non è sufficientemente carica). La fasatura del campionamento del tester e l'impulso misurato non erano sincronizzati (il sistema è normale se la tensione misurata è superiore a quella standard almeno una volta). Centralina ICM difettosa (nel caso in cui le prove dal n. 1 al n. 3 sono normali).
	Assenza di tensione di picco.	<ol style="list-style-type: none"> Adattatore tensione di picco difettoso. Generatore di impulsi difettoso.

ISPEZIONE SISTEMA DI ACCENSIONE

Coperchio faro facatura
 15
 Copertina faro facatura
 15

NOTA:

- Se non vi sono scintille sulle candele, controllare tutti i collegamenti per vedere se sono allentati o se fanno contatto male prima di misurare ciascuna tensione di picco.
- Usare il multimetro digitale raccomandato o uno reperibile in commercio con un'impedenza di 10 M Ω /CC V minimo.
- Il valore sul display varia a seconda dell'impedenza interna del multimetro.
- Se si utilizza un tester diagnostico Imrie (modello 625), seguire le istruzioni del fabbricante.

Collegare l'adattatore della tensione di picco al multimetro digitale, oppure utilizzare il tester diagnostico Imrie.

ATTREZZO:

Tester di tensione di picco o
 Adattatore di tensione di picco 07HGJ-0020100
 con multimetro digitale reperibile in commercio
 (impedenza 10 M Ω /CC V minimo)

ISPEZIONE DELLA TENSIONE
PRIMARIA DELL'ACCENSIONE

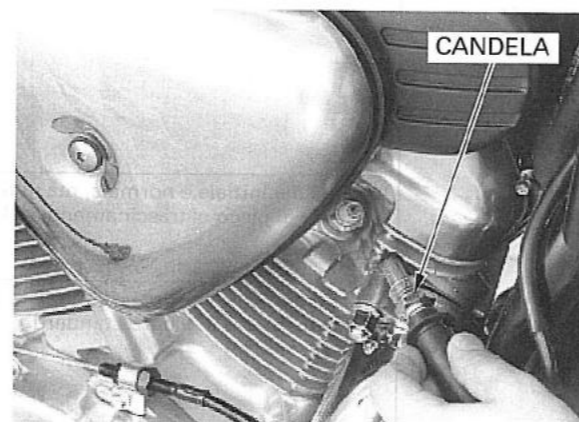
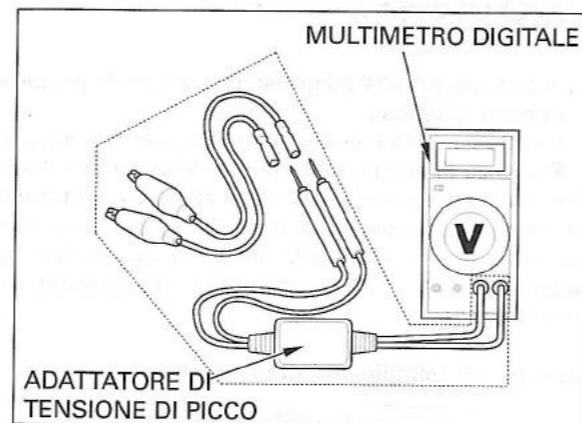
NOTA:

- Controllare tutti i collegamenti del sistema prima dell'ispezione. Se il sistema non è collegato, risulteranno letture errate.
- Controllare che la compressione dei cilindri sia normale e che le candele siano installate correttamente in ciascun cilindro.

Appoggiare la motocicletta sul cavalletto laterale.

Scollegare le calotte dalle candele sulla testata.

Infilare una candela delle cui condizioni si sia certi nella calotta e collegare a massa la candela sul cilindro come si fa per la prova della scintilla.



Quando si esegue la manutenzione della bobina di accensione anteriore, effettuare quanto segue:
 - Rimuovere il serbatoio del carburante (pagina 2-3).
 - Rimuovere la vaschetta di sfiato del basamento con il bullone (pagina 17-8).

Quando si esegue la manutenzione della bobina di accensione posteriore, effettuare quanto segue:

- Rimuovere la calotta laterale destra (pagina 2-3).

Collegare l'adattatore o il tester della tensione di picco al morsetto primario della bobina di accensione.

NOTA:

Non scollegare i fili principali della bobina di accensione.

ATTREZZI:

Tester di tensione di picco o
 Adattatore di tensione di picco 07HGJ-0020100
 con multimetro digitale reperibile in commercio
 (impedenza 10 M Ω /CC V minimo)

COLLEGAMENTO:

Bobina di accensione anteriore:

Blu/Giallo (+) - massa telaio (-)

Bobina di accensione posteriore:

Giallo/Blu (+) - massa telaio (-)

Portare il commutatore di avviamento su "ON" (ACCESO) e l'interruttore di arresto motore su "RUN" (IN FUNZIONE).

Controllare la tensione della batteria iniziale.

Se non vi è alcuna tensione, effettuare i controlli descritti nella diagnostica a pagina 17-3.

Portare la trasmissione in posizione di folle.

Trascinare il motore con il motorino di avviamento e rilevare la tensione primaria della bobina di accensione.

TENSIONE DI PICCO: 100 V minimo

▲ AVVERTIMENTO

Non toccare le candele e i puntali del tester per evitare scosse elettriche.

NOTA:

Anche se i valori misurati sono diversi per ciascuna bobina di accensione, sono normali fintanto che la tensione è superiore al valore standard.

Se la tensione di picco è inferiore al valore standard, eseguire i controlli descritti nella diagnostica a pagina 17-3.



ISPEZIONE TENSIONE DI PICCO DEL GENERATORE DI IMPULSI

NOTA:

- Controllare tutti i collegamenti del sistema prima dell'ispezione. Se il sistema è scollegato, verrà registrata una tensione di picco sbagliata.
- Controllare la compressione di ciascun cilindro e controllare che le candele siano montate in modo corretto in ogni cilindro.

Rimuovere la centralina di gestione dell'accensione (ICM) (pagina 17-7).
Scollegare il connettore a 4P della centralina di gestione dell'accensione (ICM).
Collegare l'adattatore della tensione di picco al lato cablaggio del connettore a 4P.

ATTREZZI:

Tester di tensione di picco o
Adattatore di tensione di picco 07HGJ-0020100
con multimetro digitale reperibile in commercio
(impedenza 10 MΩ/CC V minimo)

COLLEGAMENTO

Cilindro anteriore: Bianco/Blu (+) - Blu (-)
Cilindro posteriore: Bianco/Giallo (+) - Giallo (-)

Portare il commutatore di avviamento su "ON" (ACCESO) e l'interruttore di arresto motore su "RUN" (IN FUNZIONE).

Portare la trasmissione in posizione di folle.
Trascinare il motore con il motorino di avviamento e rilevare la tensione primaria della bobina di accensione.

TENSIONE DI PICCO: 0,7 V minimo

▲ AVVERTIMENTO

Non toccare le candele e i puntali del tester per evitare scosse elettriche.

Se la tensione di picco è inferiore al valore standard, eseguire la seguente procedura.
Rimuovere il coperchio dello sterzo sinistro (pagina 2-2).

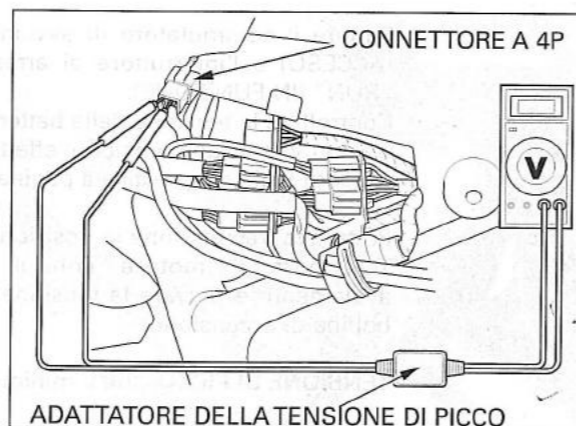
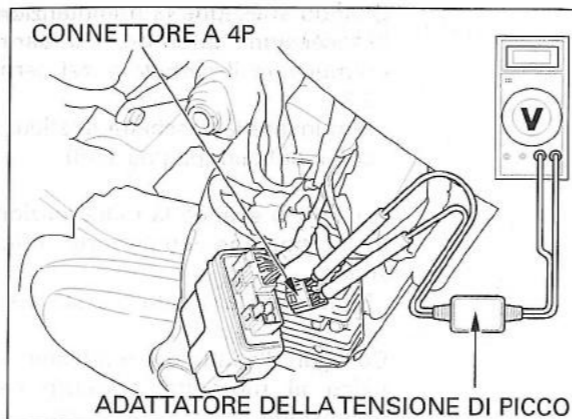
Scollegare il connettore a 4P del generatore ad impulsi di accensione.

Portare il commutatore di avviamento su "ON" (ACCESO) e l'interruttore di arresto motore su "RUN" (IN FUNZIONE).

Portare la trasmissione in posizione di folle.
Trascinare il motore con il motorino di avviamento e rilevare la tensione della bobina di accensione sul lato del generatore ad impulsi del connettore a 4P ed annotarla.

COLLEGAMENTO

Cilindro anteriore: Bianco/Blu (+) - Blu (-)
Cilindro posteriore: Bianco/Giallo (+) - Giallo (-)
TENSIONE DI PICCO: 0,7 V minimo



Confrontare i loro valori al connettore a 4P della centralina di gestione dell'accensione (ICM) e al connettore a 4P del generatore di impulsi.

Se il valore al generatore di impulsi è normale, ma anormale alla centralina di gestione dell'accensione (ICM):

- Circuito aperto nei fili del generatore di impulsi.
- Allentare il collegamento nel connettore del generatore di impulsi.

Se entrambi i valori sono anormali:

- E' probabile che il generatore di impulsi sia difettoso.
- Per quanto riguarda la sostituzione del generatore di impulsi, fare riferimento alla sezione 8.

CENTRALINA GESTIONE ACCENSIONE (ICM)

RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

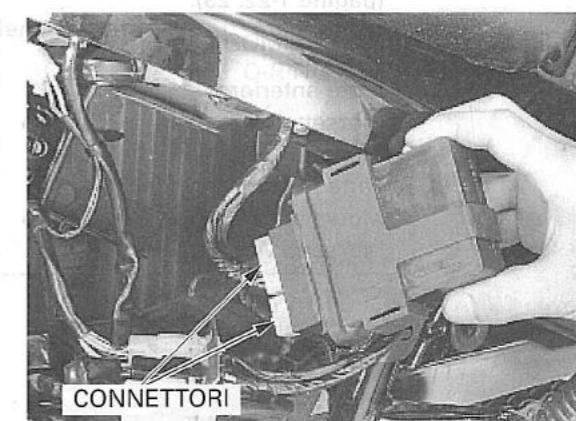
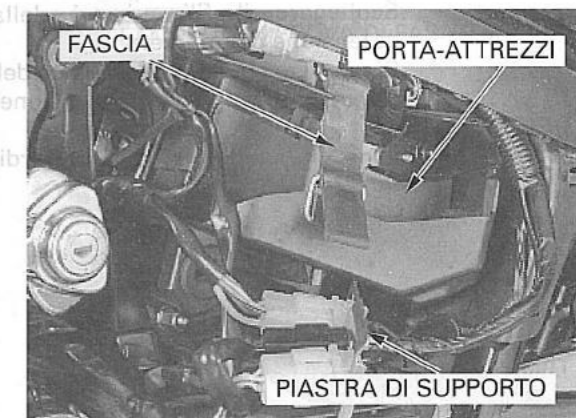
Rimuovere la calotta laterale sinistra (pagina 2-3).

Rimuovere la piastra di supporto del connettore.
Rimuovere la fascia di gomma, i dadi e il porta-attrezzi.

Rimuovere la centralina di gestione accensione (ICM) dalla staffa di fissaggio.

Scollegare i connettori a 6P e a 4P.

L'installazione si effettua in ordine inverso a quello della rimozione.



BOBINA DI ACCENSIONE

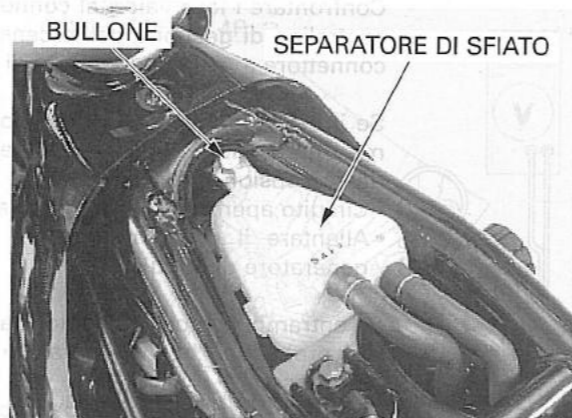
RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

PARTE ANTERIORE:

Scollegare il coperchio della candela dalla candela.

Rimuovere il serbatoio del carburante (pagina 2-3).

Rimuovere il separatore di sfiato del basamento con bullone.



Scollegare i fili primari della bobina di accensione dai morsetti.

Rimuovere i bulloni e l'occhiello del filo di massa.

Rimuovere la bobina di accensione.

L'installazione si effettua in ordine inverso a quello della rimozione.



PARTE POSTERIORE:

Rimuovere la calotta laterale destra (pagina 2-2).

Scollegare i coperchi delle candele dalle candele.

Rimuovere i bulloni.

Scollegare i fili primari della bobina di accensione dai morsetti e rimuovere la bobina di accensione.

L'installazione si effettua in ordine inverso a quello della rimozione.

NOTA:

- Stendere i fili delle candele in modo corretto (pagine 1-22, 23).
- Ricollegare i fili primari nella posizione originale.

Parte anteriore:

Morsetto Nero: filo Nero/Bianco

Morsetto Verde: filo Blu/Giallo

Parte posteriore:

Morsetto Nero: filo Nero/Bianco

Morsetto Verde: filo Giallo/Blu



FASATURA DELL' ACCENSIONE

▲ AVVERTIMENTO

Se il motore deve essere fatto funzionare per eseguire alcuni interventi, controllare che la zona sia ben ventilata. Non far mai funzionare il motore in ambienti chiusi. I gas di scarico contengono gas velenosi di ossido di carbonio che possono far perdere i sensi e causare il decesso. Far funzionare il motore in un luogo aperto oppure usando un impianto di aspirazione dei gas di scarico se si lavora in ambienti chiusi.

NOTA:

Leggere le istruzioni del fabbricante per la lampada di prova di fasatura prima di svolgere le operazioni.

Riscaldare il motore.

Fermare il motore.

Rimuovere il coperchio del foro di fasatura.

Collegare una lampada di prova di fasatura al filo della candela del cilindro posteriore (n. 1).

Avviare il motore e lasciarlo girare la minimo.

VELOCITÀ AL MINIMO: 1.200 ± 100 min⁻¹ (giri/min.)

La fasatura è corretta se il segno "F" sul volano si allinea col segno di indice sulla calotta del basamento sinistro.

Aumentare il regime motore ruotando il pomello di comando di arresto della farfalla.

La fasatura è corretta se i segni di anticipo sul volano si allineano col segno di indice sulla calotta del basamento sinistro.

Fermare il motore e collegare la lampada di prova di fasatura al filo della candela del cilindro anteriore (n. 2).

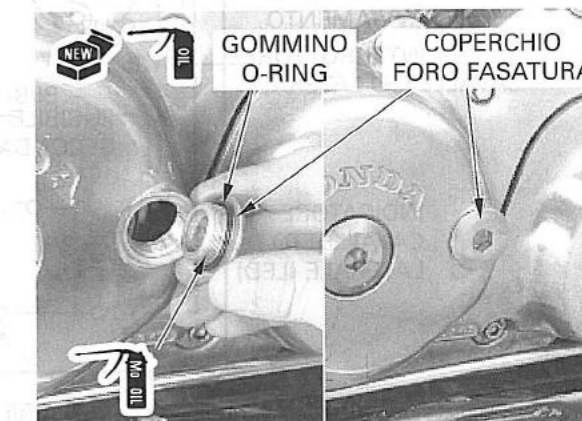
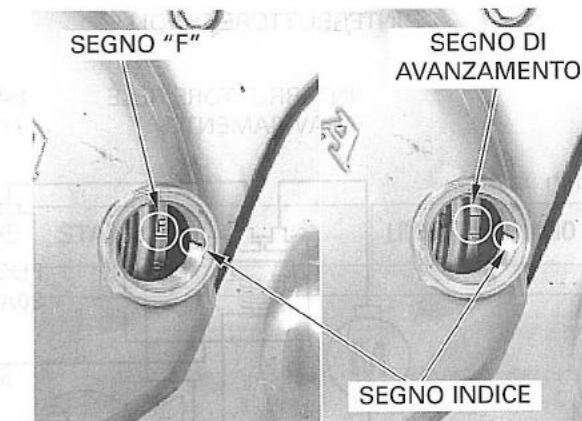
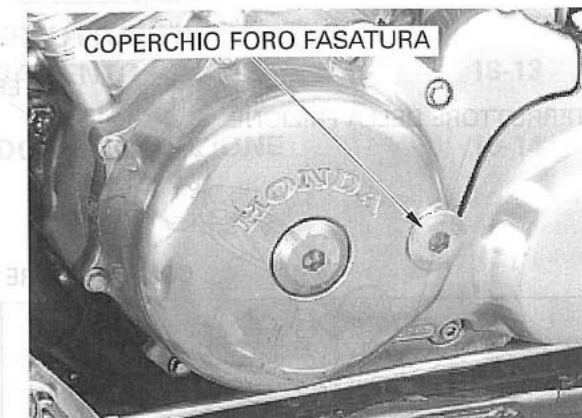
Ricontrollare la fasatura di accensione sul cilindro anteriore.

Stendere uno strato di olio per motore sul nuovo gommino O-ring ed installarlo nella scanalatura del coperchio del foro di fasatura.

Applicare olio con solfuro di molibdeno sui filetti del coperchio del foro di fasatura e alla superficie della flangia.

Installare e serrare il coperchio del foro di fasatura alla coppia specificata.

COPPIA: 15 N-m (1,5 kgf-m)



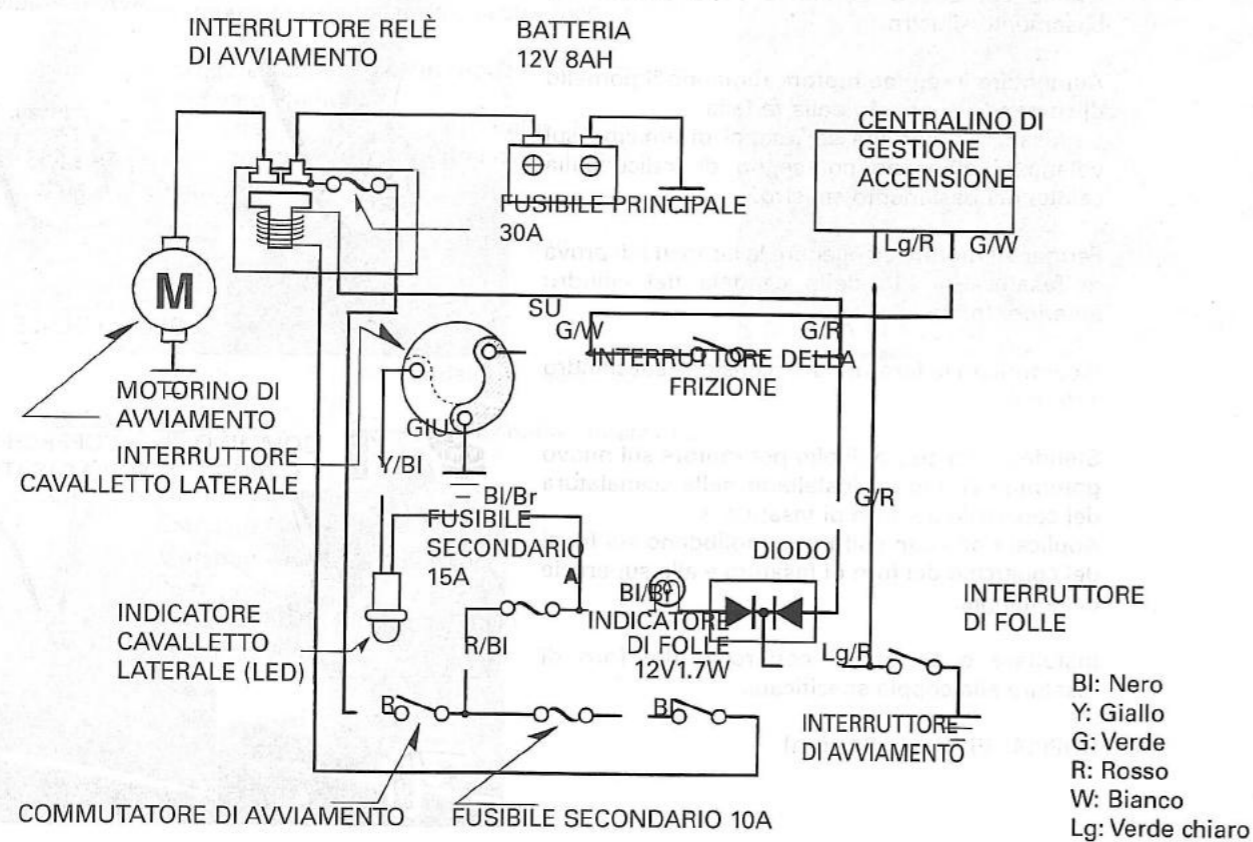
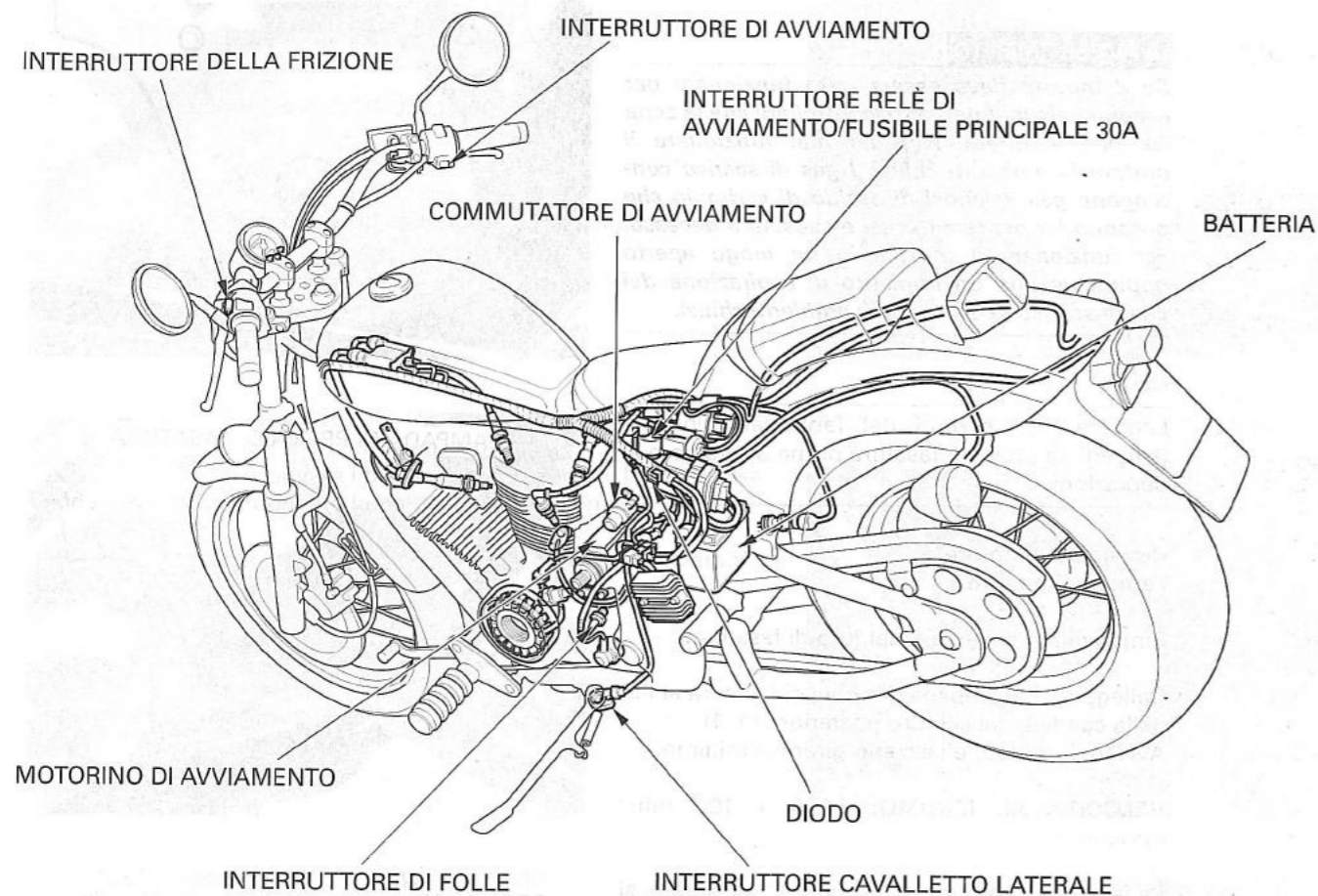


DIAGRAMMA DEL SISTEMA	18-0	INTERRUPTORE RELÈ AVVIAMENTO	18-13
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	18-1	DIODO DELLA FRIZIONE	18-14
DIAGNOSTICA	18-2		
MOTORINO DI AVVIAMENTO	18-4		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

▲ AVVERTIMENTO

Disinserire sempre l'avviamento prima di eseguire la manutenzione del motorino di avviamento. Il motore potrebbe infatti partire all'improvviso causando gravi infortuni.

- Quando si controlla il sistema del motorino di avviamento, seguire sempre i punti nello schema di diagnostica (pagina 18-2).
- È possibile che una batteria debole sia incapace di far girare abbastanza velocemente il motorino di avviamento o di alimentare una corrente di accensione idonea.
- Se la corrente continua a passare attraverso il motorino di avviamento per farlo funzionare, ma il motore non viene trascinato, il motorino di avviamento potrebbe subire danni.
- Spegnerne sempre il commutatore di avviamento prima di scollegare qualsiasi componente elettrico.
- Per le ispezioni dei seguenti componenti, fare riferimento alle pagine seguenti; per la collocazione delle parti, vedere pagina 18-0 di questo manuale.
 - Interruttore del cavalletto laterale (Sezione 19)
 - Interruttore di folle (Sezione 19)
 - Commutatore di avviamento (Sezione 19)
 - Interruttore di avviamento (Sezione 19)
 - Interruttore della frizione (Sezione 19)

SPECIFICHE TECNICHE

Unità: mm

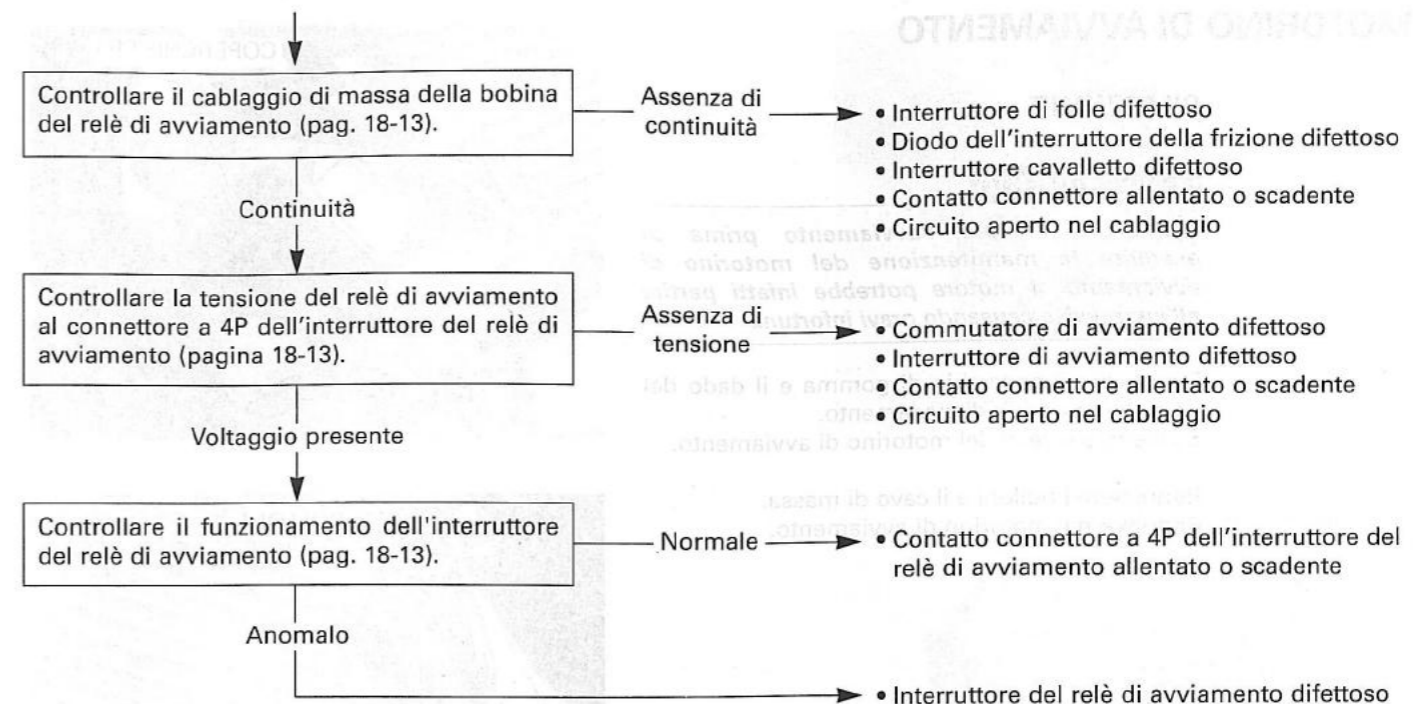
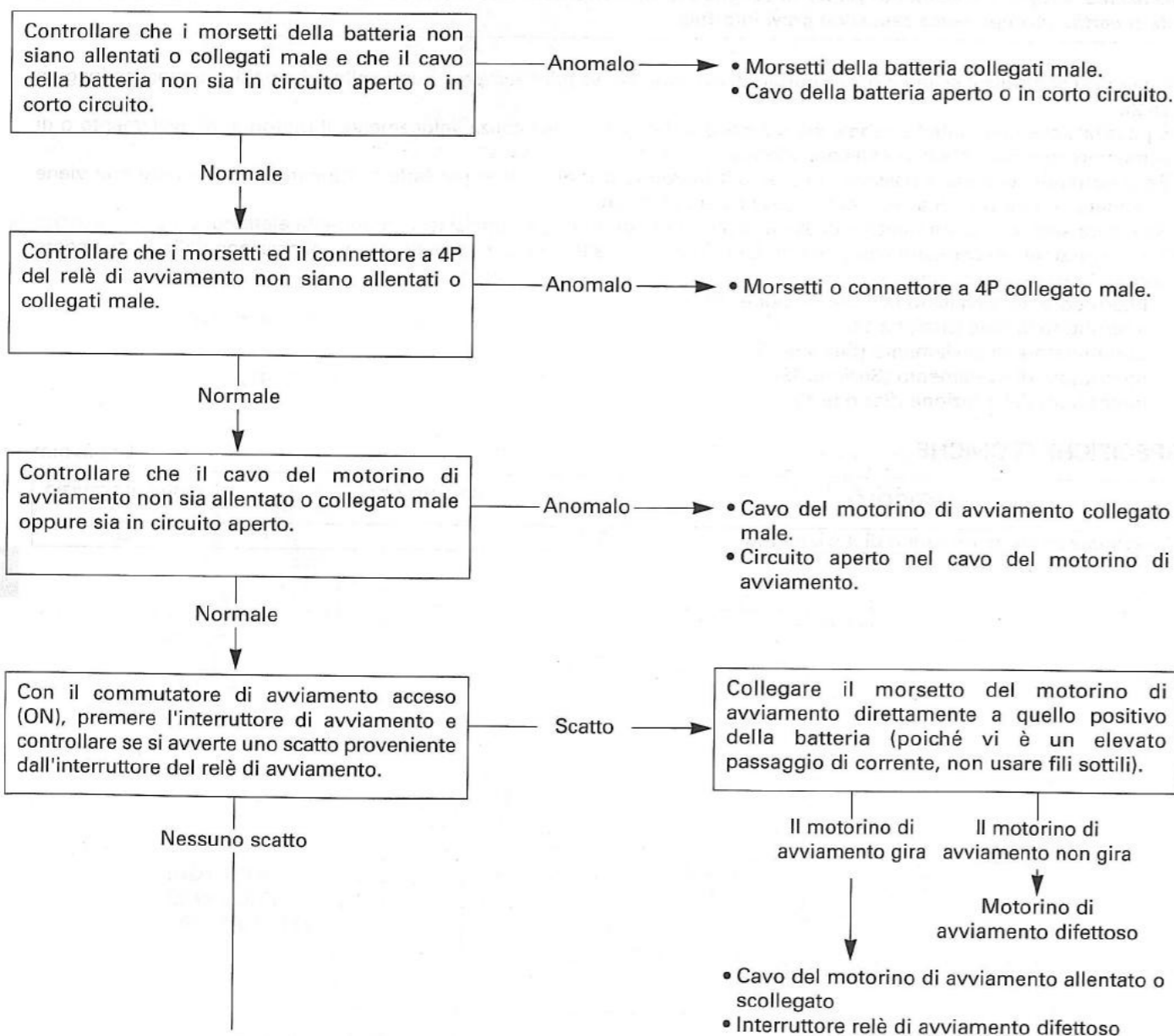
ARTICOLO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Lunghezza spazzola motorino di avviamento	12,5	6,5

DIAGNOSTICA

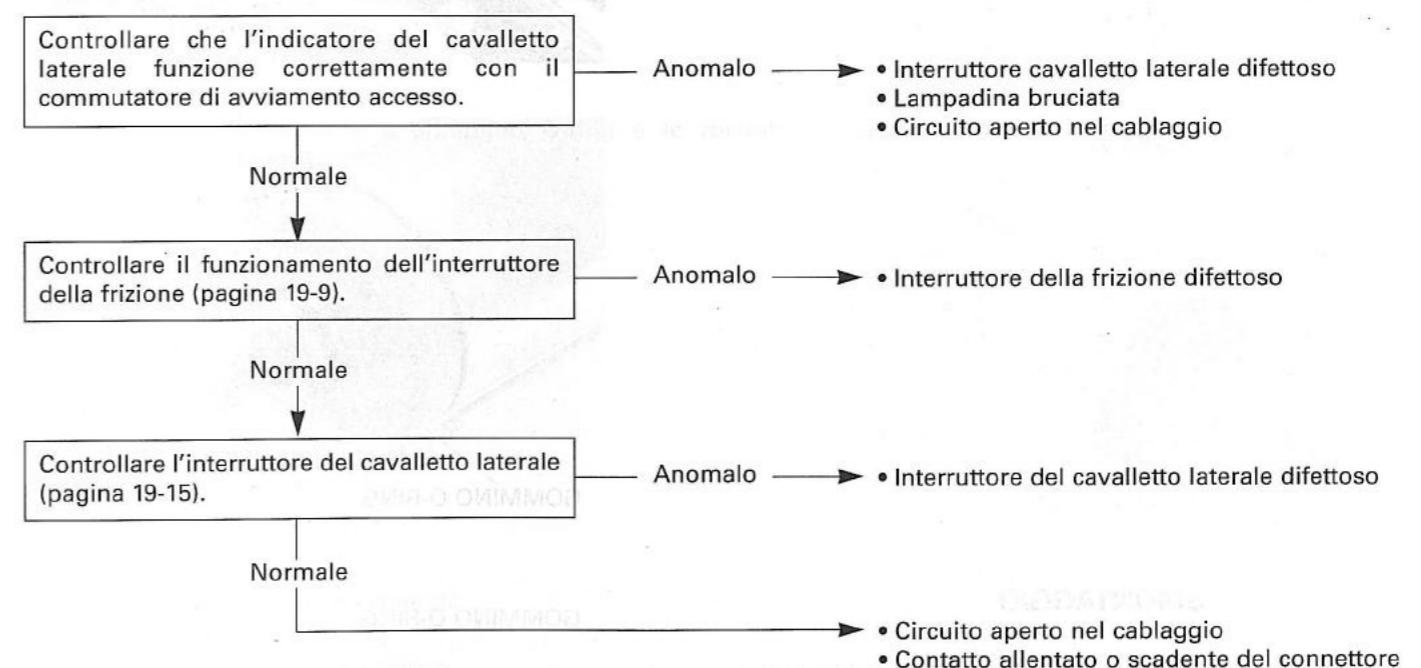
- Controllare quanto segue prima di effettuare la diagnostica del sistema.
Fusibile principale (30 A) o fusibile secondario (10 A, 15 A) bruciati.
Cavo della batteria e del motorino di avviamento allentati.
Batteria scarica.
- Il motorino di avviamento dovrebbe girare quando la trasmissione è in folle.
- Il motorino di avviamento dovrebbe girare quando la trasmissione si trova in qualsiasi marcia indicata dalla tabella di seguito.

Posizione di marcia	Cavalletto laterale	Leva della frizione	Motorino di avviamento
Qualsiasi marcia	Su	Tirata	Gira
		Rilasciata	Non gira
	Giù	Tirata	Non gira
		Rilasciata	Non gira

Il motorino di avviamento non gira



Il motorino di avviamento gira quando la trasmissione è in folle, ma non gira con la trasmissione in qualsiasi altra posizione diversa dal folle. Il cavalletto è alzato e la leva della frizione è tirata.



Il motorino di avviamento gira lentamente

- Cavo morsetto batteria collegato male
- Cavo motorino di avviamento collegato male
- Motorino di avviamento difettoso
- Spazzola del motorino di avviamento usurata o danneggiata

L'interruttore del relè di avviamento scatta, ma il motore non gira

- L'albero a gomiti non gira a causa di problemi al motore
- Riduttore di avviamento difettoso
- Ingranaggio folle di avviamento difettoso

Il motorino di avviamento gira, ma non il motore

- Il motorino di avviamento va all'indietro
Scatola assemblata in modo sbagliato
Morsetti collegati in modo sbagliato
- Frizione di avviamento difettosa

MOTORINO DI AVVIAMENTO

RIMOZIONE

▲ AVVERTIMENTO

Disinserire sempre l'avviamento prima di eseguire la manutenzione del motorino di avviamento. Il motore potrebbe infatti partire all'improvviso causando gravi infortuni.

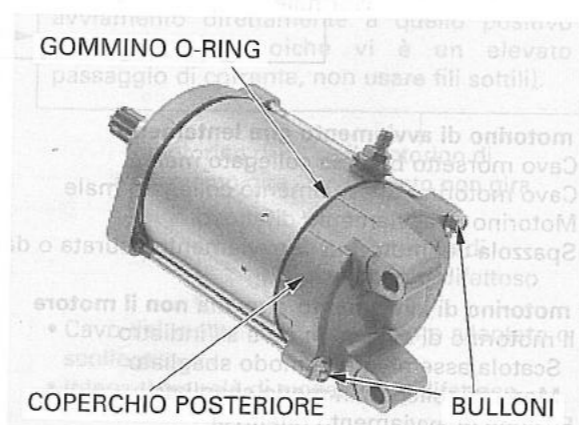
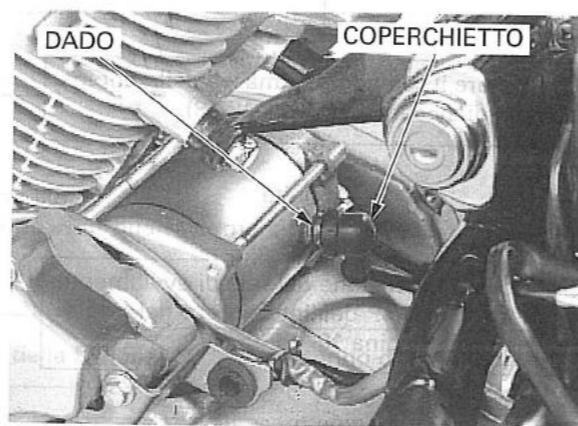
Rimuovere il coperchio di gomma e il dado del cavo del motorino di avviamento.
Scollegare il cavo del motorino di avviamento.

Rimuovere i bulloni e il cavo di massa.
Rimuovere il motorino di avviamento.

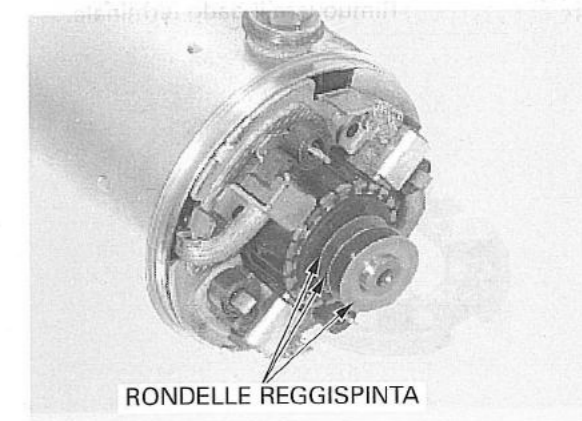
Rimuovere il gommino O-ring.

SMONTAGGIO

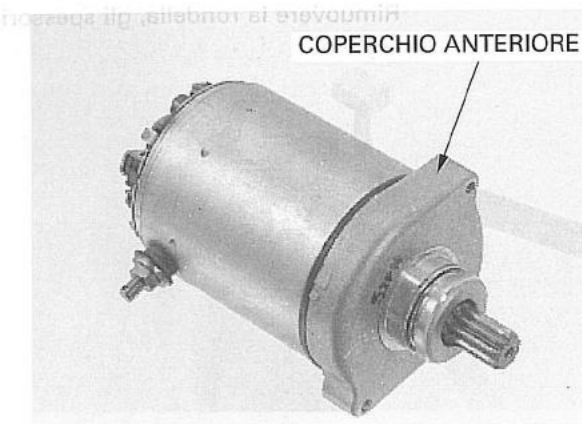
Annotare la posizione e il numero di spessori e rondelle.
Rimuovere i bulloni, il coperchio posteriore e il gommino O-ring.



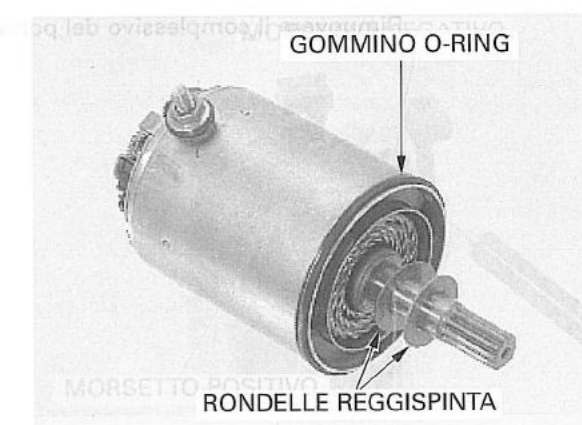
Rimuovere le rondelle reggispinta.



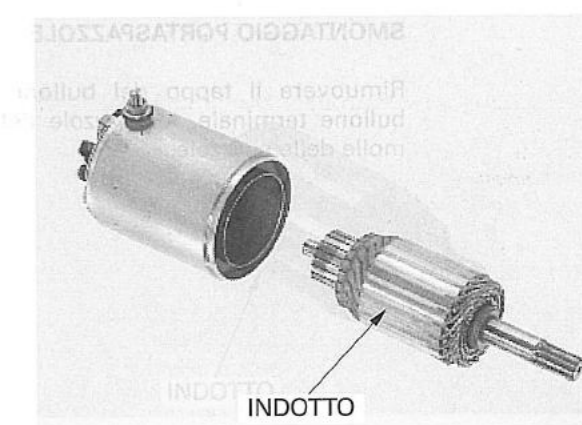
Rimuovere il coperchio anteriore.



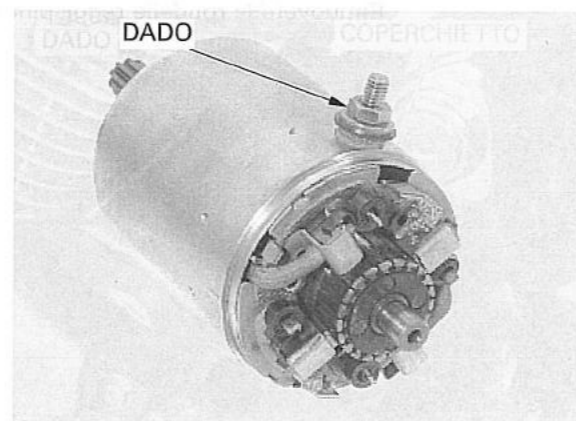
Rimuovere il gommino O-ring e le rondelle reggispinta.



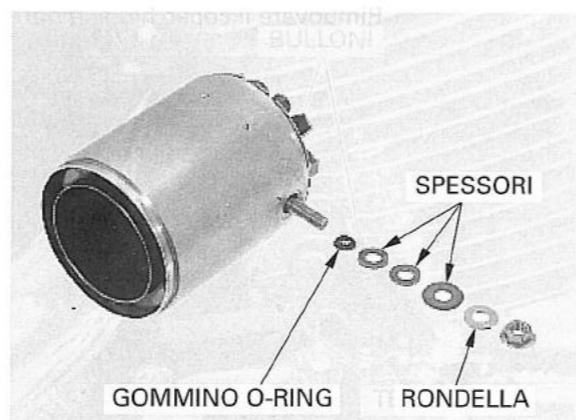
Rimuovere l'indotto.



Rimuovere il dado terminale.



Rimuovere la rondella, gli spessori e il gommino O-ring.

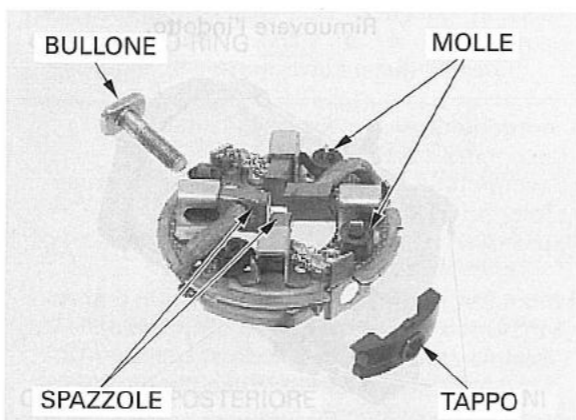


Rimuovere il complessivo del portaspazzole.



SMONTAGGIO PORTASPAZZOLE

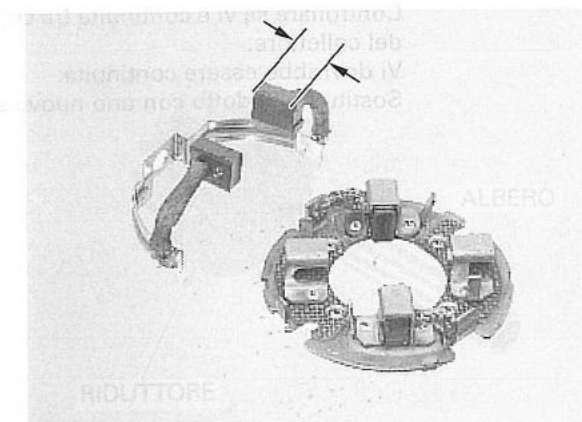
Rimuovere il tappo del bullone terminale, il bullone terminale, le spazzole del motore e le molle delle spazzole.



ISPEZIONE

Misurare la lunghezza di ciascuna spazzola.

LIMITE DI SERVIZIO: 6,5 mm

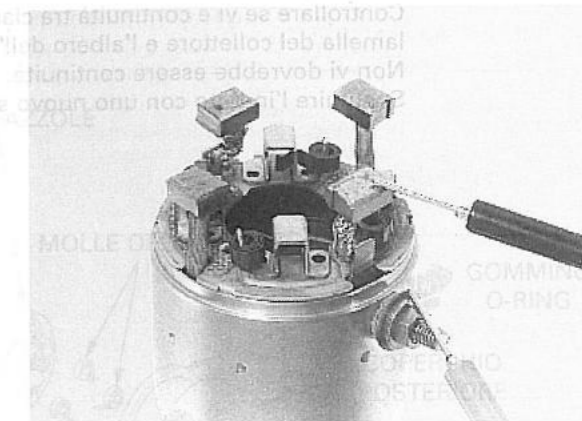


Controllare se vi è continuità tra morsetto del motorino di avviamento e spazzola positiva.

Vi dovrebbe essere continuità.

Controllare se vi è continuità tra morsetto del motorino di avviamento e alloggiamento del motorino di avviamento.

Non vi dovrebbe essere continuità.



Controllare se vi è continuità tra morsetto positivo e negativo.

Non vi dovrebbe essere continuità.



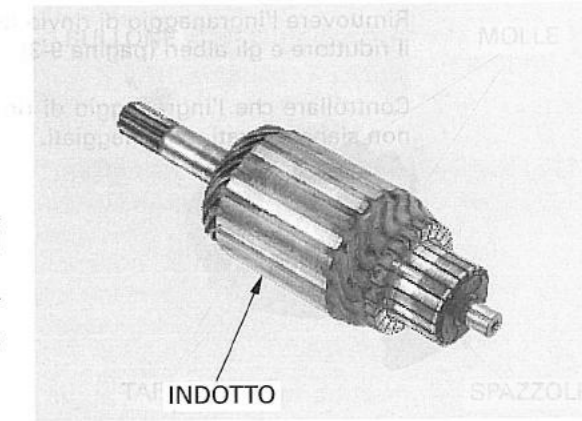
Controllare che il collettore non sia danneggiato o usurato in modo anomalo. Sostituire l'indotto con uno nuovo se necessario.

Verificare che nel collettore non vi siano detriti metallici tra le lamelle del collettore. Ripulire i detriti metallici dalle lamelle del collettore.

NOTA:

Non usare carta vetrata o tela smeriglio sul collettore.

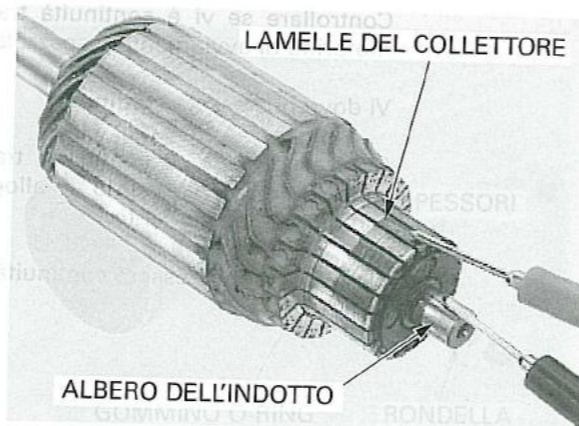
Controllare che le lamelle del collettore non siano scolorite. Sostituire l'indotto con uno nuovo se necessario.



Controllare se vi è continuità tra coppie di lamelle del collettore.
Vi dovrebbe essere continuità.
Sostituire l'indotto con uno nuovo se necessario.



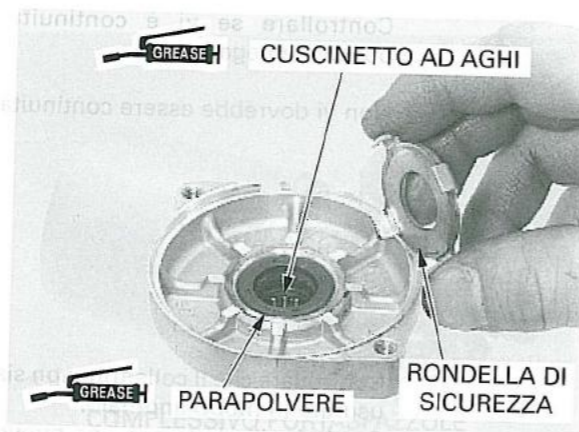
Controllare se vi è continuità tra ciascuna singola lamella del collettore e l'albero dell'indotto.
Non vi dovrebbe essere continuità.
Sostituire l'indotto con uno nuovo se necessario.



Rimuovere la rondella elastica di sicurezza dal coperchio anteriore.

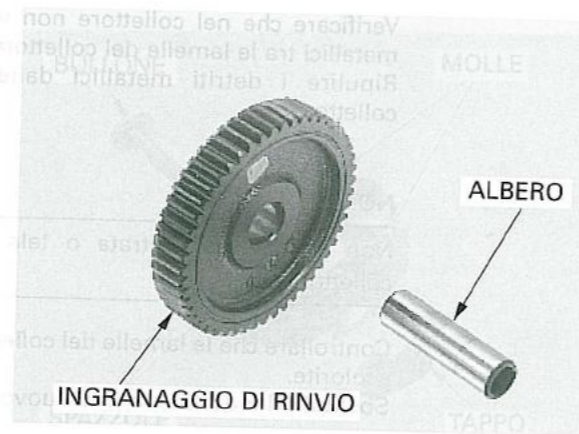
Controllare che il parapolvere e il cuscinetto ad aghi non siano usurati o danneggiati.
Controllare che il cuscinetto ad aghi ruoti uniformemente.

Applicare grasso sui labbri dei parapolvere e sul cuscinetto ad aghi.
Installare la rondella di sicurezza sul coperchio anteriore.



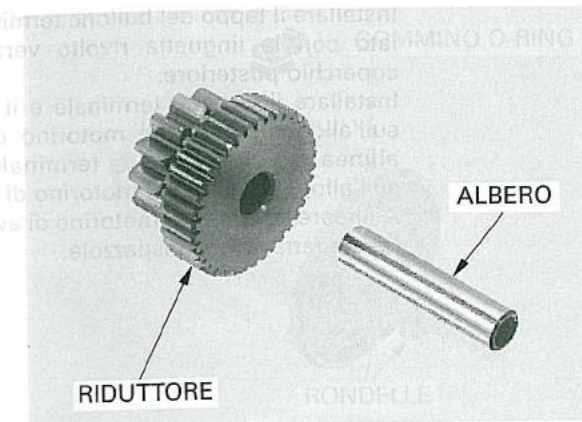
Rimuovere l'ingranaggio di rinvio di avviamento, il riduttore e gli alberi (pagina 9-3).

Controllare che l'ingranaggio di rinvio e l'albero non siano usurati o danneggiati.

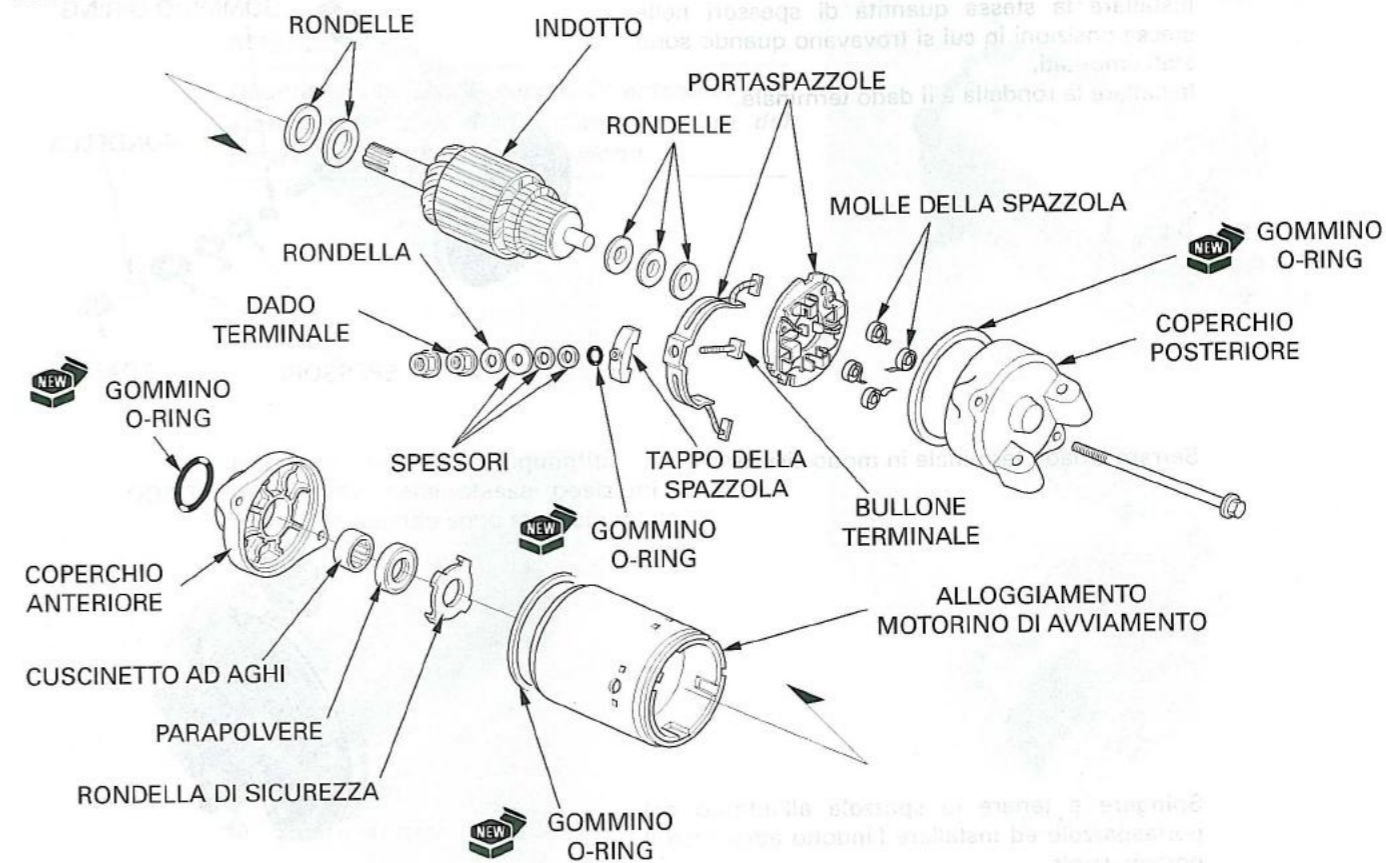


Controllare che il riduttore di avviamento e l'albero non siano usurati o danneggiati.

Installare l'ingranaggio folle di avviamento, il riduttore e gli alberi (pagina 9-8).



MONTAGGIO

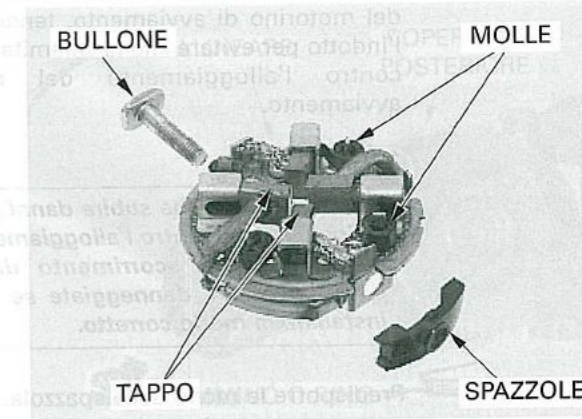


COMPLESSIVO PORTASPAZZOLE

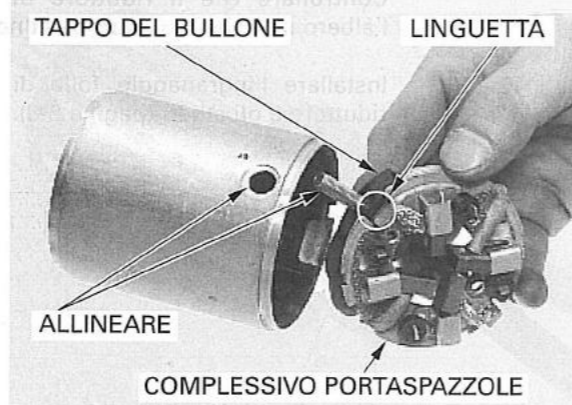
Installare la molla della spazzola, la spazzola del motore e il bullone terminale.

NOTA:

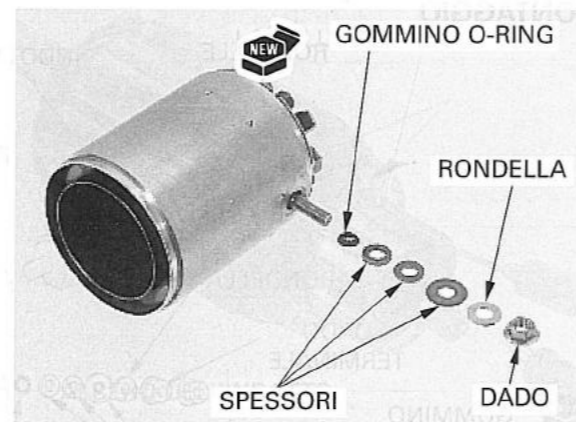
Predisporre la molla della spazzola come illustrato.



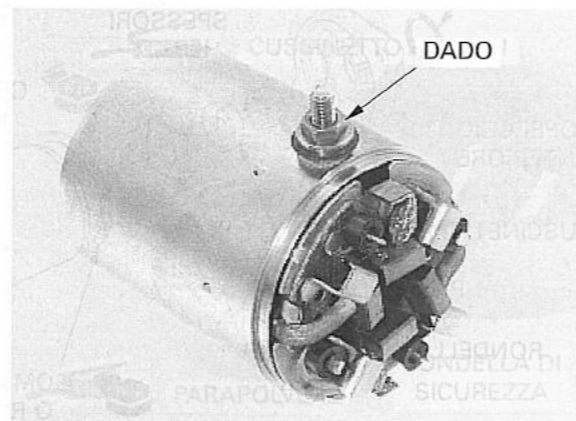
Installare il tappo del bullone terminale con il suo lato con la linguetta rivolto verso il lato del coperchio posteriore.
 Installare il bullone terminale e il portaspazzole sull'alloggiamento del motorino di avviamento allineando il bullone terminale e il foro sull'alloggiamento del motorino di avviamento. Allineare la tacca del motorino di avviamento con la linguetta del portaspazzole.



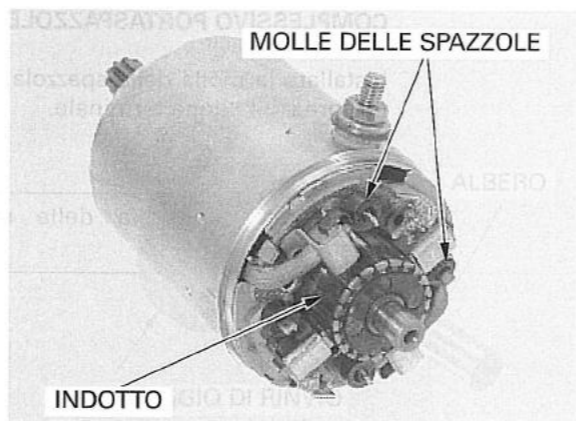
Installare il nuovo gommino O-ring.
 Installare la stessa quantità di spessori nelle stesse posizioni in cui si trovavano quando sono stati smontati.
 Installare la rondella e il dado terminale.



Serrare il dado terminale in modo sicuro.



Spingere e tenere la spazzola all'interno del portaspazzole ed installare l'indotto attraverso il portaspazzole.
 Quando si installa l'indotto nell'alloggiamento del motorino di avviamento, tenere saldamente l'indotto per evitare che la calamita attiri l'indotto contro l'alloggiamento del motorino di avviamento.

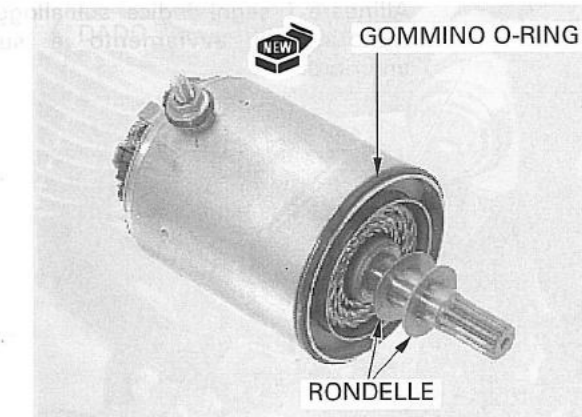


ATTENZIONE:

- La bobina potrebbe subire danni se la calamita attira l'indotto contro l'alloggiamento.
- Le superfici di scorrimento delle spazzole possono essere danneggiate se non vengono installate in modo corretto.

Predisporre le molle delle spazzole.

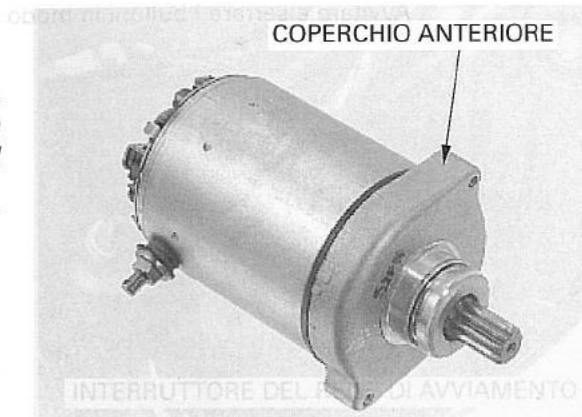
Installare il nuovo gommino O-ring.
 Installare lo stesso numero di rondelle reggispinta nelle stesse posizioni in cui si trovavano quando sono state smontate.



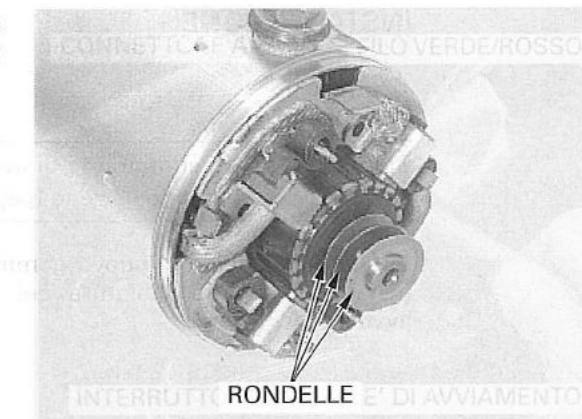
Installare il coperchio anteriore.

ATTENZIONE:

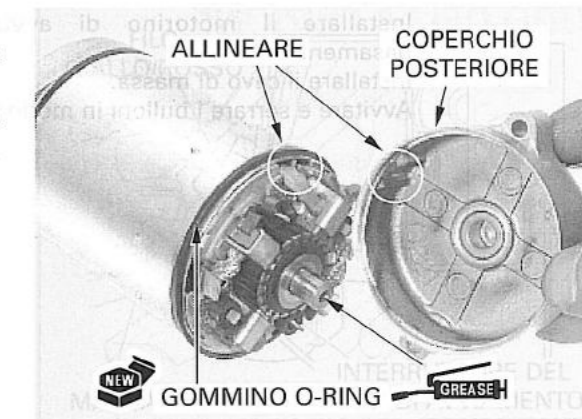
Quando si installa il coperchio anteriore, fare attenzione a non danneggiare il labbro del parapolvere con l'albero dell'indotto.



Installare la stessa quantità di rondelle reggispinta nelle stesse posizioni in cui si trovavano quando sono state smontate.



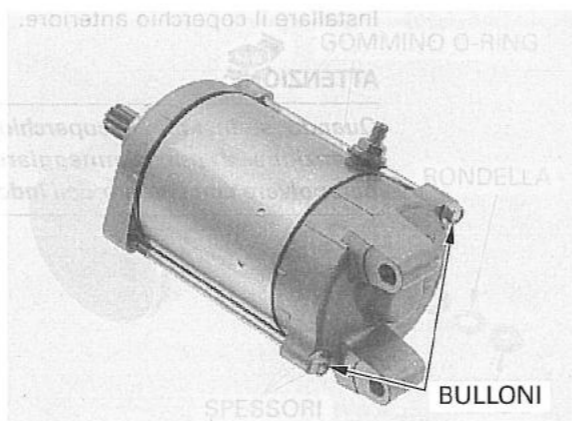
Installare il nuovo gommino O-ring.
 Stendere uno strato di grasso sull'estremità dell'albero dell'indotto.
 Installare il coperchio posteriore allineando la sua scanalatura con la linguetta del portaspazzole.



Allineare i segni indice sull'alloggiamento del motorino di avviamento e sul coperchio anteriore.



Avvitare e serrare i bulloni in modo sicuro.

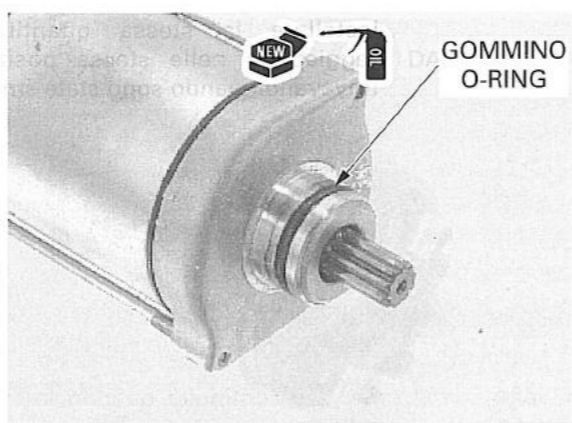


INSTALLAZIONE

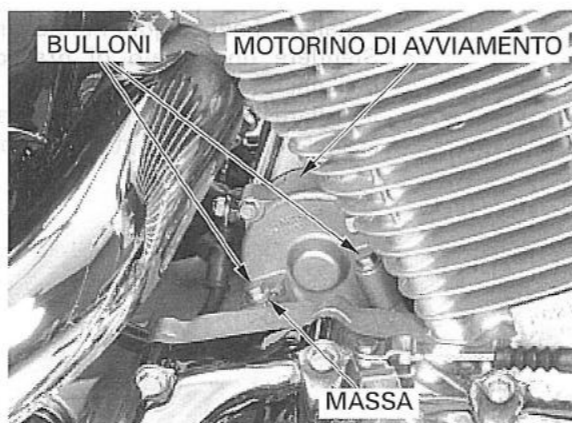
NOTA:

Stendere il cavo del motorino di avviamento e il cavo di massa in modo corretto (pagina 1-23).

Applicare dell'olio sul nuovo gommino O-ring e installarlo nella scanalatura del motorino di avviamento.



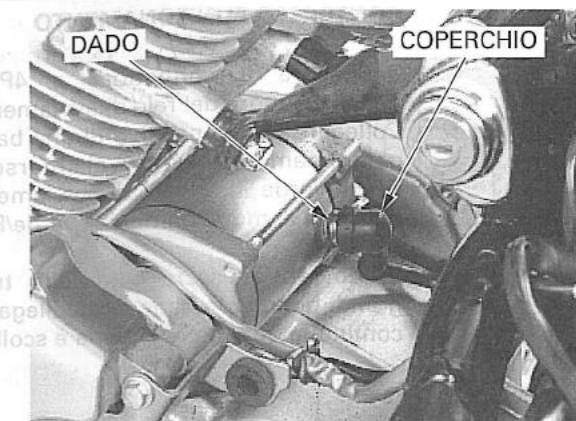
Installare il motorino di avviamento nel basamento.
Installare il cavo di massa.
Avvitare e serrare i bulloni in modo sicuro.



Collegare il cavo del motorino di avviamento. Installare e serrare il dado del cavo del motorino di avviamento in modo sicuro.

COPPIA: 10 N-m (1,0 kgf-m)

Installare il coperchio di gomma in modo sicuro.



INTERRUTTORE RELÈ AVVIAMENTO

ISPEZIONE

NOTA:

Prima di controllare l'interruttore del relè di avviamento, controllare la condizione della batteria.

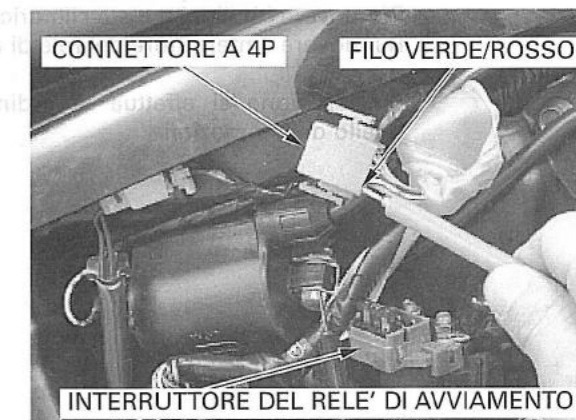
Rimuovere il coperchio anteriore (pag. 2-2).

Mettere la trasmissione in folle. Accendere il commutatore di avviamento e far funzionare l'interruttore di arresto del motore. Premere il pulsante dell'interruttore di avviamento.



La bobina è normale se l'interruttore del relè di avviamento scatta.

Se non si sente lo scatto dell'interruttore, ispezionare l'interruttore del relè utilizzando la procedura descritta di seguito.



LINEA DI MASSA

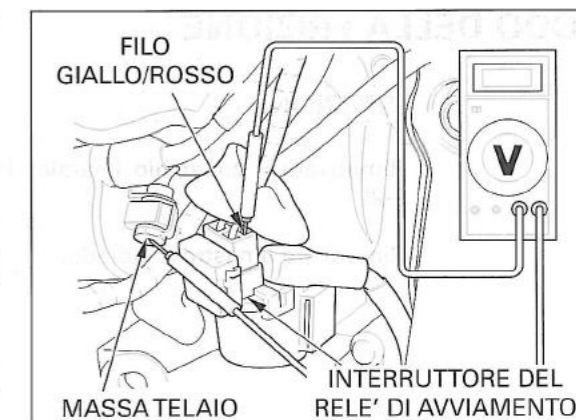
Scollegare il connettore a 4P dell'interruttore del relè di avviamento. Controllare se vi è continuità tra il terminale del filo Verde/Rosso (linea di massa) e la massa.

Se vi è continuità quando la trasmissione è in folle o quando la frizione è disinnesta e l'interruttore del cavalletto è su, allora il circuito di massa è normale (in folle, vi è una leggera resistenza dovuta al diodo).

TENSIONE RELÈ DI AVVIAMENTO

Collegare il connettore a 4P dell'interruttore del relè di avviamento. Mettere la trasmissione in folle. Misurare la tensione tra il filo Giallo/Rosso (+) e la massa al connettore a 4P dell'interruttore del relè di avviamento.

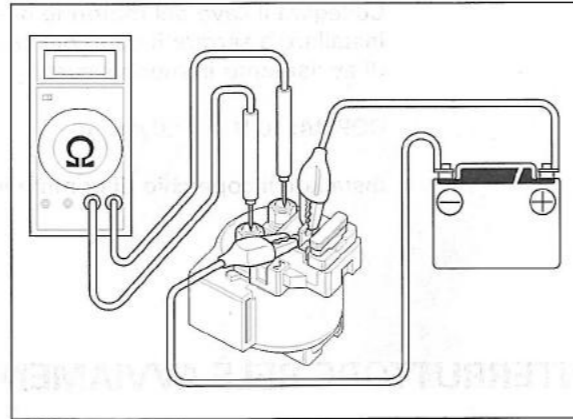
Se la tensione della batteria appare solo quando l'interruttore di avviamento è premuto con il commutatore di avviamento inserito, è normale.



CONTROLLO FUNZIONAMENTO

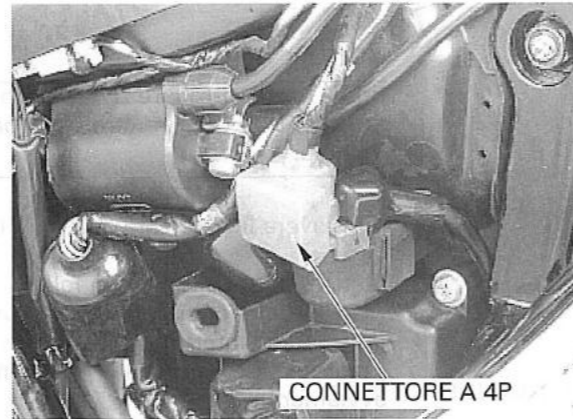
Scollegare il connettore a 4P ed i cavi dell'interruttore del relè di avviamento. Collegare un filo positivo di una batteria da 12 V completamente carica al morsetto del filo Giallo/Verde del relè di avviamento e il filo negativo al morsetto del filo Verde/Rosso.

Vi dovrebbe essere continuità tra i morsetti grandi quando la batteria è collegata, e nessuna continuità quando la batteria è scollegata.

**RIMOZIONE/INSTALLAZIONE**

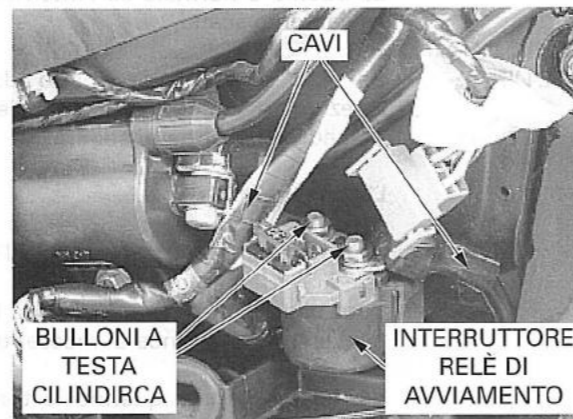
Rimuovere il coperchio laterale destro (pagina 2-2).

Scollegare il connettore a 4P del relè di avviamento.



Rimuovere i bulloni a testa cilindrica e i cavi.

L'installazione si effettua in ordine inverso di quello della rimozione.

**DIODO DELLA FRIZIONE****ISPEZIONE**

Rimuovere il coperchio laterale sinistro (pagina 2-2).

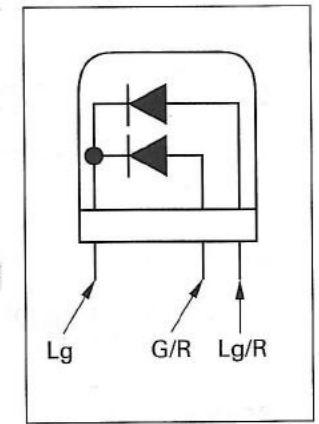
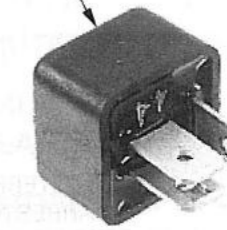
Rimuovere il nastro e il diodo.



Controllare se vi è continuità tra i morsetti del diodo. Quando vi è continuità, si registrerà un piccolo valore di resistenza.

Se vi è continuità in una direzione, il diodo è normale.

DIODO



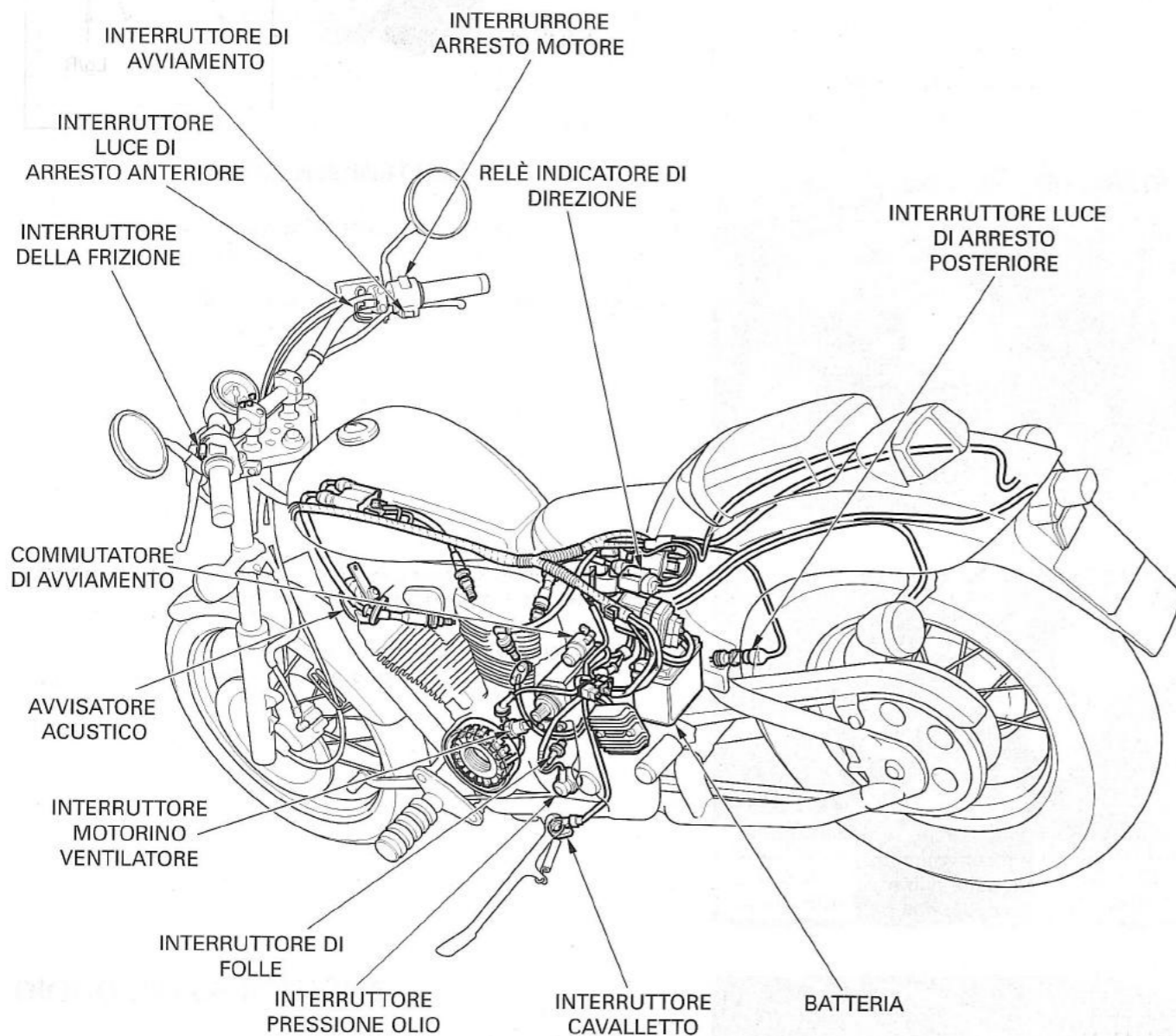


DIAGRAMMA DEL SISTEMA	19-0	INTERRUTTORE FRIZIONE	19-9
INFORMAZIONI DI SERVIZIO	19-1	INTERRUTTORE MANUBRIO	19-10
SOSTITUZIONE LAMPADINA	19-3	COMMUTATORE DI AVVIAMENTO	19-12
TACHIMETRO	19-6	INTERRUTTORE MOTORINO VENTILATORE	19-12
ISPEZIONE INDICATORE/INTERRUTTORE PRESSIONE DELL'OLIO	19-8	INDICATORE TEMPERATURA REFRIGERANTE, TERMOSENSORE	19-13
INDICATORE/INTERRUTTORE DI FOLLE	19-8	AVVISATORE ACUSTICO	19-15
INTERRUTTORE LUCE DI ARRESTO ANTERIORE	19-9	INTERRUTTORE LUCE DI ARRESTO	19-15
INTERRUTTORE LUCE DI ARRESTO POSTERIORE	19-9	INTERRUTTORE CAVALLETTO LATERALE	19-15

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

CARATTERISTICHE GENERALI

▲ AVVERTIMENTO

- Una lampadina alogena del faro può diventare molto calda quando il faro è acceso e rimane caldo per un po' dopo che viene spento. Assicurarsi che si raffreddi prima di effettuare la manutenzione.
- Usare una piastra elettrica per riscaldare la miscela acqua/refrigerante per l'ispezione del termosensore. Non avvicinare sostanze infiammabili alla piastra elettrica. Indossare indumenti protettivi, guanti isolanti ed occhiali.

- Osservare quanto segue quando si sostituisce la lampadina alogena del faro.
 - Indossare guanti puliti per sostituire la lampadina. Non lasciare impronte sulla lampadina del faro, poiché potrebbero creare punti caldi e causarne la rottura.
 - Se si tocca la lampadina a mani nude, ripulirla con un panno imbevuto di alcool per evitare che bruci prima del previsto.
 - Assicurarsi di installare il parapolvere dopo aver sostituito la lampadina.
- Tutti i connettori di plastica dispongono di linguette di fissaggio che devono essere liberate prima di essere scollegate e si devono allineare quando si ricollegano.
- Spegner sempre il commutatore di avviamento prima di scollegare qualsiasi componente elettrico.
- La prova della continuità può essere effettuata con gli interruttori montati sulla motocicletta.
- Controllare lo stato della batteria prima di eseguire qualsiasi ispezione che richieda una buona alimentazione da parte della batteria.
- I codici dei colori utilizzati che seguono sono indicati per tutta la sezione.

Bu: Blue	G: Verde	Lg: Verde chiaro	R: Rosso
Bl: Nero	Gr: Grigio	O: Arancione	W: Bianco
Br: Marrone	Lb: Azzurro	P: Rosa	Y: Giallo

ARTICOLO		SPECIFICHE TECNICHE
Lampadine	Faro (abbagliante/anabbagliante)	12 V - 60/55 W
	Luce di posizione (eccetto tipo a U)	12 V - 4 W
	Luce di arresto/fanalino di coda	12 V - 21/5 W x 2
	Luce indicatore di direzione	12 V - 21 W x 4
	Luce della targa	12 V - 5 W
	Luce strumento	12 V - 3,4 W
	Spia indicatore di direzione	12 V - 1,7 W
	Spia luce abbagliante	12 V - 1,7 W
Fusibile	Fusibile principale	30 A
	Fusibile secondario	10 A x 3, 15 A x 1
Interruttore motorino ventilatore	Inizia ad aprirsi (ON)	98 - 102°C
	Inizia a chiudersi (OFF)	93 - 97°C
Resistenza sensore temperatura refrigerante	A 50°C	130 - 180 Ω
	A 80°C	45 - 60 Ω
	A 120°C	10 - 20 Ω

VALORI DI COPPIA

Interruttore pressione dell'olio	12 N-m (1,2 kgf-m)	Applicare materiale di tenuta ai filetti.
Interruttore di folle	12 N-m (1,2 kgf-m)	Applicare materiale di tenuta ai filetti.
Vite interruttore manubrio	4 N-m (0,4 kgf-m)	
Interruttore motorino ventilatore	18 N-m (1,8 kgf-m)	Applicare materiale di tenuta ai filetti.
Termosensore	10 N-m (1,0 kgf-m)	Applicare materiale di tenuta ai filetti.
Bullone di montaggio interruttore cavalletto laterale	9 N-m (0,9 kgf-m)	Bullone ALOC: sostituirlo con uno nuovo

SOSTITUZIONE LAMPADINA

FARO

▲ AVVERTIMENTO

Una lampadina alogena del faro può diventare molto calda quando il faro è acceso e rimane caldo per un po' dopo che viene spento. Assicurarsi che si raffreddi prima di effettuare la manutenzione.

ATTENZIONE:

- Indossare guanti puliti per sostituire la lampadina. Non lasciare impronte sulla lampadina del faro, poiché potrebbero creare punti caldi e causarne la rottura.
- Se si tocca la lampadina a mani nude, ripulirla con un panno imbevuto di alcool per evitare che bruci prima del previsto.
- Assicurarsi di installare il coperchio parapolvere dopo aver sostituito la lampadina.

Svitare i due bulloni e il faro.

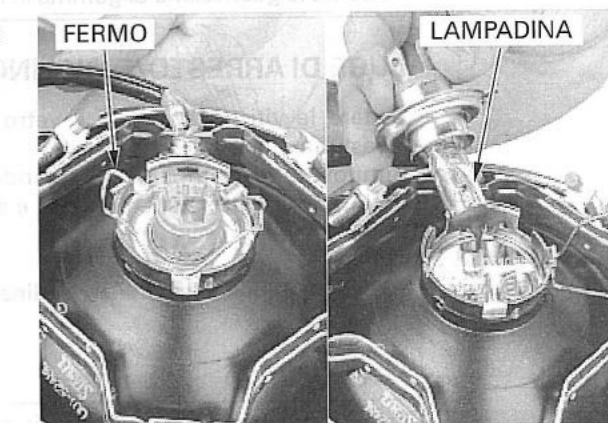
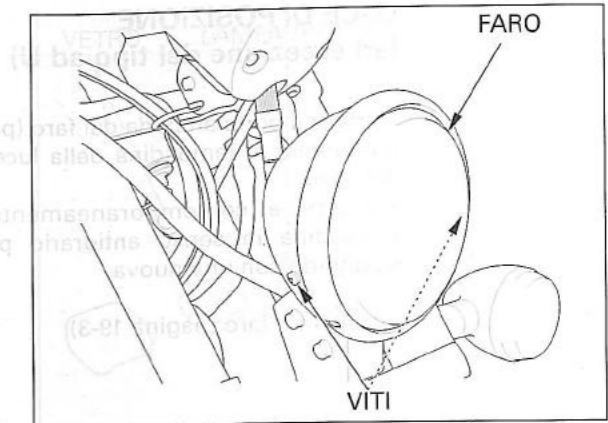
Scollare il portalamпада del faro e rimuovere il coperchio parapolvere.

Sganciare il fermo della lampadina ed estrarre la lampadina.

Si effettua l'installazione in ordine inverso alla rimozione.

NOTA:

Installare il coperchio parapolvere con il segno "TOP" rivolto verso l'alto.



LUCI DI POSIZIONE
(ad eccezione del tipo ad U)

Estrarre il portalampada dal faro (pagina 19-3).
Rimuovere la lampadina della luce di posizione dal faro.
Premere e contemporaneamente ruotare la lampadina in senso antiorario per estrarla e sostituirla con una nuova.

Installare il faro (pagina 19-3).



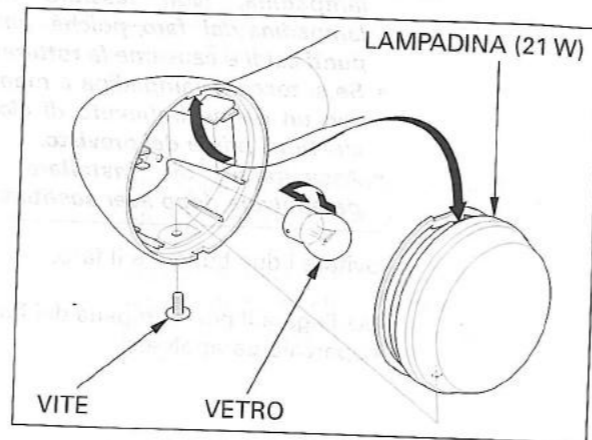
LUCI INDICATORE DI DIREZIONE

Rimuovere la vite e il vetro della luce dell'indicatore di direzione.
Rimuovere la lampadina ruotandola in senso antiorario mentre viene premuta e sostituirla con una nuova.

Si effettua l'installazione in ordine inverso alla rimozione.

NOTA:

- Quando si installa il vetro della luce dell'indicatore di direzione, allineare la scanalatura sul vetro con la linguetta dell'alloggiamento della luce dell'indicatore di direzione.
- Inserire la guarnizione di gomma in modo corretto.



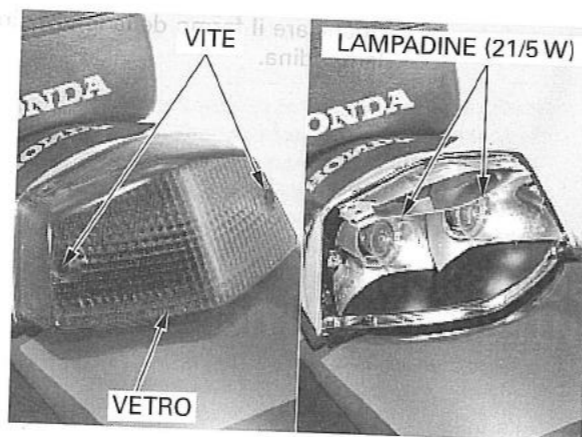
LUCI DI ARRESTO/FANALINO DI CODA

Svitare le viti e rimuovere il vetro della luce di arresto/fanalino di coda.
Rimuovere la lampadina ruotandola in senso antiorario mentre viene premuta e sostituirla con una nuova.

Si effettua l'installazione in ordine inverso alla rimozione.

NOTA:

Inserire la guarnizione di gomma in modo corretto.



LUCI DELLA TARGA

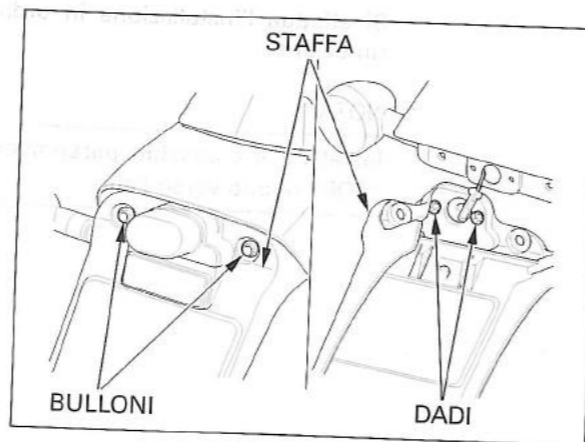
Non danneggiare il cablaggio.

Rimuovere i due bulloni e la staffa della targa dal parafranghi posteriore.

Rimuovere i dadi di collegamento del vetro della luce della targa sul retro della staffa della targa e rimuovere il vetro della luce della targa.

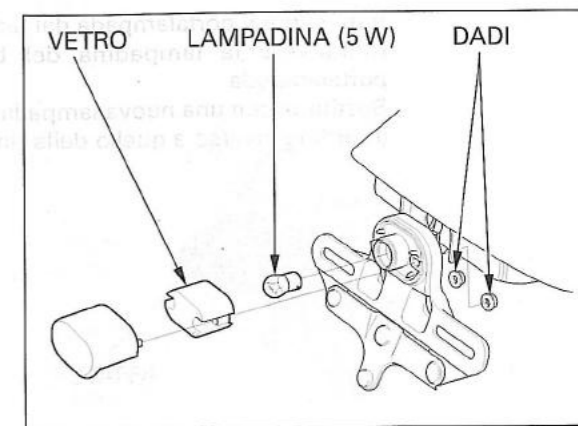
Rimuovere la lampadina ruotandola in senso antiorario mentre viene premuta e sostituirla con una nuova.

Si effettua l'installazione in ordine inverso alla rimozione.



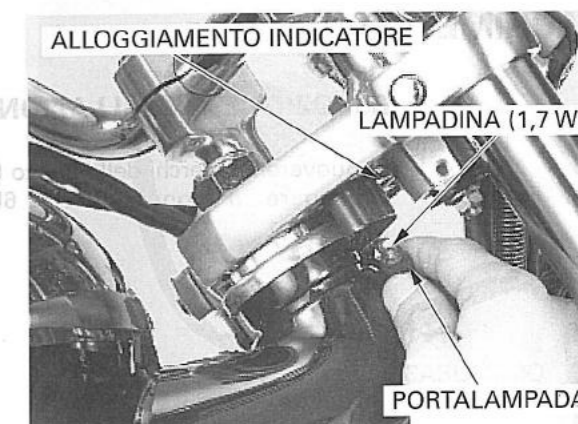
NOTA:

Inserire la guarnizione di gomma in modo corretto.



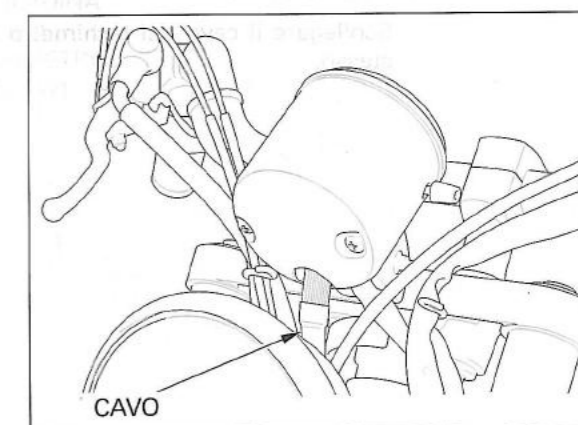
LAMPADINA INDICATORE DI DIREZIONE/FOLLE/LUCE ABBAGLIANTE

Rimuovere il portalampada dall'alloggiamento dell'indicatore.
Rimuovere la lampadina dell'indicatore dal portalampada.
Sostituire una nuova lampadina e installarla in ordine inverso alla rimozione.

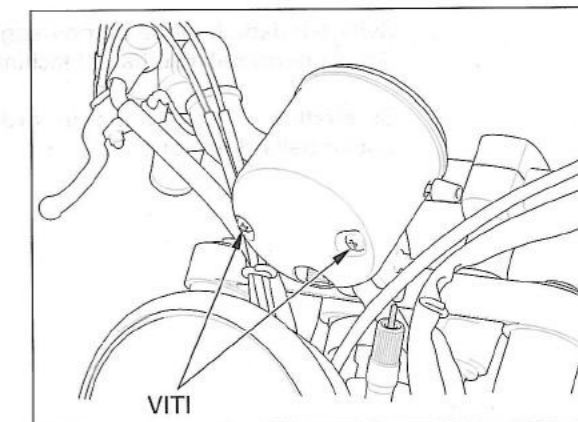


LUCI DEL TACHIMETRO

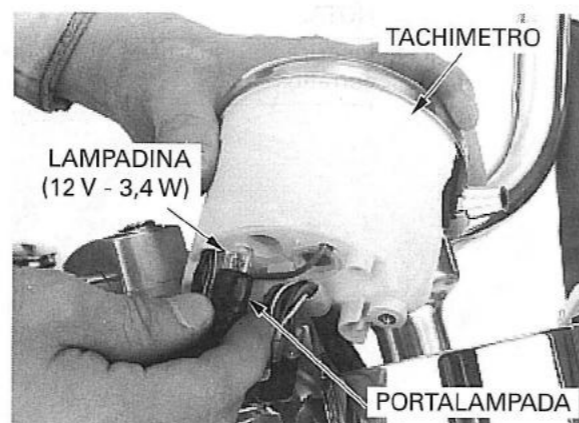
Scollegare il cavo del tachimetro dal tachimetro stesso.



Rimuovere le viti di montaggio della calotta e la calotta del tachimetro.



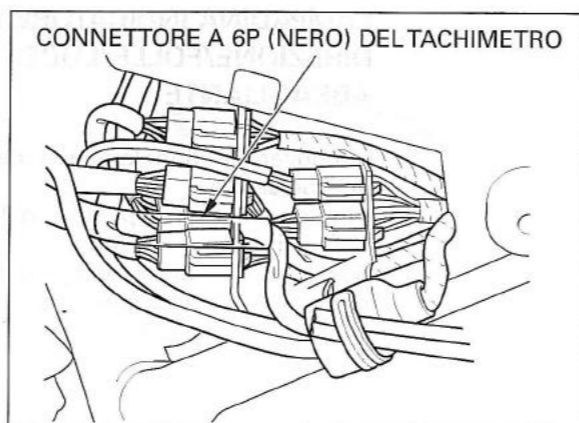
Rimuovere il portalamпада dal tachimetro.
Rimuovere la lampadina del tachimetro dal portalamпада.
Sostituire con una nuova lampadina ed installarla in ordine inverso a quello della rimozione.



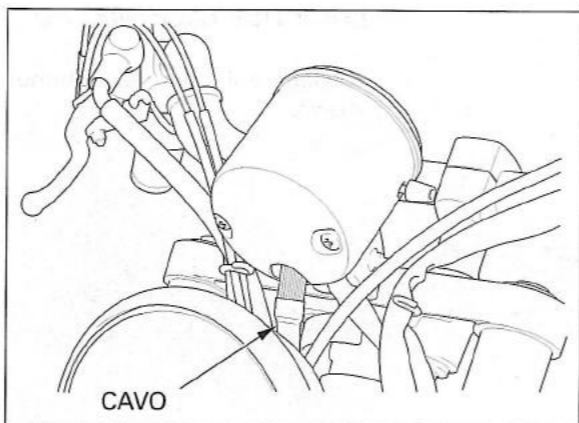
TACHIMETRO

RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

Rimuovere i coperchi dello sterzo (pagina 2-2).
Scollegare il connettore a 6P (Nero) del tachimetro.

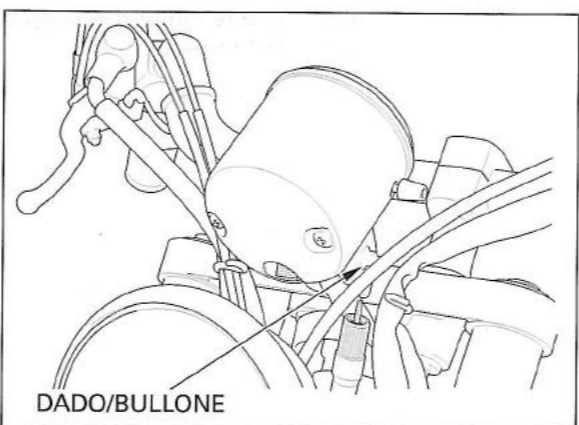


Scollegare il cavo del tachimetro dal tachimetro stesso.



Svitare il dado/bullone di montaggio e rimuovere il tachimetro dalla staffa del tachimetro.

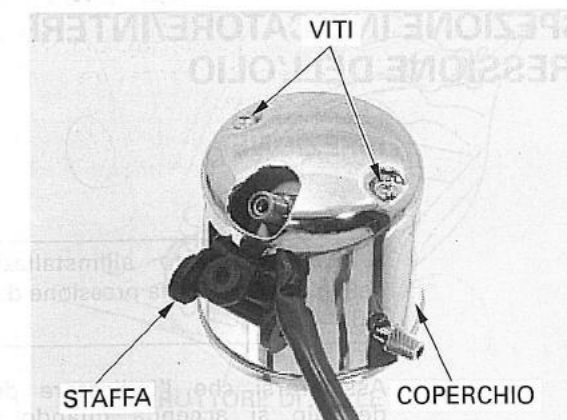
Si effettua l'installazione in ordine inverso a quello della rimozione.



SMONTAGGIO

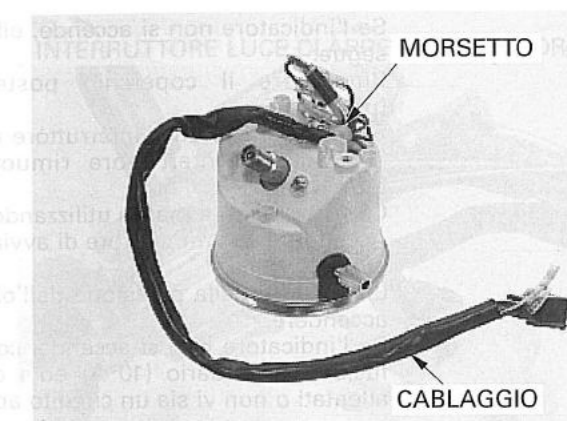
Rimuovere il tachimetro (pagina 19-6).

Svitare le viti e rimuovere il coperchio posteriore del tachimetro.
Rimuovere la staffa del tachimetro.



Rimuovere il morsetto e la luce del tachimetro dal tachimetro stesso.

Rimuovere il cablaggio dal tachimetro.

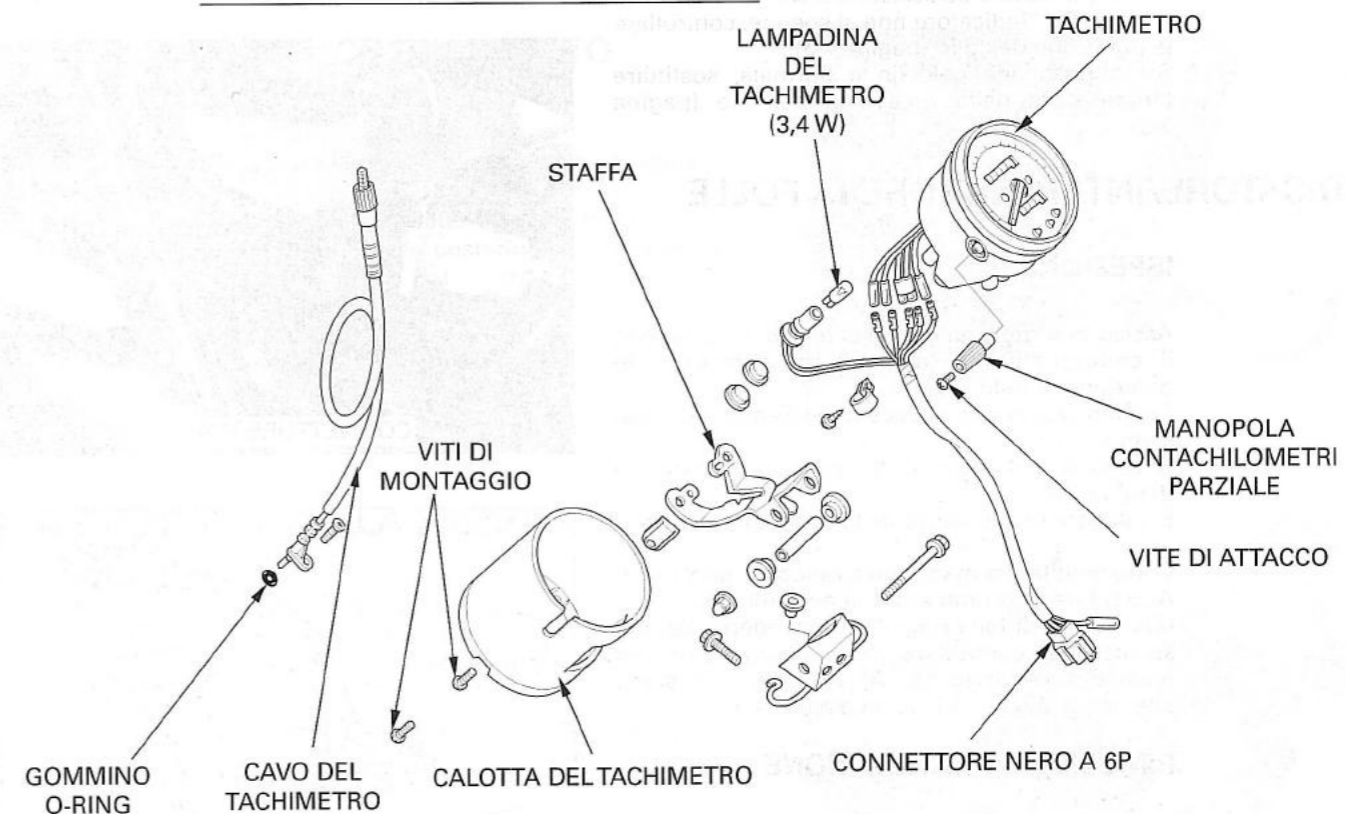


MONTAGGIO

Il montaggio si esegue in ordine inverso a quello di smontaggio.

NOTA:

Stendere il cablaggio combinato del tachimetro in modo corretto (vedere di seguito).



ISPEZIONE INDICATORE/INTERRUTTORE PRESSIONE DELL'OLIO

ISPEZIONE

NOTA:

Si fa riferimento all'installazione/rimozione dell'interruttore della pressione dell'olio a pagina 4-3.

Assicurarsi che l'indicatore della pressione dell'olio si accenda quando si accende il commutatore di avviamento.

Se l'indicatore non si accende, effettuare quanto segue:

Rimuovere il coperchio posteriore sinistro (pagina 7-3).

Scollegare il filo dell'interruttore della pressione dell'olio dall'interruttore rimuovendo la vite terminale.

Cortocircuitare a massa utilizzando un ponticello. Accendere il commutatore di avviamento.

L'indicatore della pressione dell'olio si dovrebbe accendere.

Se l'indicatore non si accende, controllare che il fusibile secondario (10 A) ed i cavi non siano allentati o non vi sia un circuito aperto.

Avviare il motore ed assicurarsi che l'indicatore si spenga. Se l'indicatore non si spegne, controllare la pressione dell'olio (pagina 7-3).

Se la pressione dell'olio è normale, sostituire l'interruttore della pressione dell'olio (pagina 7-3).

INDICATORE/INTERRUTTORE DI FOLLE

ISPEZIONE

Assicurarsi che l'indicatore di folle si accenda con il commutatore di avviamento acceso e in posizione di folle.

Se l'indicatore non si accende, effettuare quanto segue:

Rimuovere il coperchio posteriore sinistro (pagina 7-3).

Scollegare il connettore dell'interruttore neutro.

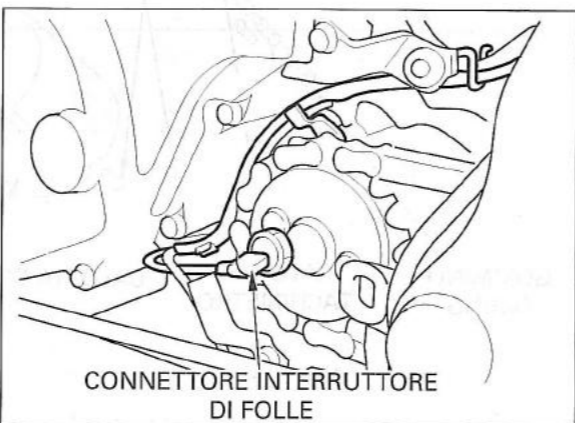
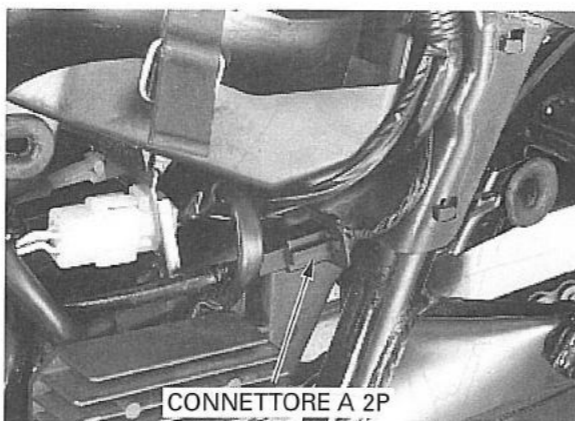
Cortocircuitare a massa utilizzando un ponticello. Accendere il commutatore di avviamento.

L'indicatore di folle dovrebbe accendersi. Se non si accende, controllare che i collegamenti del fusibile secondario (10 A) ed i fili non siano allentati o che non vi sia un circuito aperto.

RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

Rimuovere il coperchio posteriore sinistro (pagina 7-3).

Scollegare il connettore dell'interruttore di folle.

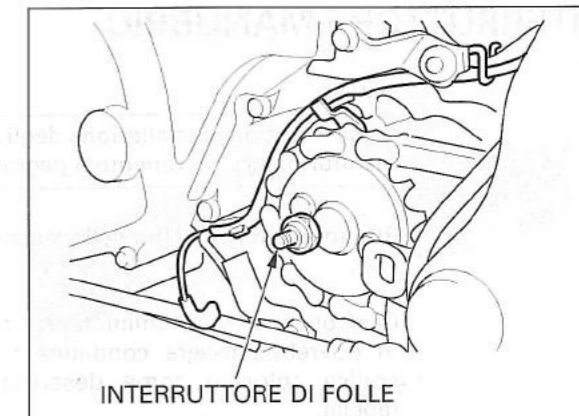


Rimuovere l'interruttore di folle.

Pulire ed applicare materiale di tenuta ai filetti dell'interruttore di folle. Installare e serrare l'interruttore di folle alla coppia specificata.

COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)

Collegare il connettore dell'interruttore di folle.



INTERRUTTORE LUCE DI ARRESTO ANTERIORE

NOTA:

Per la rimozione/installazione dell'interruttore della luce di arresto anteriore, fare riferimento a pagina 15-8.

Scollegare i connettori del filo dell'interruttore della luce di arresto anteriore e controllare se vi è continuità.

Vi dovrebbe essere continuità con la leva del freno anteriore azionata ed assenza di continuità quando la leva viene rilasciata.

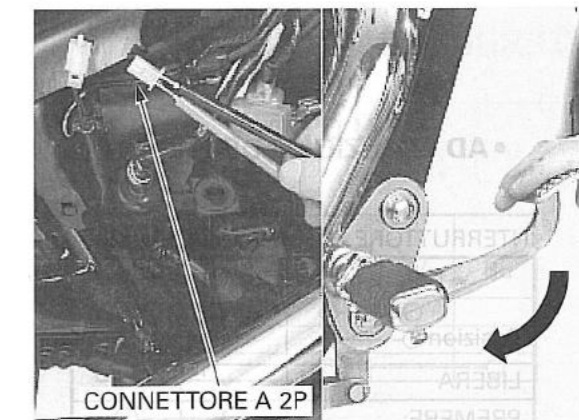


INTERRUTTORE LUCE DI ARRESTO POSTERIORE

Rimuovere la calotta laterale destra (pagina 2-3).

Scollegare il connettore a 2P dell'interruttore della luce di arresto posteriore e controllare se vi è continuità al connettore laterale dell'interruttore.

Vi dovrebbe essere continuità con la leva del freno posteriore azionata ed assenza di continuità quando la leva viene rilasciata.



INTERRUTTORE DELLA FRIZIONE

NOTA:

Per la rimozione/installazione dell'interruttore della frizione, fare riferimento a pagina 13-5.

Scollegare i connettori dell'interruttore della frizione e controllare se vi è continuità.

Vi dovrebbe essere continuità con la frizione azionata ed assenza di continuità quando la frizione viene rilasciata.



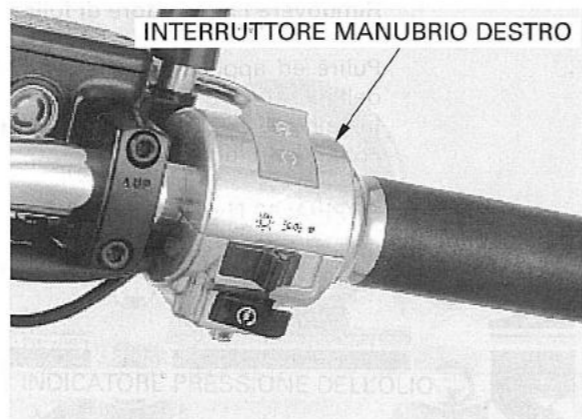
INTERRUTTORE MANUBRIO

NOTA:

Per la rimozione/installazione degli interruttori del manubrio, fare riferimento a pagina 13-5.

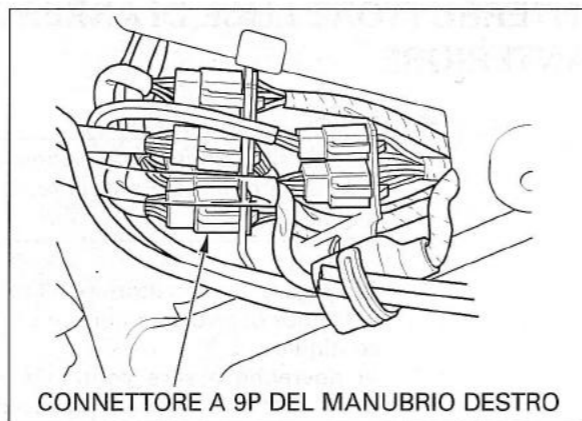
Rimuovere il coperchio dello sterzo sinistro (pag. 2-2).

Controllare se vi è continuità tra i terminali. Vi dovrebbe essere continuità tra i fili con il codice colorato come descritto in ciascuna tabella.



INTERRUTTORE DEL MANUBRIO DESTRO

Scollegare il connettore a 9P del manubrio destro.



• AD ECCEZIONE DEL TIPO U

INTERRUTTORE DI AVVIAMENTO

Colore	BI/W	Y/R
LIBERA		
PREMERE	○	○

INTERRUTTORE ARRESTO MOTORE

Colore	BI/G	BI/W
SPENTO		
IN FUNZIONE	○	○

• TIPO U

INTERRUTTORE DI AVVIAMENTO

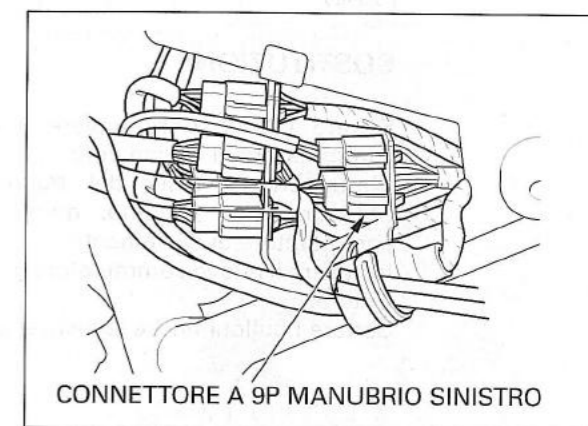
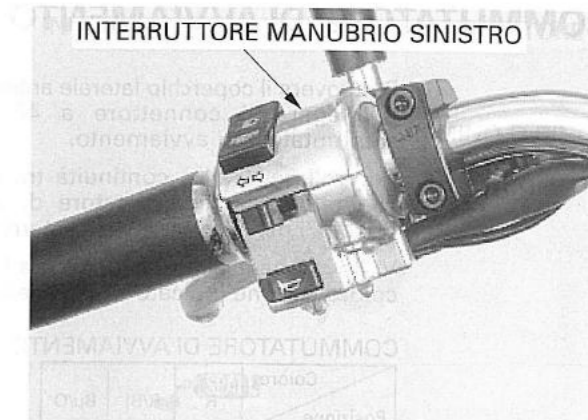
Colore	BI/W	Y/R	BI/R	Bu/W
LIBERA			○	○
PREMERE	○	○		

INTERRUTTORE ARRESTO MOTORE

Colore	BI/G	BI/W
SPENTO		
IN FUNZIONE	○	○

INTERRUTTORE MANUBRIO SINISTRO

Scollegare il connettore a 9P del manubrio sinistro.



• AD ECCEZIONE DEL TIPO U

COMMUTATORE LUCI

Colore	BI/R	Bu/W	BI/Br	Br
P			○	○
(N)	○	○	○	○
H	○	○	○	○

DEVIOLUCI

Colore	Bu/W	W	Bu
Lo	○	○	
N	○	○	○
Hi	○	○	○

INTERRUTTORE INDICATORE DI DIREZIONE

Colore	Gr	Lb	O
L	○		○
(N)			
R	○	○	

INTERRUTTORE AVVISATORE ACUSTICO

Colore	Lg	BI/Br
LIBERA		
PREMERE	○	○

• TIPO U

DEVIOLUCI

Colore	Bu/W	W	Bu
Lo	○	○	
N	○	○	○
Hi	○	○	○

INTERRUTTORE INDICATORE DI DIREZIONE

Colore	Gr	Lb	O
L	○		○
(N)			
R	○	○	

COMMUTATORE DI AVVIAMENTO

Rimuovere il coperchio laterale anteriore (pag. 2-3). Scollegare il connettore a 4P (Bianco) del commutatore di avviamento.

Controllare se vi è continuità tra i terminali del connettore del commutatore di avviamento in ciascuna delle posizioni dell'interruttore.

Vi dovrebbe essere continuità tra i fili con codice colorato come indicato nella tabella seguente.

COMMUTATORE DI AVVIAMENTO

Colore	R	R/BI	Bu/O
Posizione			
Acceso	○	○	○
Spento			

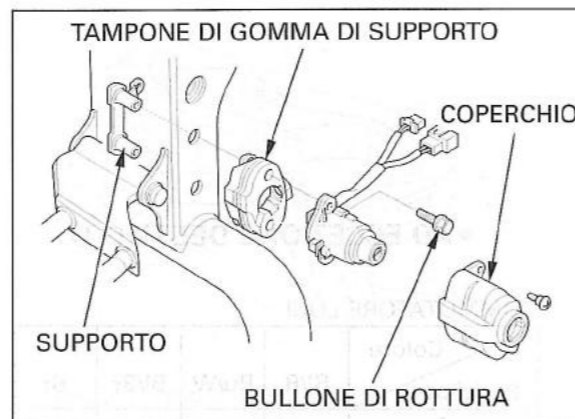
SOSTITUZIONE

Svitare la vite e rimuovere il coperchio del commutatore di avviamento.

Rimuovere le teste del bullone di rottura utilizzando un trapano, quindi rimuovere il commutatore di avviamento.

Installare il nuovo commutatore e nuovi bulloni di rottura.

Serrare i bulloni finché le teste si staccano.



INTERRUTTORE MOTORINO VENTILATORE

ISPEZIONE

IL MOTORINO DEL VENTILATORE NON SI FERMA

Spegnere il commutatore di avviamento, scollegare il connettore dell'interruttore del motorino del ventilatore dall'interruttore del motorino del ventilatore e riaccendere il commutatore di avviamento.

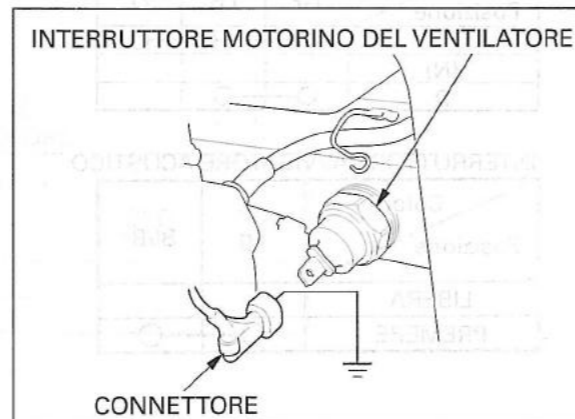
Se il motorino del ventilatore non si ferma, controllare se vi è un filo in corto circuito tra il motorino del ventilatore e l'interruttore.

Se il motorino del ventilatore si ferma, sostituire l'interruttore del motorino del ventilatore.

IL MOTORINO DEL VENTILATORE NON SI AVVIA

Prima di effettuare la prova, avvia il motore e portarlo alla temperatura d'esercizio.

Scollegare il connettore dall'interruttore del motorino del ventilatore e mettere a massa il connettore al telaio con un ponticello. Accendere il commutatore di avviamento e controllare il motorino del ventilatore.



Se il motorino si avvia, controllare il collegamento al terminale dell'interruttore del motorino del ventilatore. Se va bene, sostituire l'interruttore del motorino del ventilatore.

Se il motore non si avvia, controllare se vi è tensione tra il connettore dell'interruttore del motorino del ventilatore e la massa.

- Tensione batteria: Motorino del ventilatore difettoso

- Assenza di tensione batteria:
- Cablaggio rotto
 - Fusibile secondario rotto
 - Commutatore di avviamento difettoso
 - Collegamento scadente del connettore (tra il commutatore di avviamento e la scatola dei fusibili)

RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

Scolare il refrigerante (pagina 6-5).

Scollegare il connettore dell'interruttore del motorino del ventilatore dall'interruttore del motorino del ventilatore.

Rimuovere l'interruttore del motorino del ventilatore e il gommino O-ring dal radiatore destro.

Installare il nuovo gommino O-ring.

Pulire ed applicare materiale di tenuta ai filetti dell'interruttore del motorino del ventilatore.

Installare e serrare l'interruttore del motorino del ventilatore alla coppia specificata.

COPPIA: 18 N-m (1,8 kgf-m)

INDICATORE TEMPERATURA REFRIGERANTE/TERMOSENSORE

ISPEZIONE DEL SISTEMA

Accendere il commutatore di avviamento. La spia luminosa della temperatura si dovrebbe accendere per alcuni secondi e la luce dovrebbe scomparire velocemente.

L'INDICATORE NON SI ACCENDE

Rimuovere il coperchio dello sterzo sinistro (pagina 2-2).

Scollegare i connettori dell'unità termica Nero/Marrone (+) e Verde/Nero (-).

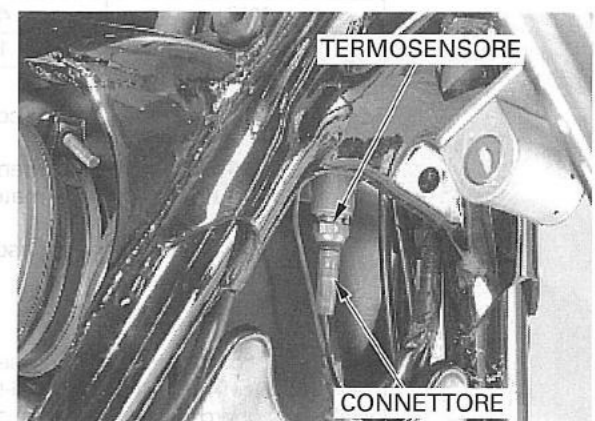
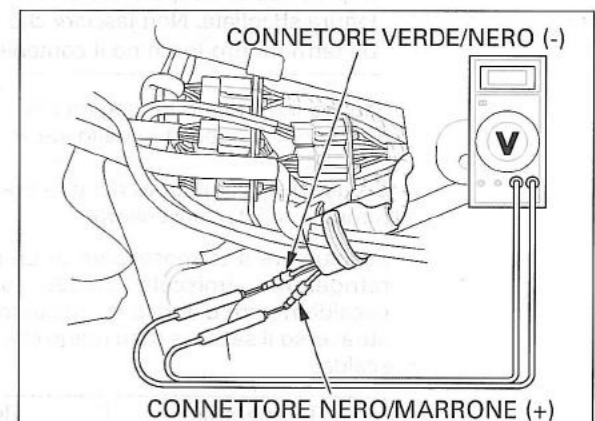
Misurare la tensione tra i connettori Nero/Marrone (+) e Verde/Nero (-) del lato di cablaggio.

Vi dovrebbe essere tensione con il commutatore di avviamento acceso. Se non vi è tensione, controllare presso il cablaggio che non vi sia un circuito aperto o collegamenti allentati nei fili Nero/Marrone (+) e Verde/Nero (-). Se vi è tensione di batteria, sostituire il tachimetro.

INTERRUTTORE MOTORINO DEL VENTILATORE



INTERRUTTORE MOTORINO DEL VENTILATORE



L'INDICATORE NON SI SPEGNE

Rimuovere il coperchio dello sterzo sinistro (pagina 2-2).

Scollegare il connettore della spia luminosa della temperatura Verde/Blu.
Controllare se vi è continuità tra il connettore Verde/Blu del cablaggio e la massa.

Non vi dovrebbe essere continuità.

Se vi è continuità, controllare se vi è un corto circuito nel filo Verde/Blu.

Se non vi è continuità, controllare il termosensore (vedere di seguito). Se è normale, sostituire il tachimetro.

ISPEZIONE TERMOSENSORE**▲ AVVERTENZA**

- **Indossare guanti isolanti e un'adeguata protezione per gli occhi.**
- **Tenere lontani i materiali infiammabili dall'elemento di riscaldamento elettrico.**

NOTA:

- Immergere il termosensore nel refrigerante fino ai filetti con almeno 40 mm di distacco dalla parte inferiore del contenitore alla parte inferiore del sensore.
- Mantenere la temperatura costante per 3 minuti prima di effettuare la prova. Un cambiamento improvviso di temperatura avrebbe come risultato letture sbagliate. Non lasciare che il termosensore o i termometro tocchino il contenitore.

Scolare il refrigerante (pagina 6-5).

Rimuovere il coperchio dello sterzo sinistro (pagina 2-2).

Scollegare il connettore del termosensore.
Rimuovere il termosensore.

Sospendere il termosensore in un contenitore con refrigerante (miscela 50-50) sull'elemento di riscaldamento elettrico e misurare la resistenza attraverso il sensore man mano che il refrigerante si scalda.

Temperatura	Resistenza
50°C	130 - 180 Ω
80°C	45 - 60 Ω
120°C	10 - 20 Ω

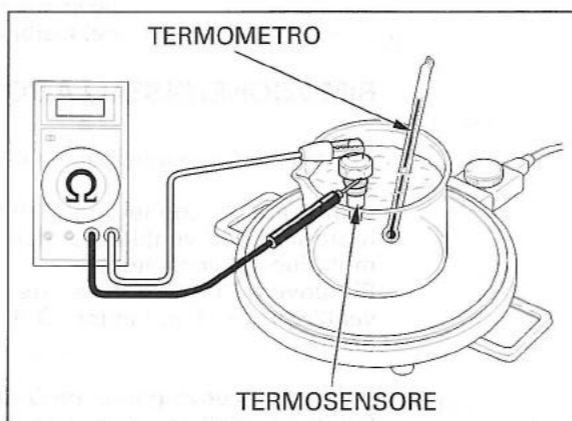
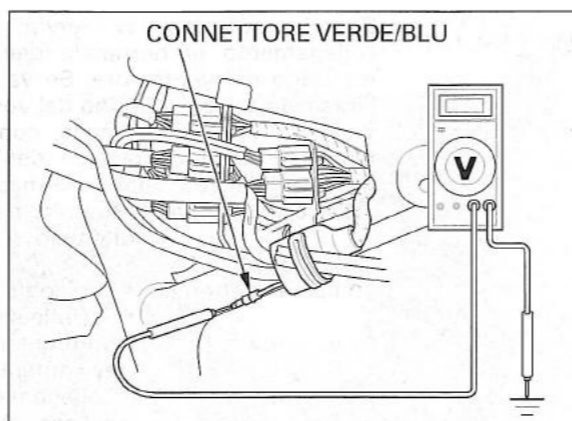
Sostituire il sensore se non corrisponde alle caratteristiche tecniche.

Pulire ed applicare materiale di tenuta ai filetti del termosensore. Non applicare materiale di tenuta sulla testa del sensore.

Installare e serrare il termosensore alla coppia specificata.

COPPIA: 10 N-m (1,0 kgf-m)

Collegare il connettore del termosensore.
Riempire di refrigerante (pagina 6-6).
Installare il coperchio dello sterzo sinistro (pagina 2-2).

**AVVISATORE ACUSTICO**

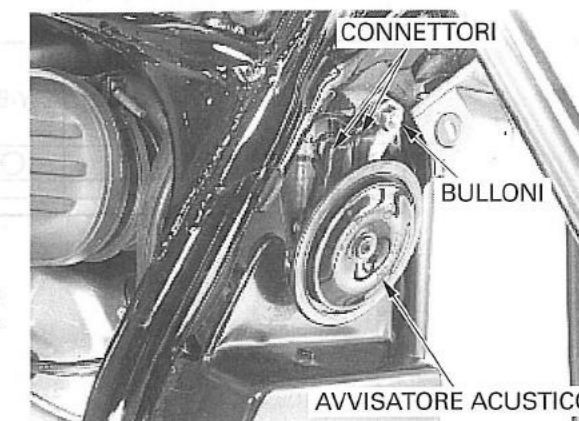
Rimuovere i coperchi dello sterzo (pagina 2-2).

Rimuovere il dado.

Scollegare il connettore dell'avvisatore acustico e rimuovere lo stesso.

Collegare una batteria da 12 V ai terminali dell'avvisatore acustico.

L'avvisatore acustico è normale se suona quando la batteria a 12 V è collegata ai terminali dello stesso.

**INTERRUTTORE LUCE DI ARRESTO****RIMOZIONE/INSTALLAZIONE**

Rimuovere la sella (pagina 2-2).

Scollegare il connettore a 3P (Nero) del relè dell'indicatore di direzione.

Rimuovere il relè dell'indicatore di direzione.

Si effettua l'installazione in ordine inverso alla rimozione.

PROVA DELLE PRESTAZIONI

Rimuovere il relè dell'indicatore di direzione.

Controllare se vi è connessione del circuito dell'indicatore di direzione prima di effettuare la prova.

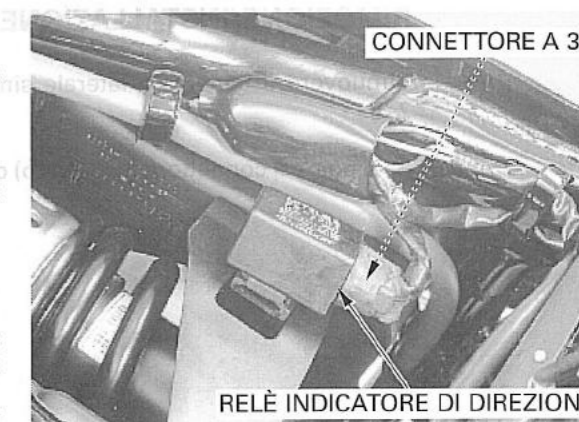
Cortocircuitare i terminali del filo nero e grigio del connettore del relè dell'indicatore di direzione con un ponticello. Accendere il commutatore di avviamento e controllare il lampeggio dell'indicatore di direzione accendendo l'interruttore.

Se l'indicatore non lampeggia, controllare che non vi sia un circuito aperto nei fili nero e grigio.

Se lampeggia, controllare se vi è continuità tra il terminale del filo verde e la massa del telaio al connettore a 3P (Nero) del relè dell'indicatore di direzione.

- Assenza di continuità: Circuito aperto nel filo Verde.

- Continuità:
- Contatti allentati o scadenti del connettore a 3P (Nero) del relè dell'indicatore di direzione.
 - Relè di indicatore di direzione difettoso.

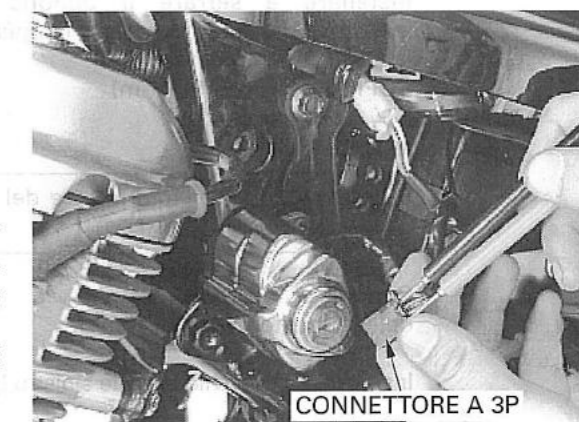
**INTERRUTTORE CAVALLETTO LATERALE****ISPEZIONE**

Rimuovere il coperchio laterale sinistro (pagina 2-3).

Scollegare il connettore a 3P (Nero) del cavalletto.

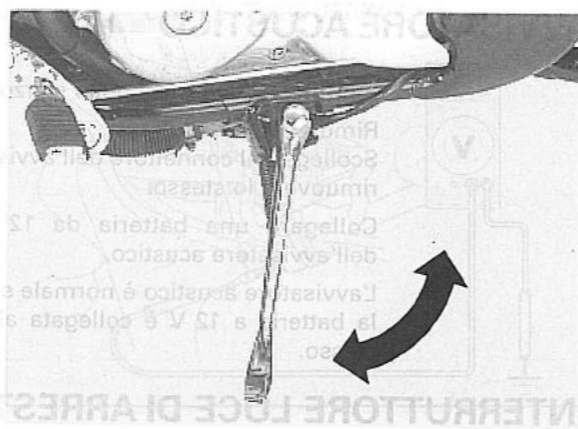
Controllare se vi è continuità tra ciascun terminale come di seguito.

Vi dovrebbe essere continuità tra le posizioni O-O sulla tabella seguente.



INTERRUTTORE CAVALLETTO

Colore	G/W	Y/BI	G
Cavalletto giù		○	○
Cavalletto su	○		○



RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

Rimuovere il coperchio laterale sinistro (pagina 2-3).

Scollegare il connettore a 3P (Nero) del cavalletto.



Rimuovere il bullone dell'interruttore del cavalletto, il supporto dell'interruttore, la rondella e l'interruttore del cavalletto.

NOTA:

- Quando si installa l'interruttore del cavalletto, allineare il perno sull'interruttore con il foro del cavalletto.
- Quando si installa l'interruttore del cavalletto, allineare la scanalatura sull'interruttore al perno della staffa del cavalletto.

Installare l'interruttore del cavalletto.

Installare e serrare il bullone del nuovo interruttore del cavalletto alla coppia specificata.

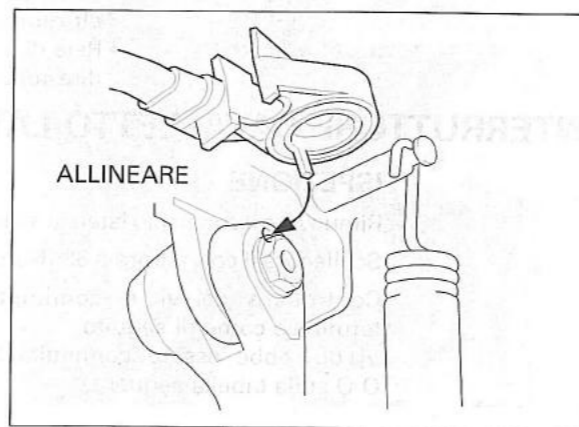
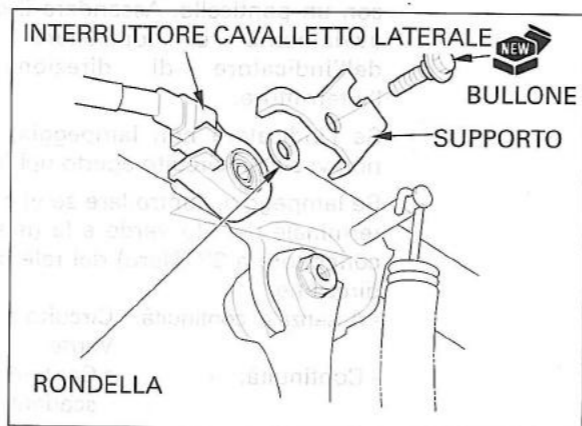
COPPIA: 9 N-m (0,9 kgf-m)

NOTA:

Stendere il filo dell'interruttore del cavalletto in modo corretto (pagina 1-22).

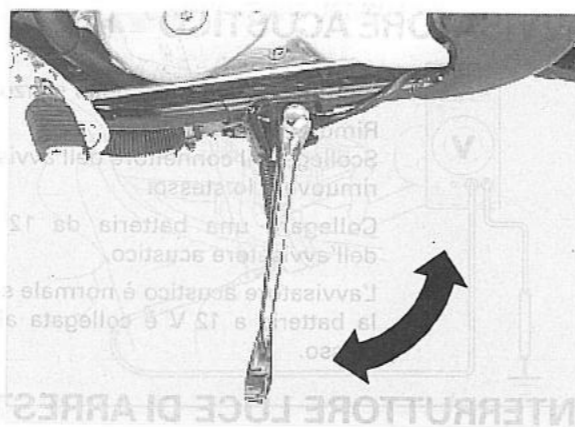
Collegare il connettore a 3P (Nero) dell'interruttore del cavalletto.

Installare il coperchio laterale sinistro (pagina 2-3).



INTERRUTTORE CAVALLETTO

Colore	G/W	Y/BI	G
Cavalletto giù		○	○
Cavalletto su	○		○



RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

Rimuovere il coperchio laterale sinistro (pagina 2-3).

Scollegare il connettore a 3P (Nero) del cavalletto.



Rimuovere il bullone dell'interruttore del cavalletto, il supporto dell'interruttore, la rondella e l'interruttore del cavalletto.

NOTA:

- Quando si installa l'interruttore del cavalletto, allineare il perno sull'interruttore con il foro del cavalletto.
- Quando si installa l'interruttore del cavalletto, allineare la scanalatura sull'interruttore al perno della staffa del cavalletto.

Installare l'interruttore del cavalletto.

Installare e serrare il bullone del nuovo interruttore del cavalletto alla coppia specificata.

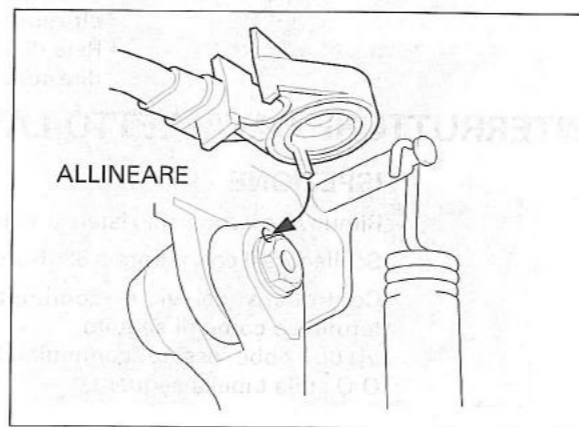
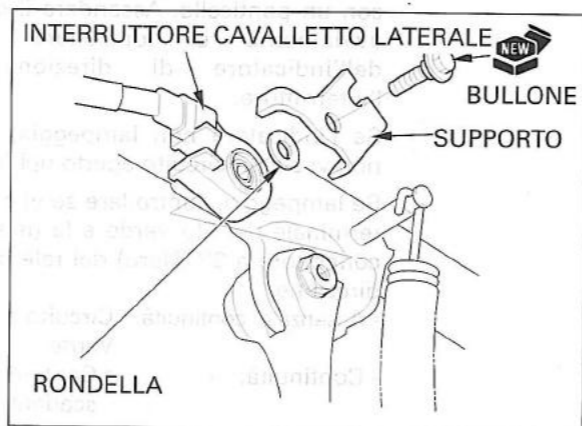
COPPIA: 9 N-m (0,9 kgf-m)

NOTA:

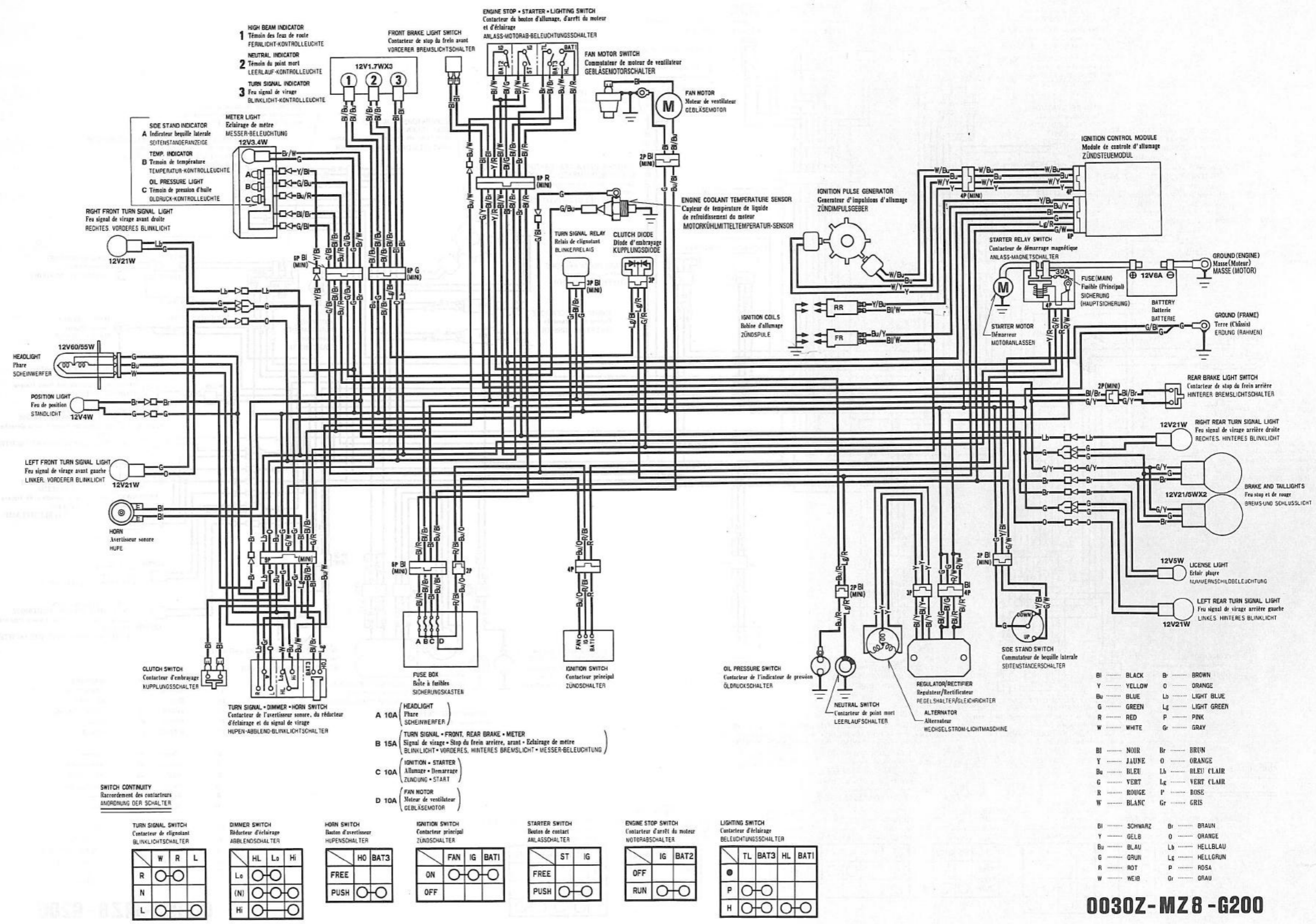
Stendere il filo dell'interruttore del cavalletto in modo corretto (pagina 1-22).

Collegare il connettore a 3P (Nero) dell'interruttore del cavalletto.

Installare il coperchio laterale sinistro (pagina 2-3).



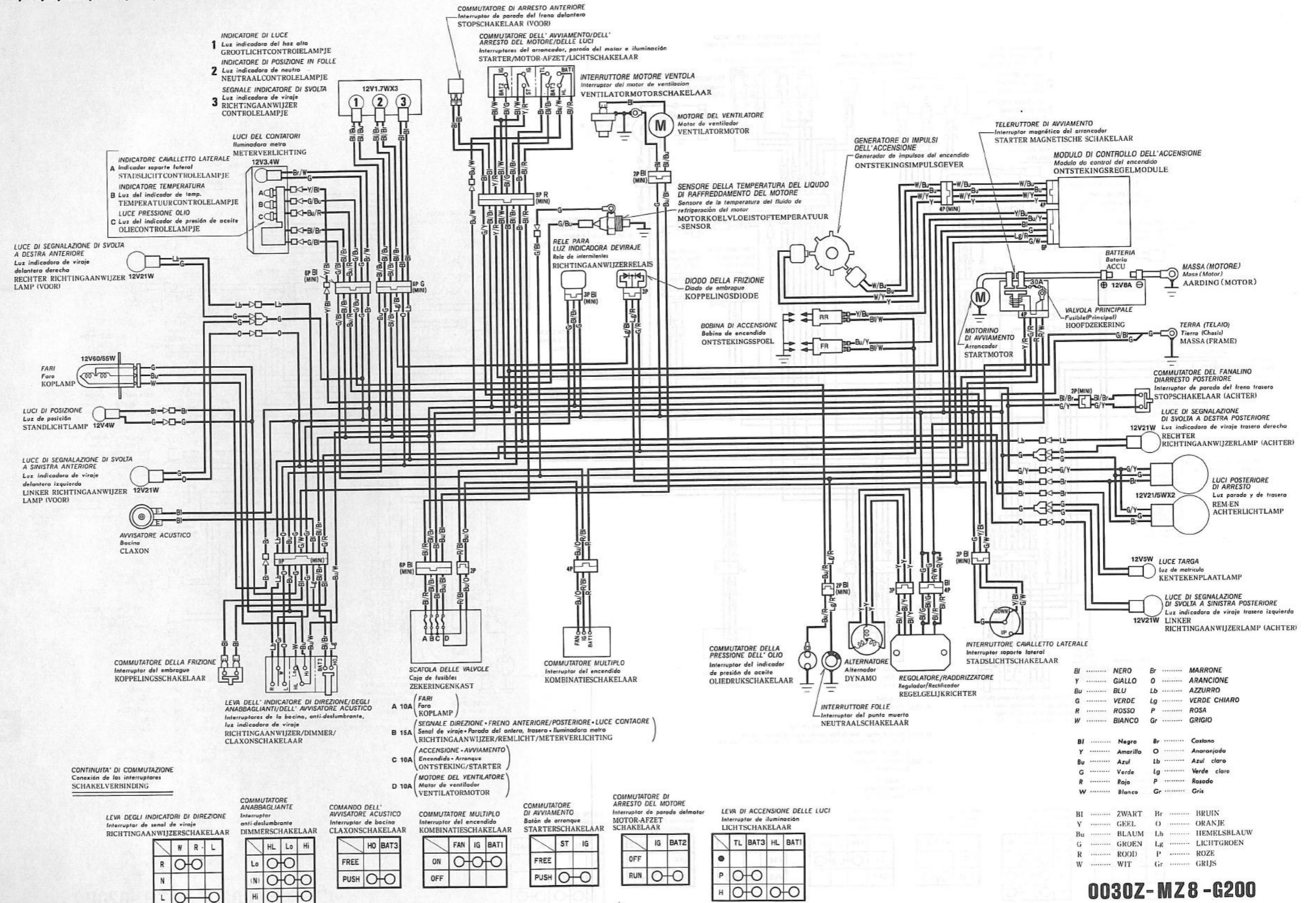
E, G, F, ED, SW, SP, AR, FI, IIG, IIIT, IIPO TYPE:



0030Z-MZ8-G200

WIRING DIAGRAM

E, G, F, ED, SW, SP, AR, FI, IIG, IIIT, IIP0 TYPE:



U TYPE:

MENTO
arrancador
HE SCHAKELAAR

ULO DI CONTROLLO DELL'ACCENSIONE
o da control del encendido
ITEKINGSREGELMODULE



BATTERIA
Bateria
ACCU

VOLA PRINCIPALE
ble(Principal)
OPDZEKERING

COMMUTATORE DEL FANALINO
DIARRESTO POSTERIORE
Interruptor de parada del freno trasero
STOPSCHAKELAAR (ACHTER)

LUCE DI SEGNALAZIONE
DI SVOLTA A DESTRA POSTERIORE
Luz indicadora de viraje trasera derecho
RECHTER
RICHTINGAANWIJZERLAMP (ACHTER)

LUCE POSTERIORE
DI ARRESTO
Luz parada y de trasera
REM-EN
ACHTERLICHTLAMP

LUCE TARGA
Luz de matricula
KENTENKPLAATLAMP

LUCE DI SEGNALAZIONE
DI SVOLTA A SINISTRA POSTERIORE
Luz indicadora de viraje trasera izquierda
LINKER
RICHTINGAANWIJZERLAMP (ACHTER)

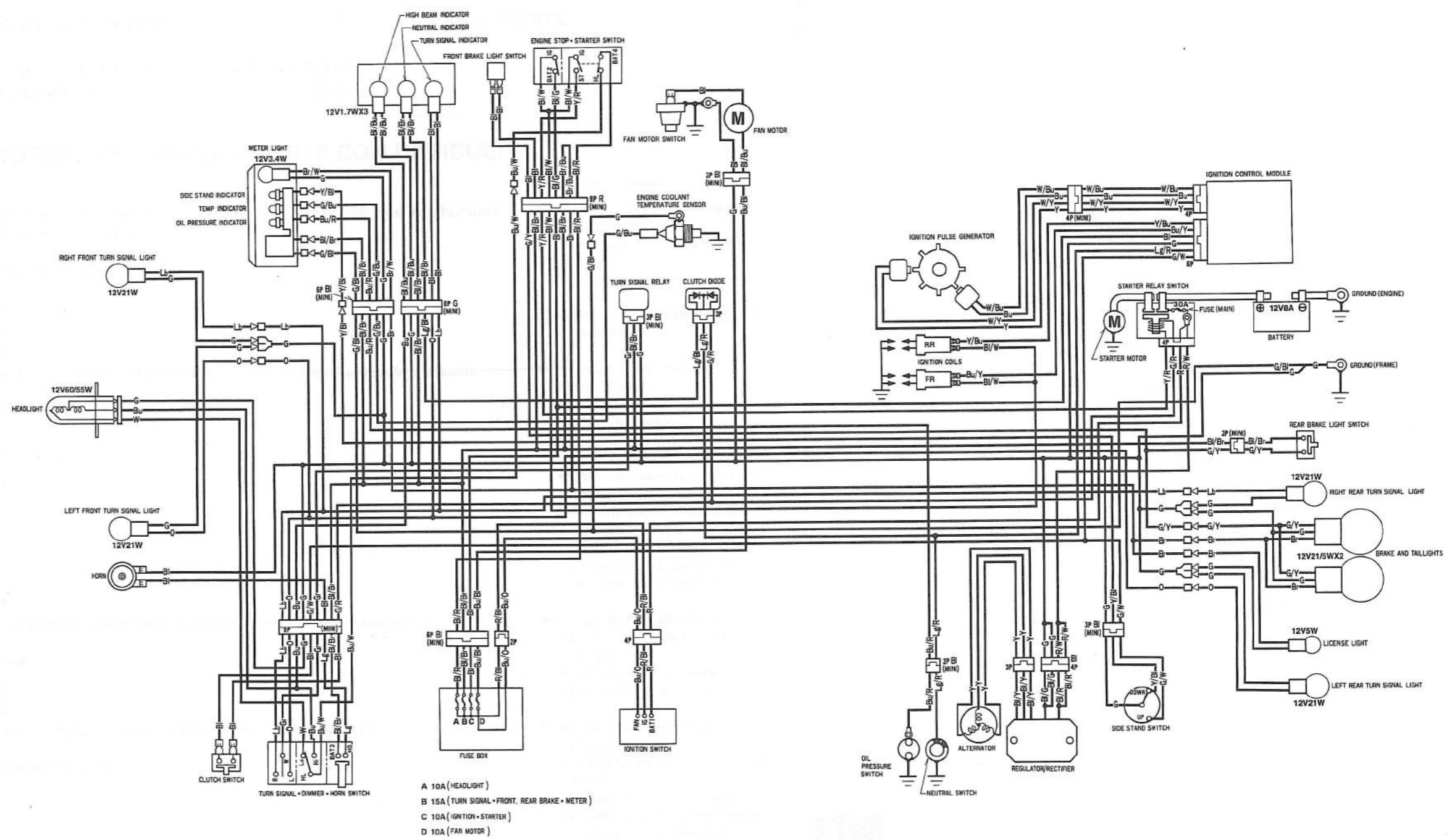
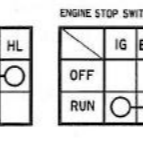
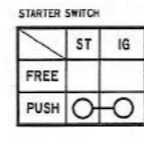
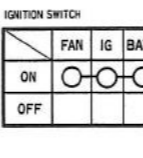
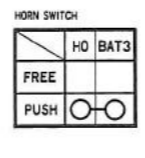
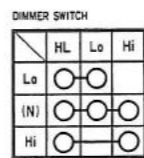
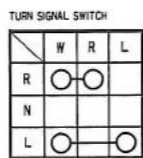
NERO Br MARRONE
GIALLO O ARANCIONE
BLU Lb AZZURRO
VERDE Lg VERDE CHIARO
ROSSO P ROSA
BIANCO Gr GRIGIO

Negro Br Castano
Amarillo O Anaranjado
Azul Lb Azul claro
Verde Lg Verde claro
Rojo P Rosado
Blanco Gr Gris

ZWART Br BRUIN
GEEL O ORANJE
BLAUM Lb HEMELSBLAUW
GROEN Lg LICHTGROEN
ROOD P ROZE
WIT Gr GRIJS

SWITCH CONTINUITY

SWITCH CONTINUITY



- A 10A (HEADLIGHT)
- B 15A (TURN SIGNAL • FRONT, REAR BRAKE • METER)
- C 10A (IGNITION • STARTER)
- D 10A (FAN MOTOR)

- BI BLACK
- Y YELLOW
- Bu BLUE
- G GREEN
- R RED
- W WHITE
- Br BROWN
- O ORANGE
- Lb LIGHT BLUE
- Lg LIGHT GREEN
- P PINK
- Gr GRAY

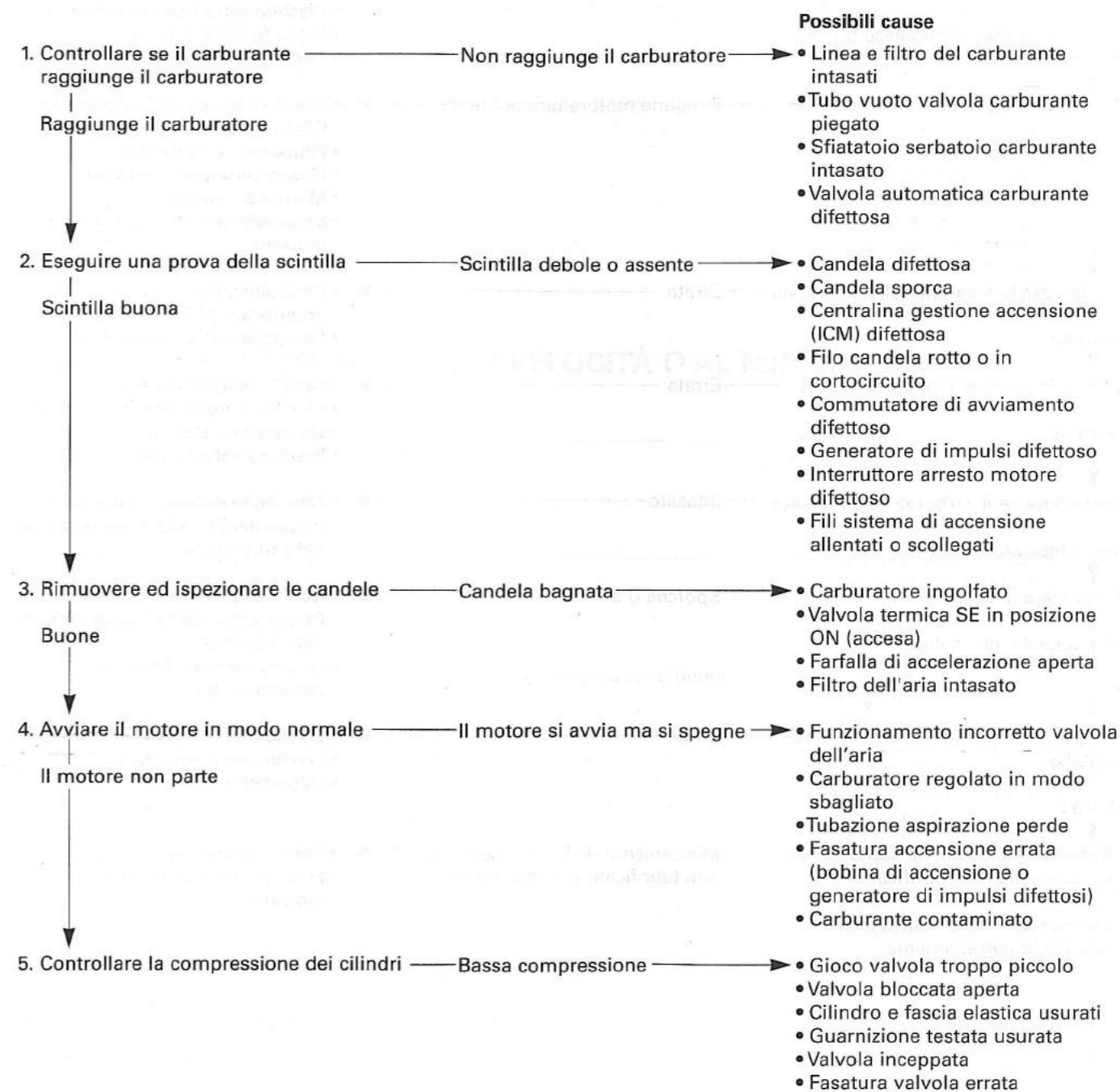
0030Z-MZ8-G200

0030Z-MZ8-U100

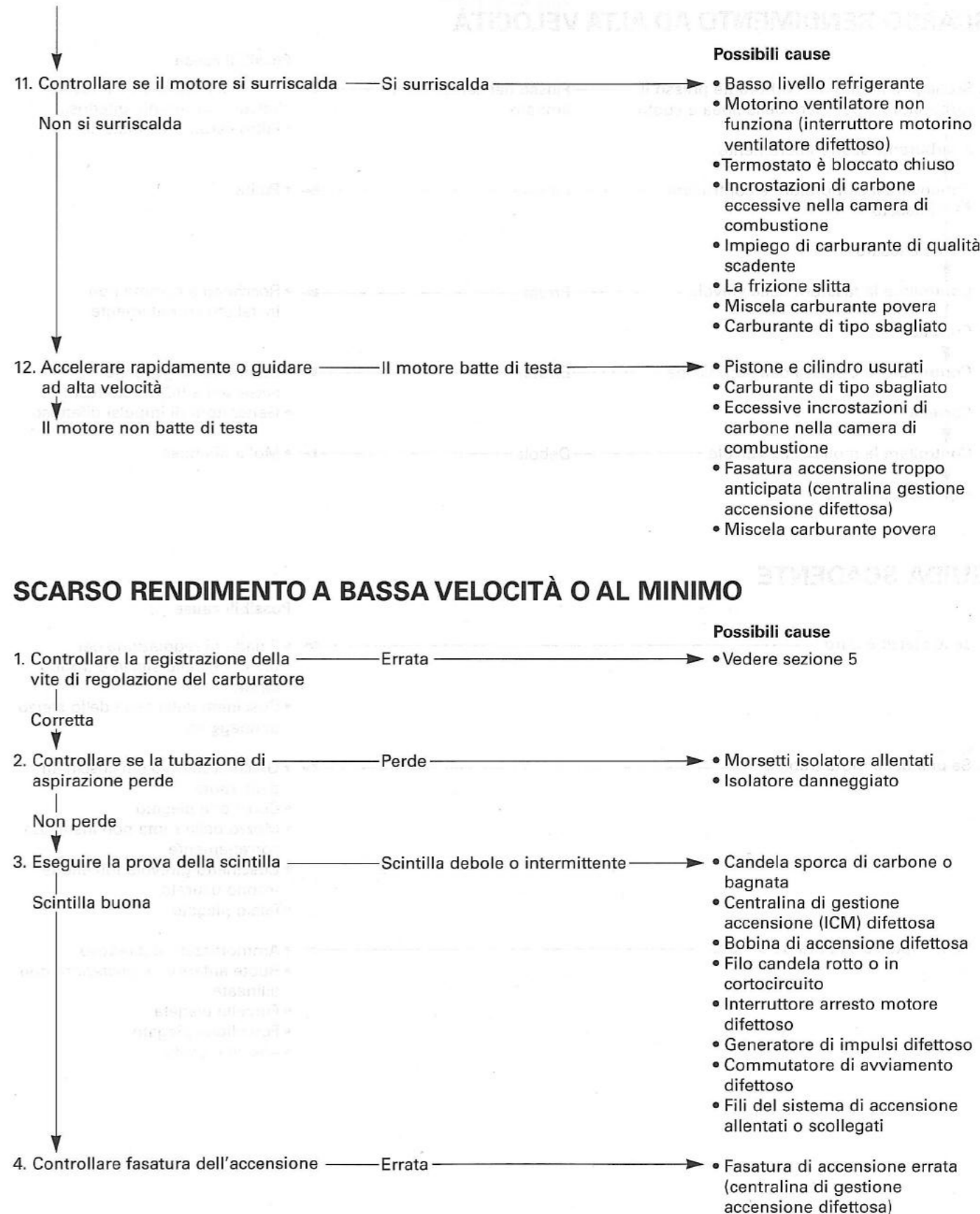
MEMO

IL MOTORE NON PARTE O PARTE CON DIFFICOLTÀ	21-1	SCARSO RENDIMENTO AD ALTA VELOCITÀ	21-4
IL MOTORE NON RENDE	21-2	GUIDA SCADENTE	21-4
SCARSO RENDIMENTO A BASSA VELOCITÀ O AL MINIMO	21-3		

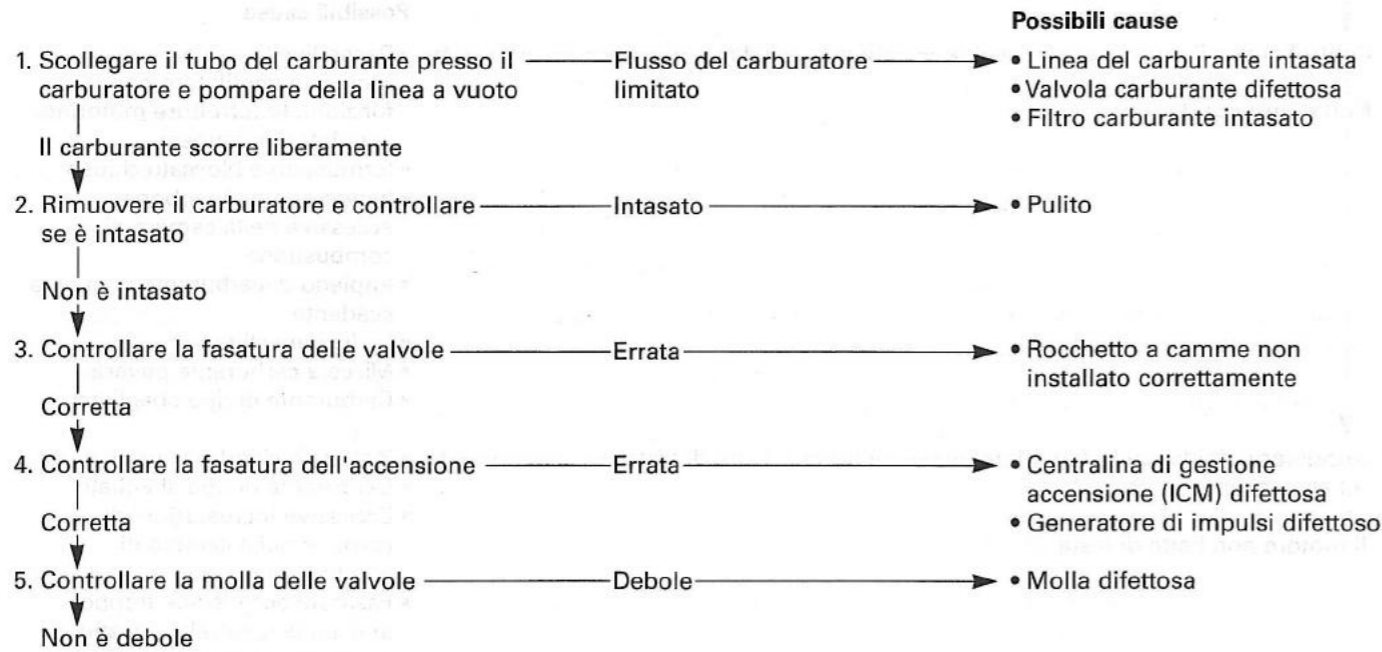
IL MOTORE NON PARTE O PARTE CON DIFFICOLTÀ



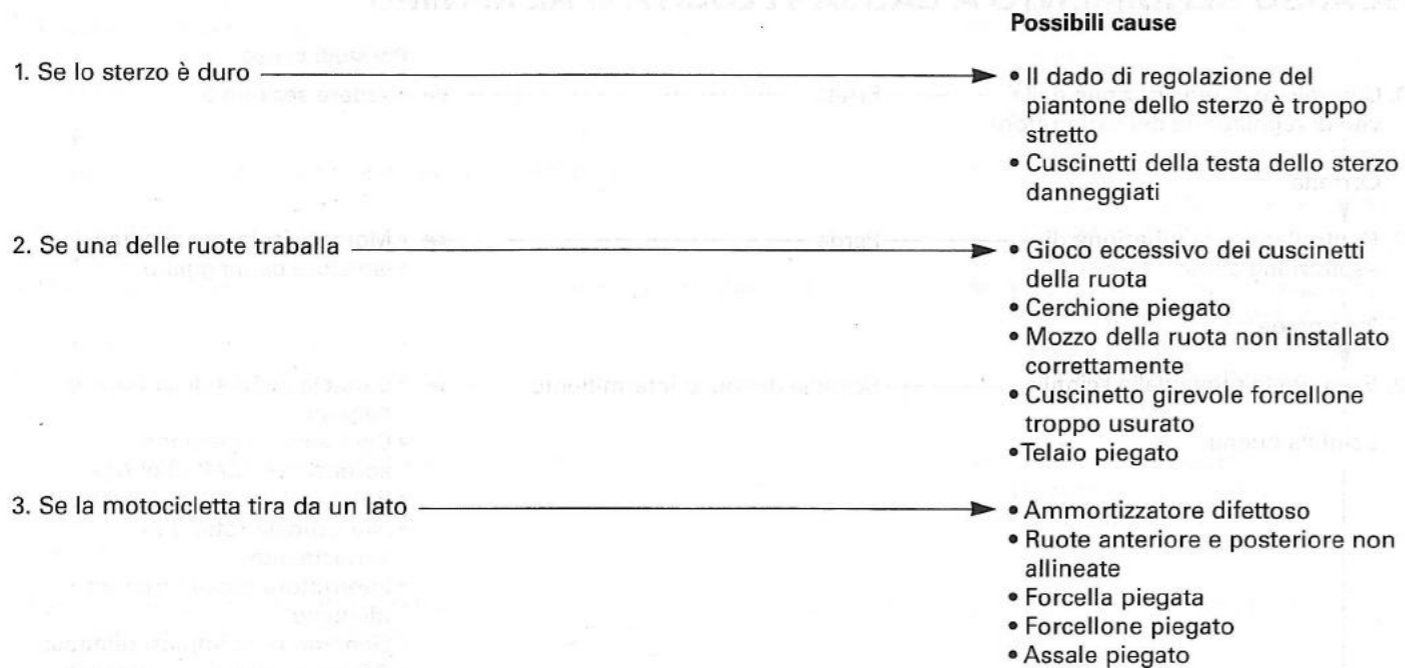
IL MOTORE NON RENDE



SCARSO RENDIMENTO AD ALTA VELOCITÀ



GUIDA SCADENTE



PROMEMORIA

ALBERO A GOMITI/BIELLA	12-6	INDICE	
AMMORTIZZATORE	14-18	INFORMAZIONI DI SERVIZIO	
ATTREZZI	1-16	(ALBERO A GOMITI/TRASMISSIONE)	12-2
AVVISATORE ACUSTICO	19-15	(ALTERNATORE/FRIZIONE DI AVVIAMENTO)	9-1
BATTERIA	16-5	(BATTERIA/SISTEMA DI RICARICA)	16-1
BOBINA DI ACCENSIONE	17-8	(CILINDRO/PISTONE)	11-1
CAMERA DELLA DEPRESSIONE	5-8	(COLLEGAMENTO AL MECCANISMO)	
CAMERA FILTRO ARIA	5-5	CAMBIO/FRIZIONE)	8-1
CANDELA	3-7	(FRENO IDRAULICO)	15-1
CATENA DI TRASMISSIONE	3-18	(LUCI/INDICATORI/INTERRUTTORI)	19-1
CAVALLETTO LATERALE	3-26	(MANUTENZIONE)	3-1
CENTRALINA GESTIONE ACCENSIONE (ICM)	17-7	(MOTORINO DI AVVIAMENTO ELETTRICO)	18-1
CILINDRO MAESTRO	15-7	(RIMOZIONE/INSTALLAZIONE MOTORE)	7-2
COLLEGAMENTO AL MECCANISMO CAMBIO	8-12	(RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONE/STERZO)	13-1
COMMUTATORE DI AVVIAMENTO	19-12	(RUOTA POSTERIORE/FRENO/SOSPENSIONE)	14-1
COMPRESSIONE CILINDRI	10-4	(SISTEMA DI ACCENSIONE)	17-1
CONTROLLO PRESSIONE DELL'OLIO	4-3	(SISTEMA DI ALIMENTAZIONE)	5-1
COPERCHIO LATERALE	2-3	(SISTEMA DI LUBRIFICAZIONE)	4-1
COPERCHIO STERZO	2-2	(SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO)	6-1
CUSCINETTI TESTA STERZO	3-29	(TELAIO/PANNELLI CARROZZERIA/IMPIANTO	
DADI, BULLONI, FERMI	3-27	DI SCARICO)	2-1
DIAGNOSTICA		(TESTATA/VALVOLE)	10-1
(ALBERO A GOMITI/TRASMISSIONE)	12-3	INGRANAGGIO TRASMISSIONE PRIMARIO	8-9
(ALTERNATORE/FRIZIONE DI AVVIAMENTO)	9-1	INSTALLAZIONE ALBERO A CAMME	10-24
(COLLEGAMENTO AL MECCANISMO)		INSTALLAZIONE CARBURATORE	5-15
CAMBIO/FRIZIONE)	8-2	INSTALLAZIONE CILINDRO	11-9
(FRENO IDRAULICO)	15-2	INSTALLAZIONE COPERCHIO BASAMENTO	
(IMPIANTO DI LUBRIFICAZIONE)	4-2	DESTRO	8-20
(MOTORINO DI AVVIAMENTO ELETTRICO)	18-2	INSTALLAZIONE COPERCHIO TESTATA	10-31
(PISTONE/CILINDRO)	11-2	INSTALLAZIONE FRIZIONE	8-16
(RUOTA ANTERIORE/FRENO/SOSPENSIONE)	14-2	INSTALLAZIONE MOTORE	7-8
(RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONE/STERZO)	13-3	INSTALLAZIONE PISTONE	11-8
(SISTEMA DI ACCENSIONE)	17-3	INSTALLAZIONE RUOTA DENTATA	
(SISTEMA DI ALIMENTAZIONE)	5-3	CONDUTTRICE	7-12
(SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO)	6-2	INSTALLAZIONE STATORE	9-9
(SISTEMA DI RICARICA/BATTERIA)	16-3	INSTALLAZIONE TESTATA	10-22
(TELAIO/PANNELLI CARROZZERIA/SISTEMA		INTERRUTTORE CAVALLETTO LATERALE	19-15
DI SCARICO)	2-1	INTERRUTTORE FRIZIONE	19-9
(TESTATA/VALVOLE)	10-3	INTERRUTTORE LUCE DI ARRESTO	3-25
DIAGRAMMA DEL SISTEMA		INTERRUTTORE LUCE DI ARRESTO ANTERIORE	19-9
(LUCI/INDICATORI/INTERRUTTORI)	19-0	INTERRUTTORE LUCE DI ARRESTO POSTERIORE	19-9
(MOTORINO DI AVVIAMENTO ELETTRICO)	18-0	INTERRUTTORE MANUBRIO	19-10
(SISTEMA DI ACCENSIONE)	17-0	INTERRUTTORE MOTORINO VENTILATORE	19-12
(SISTEMA DI RICARICA/BATTERIA)	16-0	INTERRUTTORE RELÈ DI AVVIAMENTO	18-3
DIODO DELLA FRIZIONE	18-14	INTERRUTTORE/INDICATORE DI FOLLE	19-8
FASATURA ACCENSIONE	17-9	ISPEZIONE INTERRUTTORE/INDICATORE	
FILTRO ARIA	3-6	PRESSIONE DELL'OLIO	19-8
FILTRO OLIO/OLIO MOTORE	3-12	ISPEZIONE PRIGIONIERI BASAMENTO	11-7
FORCELLA	13-22	ISPEZIONE SEDE VALVOLA/RETTIFICA	10-18
FORCELLONE	14-21	ISPEZIONE SISTEMA DI ACCENSIONE	17-4
FRENO POSTERIORE	14-11	ISPEZIONE SISTEMA DI RICARICA	16-7
FUNZIONAMENTO FARFALLA	3-4	LINEA CARBURANTE	3-4
GIOCO VALVOLE	3-9	LIQUIDO FRENI	3-22
GUIDA CATENA DI TRASMISSIONE	3-22	MANUBRIO	13-4
GUIDA SCADENTE	21-4	MONTAGGIO BASAMENTO	12-22
IDENTIFICAZIONE MODELLO	1-3	MONTAGGIO TESTATA	10-20
IL MOTORE NON RENDE	21-2	MOTORINO DI AVVIAMENTO	18-4
IL MOTORE NON SI AVVIA O E' DIFFICILE		ORIENTAMENTO FARO	3-25
DA AVVIARE	21-1	PARAFANGO POSTERIORE/RIFINITURA	
INDICATORE TEMPERATURA REFRIGERANTE/		POSTERIORE	2-7

PASTIGLIE/DISCO FRENI	15-5	TACHIMETRO	19-6
PEDALE FRENO	14-14	TERMOSENSORE	19-12
PERCORSO CAVI E CABLAGGIO	1-21	TERMOSTATO	6-6
PIANTONE DELLO STERZO	13-34	TRASMISSIONE	12-14
PINZA FRENI	15-13	TUBAZIONE DI SCARICO/MARMITTA	2-10
POMPA DELL'ACQUA	6-14	USURA GANASCE/PASTIGLIE FRENO	3-23
POMPA OLIO	4-4	VALORI DI COPPIA	1-13
PROGRAMMA DI MANUTENZIONE	3-3	VALVOLA AUTOMATICA CARBURANTE	5-20
PROVA DEL SISTEMA	6-3	VALVOLA DI ESCLUSIONE ARIA	5-13
PULIZIA CORPO CARBURATORE	5-14	VALVOLA DI RITEGNO INIEZIONE ARIA	
PUNTI DI LUBRIFICAZIONE E TENUTA	1-18	VASCHETTA CARBURATORE	5-10
REFRIGERANTE	6-4	VENTILATORE RAFFREDDAMENTO/RADIATORE	6-9
REFRIGERANTE RADIATORE	3-16	VOLANO/FRIZIONE DI AVVIAMENTO	9-3
REGIME MINIMO MOTORE	3-15		
REGOLATORE/RADDRIZZATORE	16-9		
REGOLAZIONE VITE DI REGOLAZIONE	5-17		
REGOLE DI ASSISTENZA	1-2		
RELÈ INDICATORE DI DIREZIONE	19-15		
RIMOZIONE ALBERO A CAMME	10-6		
RIMOZIONE CARBURATORE	5-6		
RIMOZIONE CILINDRO	11-3		
RIMOZIONE COPERCHIO BASAMENTO DESTRO	8-3		
RIMOZIONE COPERCHIO TESTATA	10-5		
RIMOZIONE FRIZIONE	8-5		
RIMOZIONE MOTORE	7-4		
RIMOZIONE PISTONE	11-5		
RIMOZIONE RUOTA DENTATA CONDUTTRICE	7-3		
RIMOZIONE STATORE	9-2		
RIMOZIONE TESTATA	10-12		
RUOTA ANTERIORE	13-13		
RUOTA POSTERIORE	14-3		
RUOTE/PNEUMATICI	3-28		
SCARSO RENDIMENTO A ABSSE VELOCITA' E AL MINIMO	21-3		
SCARSO RENDIMENTO A ALTE VELOCITA'	21-4		
SCATOLA FILTRO ARIA	5-4		
SCHEMA DEL SISTEMA	6-0		
SECONDARIA AD IMPULSI (PAIR)	10-6		
SELLA	2-2		
SEPARAZIONE BASAMENTO	12-4		
SERBATOIO CARBURANTE	2-3		
SERBATOIO DI RISERVA RADIATORE	6-16		
SFIATATOIO BASAMENTO	3-7		
SICUREZZA GENERALE	1-1		
SISTEMA ALIMENTAZIONE ARIA SECONDARIO	3-17		
SISTEMA DI CONTROLLO EMISSIONI DI SCARICO (SISTEMA DI INIEZIONE ARIA SECONDARIO AD IMPULSI)	1-29		
SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO	3-16		
SISTEMA FRENANTE	3-23		
SISTEMA FRIZIONE	3-26		
SISTEMI DI CONTROLLO EMISSIONI	1-27		
SMONTAGGIO TESTATA	10-13		
SMONTAGGIO/MONTAGGIO CARBURATORE	5-7		
SOSPENSIONE	3-27		
SOSTITUZIONE CUSCINETTI BASAMENTO	12-20		
SOSTITUZIONE GUIDA VALVOLE	10-16		
SOSTITUZIONE LAMPADINA	19-3		
SOSTITUZIONE LIQUIDO FRENI/SPURGO ARIA	15-3		
SPECIFICHE TECNICHE	1-4		
STARTER CARBURATORE	3-5		



HONDA

HONDA



69MZ800
HONDA MOTOR CO., LTD. TOKYO. JAPAN

Ⓡ Ⓜ Ⓝ A5009712W
PRINTED IN THE UK