

HONDA NS400R

**MANUALE
DI
OFFICINA**





HONDA
NS400R

AVVISO IMPORTANTE PER LA SICUREZZA

ATTENZIONE: *Indica una forte possibilità di gravi lesioni personali o di perdita della vita se non vengono seguite le istruzioni.*

AVVERTENZA: *Indica la possibilità di lesioni personali o di danni al motociclo se le istruzioni non vengono seguite.*

NOTA: Fornisce utili informazioni.

Descrizioni dettagliate delle procedure normali di intervento, principi di sicurezza e operazioni di servizio non sono comprese in questo manuale. È importante osservare che questo manuale contiene *alcune* avvertenze che mettono in guardia contro alcuni specifici metodi di intervento che potrebbero causare LESIONI PERSONALI a chi effettua l'intervento medesimo o potrebbero danneggiare il veicolo o renderlo poco sicuro.

Si tenga conto che queste avvertenze non coprono necessariamente tutti i modi possibili in cui gli interventi, raccomandati o no dalla Honda possono essere effettuati o le possibili conseguenze pericolose, dato che la Honda non ha potuto fare un rilevamento completo di tutti i tipi di intervento. Chiunque utilizzi le procedure, siano esse raccomandate o meno dalla Honda, *deve sempre accertarsi* che né la propria sicurezza personale, né quella del veicolo possano esser messi in pericolo dal tipo di intervento o dagli attrezzi prescelti.



GUIDA ALL'IMPIEGO DEL MANUALE

Questo manuale di officina descrive le caratteristiche tecniche e le procedure di controllo per il modello NS400R.

Seguire le raccomandazioni del Programma di Manutenzione (Cap. 3) per garantire che il veicolo sia nelle migliori condizioni di funzionamento.

La esecuzione della prima manutenzione indicata nel programma è molto importante per compensare l'usura iniziale che avviene durante il periodo di rodaggio.

I capitoli da 1 a 3 si riferiscono al motociclo completo, mentre i capitoli da 4 a 19 descrivono componenti differenti della moto, raggruppati a seconda della loro disposizione.

Una volta trovato il capitolo desiderato in questa pagina, consultare l'indice a pag. 1 di tale capitolo.

La maggior parte dei capitoli inizia con una illustrazione d'insieme del gruppo o dell'impianto, informazioni di servizio e guida alla identificazione degli inconvenienti relativi al capitolo stesso. Le pagine che seguono illustrano dettagliatamente le procedure da seguire.

Qualora non si conosca bene questo motociclo, si leggano le CARATTERISTICHE TECNICHE nel Cap. 20.

Se non si conosce la causa di un inconveniente, fare riferimento al Cap. 21 GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI.

TUTTE LE INFORMAZIONI, LE ILLUSTRAZIONI, LE DIRETTIVE ED I DATI TECNICI INCLUSI IN QUESTA PUBBLICAZIONE SONO BASATI SULLE PIÙ RECENTI INFORMAZIONI DISPONIBILI AL MOMENTO DELL'APPROVAZIONE DELLA STAMPA. LA HONDA MOTOR CO. LTD., SI RISERVA IL DIRITTO DI APPORTARE MODIFICHE IN QUALUNQUE MOMENTO SENZA PREAVVISO E SENZA ALCUN OBBLIGO DA PARTE SUA. NESSUNA PARTE DI QUESTA PUBBLICAZIONE PUÒ ESSERE RIPRODOTTA SENZA PERMESSO SCRITTO.

HONDA ITALIA INDUSTRIALE S.p.A.
Ufficio Pubblicazioni Tecniche

INDICE

	INFORMAZIONI GENERALI	1
	LUBRIFICAZIONE	2
	MANUTENZIONE	3
MOTORE	CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE	4
	RIMOZIONE/INSTALLAZIONE DEL MOTORE	5
	TESTATA/CILINDRI/PISTONI	6
	FRIZIONE/AVVIAMENTO A PEDALE/ ALBERO DI RINVIO	7
	LEVERAGGIO DEL CAMBIO	8
	SISTEMA ATAC	9
	MONOBLOCCO/ALBERO MOTORE/TRASMISSIONE	10
	CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO	11
TELAIO	STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONE	12
	RUOTA POSTERIORE/SOSPENSIONE	13
	FRENI IDRAULICI	14
	FIANCATE/CARENATURA/MARMITTE	15
PARTE ELETTRICA	BATTERIA/CIRCUITO DI RICARICA	16
	CIRCUITO DI ACCENSIONE	17
	LUCI/STRUMENTI/INTERRUTTORI	18
	SCHEMA ELETTRICO	19
	CARATTERISTICHE TECNICHE	20
	LOCALIZZAZIONE GUASTI	21



NORME DI SICUREZZA	1	COPPIE DI SERRAGGIO	1-5
REGOLE DI LAVORO	1-1	ATTREZZI	1-7
IDENTIFICAZIONE DEL MODELLO	1-2	CABLAGGIO E DISPOSIZIONE DEI FILI	1-9
DATI TECNICI	1-3		

NORME DI SICUREZZA

ATTENZIONE

Se per effettuare degli interventi è necessario che il motore sia in moto, assicurarsi che il locale sia ben ventilato. Mai fare funzionare il motore in locali chiusi. I gas di scarico contengono monossido di carbonio, gas tossico.

ATTENZIONE

La benzina è estremamente infiammabile e in certe condizioni esplosiva. Non fumare e tenere lontane fiamme o scintille dalla zona di lavoro.

ATTENZIONE

L'elettrolito della batteria contiene acido solforico. Proteggersi gli occhi, la pelle e gli indumenti. In caso di contatto, lavare abbondantemente con acqua e ricorrere subito a cure mediche se l'elettrolito entra negli occhi.

ATTENZIONE

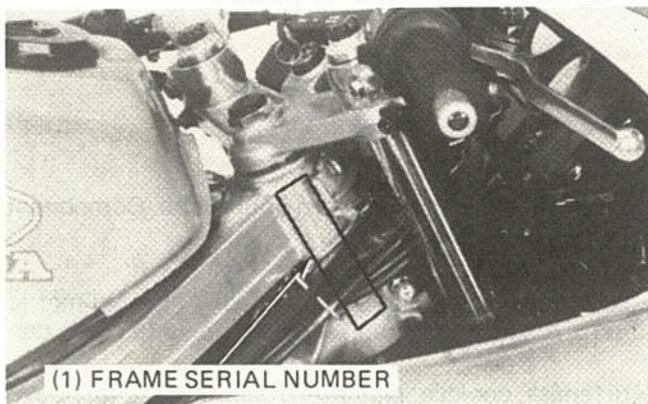
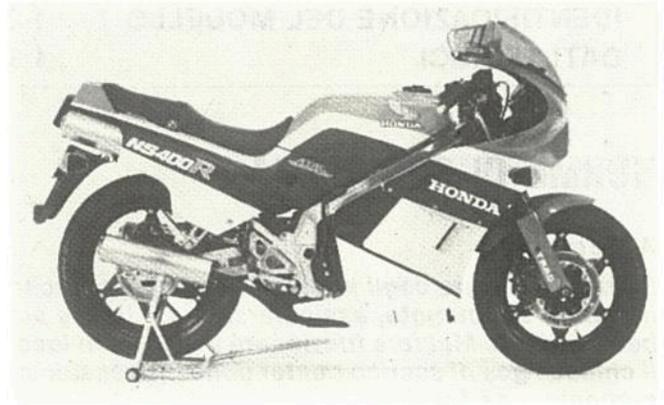
La batteria produce idrogeno che può essere particolarmente esplosivo. Non fumare ed evitare fiamme o scintille nei pressi della batteria, specialmente durante l'operazione di ricarica.

REGOLE DI LAVORO

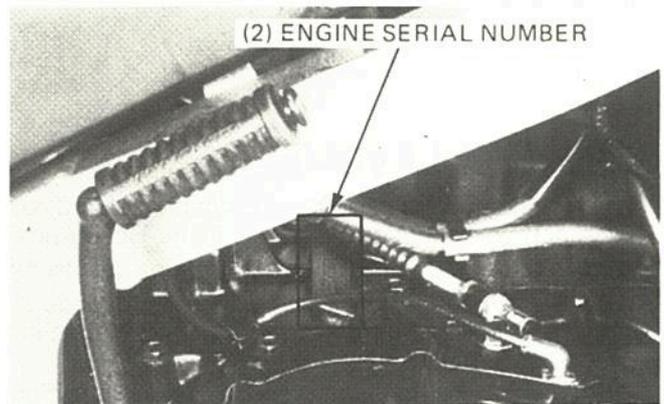
1. Usare ricambi originali Honda o ricambi e lubrificanti raccomandati dalla Honda o loro equivalenti. Componenti che non corrispondono alle specifiche Honda possono causare danni al motociclo.
2. Usare gli attrezzi speciali progettati per questo motociclo.
3. Usare solo attrezzi con misure metriche quando si lavora su questo motociclo. Le viti, i dadi e i bulloni metrici non sono intercambiabili con gli organi di unione inglesi. L'uso di attrezzi ed organi di unione non adatti può danneggiare il motociclo.
4. Durante il rimontaggio, utilizzare sempre guarnizioni, anelli di tenuta, copiglie, piastrine di sicurezza, ecc. nuove.
5. Quando si stringono viti o dadi, cominciare con quelli di maggiore diametro o interni, ed effettuare il serraggio alla coppia prescritta diagonalmente, a meno che non venga specificata una particolare sequenza.
6. Pulire i componenti con un solvente adatto dopo lo smontaggio. Lubrificare le superfici di lavoro prima di rimontarle.
7. Dopo il rimontaggio, controllare che tutti i componenti siano stati installati correttamente e che funzionino perfettamente.



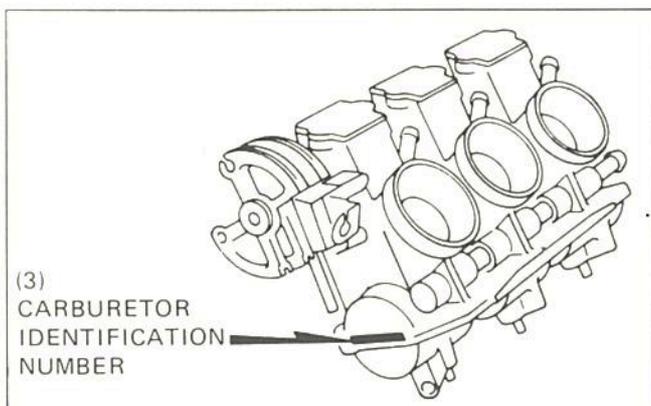
IDENTIFICAZIONE DEL MODELLO



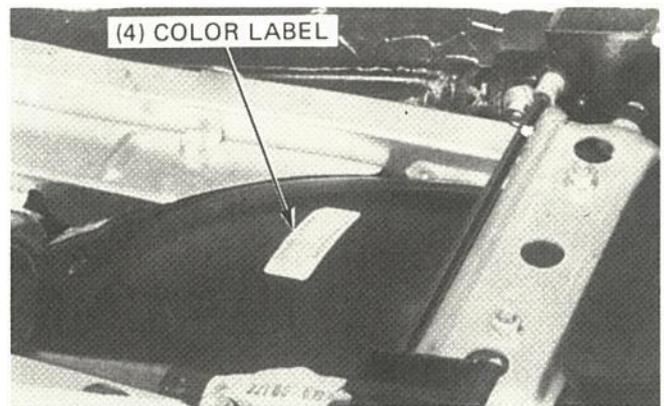
Il numero di serie del telaio è stampigliato sul lato destro della testa dello sterzo.



Il numero di serie del motore è stampigliato sul lato destro del basamento.



I numeri di serie del carburatore sono incisi sul lato destro di ognuno dei carburatori.



L'etichetta del colore è applicata sul parafrangente posteriore sotto il sedile.



DATI TECNICI

OGGETTO		DATI TECNICI		
DIMENSIONI	Lunghezza massima	2.065 mm		
	Larghezza massima	720 mm		
	Altezza massima	1.150 mm		
	Interasse	1.385 mm		
	Altezza sella	790 mm		
	Altezza da terra	135 mm		
	Peso a secco	163 kg		
	Peso in ordine di marcia	183 kg		
TELAIO	Tipo	Tubi e piastre in lega di alluminio a doppia culla		
	Sospensione ant., escursione	Forcella telescopica, 120 mm		
	Sospensione post., escursione	Forcellone oscillante/Ammortizzatore, 100 mm		
	Pressione aria sospensione ant.	0-40 kPa (0-0,4 kg/cm ²)		
	Dimensione pneumatico ant.	100/90 V 16		
	Dimensione pneumatico post.	110/90 V 17		
	Pressione gonfiaggio pneumatici (a freddo)	Carico fino a 90 kg	anteriore	250 kPa (2,50 kg/cm ²)
			posteriore	250 kPa (2,50 kg/cm ²)
		oltre 90 kg	anteriore	250 kPa (2,50 kg/cm ²)
			posteriore	290 kPa (2,90 kg/cm ²)
Freno anteriore	a disco doppio			
Freno posteriore	a disco singolo			
Capacità carburante	19 litri			
Capacità riserva carburante	3 litri			
Angolo di incidenza	27°05'			
Avancorsa	100 mm			
Capacità olio forcella anteriore	destra: 332 cm ³ sinistra: 348 cm ³			
MOTORE	Tipo	Motore a 2 tempi a benzina raffreddato ad acqua		
	Disposizione dei cilindri	3 cilindri a V di 90°		
	Alesaggio e corsa	57,0 × 50,6 mm		
	Cilindrata	387 cc		
	Rapporto di compressione	6,7 : 1		
	Capacità olio motore	2,0 litri		
	Capacità olio trasmissione	2,0 litri (dopo smontaggio) 1,8 litri (al rabbocco)		
	Capacità liquido di raffreddamento	1,935 cc		
	Sistema di lubrificazione	lubrificazione separata		
	Filtro aria	in schiuma di poliuretano oliata		
	Compressione cilindri	1.200 ± 200 kPa (12 ± 2,0 kg/cm ²)		
	Numerazione cilindri	n. 1 anteriore sinistro n. 2 posteriore n. 3 anteriore destro		
	Regime di minimo	1.300 ± 100 g/min		
	Peso del motore a secco	47 kg		



OGGETTO		DATI TECNICI
CARBURATORE	Tipo Diametro diffusore Diametro Venturi Nr. di identificazione Apertura iniziale vite miscela minimo Livello galleggiante	KEIHIN TA09 32 mm 26 mm TA09A 1 giro e 3/4 all'infuori 13 mm
TRASMISSIONE	Frizione Trasmissione Riduzione primaria Riduzione finale Rapporto 1 ^a velocità Rapporto 2 ^a velocità Rapporto 3 ^a velocità Rapporto 4 ^a velocità Rapporto 5 ^a velocità Rapporto 6 ^a velocità Schema innesto marcie	Multidisco a bagno olio con molla di richiamo 6 velocità sempre in presa 2,481 2,500 2,500 1,714 1,333 1,111 0,965 0,866 azionamento a pedale sul lato sinistro, 1-Folle-2-3-4-5-6
IMPIANTO ELETTRICO	Sistema di accensione Anticipo di accensione (Segno "F") Sistema di avviamento Alternatore Capacità batteria Candele/Distanza elettrodi NGK ND Fusibile/Fusibile principale	CDI 21° PPMS al minimo con pedale di avviamento (Kick starter) 160 W / 5.000 g/min 12 V - 4 AH BR8ES, BR9ES / 0,7-0,8 mm BR10EV / 0,5-0,6 mm W24ESR-U, W 27ESR-U / 0,7-0,8 mm W31ESR-GU / 0,5-0,6 mm 10A × 6,15 A × 1/30A × 1
LUCI	Faro (abbagliante/anabbagliante) Luce posteriore/Stop Indicatori di direzione Luci strumenti Spie Luce di posizione	60/55 W 5/21 W 21 W 3,4 W × 4 3 W × 5 4 W



COPPIE DI SERRAGGIO

MOTORE

OGGETTO	Diametro filettatura (mm)	COPPIE DI SERRAGGIO		NOTE
		Nm	Kgm	
Bullone arresto motore	12	50-60	5,0- 6,0	Applicare prodotto bloccafilletti.
Dadi testata	8	23-27	2,3- 2,7	
Dadi cilindro	8	23-27	2,3- 2,7	Applicare prodotto bloccafilletti.
Candele	14	15-20	1,5- 2,0	
Perno tamburo selettore	8	21-25	2,1- 2,5	Applicare prodotto bloccafilletti.
Dado bloccaggio frizione	20	55-65	5,5- 6,5	
Bullone ingranaggio principale	10	50-60	5,0- 6,0	Bullone speciale.
Bullone perno del braccio ATAC	6	10-14	1,0- 1,4	
Dado di montaggio tubazione camera inferiore	8	21-25	2,1- 2,5	Applicare mastice SH.
Bullone basamento superiore	6	10-14	1,0- 1,4	
Bullone basamento superiore	8	21-25	2,1- 2,5	Applicare mastice SH.
Bullone basamento inferiore	6	10-14	1,0- 1,4	
Bullone basamento inferiore	8	21-25	2,1- 2,5	Applicare mastice SH.
Tappo drenaggio olio trasmissione	12	25-35	2,5- 3,5	
Sensore temperatura	—	10-14	1,0- 1,4	Applicare mastice SH.
Coperchio sinistro basamento	6	7-11	0,7- 1,1	
Bullone volano	10	90-100	9,0-10,0	Applicare mastice SH.
Bullone statore dell'alternatore	6	10-14	1,0- 1,4	

TELAIO

OGGETTO	Diametro filettatura (mm)	COPPIE DI SERRAGGIO		NOTE
		Nm	Kgm	
Bullone supporto motore	10	35-45	3,5- 4,5	Dado a U
Bullone supporto sottotelaio	8	24-30	2,4- 3,0	
Bullone a brucola del supporto sotto telaio	8	35-45	3,5- 4,5	Dado a U
Bullone piastra di supporto motore	8	24-30	2,4- 3,0	
Dado raccordo marmitta	8	23-27	2,3- 2,7	Dado a U
Bullone supporto marmitta	8	24-30	2,4- 3,0	
Bullone supporto silenziatore marmitta	8	24-30	2,4- 3,0	Dado a U
Dado raccordo silenziatore marmitta	6	10-14	1,0- 1,4	
Bullone montaggio post. serbatoio carburante	8	20-24	2,0- 2,4	Dado a U
Dado perno ruota anteriore	14	55-65	5,5-6,5	
Bullone serraggio superiore forcella	7	9-13	0,9-1,3	Dado a U
Bullone serraggio inferiore forcella	10	45-55	4,5- 5,5	
Bullone serraggio manubrio	8	24-30	2,4- 3,0	Dado a U
Filettatura forcella anteriore	—	15-30	1,5- 3,0	
Dado canotto sterzo	24	80-120	8,0- 12,0	Dado a U
Dado regolazione cuscinetto sterzo	26	28-32	2,8- 3,2	
Bullone a brucola disco freni ant.	8	37-43	3,7- 4,3	Dado a U
Dado supporto perno ant.	8	18-25	1,8- 2,5	



COPPIE DI SERRAGGIO

MOTORE

OGGETTO	Diametro filettatura (mm)	COPPIE DI SERRAGGIO		NOTE
		Nm	Kgm	
Bullone a testa cava della canna ant.	8	15-25 Nm	1,5-2,5	Applic. prodotto frenafiletti Applic.prodotto frenafiletti
Bullone a testa cava anti-dive	6	6-9 Nm	0,6-0,9	
Dado perno ruota posteriore	16	80-100 Nm	8,0-10,0	Lubrificare con olio Applicare prodotto frenafiletti
Dado perno forcellone	14	60-70 Nm	6,0-7,0	
Bullone di montaggio sup. dell'ammortizzatore posteriore	10	50-60 Nm	5,0-6,0	
Bullone di montaggio inferiore dell'ammortizzatore posteriore	10	50-60 Nm	5,0-6,0	
Articolazione ammortizzatore-bullone telaio	10	50-60 Nm	5,0-6,0	
Articolazione ammortizzatore-bullone braccio ammortizzatore	10	50-60 Nm	5,0-6,0	
Braccio ammortizzatore-Bullone forcellone	10	50-60 Nm	5,0-6,0	
Bullone ingranaggio condotto	8	28-34 Nm	2,8-3,4	
Bullone a testa cava disco freno post.	8	37-43 Nm	3,7-4,3	
Controdado asta ammortizzatore post.	12	38-60 Nm	3,8-6,0	
Bullone a testa cava supporto poggipiedi	8	24-30 Nm	2,4-3,0	
Sfiato della pinza freni	7	4-7 Nm	0,4-0,7	
Bullone superiore pinza freni	12	25-30 Nm	2,5-3,0	
Bullone inferiore pinza freni	8	20-25 Nm	2,0-2,5	
Bullone tubazione freni	10	25-35 Nm	2,5-3,5	
Bullone perno anti-dive	6	10-15 Nm	1,0-1,5	
Bullone supporto pinza ant. destra	10	35-45 Nm	3,5-4,5	
Perno filettato supporto pinza ant.sinistra	10	30-40 Nm	3,0-4,0	
Controdado asta di spinta cilindro principale posteriore	8	15-20 Nm	1,5-2,0	
Articolazione di serraggio freno posteriore-forcellone	8	18-25 Nm	1,8-2,5	
Articolazione serraggio freno posteriore-pinza	10	30-40 Nm	3,0-4,0	
Bullone supporto carenatura	10	30-40 Nm	3,0-4,0	
Coppa filtro carburante	—	3-5 Nm	0,3-0,5	
Dado supporto faro	6	8-12 Nm	0,8-1,2	
Vite parabrezza	—	1-2 Nm	0,1-0,2	
Vite rivestimento inferiore	—	7-11 Nm	0,7-1,1	
Bullone montaggio cilindro principale posteriore	6	10-14 Nm	1,0-1,4	
Bullone interruttore accensione	8	20-30 Nm	2,0-3,0	
Controdado valvola carburante	22	20-25 Nm	2,0-2,5	
Interruttore termostatico	16	24-32 Nm	2,4-3,2	

Le suddette coppie di serraggio si riferiscono a dei punti specifici. Qualora non vengano indicati dei valori specifici, seguire le coppie di serraggio standard elencate qui di seguito:

COPPIE DI SERRAGGIO STANDARD

OGGETTO	COPPIA DI SERRAGGIO	OGGETTO	COPPIA DI SERRAGGIO
Bullone, dado 5 mm	4,5-6,0 Nm	vite 5 mm.	3,5-5,0 Nm
Bullone, dado 6 mm	8-12 Nm	vite 6 mm	7-11 Nm
Bullone, dado 8 mm	18-25 Nm	bullone con bordino e dado da 6 mm	10-14 Nm
Bullone, dado 10 mm	30-40 Nm	bullone con bordino e dado da 8 mm	24-30 Nm
Bullone, dado 12 mm	50-60 Nm	bullone con bordino e dado da 10 mm.	35-45 Nm



ATTREZZI

SPECIALI

DESCRIZIONE	N° DELL'ATTREZZO	NOTE	VEDI CAP.
Serie estrattori anelli guida *	07946-KM90000	Anello esterno cuscinetto testa di sterzo	12
-Accessorio battitoio A, 47 mm	(07946-KM90100)		
-Accessorio battitoio B, 55 mm	(07946-KM90200)		
Gruppo albero battitoio (inc. dadi A e B)	(07946-KM90300)	Compresi nella serie	
-Estrattore cuscinetti A, 47 mm	(07946-KM90400)		
-Estrattore cuscinetti B, 55 mm	(07946-KM90500)		
-Base del gruppo	(07946-KM90600)		
Accessorio manometro compressione	07410-0020000	Compressione cilindri	3
Vacuometro	07404-0020000	Sincronizzazione carburatori	3
Apparecchio di controllo digitale	07411-0020000	Controllo della batteria	16
Pinze per anelli elastici	07914-3230001	Cilindro principale freni	12,14
Chiave per canotto sterzo	07916-4300000	Registrazione cuscinetti testa dello sterzo	12
Chiave esagonale, 6 mm	07917-3230000	Forcella anteriore	12
Serie estrattori cuscinetti, 12 mm	07936-1660001	Cuscinetto albero pompa acqua	11
- Gruppo albero estrattore cuscinetti 12 mm	(07741-1660100)		
- Peso di scorrimento estrattore	(07741-0010201)	Compresi nella serie	
Estrattore cuscinetti	07936-3710300		7
Maniaco estrattore cuscinetti	07936-3710100	Cuscinetti rilascio frizione	7
Peso di scorrimento estrattore	07741-0010201		
Accessorio battitoio, 28 x 30 mm	07946-1870100	Cuscinetti pompa acqua e forcellone	11,13
Battitoio canotto dello sterzo	07946-MB00000	Guida interna cuscinetti inferiori della testa dello sterzo	12
Albero del battitoio	07946-MJ00100	Cuscinetto del forcellone	13
Testa del battitoio	07946-KM40700	Cuscinetto del forcellone	13
Battitoio giunto della forcella	07947-3710101	Paraolio forcella anteriore	12
Accessorio compressore ammortizzatore	07959-MB10000	Ammortizzatore posteriore	13
Accessorio compressore della molla	07960-1870100	Cuscinetto albero primario	10
Gruppo perno battitoio	07965-MA60600		13
Base del battitoio	07965-MA60700	Boccola sup. ammortizzatore post.	
Apparecchio di controllo bobina di accensione	07508-0070100	Bobina di accensione	17
Adattatore apparecchio di controllo CDI *	07508-0012800	Centralina CDI	17
Adattatore apparecchio di controllo CDI	07508-0012900	Centralina CDI	17

(*) Attrezzo di nuova introduzione

**INFORMAZIONI GENERALI**

COMUNI

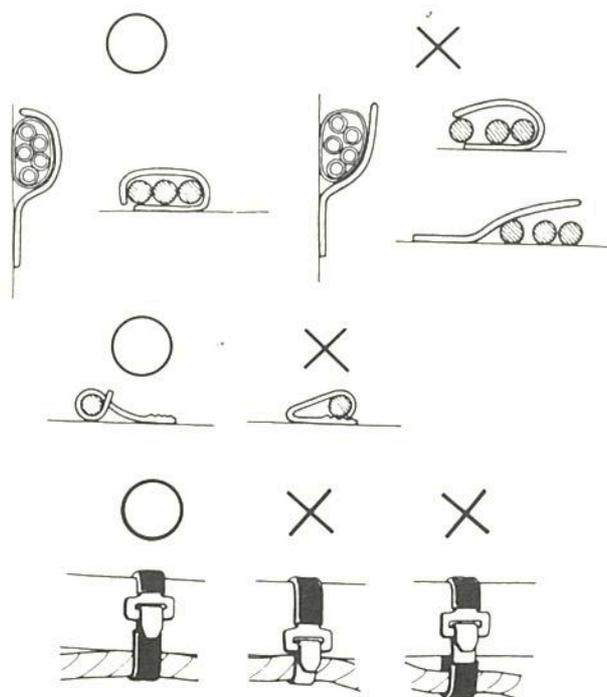
DESCRIZIONE	N° DELL'ATTREZZO	NOTE	VEDI CAP.
Calibro livello galleggiate	07401-0010000	Livello galleggiante	4
Chiave per controdadi, 17 × 27 mm	07716-0020300	Frizione	7
Prolunga	07716-0020500	Frizione e sterzo	7,12
Chiave per controdadi, 30 × 32 mm	07716-0020400	Sterzo	12
Supporto ingranaggio primario	07724-0010100	Ingranaggio primario condutt.	7
Supporto mozzo frizione	07724-0050000	Frizione	7
Supporto e universale	07725-0030000	Volano	16
Estrattore del rotore	07733-0020001	Volano	16
Guida, 12 mm	07746-0040200	Cuscinetti pompa acqua	11
Accessorio, 37 × 40 mm	07746-0010200	Cuscinetti ruota post.	13
Guida, 17 mm	07746-0040400	Cuscinetti ruota post.	13
Accessorio 42 × 47 mm	07746-0010300	Cuscinetti ruota ant. e post.	12,13
Guida, 15 mm	07746-0040300	Cuscinetti ruota ant.	12,13
Accessorio, 32 × 35 mm	07746-0010100	Cuscinetto forcellone	13
Guida, 22 mm	07746-0041000	Cuscinetto forcellone	13
Battitoio	07749-0010000	Cuscinetti	
Battitoio	07746-0020100	Cuscinetti albero primario	10
Manicotto estrattore cuscinetti, 15 mm	07746-0050400	Cuscinetto ruota anteriore	12
Espansore estrattore cuscinetti	07746-0050100	Cuscinetti ruota	12,13
Manicotto estrattore cuscinetti, 17 mm	07746-0050500	Cuscinetto ruota posteriore	13
Battitoio giunto forcella ant.	07747-0010100	Paraolio forcella anteriore	12
Compressore ammortizzatore	07959-3290001	Ammortizzatore posteriore	13



CABLAGGIO E DISPOSIZIONE DEI FILI

Nella disposizione dei cavi e dei fili fare attenzione a quanto segue:

- Cavi, fasci e fili lenti possono costituire un pericolo. Dopo il serraggio controllare che siano perfettamente fissati.
- In caso di utilizzazione di serraggio a saldatura, non stringere i fili contro la saldatura o l'estremità del morsetto.
- Fissare i cavi ed i fili al telaio con le rispettive fascette nei punti previsti. Serrare le fascette in modo tale che solo le superfici isolate siano a contatto con i cavi o i fili.
- Disporre il cablaggio in modo tale che non sia troppo teso, né troppo lento.
- Proteggere i cavi ed i fili con nastro isolante o tubi quando sono a contatto con uno spigolo o con un angolo tagliente. Pulire accuratamente la superficie di applicazione prima di avvolgerla con nastro isolante.
- Non utilizzare cavi e fili con isolante danneggiato: riparare il punto danneggiato con nastro isolante o sostituirlo.
- Disporre il cablaggio in modo da evitare spigoli taglienti e angoli.
- Evitare anche le estremità sporgenti di bulloni e viti.
- Non avvicinare i cavi ai tubi di scappamento o ad altre parti che si riscaldano durante il funzionamento.
- Assicurarsi che i passacavi siano ben alloggiati nelle loro scanalature.
- Dopo aver effettuato il serraggio controllare che i cavi non siano in contatto con alcuna parte mobile e di scorrimento.
- Dopo aver posato i cavi ed i fili, assicurarsi che nessuno di essi sia ritorto o piegato.
- I fili ed i cavi posati lungo il manubrio in nessuna posizione di sterzata devono essere troppo tesi o troppo lenti, né essere bloccati o interferire con particolari adiacenti.

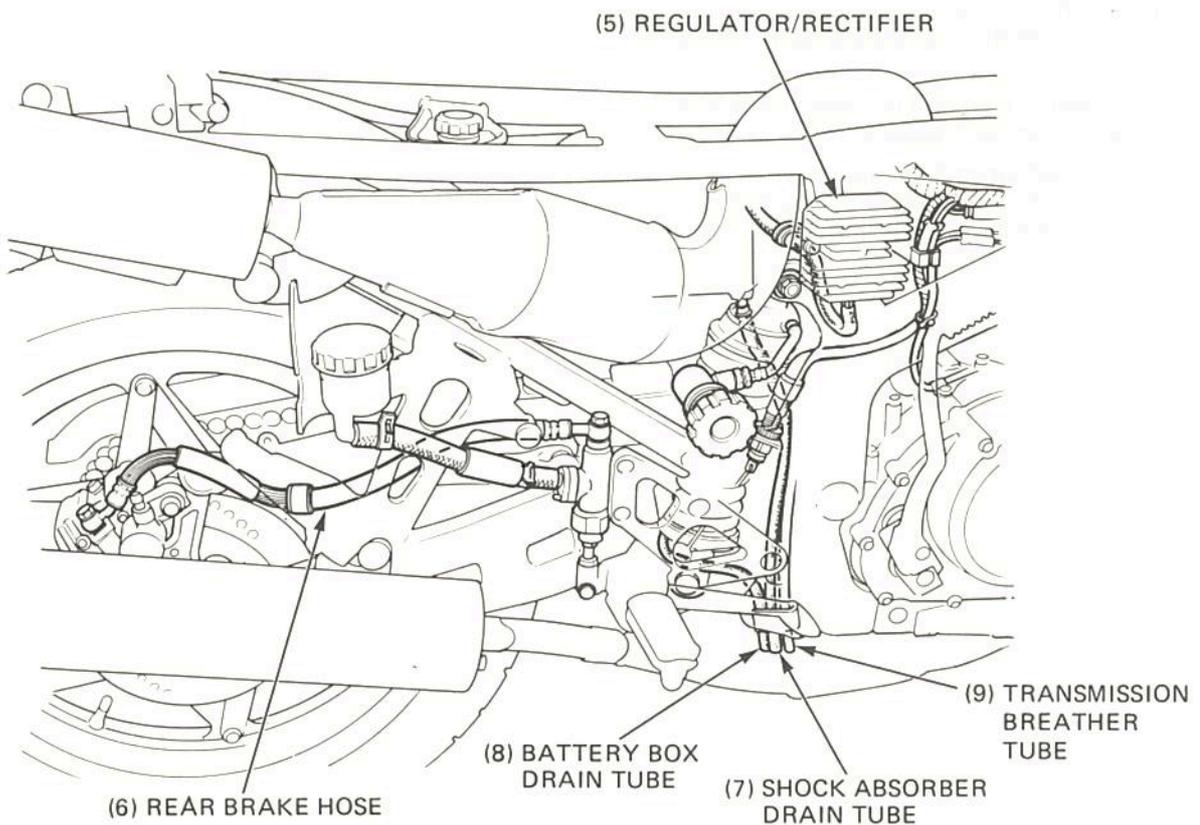
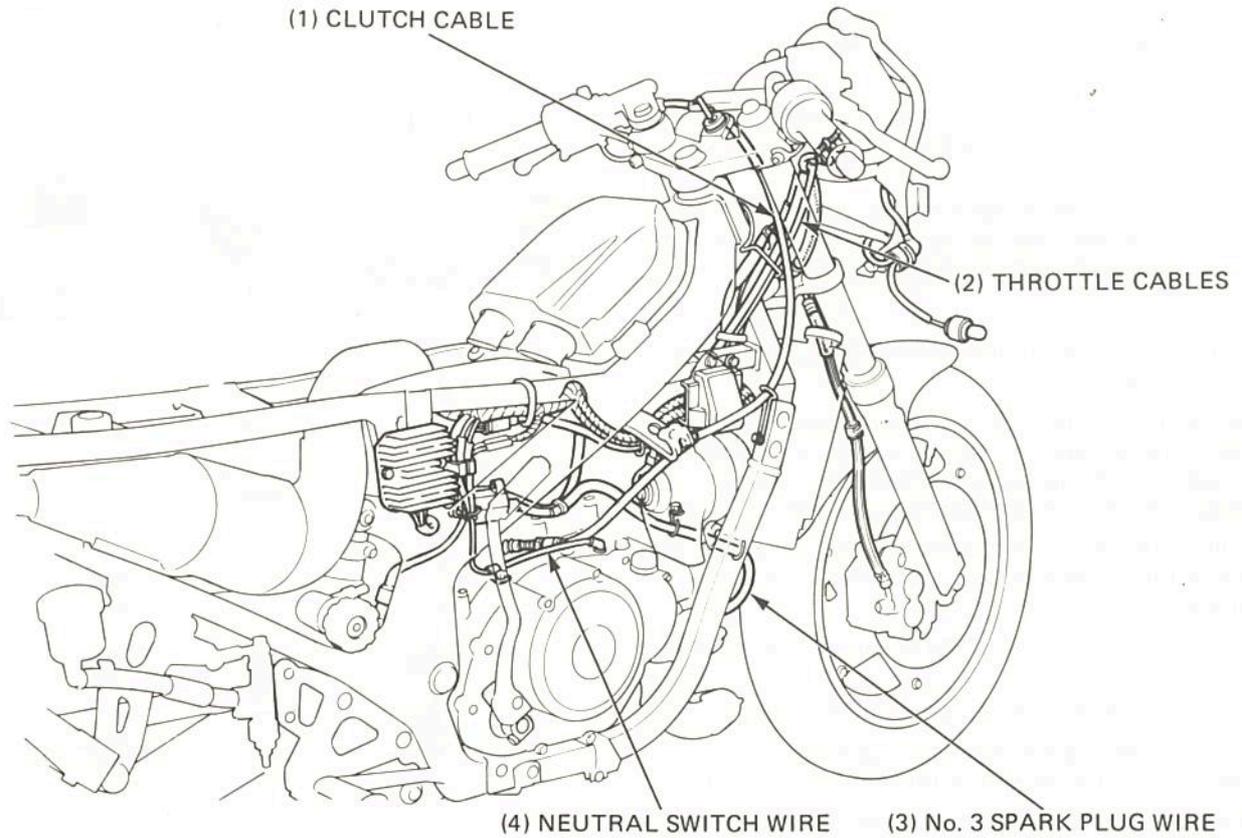




INFORMAZIONI GENERALI

- (1) CAVO DELLA FRIZIONE
- (2) CAVI ACCELERATORE
- (3) FILO DELLA CANDELA N. 3
- (4) FILO INTERRUOTORE DI FOLLE
- (5) REGOLATORE/RADDRIZZATORE

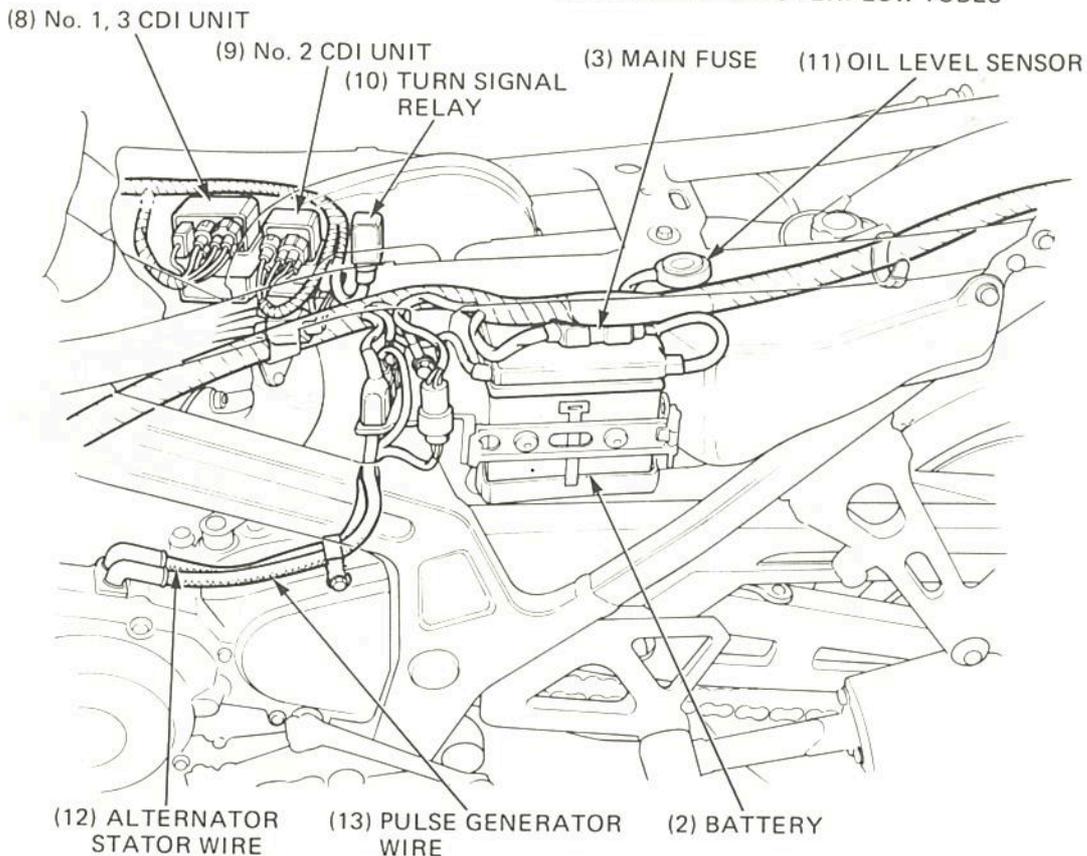
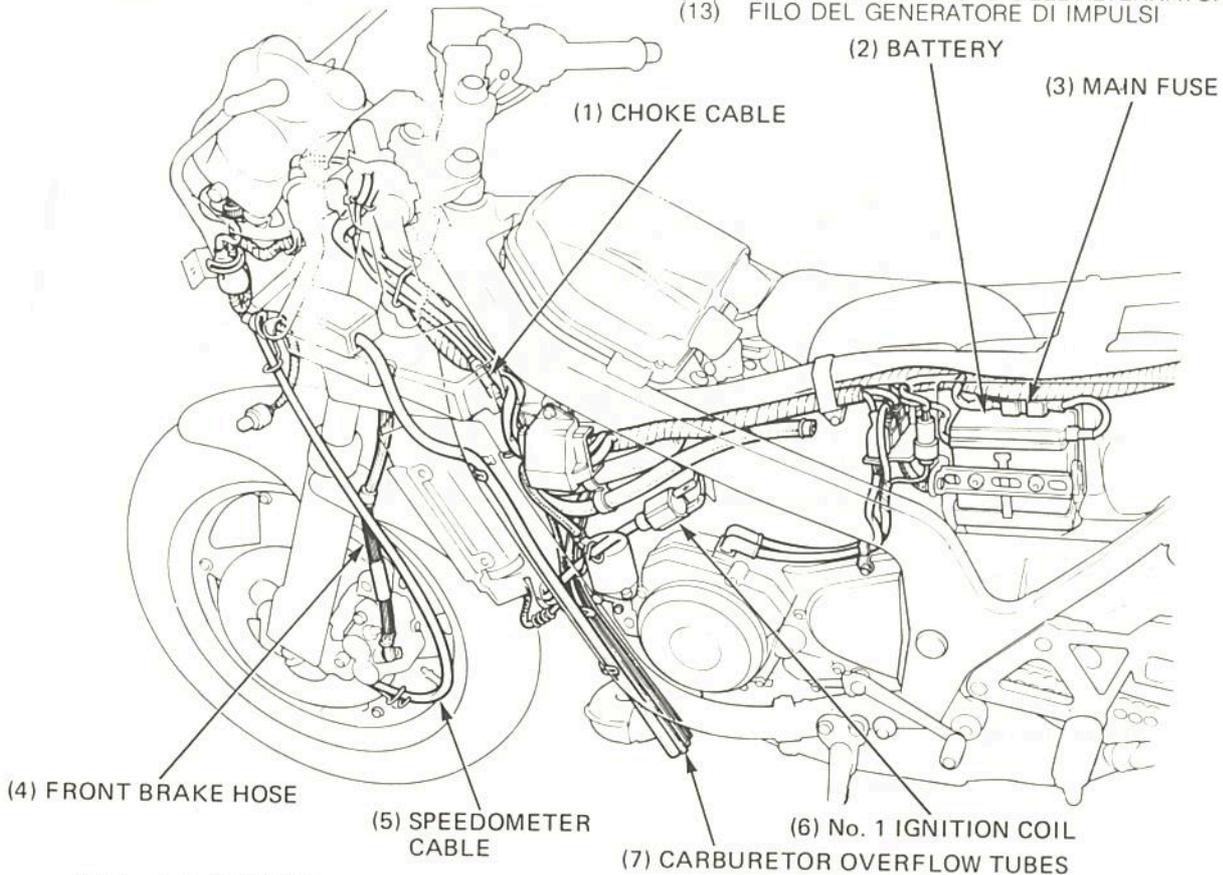
- (6) TUBO FRENO POSTERIORE
- (7) TUBO DI DRENAGGIO AMMORTIZZATORE
- (8) TUBO DI DRENAGGIO SCATOLA BATTERIA
- (9) TUBO DI SFIATO DELLA TRASMISSIONE

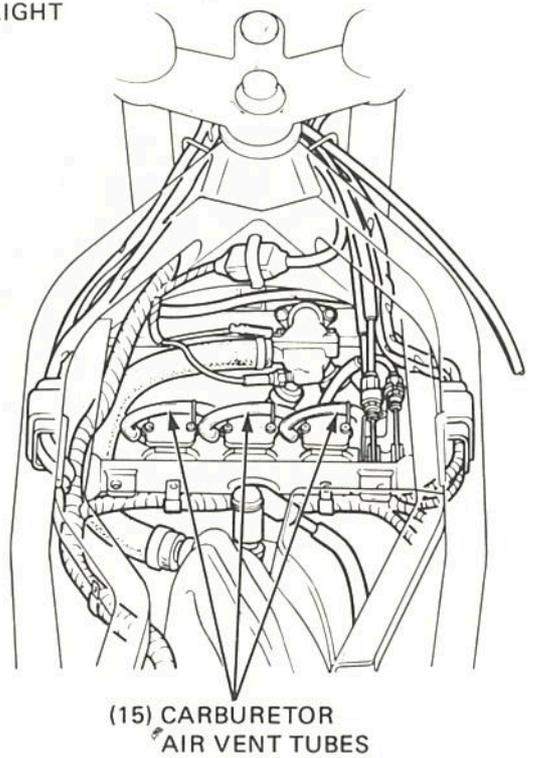
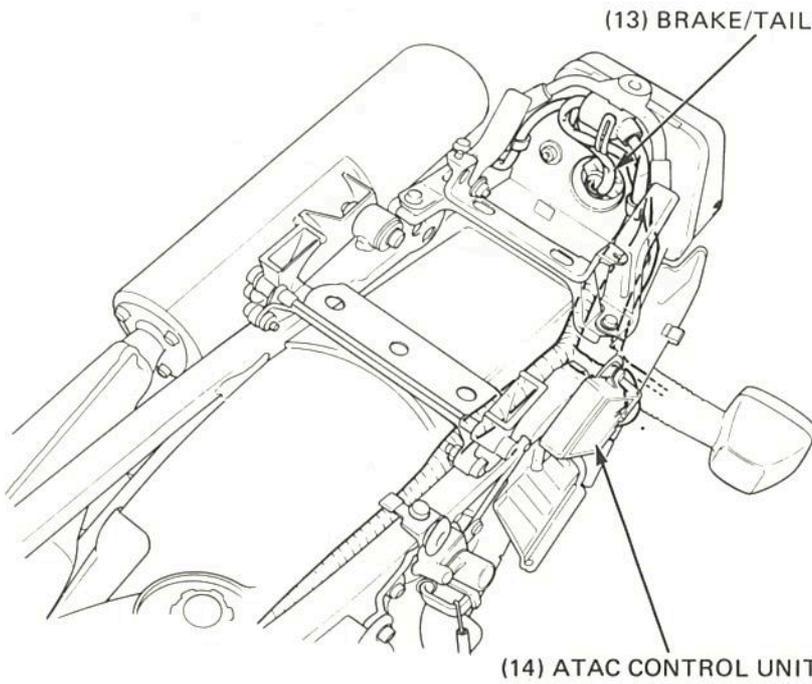
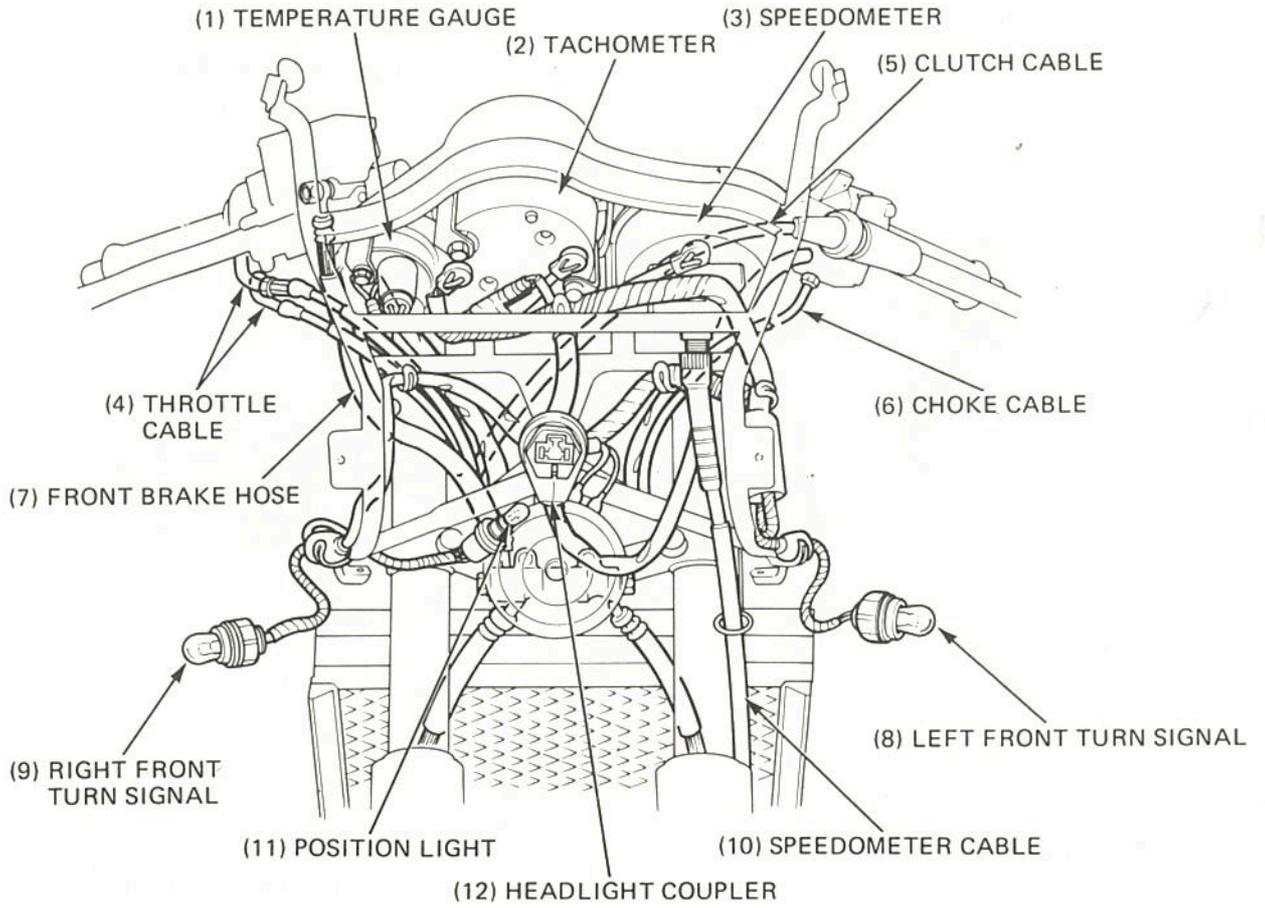




- (1) CAVO STARTER
- (2) BATTERIA
- (3) FUSIBILE PRINCIPALE
- (4) TUBO FRENO ANTERIORE
- (5) CAVO TACHIMETRO
- (6) BOBINA DI ACCENSIONE N. 1

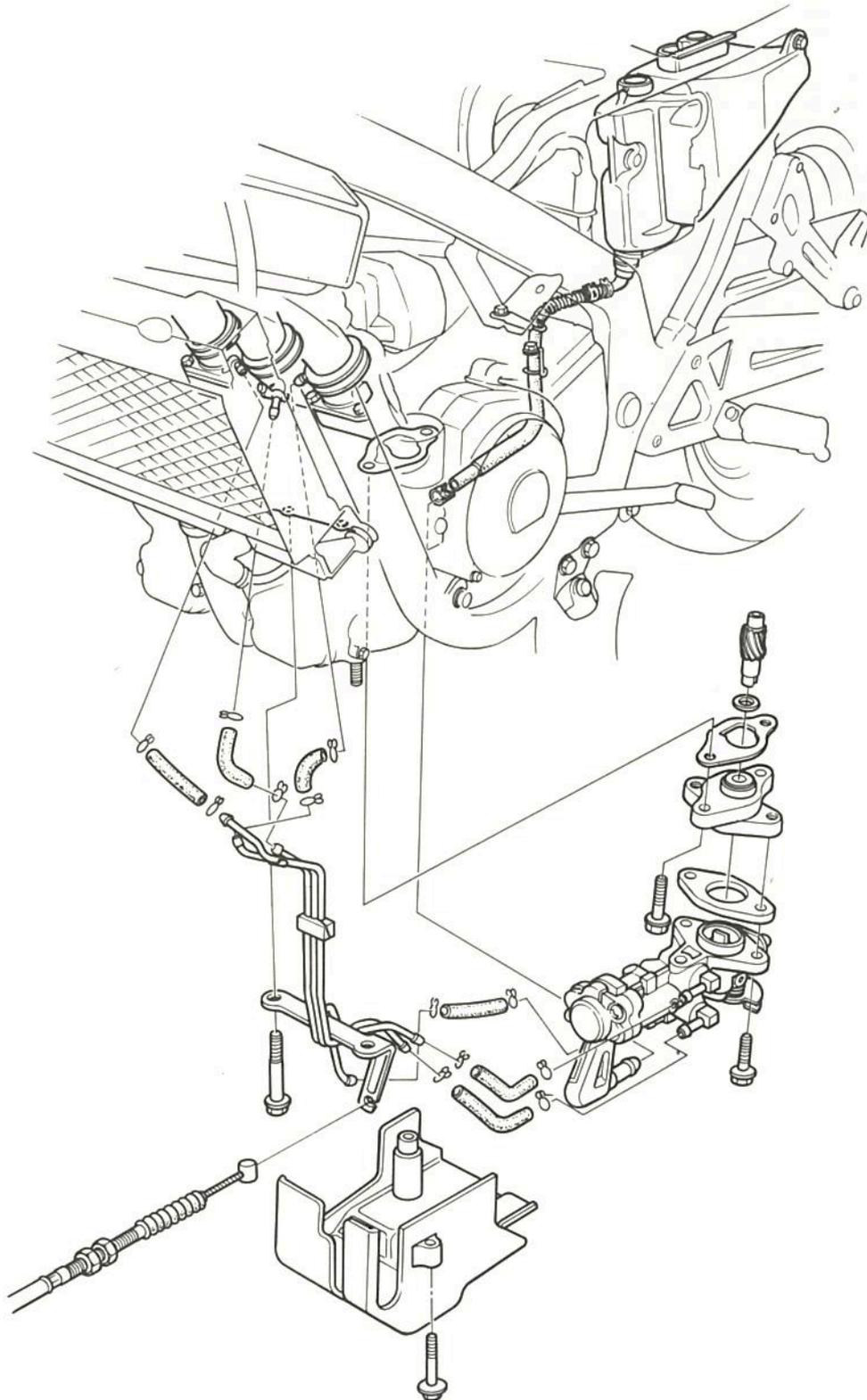
- (7) TUBI DI TROPPO PIENO DEL CARBURATORE
- (8) CENTRALINE CDI N. 1 e 3
- (9) CENTRALINA CDI N. 2
- (10) RELE LAMPEGGIATORI DIREZIONALI
- (11) SENSORE LIVELLO OLIO
- (12) FILO DELLO STATORE DELL'ALTERNATORE
- (13) FILO DEL GENERATORE DI IMPULSI







- (1) INDICATORE TEMPERATURA
- (2) CONTAGIRI
- (3) TACHIMETRO
- (4) CAVO ACCELERATORE
- (5) CAVO FRIZIONE
- (6) CAVO STARTER
- (7) TUBO FRENO ANTERIORE
- (8) INDICATORE DI DIREZIONE ANTERIORE SINISTRO
- (9) INDICATORE DI DIREZIONE ANTERIORE DESTRO
- (10) CAVO TACHIMETRO
- (11) LUCE DI POSIZIONE
- (12) SPINA FARO
- (13) LUCE POSTERIORE/STOP
- (14) CENTRALINA DI CONTROLLO ATAC
- (15) TUBI DI SFIATO DEL CARBURATORE





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	2-1	INSTALLAZIONE POMPA OLIO	2-3
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	2-1	DISAREAZIONE POMPA OLIO	2-4
RIMOZIONE POMPA OLIO	2-2	RIMOZIONE/INSTALLAZIONE POMPA OLIO	2-5
		PUNTI DI LUBRIFICAZIONE	2-7

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

- La manutenzione del sistema di lubrificazione, ad eccezione della rimozione/installazione del condotto di uscita dell'olio, può essere effettuata con il motore montato sul telaio.
- Durante la rimozione e la installazione della pompa olio, evitare accuratamente che polvere o impurità penetrino nel motore e nel condotto dell'olio.
- Non cercare di smontare la pompa dell'olio.
- Disareare la pompa dell'olio se vi è dell'aria nel condotto di ingresso (dal serbatoio olio alla pompa olio) oppure ogni volta che il condotto di ingresso viene staccato.
- Disareare i condotti di uscita dell'olio (dalla pompa olio agli isolatori del carburatore) ogni volta che i condotti vengono staccati.
- La pompa dell'olio può essere rimossa ed installata senza smontare la base di supporto della pompa. Per effettuare la manutenzione dell'albero di trazione della pompa olio e del paraolio, è necessario rimuovere il supporto.
- Prima di rimuovere il supporto della pompa olio, far scolare l'olio della trasmissione.
- Per la pulizia del filtro olio, vedere a pag. 3-6.

DATI TECNICI

Capacità olio:	2,0 litri
Olio raccomandato:	olio per motori a due tempi Honda oppure: CASTROL NEW FORMULA TTS ESSO 2T SPORTS MOTOR OIL AGIP 2T SPECIAL

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Fumi eccessivi e/o depositi carboniosi sulla candela

- La pompa non è sincronizzata correttamente (troppo olio).
- Olio motore di cattiva qualità.

Surriscaldamento

- Pompa olio non correttamente sincronizzata (olio insufficiente).
- Olio motore di cattiva qualità.

Pistone grippato

- Mancanza di olio o condotto olio intasato.
- Pompa non correttamente sincronizzata (olio insufficiente).
- Aria nel condotto olio.
- Pompa olio difettosa.
- Candela con valore termico errato.

L'olio non defluisce dal serbatoio

- Foro di sfiato sul tappo del serbatoio ostruito.
- Filtro olio ostruito.

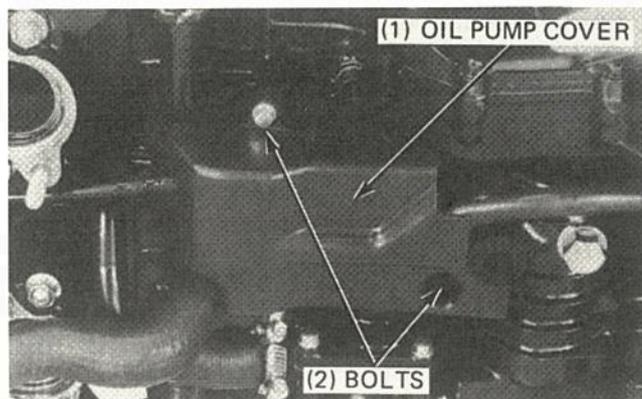


RIMOZIONE POMPA OLIO

Rimuovere la carenatura inferiore (Cap. 15).
Rimuovere le camere di scarico dei cilindri N. 1 e 3 (Cap. 15).

Rimuovere i due bulloni del coperchio della pompa olio ed il coperchio.
Pulire la pompa dell'olio ed il basamento prima di rimuovere la pompa dell'olio.

- (1) COPERCHIO POMPA OLIO
(2) BULLONI

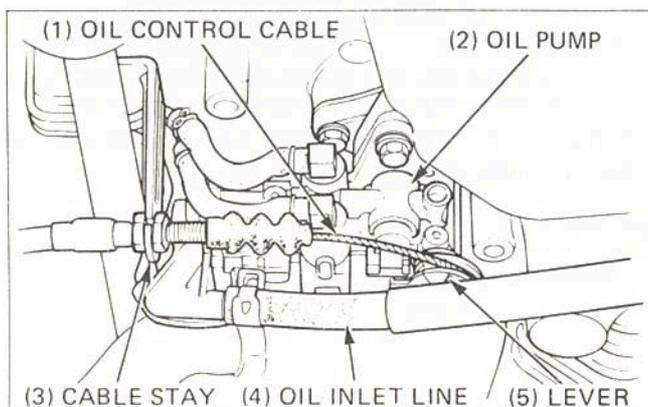


Staccare il cavo di controllo dell'olio dalla leva della pompa olio ed il supporto del cavo.
Staccare il condotto di entrata dell'olio dalla pompa olio.

NOTA

- Chiudere il condotto di entrata dell'olio con un morsetto stringitubi per evitare che l'olio fuoriesca, oppure scaricare l'olio in un recipiente pulito.

- (1) CAVO CONTROLLO OLIO
(2) POMPA OLIO
(3) SUPPORTO DEL CAVO
(4) CONDOTTO DI ENTRATA DELL'OLIO
(5) LEVA



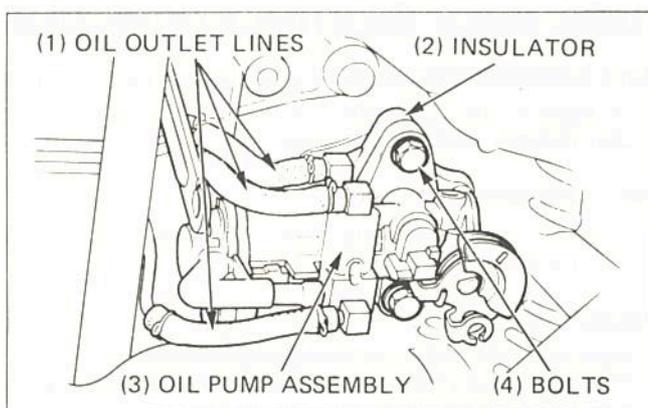
Staccare i tre condotti di uscita dell'olio dalla pompa olio.

NOTA

- Tappare i condotti di uscita dell'olio per evitare che l'olio fuoriesca.

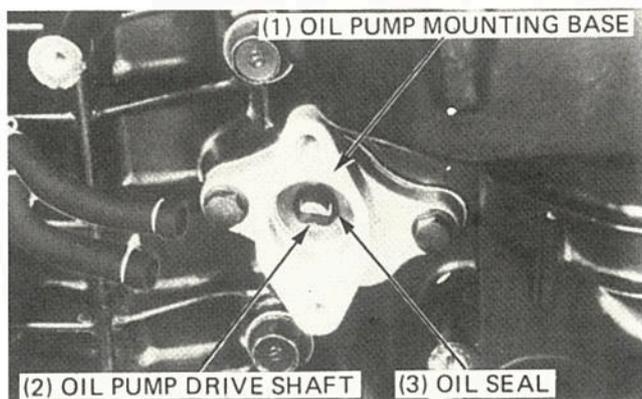
Rimuovere i due bulloni di montaggio della pompa olio, la pompa olio e l'isolante.

- (1) CONDOTTI DI USCITA DELL'OLIO
(2) ISOLANTE
(3) GRUPPO POMPA OLIO
(4) BULLONI



Scaricare l'olio dalla trasmissione (pag. 3-12).
Rimuovere la base di montaggio della pompa olio togliendo i due bulloni.
Rimuovere l'albero della pompa olio, la guarnizione e la rondella dalla base di montaggio.

- (1) BASE DI MONTAGGIO POMPA OLIO
(2) ALBERO DELLA POMPA OLIO
(3) GUARNIZIONE PARAOLIO





CONTROLLO POMPA OLIO

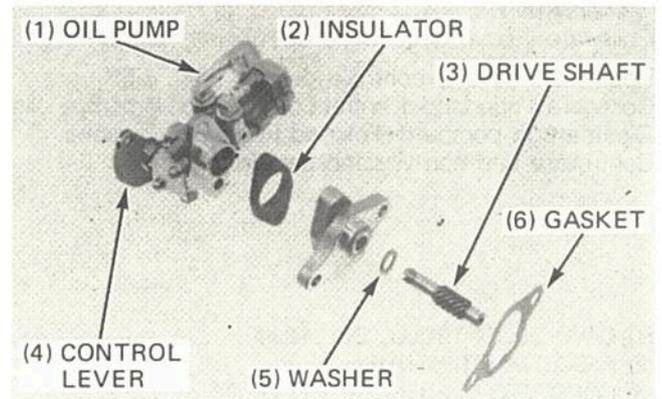
Controllare i seguenti punti:

- Guarnizione di tenuta usurata o danneggiata.
- Albero pompa olio usurato o danneggiato.
- Superficie di accoppiamento della base di montaggio danneggiata.
- Corpo della pompa olio danneggiata.
- Funzionamento morbido della leva di controllo della pompa.

AVVERTENZA

· Non cercare di smontare la pompa olio.

- (1) POMPA OLIO
- (2) ISOLANTE
- (3) ALBERO POMPA
- (4) LEVA DI CONTROLLO
- (5) RONDELLA
- (6) GUARNIZIONE

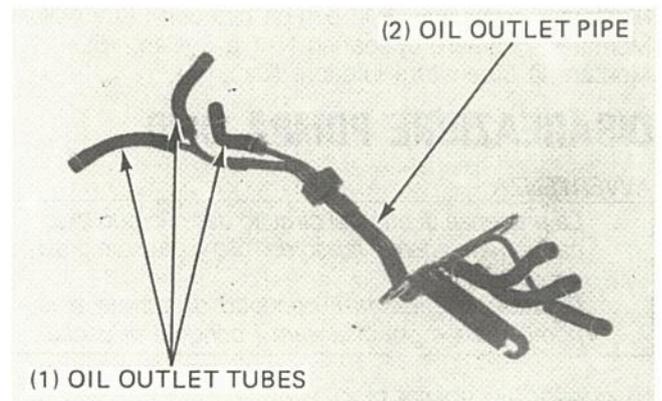


CONTROLLO DEL CONDOTTO DI USCITA DELL'OLIO

Controllare che i condotti di uscita dell'olio non siano danneggiati o che vi siano perdite.

Se è necessario sostituire la tubazione dell'olio, rimuovere il motore (Cap. 5) e la tubazione dell'olio (pag. 10-3).

- (1) CONDOTTI DI USCITA DELL'OLIO
- (2) TUBAZIONE DI USCITA DELL'OLIO



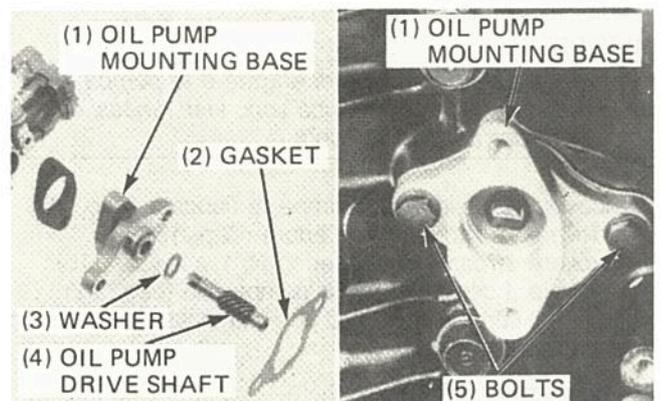
INSTALLAZIONE POMPA OLIO

Montare la rondella, la guarnizione e l'albero della pompa sul supporto di montaggio della pompa.

Montare una guarnizione nuova ed il supporto di montaggio, allineando l'albero della pompa e gli ingranaggi dell'albero di rinvio.

Assicurare il supporto di montaggio con i due bulloni.

- (1) SUPPORTO DI MONTAGGIO POMPA OLIO
- (2) GUARNIZIONE
- (3) RONDELLA
- (4) ALBERO POMPA OLIO
- (5) BULLONI

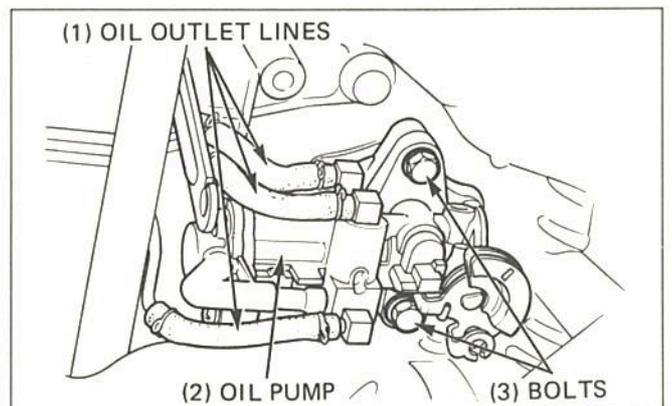


Installare il gruppo della pompa olio sulla base di montaggio, allineando la linguetta dell'albero con la scanalatura dell'albero di trascinamento.

Fermare la pompa olio stringendo i due bulloni.

Collegare i condotti di uscita dell'olio con la pompa e fissarli con le fascette.

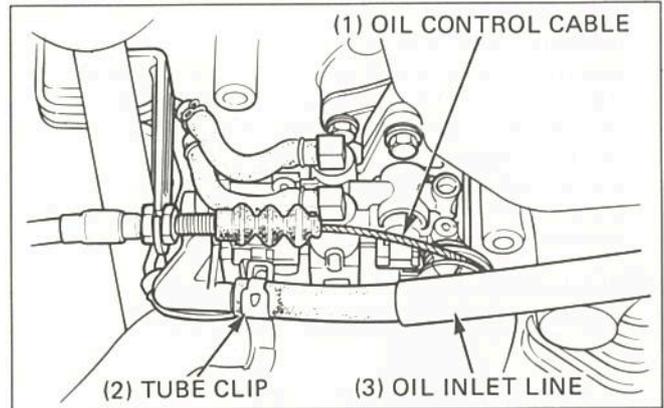
- (1) CONDOTTI DI USCITA DELL'OLIO
- (2) POMPA OLIO
- (3) BULLONI





Collegare il cavo di controllo dell'olio alla pompa.
 Regolare il cavo di controllo dell'olio (pag. 3-5).
 Collegare il condotto di entrata dell'olio con la pompa olio.
 Disareare la pompa dell'olio ed i condotti di uscita.
 Controllare che non vi siano perdite.

- (1) CAVO DI CONTROLLO DELL'OLIO
 (2) FASCETTA STRINGITUBI
 (3) CONDOTTO DI ENTRATA DELL'OLIO



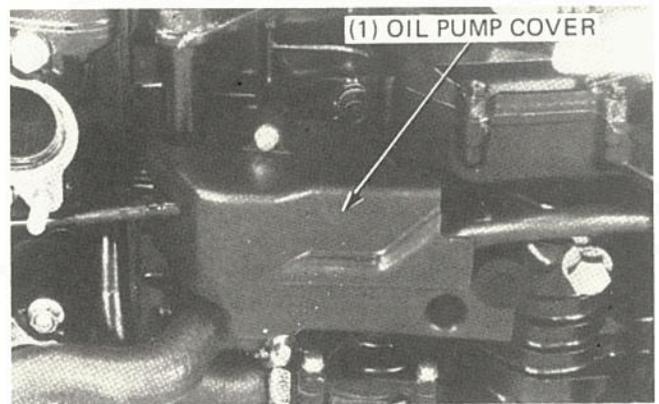
Montare il coperchio della pompa olio con i due bulloni.
 Montare le camere di scarico N. 1 e 3 (Cap. 15).
 Montare la carenatura inferiore (Cap. 15).

DISAREAZIONE POMPA OLIO

AVVERTENZA

- La presenza di aria nel circuito dell'olio può bloccare o restringere il flusso dell'olio e causare gravi danni al motore.
- Disareare dapprima il condotto di entrata e la pompa olio e poi disareare i condotti di uscita.

- (1) COPERCHIO POMPA OLIO



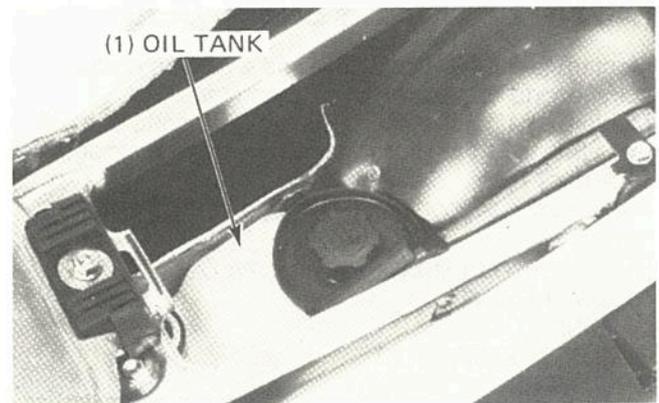
DISAREAZIONE CONDOTTO DI ENTRATA OLIO/POMPA OLIO

AVVERTENZA

- Disareare il condotto di entrata e la pompa olio se il condotto o la pompa sono stati rimossi o se vi è dell'aria nei condotti.

Rimuovere la sella ed entrambe le fiancate (Cap. 15).
 Rimuovere la carenatura inferiore (Cap. 15).
 Rimuovere le camere di scarico N. 1 e 3 (Cap. 15).
 Rimuovere il coperchio della pompa olio (pag. 2-2).
 Riempire il serbatoio dell'olio con olio motore del tipo raccomandato (pag. 2-1).

- (1) SERBATOIO OLIO

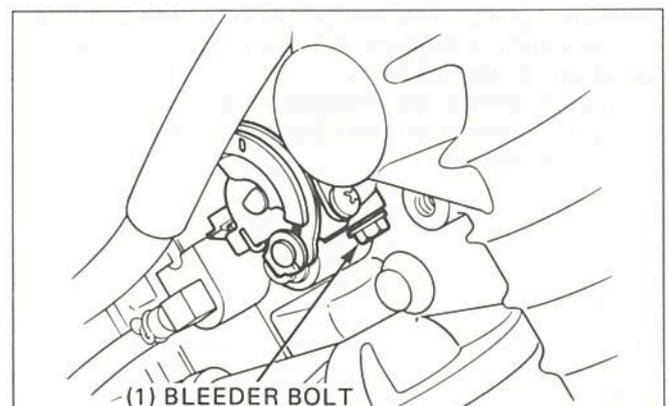


Avvolgere una pezza di officina intorno alla pompa olio.
 Allentare il bullone di sfiato sulla pompa olio e fare uscire l'olio fino a che non vi siano più bolle di aria nell'olio.
 Stringere il bullone di sfiato.
 Montare il coperchio della pompa olio, le camere di scarico N. 1 e 3 (Cap. 15).

AVVERTENZA

- Disareare i condotti di uscita dell'olio dopo aver disareato il condotto di entrata/e la pompa (pag. 2-5).

- (1) BULLONE DI SFIATO





DISAREAZIONE CONDOTTO DI USCITA

AVVERTENZA

- Disareare i condotti di uscita dell'olio ogni volta che sono stati staccati o se vi è dell'aria nei condotti e nella pompa.

Far scolare la benzina dal carburatore (pag. 4-3). Chiudere la valvola del carburante (pos. OFF) e staccare il condotto di alimentazione della valvola di alimentazione.

Collegare il condotto di alimentazione ad un recipiente pieno di una miscela benzina-olio (25-50 parti di benzina e 1 parte di olio).

Rimuovere la scatola della spina destra ed estrarre completamente il cavo di controllo dell'olio.

Avviare il motore e farlo girare al minimo per circa 10 minuti per far uscire l'aria dai condotti di uscita dell'olio insieme all'olio.

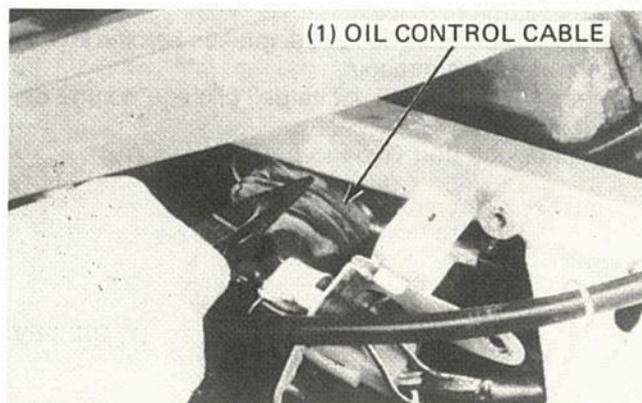
ATTENZIONE

- Eseguire tale operazione in un luogo ben ventilato.

AVVERTENZA

- Utilizzare solo olio motore del tipo raccomandato (pag. 2-1).
- Non far salire di giri il motore.

(1) CAVO DI CONTROLLO DELL'OLIO



**RIMOZIONE/INSTALLAZIONE
SERBATOIO OLIO**

RIMOZIONE

Rimuovere il sedile e le due fiancate laterali (Cap. 15).

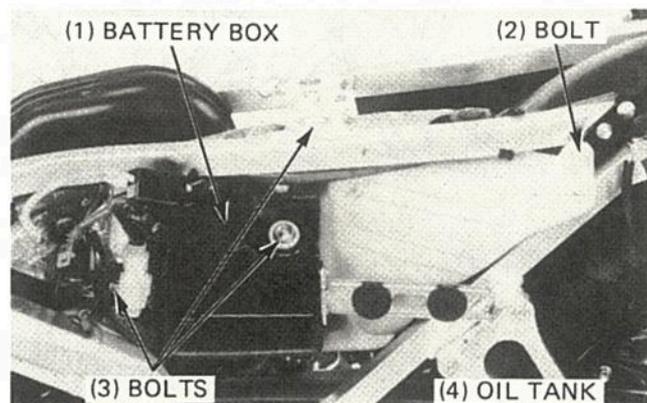
Far scolare l'olio motore dal serbatoio olio (pag. 3-6).

Rimuovere la batteria (pag. 16-3).

Rimuovere il supporto della batteria togliendo i tre bulloni.

Rimuovere il bullone di montaggio del serbatoio olio ed il serbatoio olio.

- (1) SUPPORTO DELLA BATTERIA
- (2) BULLONE
- (3) BULLONI
- (4) SERBATOIO OLIO

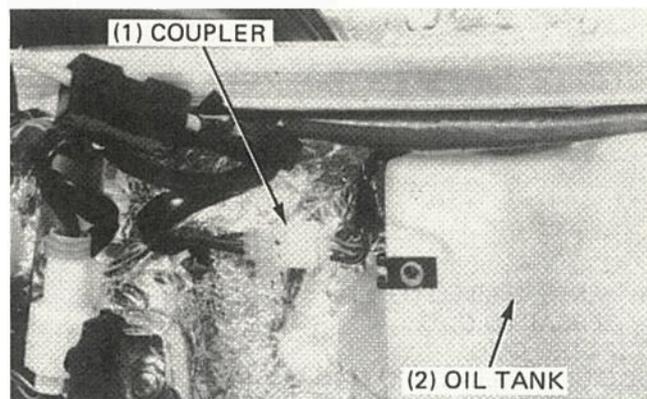


Staccare la spina del sensore livello olio.

AVVERTENZA

- Fare attenzione a non far penetrare polvere o impurità nel serbatoio olio e nel tubo di entrata dell'olio.

- (1) SPINA
- (2) SERBATOIO OLIO





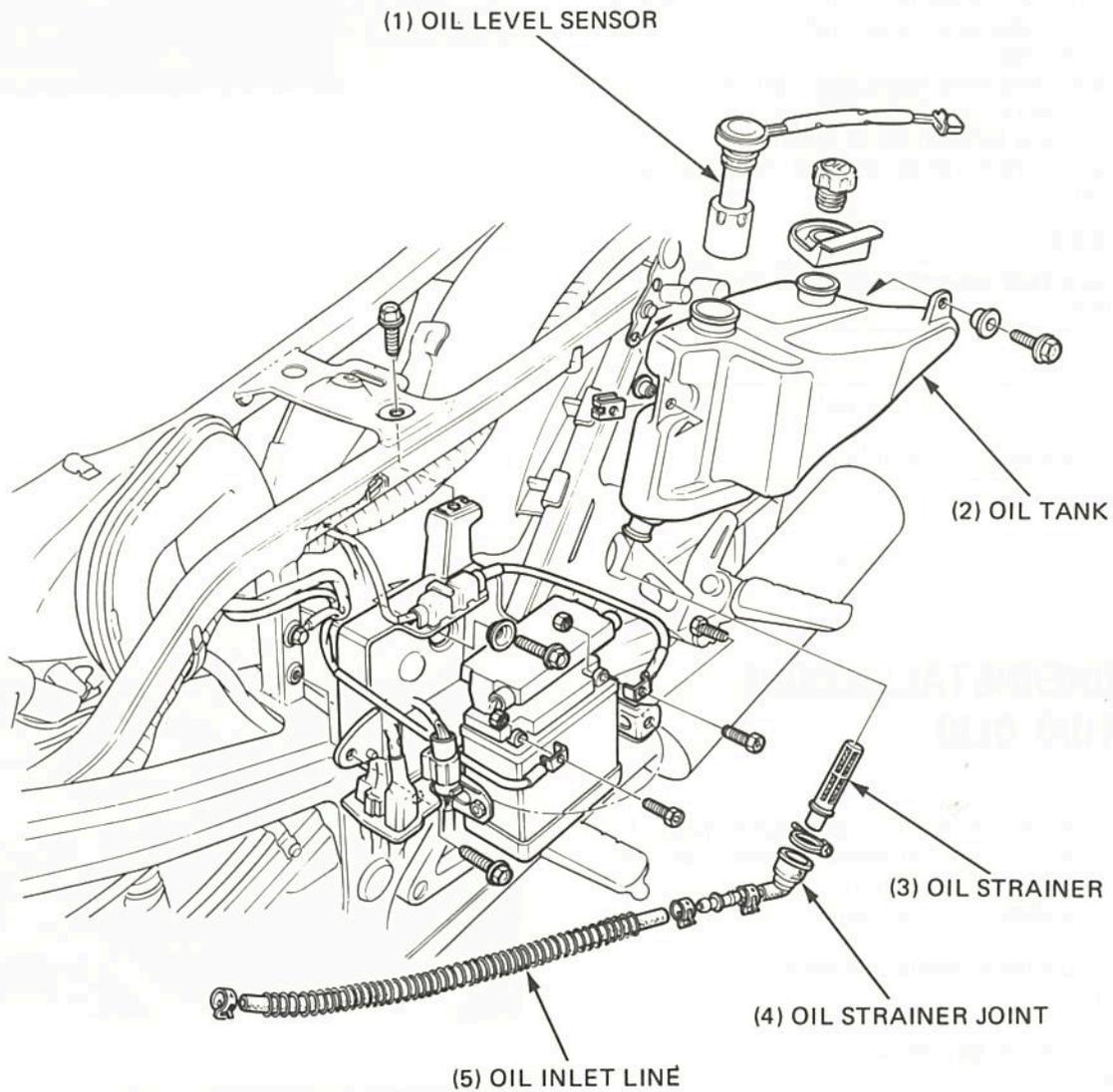
LUBRIFICAZIONE

INSTALLAZIONE

Rimontare il serbatoio dell'olio seguendo l'ordine inverso a quello dello smontaggio.

Disareare il condotto di uscita dell'olio e la pompa dell'olio (pag. 1-4).

Controllare che non vi siano perdite.



- (1) SENSORE LIVELLO OLIO
- (2) SERBATOIO OLIO
- (3) FILTRO OLIO
- (4) GIUNTO DEL FILTRO OLIO
- (5) TUBAZIONE DI ENTRATA DELL'OLIO

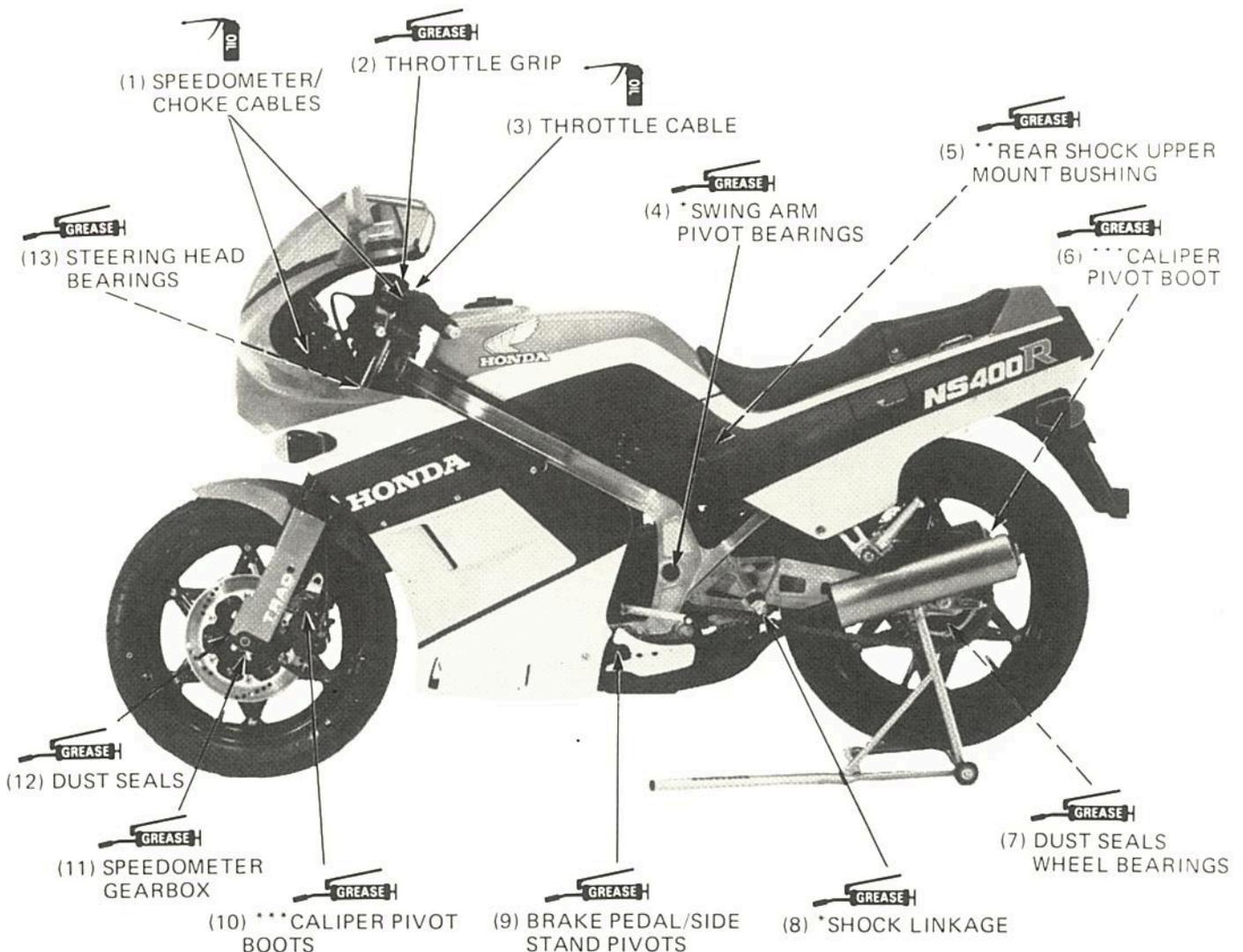


PUNTI DI LUBRIFICAZIONE

- * Applicare grasso al bisolfuro di molibdeno.
- ** Applicare grasso pastoso (contenente oltre il 40% di molibdeno) (pag. 13-13).
- *** Applicare grasso al silicone.

Utilizzare grasso generico quando non viene specificato altrimenti.
Applicare olio o grasso a tutte le superfici di scorrimento.

- | | |
|---|--|
| (1) CAVI TACHIMETRO/STARTER | (7) PARAPOLVERE/CUSCINETTI RUOTA |
| (2) MANOPOLA DEL GAS | (8) ARTICOLAZIONE AMMORTIZZATORE* |
| (3) CAVO ACCELERATORE | (9) PEDALE DEL FRENO/PERNI CAVALLETTO LATERALE |
| (4) CUSCINETTI PERNO DEL FORCELLONE* | (10) BOCCOLE DEL PERNO DELLA PINZA*** |
| (5) BULLONE DI MONTAGGIO SUPERIORE DELL'AMMORTIZZATORE POSTERIORE** | (11) RINVIO DEL TACHIMETRO |
| (6) BOCCOLA DEL PERNO DELLA PINZA** | (12) PARAPOLVERE |
| | (13) CUSCINETTI TESTA DELLO STERZO |





MEMO





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	3-1	FASATURA DI ACCENSIONE	3.12
PROGRAMMA DI MANUTENZIONE	3-3	COMPRESSIONE CILINDRI	3.13
TUBAZIONI CARBURANTE	3-4	CATENA DI TRASMISSIONE	3.13
RETINO FILTRO CARBURANTE	3-4	GUIDA DELLA CATENA DI	
FUNZIONAMENTO COMANDO GAS	3-4	TRASMISSIONE	3.15
POMPA OLIO E TUBAZIONI OLIO	3-5	LIQUIDO DEI FRENI	3.16
STARTER DEL CARBURANTE	3-8	PASTICCHE FRENI	3.16
FILTRO ARIA	3-8	IMPIANTO FRENANTE	3.16
CANDELE	3-9	INTERRUTTORE LUCE FRENI	3.17
DISINCROSTAZIONE	3-10	ORIENTAMENTO FARO	3.17
SINCRONIZZAZIONE CARBURATORI	3-10	FRIZIONE	3.17
REGIME DEL MINIMO DEL		CAVALETTI LATERALE	3.18
CARBURATORE	3-11	SOSPENSIONI	3.19
LIQUIDO REFRIGERANTE	3-11	BULLONERIA, ORGANI DI UNIONE	3.20
CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO	3-11	RUOTE/PNEUMATICI	3.20
OLIO TRASMISSIONE	3-12	CUSCINETTO TESTA DELLO STERZO	3.20

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

DATI TECNICI

MOTORE

Gioco della manopola del gas		2-6 mm.
Candele	Tipo/Distanza elettrodi	NGK: BR8ES, BR9ES/0,7-0 8 mm. BR10EV/0,5-0,6 mm. ND: W24ESR-U, W27ESR-U/9,7-0,8 W31ESR-GU/0,5-0,6 mm.
	Regime di minimo del carburatore	1.300 + 100 g/min.
Olio trasmissione	Capacità	2,0 litri dopo lo smontaggio 1,8 litri dopo il drenaggio
	Tipo	Olio Honda a 4 tempi o equival. Classificazione API SE o SF Viscosità SAE 10W-40
Anticipo di accensione	Iniziale	21° prima del PMS a 1.300 g/min.
Compressione cilindri	Standard	1.200 ± 200 kPa (12 ± 2,0 Kg/cm ²)
	Differenza tra i cilindri	400 kPa (4 Kg/cm ²)



Telaio

Gioco catena di trasmissione		15-25 mm.	
Guida della catena	Limite di usura (profondità scanal.)	2,5 mm	
Gioco leva della frizione		10-20 mm.	
Tensione molla cavalletto laterale		2-3 Kg.	
Pressione aria forcella anteriore		0-40 kPa (0-0,4 kg/cm ²)	
Molla ammortizzatore	Posizione standard	2 ^a tacca dal basso	
Marca pneumatici	anteriore	Bridgestone G531 o Dunlop K625A	
	posteriore	Bridgestone G532 o Dunlop K625	
Dimensione pneumatici	anteriore	100/90 V16	
	posteriore	110/90 V17	
Pressione pneumatici	carico stand./	Anteriore	250 kPa (2,50 Kg/cm ²)
		Posteriore	290 kPa (2,90 Kg/cm ²)
	fino a 90 Kg./	Anteriore	250 kPa (2,50 Kg/cm ²)
		Posteriore	250 kPa (2,50 Kg/cm ²)
Profondità minima	anteriore	1,5 mm	
battistrada	posteriore	2,0 mm	

COPPIE DI SERRAGGIO

Coppa carburante	3-5 Nm (0,3-0,5 Kgm)
Tappo drenaggio olio trasmiss.	25-35 Nm (2,5-3,5 Kgm)
Dado perno ruota posteriore	80-100 Nm (8,0-10,0 Kgm)

ATTREZZI

Speciali:

Vacuometro	07404-0020000
Accessorio compressometro	07410-0020000



PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

C: Controllare e pulire, regolare, lubrificare o sostituire se necessario.

P: Pulire

S: Sostituire

R: Regolare

L: Lubrificare

RIFERIMENTO	FREQUENZA	QUELLA DELLE DUE CONDIZIONI CHE SI VERIFICA PER PRIMA	LETTURA CONTACHILOMETRI (NOTA 2)							
			OGNI	1.000 km	6.000 km	12.000 km	18.000 km	24.000 km	30.000 km	36.000 km
* TUBAZIONI CARBURANTE					C		C		C	3-4
* RETINO DEL CARBURANTE				P	P	P	P	P	P	3-4
* FUNZIONAMENTO COMANDO ACCELERATORE					C		C		C	3-4
** POMPA E TUBAZIONI OLIO			C		C		C		C	3-5
* STARTER CARBURATORI				C		C			C	3-8
FILTRO ARIA		NOTA (1)		P	P	P	P	P	P	3-8
CANDELA				R(3)	R(3)	R(3)	R(3)	R(3)	R(3)	3-9
** DISINCROSTAZIONE					P		P		P	3-10
* MINIMO DEI CARBURATORI			C	C	C	C	C	C	C	3-11
LIQUIDO REFRIGERANTE		2 ANNI * S			C		C		*S	3-11
* CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO					C		C		C	3-11
OLIO DELLA TRASMISSIONE						S			S	3-12
CATENA DI TRASMISSIONE				C, L OGNI 1.000 KM.						3-13
LIQUIDO DEI FRENI		2 ANNI *S		C	C	*S	C	C	*S	3-16
USURA PASTICCHE FRENI				C	C	C	C	C	C	3-16
IMPIANTO FRENANTE			C		C		C		C	3-16
* INTERRUOTTORE LUCE FRENI					C		C		C	3-17
* ORIENTAMENTO FARO					C		C		C	3-17
CIRCUITO DELLA FRIZIONE			C	C	C	C	C	C	C	3-17
CAVALLETTO LATERALE					C		C		C	3-18
* SOSPENSIONI					C		C		C	3-19
** BULLONERIA E ORGANI DI UNIONE			C		C		C		C	3-20
** RUOTE					C		C		C	3-20
** CUSCINETTI CANNOTTO DI STERZO			C		C		C		C	3-20

* Gli interventi debbono essere effettuati da un concessionario autorizzato Honda, a meno che l'utente non disponga della attrezzatura necessaria e di una adeguata preparazione tecnica.

** Per motivi di sicurezza si raccomanda di fare effettuare gli interventi soltanto presso concessionari autorizzati Honda.

NOTE:

(1) Effettuare i controlli più frequentemente se la moto viene impiegata in zone molto polverose.

(2) Per percorrere più elevate riprese con la frequenza indicata nella tabella.

(3) Controllare e/o pulire ogni 3000 km.



TUBAZIONI CARBURANTE

Rimuovere la fiancata sinistra (Cap. 15).
Sostituire tutti quei particolari che presentano segni di deterioramento, danni o perdite.

(1) TUBAZIONE CARBURANTE

RETINO DEL FILTRO CARBURANTE

Chiudere la valvola del carburante (OFF).
Rimuovere la coppa del carburante, l'anello di tenuta ed il filtro del carburante e scaricare la benzina in un recipiente adatto.

ATTENZIONE

- **La benzina è estremamente infiammabile ed in certe condizioni esplosiva. Non fumare e tenere lontane fiamme o scintille dalla macchina mentre si fa scolare il carburante.**

Lavare la coppa ed il retino del filtro con un solvente non infiammabile o ad alto punto di infiammabilità.

(1) COPPA DEL CARBURANTE

Rimontare il retino facendo combaciare i segni di riferimento sul corpo della valvola del carburante con il retino del filtro.

Montare un nuovo anello di tenuta nel corpo della valvola.

Installare la coppa del carburante assicurandosi che il nuovo anello di tenuta sia alloggiato correttamente. Stringere manualmente la coppa del carburante e serrare alla coppia prescritta.

COPPIA DI SERRAGGIO: 3-5 Nm (0,3 - 0,5 Kg_m)

AVVERTENZA

- **Non stringere eccessivamente la coppa del carburante.**

Stringere i bulloni di montaggio del serbatoio del carburante.

Dopo la installazione, aprire la valvola del carburante (pos. ON) e controllare che non vi siano perdite.

(1) RETINO DEL FILTRO
(2) ANELLO DI TENUTA
(3) COPPA CARBURANTE

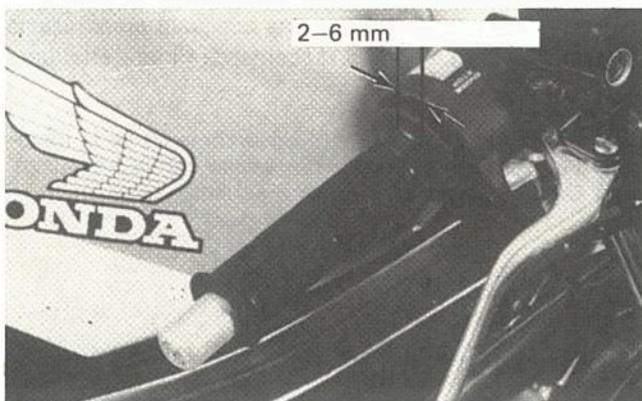
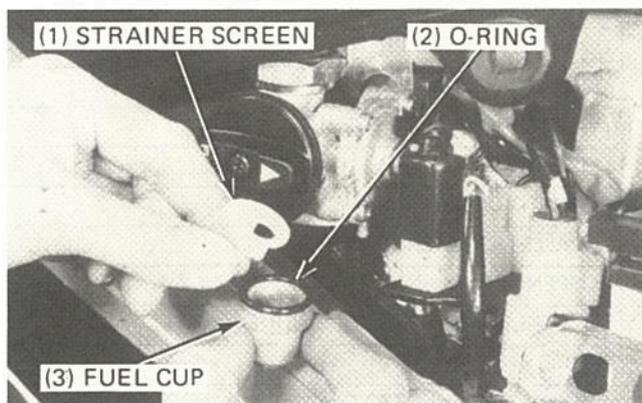
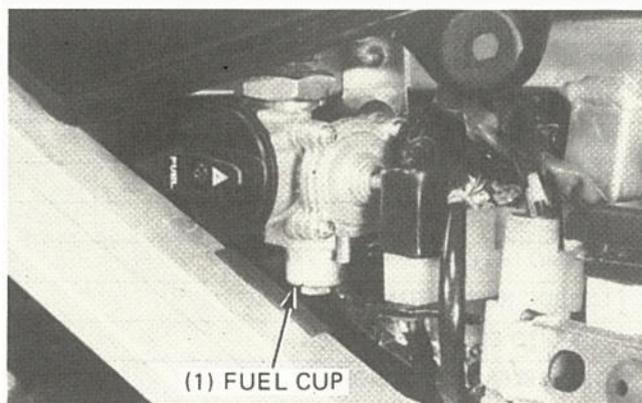
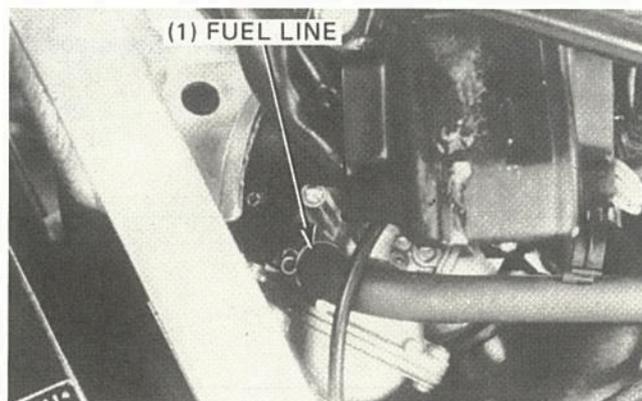
FUNZIONAMENTO COMANDO GAS

Assicurarsi che il cavo di comando del gas non sia deteriorato, danneggiato o attorcigliato. Sostituire tutti i particolari danneggiati.

Controllare che la manopola del gas ruoti agevolmente dalla posizione di completa apertura a quella di completa chiusura in tutte le posizioni di sterzata.

Misurare la corsa a vuoto della manopola del gas.

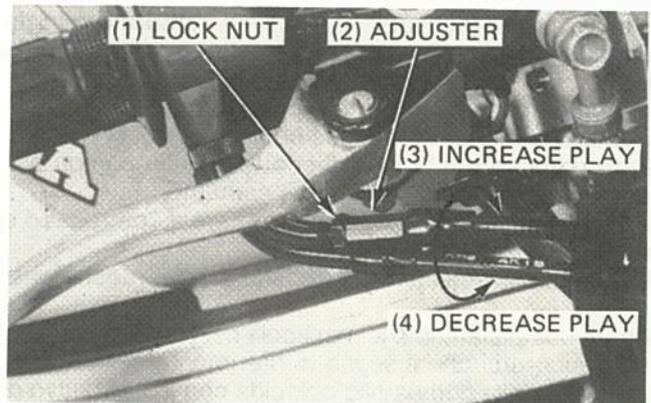
CORSA A VUOTO: 2-6 mm.





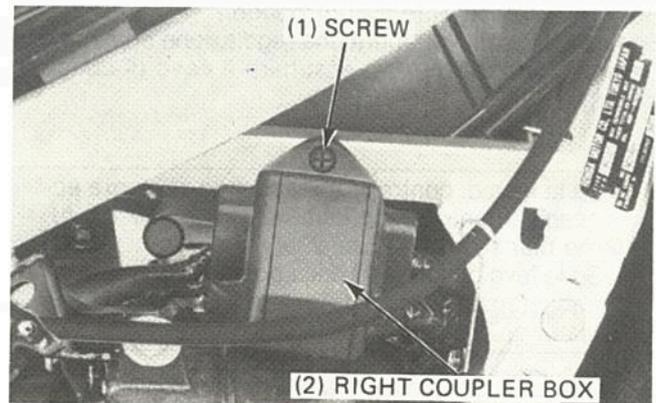
Le regolazioni di minore entità vengono effettuate agendo sul registro superiore.
Allentare il controdado e ruotare il registro.

- (1) CONTRODADO
- (2) REGISTRO
- (3) AUMENTO DEL GIOCO
- (4) DIMINUZIONE DEL GIOCO



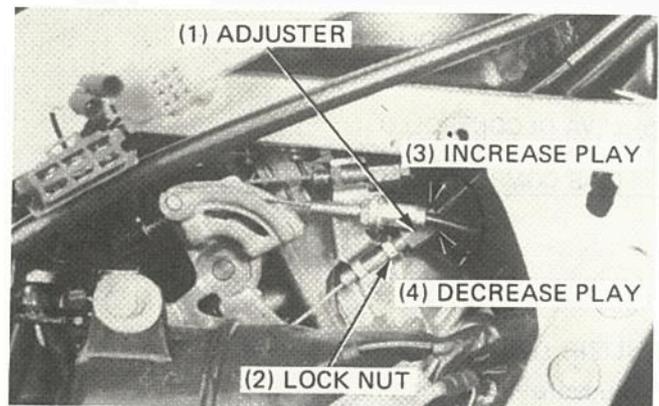
Le regolazioni di maggiore entità vengono effettuate agendo sul registro inferiore.
Rimuovere la carenatura (Cap. 15).
Rimuovere la scatola delle spine, destra, togliendo la vite.

- (1) VITE
- (2) SCATOLA DELLE SPINE DESTRA



Allentare il controdado e ruotare il registro.
Ricontrollare il funzionamento del comando del gas.
Rimontare la scatola delle spine e la carenatura.

- (1) REGISTRO
- (2) CONTRODADO
- (3) AUMENTO DEL GIOCO
- (4) DIMINUZIONE DEL GIOCO



POMPA OLIO E TUBAZIONI OLIO

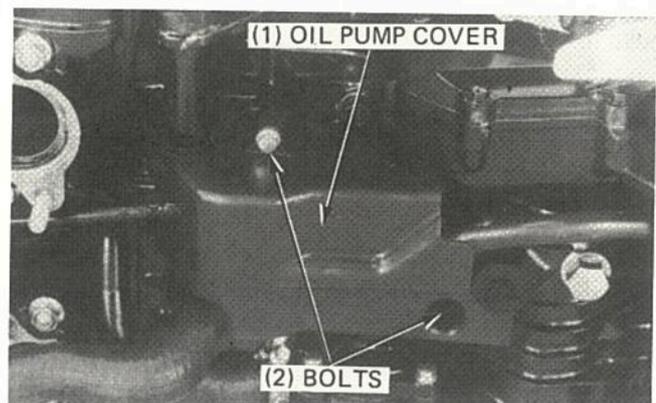
REGOLAZIONI DEL CAVO DI CONTROLLO DELL'OLIO

Rimuovere il rivestimento inferiore (Cap. 15).
Rimuovere le camere di scarico dei cilindri 1 e 3 (Cap. 15).
Rimuovere il coperchio della pompa olio togliendo i due bulloni.

NOTA

- Regolare la corsa a vuoto della manopola del comando del gas prima di effettuare la regolazione del cavo di controllo dell'olio.

- (1) COPERCHIO POMPA OLIO
- (2) BULLONI





Ruotare gradualmente la manopola del gas fino a che il tamburo del regolatore del gas sul carburatore inizia a muoversi ed assicurarsi che la leva di controllo della pompa olio tocchi leggermente l'arresto sul corpo della pompa olio ed il cavo di controllo sia ben teso. Ruotare la manopola del gas ed assicurarsi che il tamburo regolatore e la leva di controllo della pompa olio comincino a muoversi simultaneamente. Per effettuare la regolazione, allentare il controdado e ruotare il dado di registro. Stringere saldamente il controdado dopo la regolazione.

Aprire completamente la manopola del comando del gas ed assicurarsi che il segno di riferimento sulla leva di controllo della pompa olio coincida con il dispositivo di arresto sul corpo. Per la regolazione, allentare il controdado e ruotare il dado di registro. Stringere saldamente il controdado. Se non è possibile ottenere una regolazione corretta ruotando il dado di registro, sostituire il cavo di controllo dell'olio.

NOTA

- Se la leva di controllo della pompa olio apre eccessivamente, può risultarne un eccessivo fumo bianco o difficoltà di avviamento.
- Se la leva di controllo della pompa olio non apre abbastanza, può risultarne il grippaggio del pistone.

Montare tutti i particolari nell'ordine inverso a quello seguito nello smontaggio.

- (1) CONTRODADO
- (2) CAVO DI CONTROLLO
- (3) DADO DI REGISTRO
- (4) ARRESTO
- (5) LEVA DI CONTROLLO
- (6) SEGNO DI ALLINEAMENTO
(GAS COMPLETAMENTE APERTO)

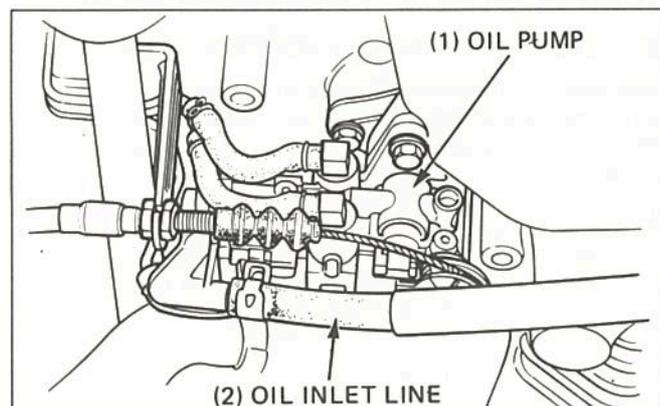
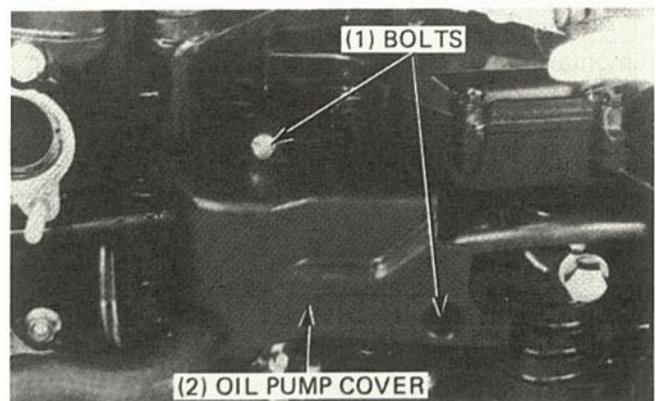
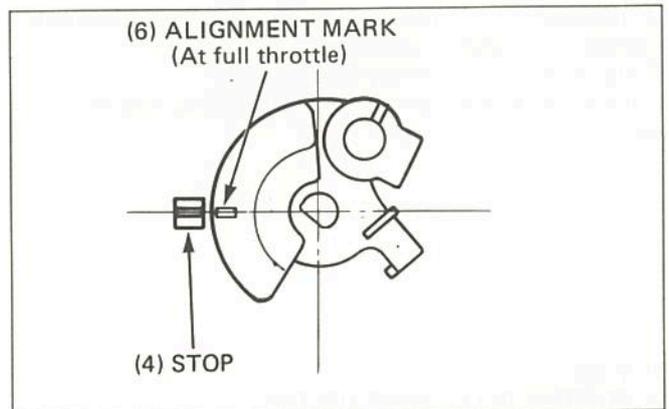
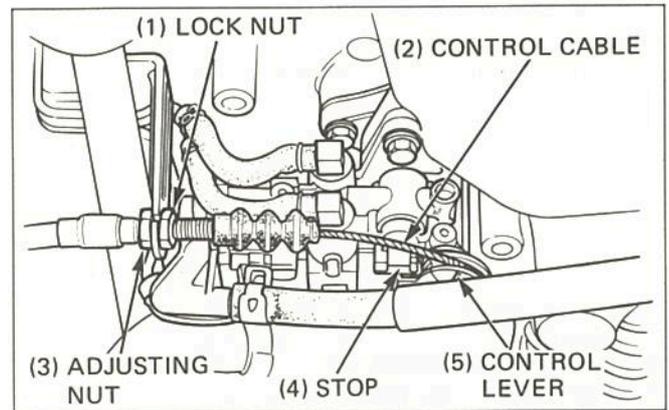
PULIZIA DEL FILTRO OLIO MOTORE

Rimuovere la carenatura (Cap. 15).
Rimuovere le camere di scarico dei cilindri 1 e 3 (Cap. 15).
Rimuovere il coperchio della pompa olio togliendo i due bulloni.

- (1) BULLONI
- (2) COPERCHIO POMPA OLIO

Scollegare la tubazione di entrata dell'olio dalla pompa olio e far scolare l'olio in un recipiente pulito.

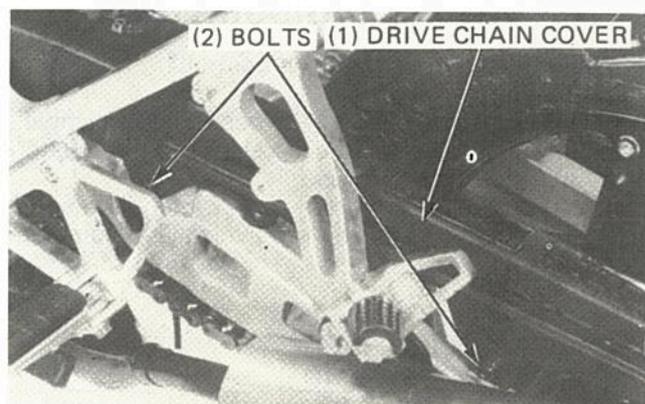
- (1) POMPA OLIO
- (2) TUBAZIONE DI ENTRATA DELL'OLIO





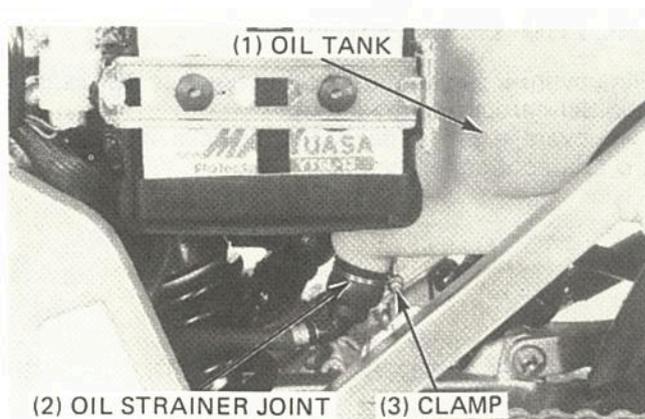
Rimuovere la fiancata sinistra (Cap. 15).
Rimuovere i due bulloni che fissano il coperchio della catena di trasmissione ed il coperchio.

- (1) COPERCHI DELLA CATENA DI TRASMISSIONE
- (2) BULLONI



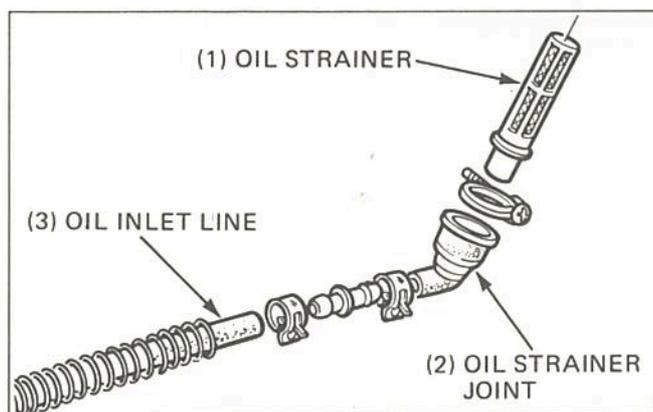
Allentare il morsetto e staccare il giunto del filtro olio dal serbatoio dell'olio.

- (1) SERBATOIO OLIO
- (2) GIUNTO FILTRO OLIO
- (3) MORSETTO



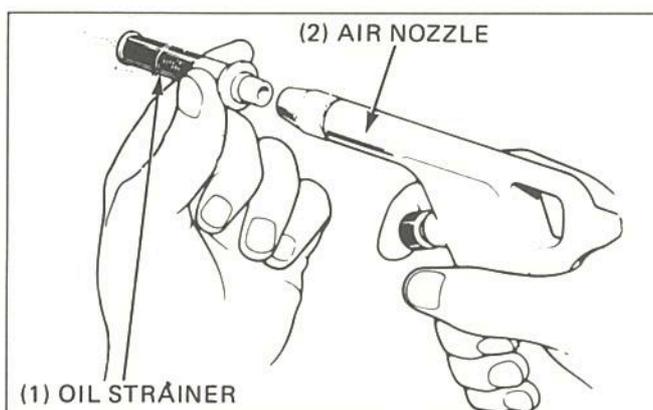
Rimuovere il filtro olio dal serbatoio olio.
Fare attenzione a che la polvere e le impurità non penetrino nella tubazione di entrata e nel serbatoio dell'olio.

- (1) FILTRO OLIO
- (2) GIUNTO FILTRO OLIO
- (3) TUBAZIONE ENTRATA DELL'OLIO



Pulire il filtro dell'olio con aria compressa.
Installare il filtro dell'olio seguendo il procedimento inverso allo smontaggio.
Riempire il serbatoio dell'olio e la tubazione di entrata dell'olio (pag. 2-4).

- (1) FILTRO OLIO
- (2) PISTOLA AD ARIA





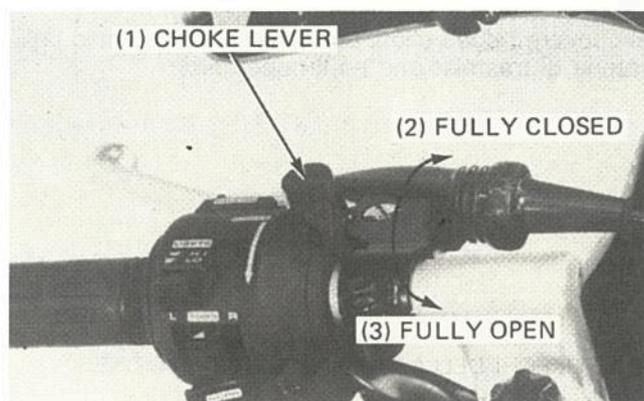
STARTER DEL CARBURATORE

Azionare la leva dello starter e controllare che scorra agevolmente.

Spostare la leva dello starter in posizione di completa chiusura ed assicurarsi che le valvole sul carburatore siano completamente chiuse.

Spostare la leva dello starter in posizione di completa apertura ed assicurarsi che le valvole siano completamente aperte.

- (1) LEVA DELLO STARTER
- (2) COMPLETAMENTE CHIUSO
- (3) COMPLETAMENTE APERTO

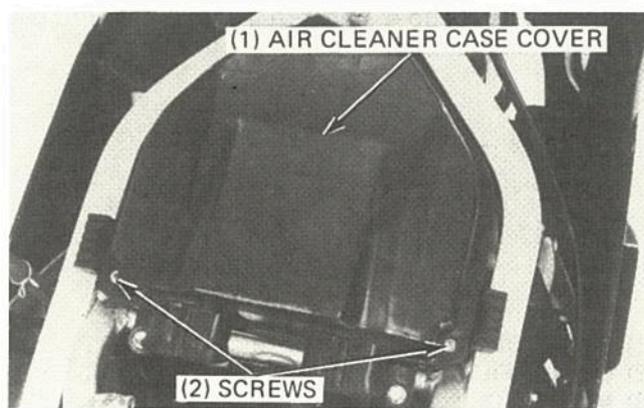


FILTRO DELL'ARIA

Rimuovere il sedile, entrambe le fiancate ed il serbatoio del carburante (pag. 4-3).

Rimuovere le due viti del coperchio della scatola del filtro aria ed il coperchio.

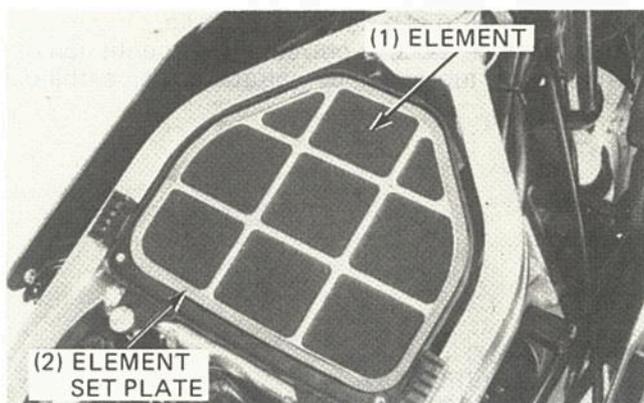
- (1) COPERCHIO DELLA SCATOLA DEL FILTRO DELL'ARIA
- (2) VITI



Rimuovere il gruppo dell'elemento del filtro aria dalla scatola.

Smontare le piastre di fissaggio e l'elemento del filtro.

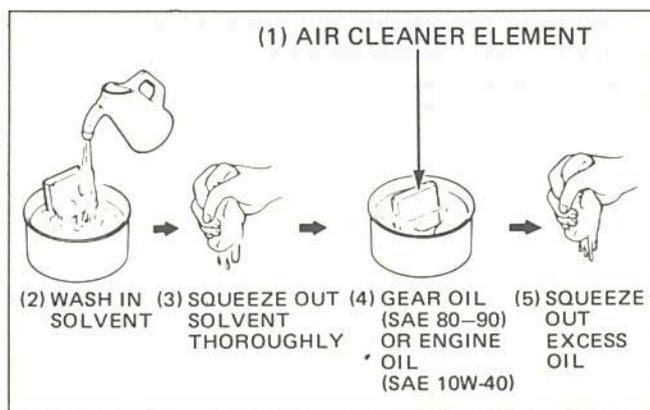
- (1) ELEMENTO DEL FILTRO
- (2) PIASTRA DI FISSAGGIO DELL'ELEMENTO



Lavare l'elemento del filtro in un solvente non infiammabile o ad alto punto di infiammabilità, strizzarlo a fondo e farlo asciugare.

Immergere l'elemento del filtro in olio motore pulito (SAE 10 W-40) o olio per ingranaggi (SAE 80-90) e strizzarlo per farne uscire l'olio in eccesso.

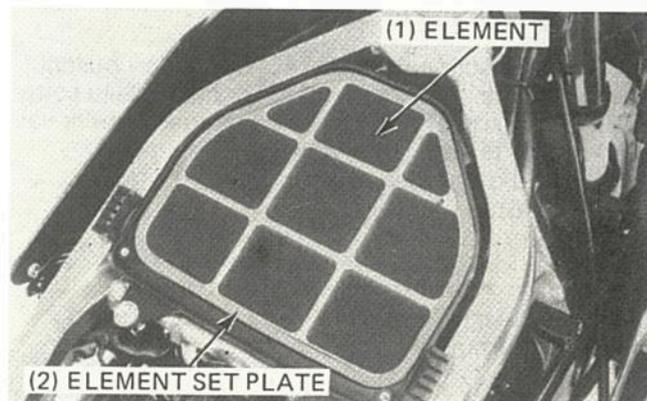
- (1) ELEMENTO DEL FILTRO ARIA
- (2) LAVARE NEL SOLVENTE
- (3) STRIZZARLO A FONDO
- (4) OLIO PER INGRANAGGI (SAE 80-90)
E OLIO MOTORE (SAE 10W-40)
- (5) STRIZZARE L'OLIO IN ECCESSO





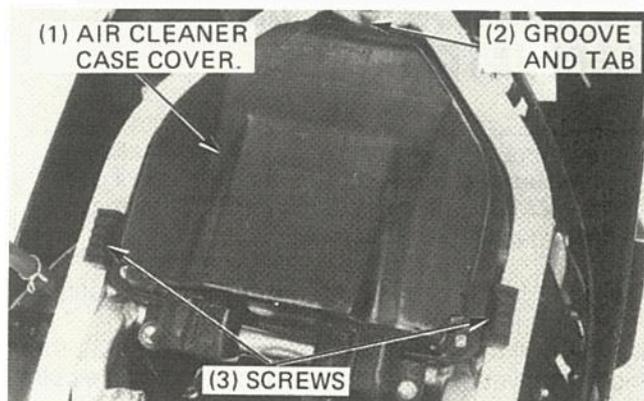
Montare l'elemento del filtro e le piastre di fissaggio. Installare il gruppo dell'elemento nella scatola del filtro dell'aria.

- (1) ELEMENTO DEL FILTRO
- (2) PIASTRA DI FISSAGGIO DELL'ELEMENTO



Installare il coperchio della scatola del filtro allineando la linguetta anteriore con la scanalatura nella scatola. Stringere il coperchio utilizzando le due viti. Installare il serbatoio carburante, le fiancate laterali e la sella.

- (1) COPERCHIO DELLA SCATOLA DEL FILTRO ARIA
- (2) SCANALATURA E LINGUETTA
- (3) VITI



CANDELE

CANDELE PRESCRITTE/DISTANZA TRA GLI ELETTRODI:

NGK: BR8ES, BR9ES/0,7 - 0,8 mm
BR 10EV/0,5 - 0,6 mm

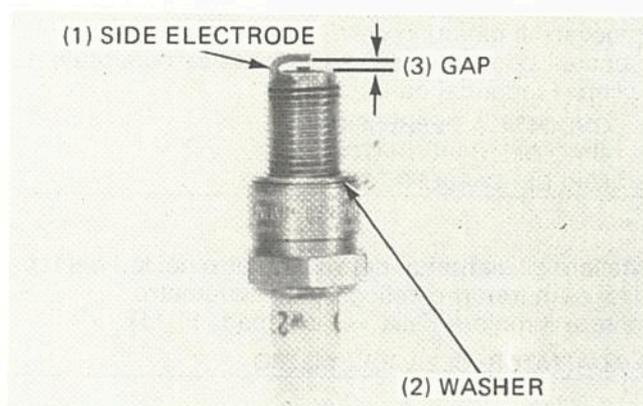
ND: W24ESR-U, W27ESR-U/0,7 - 0,8 mm
W31ESR-GU/0,5 - 0,6 mm

Staccare le pipette della candela e pulire tutto lo sporco intorno alle basi delle candele. Rimuovere le candele e gettarle. Misurare la distanza tra gli elettrodi della nuova candela con uno spessimetro a filo.

Regolare la distanza piegando con cautela l'elettrodo laterale.

Con la rondella al suo posto, avvitare la candela manualmente per evitare di rovinare la filettatura. Stringere la candela di un ulteriore 1/2 giro con una chiave per candele per comprimere la rondella, poi collegare le pipette delle candele.

- (1) ELETTRODO LATERALE
- (2) RONDELLA
- (3) DISTANZA TRA GLI ELETTRODI

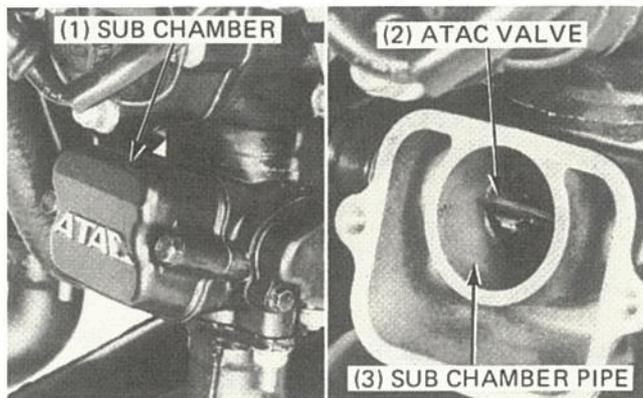




DISINCRUSTAZIONE

Rimuovere le sottocamere ATAC togliendo i bulloni. Disincrostare le sotto-camere ed i condotti delle sotto-camere, facendo attenzione a non danneggiare la valvola ATAC e le sedi della valvola. Rimuovere e disincrostare la testata dei cilindri ed i cilindri (Cap. 6).

- (1) SOTTO CAMERA
- (2) VALVOLA ATAC
- (3) CONDOTTO DELLA SOTTO CAMERA



SINCRONIZZAZIONE DEI CARBURATORI

NOTA

- Sincronizzare i carburatori con il motore alla normale temperatura di funzionamento, con il cambio in folle e la motocicletta poggiata sul cavalletto centrale.

Rimuovere la sella, le fiancate laterali ed il rivestimento inferiore (Cap. 15).

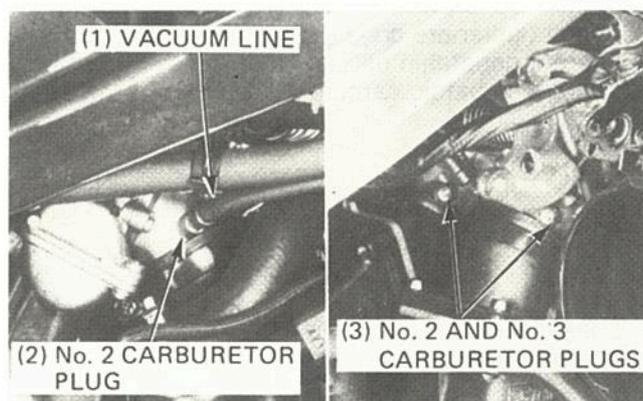
Rimuovere il serbatoio del carburante (pag. 4-3), metterlo ad un livello normale accanto al motociclo e collegare la tubazione del carburante.

Rimuovere l'elemento del filtro aria e le due bocche di regolazione della sincronizzazione dalla scatola.

Rimuovere il motorino della ventola (pag. 11-11).

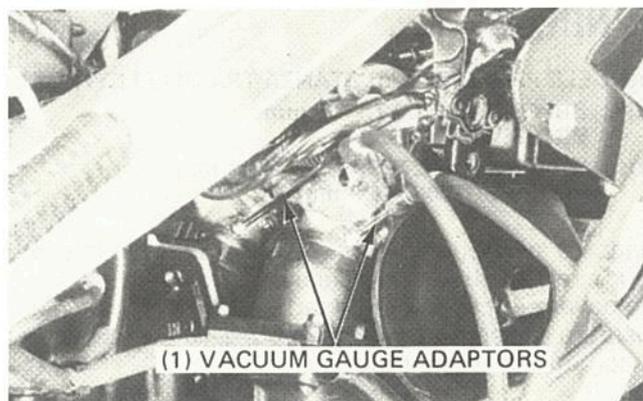
Staccare il condotto a depressione dal carburatore n. 1. Togliere i tappi dai carburatori.

- (1) CONDOTTO A DEPRESSIONE
- (2) TAPPO DEL CARBURATORE N. 2
- (3) TAPPI DEI CARBURATORI N. 2 e 3



Installare gli adattatori del vacuometro nei fori dei tappi dei carburatori e collegare il vacuometro. Montare il motore della ventola (pag. 11-11).

- (1) ADATTATORI DEL VACUOMETRO



Collegare la pompa del vacuometro al condotto a depressione automatico della valvola carburante e creare depressione.

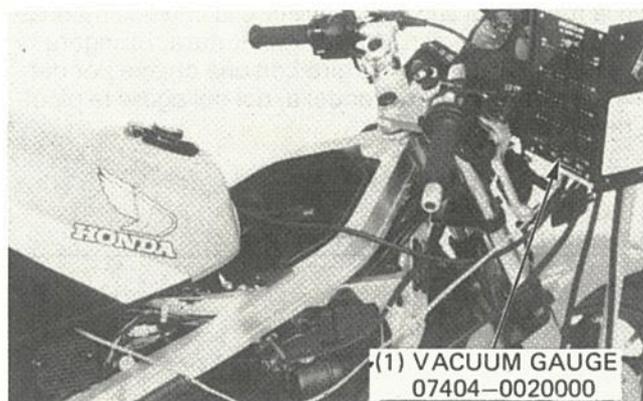
NOTA

- Qualora non sia disponibile un vacuometro, avviare il motore e stringere con una pinza il condotto a depressione per ridurre la depressione prima di staccare il condotto.

Avviare il motore e regolare il regime del minimo a 1300 g/min.

I valori di depressione n. 1 e 3 devono risultare uguali, mentre quello del N. 2 deve essere di 10 mmHg inferiore al N. 3.

- (1) VACUOMETRO (07404-0020000)





REGOLAZIONE

Assicurarsi che tutte le viti dell'aria siano regolate correttamente (pag. 4-17).

APERTURA STANDARD DELLA VITE DELL'ARIA:
1 giro e 3/4 verso l'esterno.

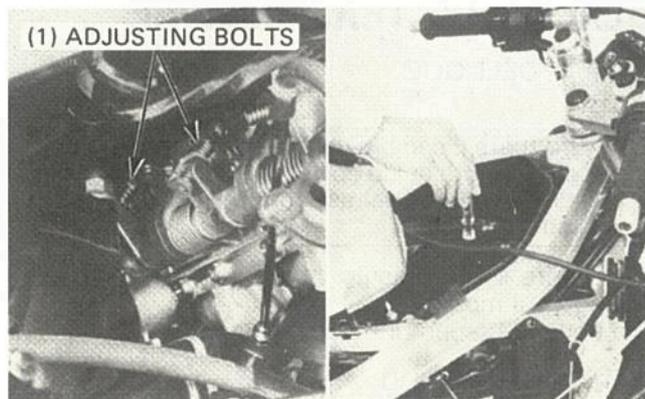
Regolare ruotando le viti di registro.

NOTA

- Il carburatore N. 3 non può essere regolato poiché è il carburatore di base.

Far salire di giri 2 o 3 volte il motore e ricontrollare la sincronizzazione. Regolare il minimo.

(1) BULLONI DI REGISTRO



REGIME DEL MINIMO DEL CARBURATORE

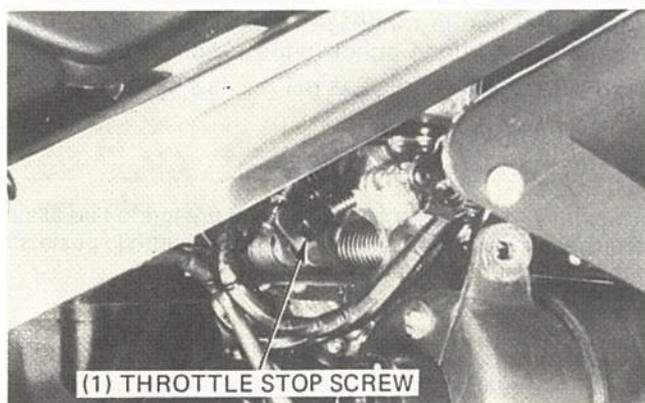
NOTA

- Controllare e regolare il regime di minimo dopo aver controllato che tutte le altre regolazioni del motore rientrino nei valori prescritti.
- Il motore deve essere caldo per garantire una regolazione esatta. Dieci minuti di marcia cittadina sono sufficienti.

Riscaldare il motore e mettere il cambio in folle. Rimuovere il rivestimento inferiore (Cap. 15). Ruotare la vite di regolazione del gas fino ad ottenere il regime di minimo prescritto.

REGIME DEL MINIMO: 1300 ± 100 g/min.

(1) VITE REGOLAZIONE MINIMO



LIQUIDO REFRIGERANTE

Tenere dritto il motociclo.

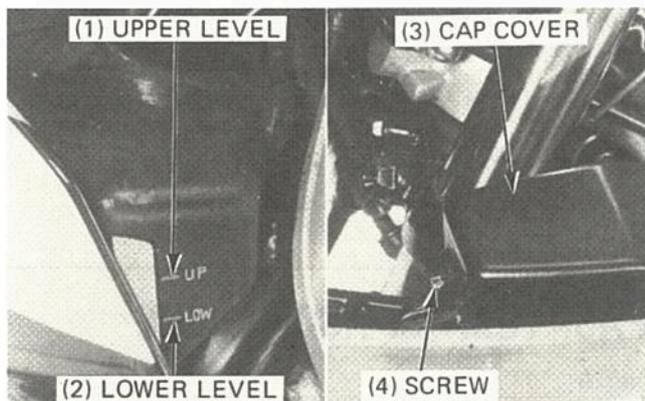
Controllare il livello del liquido refrigerante nel serbatoio di riserva.

Il livello del liquido refrigerante deve essere compreso tra la linea superiore e quella inferiore.

Se necessario, togliere il tappo del serbatoio di riserva e rabboccare fino alla linea di livello superiore con il liquido del tipo prescritto (pag. 11-1).

Per il cambio del liquido refrigerante, vedere a pag. 11-3.

- (1) LIVELLO SUPERIORE
- (2) LIVELLO INFERIORE
- (3) COPERCHIO DEL TAPPO
- (4) VITE



CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO

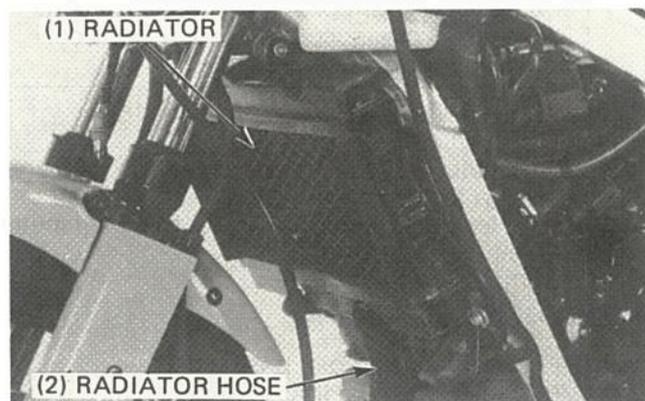
Rimuovere il rivestimento inferiore (Cap. 15).

Controllare che le tubazioni non siano fessurate o deteriorate e sostituirle se necessario.

Controllare che tutte le fascette siano ben strette.

Controllare che il circuito di raffreddamento non presenti perdite.

- (1) RADIATORE
- (2) TUBAZIONE DEL RADIATORE





OLIO DELLA TRASMISSIONE

CAMBIO DELL'OLIO

NOTA

- Effettuare il cambio dell'olio della trasmissione con il motore caldo ed il motociclo posto sul cavalletto centrale per assicurare un drenaggio rapido e completo.

Rimuovere il rivestimento inferiore (Cap. 15).
Spengere il motore.
Rimuovere il tappo di riempimento olio.

(1) RIEMPIMENTO OLIO

Rimuovere il tappo di drenaggio dell'olio e far scolare l'olio.
Assicurarsi che la rondella di tenuta sul tappo di drenaggio sia in buone condizioni e rimontare il tappo.

COPPIA DI SERRAGGIO: 25-35 Nm (2,5 - 3,5 Kgm)

(1) RONDELLA DI TENUTA

(2) TAPPO DI DRENAGGIO OLIO

Riempire il basamento con olio del tipo prescritto fino alla linea di livello superiore della finestrella di controllo posta sul coperchio del basamento destro.

CAPACITÀ OLIO: 1,8 LITRI.

OLIO RACCOMANDATO:

OLIO PER MOTORI A 4 TEMPI HONDA
O EQUIVALENTE, CLASSIFICAZIONE API SE O SF.

VISCOSITÀ RACCOMANDATA:

SAE 10W-40.

Avviare il motore e farlo girare al minimo per 2/3 minuti, poi fermarlo.

Assicurarsi che il livello dell'olio si trovi tra la linea superiore ed inferiore e che non vi siano perdite di olio. Se il livello è sotto la linea inferiore, rabboccare con olio fino alla linea superiore.

(1) FINESTRELLA DI CONTROLLO

(2) LIVELLO SUPERIORE

(3) LIVELLO INFERIORE

FASATURA DI ACCENSIONE

NOTA

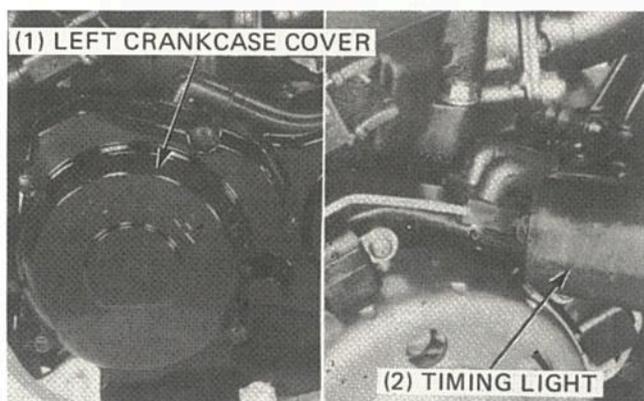
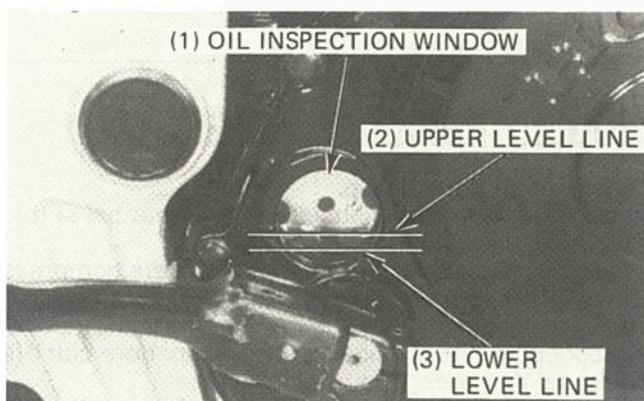
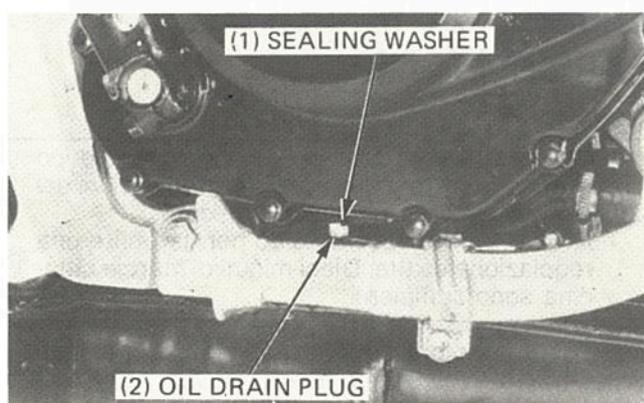
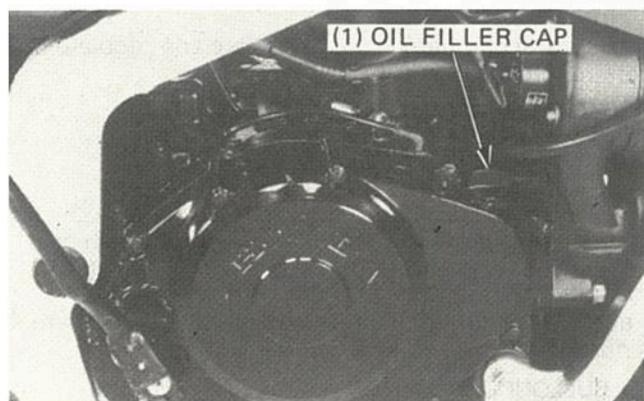
- Il sistema di accensione CDI è regolato in fabbrica e non necessita di alcuna registrazione. Per controllare il funzionamento dei componenti CDI diamo qui di seguito le procedure per il controllo dell'anticipo di accensione.

Rimuovere il rivestimento inferiore (Cap. 15).
Riscaldare il motore.
Arrestare il motore e rimuovere il coperchio del basamento sinistro togliendo i quattro bulloni.
Collegare la lampada stroboscopica ai fili delle pipette delle candele dei cilindri 1 e 3.
Avviare il motore e farlo girare al minimo.

REGIME DEL MINIMO: 1300 g/min.

(1) COPERCHIO SINISTRO DEL BASAMENTO

(2) LAMPADA STROBOSCOPICA

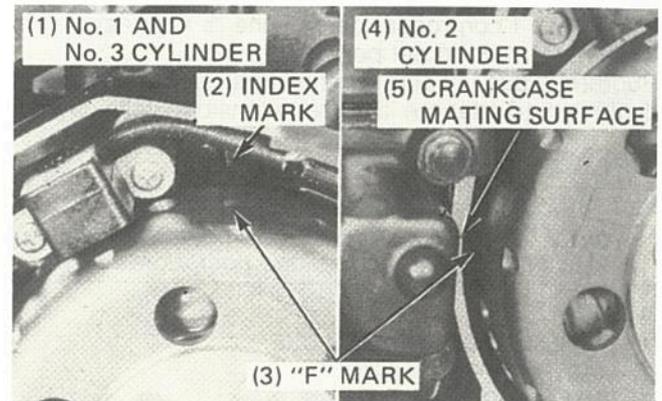




Controllare l'anticipo di accensione.
L'anticipo di accensione dei cilindri 1 e 3 è corretta se il segno "F" sul volano coincide con il segno di riferimento sul basamento.

Collegare la lampada stroboscopica al filo della pipetta della candela del cilindro N. 2 e controllare l'anticipo. L'anticipo di accensione del cilindro N. 2 è corretta se il segno "F" coincide con la superficie di accoppiamento anteriore del basamento, come indicato nella figura. Se l'anticipo di accensione è errato, vedere il cap. 18.

- (1) CILINDRO N. 1 e N. 3.
- (2) SEGNO DI RIFERIMENTO
- (3) SEGNO "F"
- (4) CILINDRO N. 2
- (5) SUPERFICIE DI ACCOPPIAMENTO DEL BASAMENTO



COMPRESSIONE DEI CILINDRI

Riscaldare il motore.
Arrestare il motore e rimuovere le fiancate laterali ed il serbatoio carburante.
Inserire un manometro per il controllo della compressione.
Spingere a fondo verso il basso la leva dello starter.
Aprire completamente la leva del comando del gas ed azionare il pedale di avviamento diverse volte.

NOTA

- Assicurarsi che non vi siano perdite dal raccordo del manometro.

COMPRESSIONE:

1200 ± 200 kPa (12 ± 2,0 Kg/cm²)

DIFFERENZA TRA I CILINDRI:

400 kPa (4 Kg/cm²)

Una compressione bassa può essere causata da:

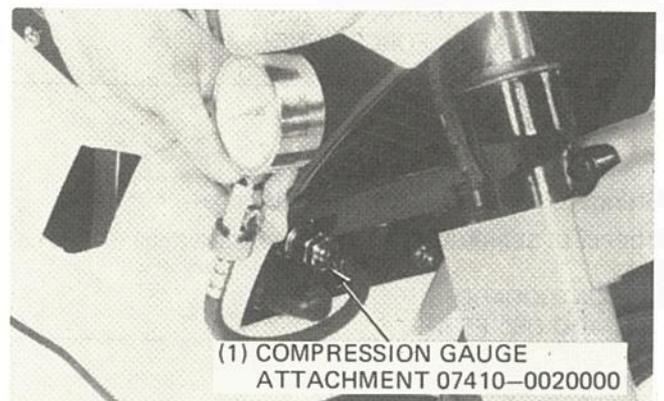
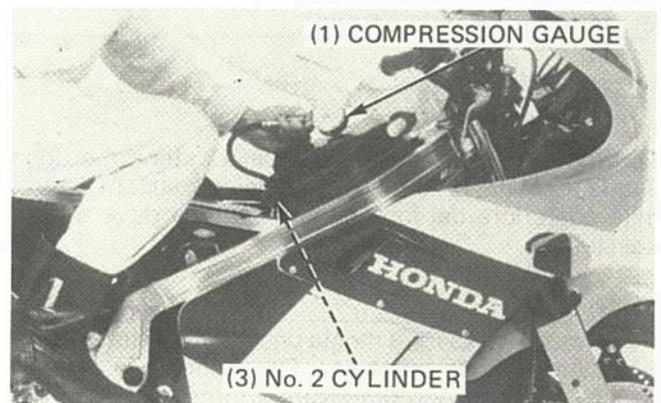
- guarnizione della testata danneggiata;
- fasce dei pistoni o cilindri usurati.

Una compressione alta può essere causata da:

- depositi carboniosi nella camera di combustione o sul cielo del pistone.

Rimontare le candele, il serbatoio carburante, le fiancate laterali e la sella.

- (1) MANOMETRO PER IL CONTROLLO DELLA COMPRESSIONE
- (2) ACCESSORIO DEL MANOMETRO 07410-0020000
- (3) CILINDRO N. 2.



CATENA DI TRASMISSIONE

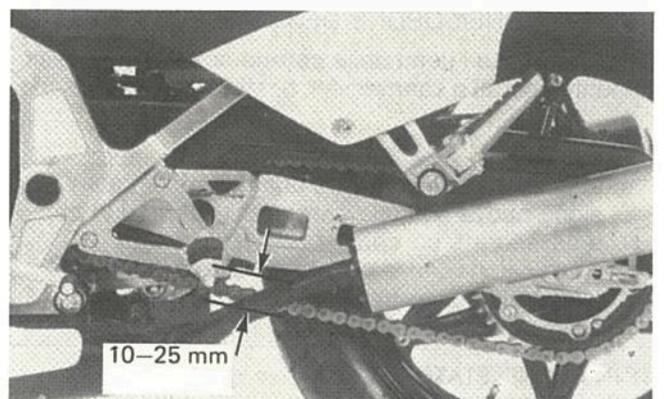
CONTROLLO DELLA TENSIONE DELLA CATENA

ATTENZIONE

- **Non controllare o lubrificare la catena di trasmissione quando il motore è in moto.**

Con il motore spento, mettere il cambio in folle.
Poggiare il motociclo sul cavalletto laterale.
Controllare l'allentamento della catena di trasmissione al centro tra le due corone dentate.

ALLENAMENTO DELLA CATENA: 15-25 mm.





MANUTENZIONE

Effettuare la regolazione come segue:

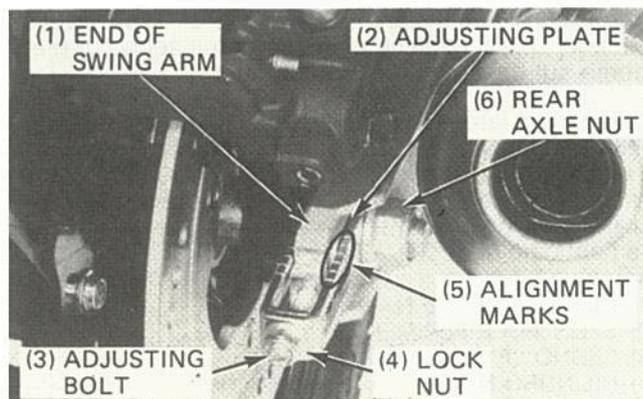
- Allentare i controdadi del bullone di regolazione.
- Allentare il dado del perno.

Ruotare le due viti di regolazione per lo stesso numero di giri fino ad ottenere la corretta tensione della catena.

AVVERTENZA

- Assicurarsi che gli stessi segni di allineamento sulle due piastre di regolazione corrispondano alle estremità del forcellone posteriore.

- (1) ESTREMITÀ DEL FORCELLONE
- (2) PIASTRA DI REGOLAZIONE
- (3) BULLONE DI REGOLAZIONE
- (4) CONTRODADO
- (5) SEGNI DI ALLINEAMENTO
- (6) DADO PERNO POSTERIORE

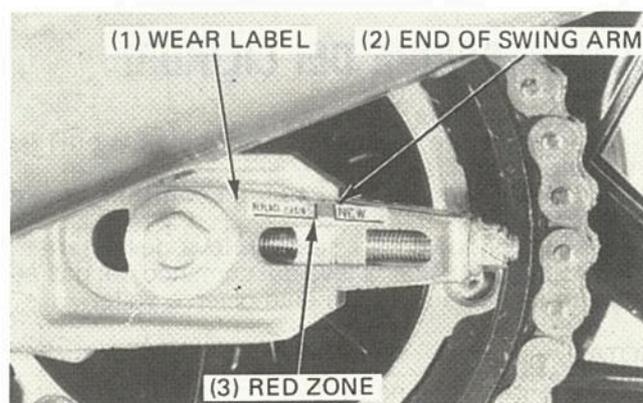


Controllare l'etichetta di usura della catena. Se dopo averla regolata, la zona rossa coincide o supera l'estremità posteriore del forcellone, la catena deve essere sostituita.

NOTA

- Il modello NS400R monta una catena di trasmissione del tipo senza fine. Per sostituire la catena è necessario rimuovere il forcellone posteriore (pag. 13-17).

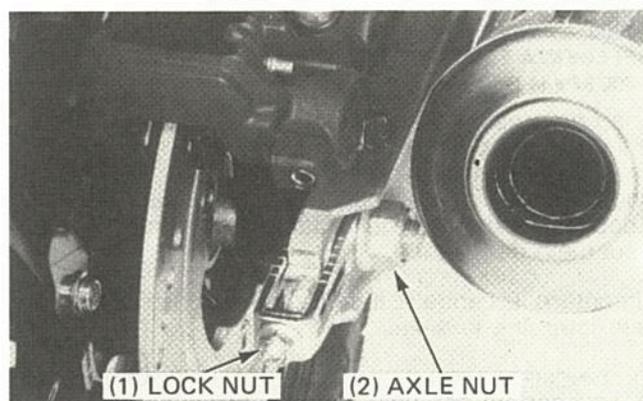
- (1) ETICHETTA DI USURA
- (2) ESTREMITÀ DEL FORCELLONE
- (3) ZONA ROSSA



Stringere il dado del perno posteriore

COPPIA DI SERRAGGIO: 80-100 Nm (8,0-10,0 Kgm)

- (1) CONTRODADO
- (2) DADO DEL PERNO



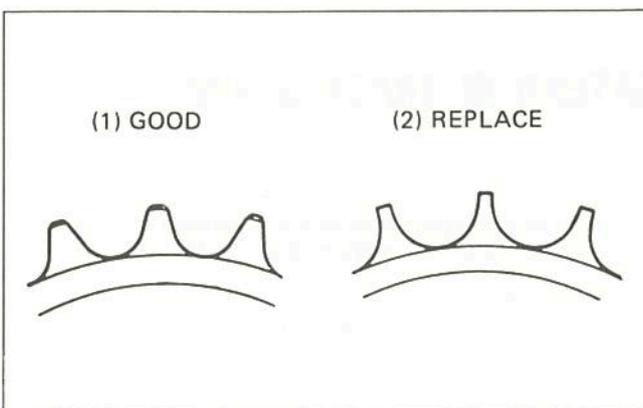
CONTROLLO E LUBRIFICAZIONE DELLA CATENA DI TRASMISSIONE/CORONE DENTATE

Controllare che i denti delle corone non siano eccessivamente usurati o danneggiati. Sostituire se necessario.

NOTA

- In nessun caso installare una catena di trasmissione nuova su delle corone usurate o una catena usurata su corone nuove.
- Sia la catena che le corone devono essere in perfette condizioni, altrimenti la catena sostituita o le corone nuove saranno soggette a rapida usura.

- (1) IN BUONO STATO
- (2) SOSTITUIRE





Pulire la catena di trasmissione con un solvente non infiammabile o ad alto punto di infiammabilità che non danneggi gli anelli di tenuta, ed asciugare.

AVVERTENZA

- *Non usare pulizia a vapore, impianti di lavaggio ad alta pressione o solventi. Poichè questi potrebbero danneggiare gli anelli di tenuta.*

Lubrificare la catena di trasmissione con olio per ingranaggi SAE 80 e 90.

AVVERTENZA

- *Non utilizzare lubrificanti commerciali spray per catene. Questi contengono solventi che potrebbero danneggiare gli anelli di tenuta.*

- (1) SOLVENTE
- (2) ASCIUGARE
- (3) LUBRIFICARE
- (4) OLIO PER INGRANAGGI SAE 80 O SAE 90

GUIDA DELLA CATENA DI TRASMISSIONE

Togliere i due bulloni che fissano il coperchio della catena di trasmissione ed il coperchio.

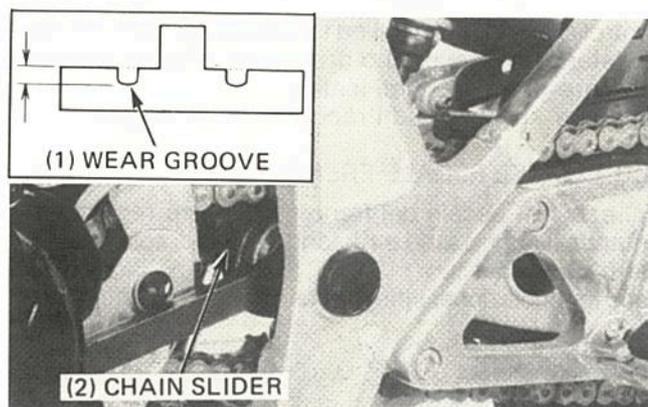
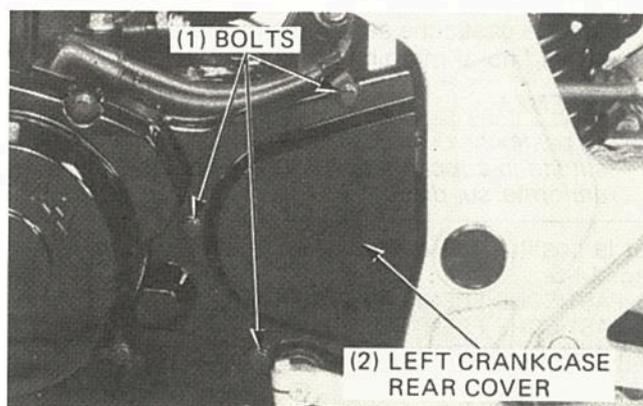
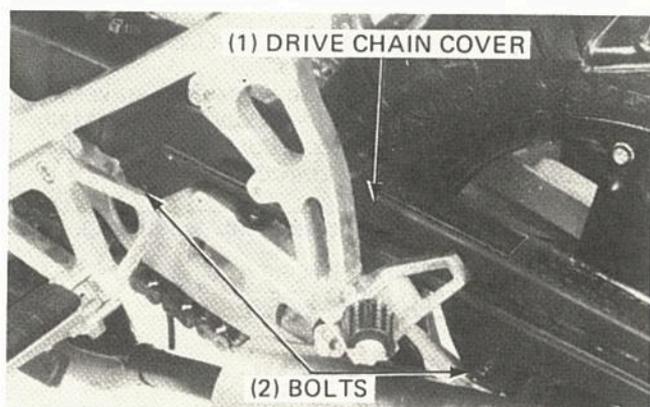
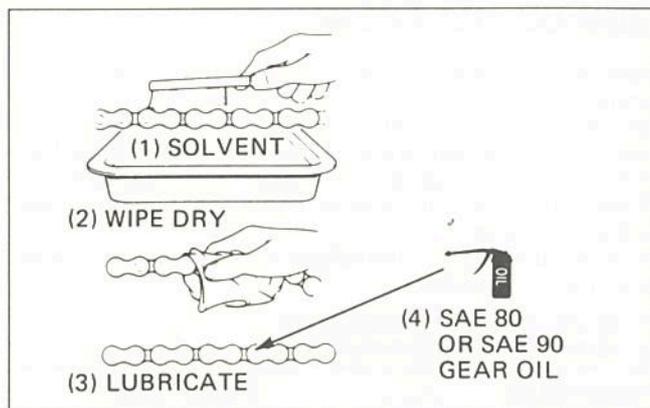
- (1) COPERCHIO DELLA CATENA DI TRASMISSIONE
- (2) BULLONI

Togliere il coperchio posteriore del basamento sinistro togliendo i tre bulloni.

- (1) BULLONI
- (2) COPERCHIO POSTERIORE DEL BASAMENTO SINISTRO

Controllare che la guida della catena di trasmissione non sia usurata o danneggiata. Sostituire la guida se la profondità della scanalatura di usura è superiore a 2,5 mm. Montare il coperchio posteriore del basamento sinistro ed il coperchio della catena di trasmissione.

- (1) SCANALATURA DI USURA
- (2) GUIDA DELLA CATENA





LIQUIDO DEI FRENI

Controllare il livello del liquido nei serbatoi anteriore e posteriore.

Se il livello si avvicina al segno di riferimento inferiore, togliere il tappo e riempire il serbatoio con liquido dei freni DOT3 o 4 fino a raggiungere il segno di livello superiore. Rimuovere la fiancata laterale destra per riempire il serbatoio posteriore.

Se il livello è basso, controllare che non vi siano perdite in tutto il circuito.

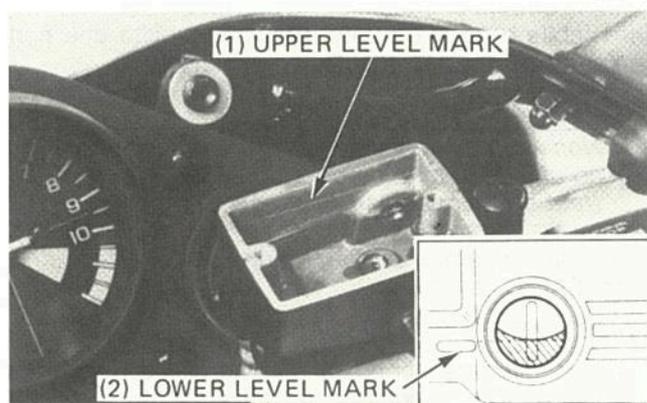
- (1) SEGNO DI LIVELLO SUPERIORE
- (2) SEGNO DI LIVELLO INFERIORE

AVVERTENZA

- Non rimuovere il coperchio fino a che il manubrio non sia stato ruotato in modo tale che il serbatoio sia in piano.
- Non mescolare liquido dei freni DOT5 con DOT3 o 4.
- Evitare di versare il liquido su particolari verniciati, di plastica o di gomma. Coprire sempre tali particolari con uno straccio durante le operazioni di manutenzione del circuito.

Per la sostituzione del liquido dei freni, vedere pag. 14-3.

- (1) SEGNO DI LIVELLO SUPERIORE
- (2) SEGNO DI LIVELLO INFERIORE



PASTICCHE DEI FRENI

Controllare l'usura delle pasticche dei freni anteriori e posteriori.

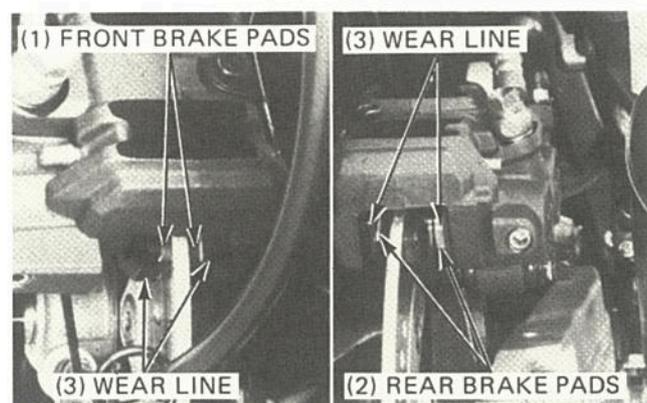
Sostituire le pasticche se la linea di usura sulle pasticche arriva fino al margine del disco freni.

AVVERTENZA

- Le pasticche dei freni devono essere sempre sostituite in coppia per assicurare una pressione uniforme sul disco.

Per la sostituzione delle pasticche dei freni, vedere a pag. 14-5.

- (1) PASTICCHE FRENI ANTERIORI
- (2) PASTICCHE FRENI POSTERIORI
- (3) LINEA DI USURA



IMPIANTO FRENANTE

Controllare che i condotti ed i raccordi dei freni non siano deteriorati, fessurati o presentino segni di perdite. Stringere tutti i raccordi lenti.

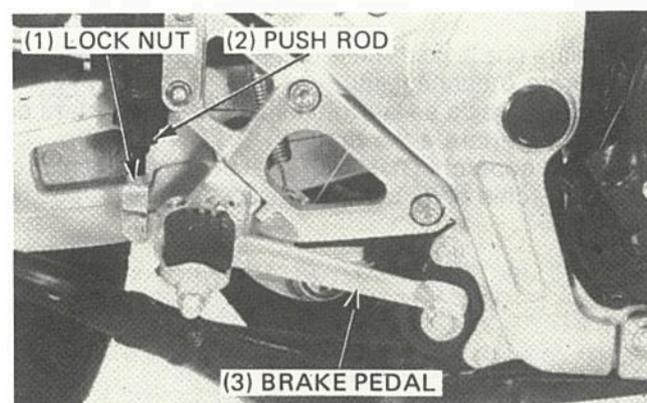
Sostituire i condotti ed i raccordi se necessario.

ALTEZZA DEL PEDALE FRENO

L'altezza del pedale del freno può essere regolata allentando il controdado e ruotando l'asta di spinta del cilindro principale.

Dopo la regolazione, stringere saldamente il controdado.

- (1) CONTRODADO
- (2) ASTA DI SPINTA
- (3) PEDALE DEL FRENO





INTERRUTTORE LUCE FRENI

NOTA

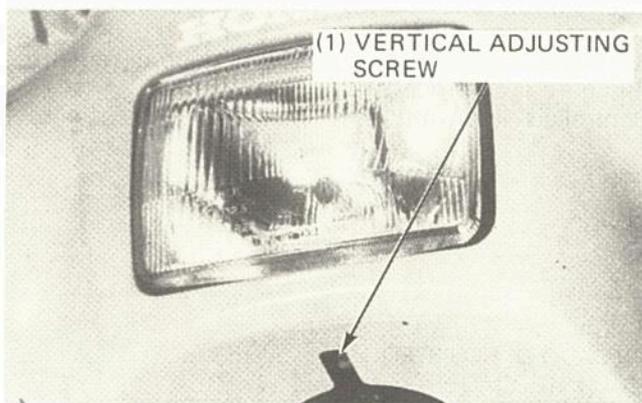
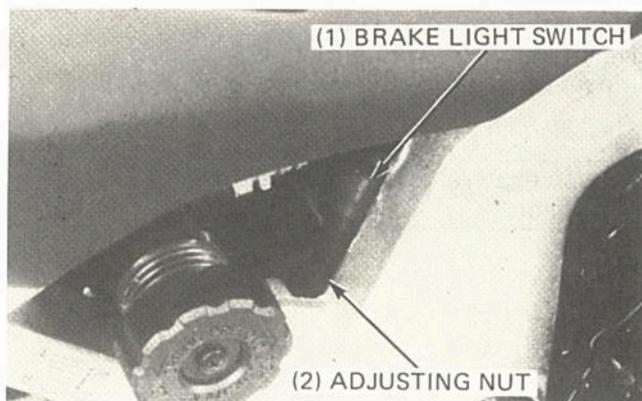
- Effettuare la regolazione dell'interruttore luce freni dopo aver regolato l'altezza del pedale del freno.

Regolare l'interruttore luce freni in modo tale che la luce dello stop si accenda quando il pedale del freno viene premuto di 20 mm ed ha inizio l'azione frenante. Effettuare la regolazione tenendo fermo il corpo dell'interruttore e ruotando il dado di registro. Non ruotare il corpo dell'interruttore.

NOTA

- L'interruttore luce freni anteriore non necessita di regolazione.

- (1) INTERRUTTORE LUCE FRENI
(2) DADO DI REGISTRO



ORIENTAMENTO DEL FARO

Regolare verticalmente il faro ruotando la vite di registro verticale.

Ruotare la vite di registro in senso orario per dirigere il fascio di luce verso l'alto.

- (1) VITE DI REGISTRO VERTICALE

Regolare orizzontalmente ruotando la vite di registro orizzontale.

Ruotare la vite di registro in senso orario per dirigere il fascio di luce verso il lato destro del guidatore.

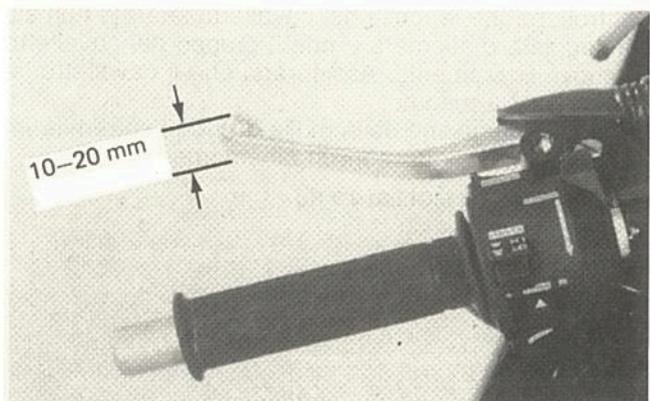
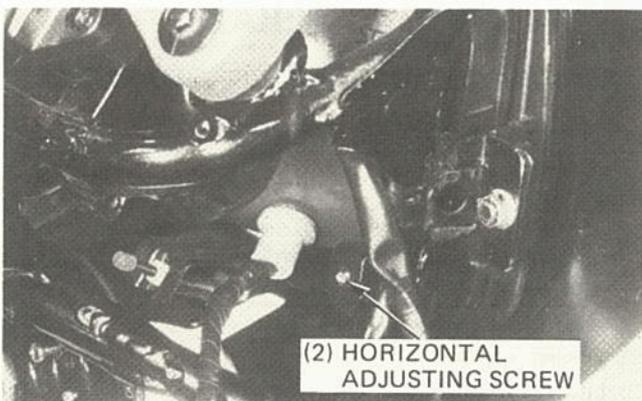
NOTA

- Regolare il fascio di luce del faro come prescritto dalle leggi e regolamenti locali.

ATTENZIONE

- **Un faro mal regolato rischia di abbagliare i guidatori provenienti dal senso opposto; oppure di non illuminare la strada in modo sufficiente per garantire una buona sicurezza.**

- (1) VITE DI REGISTRO ORIZZONTALE



FRIZIONE

Misurare il gioco della leva della frizione.

GIOCO: 10-20 mm



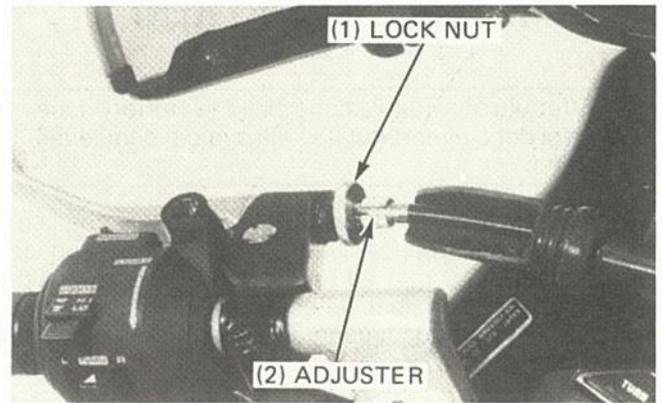
MANUTENZIONE

Effettuare le regolazioni di minore entità con il registro superiore.
Allentare il controdado e ruotare il registro.
Stringere il controdado.

NOTA

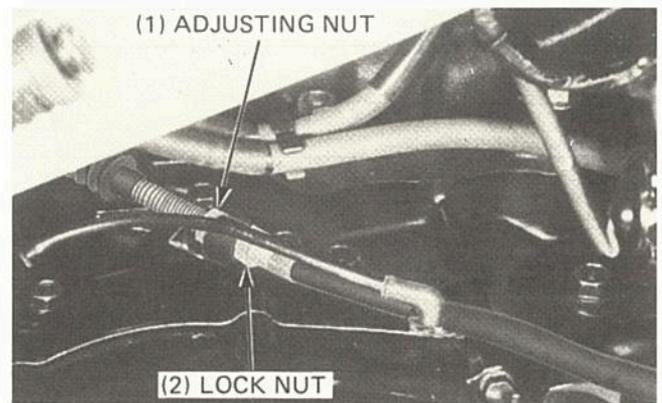
- Non esporre la filettatura del registro per oltre 8 mm.

- (1) CONTRODADO
- (2) REGISTRO



Effettuare le regolazioni di maggiore entità con il registro inferiore.
Allentare il controdado e ruotare il dado di registro.
Stringere il controdado.
Controllare il corretto funzionamento della frizione.

- (1) DADO DI REGISTRO
- (2) CONTRODADO



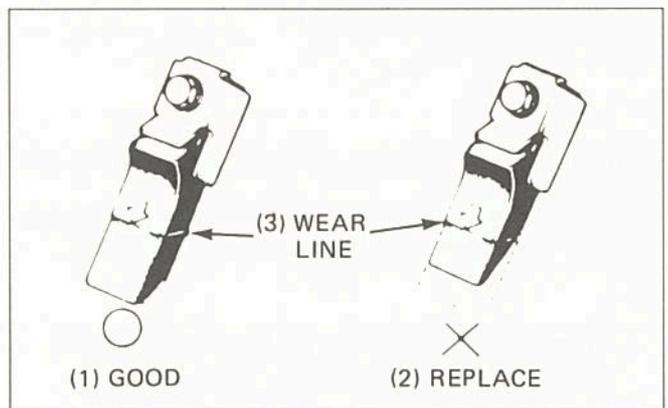
CAVALLETTO LATERALE

Controllare che il tampone di gomma non sia deteriorato o usurato.
Sostituirlo se l'usura supera la linea di usura.

NOTA

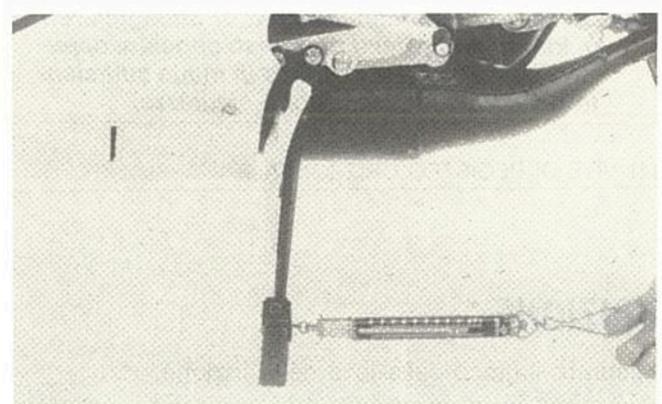
- Qualora sia necessaria la sostituzione, usare un tampone di gomma contrassegnato "Over 260 lbs ONLY".

- (1) BUONE CONDIZIONI
- (2) SOSTITUIRE
- (3) LINEA DI USURA



Controllare che la molla del cavalletto laterale non sia danneggiata o allentata e che il gruppo del cavalletto si muova liberamente. Assicurarsi che il cavalletto laterale non sia piegato.
Misurare la tensione della molla tirando l'estremità inferiore del cavalletto con un dinamometro.

TENSIONE DELLA MOLLA: 2-3 Kg





SOSPENSIONI

ATTENZIONE

- **Non usare la moto se le sospensioni sono difettose. I componenti delle sospensioni allentati, usurati o danneggiati pregiudicano la stabilità ed il controllo del veicolo.**

SOSPENSIONE ANTERIORE

Controllare il funzionamento delle forcelle anteriori comprimendole più volte.

Controllare che tutto il gruppo della forcella non presenti perdite o danni.

Sostituire i componenti danneggiati che non possono essere riparati.

NOTA

- Non riparare i tubi della forcella piegati. Essi devono essere sostituiti.

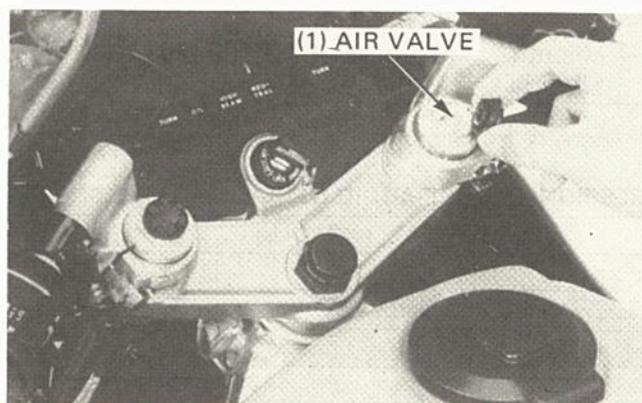
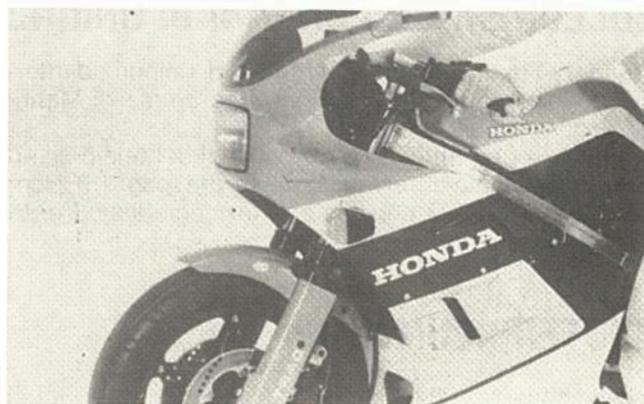
Stringere tutti i dadi ed i bulloni alle coppie prescritte.

Sollevare la parte anteriore della moto, in modo che non vi sia peso sulla ruota anteriore.

Controllare la pressione dell'aria in ognuno dei quattro tubi.

PRESSIONE DELL'ARIA: 0-40 kPa (0-0,4 kg/cm²)

(1) VALVOLA ARIA



SOSPENSIONE POSTERIORE

Controllare che l'ammortizzatore non presenti perdite o danni.

Controllare il funzionamento della sospensione.

Sollevare la ruota posteriore dal suolo con un crick o ponendo un supporto sotto il telaio.

Muovere la ruota posteriore lateralmente con energia per verificare se i cuscinetti del forcellone sono usurati.

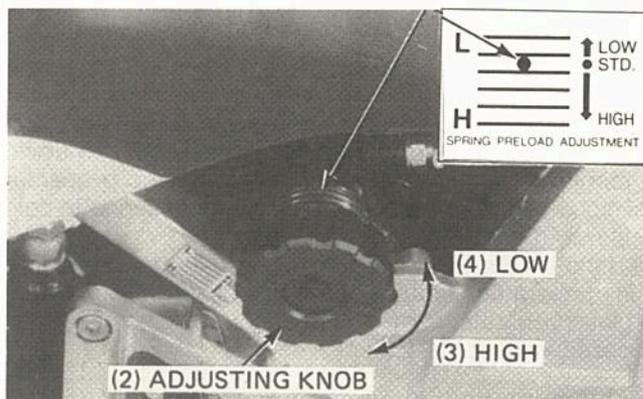
Sostituire i cuscinetti se presentano del gioco (Cap. 13).



Se necessario, regolare il precarico della molla dell'ammortizzatore ruotando la manopola di registro.

POSIZIONE STANDARD: 2ª SCANALATURA DAL BASSO

- (1) INDICATORE
- (2) MANOPOLA DI REGISTRO
- (3) ALTO
- (4) BASSO





BULLONERIA ED ORGANI DI UNIONE

Stringere i dadi, i bulloni e gli organi di unione ad intervalli regolari, come indicato nel Programma di Manutenzione.

Controllare che tutti i dadi ed i bulloni del telaio siano stretti alle coppie di serraggio prescritte (pag. 15). Controllare che tutte le copiglie ed i fermagli di sicurezza siano al loro posto.

RUOTE/PNEUMATICI

Controllare che i pneumatici non presentino tagli, che in essi non siano conficcati chiodi o altri oggetti acuminati.

NOTA

- Misurare la pressione dei pneumatici a FREDDO.

Misurare la pressione dei pneumatici.

PRESSIONI DI GONFIAGGIO E PNEUMATICI PRESCRITTI

	ANTERIORE	POSTERIORE
Dimensioni pneumatici	100/90 V 16	110/90 V 17
Carico normale	250 kPa (2,50 kg/cm ²)	290 kPa (2,90 kg/cm ²)
Fino a 90 kg	250 kPa (2,50 kg/cm ²)	250 kPa (2,50 kg/cm ²)
Marca	BRIDGESTONE	G531
	DUNLOP	K625A
		G532
		K625

Controllare che la ruota anteriore e posteriore siano centrate (vedi Cap. 12 e 13).

Misurare la profondità del battistrada al centro del pneumatico.

Sostituire i pneumatici se la profondità del battistrada raggiunge i seguenti limiti di usura:

PROFONDITÀ MINIMA DEL BATTISTRADA:

- ANTERIORE: 1,5 mm
- POSTERIORE: 2,0 mm

CUSCINETTI DEL CANNOTTO DI STERZO

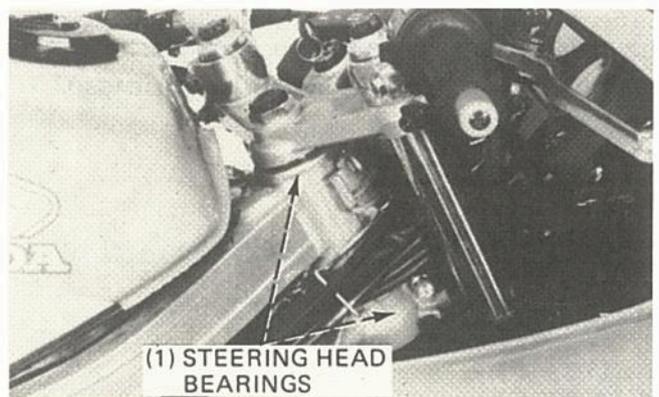
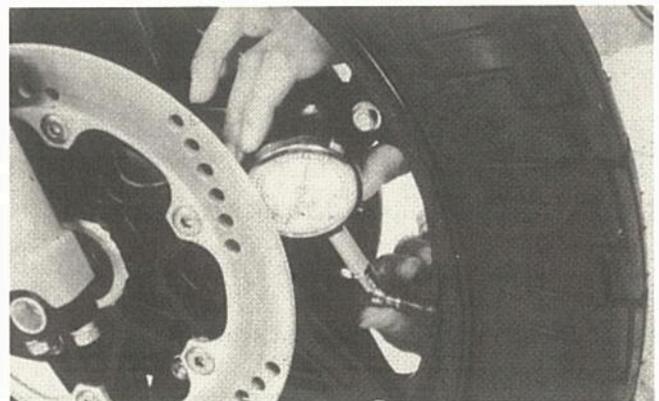
NOTA

- Assicurarsi che i cavi non interferiscano con il movimento del manubrio.

Sollevarre dal suolo la ruota anteriore e controllare che il manubrio ruoti liberamente. Se il manubrio si muove in maniera uniforme, se tende a bloccarsi o presenta del gioco verticale, regolare i cuscinetti del cannotto dello sterzo (pag. 12-21).

Se dopo la regolazione il manubrio continua a muoversi in maniera non uniforme, tende a bloccarsi o presenta gioco verticale, controllare i cuscinetti e sostituirli se necessario (pag. 12-21).

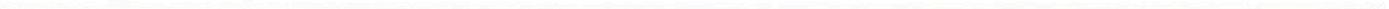
(1) CUSCINETTI DEL CANNOTTO DI STERZO

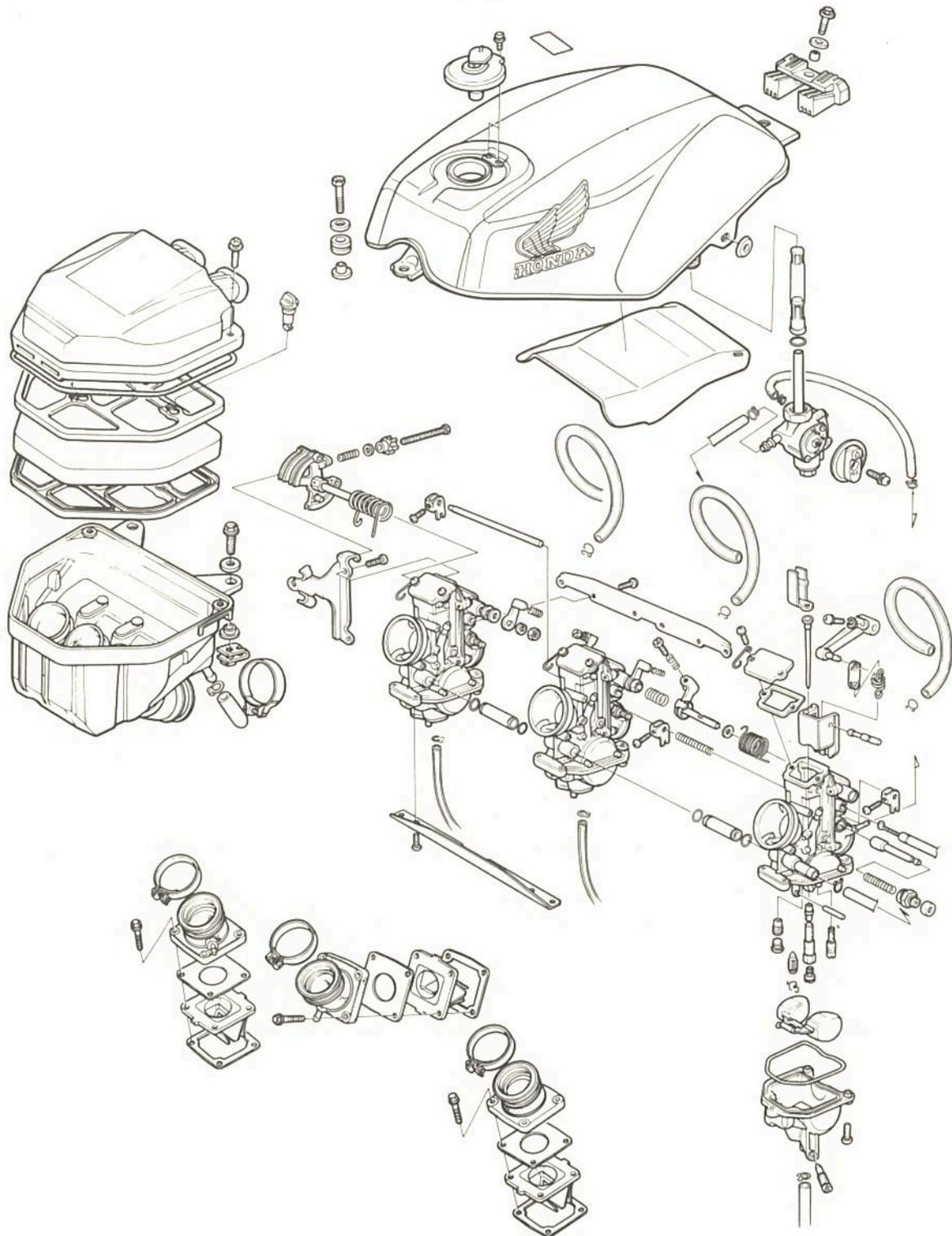




HONDA
NS400R

MEMO





**HONDA**

NS400R

4. CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE

INFORMAZIONI DI SERVIZIO	4-1	SEPARAZIONE CARBURATORI	4-7
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	4-2	MONTAGGIO CARBURATORI	4-12
SERBATOIO CARBURANTE	4-3	INSTALLAZIONE CARBURATORI	4-16
SCATOLA FILTRO ARIA	4-5	REGOLAZIONE VITE MISCELA MINIMO	4-17
SMONTAGGIO CARBURATORI	4-6	VALVOLA LAMELLE	4-18

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

ATTENZIONE

• **La benzina è estremamente infiammabile ed in certe condizioni esplosiva. Lavorare in un locale ben ventilato. Non fumare ed evitare fiamme e scintille.**

- Smontando i componenti del circuito di alimentazione, fare attenzione alla collocazione degli anelli di tenuta. Al momento del rimontaggio sostituirli con dei nuovi.
- Le vaschette del galleggiante sono dotate di tappi di scarico che ossono venire allentati per far fuoriuscire la benzina residua.
- Non cercare di rimuovere il coperchio del corpo del carburatore.

DATI TECNICI

Capacità del serbatoio	19 litri
Corsa a vuoto manopola del gas	2-6 mm
Carburatore	Tipo KEIHIN VD
	Numero di identificazione TA09A
	Foro di venturi 26 mm
	Livello del galleggiante 13 mm
	Getto principale # 122
	Getto del minimo # 38
	Ago del getto 4SA
	Getto di alimentazione Carburatori N. 1 e 3: # 88 Carburatore N. 2: # 92
	Apertura iniziale vite miscela minimo 1 giro 3/4 verso l'esterno
	Regime di minimo 1.300 ± 100 g/min

ATTREZZI

Comuni

Calibro controllo livello galleggiante 07401-0010000



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Il motore gira ma non parte

- Mancanza di carburante nel serbatoio.
- Retino del filtro e/o filtro intasati.
- Cattivo funzionamento dello starter o della manopola del gas.
- Mancanza di scintilla alla candela (sistema di accensione difettoso).
- Filtro aria ostruito.
- Perdita nei condotti di aspirazione.
- Valvola dell'avviamento difettosa.
- Valvola galleggiante difettosa.
- Valvola automatica del carburante difettosa.

Il motore al minimo è irregolare, si ferma o funziona male

- Valvola di avviamento difettosa.
- Sistema di accensione difettoso.
- Carburatori non sincronizzati.
- Carburatori difettosi.
- Carburante contaminato.
- Perdita nei condotti di aspirazione.
- Regime di minimo errato.
- Valvola automatica del carburante difettosa.

Minimo irregolare

- Sistema di accensione difettoso.
- Regime di minimo errato.
- Sincronizzazione dei carburatori errata.
- Carburatori difettosi.
- Errata regolazione vite miscela minimo.
- Carburante contaminato.
- Perdita nei condotti di aspirazione.
- Circuito o getto del minimo intasato.
- Livello del galleggiante errato.

Sfiammata durante l'accelerazione

- Sistema di accensione difettoso.

Ritorno di fiamma

- **Sistema di accensione difettoso.**
- **Carburatori difettosi.**

Scarse prestazioni

- Getto o circuito principale ostruito.
- Circuito di alimentazione o getto ostruito.
- Sistema di accensione difettoso.

Miscela troppo povera

- Getti del carburante ostruiti
- Valvola galleggiante difettosa
- Livello galleggiante troppo basso
- Sfiato del tappo carburante bloccato
- Retino e/o filtro del carburante ostruiti
- Tubo del carburante ristretto
- Condotto di ventilazione intasato
- Perdita nei condotti di aspirazione
- Errata regolazione vite miscela minimo.

Miscela troppo ricca

- Valvola by-starter bloccata
- Malfunzionamento valvola galleggiante
- Livello galleggiante troppo alto
- Getti aria ostruiti
- Elemento filtro aria sporco
- Errata regolazione vite miscela minimo



SERBATOIO CARBURANTE

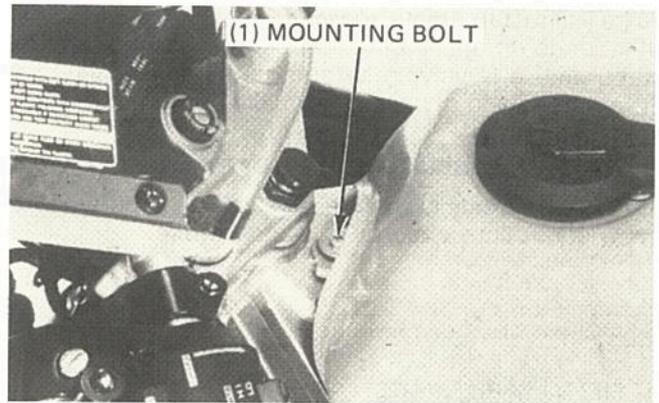
ATTENZIONE

- Tenere lontano dalla benzina fiamme o scintille.
- Asciugare subito la benzina eventualmene fuoriuscita.

SMONTAGGIO DEL SERBATOIO

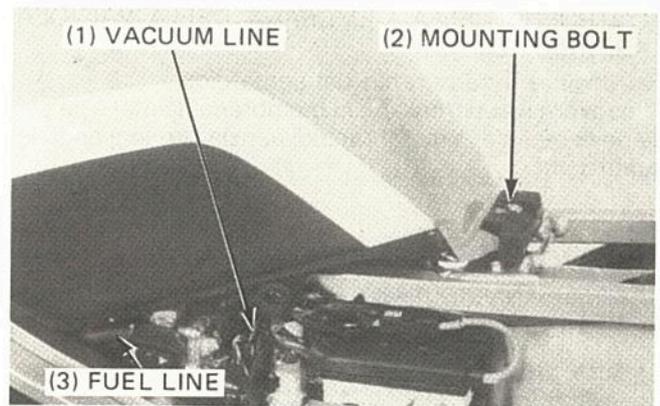
Rimuovere il sedile e le fiancate.
Ruotare il rubinetto del carburante sulla posizione OFF.
Rimuovere il bullone di montaggio anteriore del serbatoio.

(1) BULLONE DI MONTAGGIO



Rimuovere il bullone di montaggio posteriore del serbatoio.
Staccare la tubazione del carburante e la tubazione a depressione e rimuovere il serbatoio carburante.

(1) CONDOTTO A DEPRESSIONE
(2) BULLONE DI MONTAGGIO
(3) CONDOTTO DEL CARBURANTE



CONTROLLO DELLA VALVOLA AUTOMATICA CARBURANTE

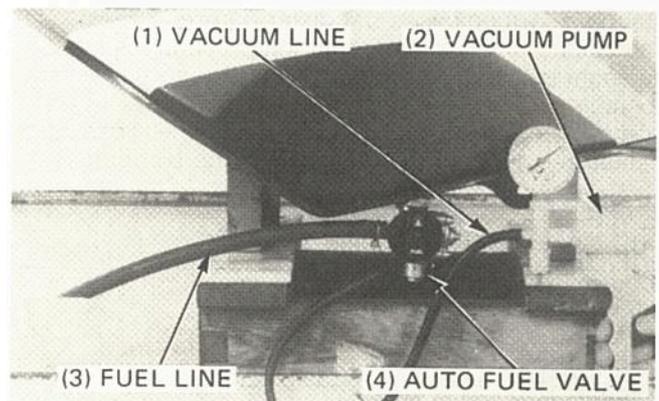
Ruotare il rubinetto del carburante sulla posizione ON.
Il flusso del carburante dovrebbe bloccarsi dopo aver scaricato la benzina restante nel rubinetto (circa 5-10 cm³).

Se la benzina fuoriesce, controllare quanto segue:
— se il condotto a depressione è bloccato;
— se la membrana è crepata (pag. 4-4).

Con una pompa a depressione, applicare una depressione sul condotto. Il carburante deve fluire liberamente.

Se il flusso è ristretto, controllare quanto segue:
— se il condotto a depressione perde;
— se la membrana è bloccata o rotta (pag. 4-4);
— se il retino del filtro è bloccato (pag. 3-4);
— se il filtro carburante è bloccato;
— se lo sfiato sul tappo del serbatoio è ostruito.

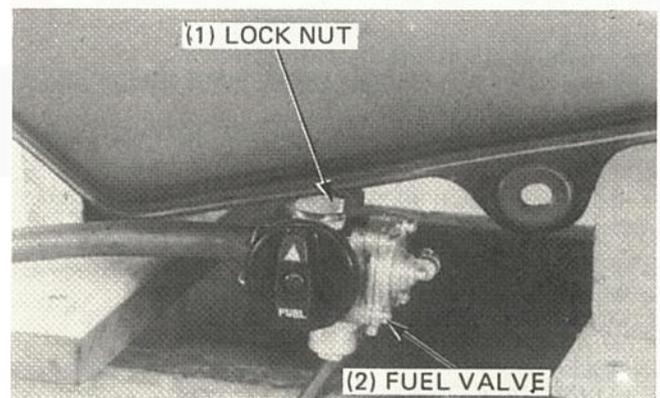
(1) CONDOTTO A DEPRESSIONE
(2) POMPA A DEPRESSIONE
(3) TUBAZIONE CARBURANTE
(4) VALVOLA AUTOMATICA CARBURANTE



PULIZIA FILTRO CARBURANTE

Far scolare la benzina dal serbatoio.
Allentare il controdado e rimuovere la valvola carburante dal serbatoio.

(1) CONTRODADO
(2) VALVOLA CARBURANTE



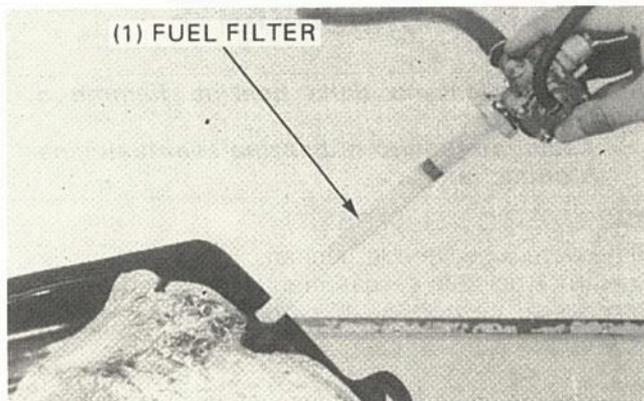


Pulire il filtro carburante applicando dell'aria compressa. Utilizzando un anello di tenuta nuovo, montare il filtro carburante e la valvola carburante sul serbatoio. Stringere il dado di bloccaggio della valvola carburante, senza serrare eccessivamente.

COPPIA DI SERRAGGIO: 20-25 Nm (2,0-2,5 Kgm)

Riempire il serbatoio, ruotare la valvola carburante su ON e controllare che non vi siano perdite.

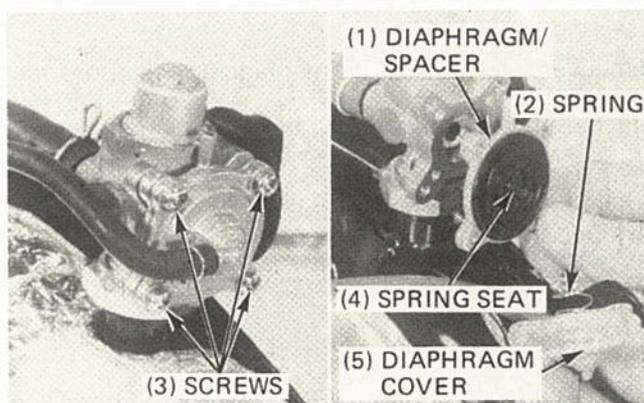
(1) FILTRO CARBURANTE



CONTROLLO DELLA MEMBRANA DELLA VALVOLA CARBURANTE

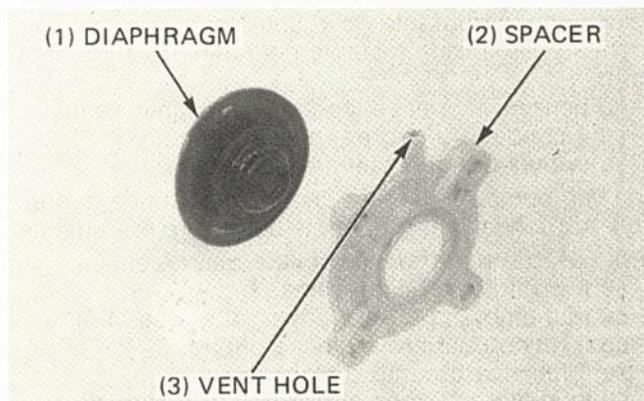
Far scolare il carburante dal serbatoio. Rimuovere il coperchio della membrana, la molla, la sede della molla e la membrana/distanziatore togliendo le quattro viti.

- (1) MEMBRANA/DISTANZIATORE
- (2) MOLLA
- (3) VITI
- (4) SEDE DELLA MOLLA
- (5) COPERCHIO DELLA MEMBRANA



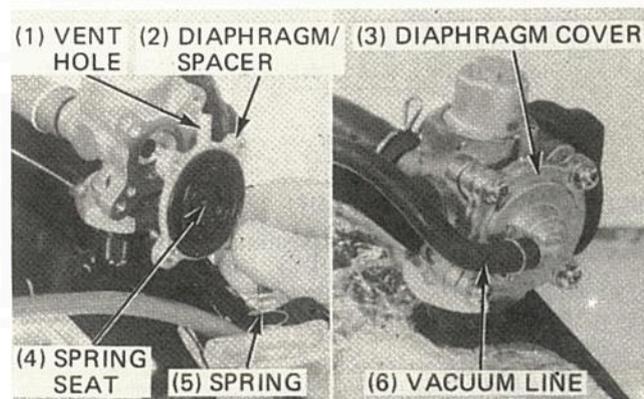
Staccare la membrana dal distanziatore. Controllare che la membrana non presenti fessurazioni, segni di deterioramento o rotture e se necessario sostituirla. Controllare che lo sfiato del distanziatore ed i passaggi a depressione del coperchio non siano bloccati.

- (1) MEMBRANA
- (2) DISTANZIATORE
- (3) SFIATO



Installare la membrana sul distanziatore. Installare la sede della molla sulla membrana. Installare la membrana/distanziatore, la molla ed il coperchio della membrana sulla valvola carburante annodando la posizione del raccordo del condotto a depressione e dello sfiato del distanziatore. Stringere le quattro viti del coperchio, facendo attenzione a non stringere la membrana. Riempire il serbatoio di carburante e controllare se vi sono perdite. Controllare il funzionamento della valvola automatica del carburante (pag. 4-3).

- (1) SFIATO
- (2) MEMBRANA/DISTANZIATORE
- (3) COPERCHIO DELLA MEMBRANA
- (4) SEDE DELLA MOLLA
- (5) MOLLA
- (6) CONDOTTO A DEPRESSIONE





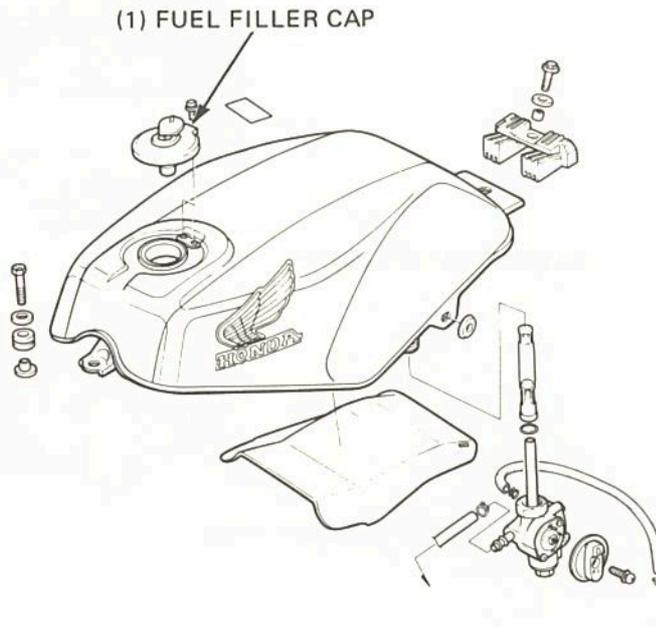
CONTROLLO DEL TAPPO DEL SERBATOIO

Controllare che il foro di sfiato nel tappo di riempimento del serbatoio non sia bloccato.

MONTAGGIO DEL SERBATOIO

Montare il serbatoio carburante nell'ordine inverso a quello dello smontaggio.

(1) TAPPO SERBATOIO CARBURANTE

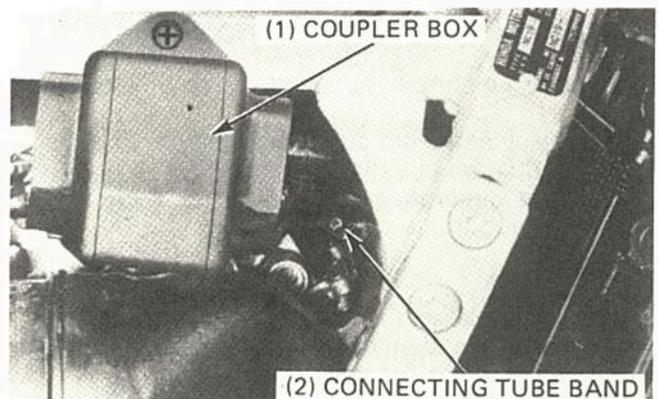


SCATOLA FILTRO ARIA

SMONTAGGIO

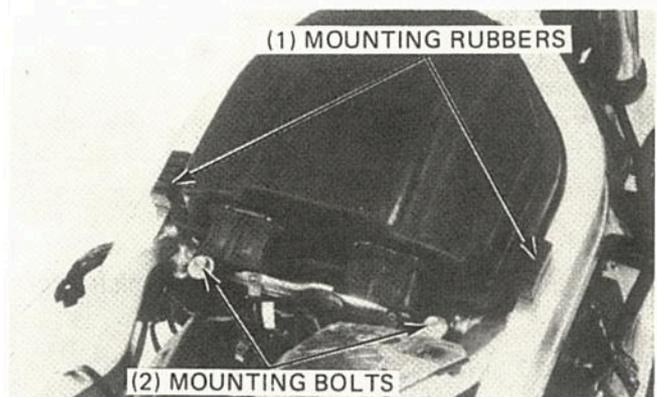
Rimuovere la carenatura (Cap. 15).
Rimuovere le scatole delle spine destra e sinistra.
Rimuovere la sella e le due fiancate laterali (Cap. 15).
Rimuovere il serbatoio (pag. 4-3).
Allentare le fascette del tubo di collegamento del filtro aria.

- (1) SCATOLA SPINE
- (2) FASCETTA DEL TUBO DI COLLEGAMENTO



Rimuovere i due bulloni di montaggio della scatola filtro aria e la scatola del filtro.
Rimuovere i due tamponi di montaggio.
Controllare che la scatola del filtro aria non abbia fessurazioni o danni.

- (1) TAMPONI DI GOMMA DI MONTAGGIO
- (2) BULLONI DI MONTAGGIO



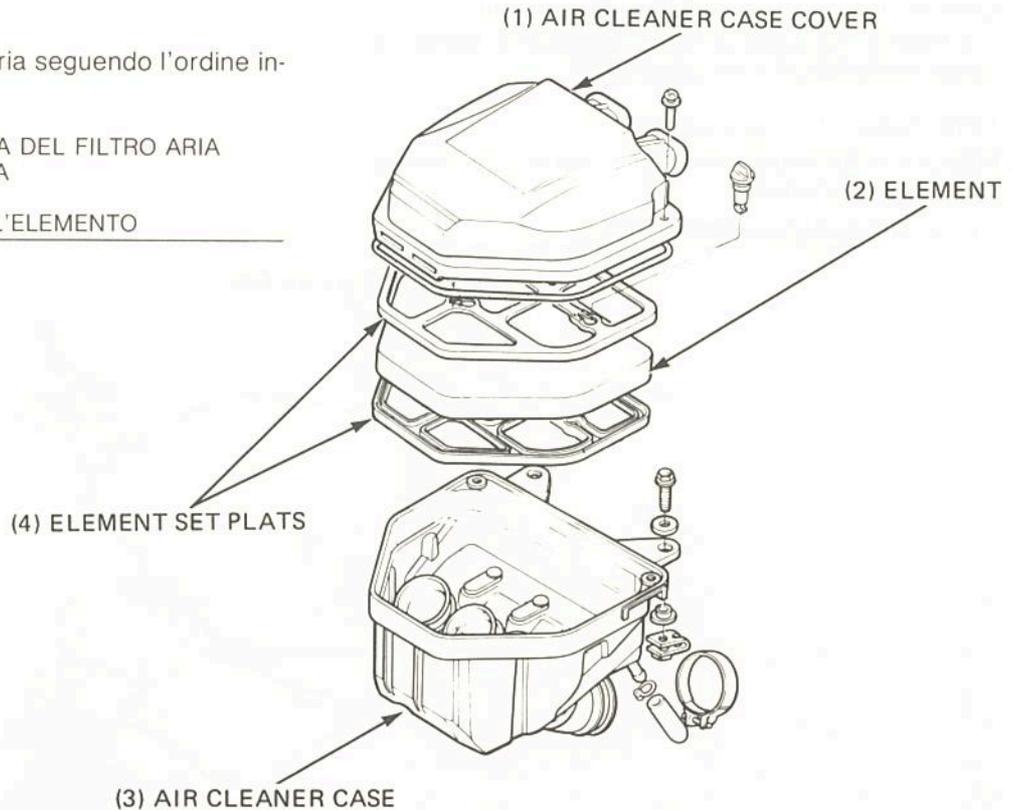


CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE

MONTAGGIO

Installare la scatola del filtro aria seguendo l'ordine inverso allo smontaggio.

- (1) COPERCHIO DELLA SCATOLA DEL FILTRO ARIA
- (2) ELEMENTO DEL FILTRO ARIA
- (3) SCATOLA DEL FILTRO ARIA
- (4) PIASTRE DI APOGGIO DELL'ELEMENTO



SMONTAGGIO DEI CARBURATORI

Rimuovere il motore della ventola e la protezione (pag. 11-11).

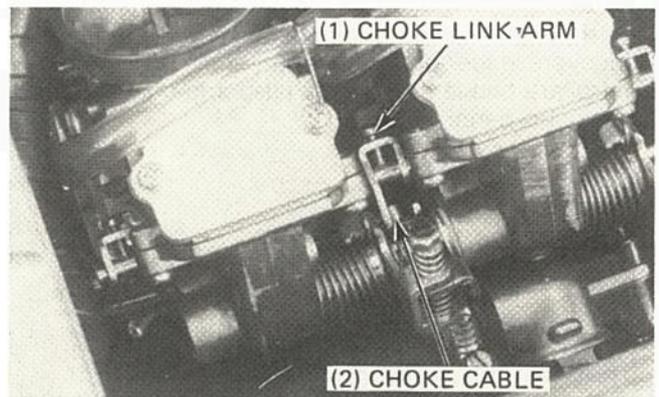
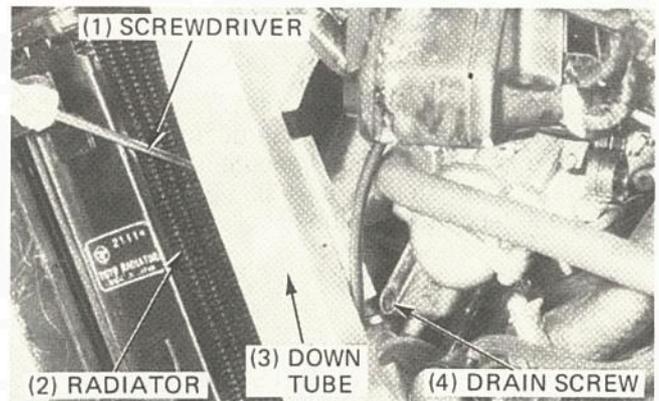
Rimuovere il serbatoio carburante (pag. 4-3).

Rimuovere la scatola del filtro aria (pag. 4-5).

Allentare la vite di drenaggio di tutti i carburatori e far scolare il carburante dai carburatori.

NOTA

- Allentare la vite di drenaggio del carburatore N. 1 passando un cacciavite tra il radiatore ed il telaio, come indicato nella figura.
- Allentare le viti di drenaggio dei carburatori N. 2 e 3 dopo aver tolto i bulloni di montaggio della ventola e del condotto del radiatore.



- (1) CACCIAVITE
- (2) RADIATORE
- (3) TUBO DISCENDENTE
- (4) VITE DI DRENAGGIO

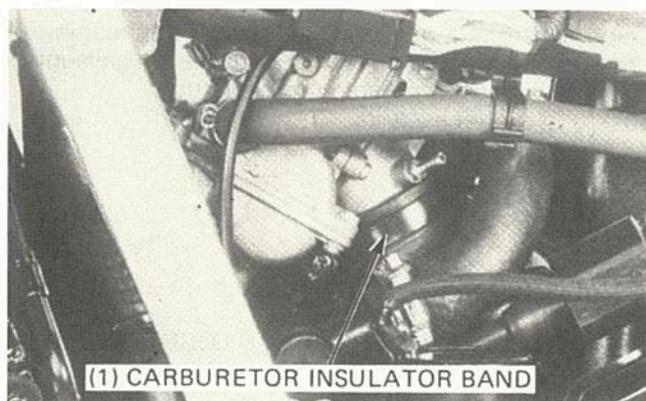
Staccare il cavo dello starter dal braccio sinistro dello starter.

- (1) BRACCIO SINISTRO DELLO STARTER
- (2) CAVO DELLO STARTER



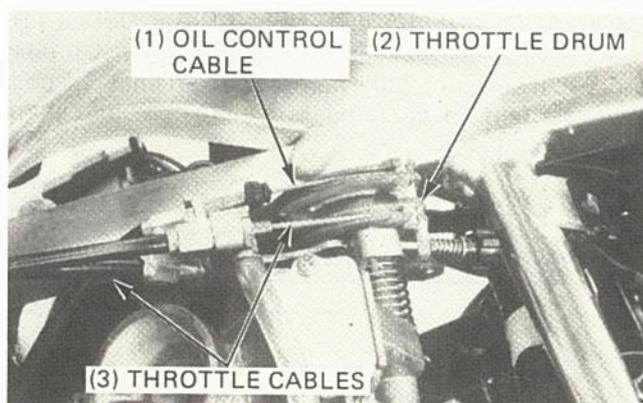
Allentare le fascette isolanti dei carburatori e togliere i carburatori.

(1) FASCETTA ISOLANTE DEL CARBURATORE



Staccare i cavi di controllo dell'olio e del comando del gas dal tamburo di comando del gas.

(1) CAVO CONTROLLO OLIO
(2) TAMBURO COMANDO GAS
(3) CAVI COMANDO GAS

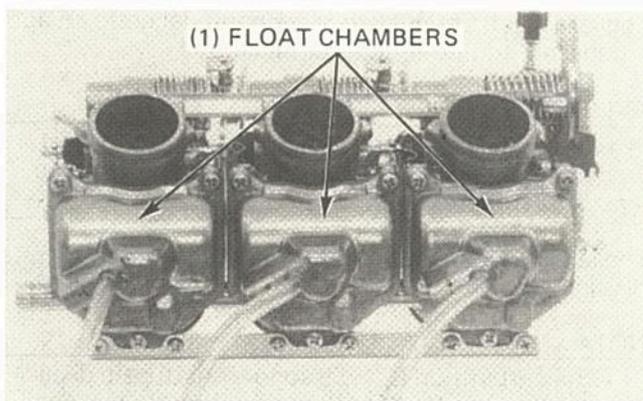


SEPARAZIONE DEI CARBURATORI

SMONTAGGIO DEL GALLEGGIANTE E DELLA VALVOLA GALLEGGIANTE

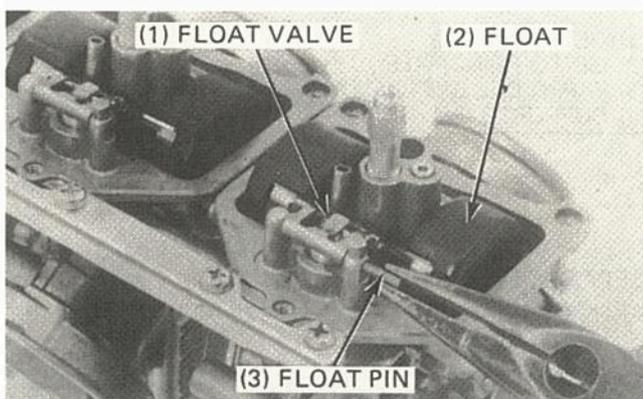
Rimuovere la vaschetta del galleggiante togliendo le viti.

(1) VASCHEE DEL GALLEGGIANTE



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

(1) VALVOLA DEL GALLEGGIANTE
(2) GALLEGGIANTE
(3) PERNO DEL GALLEGGIANTE

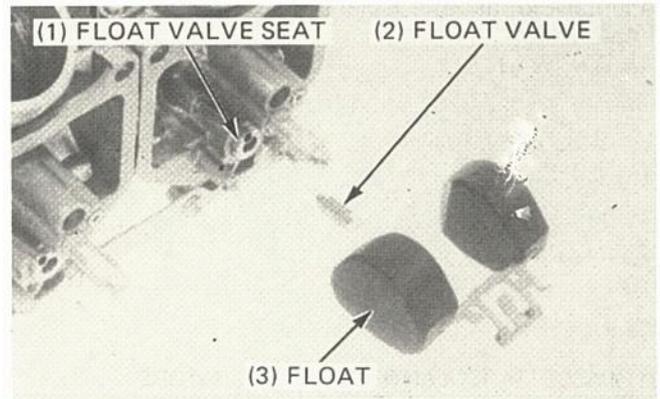




CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE

Controllare che il galleggiante non sia danneggiato. Controllare il funzionamento della valvola del galleggiante e che non presenti solchi o piegature. Sostituire se necessario.

- (1) SEDE DELLA VALVOLA DEL GALLEGGIANTE
- (2) VALVOLA DEL GALLEGGIANTE
- (3) GALLEGGIANTE



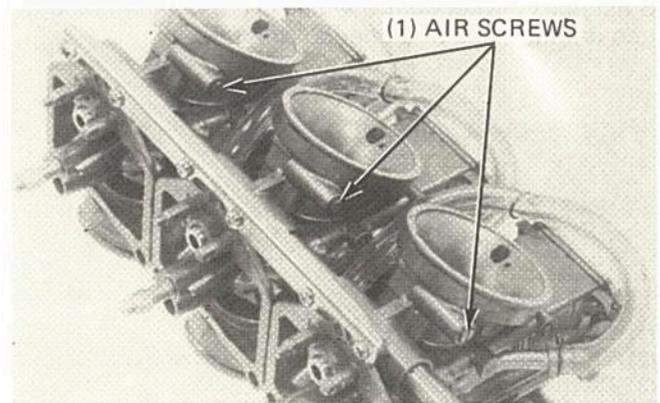
SMONTAGGIO DELLA VITE DELL'ARIA E DEI GETTI
Prima di rimuovere la vite miscela minimo, avvitare e contare accuratamente il numero dei giri finché si poggia leggermente. Utilizzare tale numero come riferimento nel rimontaggio..

AVVERTENZA

- Stringere la vite miscela minimo contro la sua sede provoca dei danni alla sede stessa.

Rimuovere le viti miscela minimo.

- (1) VITI MISCELA MINIMO



Togliere il getto principale, il supporto del getto ad ago, il getto ad ago ed il getto di minimo.

AVVERTENZA

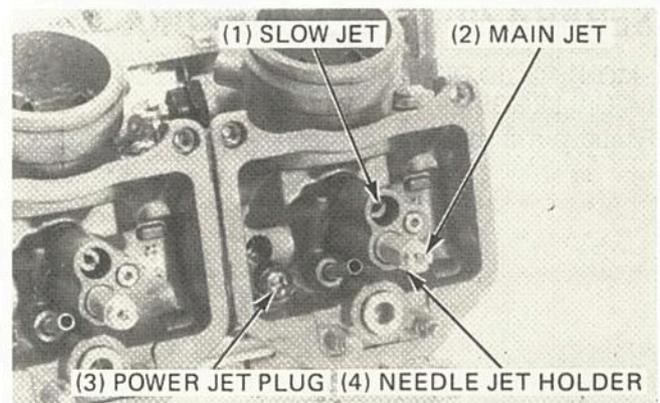
- L'ago del getto viene spinto in fuori quando il getto ad ago viene rimosso: fare attenzione a non danneggiare l'ago.

Togliere il tappo del getto di alimentazione ed il getto di alimentazione.

NOTA

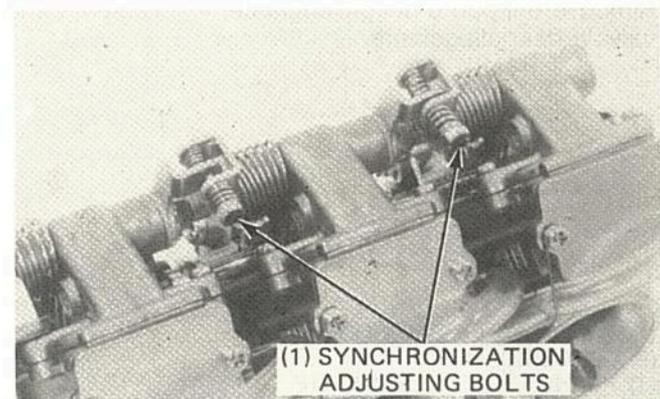
- Sui carburatori N. 1 e 3 sono montati getti di alimentazione N. 88 e sul carburatore N. 2 un getto di alimentazione N. 92.

- (1) GETTO MINIMO
- (2) GETTO PRINCIPALE
- (3) TAPPO DEL GETTO DI ALIMENTAZIONE
- (4) SUPPORTO DEL GETTO AD AGO



SEPARAZIONE DEI CARBURATORI
Allentare i bulloni di sincronizzazione.

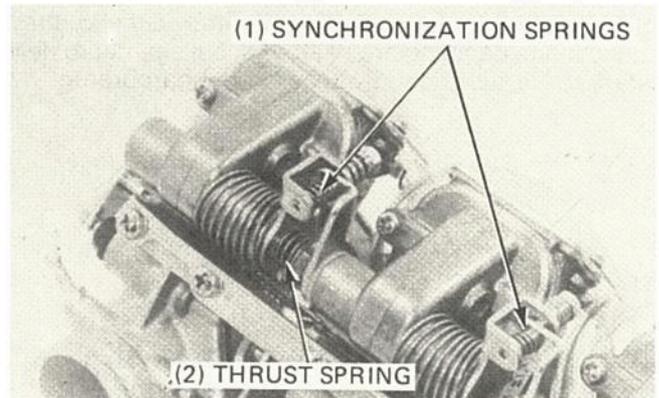
- (1) BULLONI DI REGOLAZIONE DELLA SINCRONIZZAZIONE





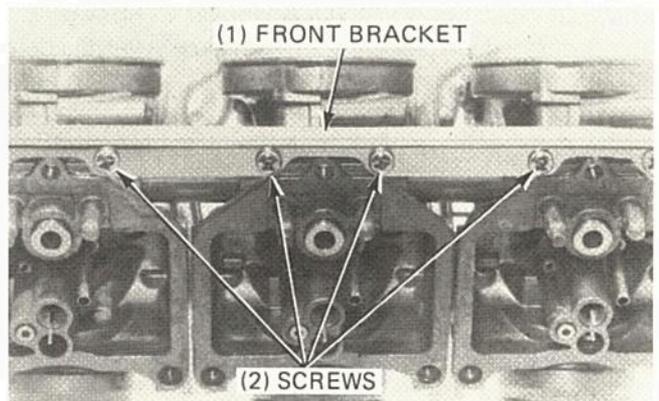
Togliere la molla di spinta e le molle di sincronizzazione.

- (1) MOLLE DI SINCRONIZZAZIONE
- (2) MOLLE DI SPINTA



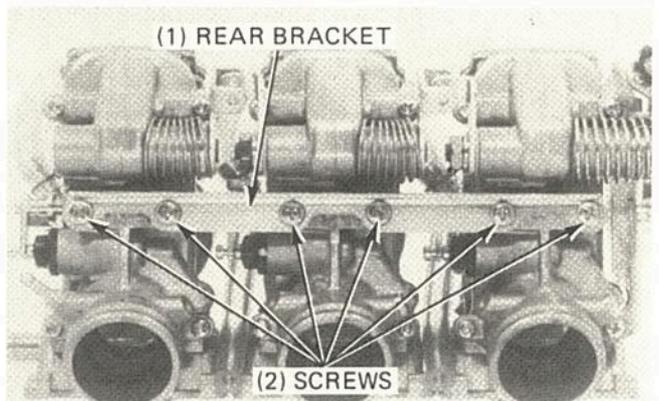
Togliere il supporto anteriore togliendo le viti.

- (1) SUPPORTO ANTERIORE
- (2) VITI



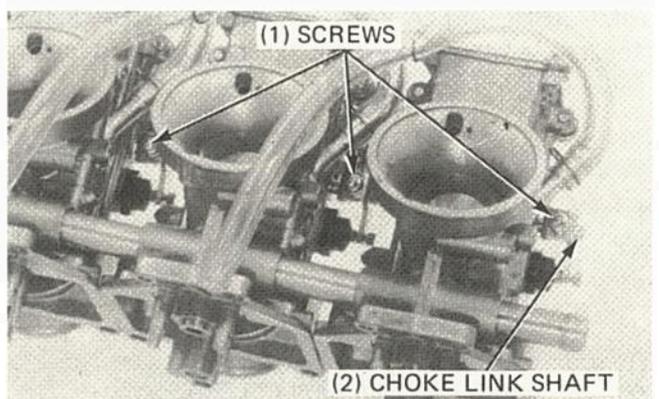
Rimuovere il supporto posteriore togliendo le viti.

- (1) SUPPORTO POSTERIORE
- (2) VITI



Allentare le viti di bloccaggio dell'albero di collegamento dello starter.

- (1) VITI
- (2) ALBERO DI COLLEGAMENTO DELLO STARTER

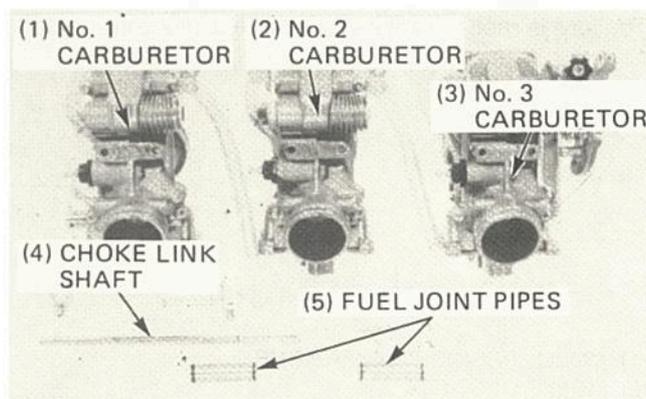




CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE

Separare orizzontalmente i carburatori facendo attenzione a non danneggiare l'albero di collegamento dello starter e le tubazioni di raccordo del carburante.

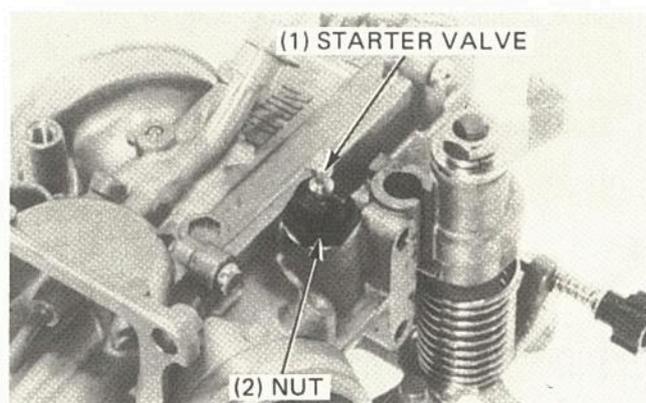
- (1) CARBURATORE N. 1
- (2) CARBURATORE N. 2
- (3) CARBURATORE N. 3
- (4) ALBERO DI COLLEGAMENTO DELLO STARTER
- (5) TUBAZIONI DI RACCORDO DEL CARBURANTE



RIMOZIONE DELLA VALVOLA DELLO STARTER

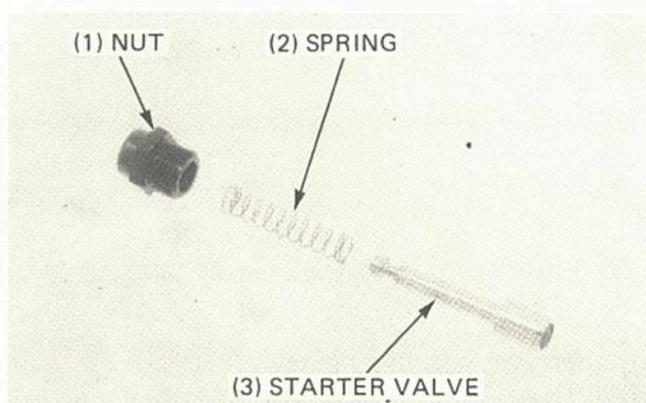
Rimuovere il dado della valvola, la molla e la valvola dello starter.

- (1) VALVOLA DELLO STARTER
- (2) DADO



Controllare che la valvola e la molla non presentino graffi, abrasioni o danni di altro tipo.

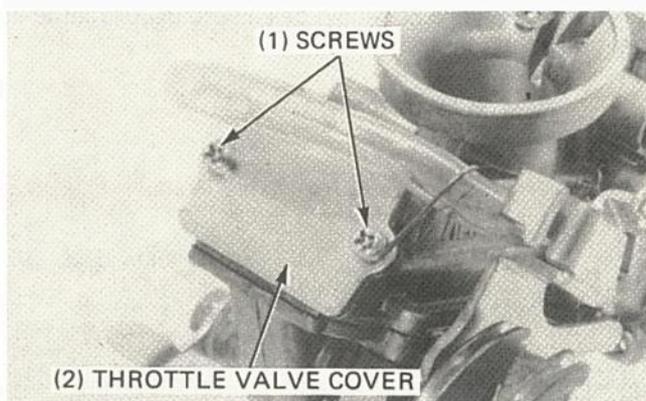
- (1) DADO
- (2) MOLLA
- (3) VALVOLA DELLO STARTER



RIMOZIONE DELLA VALVOLA DI ACCELERAZIONE

Togliere le viti del coperchio della valvola di accelerazione ed il coperchio.

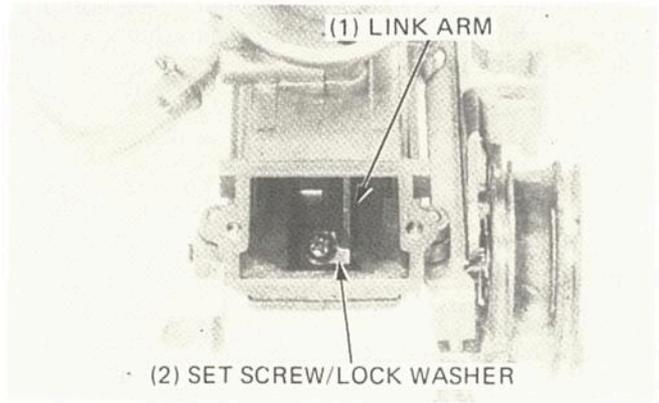
- (1) VITI
- (2) COPERCHIO VALVOLA DI ACCELERAZIONE





Rimuovere le viti di fissaggio del braccio di collegamento e la rondella di sicurezza.

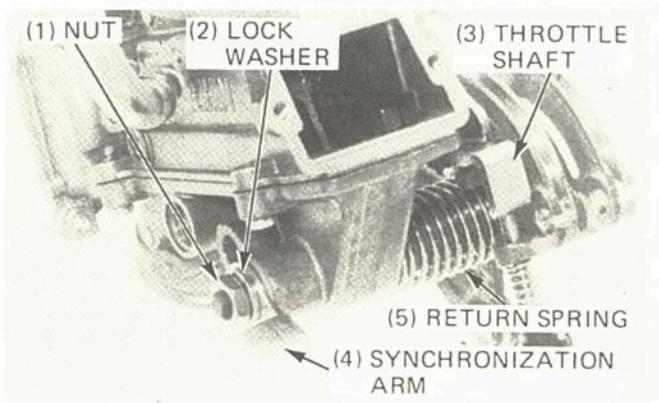
- (1) BRACCIO DI COLLEGAMENTO
- (2) VITE DI FISSAGGIO/RONDELLA DI SICUREZZA



Rimuovere il braccio di sincronizzazione, la rondella di plastica e la guarnizione di feltro dai carburatori N. 2 N. 3.

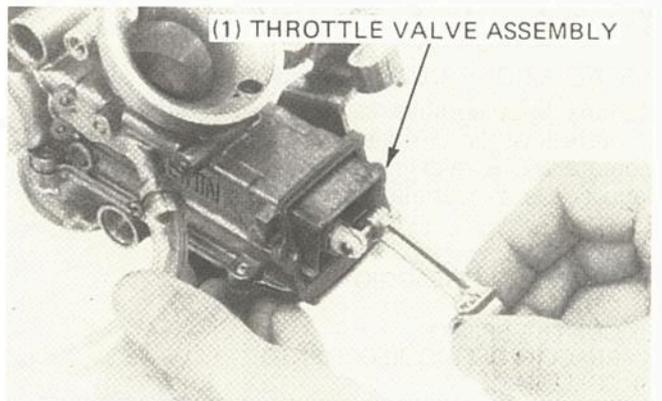
Rimuovere l'albero della farfalla e la molla di ritorno.

- (1) DADO
- (2) RONDELLA
- (3) ALBERO DELL'ACCELERATORE
- (4) BRACCIO DI SINCRONIZZAZIONE
- (5) MOLLA DI RITORNO



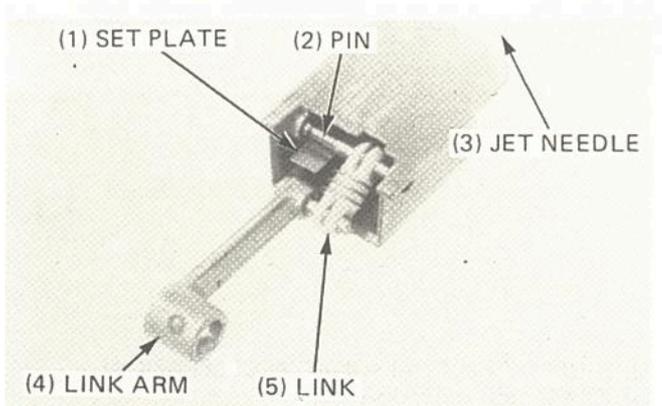
Rimuovere il gruppo della valvola di accelerazione dal corpo del carburatore.

- (1) GRUPPO DELLA VALVOLA DI ACCELERAZIONE



Rimuovere il braccio di collegamento dal collegamento. Rimuovere il perno, il collegamento e l'ago del getto togliendo la piastra di bloccaggio.

- (1) PIASTRA DI BLOCCAGGIO
- (2) PERNO
- (3) GETTO A SPILLO
- (4) BRACCIO DEL COLLEGAMENTO
- (5) COLLEGAMENTO

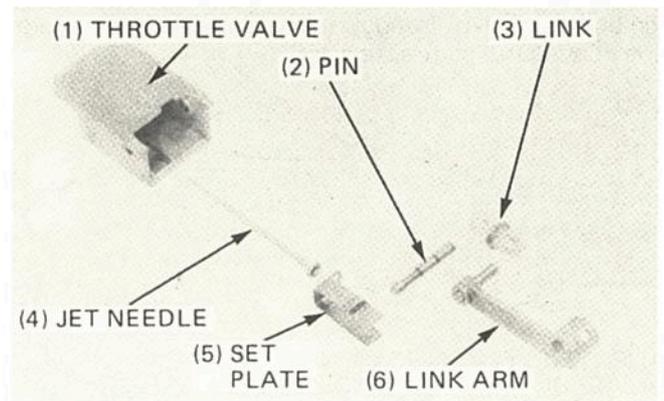




CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE

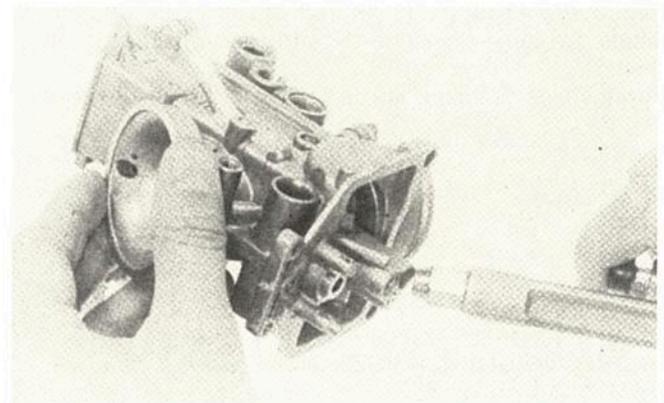
Controllare che la valvola a farfalla e lo spillo non presentino graffi, tagli, segni di usura o altri danni e sostituirli se necessario.

- (1) VALVOLA A FARFALLA
- (2) PERNO
- (3) COLLEGAMENTO
- (4) GETTO A SPILLO
- (5) PIASTRA DI FISSAGGIO
- (6) BRACCIO DEL COLLEGAMENTO



PULIZIA DEI CARBURATORI

Pulire tutti i getti con del solvente pulito. Applicare dell'aria compressa a tutti i fori del corpo del carburatore.

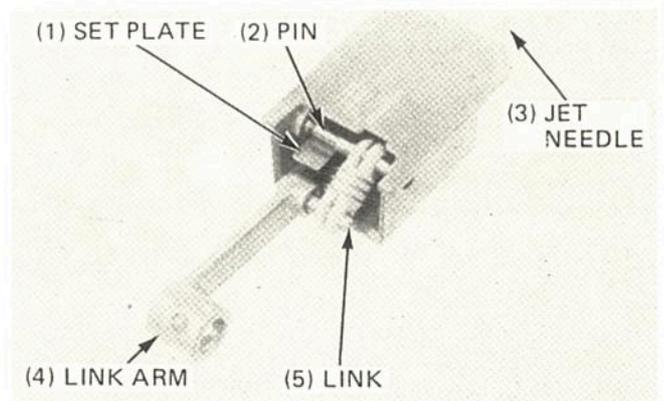


MONTAGGIO CARBURATORI

INSTALLAZIONE DELLA VALVOLA A FARFALLA

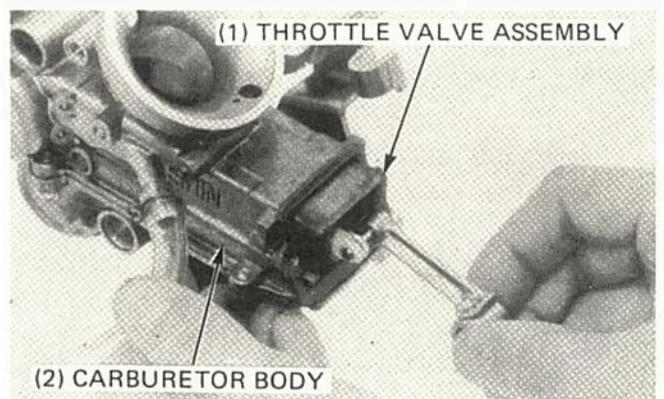
Montare lo spillo nella valvola di accelerazione. Montare il perno di collegamento. Montare la piastra di fissaggio, allineando il suo foro con l'ago e la sua scanalatura con il perno.

- (1) PIASTRA DI FISSAGGIO
- (2) PERNO
- (3) GETTO A SPILLO
- (4) BRACCIO DEL COLLEGAMENTO
- (5) COLLEGAMENTO



Montare il gruppo della valvola nel corpo del carburatore.

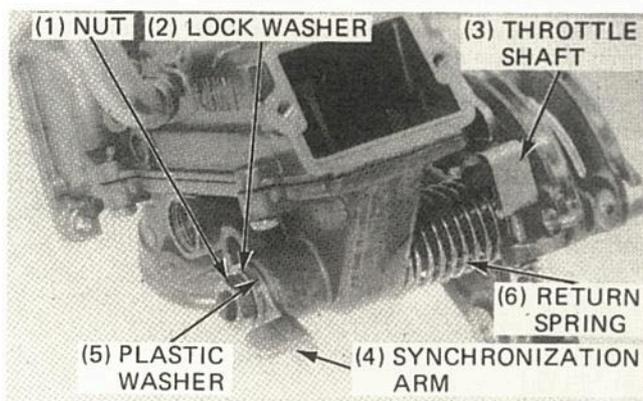
- (1) GRUPPO DELLA VALVOLA D'ACCELERAZIONE
- (2) CORPO DEL CARBURATORE





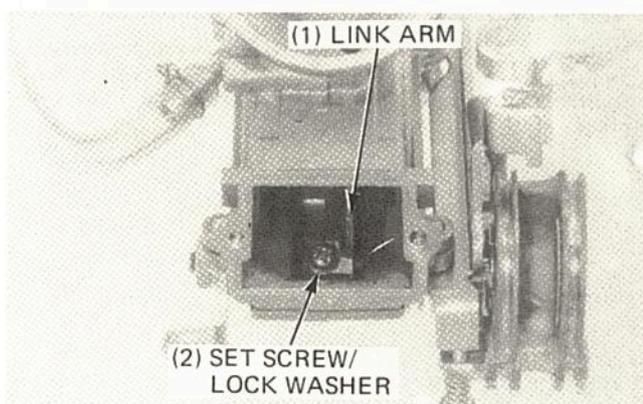
Sul carburatore N. 1 montare la rondella di plastica e la guarnizione di feltro sull'albero dell'acceleratore. Montare la molla di ritorno sull'albero dell'acceleratore ed inserire l'albero dell'acceleratore nel corpo del carburatore e nel foro del braccio di collegamento.

- Sui carburatori N. 2 e 3 installare la guarnizione di feltro, la rondella di plastica ed il braccio di sincronizzazione sull'albero dell'acceleratore e stringerli con la rondella di sicurezza ed il dado.
- (1) DADO
 - (2) RONDELLA DI SICUREZZA
 - (3) ALBERO DELL'ACCELERATORE
 - (4) BRACCIO DI SINCRONIZZAZIONE
 - (5) RONDELLA DI PLASTICA
 - (6) MOLLA DI RITORNO



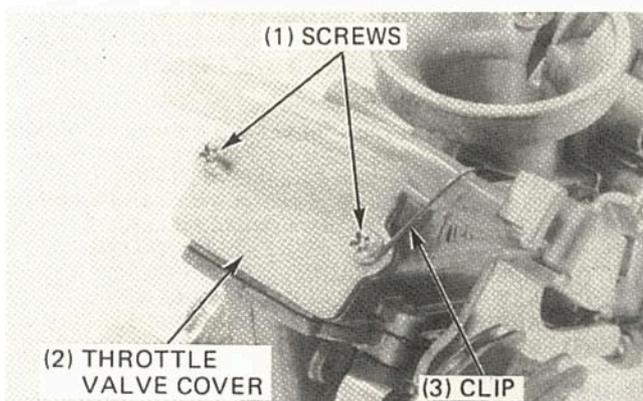
Far coincidere i fori nel braccio di collegamento e nell'albero dell'acceleratore e montare la rondella di sicurezza e la vite di fissaggio. Stringere saldamente la vite. Controllare il funzionamento della valvola a farfalla facendo ruotare l'albero dell'acceleratore.

- (1) BRACCIO DEL COLLEGAMENTO
- (2) VITE DI FISSAGGIO/RONDELLA DI SICUREZZA



Montare il coperchio della valvola dell'acceleratore e stringere le due viti. Montare il fermaglio del tubo di sfiato sotto la vite destra come illustrato nella figura.

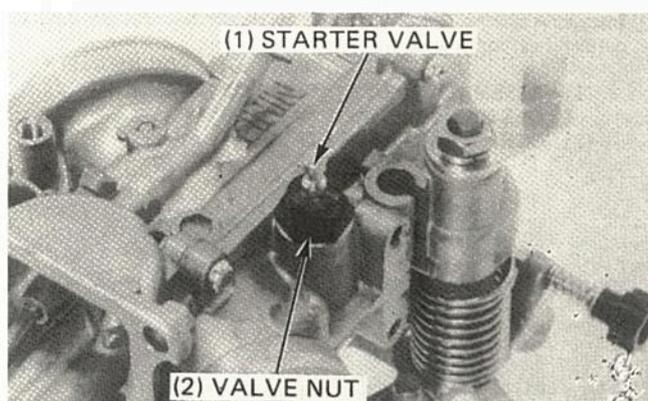
- (1) VITI
- (2) COPERCHIO DELLA VALVOLA DELL'ACCELERATORE
- (3) FERMAGLIO



MONTAGGIO DELLA VALVOLA DELLO STARTER

Montare la valvola dello starter e la molla nel corpo del carburatore e stringerli con il dado della valvola.

- (1) VALVOLA DELLO STARTE
- (2) DADO DELLA VALVOLA





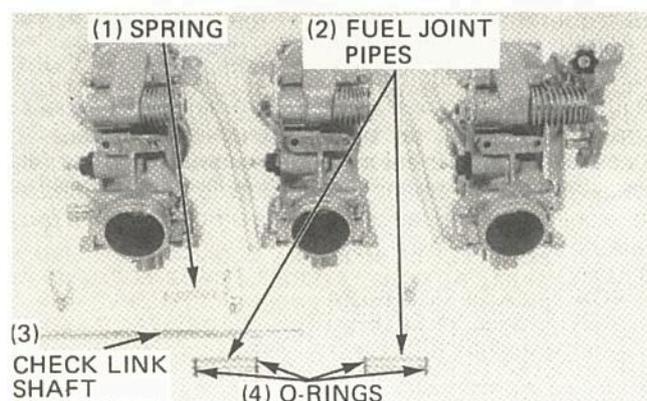
CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE

ASSEMBLAGGIO CARBURATORI

Applicare un leggero strato di olio a degli anelli di tenuta nuovi e montarli sui tubi di collegamento carburante. Montare i tubi di collegamento del carburante sui carburatori ed assemblare i carburatori.

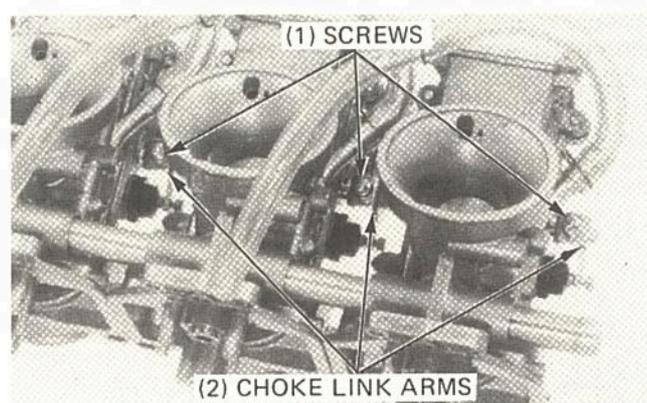
Mettere i bracci di collegamento dello starter sulle valvole dello starter, posizionare la molla tra i carburatori N. 1 e 2 ed inserire l'albero del collegamento dello starter.

- (1) MOLLA
- (2) TUBI DI COLLEGAMENTO CARBURANTE
- (3) ALBERO DI COLLEGAMENTO STARTER
- (4) ANELLI DI TENUTA



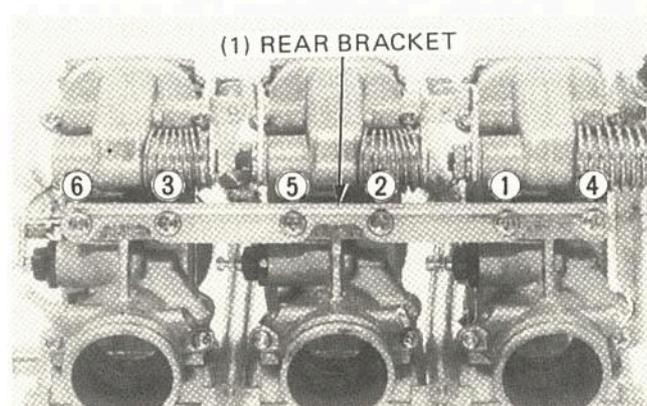
Stringere i bracci di collegamento dello starter sull'albero con le viti.

- (1) VITI
- (2) BRACCI DEL COLLEGAMENTO STARTER



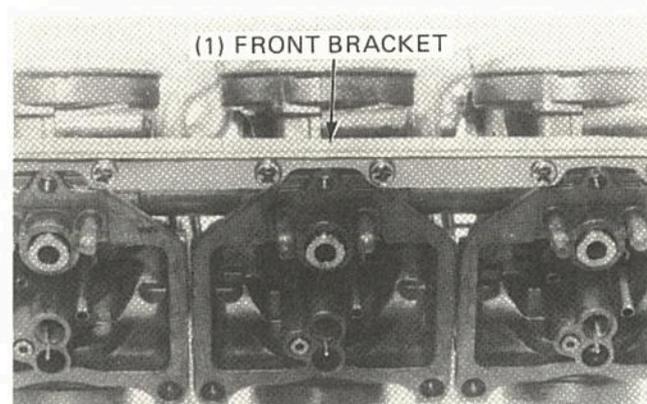
Installare il supporto posteriore con le viti senza avvitare. Stringere le viti nella sequenza illustrata nella figura.

- (1) SUPPORTO POSTERIORE



Montare il supporto anteriore usando le sei viti.

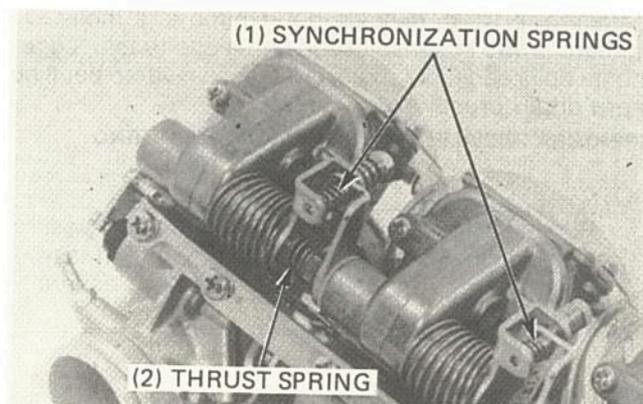
- (1) SUPPORTO ANTERIORE





Montare la molla di spinta e le molle di sincronizzazione.
Ruotare il tamburo del comando gas ed assicurarsi che le valvole a farfalla si muovano in modo regolare.

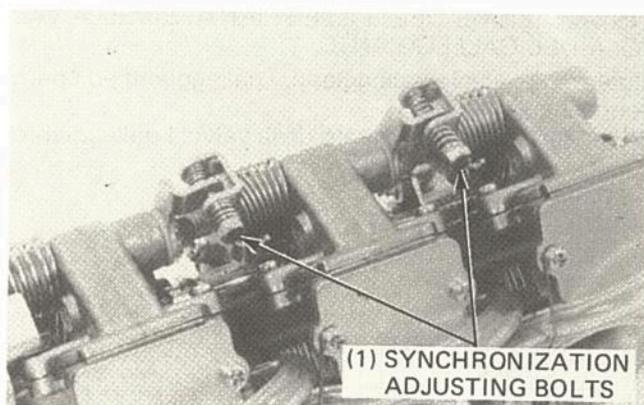
- (1) MOLLE DI SINCRONIZZAZIONE
(2) MOLLA DI SPINTA



REGOLAZIONE DELLA SINCRONIZZAZIONE

Far coincidere le valvole a farfalla dei carburatori N. 1 e 2 con quella del carburatore N. 3 ruotando i bulloni di regolazione della sincronizzazione.

- (1) BULLONI DI REGOLAZIONE DELLA SINCRONIZZAZIONE
(2) VALVOLA A FARFALLA N. 1
(3) VALVOLA A FARFALLA N. 2
(4) VALVOLA A FARFALLA N. 3



MONTAGGIO DEI GETTI E DELLA VITE MISCELA MINIMO

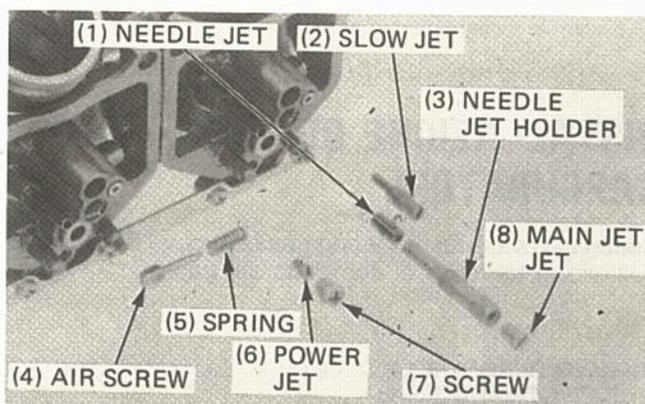
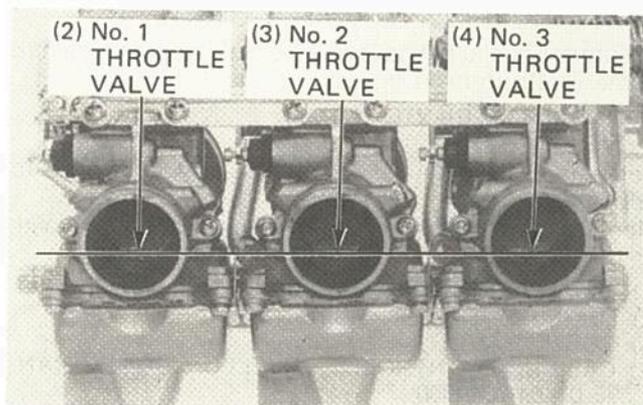
Montare il getto di alimentazione e la vite.

NOTA

- Il getto N. 88 è per i carburatori N. 1 e 3 ed il getto N. 92 per il carburatore N. 2.

Montare il getto ad ago, il porta getto a spillo e il getto principale.

- (1) GETTO A SPILLO
(2) GETTO DEL MINIMO
(3) PORTA GETTO A SPILLO
(4) VITE REGOLAZIONE MINIMO
(5) MOLLA
(6) GETTO DI ALIMENTAZIONE
(7) VITE
(8) GETTO PRINCIPALE





CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE

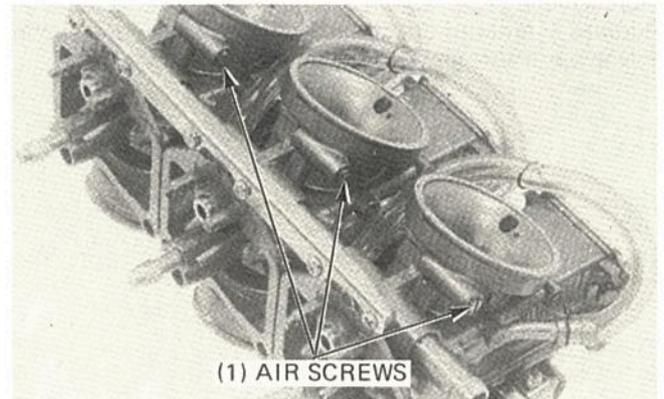
Installare le viti di miscela del minimo e le molle. Ruotare la vite in senso orario fino a che tocchi leggermente nella sede, poi ruotarla in senso inverso per il numero di giri prescritto.

APERTURA INIZIALE: 1 GIRO 3/4 VERSO L'ESTERNO

NOTA

- Rimettere le viti miscela minimo nelle loro posizioni originali che erano state annotate in fase di smontaggio, qualora esse possano essere riutilizzate.

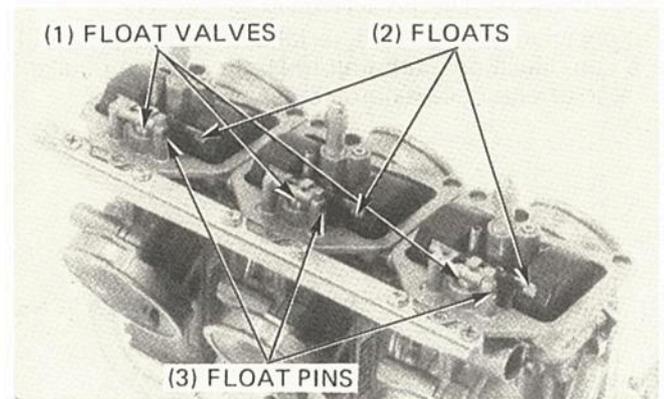
(1) VITI MISCELA MINIMO



INSTALLAZIONE DEL GALLEGGIANTE E DELLA VALVOLA DEL GALLEGGIANTE

Montare le valvole galleggianti, i galleggianti ed i perni dei galleggianti. Controllare il funzionamento della valvola galleggiante.

(1) VALVOLE GALLEGGIANTI
(2) GALLEGGIANTI
(3) PERNI GALLEGGIANTE



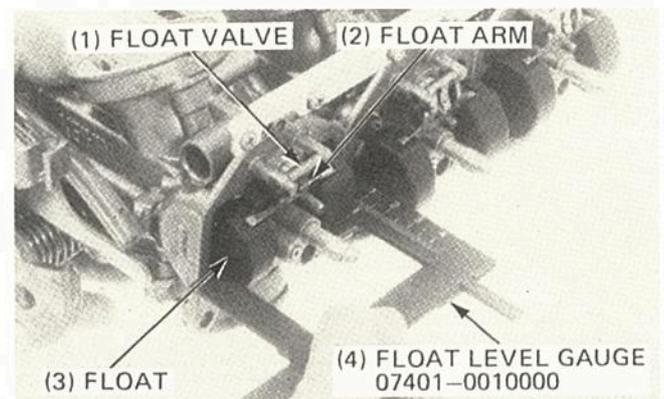
REGOLAZIONE LIVELLO GALLEGGIANTE

Misurare il livello del galleggiante con l'apposito calibro come illustrato nella figura.

LIVELLO GALLEGGIANTE: 13,0 mm.

Regolare il livello del galleggiante piegando la linguetta del galleggiante. Montare le vaschette del galleggiante e stringere le viti.

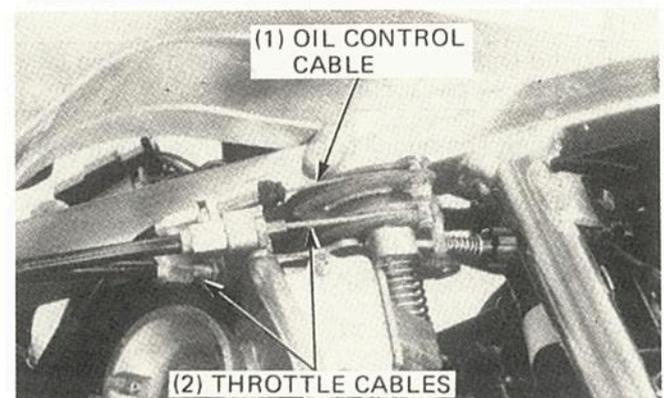
(1) VALVOLA DEL GALLEGGIANTE
(2) LINGUETTA DEL GALLEGGIANTE
(3) GALLEGGIANTE
(4) CALIBRO CONTROLLO LIVELLO GALLEGGIANTE 07401-0010000



INSTALLAZIONE DEI CARBURATORI

Collegare i cavi del comando gas ed il cavo di controllo dell'olio al tamburo di comando del gas.

(1) CAVO DI CONTROLLO OLIO
(2) CAVI COMANDO GAS



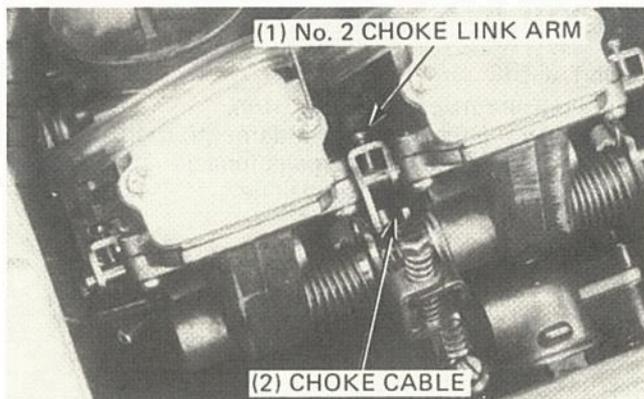


Collegare il cavo dello starter al braccio di collegamento dello starter N. 2 attraverso il foro nel carburatore N. 1.

Montare i carburatori negli isolanti e stringere le fascette.

Fermare i tubi di troppo pieno del carburatore al telaio con le fascette stringitubi (pag. 1-11).

- (1) BRACCIO DI COLLEGAMENTO DELLO STARTER N. 2
(2) CAVO DELLO STARTER



AVVERTENZA

- Assicurarsi che i tubi di sfiato del carburatore non siano piegati o bloccati dopo essere stati montati.

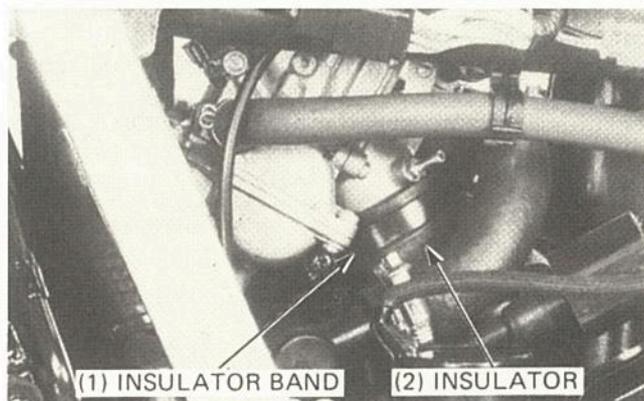
Montare la scatola del filtro aria (pag. 4-6).

Montare il serbatoio carburante (pag. 4-5).

Eseguire i seguenti controlli e regolazioni:

- Registrazione della corsa a vuoto della manopola del gas (pag. 3-4).
- Regolazione del cavo controllo olio (pag. 3-5).
- Regolazione della vite miscela minimo.
- Regolazione del minimo (pag. 3-11).
- Regolazione della sincronizzazione dei carburatori (pag. 3-10).

- (1) FASCETTA ISOLANTE
(2) ISOLANTE



REGOLAZIONE VITE MISCELA MINIMO

Riscaldare il motore fino alla temperatura di esercizio. Ruotare ciascuna vite di regolazione in senso orario fino a che tocca leggermente nella propria sede, poi ruotarla in senso inverso per il numero prescritto di giri.

APERTURA INIZIALE: 1 GIRO E 3/4 VERSO L'ESTERNO

AVVERTENZA

- Stringendo troppo la vite miscela minimo contro la sede si danneggia la sede della vite stessa.

- (1) VITE MISCELA MINIMO

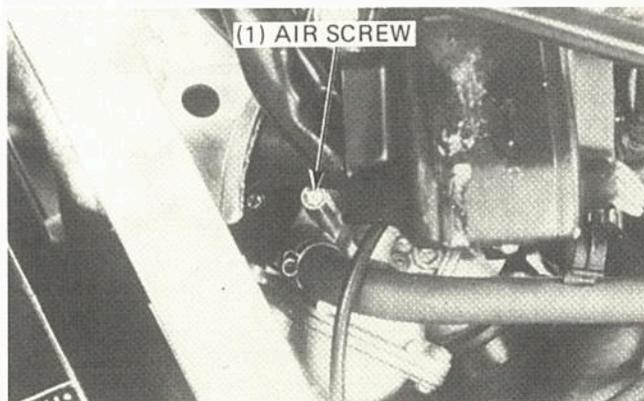
Regolare il regime di minimo con la vite di arresto minimo.

REGIME DI MINIMO: 1.300 ± 100 g/m

Aumentare i giri del motore leggermente oltre il regime di minimo ed assicurarsi che la velocità del motore aumenti e diminuisca in modo regolare.

Effettuare la regolazione ruotando ognuna delle viti di miscela minimo di 1/4 di giro verso l'esterno o verso l'interno, se necessario. Qualora il motore non possa essere regolato ruotando la vite di miscela entro 1/4 di giro, controllare che non vi siano altri problemi del motore (pag. 4-2).

- (1) VITE ARRESTO MINIMO



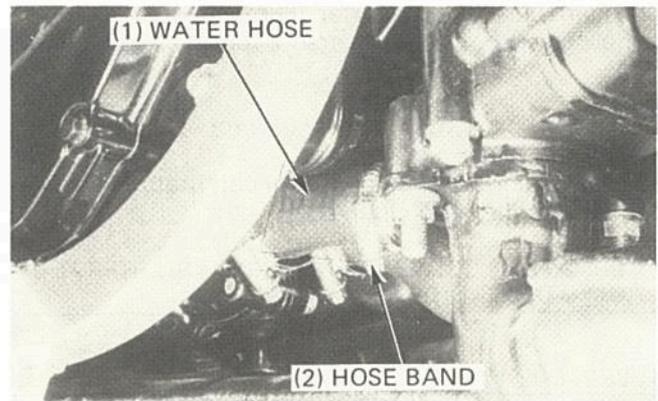


VALVOLA A LAMELLE

SMONTAGGIO

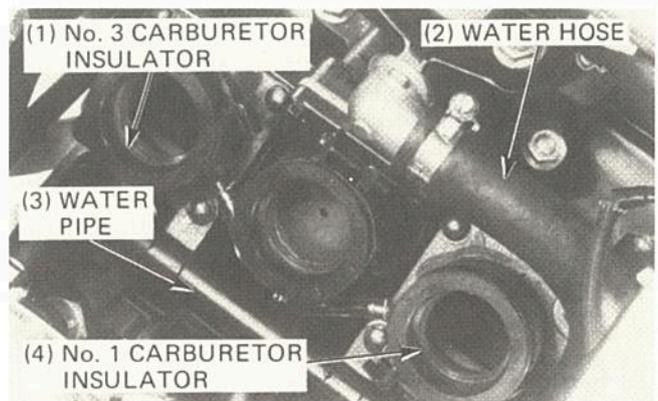
Rimuovere il carburatore (pag. 4-6).
 Far scolare il liquido di raffreddamento (pag. 11-3).
 Allentare la fascetta che ferma la tubazione dell'acqua tra la pompa acqua e la tubazione.

- (1) TUBAZIONE DELL'ACQUA
 (2) FASCETTA STRINGITUBI



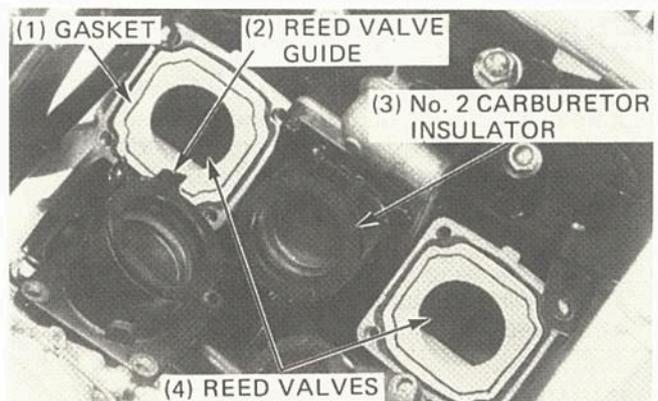
Allentare la fascetta e staccare il condotto dell'acqua dal cilindro N. 2.
 Togliere i due bulloni e togliere la tubazione dell'acqua dai cilindri N. 1 e 3.
 Togliere gli isolanti del carburatore dai cilindri N. 1 e 3.

- (1) ISOLANTE DEL CARBURATORE N. 3
 (2) CONDOTTO DELL'ACQUA
 (3) TUBAZIONE ACQUA
 (4) ISOLANTE CARBURATORE N. 1



Rimuovere le guarnizioni, le guide della valvola a lamelle e le valvole a lamelle dai cilindri N. 1 e 3.
 Rimuovere l'isolante del carburatore, le guarnizioni, la guida della valvola a lamelle e la valvola a lamelle dal cilindro N. 2.
 Coprire i fori di aspirazione per evitare l'entrata di polvere e di sporco.

- (1) GUARNIZIONE
 (2) GUIDA VALVOLA A LAMELLE
 (3) ISOLANTE CARBURATORE N. 2
 (4) VALVOLA A LAMELLE



CONTROLLO

Controllare le valvole a lamella e sostituirle se le sedi di gomma sono fessurate o danneggiate, o se vi è del gioco tra la lamella e la sede.

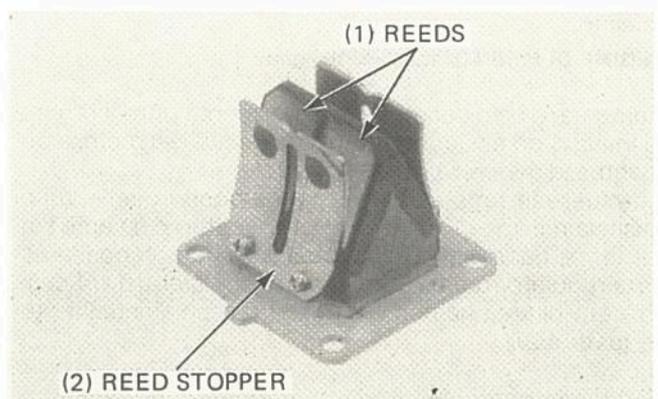
AVVERTENZA

- Non separare o piegare i ferma-lamelle: ciò potrebbe causare un cattivo funzionamento del motore.

INSTALLAZIONE

Montare le valvole a lamelle nell'ordine inverso a quello seguito per lo smontaggio.

- (1) LAMELLE
 (2) FERMA-LAMELLE



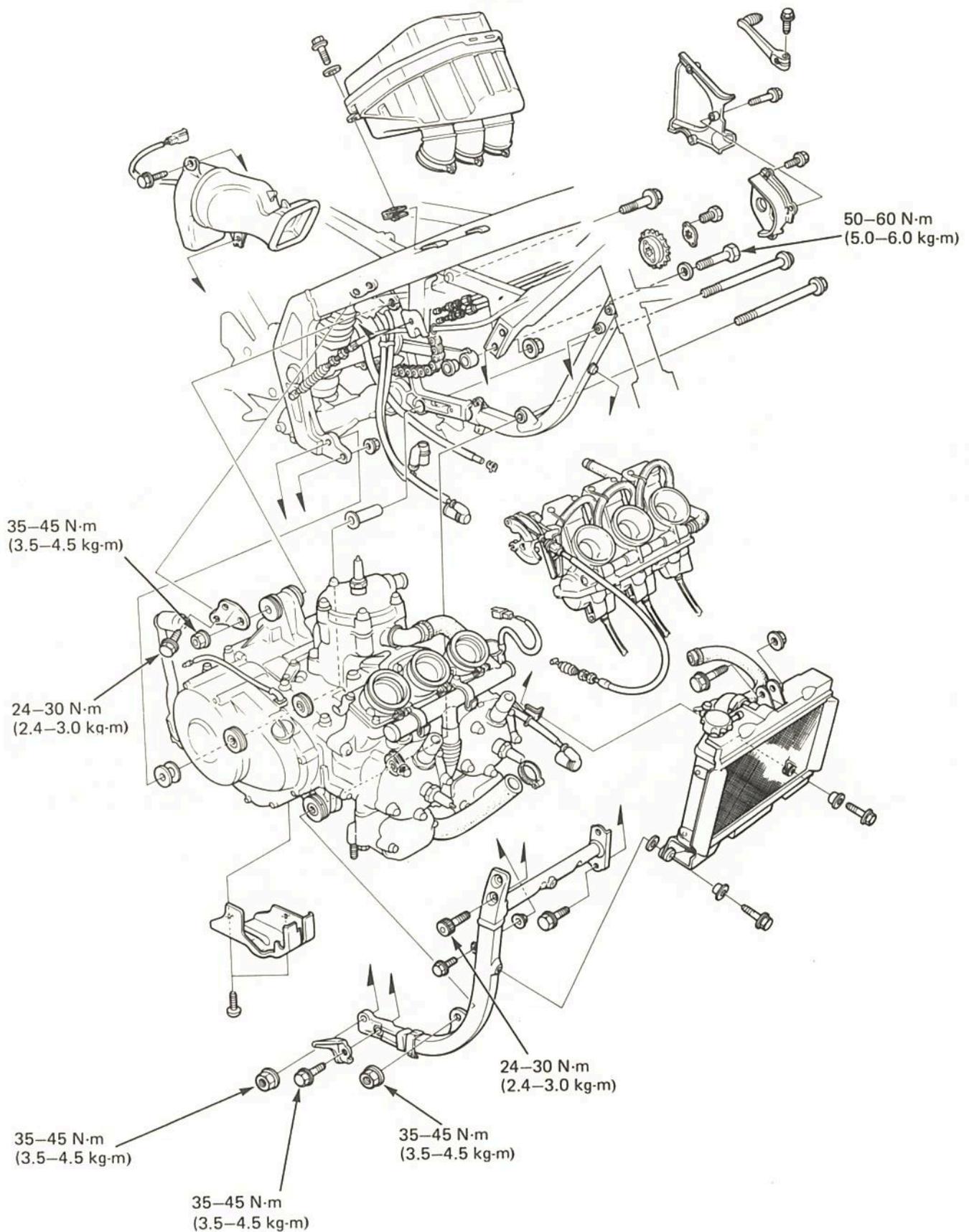


HONDA
NS400R

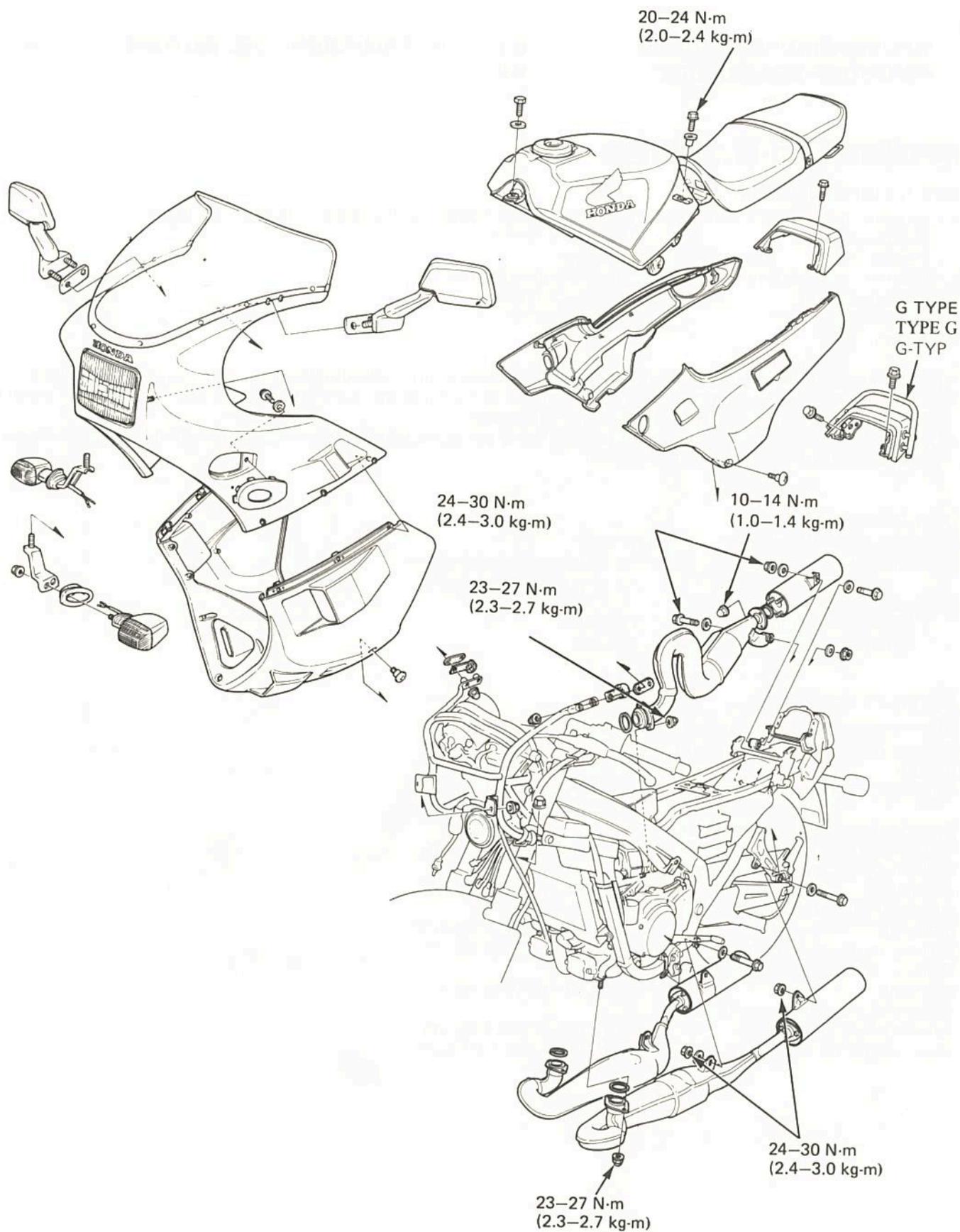
MEMO



RIMOZIONE/INSTALLAZIONE DEL MOTORE



5. RIMOZIONE/INSTALLAZIONE DEL MOTORE



**INFORMAZIONI DI SERVIZIO**
RIMOZIONE DEL MOTORE**5-1**
5-2**INSTALLAZIONE DEL MOTORE****5-5**

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- I seguenti particolari e componenti possono essere controllati lasciando il motore sul telaio.
 - Carburatore
 - Pompa olio
 - Circuito raffreddamento
 - Testata cilindri
 - Cilindri
 - Pistoni
 - Valvola a lamelle
 - Frizione
 - Avviamento a pedale
 - Albero di rinvio
 - Sistema ATAC
- Per la rimozione e l'installazione del motore è necessario un crick idraulico o un altro supporto regolabile:
- La pompa dell'olio e la pompa acqua sono montate sotto il motore. Fare attenzione a non danneggiarle durante le operazioni di rimozione e di installazione del motore.
- Coprire con nastro adesivo il tubo inferiore del telaio per proteggere la superficie verniciata durante le operazioni di rimozione e di installazione del motore

DATI TECNICI

Peso a secco del motore	47 Kg.
Capacità olio trasmissione	2,0 litri dopo lo smontaggio 1,8 litri dopo il drenaggio
Capacità liquido raffreddamento	
Motore e radiatore	1.660 cc.
Serbatoio di riserva	275 cc.

COPPIE DI SERRAGGIO

Bullone di montaggio del motore	35-45 Nm (3,5-4,5 Kg.-m)
Bullone della piastra di supporto motore	24-30 Nm (2,4-3,0 Kg.-m)
Bullone di montaggio sottotelaio	24-30 Nm (2,4-3,0 Kg.-m) 35-45 Nm (3,5-4,5 Kg.-m)
Bullone di montaggio a testa cava del sottotelaio	24-30 Nm (2,4-3,0 Kg.-m)
Bullone della bielletta di arresto del motore	50-60 Nm (5,0-6,0 Kg.-m)
Dado del raccordo della marmitta	23-27 Nm (2,3-2,7 Kg.-m)
Bullone montaggio marmitta	24-30 Nm (2,4-3,0 Kg.-m)
Bullone montaggio silenziatore marmitta	24-30 Nm (2,4-3,0 Kg.-m)
Bullone di montaggio posteriore del serbatoio carburante	20-24 Nm (2,0-2,4 Kg.-m)
Dado del perno posteriore	80-100 Nm (8,0-10,0 kg.-m)



RIMOZIONE DEL MOTORE

Rimuovere i seguenti particolari

- sedile e fiancate laterali (Cap. 15)
- serbatoio carburante (pag. 4-3)
- carenatura (Cap. 15)
- marmitta (Cap. 15)
- scatola filtro aria (pag. 4-5)
- carburatori (pag. 4-6)
- radiatore (pag. 11-5)
- pipetta della candela del cilindro n.3

Staccare i fili primari della bobina di accensione n.1
Staccare la spina elettromagnetica ATAC.
Staccare il filo del sensore della temperatura dal sensore.

- (1) SPINA ELETTRICITÀ
- (2) PIPETTA DELLA CANDELA N. 3
- (3) FILI PRIMARI DELLA BOBINA DI ACCENSIONE N. 1

Togliere il coperchio della pompa olio togliendo i due bulloni.

- (1) BULLONI
- (2) COPERCHIO POMPA OLIO

Staccare la tubazione di entrata dell'olio dalla pompa olio.

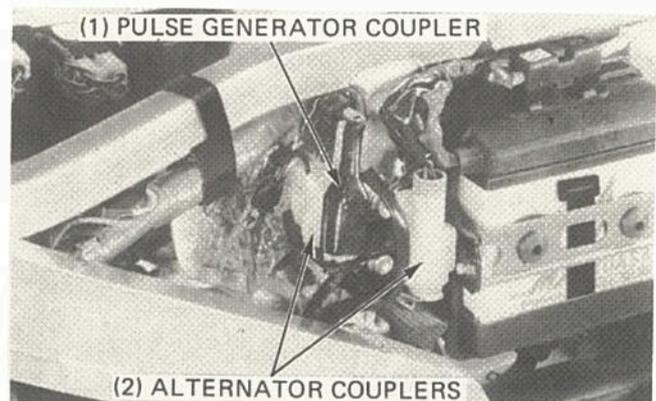
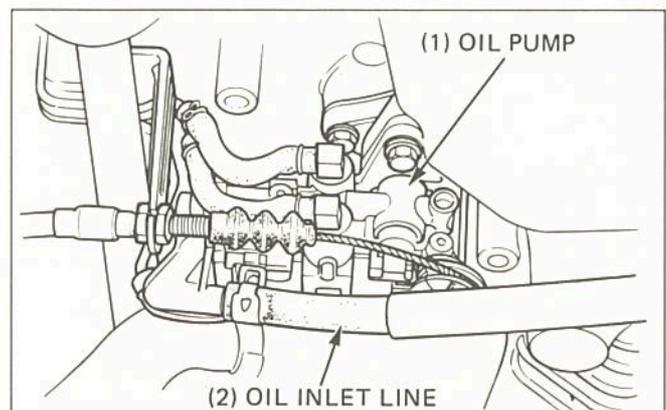
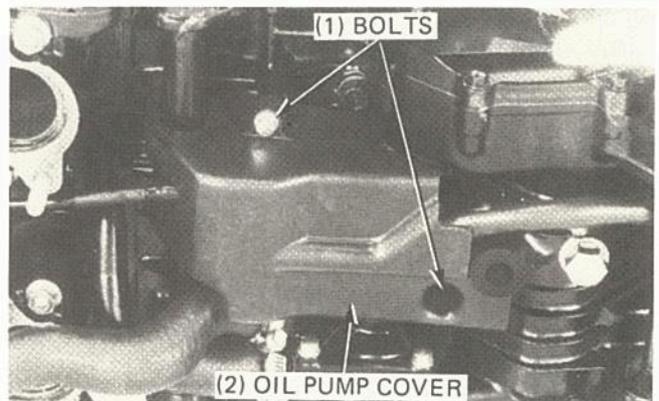
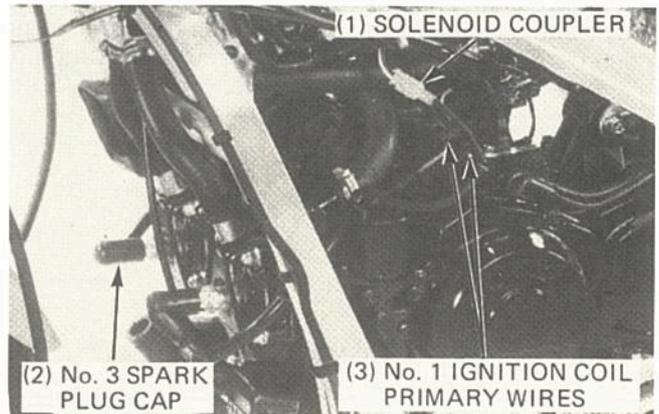
NOTA

- Stringere la tubazione di entrata dell'olio con un fermaglio per tubi per evitare la fuoriuscita dell'olio, oppure far scolare l'olio in un recipiente pulito.

- (1) POMPA OLIO
- (2) TUBAZIONE DI ENTRATA DELL'OLIO

Staccare le spine dei fili del generatore di impulsi e dell'alternatore.

- (1) SPINA DEL GENERATORE DI IMPULSI
- (2) SPINE DELL'ALTERNATORE

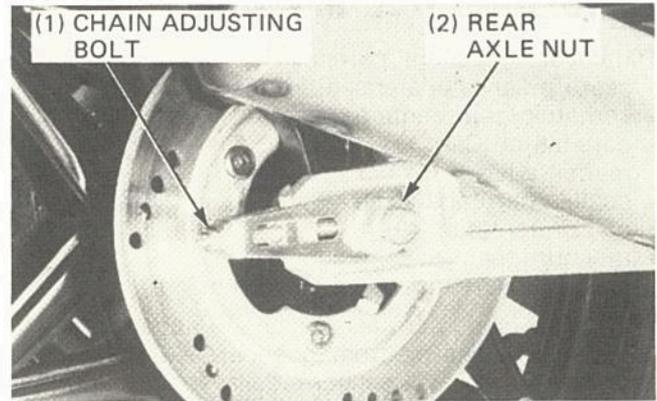




RIMOZIONE/INSTALLAZIONE DEL MOTORE

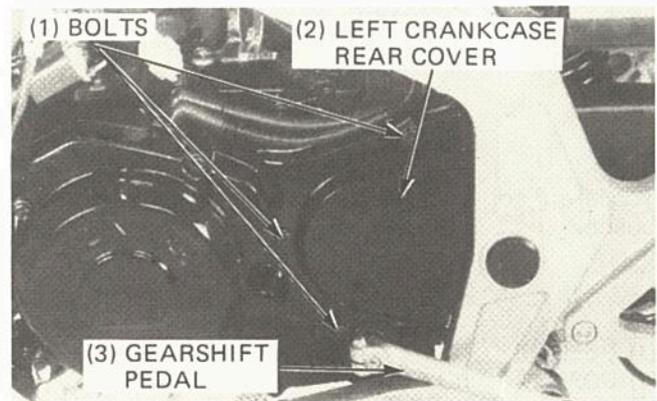
Allentare il controdado di regolazione della catena di trasmissione, i bulloni di regolazione ed il dado del perno posteriore e spingere la ruota posteriore in avanti per allentare la catena di trasmissione.

- (1) BULLONE DI REGOLAZIONE DELLA CATENA
- (2) DADO DEL PERNO POSTERIORE



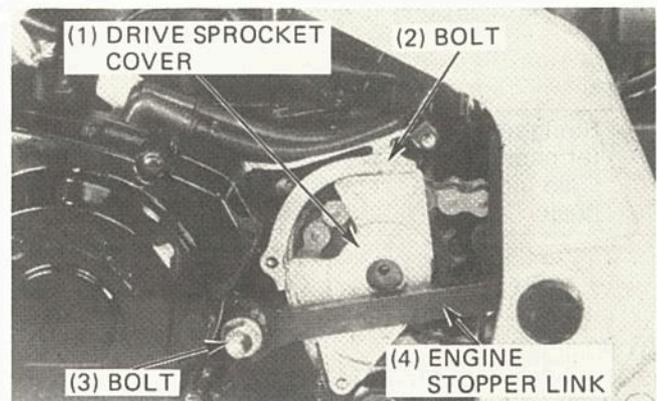
Rimuovere il pedale del cambio togliendo il bullone. Rimuovere il coperchio posteriore del basamento sinistro togliendo i tre bulloni.

- (1) COPERCHIO DEL PIGNONE
- (2) BULLONE
- (3) BULLONE
- (4) BIELLETTA DI ARRESTO DEL MOTORE



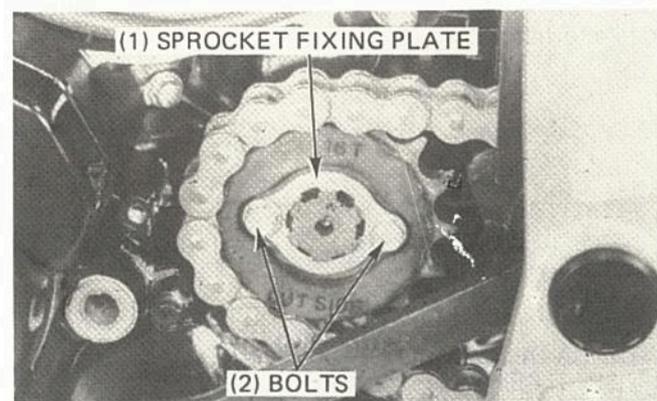
Rimuovere il bullone della bielletta di arresto del motore. Rimuovere il coperchio del pignone togliendo il bullone.

- (1) COPERCHIO DEL PIGNONE
- (2) BULLONE
- (3) BULLONE
- (4) BIELLETTA DI ARRESTO DEL MOTORE



Rimuovere i bulloni del pignone. Rimuovere la piastra di fissaggio ruotandola di 30°.

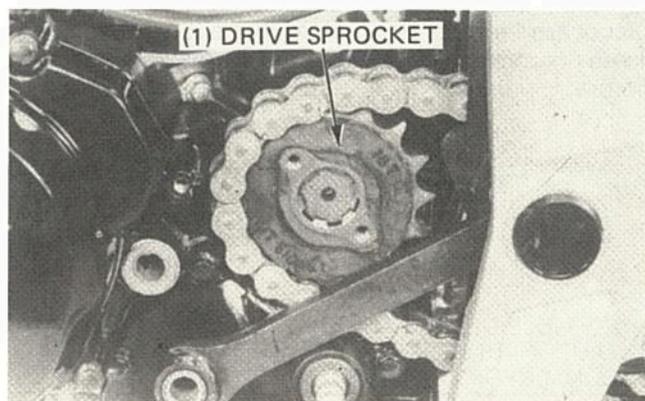
- (1) PIASTRA DI FISSAGGIO
- (2) BULLONI





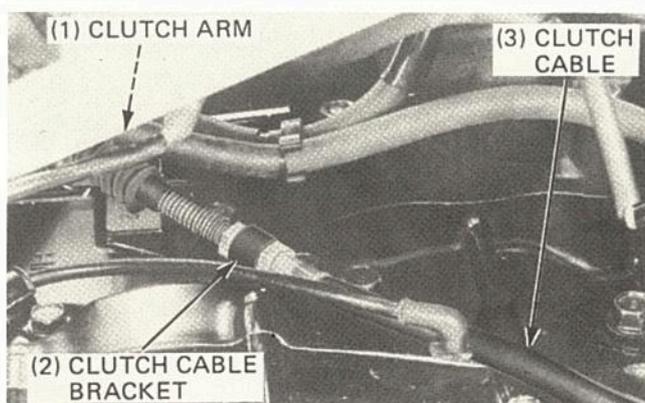
Rimuovere il pignone.

(1) PIGNONE



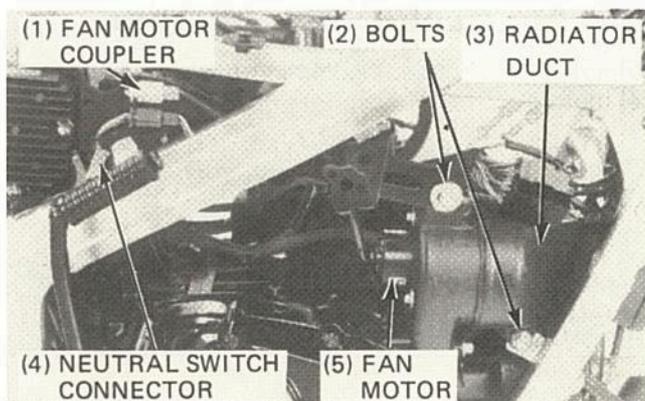
Allentare il controdado del cavo della frizione ed il dado di registro e togliere il cavo dal braccio della frizione e dal supporto del cavo.

(1) BRACCIO DELLA FRIZIONE
(2) SUPPORTO DEL CAVO DELLA FRIZIONE
(3) CAVO DELLA FRIZIONE



Staccare la spina del filo dell'interruttore di folle. Rimuovere il motorino della ventola staccando la spina del filo e togliendo i due bulloni. Rimuovere il bullone del condotto del radiatore ed il condotto.

(1) SPINA DEL MOTORINO DELLA VENTOLA
(2) BULLONI
(3) CONDOTTO DEL RADIATORE
(4) SPINA INTERRUETTORE DI FOLLE
(5) MOTORINO DELLA VENTOLA



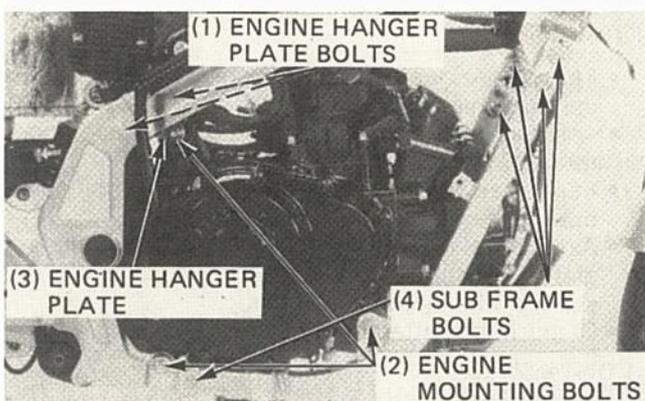
Mettere un crick idraulico o un altro supporto regolabile sotto il motore.

Rimuovere i cinque bulloni di montaggio del sottotelaio. Rimuovere i tre dadi di montaggio del motore dai bulloni. Rimuovere il sottotelaio.

Rimuovere la piastra di supporto del motore togliendo i due bulloni.

Far uscire i tre bulloni di montaggio del motore. Estrarre il motore dalla parte destra facendo attenzione a non danneggiare i fili ed i cavi.

(1) BULLONI DELLA PIASTRA DI SUPPORTO DEL MOTORE
(2) BULLONI DI MONTAGGIO DEL MOTORE
(3) PIASTRA DI SUPPORTO DEL MOTORE
(4) BULLONI DEL SOTTOTELAIO





RIMOZIONE/INSTALLAZIONE DEL MOTORE

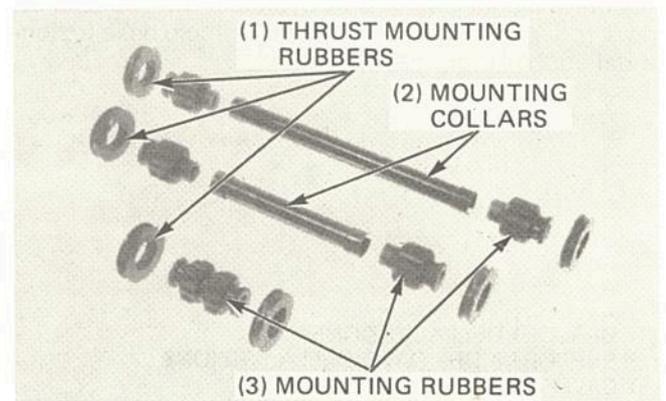
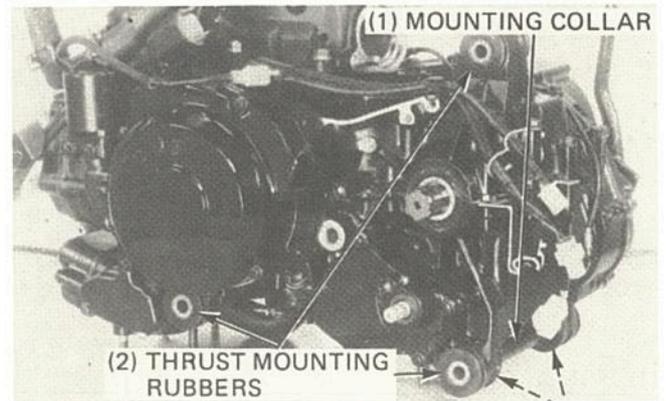
CONTROLLO DEI GOMMINI DI MONTAGGIO

Rimuovere i tamponi di arresto, le boccole di montaggio ed i gommini di montaggio dai perni di supporto del motore.

- (1) BOCCOLE DI MONTAGGIO
- (2) TAMPONI DI ARRESTO
- (3) GOMMINI DI MONTAGGIO

Controllare che le boccole ed i gommini di montaggio non siano danneggiati o usurati e sostituirli se necessario.

- (1) TAMPONI DI ARRESTO
- (2) BOCCOLE DI MONTAGGIO
- (3) GOMMINI DI MONTAGGIO



INSTALLAZIONE DEL MOTORE

Montare le boccole ed i gommini sui perni di supporto del motore.

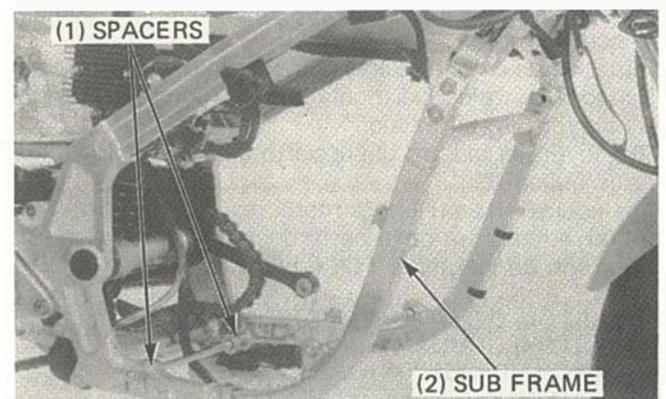
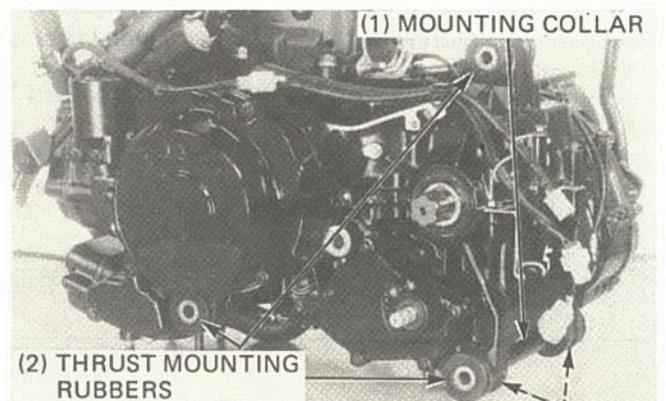
- (1) BOCCOLE DI MONTAGGIO
- (2) TAMPONI DI ARRESTO
- (3) GOMMINI DI MONTAGGIO

L'installazione del motore avviene essenzialmente nella sequenza inversa a quella seguita nello smontaggio.

NOTA

- Fare attenzione a non danneggiare la filettatura dei prigionieri.
- Assicurarsi che le boccole di montaggio del motore ed i distanziali siano montati correttamente.
- Fare attenzione a non danneggiare i fili ed i cavi durante le operazioni di montaggio del motore.
- Assicurarsi che i gommini di arresto siano alloggiati correttamente nella propria sede prima di serrare i bulloni di montaggio.
- Disporre correttamente i fili ed i cavi (pag. 1.19)

- (1) DISTANZIALI
- (2) SOTTOTELAIO



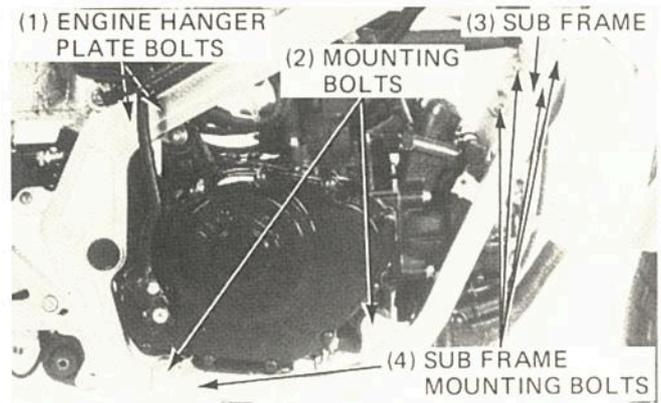


Stringere tutti gli organi di unione alle coppie di serraggio prescritte.

COPPIE DI SERRAGGIO:

Bulloni di montaggio del motore:	35-45 Nm (3,5-4,5 Kgm)
Bulloni a testa cava sottotelaio:	24-30 Nm (2,4-3,0 Kgm)
Bulloni di montaggio sottotelaio:	24-30 Nm (2,4-3,0 Kgm)
Bullone-dado a U del sottotelaio:	35-45 Nm (3,5-4,5 Kgm)
Bulloni piastra di supporto motore:	24-30 Nm (2,4-3,0 kgm)
Bulloni bielletta di arresto motore:	50-60 Nm (5,0-6,0 Kgm)

- (1) BULLONI PIASTRA DI SUPPORTO MOTORE
- (2) BULLONI DI MONTAGGIO
- (3) SOTTOTELAIO
- (4) BULLONI DI MONTAGGIO SOTTOTELAIO

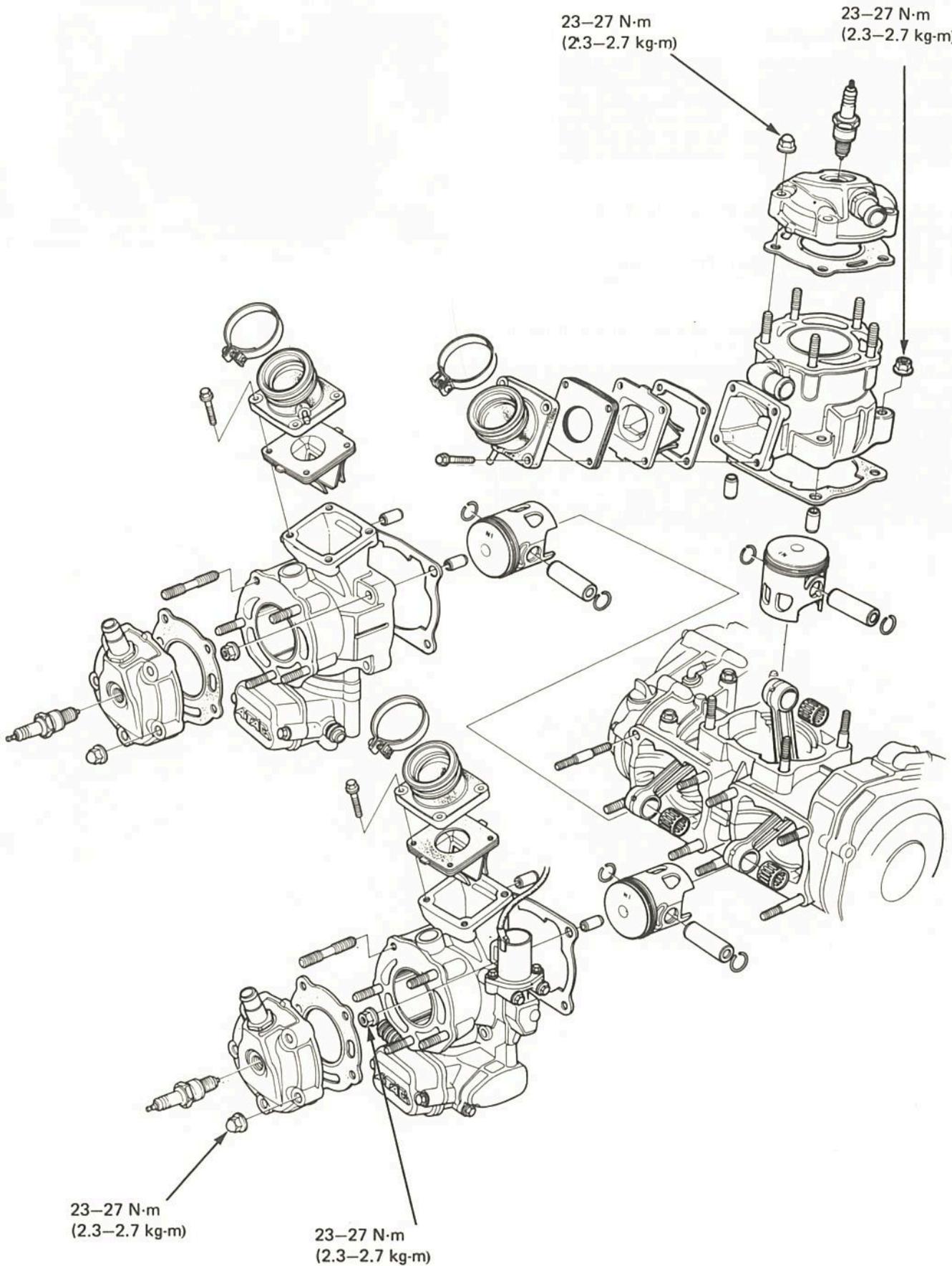


Riempire la trasmissione con olio del tipo prescritto fino al livello indicato (pag. 3-12).

Riempire il circuito di raffreddamento con il liquido del tipo prescritto (pag. 11-3).

Eeguire i seguenti controlli e regolazioni:

- Regolazione cavo di controllo olio (pag. 3-5).
- Disareazione della pompa olio e del condotto di uscita dell'olio (pag. 2-4).
- Regolazione della frizione (pag. 3-17).
- Funzionamento del comando gas (pag. 3-4).





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	6-1	RIMOZIONE DEI CILINDRI/PISTONI	6-4
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	6-2	SELEZIONE CILINDRI E PISTONI	6-8
RIMOZIONE DELLA TESTATA	6-3	INSTALLAZIONE DEI CILINDRI E DEI PISTONI	6-9
INSTALLAZIONE DELLA TESTATA	6-4		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Le operazioni di manutenzione e di controllo sulla testata, i cilindri ed i pistoni possono essere effettuate lasciando il motore sul telaio.
- La numerazione dei cilindri procede da sinistra a destra.
- Tutti i cilindri ed i pistoni sono perfettamente combinati tra loro.
- Se è necessario sostituirli, usare cilindri e pistoni nuovi con gli stessi codici di identificazione degli originali.

DATI TECNICI

OGGETTO		VALORI STANDARD		LIMITI DI USURA
Testata	Distorsione	—		0,10 mm
Cilindro	Diametro interno	Cod. A	57,010–57,015 mm	57,085 mm
		Cod. B	57,005–57,010 mm	57,080 mm
		Cod. C	57,000–57,005 mm	57,075 mm
	Diametro interno tipo SA	Cod. A	56,010–56,015 mm	56,085 mm
		Cod. B	56,005–56,010 mm	56,080 mm
		Cod. C	56,000–56,005 mm	56,075 mm
Pistoni	Diametro esterno	Cod. A	56,971–56,975 mm	56,940 mm
		Cod. B	56,966–56,970 mm	56,935 mm
		Cod. C	56,961–56,965 mm	56,930 mm
	Diametro esterno tipo SA	Cod. A	55,971–55,975 mm	55,940 mm
		Cod. B	55,966–55,970 mm	55,935 mm
		Cod. C	55,961–55,965 mm	55,930 mm
	Foro spinotto	16,002–16,008 mm		16,03 mm
	Diametro esterno spinotto	15,994–16,000 mm		15,98 mm
	Gioco pistone/spinotto	0,002–0,014 mm		0,04 mm
	Apertura estremità	1°	0,15–0,30 mm	0,35 mm
		2°	0,15–0,30 mm	0,35 mm
	Gioco fasce-cava	2°	0,045–0,075 mm	0,12 mm
Gioco cilindro-pistone		0,035–0,044 mm		0,08 mm
Diametro interno piede di biella		20,002–20,014 mm		20,02 mm
Compressione cilindri		1.200 ± 200 kPa (12 ± 2,0 kg/cm ²)		

COPPIE DI SERRAGGIO:

Dado testata cilindri
Dado cilindri

23–27 Nm (2,3 – 2,7 kgm)
23–27 Nm (2,3 – 2,7 kgm)



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Compressione bassa o irregolare, partenza difficoltosa, o scarse prestazioni alle basse velocità.

- Guarnizione della testata bruciata.
- Candele allentate.
- Segmenti usurati, rotti o grippati.
- Cilindri e pistoni usurati o danneggiati.
- Valvola lamelle difettosa.
- Paraolio dell'albero motore danneggiato.

Compressione troppo alta, surriscaldamento o battito

- Eccessivi depositi carboniosi nella corona del pistone o nella camera di combustione.

Pistone rumoroso

- Cilindro e pistone usurati.
- Spinotto e foro dello spinotto usurati.
- Cuscinetti del piede di biella usurati.

Segmenti rumorosi

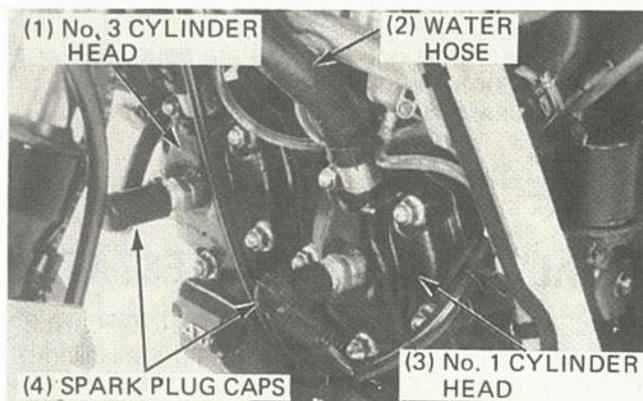
- Segmenti usurati, rotti o grippati.
- Cilindri usurati o danneggiati.



RIMOZIONE DELLA TESTATA

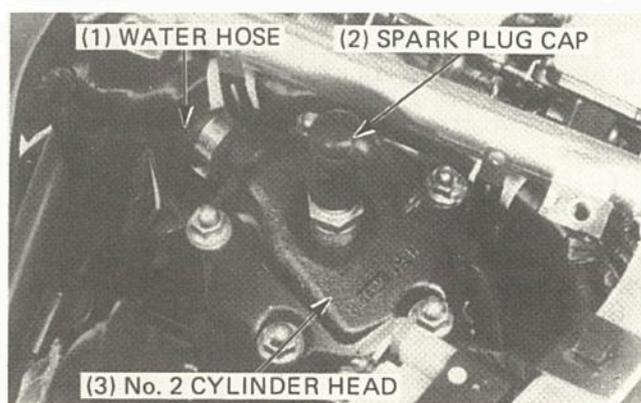
Rimozione della testata dei cilindri N. 1 e 3
Rimuovere la carenatura (cap. 15).
Rimuovere il radiatore (pag. 11.5).
Rimuovere le pipette delle candele.
Staccare le tubazioni dell'acqua dalle teste dei cilindri.
Rimuovere i dadi del coperchio della testata e le testate.
Rimuovere le guarnizioni della testata.

- (1) TESTATA DEL CILINDRO N. 3
- (2) TUBAZIONE DELL'ACQUA
- (3) TESTATA DEL CILINDRO N. 1
- (4) PIPETTE DELLE CANDELE



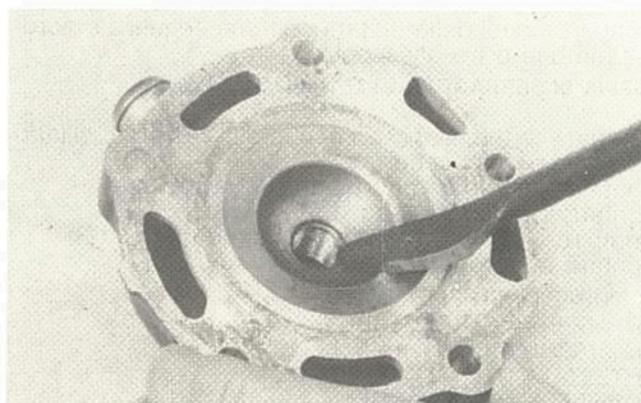
Rimozione della testata del cilindro N. 2
Rimuovere il sedile, le fiancate laterali ed il serbatoio (pag. 4-3).
Rimuovere la carenatura (cap. 15).
Far scolare il liquido di raffreddamento in un recipiente pulito.
Rimuovere la scatola del filtro aria (pag. 4.5).
Staccare la pipetta della candela.
Staccare la tubazione dell'acqua dalla testata del cilindro.
Rimuovere i dadi del coperchio e la testata del cilindro.
Rimuovere la guarnizione della testata.

- (1) TUBAZIONE DELL'ACQUA
- (2) PIPETTA DELLA CANDELA
- (3) TESTATA DEL CILINDRO N. 2



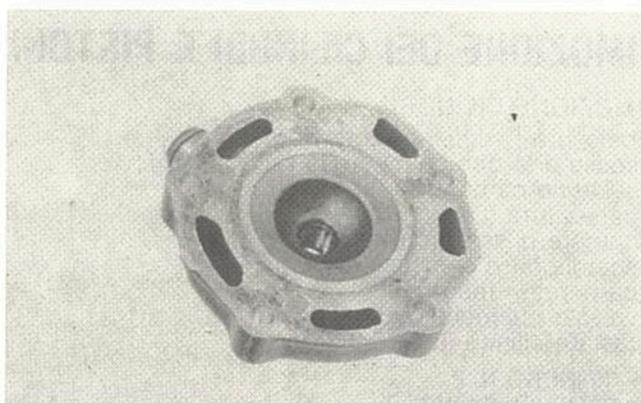
DISINCROSTAZIONE DELLA CAMERA DI COMBUSTIONE

Togliere i depositi carboniosi dalla camera di combustione facendo attenzione a non danneggiare la superficie della guarnizione.



CONTROLLO DELLA TESTATA CILINDRI

Togliere tutto il materiale di guarnizione dalla superficie della testata dei cilindri con un prodotto apposito disponibile in commercio.





TESTATA/CILINDRI/PISTONI

Controllare che le zone dei fori della candela e dei prigionieri non presentino fessurazioni.
Controllare la distorsione della testata dei cilindri con un regolo ed un calibro di spessore.

LIMITE DI USURA: 0,10 mm

- (1) REGOLO
- (2) SPESSIMETRO

INSTALLAZIONE DELLA TESTATA

INSTALLAZIONE DELLA TESTA DEL CILINDRO N. 2

Montare una nuova guarnizione della testata sul cilindro. Montare la testata del cilindro e stringere i dadi con una sequenza incrociata in due o tre passaggi.

COPPIA DI SERRAGGIO: 23-27 Nm (2,3-2,7 Kgm)

Collegare la tubazione dell'acqua alla testata e stringere la fascetta.

Montare la candela e la pipetta della candela.

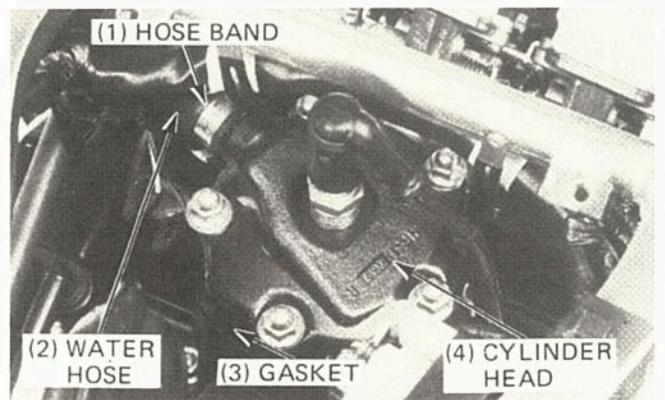
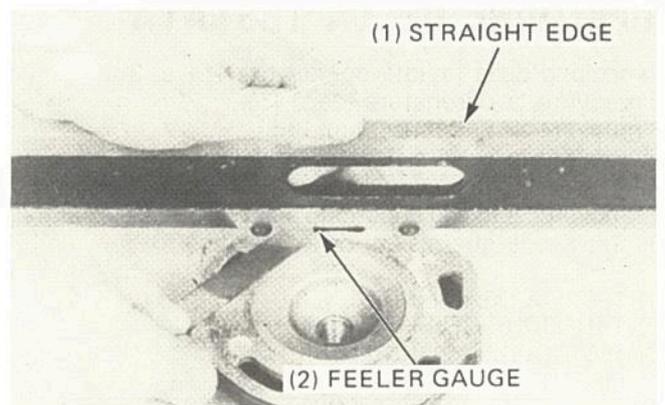
Montare la scatola del filtro aria (pag. 4.6)

Montare il serbatoio carburante, le fiancate laterali ed il sedile.

Riempire il circuito di raffreddamento con il liquido del tipo prescritto (pag. 11-3)

Montare la carenatura (cap.15)

- (1) FASCETTA STRINGITUBI
- (2) TUBAZIONE DELL'ACQUA
- (3) GUARNIZIONE
- (4) TESTATA CILINDRO



INSTALLAZIONE DELLA TESTATA CILINDRI N. 1 e 3

Montare guarnizione della testata nuove e le testate. Stringere i dadi della testata con una sequenza incrociata in due o tre passaggi.

COPPIA DI SERRAGGIO: 23-27 Nm (2,3-2,7 Kgm)

Collegare le tubazioni dell'acqua alle teste dei cilindri e stringere le fascette.

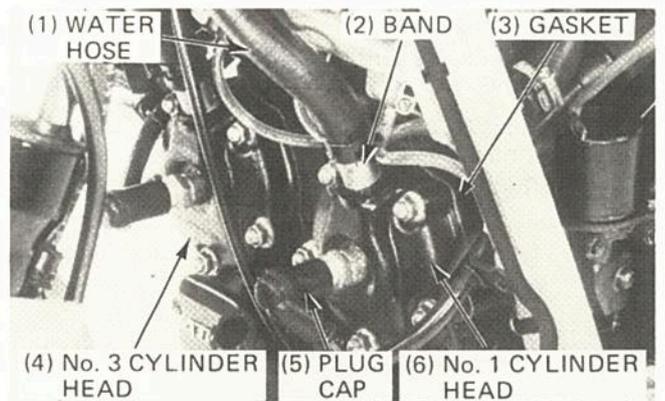
Montare le candele e le pipette delle candele.

Montare il radiatore (pag. 11-5).

Riempire il circuito di raffreddamento (pag. 11-3)

Montare la carenatura (Cap. 15)

- (1) TUBAZIONE DELL'ACQUA
- (2) FASCETTA STRINGITUBI
- (3) GUARNIZIONE
- (4) TESTATA DEL CILINDRO N. 3
- (5) PIPETTA DELLA CANDELA
- (6) TESTATA DEL CILINDRO N. 1



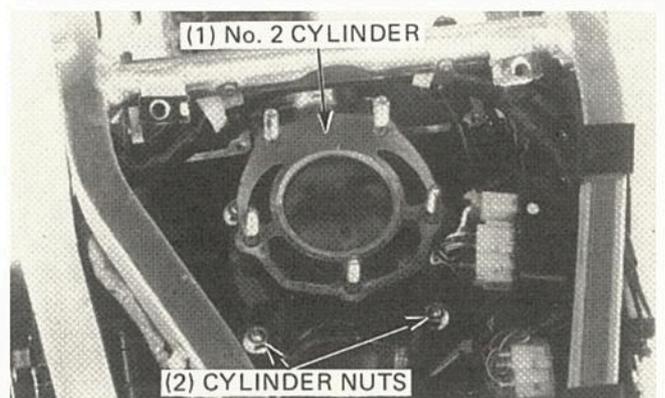
RIMOZIONE DEI CILINDRI E PISTONI

RIMOZIONE CILINDRI

Rimuovere i seguenti particolari:

- sedile e le due fiancate laterali (Cap.15).
- serbatoio carburante (pag. 4-3).
- carenatura (Cap. 15).
- camere di scarico (Cap.15).
- scatola filtro aria (pag. 4-5).
- carburatori (pag. 4-6).
- valvole e lamelle (pag. 4-18).
- testate cilindri (pag. 6-3).

- (1) CILINDRO N. 2
- (2) DADI DEL CILINDRO





- Sui cilindri N. 1 e 3: articolazione ATAC (pag. 9-3) e sottocamere/condotti sottocamere ATAC (pag. 9-7).
- Dadi montaggio cilindri e cilindri, facendo attenzione a non danneggiare le superfici di accoppiamento dei cilindri e a non far cadere le spine di centraggio nel basamento.

- (1) CILINDRO N. 3
- (2) CILINDRO N. 1
- (3) DADI DEL CILINDRO

- Le guarnizioni dei cilindri e le spine di centraggio

- (1) SPINE DI CENTRAGGIO
- (2) GUARNIZIONE

Rimozione dei pistoni

Rimuovere l'anello elastico di ritegno dello spinotto con un paio di pinze.

NOTA

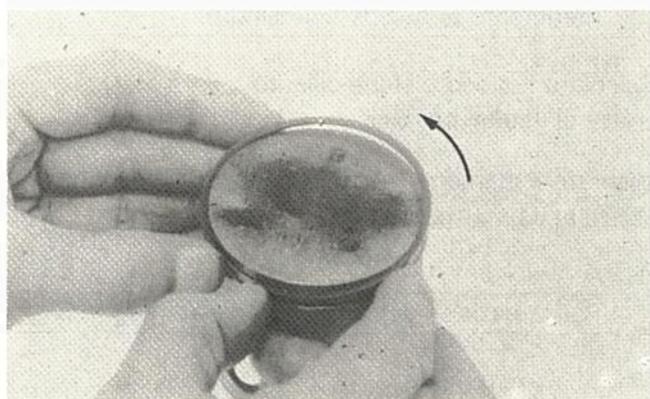
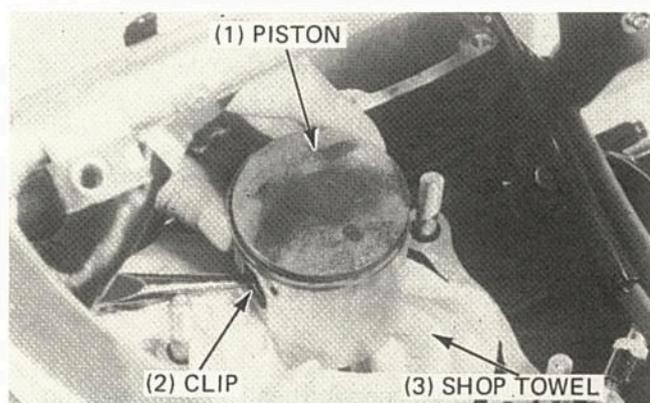
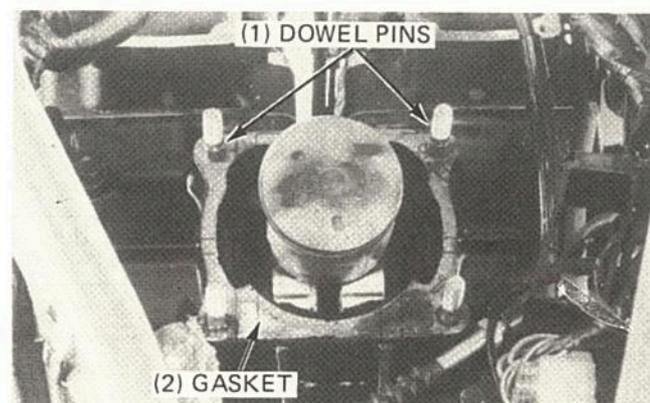
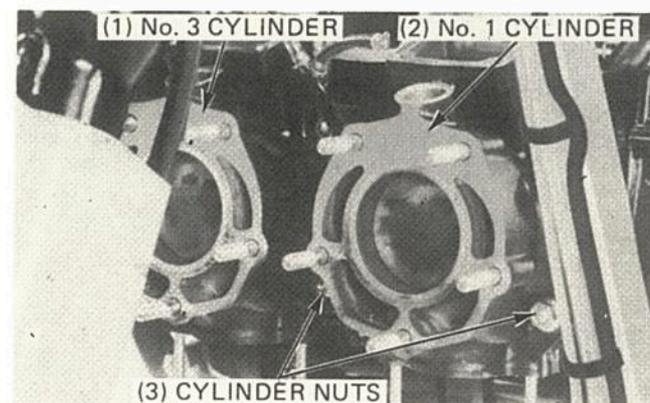
- Fare attenzione a non far cadere l'anello elastico dello spinotto nel basamento.

Spingere in fuori lo spinotto del pistone e rimuovere il pistone.

NOTA

- Fare attenzione a non danneggiare la superficie di scorrimento del pistone
- Non forzare lateralmente la biella

- (1) PISTONE
- (2) ANELLO ELASTICO DI RITEGNO
- (3) PEZZA DI OFFICINA



RIMOZIONE DEI SEGMENTI DEL PISTONE

Rimuovere i segmenti del pistone allargandone le estremità con le dita e sollevandoli dal lato opposto. Rimuovere l'anello del 2° segmento.

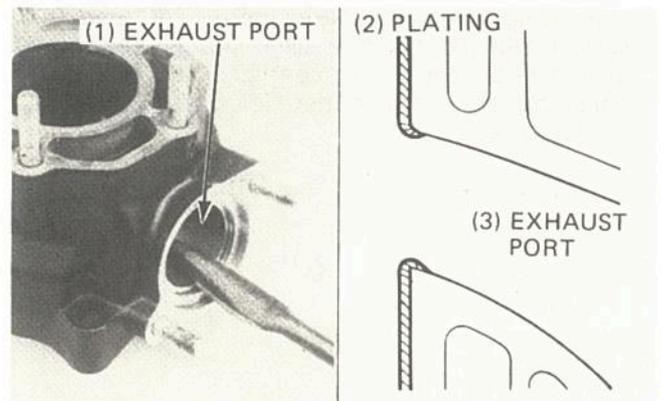


TESTATA/CILINDRI/PISTONI

CONTROLLO DEL CILINDRO

Controllare che l'alesaggio del cilindro non sia usurato o danneggiato.
Rimuovere i depositi carboniosi dal foro di scarico facendo attenzione a non danneggiare il rivestimento della parte del cilindro.

- (1) FORO DI SCARICO
- (2) RIVESTIMENTO
- (3) FORO DI SCARICO

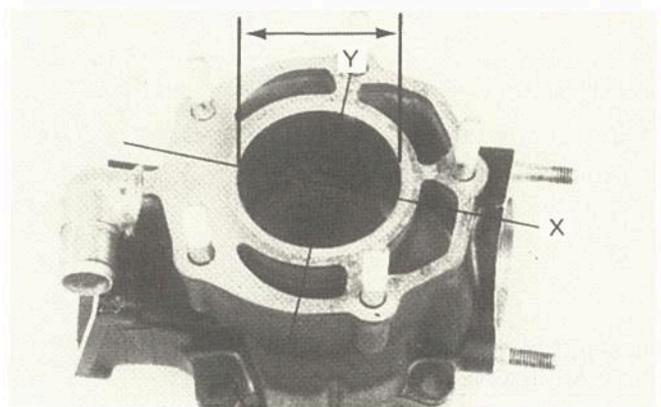


Misurare il diametro interno del cilindro in tre punti lungo gli assi X e Y.

LIMITE DI USURA: Codice A 57,085 mm.
Codice B 57,080 mm.
Codice C 57,075 mm.

NOTA

- Selezionare i cilindri ed i pistoni al momento della installazione.



CONTROLLO DEL PISTONE

Eliminare i depositi carboniosi dal cielo del pistone e dalle cave dei segmenti.
Controllare che i pistoni non presentino crepe o graffi e che le cave dei segmenti non siano usurate.
Misurare il diametro esterno del pistone a 5 mm. dalla base e a 90° dal foro dello spinotto

LIMITE DI USURA: Codice A 56.940 mm.
Codice B 56.935 mm.
Codice C 56.930 mm.

NOTA

- Per ogni cilindro vengono usati un pistone ed un cilindro con lo stesso codice. Se non riuscite ad identificare il codice sul cielo del pistone, fare riferimento al codice sul cilindro.



Calcolare il gioco pistone-cilindro

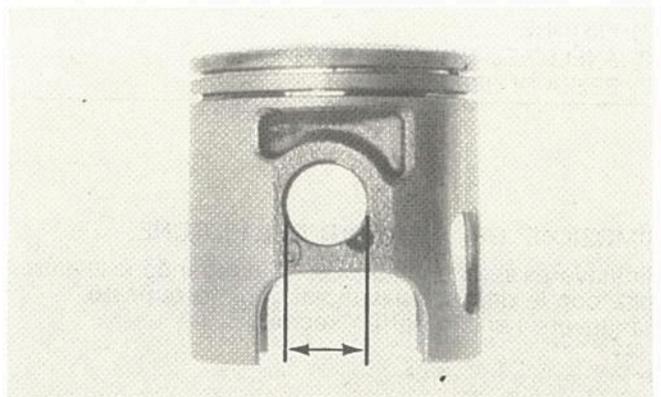
LIMITE DI USURA: 0,08 mm.

Misurare il diametro interno del foro dello spinotto

LIMITE DI USURA: 16,03 mm.

NOTA

- Per la sezione dei pistoni, vedere a pag. 6.8





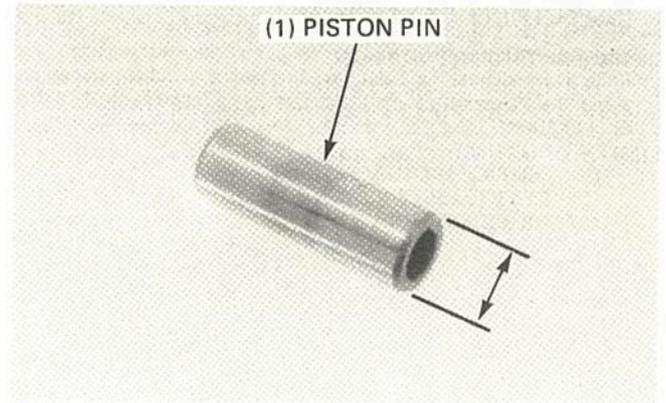
Misurare il diametro esterno dello spinotto.

LIMITE DI USURA: 15,98 mm.

Calcolare il gioco pistone-spinotto.

LIMITE DI USURA: 0,04 mm.

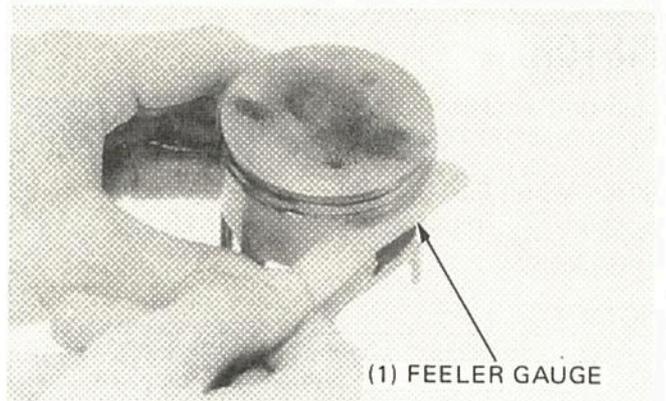
(1) SPINOTTO



CONTROLLO DEI SEGMENTI

Misurare il gioco segmento-cava

LIMITE DI USURA: secondo segmento 0,12 mm.



(1) SPESSIMETRO

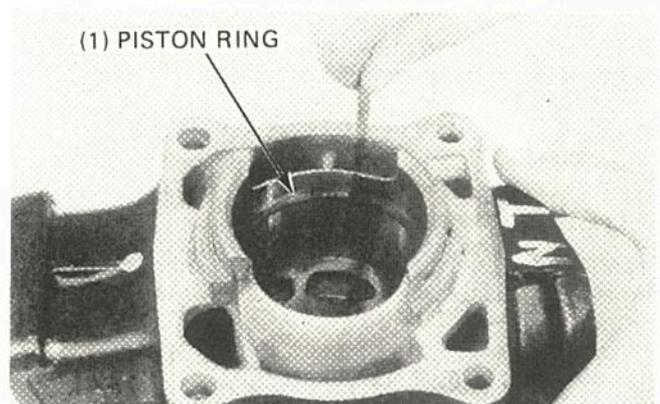
Inserire ogni segmento in quadro nel cilindro e misurare la distanza all'estremità

NOTA

- Spingere i segmenti nel cilindro utilizzando il pistone per assicurarsi che siano disposti perfettamente in quadro nel cilindro.

**LIMITE DI USURA: primo: 0,35 mm.
secondo: 0,35 mm.**

(1) SEGMENTO

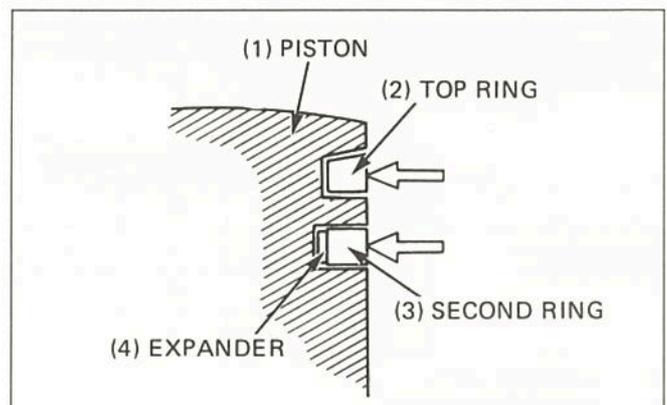


Montare l'anello di spessore, il primo ed il secondo segmento.

Spingere i segmenti nelle scanalature in diversi punti per assicurarsi che siano a filo con la superficie del pistone.

Se i segmenti non sono a filo con la superficie del pistone, togliere i segmenti e l'anello di spessore ed eliminare i depositi carboniosi dalle scanalature.

- (1) PISTONE
- (2) PRIMO SEGMENTO
- (3) SECONDO SEGMENTO
- (4) ANELLO DI SPESSORE





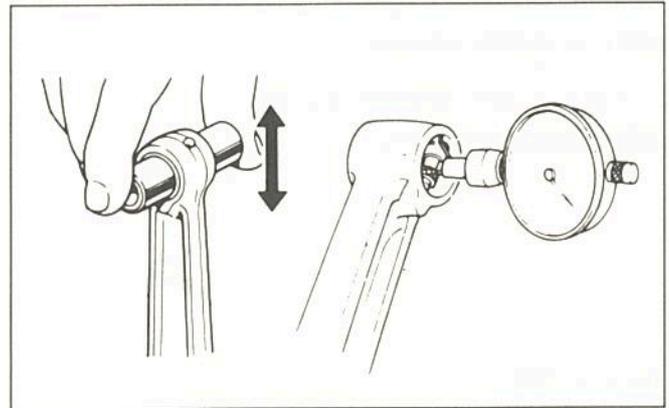
TESTATA/CILINDRI/PISTONI

CONTROLLO DELLA BIELLA

Montare il cuscinetto ad aghi e lo spinotto nel piede di biella e controllare il gioco.

Se vi è eccessivo gioco, sostituire il cuscinetto ad aghi. Misurare il diametro interno del piede di biella.

LIMITE DI USURA: 20,02 mm.



SELEZIONE DEI CILINDRI E DEI PISTONI

I cilindri ed i pistoni sono combinati fra loro. Scegliere il pistone e/o il cilindro adatto nel modo seguente:

SCELTA DEL PISTONE

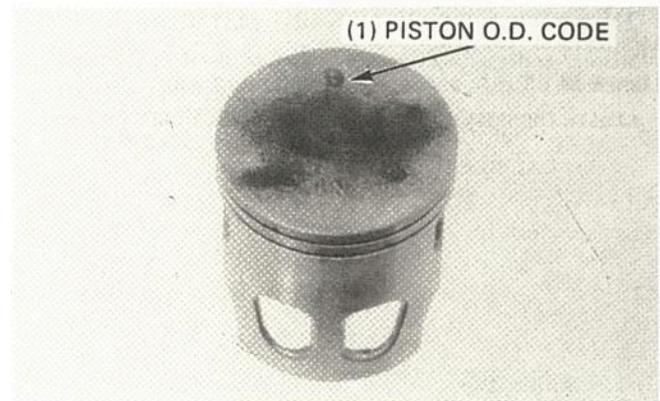
Prendere nota del codice del diametro esterno sul cielo del pistone.

NOTA

- Per ogni cilindro vengono usati un cilindro ed un pistone con lo stesso numero di codice. Se non si riesce ad identificare il codice sul cielo del pistone, fare riferimento al codice sul cilindro.

Utilizzare un pistone nuovo con lo stesso codice di diametro esterno del pistone sostituito.

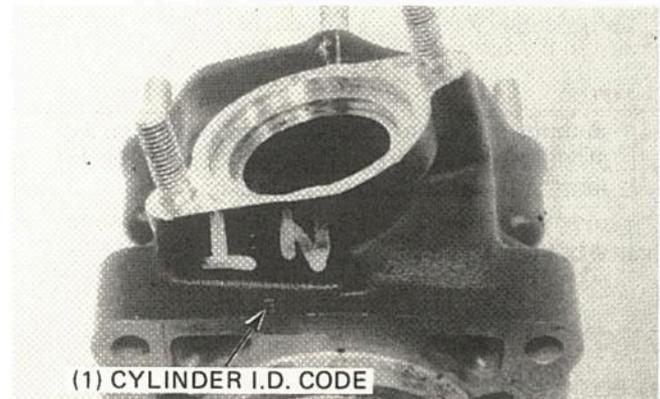
(1) CODICE DIAMETRO ESTERNO DEL PISTONE



SCELTA DEL CILINDRO

Prendere nota del codice del diametro interno del cilindro che si trova sulla base del cilindro sotto il foro di scarico.

Utilizzare un cilindro nuovo con lo stesso codice di diametro interno del cilindro sostituito.



SCELTA DEL CILINDRO E DEL PISTONE

Utilizzare cilindri e pistoni nuovi con gli stessi codici di diametro interno ed esterno, allorchè si sostituiscono i cilindri ed i pistoni insieme.

Codice diametro esterno pistone	CODICE DIAMETRO INTERNO CILINDRO		
	A	B	C
A	<input type="checkbox"/>	X	X
B	X	<input type="checkbox"/>	X
C	X	X	<input type="checkbox"/>

= può essere usato
 = non può essere usato.



INSTALLAZIONE DEL PISTONE E DEL CILINDRO

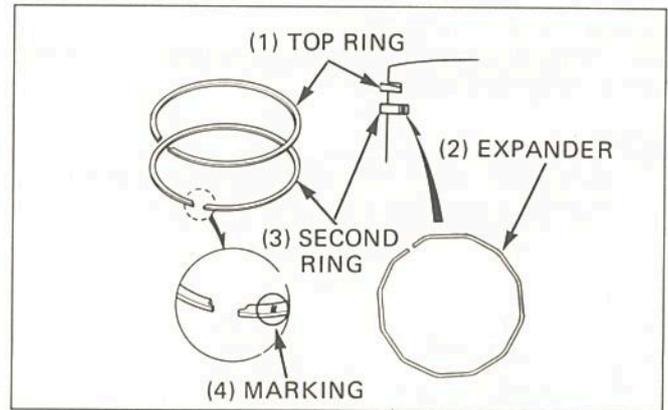
INSTALLAZIONE DEI SEGMENTI

Montare l'anello di spessore ed i segmenti.

NOTA

- Evitare di danneggiare il pistone ed i segmenti durante il montaggio.
- Utilizzare il primo ed il secondo segmento con lo stesso segno di riferimento.
- Montare i segmenti con i segni di riferimento (N o R) rivolti verso l'alto.
- Non scambiare fra di loro il primo e il secondo segmento.

- (1) PRIMO SEGMENTO
- (2) ANELLO DI SPESSORE
- (3) SECONDO SEGMENTO
- (4) SEGNO DI RIFERIMENTO

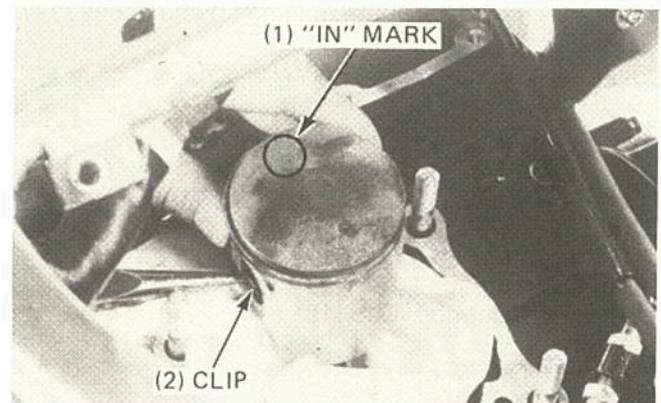


INSTALLAZIONE DEL PISTONE

Applicare dell'olio motore del tipo prescritto al cuscinetto ad aghi del piede di biella.
Montare il cuscinetto ad aghi nel piede di biella.

NOTA

- Posizionare il segno "IN" del pistone sul lato del foro di aspirazione.

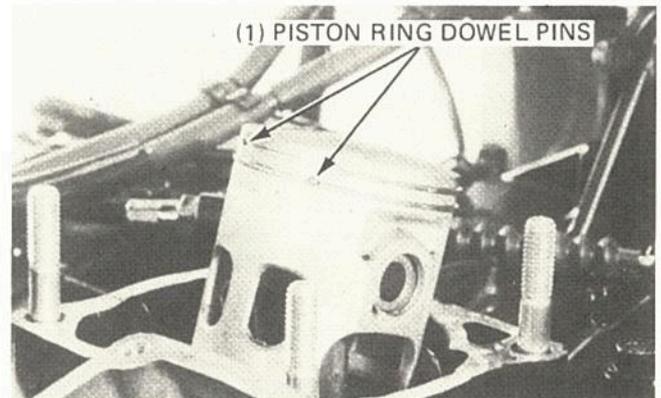


Montare gli anelli elastici di ritegno dello spinotto nuovi.

NOTA

- Non allineare l'apertura dell'anello elastico di ritegno dello spinotto con l'intaglio del pistone.
- Fare attenzione a non far cadere l'anello elastico nel basamento.

- (1) SEGNO "IN"
- (2) ANELLO ELASTICO DI RITEGNO

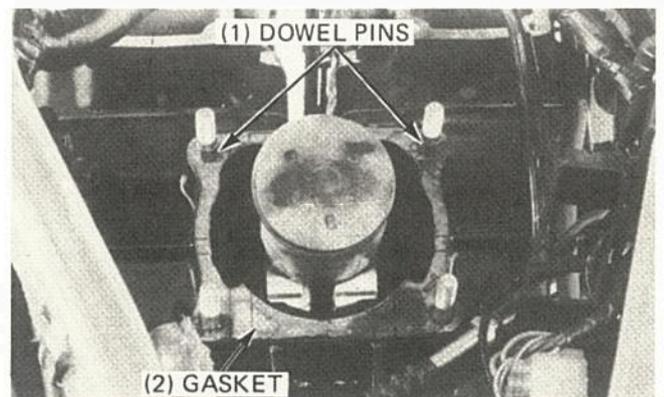


INSTALLAZIONE DEL CILINDRO

Eliminare tutte le tracce del materiale di guarnizione dalla superficie del basamento.

NOTA

- Fare attenzione a non danneggiare la superficie della guarnizione.



Allineare le aperture dei segmenti con le spine di centraggio dei segmenti.

- (1) SPINE DI CENTRAGGIO DEI SEGMENTI

Montare le due spine di centraggio ed una nuova guarnizione del cilindro.

- (1) SPINE DI CENTRAGGIO
- (2) GUARNIZIONE

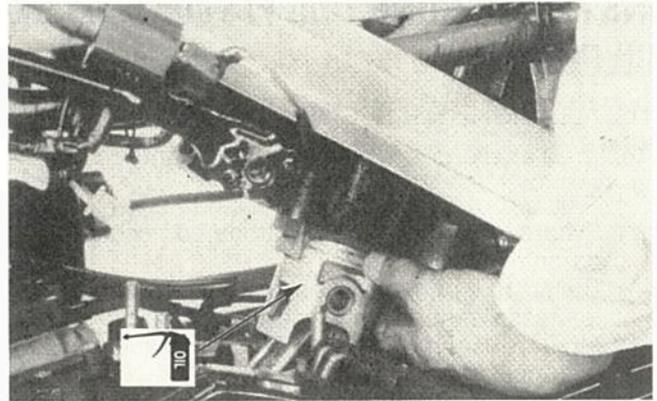


TESTATA/CILINDRI/PISTONI

Lubrificare l'alesaggio del cilindro e i segmenti con olio motore del tipo prescritto.
Comprimere i segmenti del pistone nelle loro scanalature e montare il cilindro.

NOTA

- Fare attenzione a non danneggiare i segmenti durante il montaggio



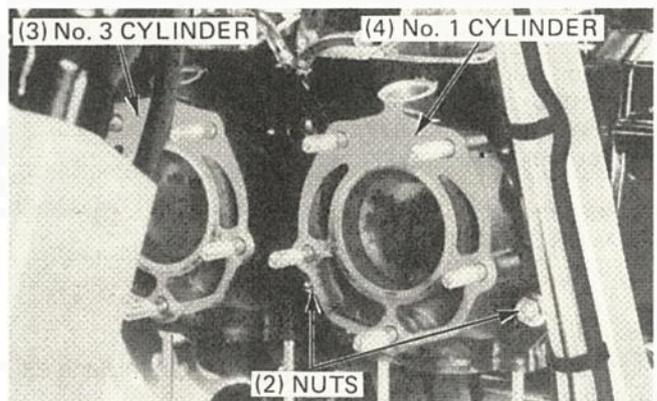
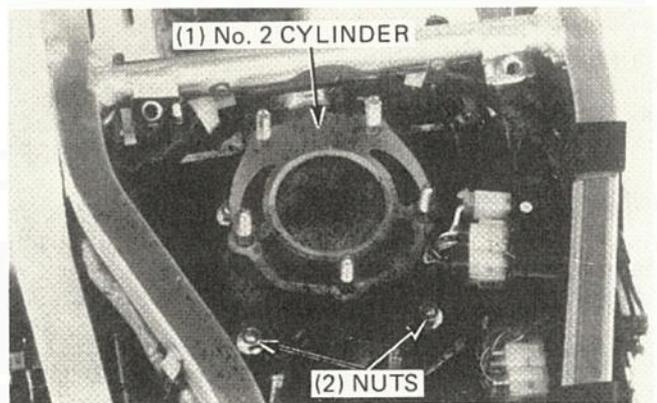
Stringere i dadi del cilindro in una sequenza diagonale in due o tre passaggi.

COPPIA DI SERRAGGIO: 23-27 Nm (2,3 - 2,7 kgm)

Montare i seguenti particolari

- Testata cilindri (pag. 6-4)
- Sottocamera/condotti sottocamera ATAC (pag. 9-9)
- Articolazione ATAC (pag. 9.6)
- Valvole a lamelle (pag. 4-18)
- Carburatori (pag. 4-16)
- Camera di scarico (Cap. 15)

- (1) CILINDRO N. 2
- (2) DADI
- (3) CILINDRO N. 3
- (4) CILINDRO N. 1

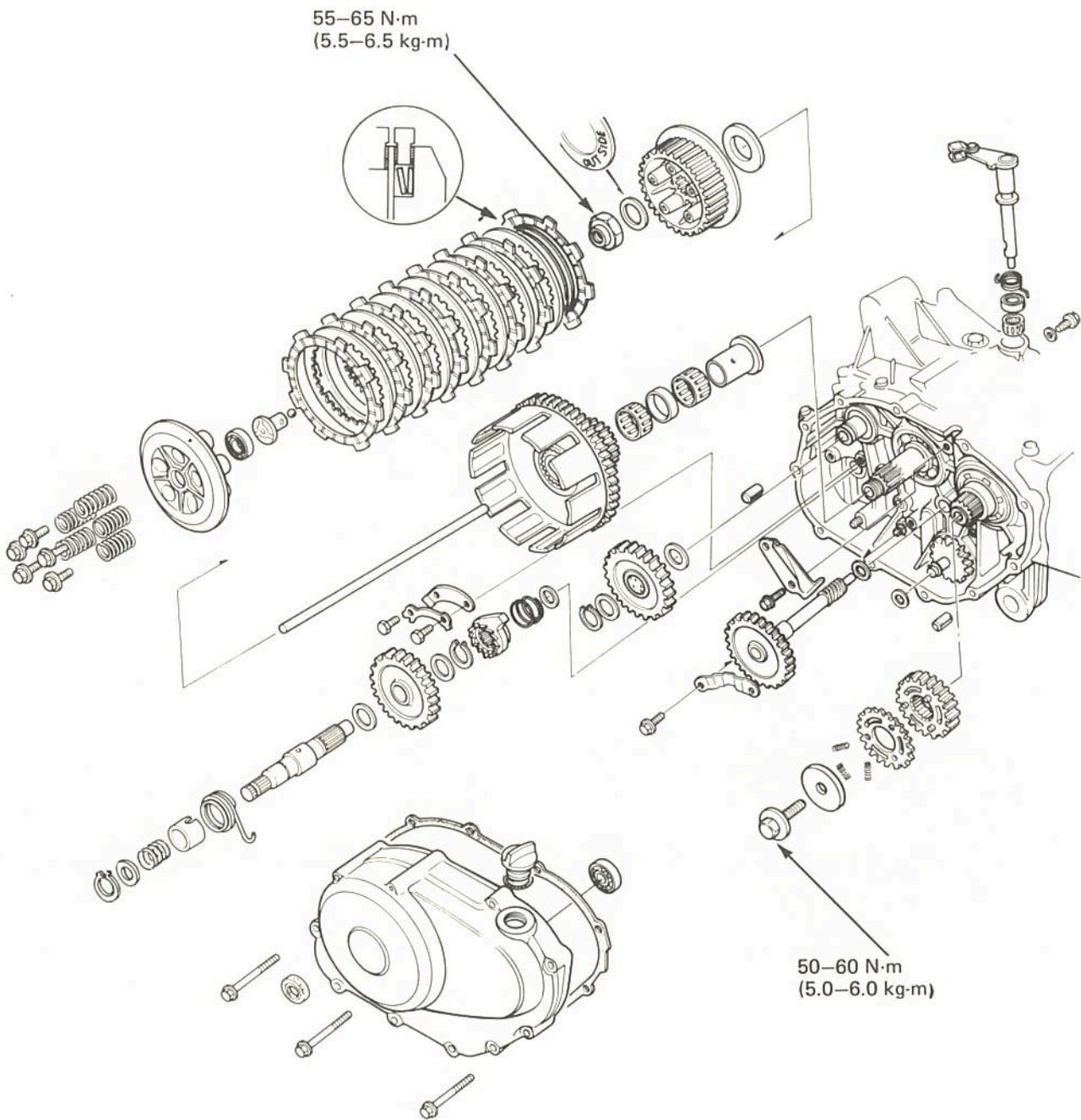




HONDA
NS400R

MEMO







HONDA
NS400R

7. FRIZIONE/AVVIAMENTO A PEDALE/ALBERO DI RINVIO

INFORMAZIONI DI SERVIZIO	7-1	FRIZIONE	7-3
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI		INGRANAGGIO PRINCIPALE	7-10
RIMOZIONE COPERCHIO DESTRO DEL BASAMENTO	7-2	ALBERO DI RINVIO	7-13
		INSTALLAZIONE COPERCHIO DESTRO DEL BASAMENTO	7-18

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

Istruzioni generiche

- Questo capitolo concerne la rimozione e l'installazione del coperchio destro del basamento, la frizione, l'ingranaggio principale, l'albero di rinvio e l'avviamento a pedale. La manutenzione ed i controlli possono essere effettuati con il motore montati sul telaio.

DATI TECNICI

OGGETTO		VALORI STANDARD	LIMITI DI USURA
Frizione	Lunghezza libera della molla	36,0 mm	34,65 mm
	Spessore dischi	2,92–3,08 mm	2,5 mm
	Distorsione dischi	—	0,2 mm
	Diametro interno campana	33,009–33,034 mm	33,06 mm
	Diametro interno guida campana	22,011–22,031 mm	22,04 mm
	Diametro esterno guida campana	27,979–28,000 mm	27,80 mm
Albero di rinvio	Diametro esterno	9,972–9,987 mm	9,93 mm
		16,466–16,484 mm	16,43 mm
	Distorsione disco di arresto	—	0,15 mm
Avviamento a pedale	Diametro esterno albero	19,959–19,980 mm	19,92 mm
	Diametro interno pignone	20,020–20,041 mm	20,10 mm
	Diametro interno ingranaggio di rinvio	20,020–20,041 mm	20,10 mm
	Diametro esterno contralbero	19,987–20,000 mm	19,97 mm

COPPIE DI SERRAGGIO:

Controdado frizione	55–65 Nm (5,5–6,5 kgm)
Bullone ingranaggio principale	50–60 Nm (5,0–6,0 kgm)
Bullone staffa di arresto del motore	50–60 Nm (5,0–6,0 kgm)
Bullone sottotelaio	35–45 Nm (3,5–4,5 kgm)

ATTREZZI

Speciali

Estrattore per cuscinetti, 17 mm	07936–3710300
Manico per estrattore cuscinetti	07936–3710100
Peso discorrimento estrattore	07741–0010201

Comuni

Supporto ingranaggio principale	07724–0010100
Attrezzo bloccaggio mozzo frizione	07724–0050000
Prolunga	07716–0020500
Chiave per controdadi 17 × 27 mm	07716–0020300



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Un funzionamento difettoso della frizione può essere generalmente corretto registrando la frizione.

La frizione slitta in accelerazione

- Meccanismo di sollevamento difettoso
- Dischi conduttori usurati
- Molle indebolite

La frizione non stacca

- Meccanismo di sollevamento difettoso
- Dischi condotti deformati

La moto tende ad avanzare con la frizione staccata

- Dischi condotti deformati

Funzionamento della frizione brusca

- Scanalature del tamburo della campana danneggiate

Difficoltà di innesto delle marce

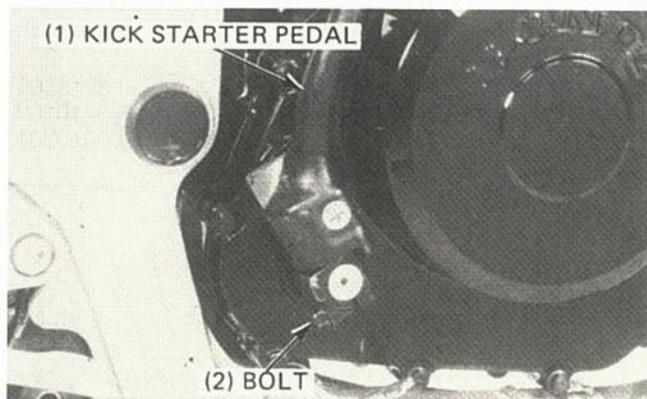
- Errata regolazione della frizione
- Meccanismo di sollevamento difettoso



RIMOZIONE DEL COPERCHIO DESTRO DEL BASAMENTO

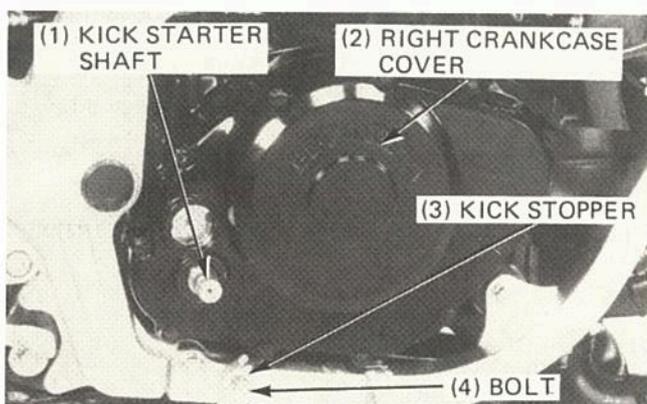
Rimuovere la carenatura inferiore (cap. 15)
Far scolare l'olio della trasmissione (pag. 3.12)
Rimuovere il pedale del Kick-starter dal perno togliendo il bullone.

- (1) PEDALE D'AVVIAMENTO
(2) BULLONE



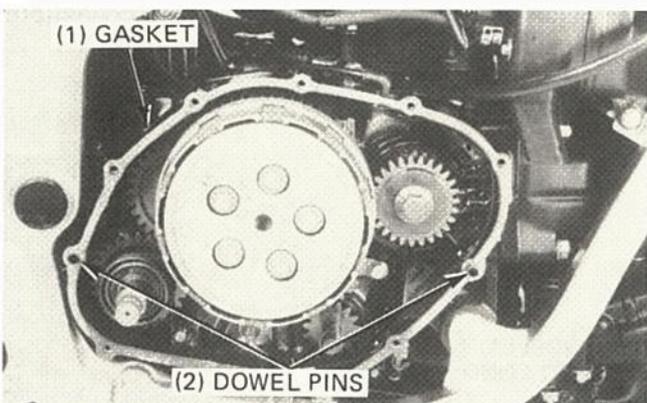
Rimuovere il fermo del pedale d'avviamento togliendo il bullone del sottotelaio.
Rimuovere gli undici bulloni del coperchio destro del basamento.
Rimuovere il coperchio destro del basamento facendo pressione sull'albero del pedale d'avviamento.

- (1) ALBERO DEL PEDALE D'AVVIAMENTO
(2) COPERCHIO DESTRO DEL BASAMENTO
(3) FERMO DEL PEDALE D'AVVIAMENTO
(4) BULLONE



Rimuovere la guarnizione e le due spine di centraggio.

- (1) GUARNIZIONE
(2) SPINE DI CENTRAGGIO



FRIZIONE

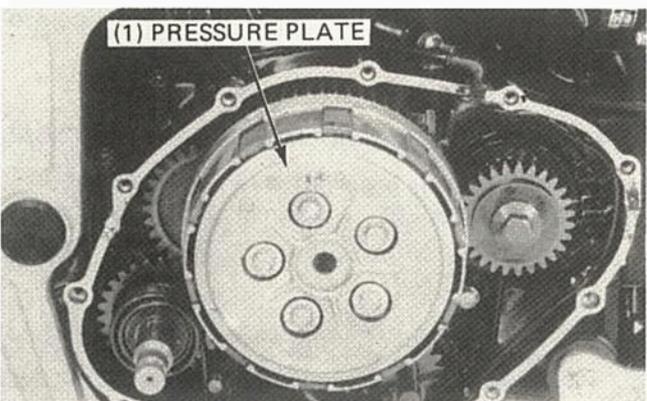
RIMOZIONE DELLA FRIZIONE

Togliere il coperchio destro del basamento
Rimuovere i bulloni della frizione, le molle e la piastra spingidisco

NOTA

- Allentare i bulloni con una sequenza diagonale in due o tre passaggi.

- (1) PIASTRA SPINGIDISCO



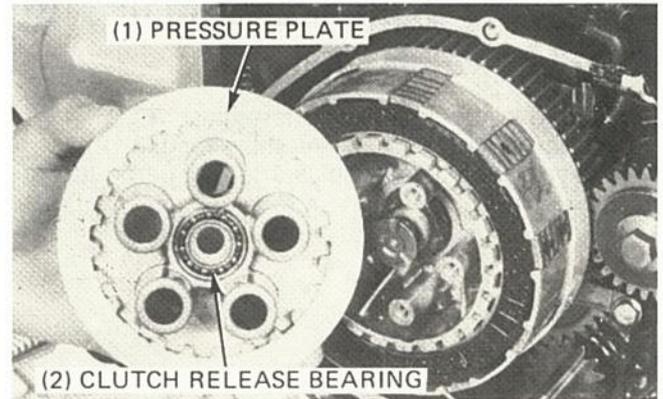


FRIZIONE/AVVIAMENTO A PEDALE/ALBERO DI RINVIO

Rimuovere il cuscinetto di rilascio della frizione dal piatto spingidisco. Se è necessario estrarre il cuscinetto, utilizzare i seguenti attrezzi speciali:

- ESTRATTORE PER CUSCINETTI, 17 mm. 07936-3710300
- MANICO PER ESTRATTORE 07936-3710100
- PESO DI SCORRIMENTO ESTRATTORE 07741-0010201

- (1) PIATTO SPINGIDISCO
- (2) CUSCINETTO DI RILASCIO DELLA FRIZIONE



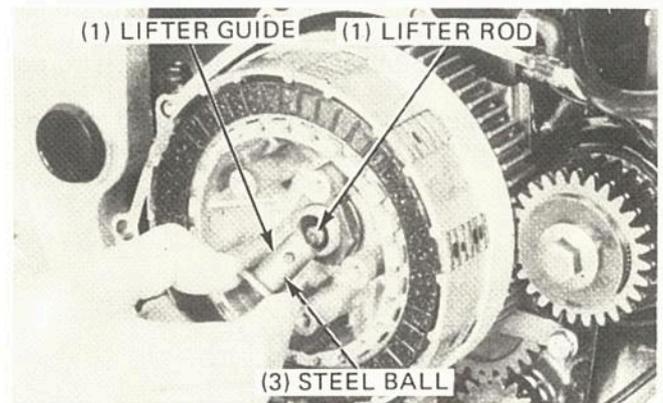
Rimuovere la guida e l'asta di azionamento della frizione.

NOTA

- L'asta di azionamento può essere rimossa stringendo la leva della frizione

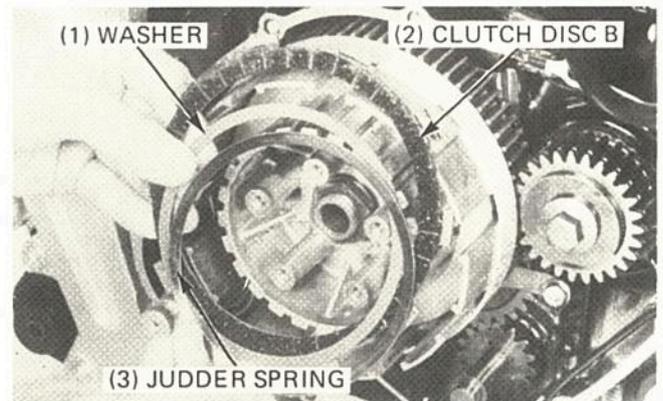
Rimuovere le sfere di acciaio della guida
Rimuovere i dischi conuotti e conduttori della frizione.

- (1) GUIDA DI AZIONAMENTO
- (2) ASTA DI AZIONAMENTO
- (3) SFERE DI ACCIAIO



Rimuovere la molla, la rondella ed il disco conduttore della frizione B.

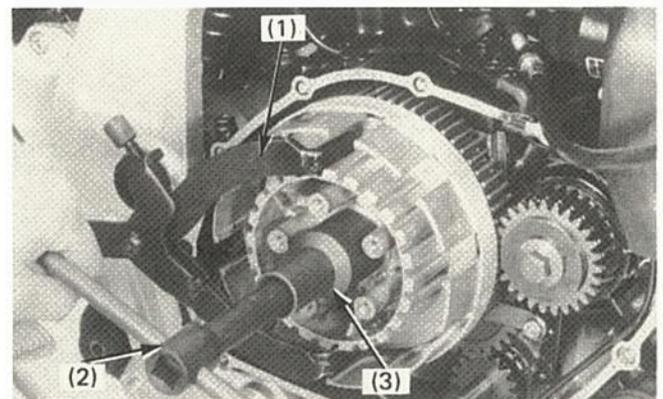
- (1) RONDELLA
- (2) DISCO CONDUTTORE B
- (3) MOLLA



Bloccando il mozzo della frizione, rimuovere il controdado della frizione e la rondella di bloccaggio.

ATTREZZI:

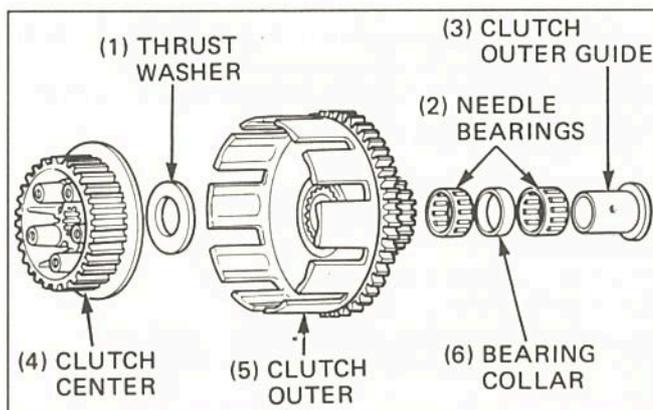
- (1) ATTREZZO BLOCCAGGIO MOZZO DELLA FRIZIONE 07724-0050000
- (2) PROLUNGA 07716-0020500
- (3) CHIAVE PER GHIERE 17 x 27 mm. 07716-0020300





Rimuovere il mozzo della frizione, la rondella di spinta, e la campana della frizione dall'albero primario. Rimuovere i cuscinetti ad aghi, le boccole dei cuscinetti e la guida della campana dall'albero primario.

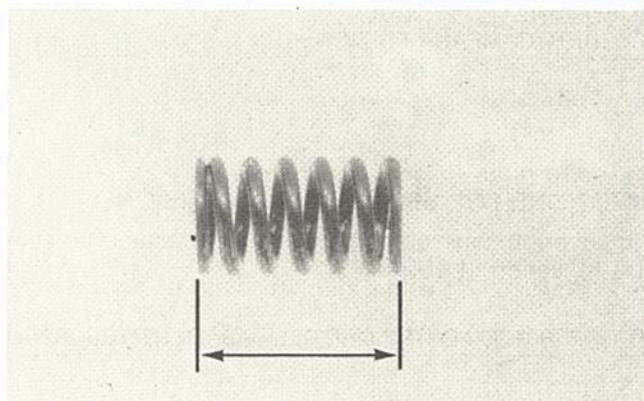
- (1) RONDELLA DI SPINTA
- (2) CUSCINETTI AD AGHI
- (3) GUIDA CAMPANA FRIZIONE
- (4) MOZZO FRIZIONE
- (5) CAMPANA FRIZIONE



CONTROLLO DELLA FRIZIONE

Misurare la lunghezza libera della molla

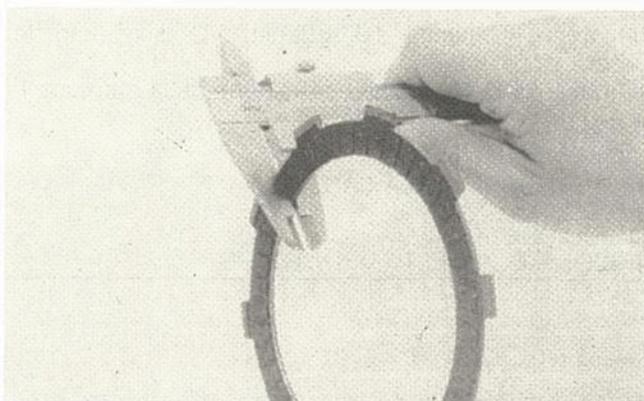
LIMITE DI USURA: 34,65 mm.



Sostituire i dischi della frizione se presentano segni di graffi o decolorazione.

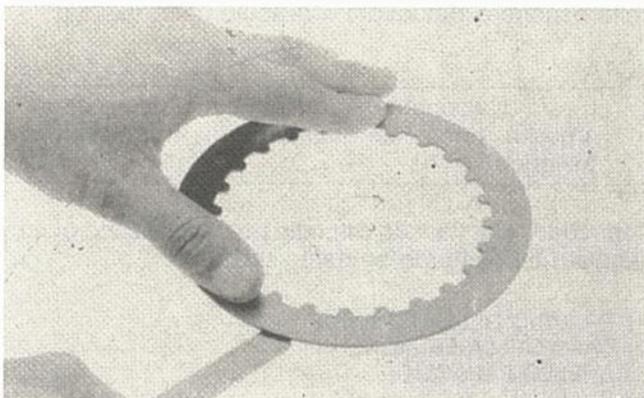
Misurare lo spessore dei dischi.

LIMITE DI USURA: 2,5 mm.



Controllare la distorsione dei dischi metallici su una superficie piana utilizzando un calibro di spessore.

LIMITE DI USURA: 0,2 mm.





FRIZIONE/AVVIAMENTO A PEDALE/ALBERO DI RINVIO

Controllare che le scanalature della campana della frizione non siano danneggiate o usurate dai dischi della frizione. Sostituire la campana se necessario. Misurare il diametro interno della campana frizione.

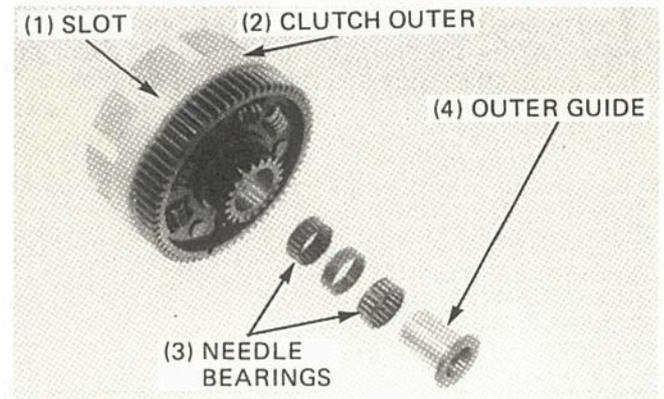
LIMITE DI USURA: 33,06 mm.

Controllare che i cuscinetti ad aghi della frizione non abbiano gioco o siano danneggiati e sostituirli se necessario.

Misurare il diametro esterno ed interno della guida della campana frizione.

LIMITE DI USURA: DIAMETRO INTERNO: 22,04 mm.
DIAMETRO ESTERNO: 27,80 mm.

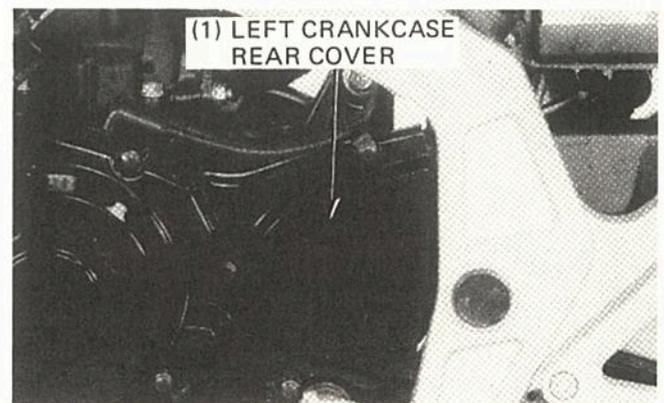
- (1) SCANALATURE
- (2) CAMPANA FRIZIONE
- (3) CUSCINETTI AD AGHI
- (4) GUIDA CAMPANA FRIZIONE



RIMOZIONE DEL BRACCIO DELLA FRIZIONE

Rimuovere il coperchio posteriore del basamento sinistro togliendo i bulloni.

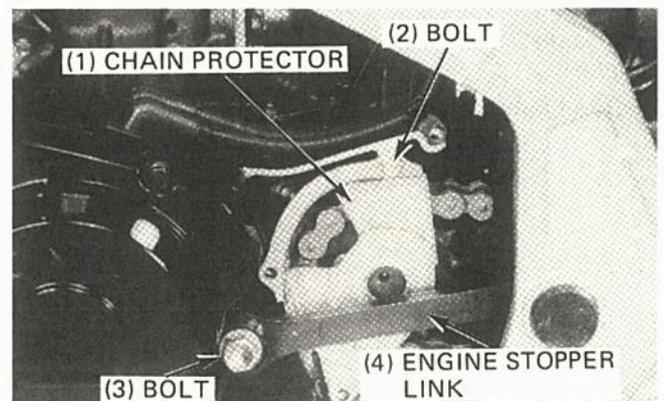
- (1) COPERCHIO POSTERIORE DEL BASAMENTO SINISTRO



Rimuovere il bullone dell'articolazione di arresto del motore.

Rimuovere il bullone della protezione della catena e la protezione.

- (1) PROTEZIONE DELLA CATENA
- (2) BULLONE
- (3) BULLONE
- (4) BIELLA DI ARRESTO DEL MOTORE



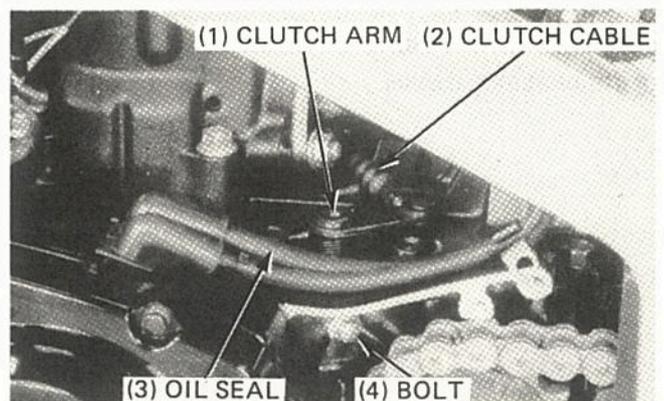
Staccare il cavo della frizione dal braccio della frizione. Rimuovere il bullone di fissaggio dell'albero del braccio della frizione e rimuovere il braccio della frizione.

NOTA

- L'asta di azionamento della frizione deve essere rimossa prima di rimuovere il braccio della frizione

Controllare che l'anello paraolio non sia usurato o danneggiato e sostituirlo se necessario.

- (1) BRACCIO DELLA FRIZIONE
- (2) CAVO DELLA FRIZIONE
- (3) ANELLO PARAOLIO
- (4) BULLONE

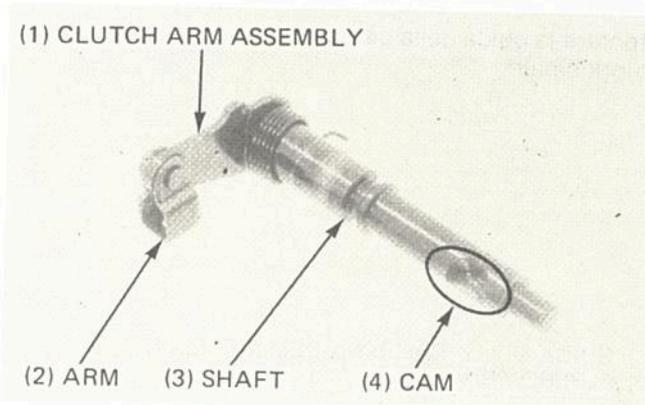




CONTROLLO DEL BRACCIO DELLA FRIZIONE

Controllare che il braccio della frizione non sia piegato, la camma o l'albero non siano usurati e che la molla non sia allentata. Sostituire se necessario.

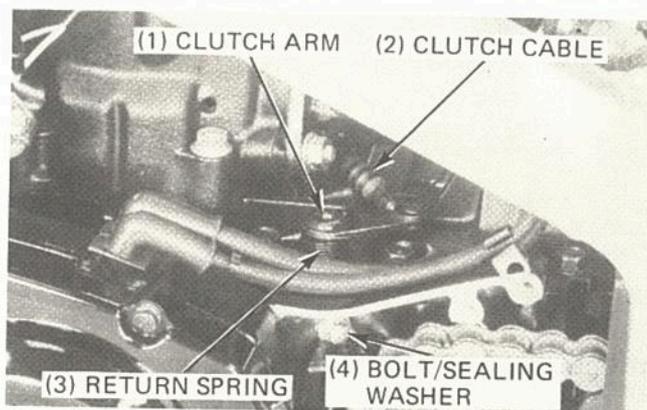
- (1) GRUPPO DEL BRACCIO FRIZIONE
- (2) BRACCIO
- (3) ALBERO
- (4) CAMMA



INSTALLAZIONE DEL BRACCIO DELLA FRIZIONE

Montare un nuovo anello paraolio nel basamento. Montare il braccio della frizione e la molla di ritorno nel basamento facendo attenzione a non danneggiare l'anello paraolio. Allineare la scanalatura dell'albero del braccio con il foro del bullone di fissaggio e stringere il bullone di fissaggio con la rondella di tenuta. Collegare il cavo della frizione al braccio della frizione. Stringere con delle pinze l'incavo per il cavo sul braccio della frizione per evitare che il cavo si stacchi.

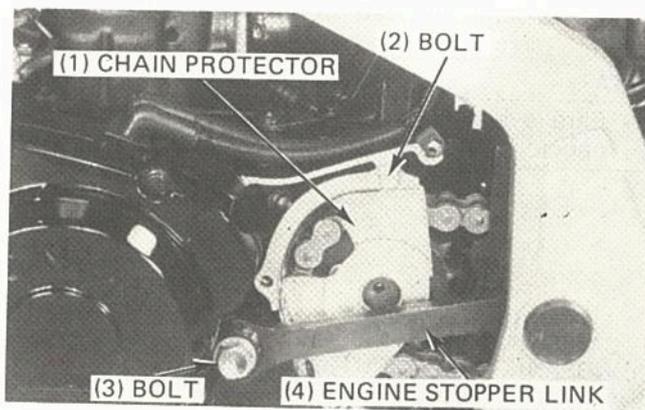
- (1) BRACCIO DELLA FRIZIONE
- (2) CAVO DELLA FRIZIONE
- (3) MOLLA DI RITORNO
- (4) BULLONE/RONDELLA DI TENUTA



Montare la protezione della catena con il bullone. Applicare un prodotto frenafili sul bullone della biella di arresto del motore e stringere il bullone.

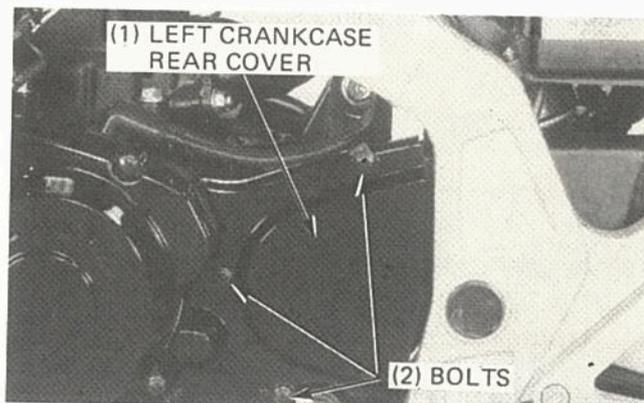
COPPIA DI SERRAGGIO: 50-60 Nm (5,0-6,0 Kgm)

- (1) PROTEZIONE DELLA CATENA
- (2) BULLONE
- (3) BULLONE
- (4) ARTICOLAZIONE DI ARRESTO DEL MOTORE



Montare il coperchio posteriore del basamento sinistro con i tre bulloni.

- (1) COPERCHIO POSTERIORE DEL BASAMENTO SINISTRO.
- (2) BULLONI



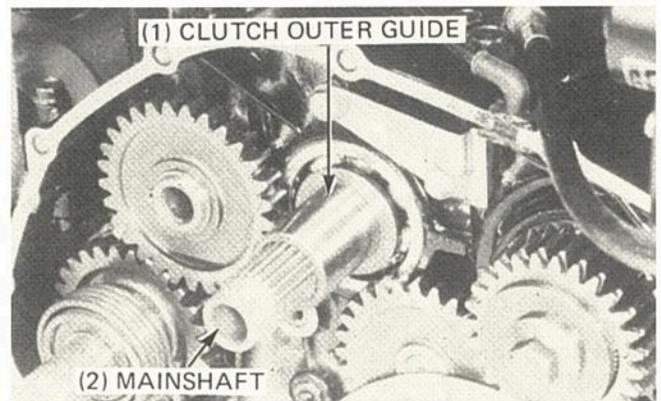


FRIZIONE/AVVIAMENTO A PEDALE/ALBERO DI RINVIO

INSTALLAZIONE DELLA FRIZIONE

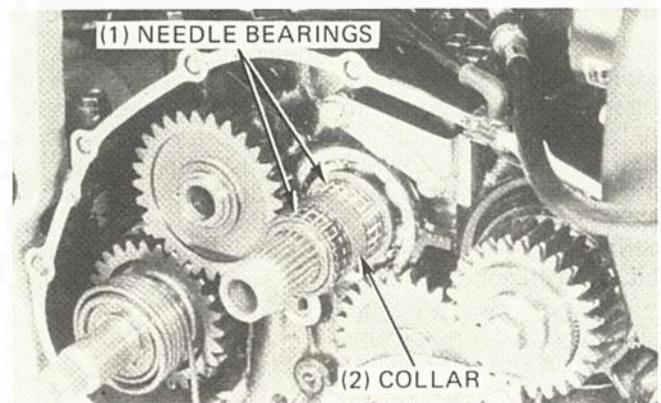
Montare la guida della campana della frizione sull'albero principale.

- (1) GUIDA DELLA CAMPANA DELLA FRIZIONE
- (2) ALBERO PRIMARIO



Montare i cuscinetti ad aghi e la boccia sulla guida della campana della frizione.

- (1) CUSCINETTI AD AGHI
- (2) BOCCOLA

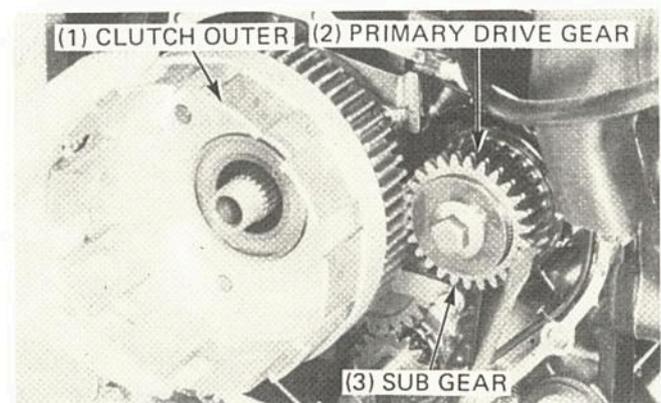


Montare la campana della frizione sull'albero primario.

NOTA

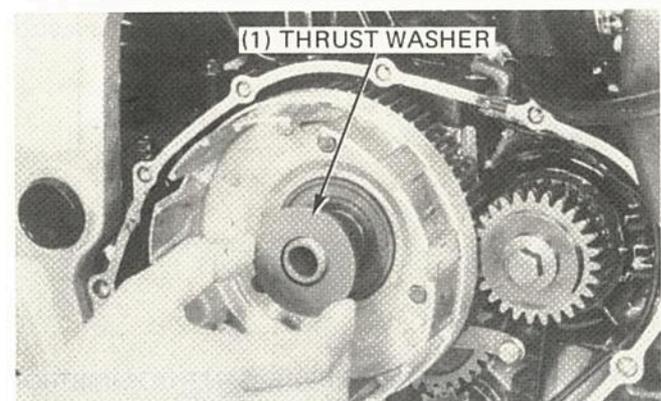
- Fare leva sull'ingranaggio secondario dell'ingranaggio conduttore per ingranare i denti.

- (1) CAMPANA DELLA FRIZIONE
- (2) INGRANAGGIO CONDUTTORE PRINCIPALE
- (3) INGRANAGGIO SECONDARIO.



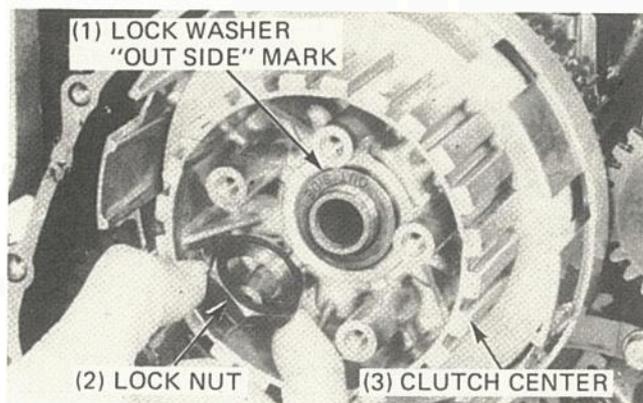
Montare la rondella di spinta sull'albero primario

- (1) RONDELLA DI SPINTA





Montare il mozzo della frizione sull'albero primario
Montare la rondella di bloccaggio con il segno "OUTSIDE" rivolto verso l'esterno.
Montare un controdado della frizione nuovo.



- (1) SEGNO "OUTSIDE" DELLA RONDELLA DI BLOCCAGGIO
(2) CONTRODADO
(3) MOZZO DELLA FRIZIONE

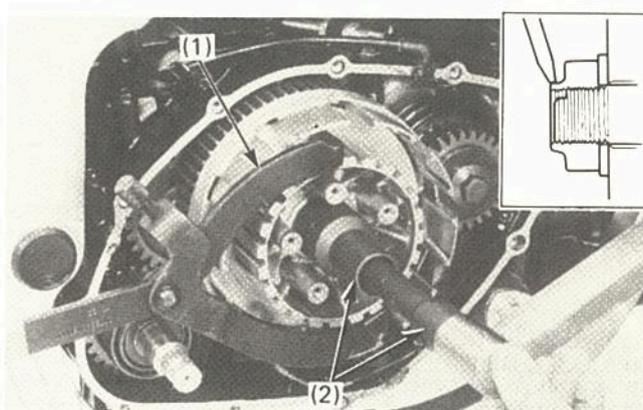
Mantenendo fermo il mozzo della frizione, stringere il controdado.

COPPIA DI SERRAGGIO: 55-65 Nm (5,5-6,5 Kgm)

ATTREZZI:

- (1) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO DEL MOZZO DELLA FRIZIONE 007724-0050000
(2) CHIAVE PER CONTRODADI 17 x 27 mm. 07716-0020300 PROLUNGA 07716-0020500

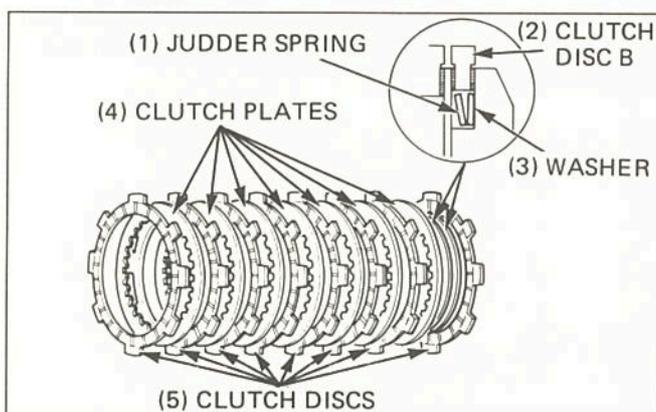
Inserire il controdado nella scanalatura dell'albero primario usando un punzone di centraggio.



Montare il disco della frizione B, la rondella e la molla come indicato nella figura.
Montare i dischi della frizione ed i dischi metallici alternandoli tra loro.

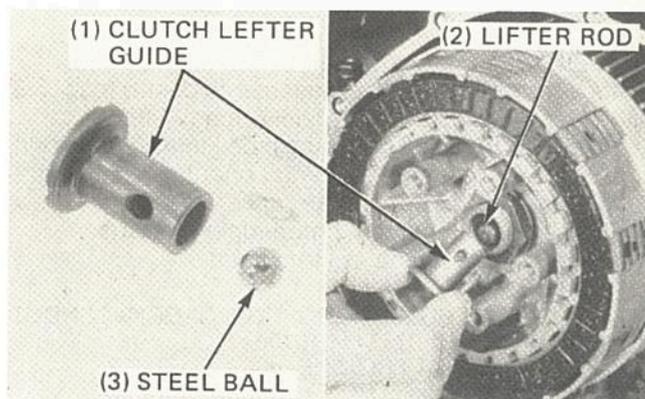
NOTA

- Lubrificare i dischi della frizione nuovi con olio per cambi del tipo prescritto.



- (1) MOLLA
(2) DISCO DELLA FRIZIONE B
(3) RONDELLA
(4) DISCHI METALLICI
(5) DISCHI DELLA FRIZIONE

Inserire la sfera di acciaio nella guida del meccanismo di azionamento della frizione.
Inserire l'asta di azionamento della frizione nell'albero primario ed accertarsi che si muova correttamente azionando la leva della frizione.
Montare la guida del meccanismo di azionamento della frizione nell'albero primario.



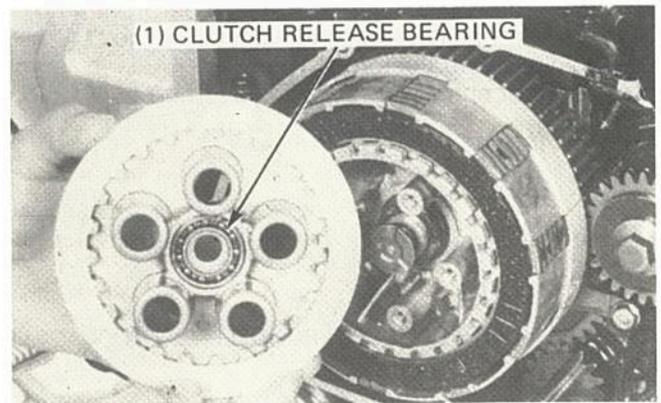
- (1) GUIDA DEL MECCANISMO DI AZIONAMENTO DELLA FRIZIONE
(2) ASTA DI AZIONAMENTO DELLA FRIZIONE
(3) SFERA DI ACCIAIO



FRIZIONE/AVVIAMENTO A PEDALE/ALBERO DI RINVIO

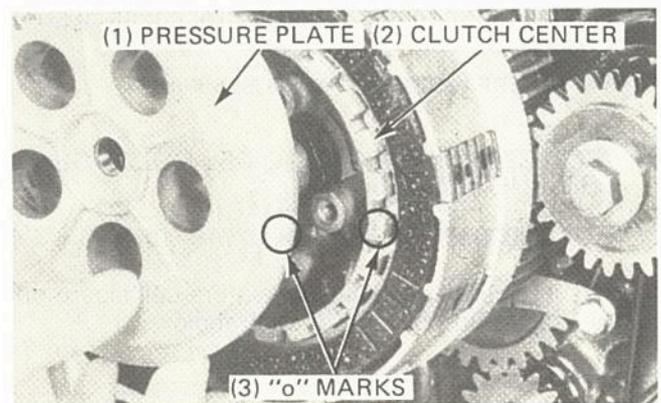
Montare il cuscinetto di rilascio della frizione sul piatto spingidisco.

(1) CUSCINETTO DI RILASCIO DELLA FRIZIONE



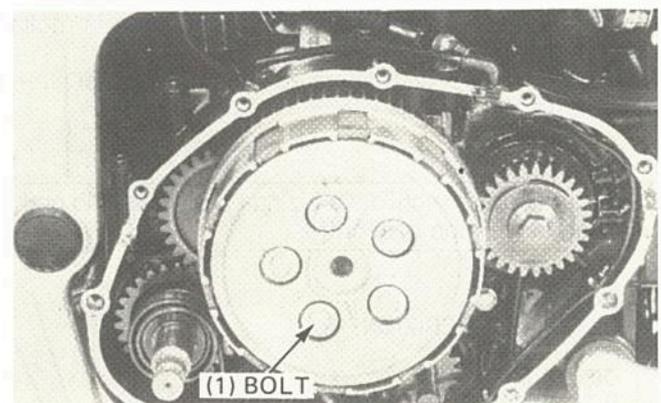
Montare il piatto spingidisco sul mozzo della frizione facendo coincidere i segni di riferimento "o".

(1) PIATTO SPINGIDISCO
(2) MOZZO DELLA FRIZIONE
(3) SEGNI DI RIFERIMENTO "o"



Montare le cinque molle della frizione e stringere i bulloni della frizione in una sequenza diagonale in due o tre passaggi.

(1) BULLONE

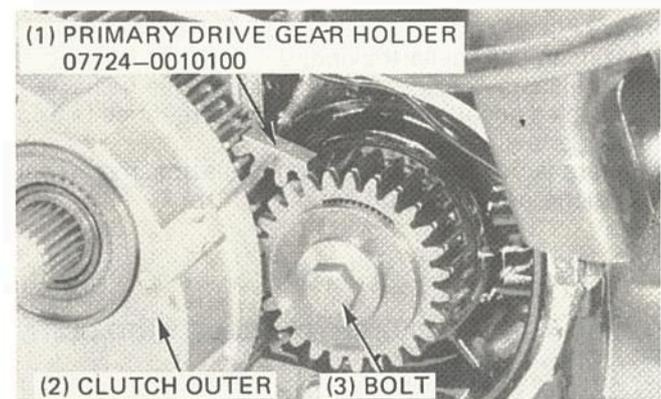


INGRANAGGIO CONDUTTORE PRINCIPALE

RIMOZIONE

Rimuovere il coperchio del basamento destro (pag. 7.3)
Rimuovere il mozzo della frizione (pag. 7.3)
Installare l'attrezzo di bloccaggio dell'ingranaggio principale tra l'ingranaggio primario conduttore e gli ingranaggi condotti, come indicato nella figura.
Rimuovere il bullone dell'ingranaggio primario.
Rimuovere la campana della frizione.

(1) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO INGRANAGGIO CONDUTTORE PRIMARIO 07724-0010100
(2) CAMPANA DELLA FRIZIONE
(3) BULLONE

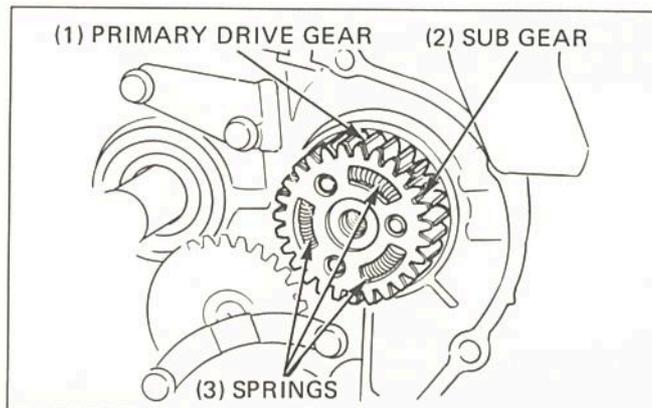




Rimuovere gli ingranaggi secondari, le molle e l'ingranaggio primario dall'albero motore.

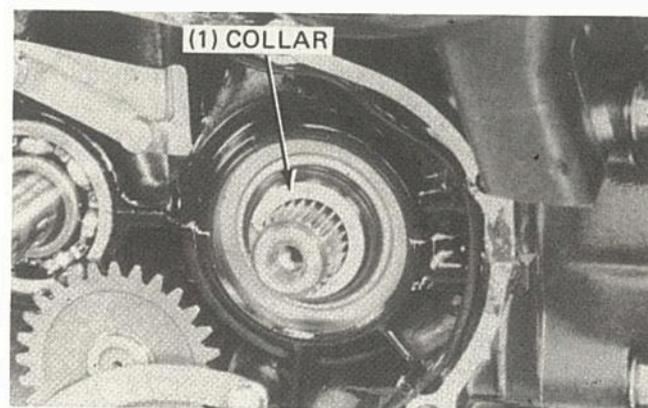
NOTA

- Fare attenzione a non far saltare via le molle.



- (1) INGRANAGGIO CONDUTTORE PRIMARIO
(2) INGRANAGGIO SECONDARIO
(3) MOLLE

Rimuovere la boccia e l'anello di tenuta dell'albero motore.



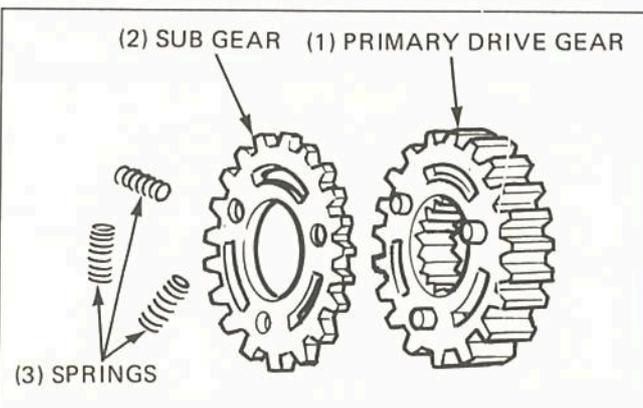
- (1) BOCCOLA

CONTROLLO

Controllare che gli ingranaggi non siano usurati o danneggiati e sostituirli se necessario.
Controllare che le molle non siano allentate e sostituirle se necessario

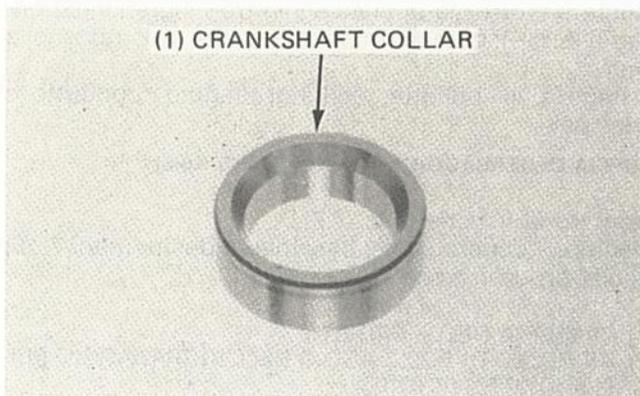
NOTA

- Qualora sia necessario una sostituzione, sostituire l'ingranaggio conduttore principale e l'ingranaggio secondario come un gruppo unico.



- (1) INGRANAGGIO CONDUTTORE PRINCIPALE
(2) INGRANAGGIO SECONDARIO
(3) MOLLE

Controllare che la boccia dell'albero motore non sia graffiata o usurata sulla superficie esterna e sostituirla se necessario.



- (1) BOCCOLA DELL'ALBERO MOTORE

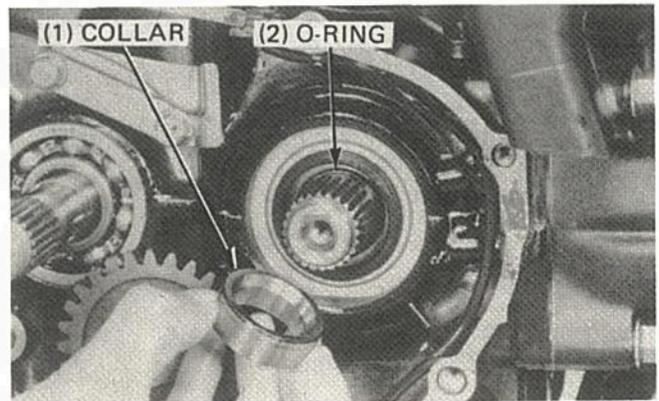


FRIZIONE/AVVIAMENTO A PEDALE/ALBERO DI RINVIO

INSTALLAZIONE

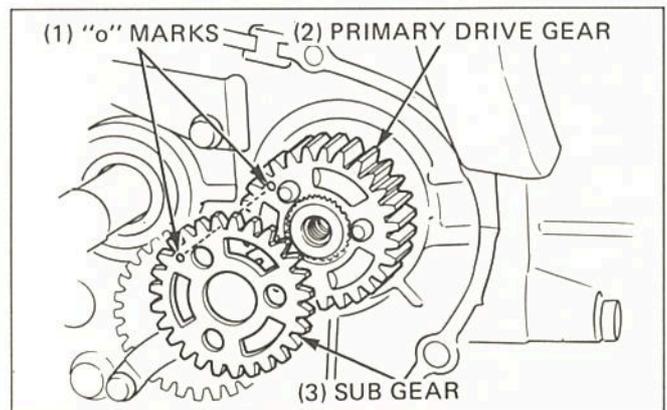
Montare un anello di tenuta nuovo e la boccola sull'albero motore.

- (1) BOCCOLA
- (2) ANELLO DI TENUTA



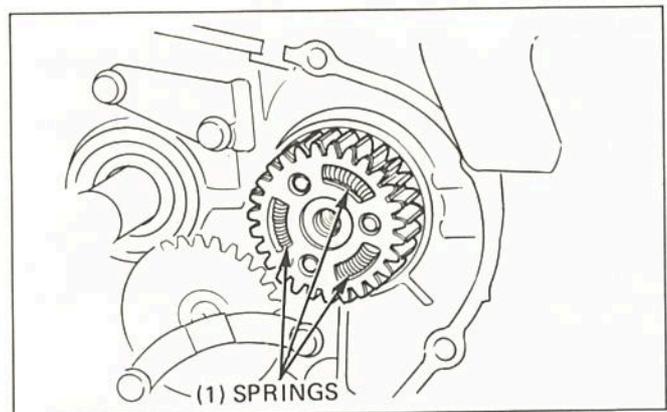
Montare l'ingranaggio conduttore primario sull'albero motore.
Montare l'ingranaggio secondario sull'albero motore facendo coincidere i segni di riferimento "o".

- (1) SEGNI DI RIFERIMENTO "o"
- (2) INGRANAGGIO PRIMARIO
- (3) INGRANAGGIO SECONDARIO



Montare le molle negli ingranaggi facendo attenzione che le molle non saltino fuori.
Montare la rondella ed il bullone dell'ingranaggio principale.

- (1) MOLLE

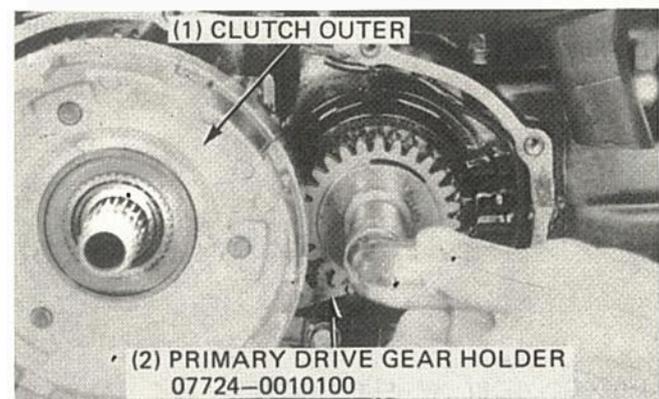


Montare la campana della frizione.
Montare l'attrezzo di bloccaggio tra l'ingranaggio primario e gli ingranaggi condotti come illustrato nella figura.
Stringere il bullone dell'ingranaggio conduttore principale.

COPPIA DI SERRAGGIO 50-60 Nm (5,0-6,0 Kgm)

Montare la frizione (pag. 7.8)
Montare il coperchio del basamento destro (pag. 7.18)
Registrare la frizione (pag. 3.17)

- (1) CAMPANA DELLA FRIZIONE
- (2) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO DELL'INGRANAGGIO PRIMARIO 07724-0010100



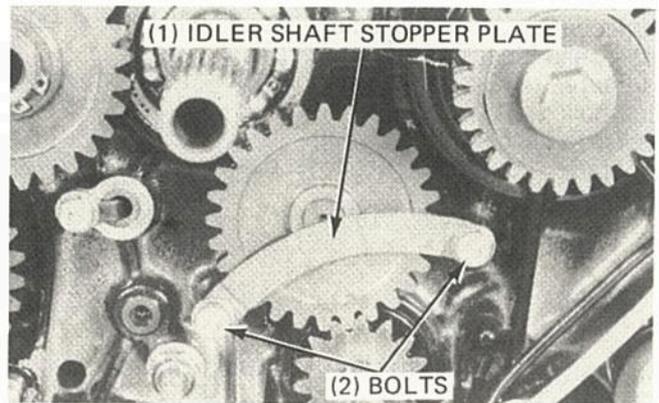


ALBERO DI RINVIO

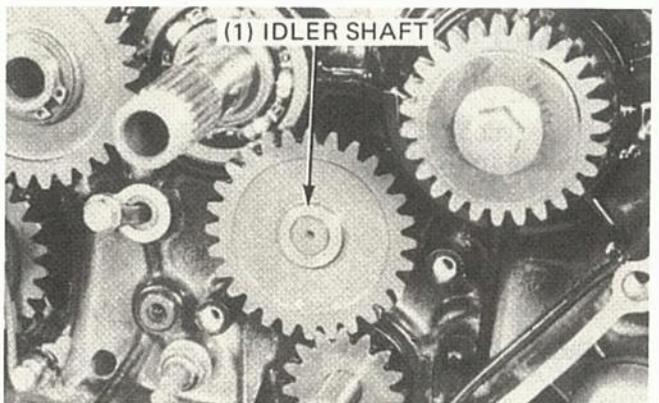
RIMOZIONE

Rimuovere il coperchio del basamento destro (pag. 7.3)
Rimuovere la frizione (pag. 7.3)
Rimuovere la piastra di arresto dell'albero di rinvio togliendo i due bulloni.

- (1) PIASTRA DI ARRESTO ALBERO DI RINVIO
- (2) BULLONI



Rimuovere l'albero di rinvio e la rondella di spinta dal basamento.



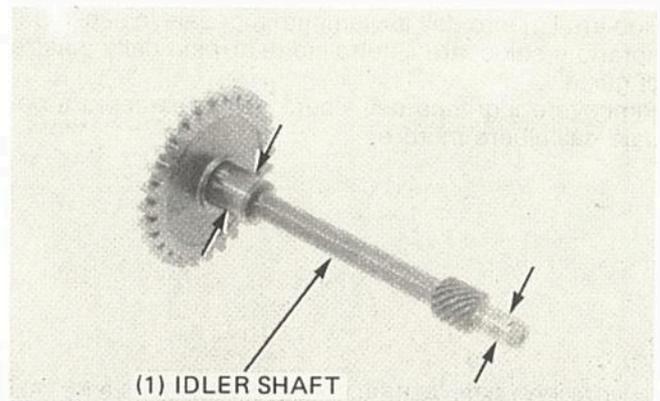
- (1) ALBERO DI RINVIO

CONTROLLO

Controllare che l'albero di rinvio non sia piegato o danneggiato e che l'ingranaggio dell'albero non sia usurato o danneggiato. Sostituire se necessario.
Misurare il diametro esterno dell'albero.

LIMITE DI USURA: 9,93 mm.
16,43 mm.

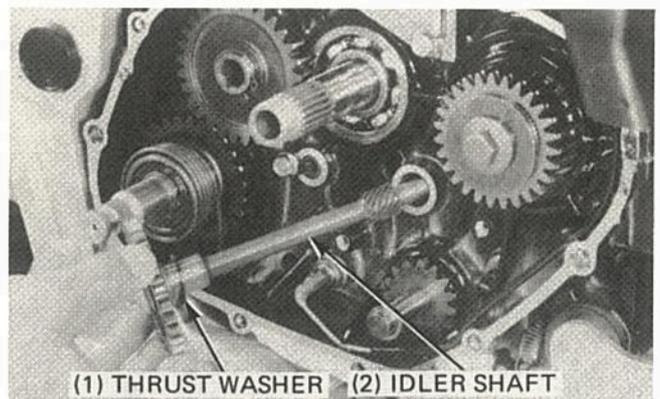
- (1) ALBERO DI RINVIO



MONTAGGIO

Montare la rondella di spinta sull'albero di rinvio
Inserire l'albero di rinvio nel basamento
Assicurarsi che l'albero di rinvio ruoti liberamente facendo girare il suo ingranaggio.

- (1) RONDELLA DI SPINTA
- (2) ALBERO DI RINVIO

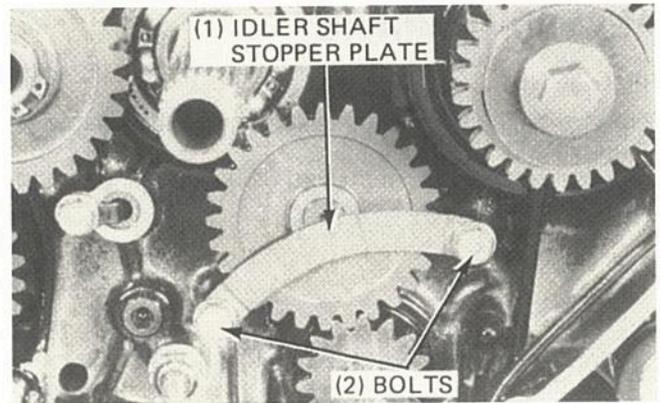




FRIZIONE/AVVIAMENTO A PEDALE/ALBERO DI RINVIO

Applicare un prodotto frenafili alla filettatura del bullone della piastra di arresto.
Montare la piastra di arresto dell'albero di rinvio con i due bulloni.
Montare la frizione (pag. 7.8)
Montare il coperchio destro del basamento (pag. 7.19)

- (1) PIASTRA DI ARRESTO DELL'ALBERO DI RINVIO
- (2) BULLONI

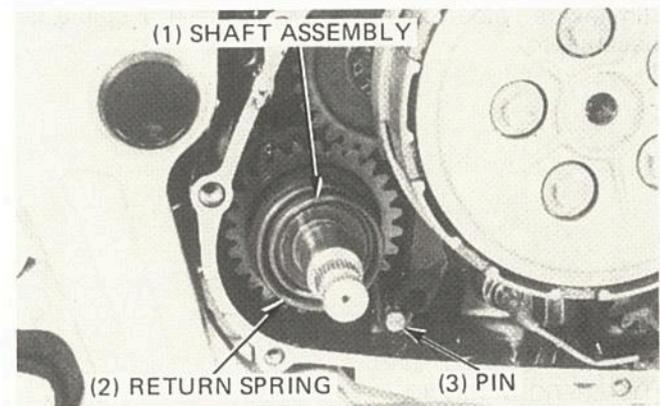


AVVIAMENTO A PEDALE

RIMOZIONE DELL'ALBERO

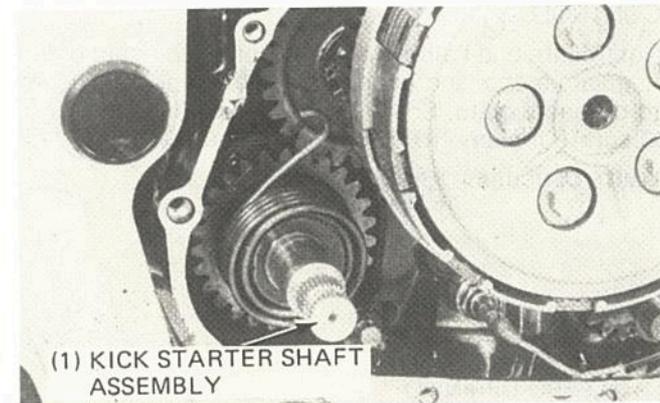
Rimuovere il coperchio destro del basamento (pag. 7.3)
Sganciare la molla di ritorno del pedale dalla spina sul basamento destro

- (1) GRUPPO DELL'ALBERO
- (2) MOLLA DI RITORNO
- (3) SPINA



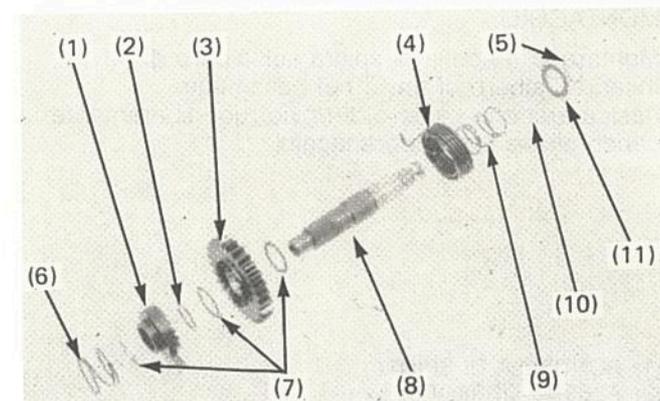
Ruotare l'albero dell'avviamento a pedale in senso antiorario e sbloccare il nottolino di arresto dalla piastra di guida.
Rimuovere il gruppo dell'albero dell'avviamento a pedale dall'albero motore.

- (1) GRUPPO DELL'ALBERO DELL'AVVIAMENTO A PEDALE



Separare l'albero dell'avviamento a pedale

- | | |
|--------------------------|---------------|
| (1) NOTTOLINO DI ARRESTO | (6) MOLLA |
| (2) ANELLO ELASTICO | (7) RONDELLE |
| (3) CORONA DENTATA | (8) ALBERO |
| (4) MOLLA DI RITORNO | (9) MOLLA |
| (5) ANELLO ELASTICO | (10) BOCCOLA |
| | (11) RONDELLA |

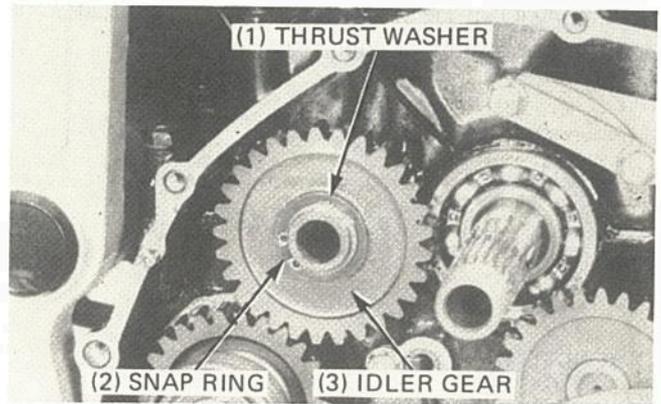




RIMOZIONE INGRANAGGIO DI RINVIO

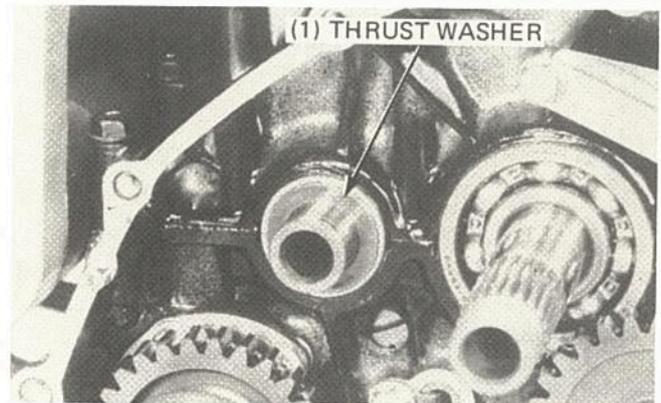
Rimuovere il coperchio destro del basamento (pag. 7.3)
Rimuovere la frizione (pag. 7.3)
Rimuovere l'anello elastico che ferma l'ingranaggio di rinvio
Rimuovere la rondella di spinta e l'ingranaggio di rinvio.

- (1) RONDELLA DI SPINTA
- (2) ANELLO ELASTICO
- (3) INGRANAGGIO DI RINVIO



Rimuovere la rondella di spinta dal contralbero.

- (1) RONDELLA DI SPINTA



CONTROLLO DELL'AVVIAMENTO A PEDALE

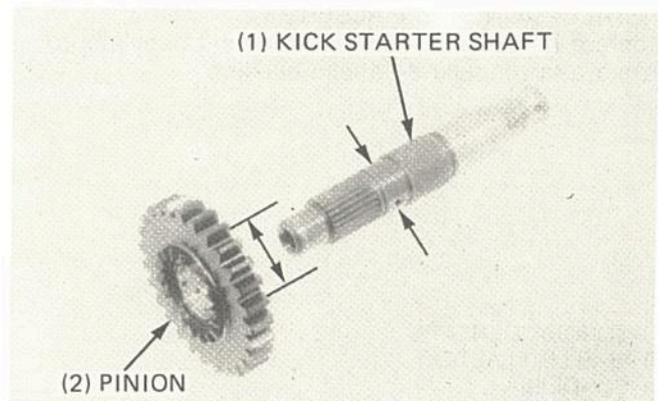
Controllare che l'albero dell'avviamento a pedale e la corona dentata non siano usurati o danneggiati.
Misurare il diametro esterno dell'albero.

LIMITE DI USURA: 19,92 mm.

Misurare il diametro interno della corona dentata

LIMITE DI USURA: 20,10 mm.

- (1) ALBERO DELL'AVVIAMENTO A PEDALE
- (2) CORONA DENTATA



Controllare che l'ingranaggio di rinvio non sia usurato o danneggiato.

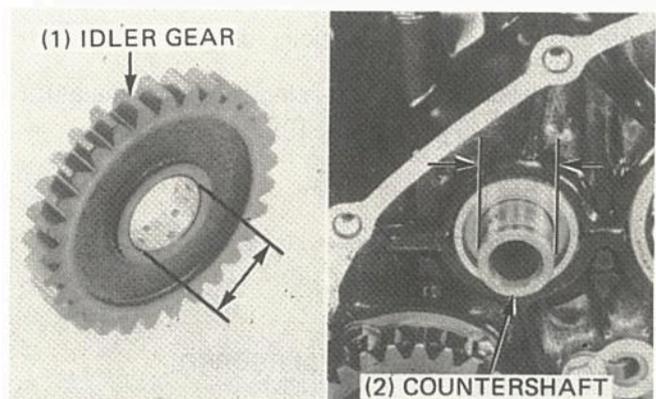
Misurare il diametro interno dell'ingranaggio.

LIMITE DI USURA: 20,10 mm.

Misurare il diametro esterno del contralbero

LIMITE DI USURA: 19,97 mm.

- (1) INGRANAGGIO DI RINVIO
- (2) CONTRALBERO



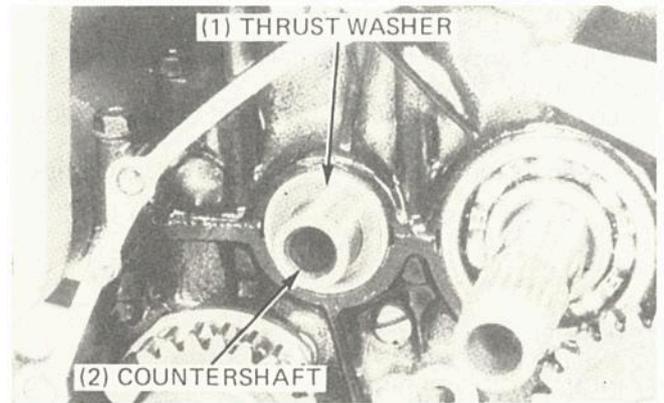


FRIZIONE/AVVIAMENTO A PEDALE/ALBERO DI RINVIO

INSTALLAZIONE DELL'INGRANAGGIO DI RINVIO

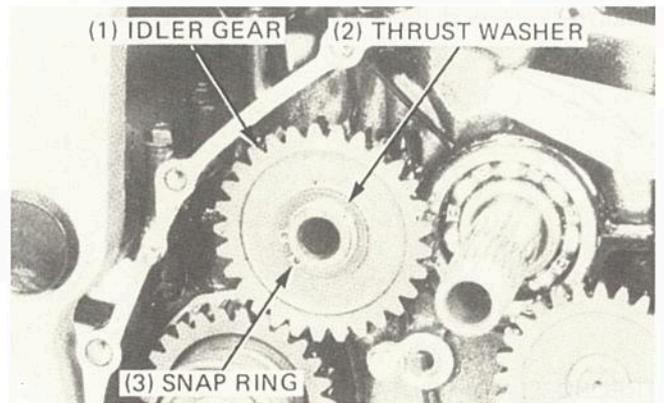
Montare la rondella di spinta sul contralbero

- (1) RONDELLA DI SPINTA
- (2) CONTRALBERO



Montare l'ingranaggio di rinvio e la rondella di spinta sul contralbero e fermarli con l'anello elastico.
Montare la frizione (pag. 7.8)

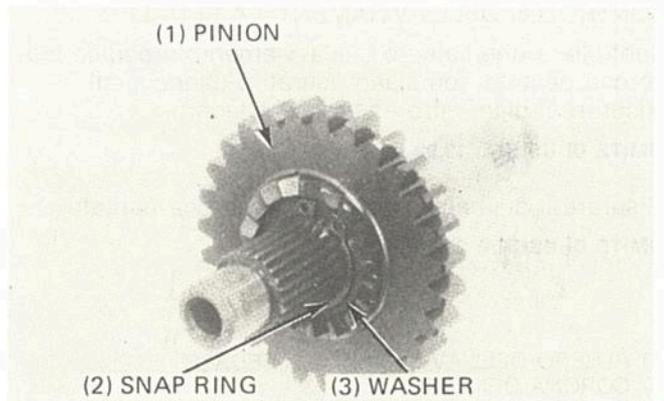
- (1) INGRANAGGIO DI RINVIO
- (2) RONDELLA DI SPINTA
- (3) ANELLO ELASTICO



INSTALLAZIONE DELL'ALBERO

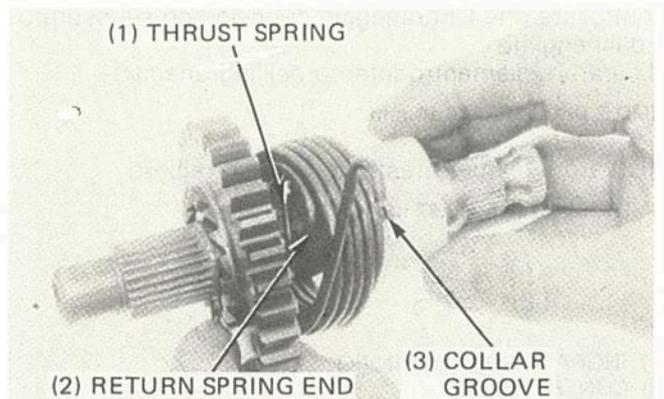
Montare la rondella e la corona dentata sull'albero
Montare la rondella e l'anello elastico.

- (1) CORONA DENTATA
- (2) ANELLO ELASTICO
- (3) RONDELLA



Montare la molla di pressione.
Montare l'estremità della molla di ritorno nel foro dell'albero.
Montare la boccola, facendo coincidere la scanalatura con l'estremità della molla di ritorno.

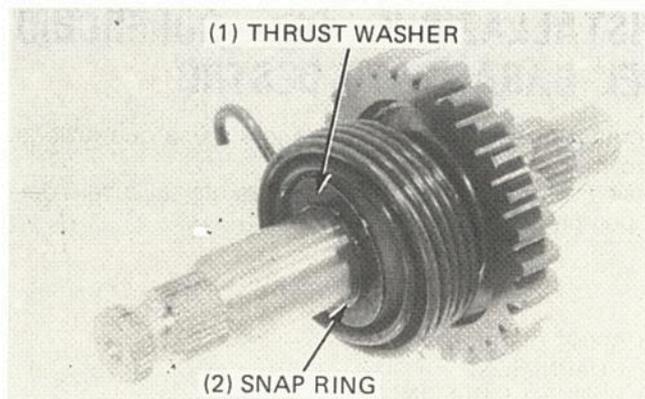
- (1) MOLLA DI PRESSIONE
- (2) ESTREMITÀ DELLA MOLLA DI RITORNO
- (3) SCANALATURA DELLA BOCCOLA





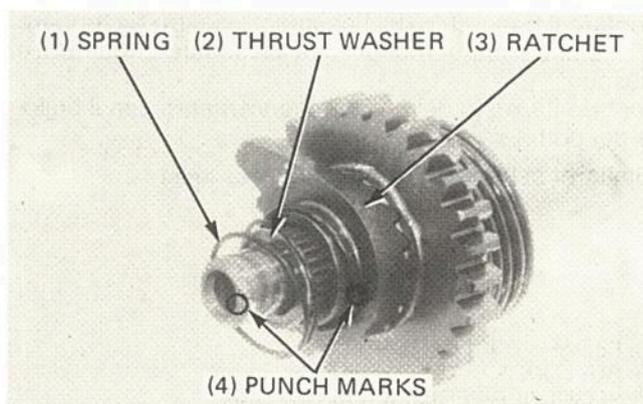
Montare la rondella di spinta e l'anello elastico.

- (1) RONDELLA DI SPINTA
- (2) ANELLO ELASTICO



Montare il nottolino di arresto sull'albero, facendo coincidere i segni di riferimento a punzone. Montare la rondella di spinta e la molla del nottolino di arresto.

- (1) MOLLA
- (2) RONDELLA DI SPINTA
- (3) NOTTOLINO DI ARRESTO
- (4) SEGNI DI RIFERIMENTO PUNZONATI

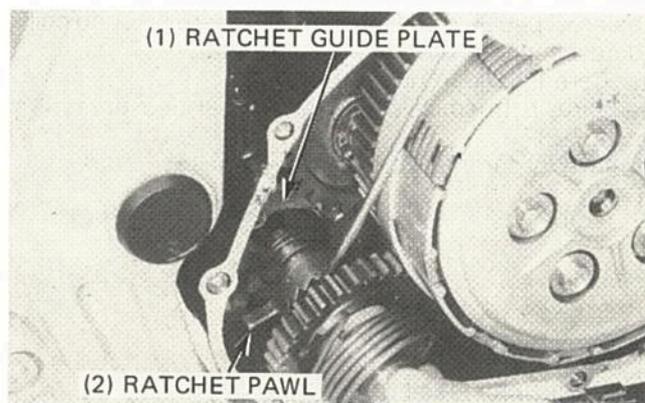


Montare il gruppo dell'albero, spingendo il nottolino di arresto contro la molla usando un cacciavite ed incastrando il gancio sul nottolino di arresto con la piastra di guida del nottolino.

NOTA

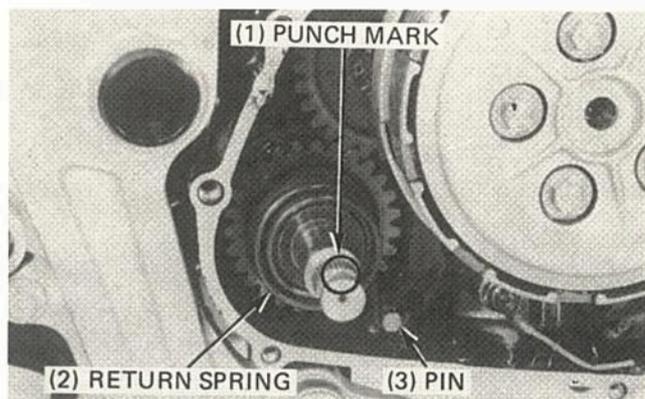
- Fare attenzione a non far cadere la rondella di spinta

- (1) PIASTRA DI GUIDA
- (2) GANCIO DEL NOTTOLINO DI ARRESTO



Agganciare la molla di ritorno sulla spina del basamento. Assicurarsi che il segno punzonato sull'estremità dell'albero sia rivolto verso l'alto. Montare il coperchio del basamento destro ed il pedale di avviamento (pag. 7.18). Dopo il montaggio controllare il funzionamento dell'avviamento a pedale

- (1) SEGNO DI RIFERIMENTO PUNZONATO
- (2) MOLLA DI RITORNO
- (3) SPINA

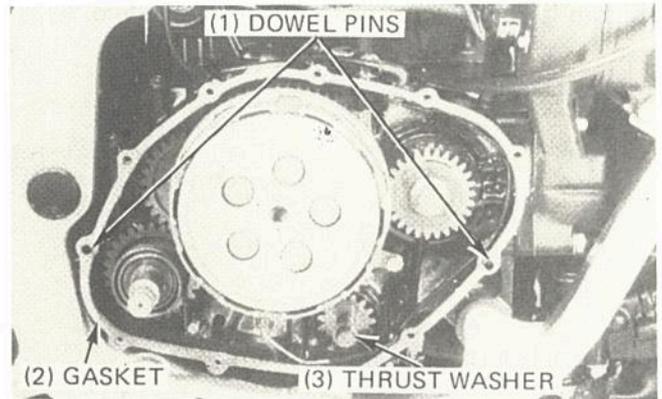




INSTALLAZIONE DEL COPERCHIO DEL BASAMENTO DESTRO

Montare le due spine di centraggio e una guarnizione nuova.
Assicurarsi che vi sia la rondella di spinta sull'albero della pompa acqua.

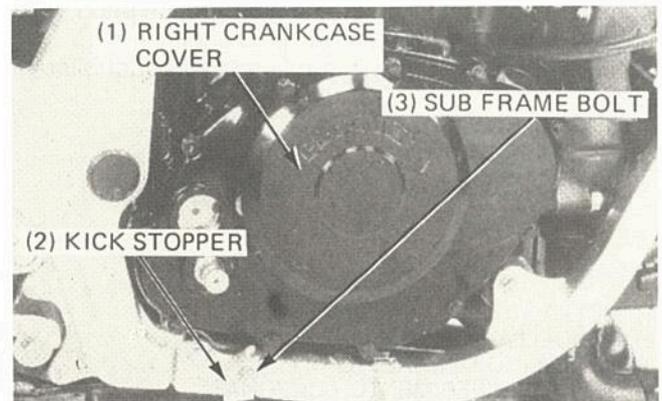
- (1) SPINE DI CENTRAGGIO
- (2) GUARNIZIONE
- (3) RONDELLA DI SPINTA



Montare il coperchio del basamento destro e stringere gli undici bulloni con sequenza diagonale in due o tre passaggi.
Montare l'arresto del pedale d'avviamento con il bullone del sottotelaio.

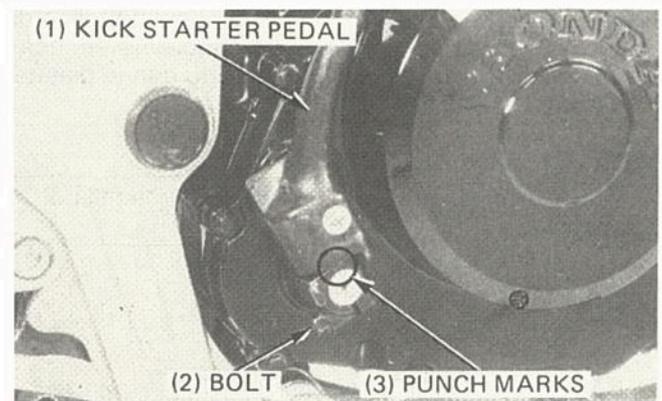
COPPIA DI SERRAGGIO: 35-45 Nm (3,5-4,5 Kgm)

- (1) PEDALE D'AVVIAMENTO
- (2) BULLONE
- (3) SEGNI DI RIFERIMENTO PUNZONATI



Montare il pedale d'avviamento sull'albero facendo coincidere i segni di riferimento punzonati.
Stringere il bullone del pedale.
Riempire la trasmissione con olio del tipo prescritto (pag. 3.12)
Montare la carenatura inferiore (cap. 15)

- (1) PEDALE D'AVVIAMENTO
- (2) BULLONE
- (3) SEGNI DI RIFERIMENTO PUNZONANTI





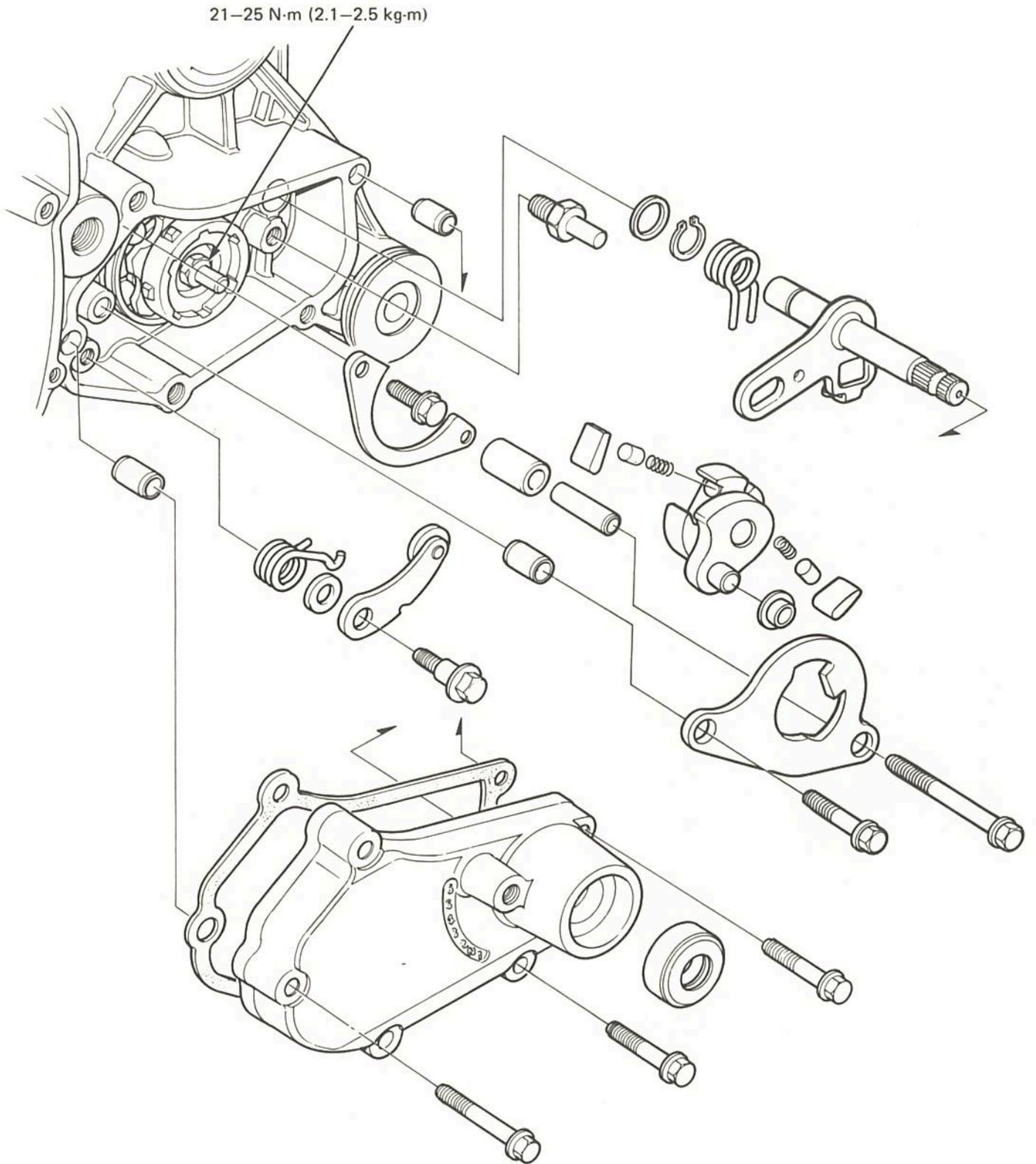
HONDA
NS400R

MEMO





LEVERAGGIO DEL CAMBIO





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	8-1	RIMOZIONE DEL LEVERAGGIO DEL CAMBIO	8-2
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	8-1	INSTALLAZIONE DEL LEVERAGGIO DEL CAMBIO	8-4

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Per le operazioni di controllo del leveraggio del cambio, il motore deve essere rimosso dal telaio (vedi Cap. 5).
- Per le operazioni di controllo della forcella spostamarce e del tamburo selettore, vedere il Cap.10

COPPIE DI SERRAGGIO

Spina di centraggio del tamburo selettore 21-25 Nm (2,1-2,5 Kgm)

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Albero motore rumoroso

- Cuscinetti della testa di biella usurati
- Bielle deformate
- Cuscinetti dei perni di banco usurati

Le marce escono spontaneamente

- Forcelle spostamarce piegate o danneggiate
- Albero delle forcelle spostamarce piegato
- Denti di arresto delle marce piegati
- Denti o scanalature di innesto usurati
- Scanalature della camma del tamburo selettore danneggiate.

Difficoltà nell'innesto delle marce

- Registrazione errata della frizione
- Forcelle spostamarce piegate o danneggiate
- Alberi delle forcelle spostamarce piegati



LEVERAGGIO DEL CAMBIO

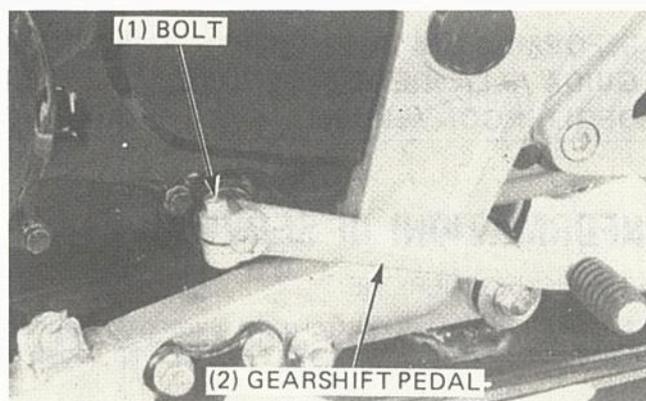
RIMOZIONE DEL LEVERAGGIO DEL CAMBIO

RIMOZIONE DEL PEDALE DEL CAMBIO

Mettere il cambio in folle.

Togliere il bullone del pedale ed il pedale dall'albero.

- (1) BULLONE
- (2) PEDALE DEL CAMBIO



RIMOZIONE DEL LEVERAGGIO DEL CAMBIO

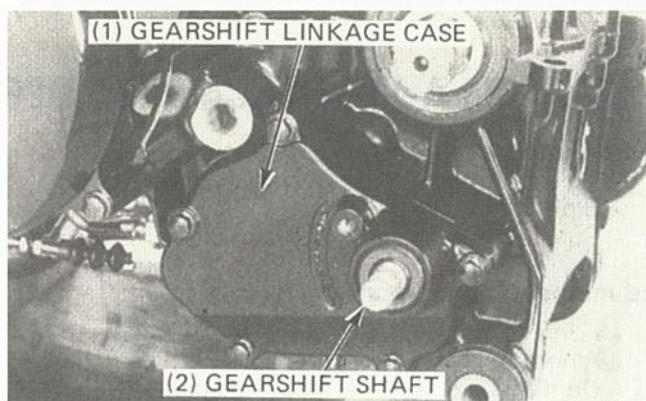
Far scolare l'olio del cambio (pag. 3.12)

Rimuovere il motore dal telaio (cap. 5)

Rimuovere i cinque bulloni della scatola del leveraggio del cambio.

Rimuovere la scatola del cambio premendo sull'albero del cambio.

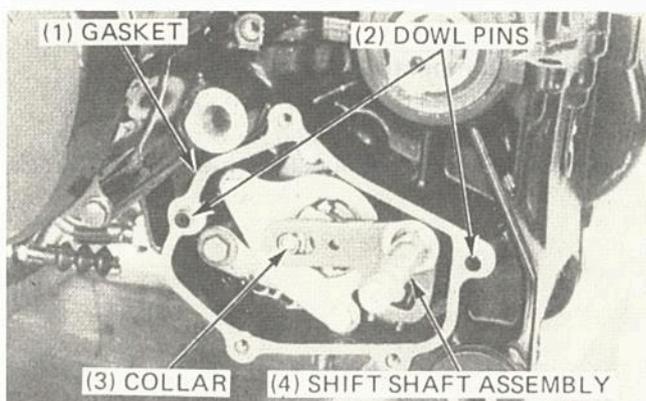
- (1) SCATOLA DEL LEVERAGGIO DEL CAMBIO
- (2) ALBERO DEL CAMBIO



Rimuovere le spine di centraggio e la guarnizione.
Rimuovere il gruppo dell'albero del cambio dal basamento.

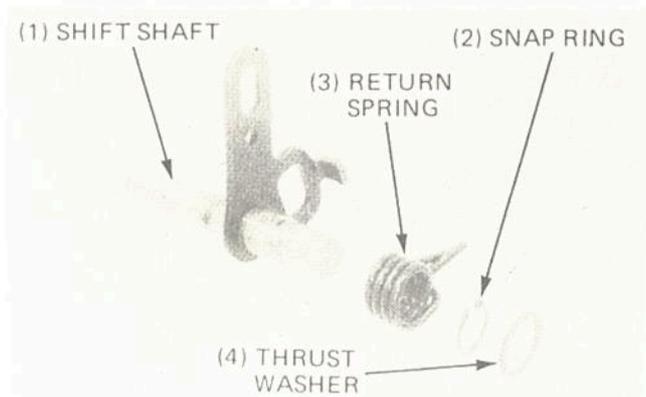
Rimuovere la boccia.

- (1) GUARNIZIONE
- (2) SPINE DI CENTRAGGIO
- (3) BOCCOLA
- (4) GRUPPO ALBERO DEL CAMBIO



Rimuovere la rondella di spinta, l'anello elastico e la molla di ritorno dall'albero.

- (1) ALBERO DEL CAMBIO
- (2) ANELLO ELASTICO
- (3) MOLLA DI RITORNO
- (4) RONDELLA DI SPINTA

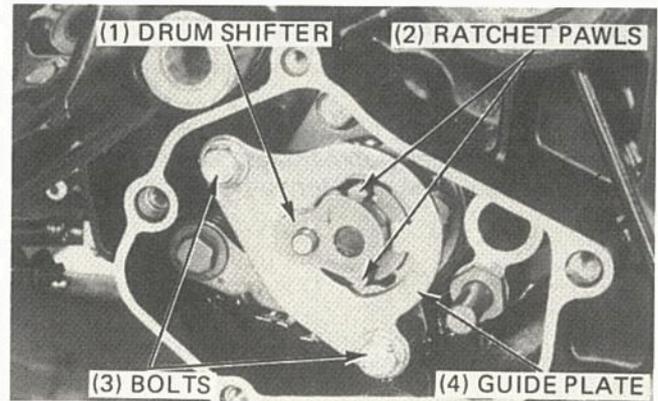




Rimuovere i due bulloni di montaggio della piastra di guida e la piastra di guida e il tamburo selettore come un gruppo unico.

Rimuovere il tamburo selettore, i nottolini di arresto, i pistoncini e le molle dalla piastra di guida.

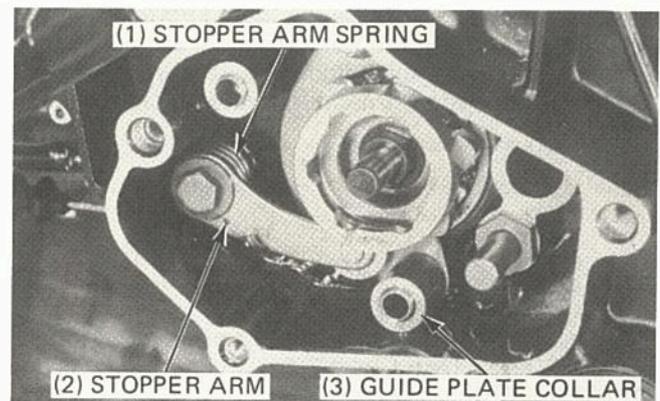
- (1) TAMBURO SELETTORE
- (2) NOTTOLINI DI ARRESTO
- (3) BULLONI
- (4) PIASTRA DI GUIDA



Rimuovere il bullone di montaggio del braccetto fermamarce, il braccetto fermamarce, la rondella di spinta e la molla del braccetto.

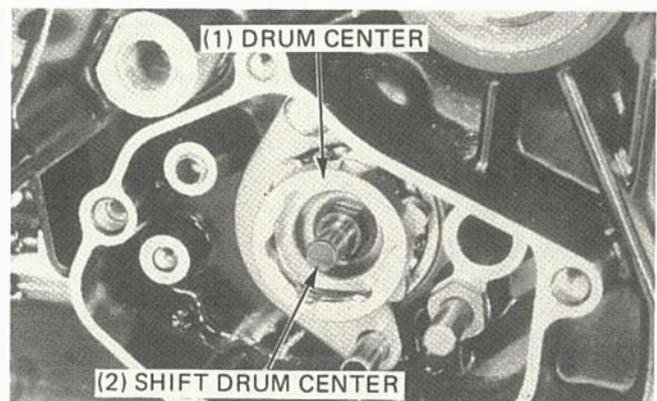
Rimuovere la boccia della piastra di guida.

- (1) MOLLA DEL BRACCETTO FERMAMARCE
- (2) BRACCETTO FERMAMARCE
- (3) BOCCOLA DELLA PIASTRA DI GUIDA



Rimuovere la spina di centraggio del tamburo selettore, il mozzo del tamburo e la spina di centraggio dal tamburo selettore.

- (1) TAMBURO SELETTORE
- (2) ALBERINO DEL TAMBURO SELETTORE



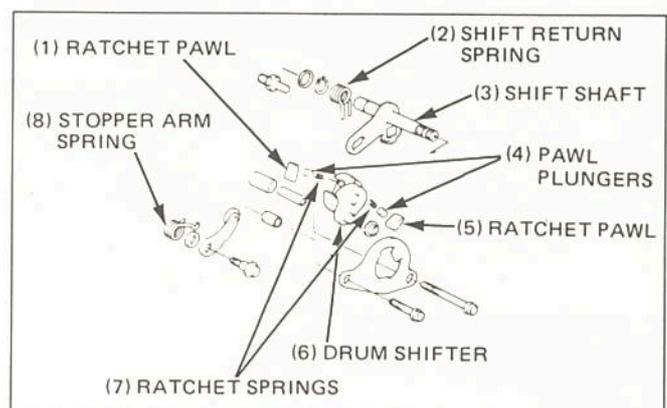
CONTROLLO DEL LEVERAGGIO DEL CAMBIO

Controllare che tutti i particolari non presentino segni di usura o danneggiamenti.

Controllare la tensione delle molle

Sostituire se necessario

- (1) NOTTOLINO DI ARRESTO
- (2) MOLLA DI RITORNO DEL CAMBIO
- (3) ALBERO DEL CAMBIO
- (4) PISTONCINI DI ARRESTO
- (5) NOTTOLINO DI ARRESTO
- (6) TAMBURO SELETTORE
- (7) MOLLE D'ARRESTO
- (8) MOLLA DEL BRACCETTO FERMAMARCE.

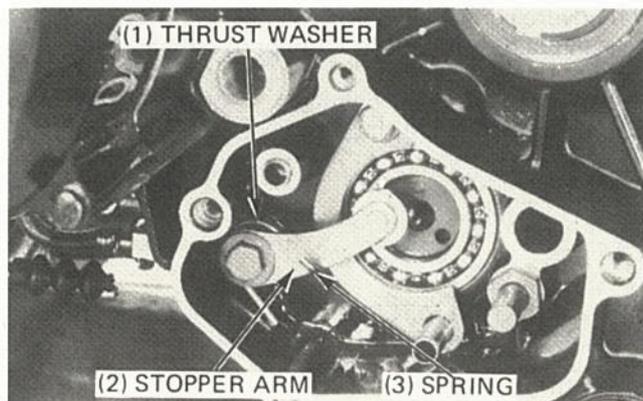




INSTALLAZIONE DEL LEVERAGGIO DEL CAMBIO DEL CAMBIO

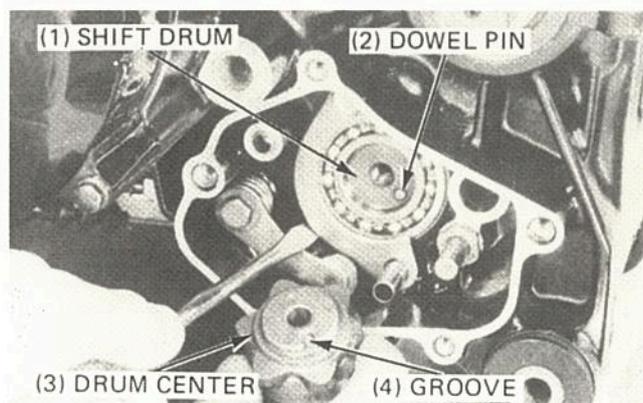
INSTALLAZIONE DEL LEVERAGGIO DEL CAMBIO
 Montare la molla del braccetto fermamarce, la rondella di spinta ed il braccetto fermamarce con il bullone.

- (1) RONDELLA DI SPINTA
- (2) BRACCETTO FERMAMARCE
- (3) MOLLA



Montare la spina di centraggio sul tamburo selettore. Allineare la scanalatura nel mozzo del tamburo con la spina di centraggio sul tamburo e montare il mozzo premendo il braccetto fermamarce verso il basso con un cacciavite.

- (1) TAMBURO SELETTORE
- (2) SPINA DI CENTRAGGIO
- (3) MOZZO DEL TAMBURO SELETTORE
- (4) SCANALATURA



Applicare un prodotto frenafilletti alla spina del mozzo del tamburo e stringere.

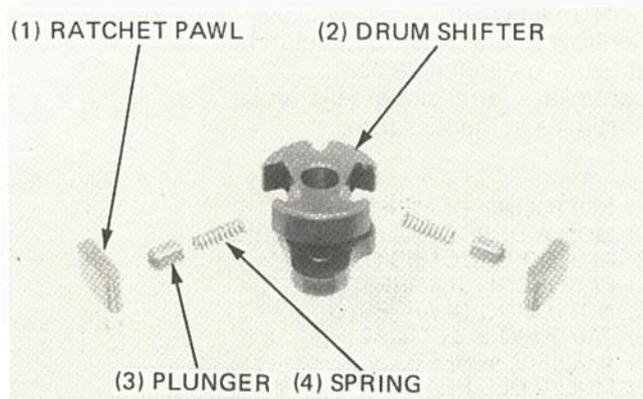
COPPIA DI SERRAGGIO: 21-25 Nm (2,1 - 2,5 Kgm)

- (1) SPINA DEL MOZZO DEL TAMBURO
- (2) BOCCOLA DELLA PIASTRA DI GUIDA



Montare le molle, i pistoncini ed i nottolini di arresto sul tamburo-Selettore.

- (1) NOTTOLINI DI ARRESTO
- (2) TAMBURO SELETTORE
- (3) PISTONCINO
- (4) MOLLA



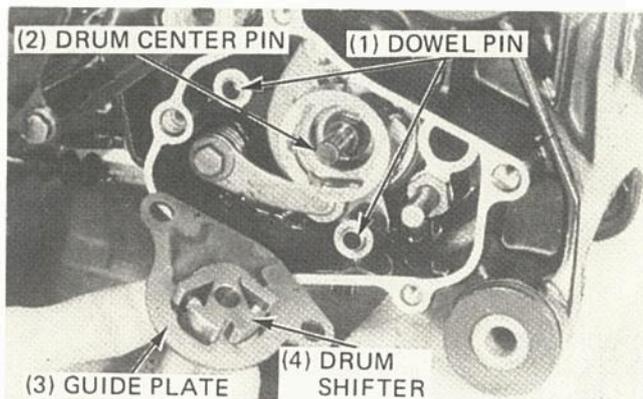


Montare il tamburo selettore sulla piastra di guida premendo i nottolini di arresto nel tamburo selettore, come illustrato nella figura.

Allineare il foro nel tamburo selettore con l'albero di centraggio del tamburo selettore e montare il gruppo piastra di guida/tamburo selettore.

Stringere i due bulloni di montaggio della piastra di guida.

- (1) SPINA DI CENTRAGGIO
- (2) ALBERO TAMBURNO SELETTORE
- (3) PIASTRA DI GUIDA
- (4) TAMBURNO SELETTORE

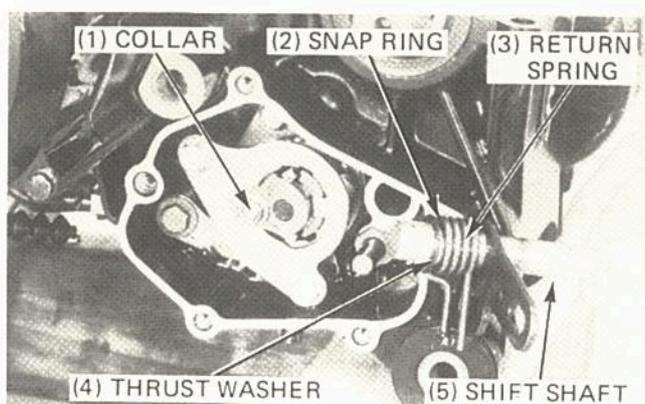


Montare la boccola sul tamburo selettore.

Montare la molla di ritorno, l'anello elastico e la rondella di spinta sull'albero del cambio.

Allineare il foro nell'albero del cambio con la boccola sul tamburo selettore e montare il gruppo dell'albero del cambio.

- (1) BOCCOLA
- (2) ANELLO ELASTICO
- (3) MOLLA DI RITORNO
- (4) RONDELLA DI SPINTA
- (5) ALBERO DEL CAMBIO



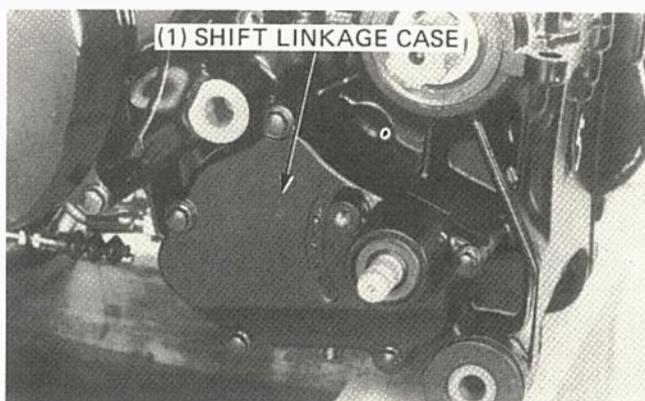
Installare le due spine di centraggio ed una guarnizione nuova.

- (1) SPINE DI CENTRAGGIO
- (2) GUARNIZIONE



Montare la scatola del leveraggio del cambio e stringere i cinque bulloni.

Controllare il funzionamento del leveraggio del cambio. Montare il motore nel telaio (Cap. 5).



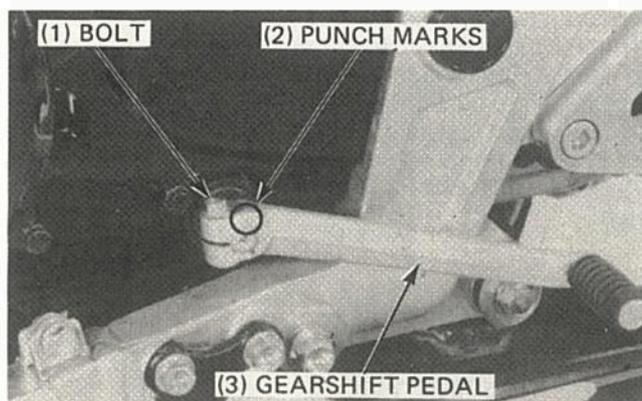
- (1) SCATOLA DEL LEVERAGGIO DEL CAMBIO.



INSTALLAZIONE DEL PEDALE DEL CAMBIO

Montare il pedale del cambio sull'albero allineando i segni di riferimento punzonati.
Stringere il bullone del pedale.

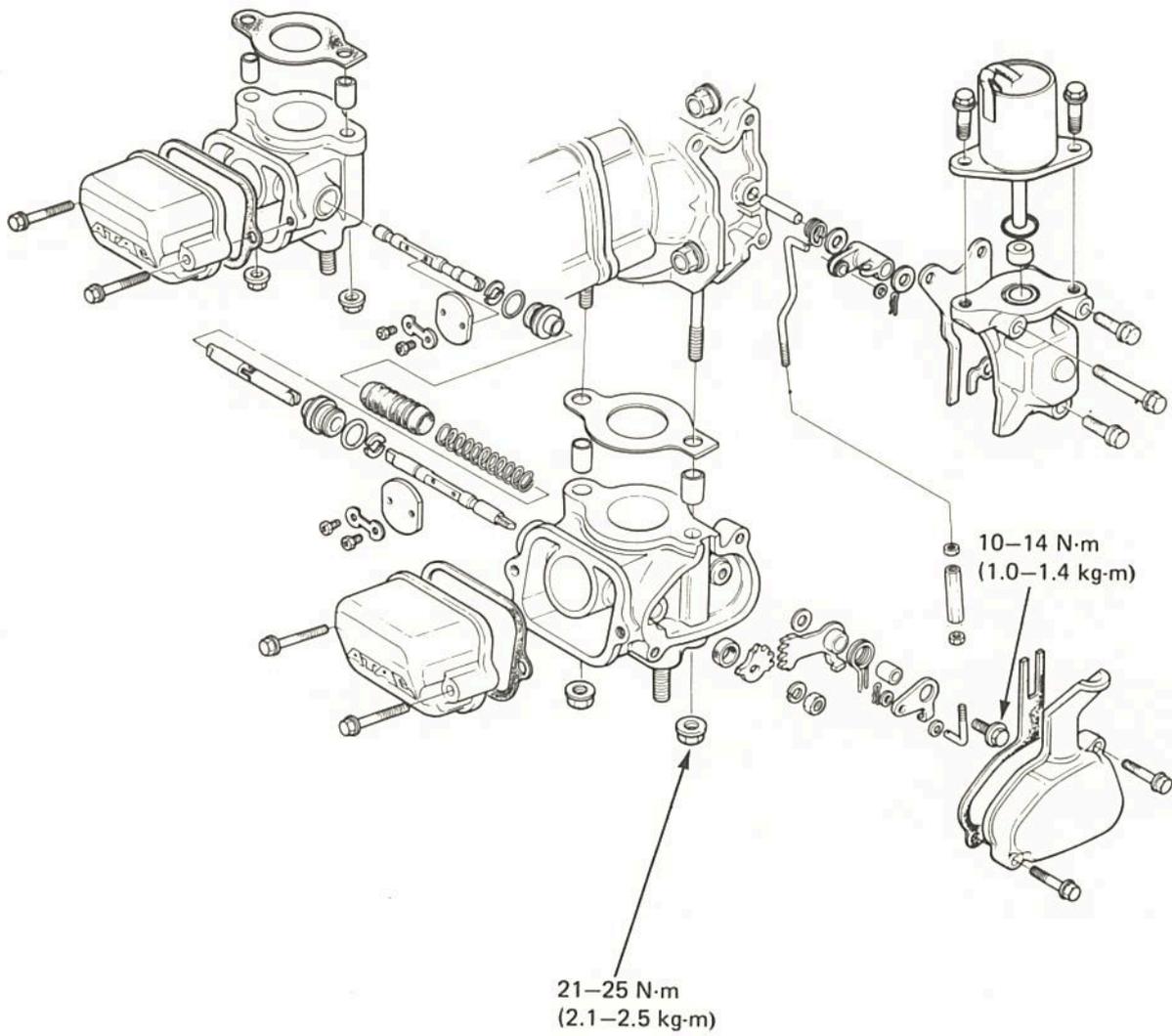
- (1) BULLONE
- (2) SEGNI DI RIFERIMENTO
- (3) PEDALE DEL CAMBIO





HONDA
NS400R

MEMO





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	9-1	INSTALLAZIONE ARTICOLAZIONE E VALVOLA ATAC	9-5
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	9-1	RIMOZIONE DEL TUBO DELLA SOTTO-CAMERA	9-7
CONTROLLO/REGOLAZIONE DEL SISTEMA	9-2	INSTALLAZIONE DEL TUBO DELLA SOTTO-CAMERA	9-9
RIMOZIONE DELLA ARTICOLAZIONE E DELLA VALVOLA ATAC	9-3		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Tutto il sistema ATAC può essere controllato con il motore sul telaio
- Il sistema ATAC è montato sul circuito di scarico dei cilindri n. 1 e 3
- Per il controllo dell'elettromagnete ATAC vedere il Cap. 8

ATTENZIONE

- **Non effettuare alcun intervento sul sistema ATAC con le camere di scarico calde.**

DATI TECNICI

- Velocità del motorino di azionamento ATAC: 7500 ± 250 giri/min.

COPPIE DI SERRAGGIO

- Bullone filettato braccio di articolazione A 10-14 Nm (1,0-1,4 Kgm)
- Bullone di montaggio tubo sottocamera 21-25 Nm (2,1-2,5 Kgm)

GUIDA ALL'IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

La valvola ATAC non funziona:

- Valvola ATAC o tubo della sottocamera bloccato
- Elettromagnete difettoso
- Albero ATAC difettoso
- Centralina di controllo difettosa

Il motore manca di potenza a regimi inferiori a 7.200 giri/min.

- Valvola ATAC o tubo della sottocamera bloccato

Il motore manca di potenza a regimi superiori a 7.500 ± 250 giri/min.

- Valvola ATAC o tubo della sottocamera bloccato



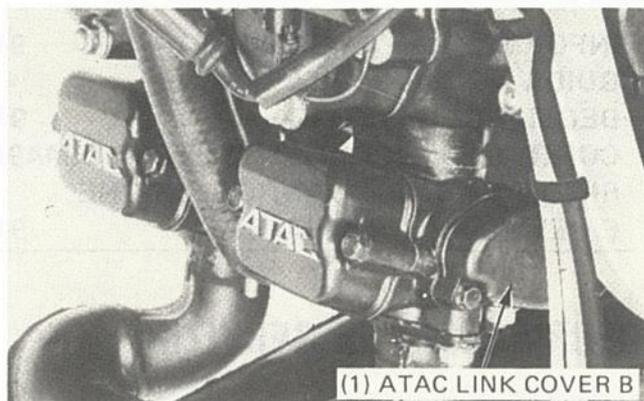
CONTROLLO/REGOLAZIONE DEL SISTEMA

CONTROLLO ATAC

Rimuovere la carenatura inferiore (Cap. 15)

Rimuovere il coperchio dell'articolazione B togliendo i bulloni.

(1) COPERCHIO ARTICOLAZIONE B



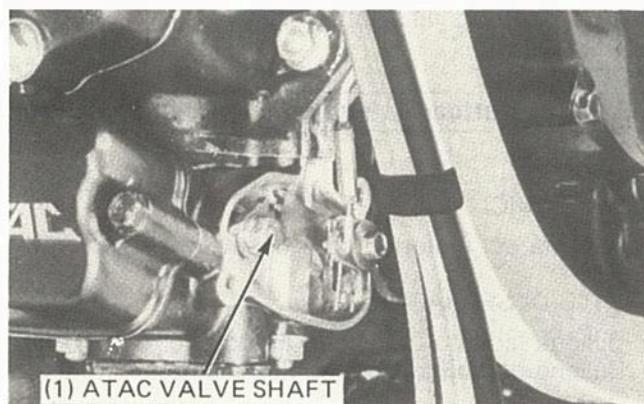
(1) ATAC LINK COVER B

Avviare il motore e controllare il funzionamento dell'albero della valvola ATAC a 7.500 ± 250 giri/min.

Se la valvola non funziona, controllare quanto segue:

- Centralina di controllo (pag. 18.12)
- Circuito aperto dell'elettromagnete
- Albero ATAC bloccato o danneggiato

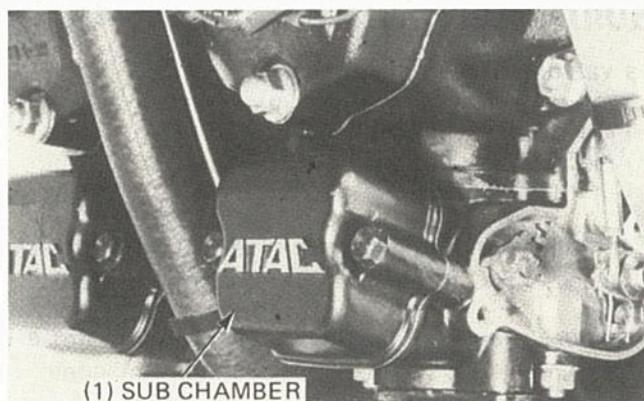
(1) ALBERO DELLA VALVOLA ATAC



(1) ATAC VALVE SHAFT

Se l'albero ATAC funziona, eseguire i seguenti controlli:
Rimuovere le sottocamere ATAC togliendo i bulloni.
Rimuovere i depositi carboniosi dalle sottocamere e dai tubi delle sottocamere (pag. 3.10)

(1) SOTTOCAMERA



(1) SUB CHAMBER

Staccare la spina dell'elettromagnete e applicare la tensione della batteria tra i terminali della spina dell'elettromagnete.

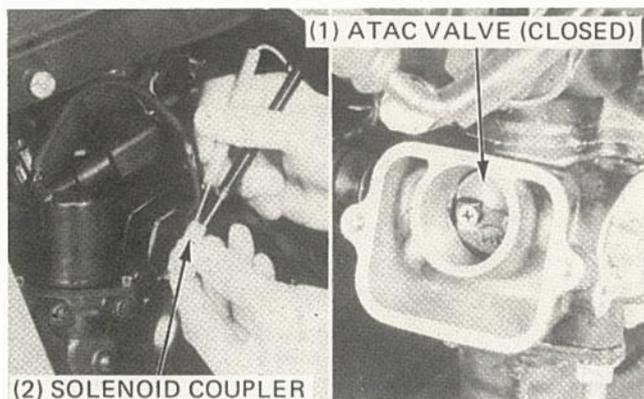
La valvola ATAC dovrebbe chiudersi completamente.

AVVERTENZA

- *Non applicare la tensione della batteria per più di tre minuti.*

Se la valvola ATAC non chiude completamente, regolare il sistema ATAC.

- (1) VALVOLA ATAC (CHIUSA)
- (2) SPINA ELETTROMAGNETE



(1) ATAC VALVE (CLOSED)

(2) SOLENOID COUPLER



REGOLAZIONE ATAC

Allentare il controdado del registro.
Ruotare il registro fino a che l'arresto di completa apertura sul braccio dell'articolazione B tocca leggermente l'arresto sul tubo della sottocamera.
Stringere i controdadi.
Applicare la tensione della batteria ai terminali della spina elettromagnetica per chiudere la valvola.

AVVERTENZA

- Non applicare la tensione della batteria per oltre tre minuti alla volta.

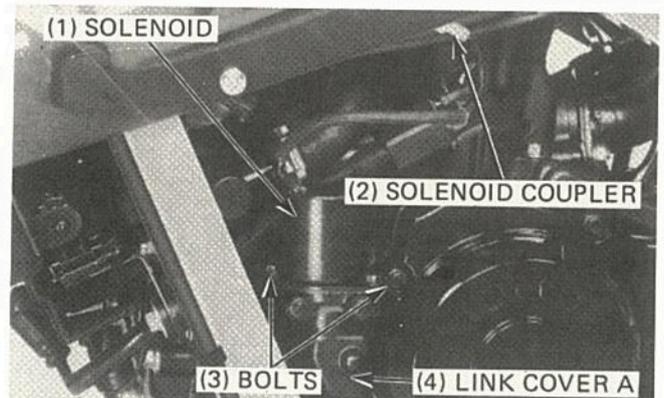
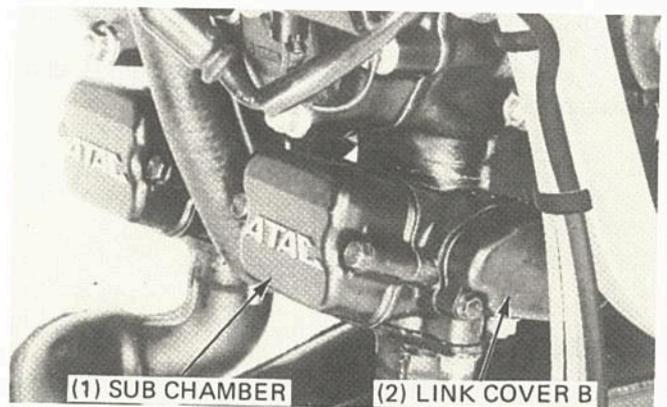
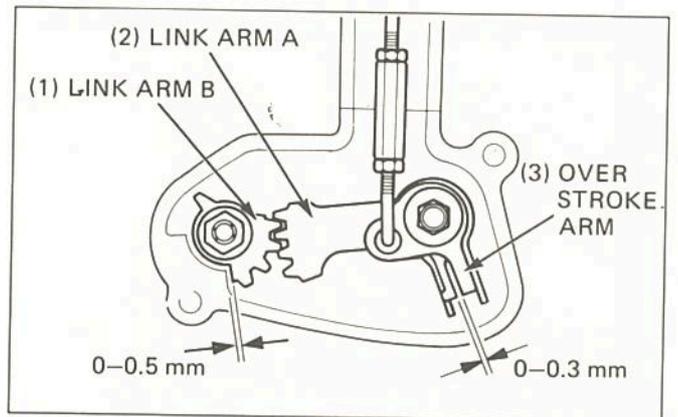
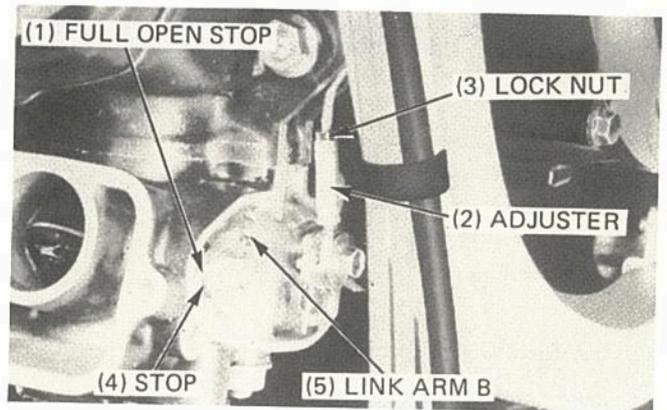
- (1) ARRESTO DI COMPLETA APERTURA
- (2) REGISTRO
- (3) CONTRODADO
- (4) ARRESTO
- (5) BRACCIO DELL'ARTICOLAZIONE B

Se la valvola ATAC chiude completamente, eseguire i seguenti controlli:

- Il gioco tra l'arresto di piena chiusura nel braccio dell'articolazione B ed il tubo della sottocamera dovrebbe essere tra 0 e 0,3 mm.
- Il gioco tra il braccio di sopracorsa ed il braccio di articolazione A dovrebbe essere tra 0 e 0,5 mm.

Se la valvola ATAC non chiude completamente quando viene applicata la tensione della batteria all'elettromagnete; assicurarsi che il gioco tra il braccio di sopracorsa ed il braccio dell'articolazione A sia tra 0 e 0,5 mm, quando la valvola è completamente chiusa. Se il gioco supera il valore ammesso, controllare gli ingranaggi sui bracci delle articolazioni A e B e sostituire se necessario.

- (1) BRACCIO DELL'ARTICOLAZIONE B
- (2) BRACCIO DELL'ARTICOLAZIONE A
- (3) BRACCIO DI FINE CORSA



RIMOZIONE DELLA ARTICOLAZIONE E DELLA VALVOLA ATAC

RIMOZIONE DELL'ARTICOLAZIONE ATAC

Rimuovere la carenatura inferiore (Cap. 15)
Rimuovere le sottocamere ed il coperchio dell'articolazione B

- (1) SOTTOCAMERA
- (2) COPERCHIO DELL'ARTICOLAZIONE B

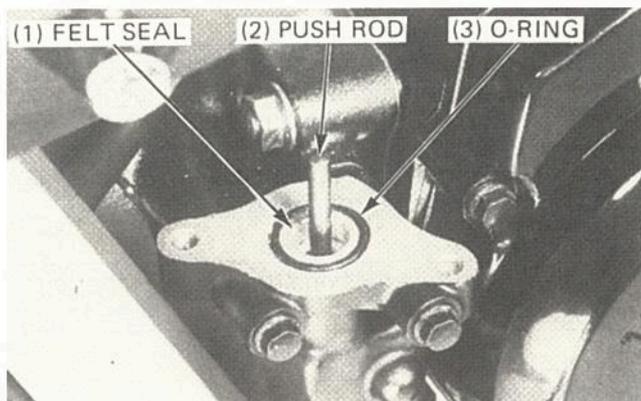
Staccare la spina dell'elettromagnete.
Rimuovere l'elettromagnete dal coperchio dell'articolazione A togliendo i due bulloni.

- (1) ELETTROMAGNETE
- (2) SPINA DELL'ELETROMAGNETE
- (3) BULLONI
- (4) COPERCHIO DELL'ARTICOLAZIONE A



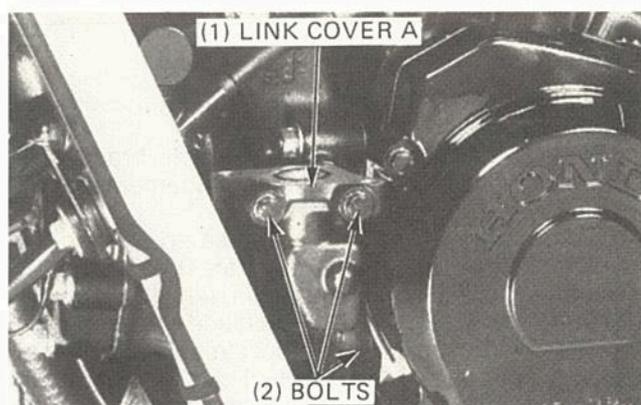
Rimuovere l'asta di spinta, gli anelli di tenuta e la guarnizione di feltro dal coperchio dell'articolazione A.

- (1) GUARNIZIONE DI FELTRO
- (2) ASTA DI SPINTA
- (3) ANELLO DI TENUTA



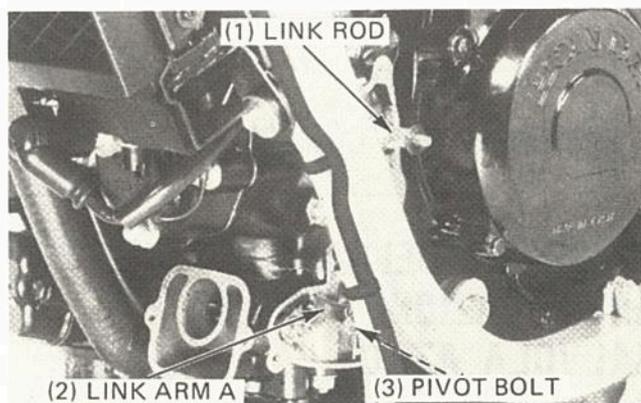
Rimuovere il coperchio dell'articolazione A togliendo i tre bulloni.

- (1) COPERCHIO ARTICOLAZIONE A
- (2) BULLONI



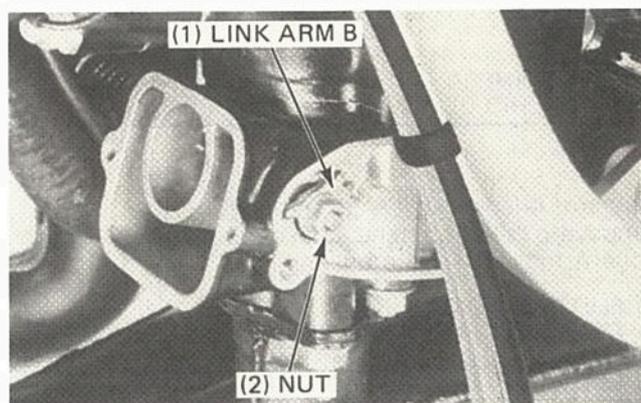
Rimuovere il bullone filettato del braccio dell'articolazione A.
Rimuovere il braccio dell'articolazione A e l'asta dell'articolazione come un gruppo unico.

- (1) ASTA DELL'ARTICOLAZIONE
- (2) BRACCIO DELL'ARTICOLAZIONE A
- (3) BULLONE FILETTATO



Rimuovere il braccio dell'articolazione B rimuovendo il dado.

- (1) BRACCIO DELL'ARTICOLAZIONE B
- (2) DADO

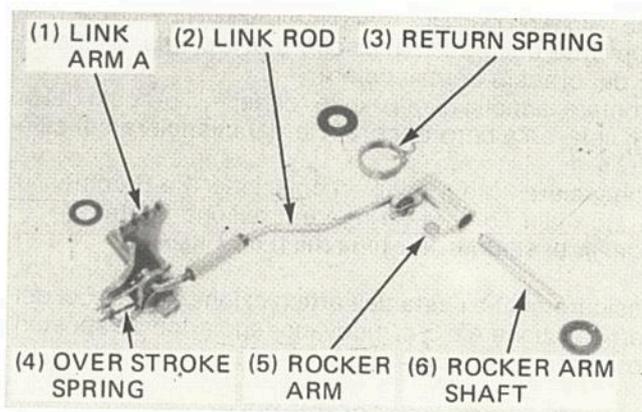




CONTROLLO DELL'ARTICOLAZIONE ATAC

Controllare che tutti i particolari non siano usurati o danneggiati e sostituirli se necessario.

- (1) BRACCIO ARTICOLAZIONE A
- (2) ASTA DELL'ARTICOLAZIONE
- (3) MOLLA DI RITORNO
- (4) MOLLA DI SOPRACORSA
- (5) BRACCIO DEL BILANCIERE
- (6) ALBERO BRACCIO DEL BILANCIERE



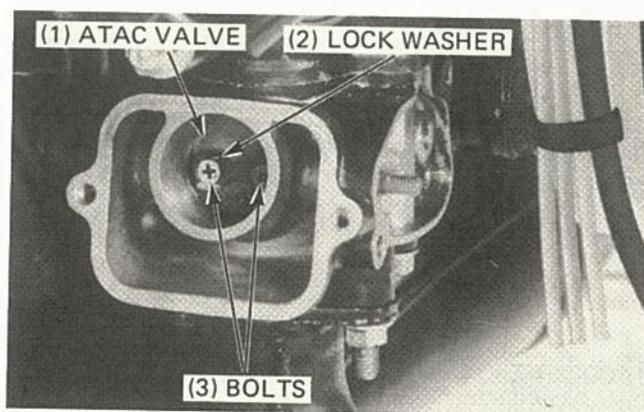
RIMOZIONE DELLA VALVOLA ATAC

NOTA

- Le valvole ATAC possono essere rimosse senza rimuovere l'asta di articolazione ed il braccio di articolazione A.

Ripiegare verso il basso le linguette della rondella di bloccaggio e rimuovere i bulloni, la rondella di sicurezza e la valvola ATAC.

- (1) VALVOLA ATAC
- (2) RONDELLA DI SICUREZZA
- (3) BULLONI



INSTALLAZIONE DELLA ARTICOLAZIONE E DELLA VALVOLA ATAC

INSTALLAZIONE DELLA VALVOLA ATAC

Installare la valvola ATAC, una nuova rondella di sicurezza ed i bulloni.

Stringere i bulloni e ripiegare verso l'alto le linguette della rondella di sicurezza contro le teste dei bulloni.

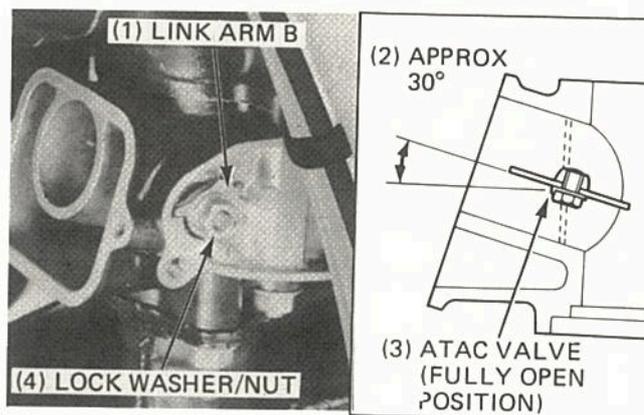
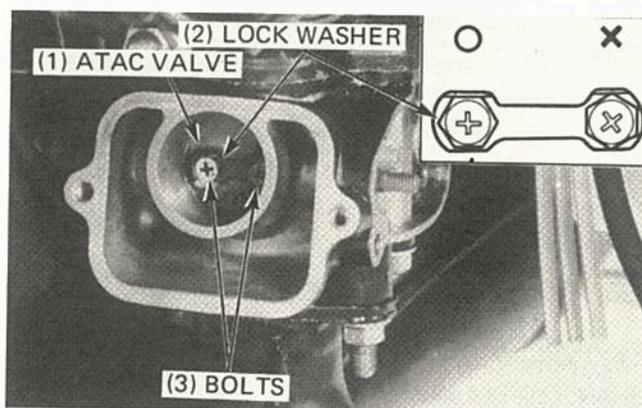
NOTA

- Ripiegare saldamente le linguette della rondella di sicurezza contro la parte piatta della testa del bullone.
- Il segno di riferimento sulla valvola ATAC deve essere rivolto verso l'esterno.

- (1) VALVOLA ATAC
- (2) RONDELLA DI SICUREZZA
- (3) BULLONI

Montare il braccio dell'articolazione B e la rondella di sicurezza sull'albero della valvola e stringere il dado. Assicurarsi che la valvola ATAC si muova regolarmente dalla posizione di completa apertura a quella di completa chiusura.

- (1) BRACCIO DELL'ARTICOLAZIONE B
- (2) CIRCA 30 GRADI
- (3) VALVOLA ATAC (POSIZIONE DI COMPLETA CHIUSURA)
- (4) RONDELLA DI SICUREZZA/DADO





INSTALLAZIONE DELL'ARTICOLAZIONE ATAC

Applicare del grasso al bisolfuro di molibdeno all'albero del braccio del bilanciere.

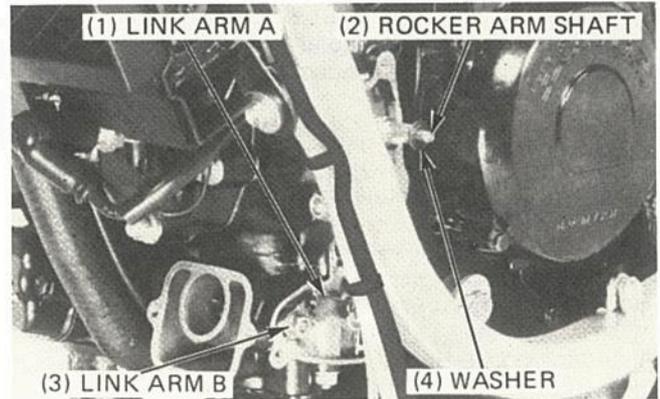
Montare la molla di ritorno, le rondelle, il braccio del bilanciere e l'albero del braccio del bilanciere sul cilindro n. 1.

Agganciare i bracci dell'articolazione A e B come illustrato nella figura e stringere il bullone filettato.

COPPIA DI SERRAGGIO: 10-14 Nm (1,0-1,4 Kgm)

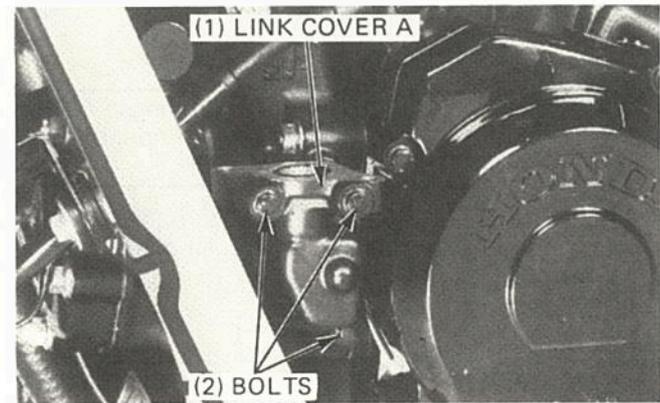
Assicurarsi che l'asta dell'articolazione ed i bracci dell'articolazione A e B si muovano regolarmente spostando il braccio del bilanciere.

- (1) BRACCIO DELL'ARTICOLAZIONE A
- (2) ALBERO DEL BRACCIO DEL BILANCIERE
- (3) BRACCIO DELL'ARTICOLAZIONE B
- (4) RONDELLA



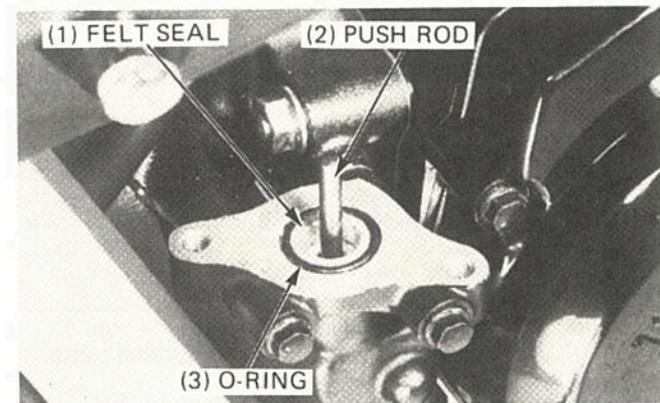
Utilizzando una guarnizione nuova, montare il coperchio dell'articolazione A con i tre bulloni.

- (1) COPERCHIO DELL'ARTICOLAZIONE A
- (2) BULLONI



Montare una nuova guarnizione di feltro e un anello di tenuta sull'elettromagnete.

- (1) GUARNIZIONE DI FELTRO
- (2) ASTA DI SPINTA
- (3) ANELLO DI TENUTA

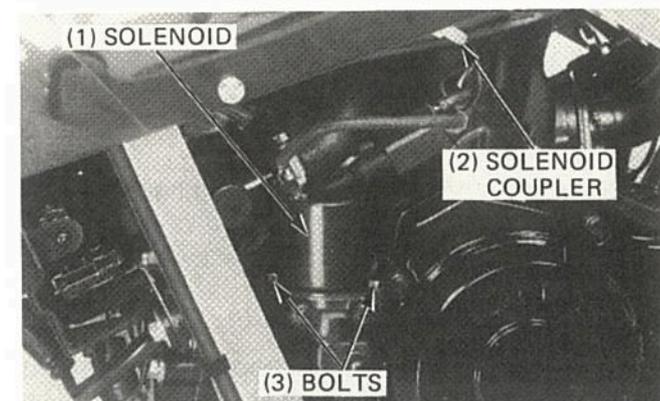


Montare l'elettromagnete e stringere i due bulloni. Collegare la spina dell'elettromagnete. Regolare il leveraggio del sistema ATAC (pag. 9.3) Controllare il corretto funzionamento dell'ATAC (pag. 9.2)

Montare il coperchio dell'articolazione B sul tubo della sottocamera con una guarnizione nuova e due bulloni. Montare le sottocamere usando una guarnizione nuova ed i bulloni.

Montare la carenatura inferiore (Cap. 15)

- (1) ELETTRIMAGNETE
- (2) SPINA DELL'ELETTRIMAGNETE
- (3) BULLONI



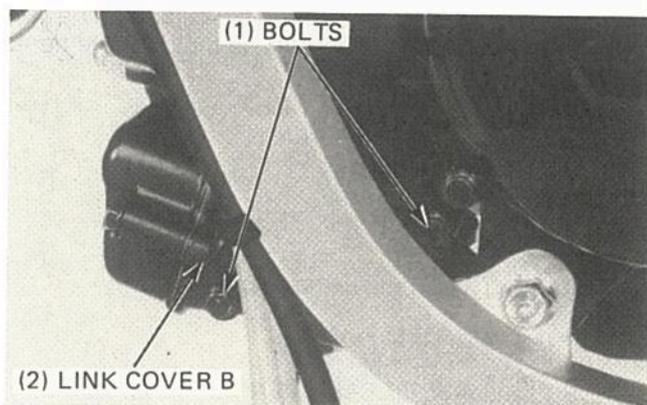


RIMOZIONE DEL TUBO DELLA SOTTOCAMERA

Rimuovere le camere di scarico e le marmitte dei cilindri n. 1 e n. 3 (Cap. 15)

Rimuovere il coperchio dell'articolazione B togliendo i due bulloni.

- (1) BULLONI
- (2) COPERCHIO DELL'ARTICOLAZIONE B

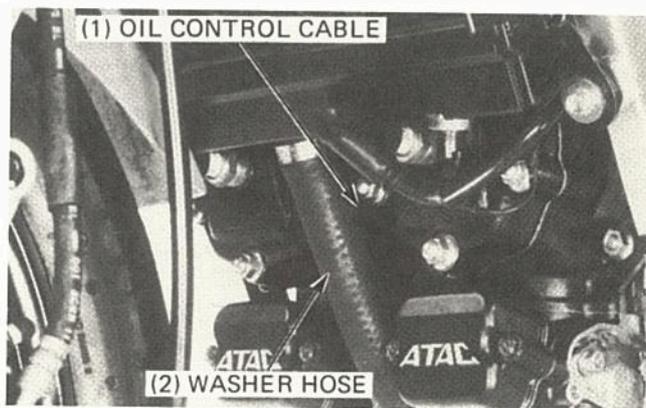


Far scolare il liquido di raffreddamento in un recipiente pulito (pag. 11-3).

Staccare la tubazione dell'acqua tra il radiatore e la pompa dell'acqua sulla pompa.

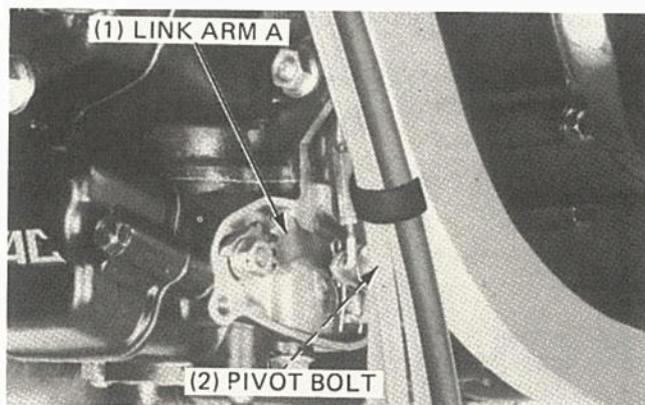
Staccare il cavo di controllo dell'olio sulla pompa dell'olio (pag. 2-2)

- (1) CAVO DI CONTROLLO DELL'OLIO
- (2) TUBAZIONE DELL'ACQUA



Rimuovere il bullone filettato del braccio dell'articolazione A e staccare il braccio dell'articolazione A dal tubo della sottocamera.

- (1) BRACCIO ARTICOLAZIONE A
- (2) BULLONE FILETTATO

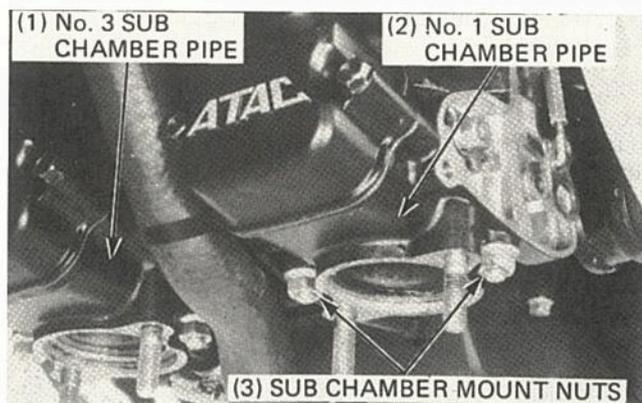


Rimuovere le sottocamere.

Rimuovere i quattro dadi di montaggio del tubo della sottocamera e rimuovere i tubi della sottocamera dei cilindri n. 1 e n. 3 come un gruppo unico.

Rimuovere le guarnizioni e le spine di centraggio.

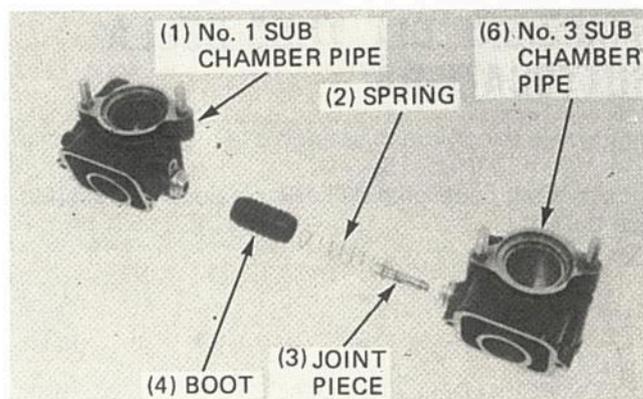
- (1) TUBO DELLA SOTTOCAMERA N. 3
- (2) TUBO DELLA SOTTOCAMERA N. 1
- (3) DADI DI MONTAGGIO DELLA SOTTOCAMERA





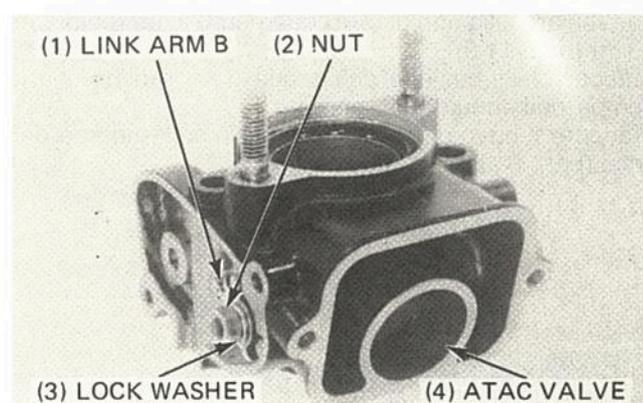
Separare i tubi delle sottocamere dei cilindri n. 1 e N. 3 e rimuovere il soffietto di gomma, la molla e l'elemento di giunzione.

- (1) TUBO DELLA SOTTOCAMERA N. 1
- (2) MOLLA
- (3) ELEMENTO DI GIUNZIONE
- (4) SOFFIETTO DI GOMMA
- (6) TUBO DELLA SOTTOCAMERA N. 3



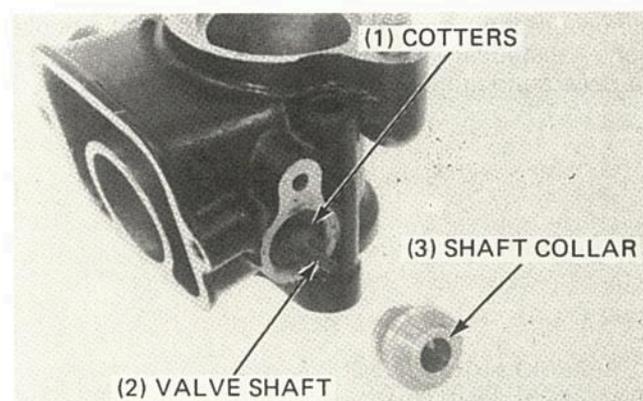
Rimuovere il dado, la rondella di bloccaggio ed il braccio dell'articolazione B dall'albero della valvola n. 1. Rimuovere la valvola ATAC dall'albero della valvola (pag. 9.5)

- (1) BRACCIO DELL'ARTICOLAZIONE B
- (2) DADO
- (3) RONDELLA DI BLOCCAGGIO
- (4) VALVOLA ATAC



Rimuovere il manicotto dell'albero dal tubo della sottocamera. Rimuovere l'albero della valvola e i semiconi dal tubo della sottocamera.

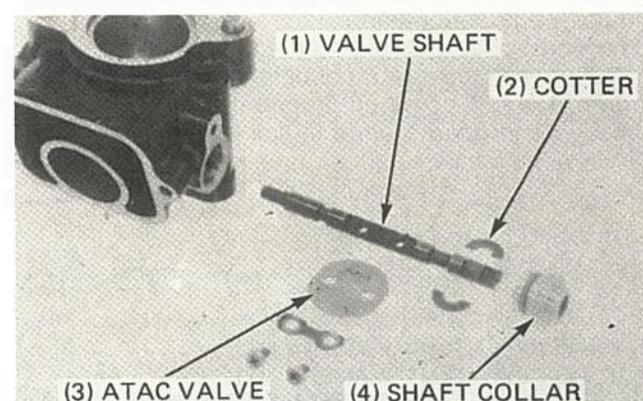
- (1) SEMICONI
- (2) ALBERO DELLA VALVOLA
- (3) MANICOTTO DELL'ALBERO



CONTROLLO DELLA VALVOLA E DELL'ALBERO DELLA VALVOLA

Controllare che la valvola, l'albero della valvola ed il manicotto dell'albero non siano usurati, danneggiati o presentino incrostazioni carboniose. Pulire o sostituire se necessario.

- (1) ALBERO DELLA VALVOLA
- (2) SEMICOMO
- (3) VALVOLA ATAC
- (4) MANICOTTO DELL'ALBERO





CONTROLLO DELLA SOTTOCAMERA E DEL TUBO
Rimuovere i depositi carboniosi dalla sottocamera, facendo attenzione a non danneggiare la superficie della valvola.

Controllare che la superficie della sede della valvola non sia usurata o danneggiata e sostituire se necessario.

(1) TUBO DELLA SOTTOCAMERA

Rimuovere i depositi carboniosi dalla sottocamera.

(1) SOTTOCAMERA

INSTALLAZIONE DEL TUBO DELLA SOTTOCAMERA

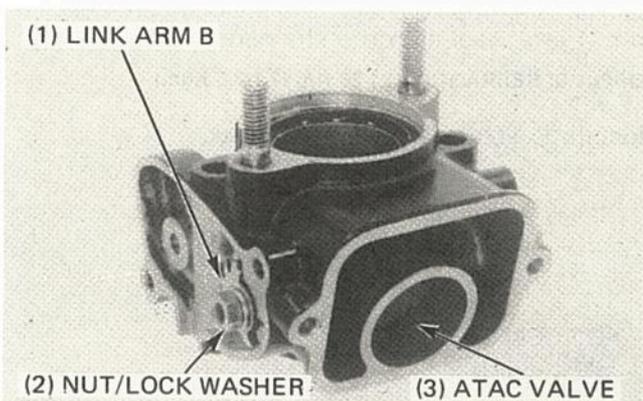
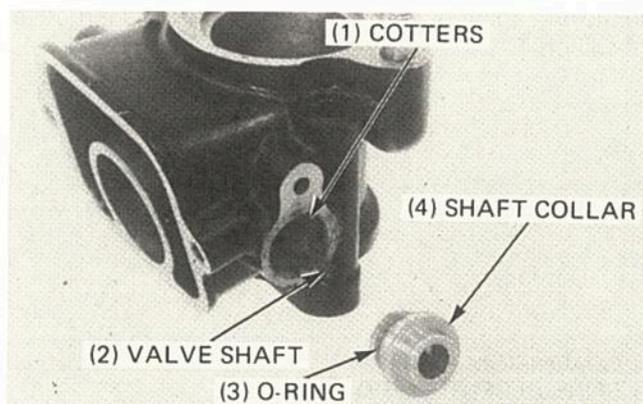
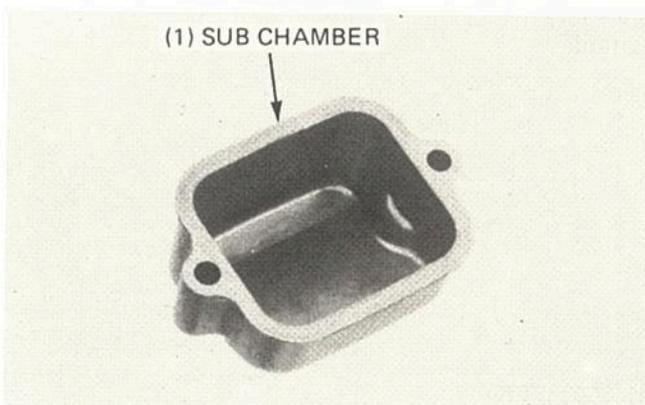
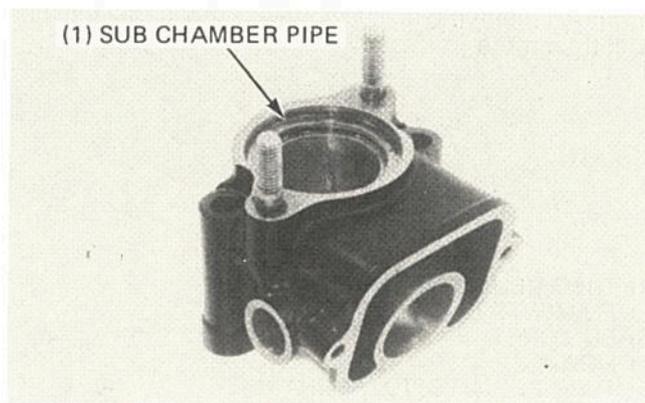
Montare i semiconi sull'albero della valvola ed inserire l'albero della valvola nel tubo della sottocamera. Montare un nuovo anello di tenuta sul manicotto dell'albero ed installarli sul tubo della sottocamera.

- (1) SEMICONI
- (2) ALBERO DELLA VALVOLA
- (3) ANELLO DI TENUTA
- (4) MANICOTTO DELL'ALBERO

Montare la valvola ATAC sull'albero della valvola (pag. 9-5)

Montare il braccio dell'articolazione B sull'albero della valvola N. 1 stringerlo con la rondella ed il dado.

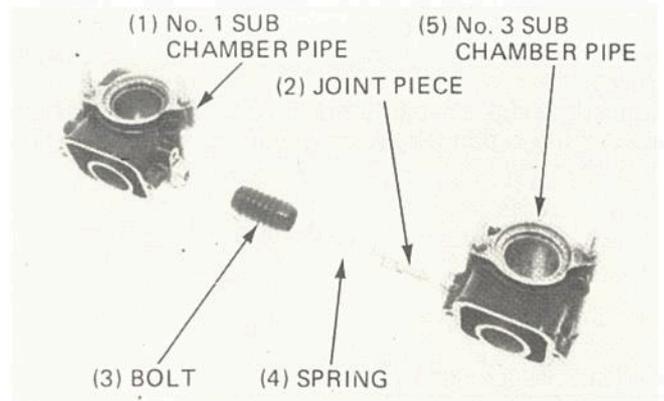
- (1) BRACCIO DELL'ARTICOLAZIONE B
- (2) DADO/RONDELLA DI BLOCCAGGIO
- (3) VALVOLA ATAC





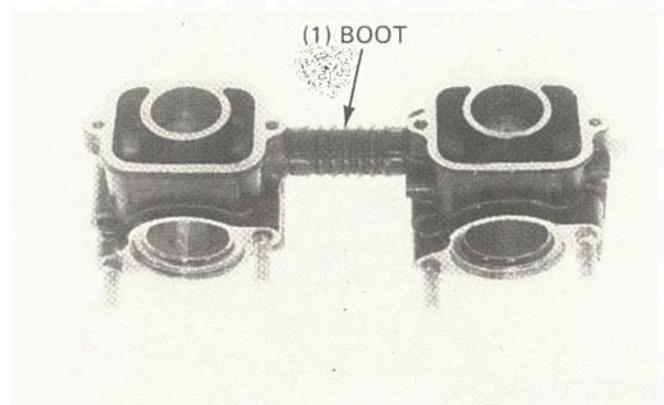
Montare l'elemento di giunzione e la molla tra i tubi della sottocamera.

- (1) TUBO DELLA SOTTOCAMERA N. 1
- (2) ELEMENTO DI GIUNZIONE
- (3) BULLONE
- (4) MOLLA
- (5) TUBO DELLA SOTTOCAMERA N. 3



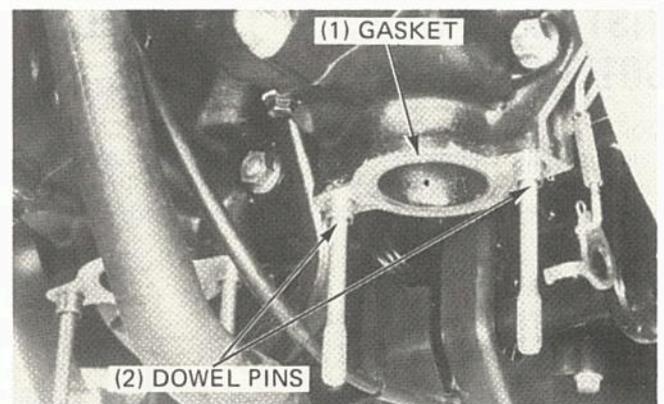
Collegare i tubi della sottocamera con il soffietto di gomma.

- (1) SOFFIETTO



Montare le spine di centraggio e la guarnizione nuova sui cilindri.

- (1) GUARNIZIONE
- (2) SPINE DI CENTRAGGIO



Installare il gruppo dei tubi delle sottocamere dei cilindri n. 1 e n. 3 sui cilindri e stringere i dadi.

COPPIA DI SERRAGGIO: 21-25 Nm (2,1-2,5 Kgm)

Montare le sottocamere con i bulloni.

- (1) SOTTOCAMERA
- (2) TUBO DELLA SOTTOCAMERA
- (3) DADI

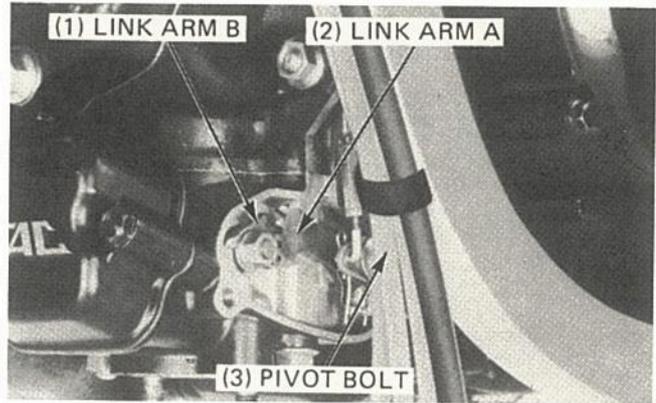




Agganciare i bracci dell'articolazione A e B e stringere il bullone filettato.

COPPIA DI SERAGGIO: 10-14 Nm (1,0-1,4 Kgm)

Regolare il leveraggio del sistema ATAC (pag. 9.3)



- (1) BRACCIO DELL'ARTICOLAZIONE B
- (2) BRACCIO DELL'ARTICOLAZIONE A
- (3) BULLONE FILETTATO

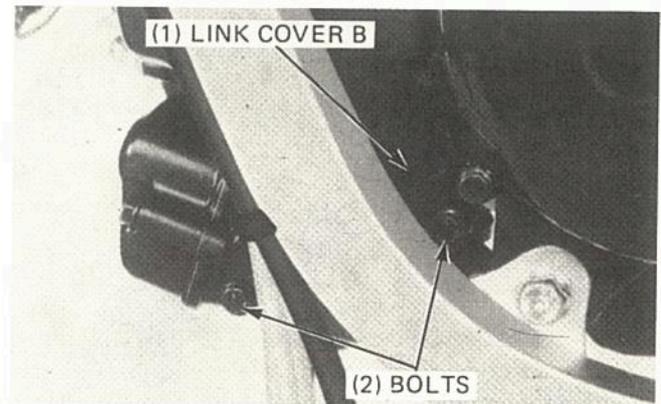
Installare il coperchio dell'articolazione B utilizzando una guarnizione.

Collegare il cavo di controllo dell'olio alla pompa dell'olio e regolare il cavo (pag. 3-5).

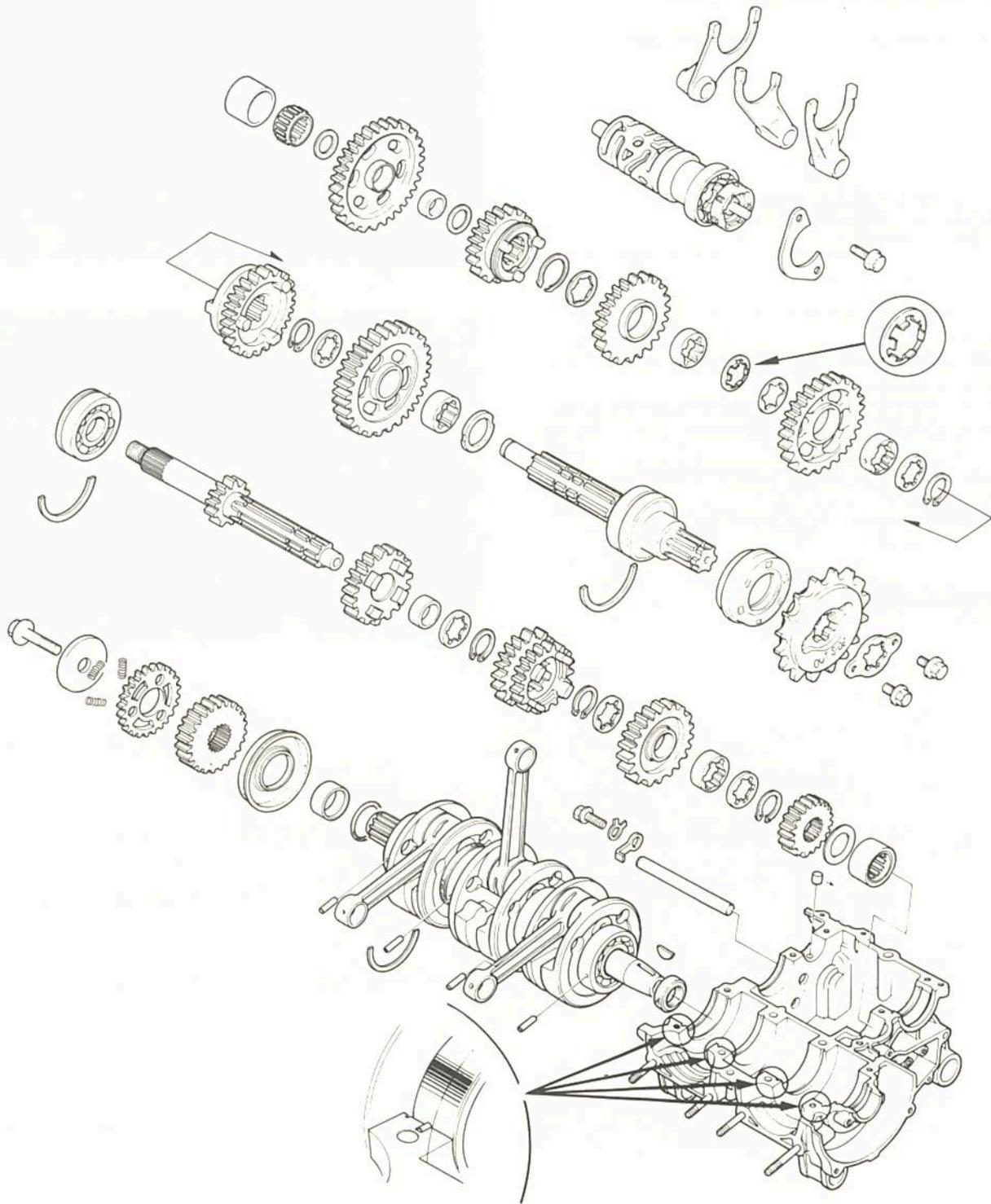
Collegare la tubazione dell'acqua alla pompa dell'acqua. Riempire il circuito di raffreddamento con il liquido (pag. 11-13).

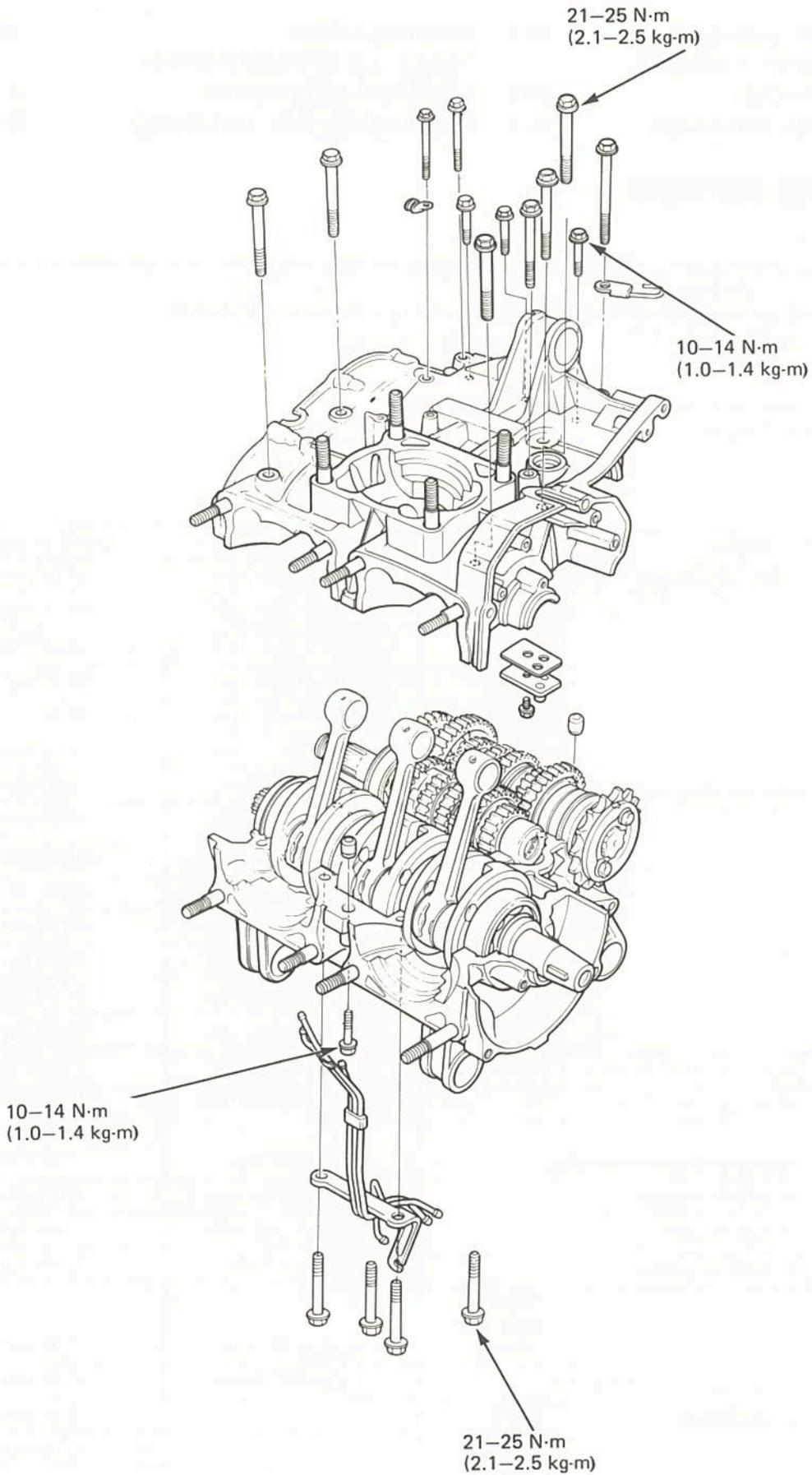
Montare le camere di scarico del cilindro N. 1 e N. 3 (Cap. 15).

Installare la carenatura inferiore (Cap. 15).



- (1) COPERCHIO ARTICOLAZIONE B
- (2) BULLONI







INFORMAZIONI DI SERVIZIO	10-1	TRASMISSIONE	10-6
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE		FORCELLE SPOSTAMARCE/	
DEGLI INCONVENIENTI	10-2	TAMBURO SELETTORE	10-10
SEPARAZIONE DEL BALSAMO	10-3	MONTAGGIO DEL BALSAMO	10-13

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Per il controllo del basamento/bielle, della trasmissione, delle forcelle spostamarce e del tamburo selettore, è necessario separare il basamento.
- Prima di procedere alla separazione del basamento, rimuovere i seguenti particolari:
- testate cilindri, cilindri e pistoni (Cap. 6).
- pompa olio (Cap. 2).
- pompa acqua (Cap. 11).
- frizione, ingranaggio primario e avviamento a pedale (Cap. 7).
- leveraggio della frizione (Cap. 8).
- alternatore (Cap. 16).

DATI TECNICI

OGGETTO		VALORI STANDARD	LIMITE DI USURA	
Trasmissione	∅ int. ingranaggio	M5	25,000–25,021 mm.	25,05 mm.
		M6	25,000–25,021 mm.	25,05 mm.
		C1	23,000–23,021 mm.	23,05 mm.
		C2	28,000–28,021 mm.	28,05 mm.
		C3	28,000–28,021 mm.	28,05 mm.
		C4	28,000–28,021 mm.	28,05 mm.
	Boccola ingranaggio	M5 ∅ int.	21,985–22,006 mm.	22,07 mm.
		M5 ∅ est.	24,959–24,980 mm.	24,92 mm.
		M6 ∅ est.	24,959–24,980 mm.	24,92 mm.
		C1 ∅ est.	22,959–22,980 mm.	22,92 mm.
		C1 ∅ int.	20,020–20,041 mm.	19,98 mm.
		C2 ∅ est.	27,959–27,980 mm.	27,92 mm.
		C3 ∅ est.	27,959–27,980 mm.	27,92 mm.
	C4 ∅ est.	27,959–27,980 mm.	27,92 mm.	
	Albero primario ∅ est.	M5	21,959–21,980 mm.	21,92 mm.
	Albero second. ∅ est.	C1	19,987–20,000 mm.	19,97 mm.
Forcelle spostamarce, albero, tamburo	Spessore estremità forcelle		5,93–6,00 mm.	5,60 mm.
	∅ interno forcelle		12,000–12,021 mm.	12,04 mm.
	∅ esterno perni		11,966–11,984 mm.	11,94 mm.
	∅ esterno tamburo		11,966–11,984	11,94 mm.
Bielle	Gioco assiale testa biella		0,15–0,55 mm.	0,65 mm.
	Gioco radiale testa di biella		0,008–0,020 mm.	0,05 mm.
Albero motore	Ovalizzazione	in A	—	0,03 mm.
		in B	—	0,05 mm.



COPPIE DI SERRAGGIO

Bullone basamento	6 mm.	10-14 Nm (1,0-1,4 Kgm)
	8 mm.	21-25 Nm (2,1-2,5 Kgm)

ATTREZZI

Speciali

Accessorio compressore molle 07960-1870100

Comuni

Battitoio 07746-0020100

GUIDA ALL'IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Albero motore rumoroso.

- Cuscinetti di biella usurati.
- Bielle piegate.
- Cuscinetti di banco usurati.
- Cuscinetti della trasmissione usurati.
- Ingranaggi e alberi della trasmissione usurati.

Le marce escono spontaneamente

- Forcelle spostamarce piegate o danneggiate.
- Alberi delle forcelle spostamarce piegati.
- Estremità delle forcelle piegate.
- Denti di innesto o scanalature usurate.
- Scanalature della camma del tamburo selettore danneggiate.

Difficoltà di inserimento della marcia

- Errata registrazione della frizione.
- Forcelle spostamarce piegate o danneggiate.
- Alberi delle forcelle spostamarce piegati.
- Nottolini di arresto usurati.
- Scanalature della camma del tamburo selettore danneggiate.
- Denti degli ingranaggi sull'albero del cambio e sullo sposta-tamburo usurati.

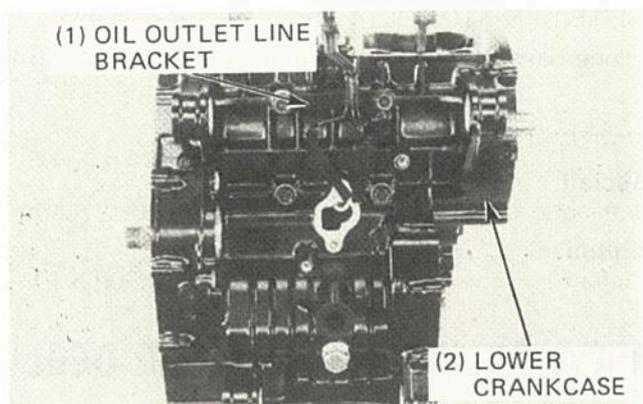


SEPARAZIONE DEL BASAMENTO

Rimuovere tutti i particolari necessari per la separazione del basamento (pag. 10-1).

Mettere il basamento con la parte inferiore verso l'alto e togliere i quattro bulloni da 8 mm., il bullone da 6 mm. ed il supporto della tubazione di uscita dell'olio.

- (1) SUPPORTO DELLE TUBAZIONI DI USCITA DELL'OLIO
(2) BASAMENTO INFERIORE

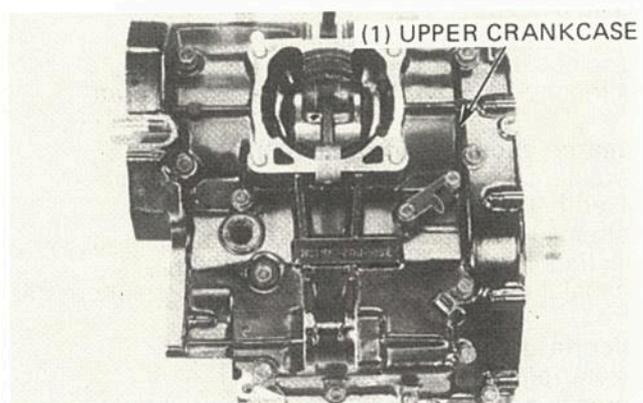


Voltare il motore e rimuovere i sette bulloni da 8 mm. ed i cinque bulloni da 6 mm.

NOTA

- Allentare i bulloni con una sequenza diagonale in due o tre passaggi per evitare una distorsione del basamento

- (1) BASAMENTO SUPERIORE



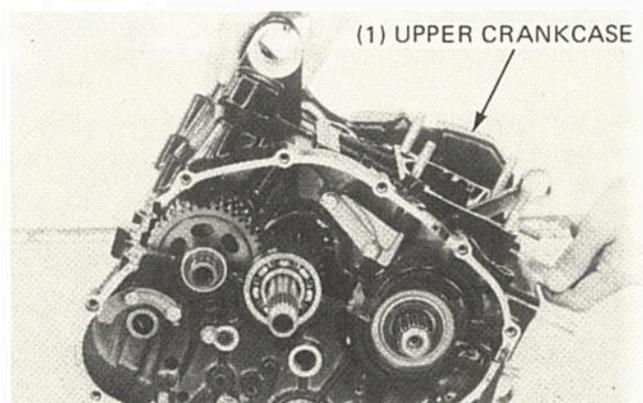
Staccare la parte superiore da quella inferiore del basamento battendo leggermente con un martello di gomma.

AVVERTENZA

- Non fare leva tra le superfici di accoppiamento del basamento mediante un cacciavite o simili.

Togliere le due spine di centraggio

- (1) BASAMENTO SUPERIORE



ALBERO MOTORE

RIMOZIONE

Separare il gruppo del basamento.

NOTA

- Per il controllo dell'albero motore non è necessario rimuovere i seguenti particolari:
 - Pompa acqua
 - Pompa olio
 - Pedale avviamento
 - Albero di rinvio
 - Leveraggio del cambio

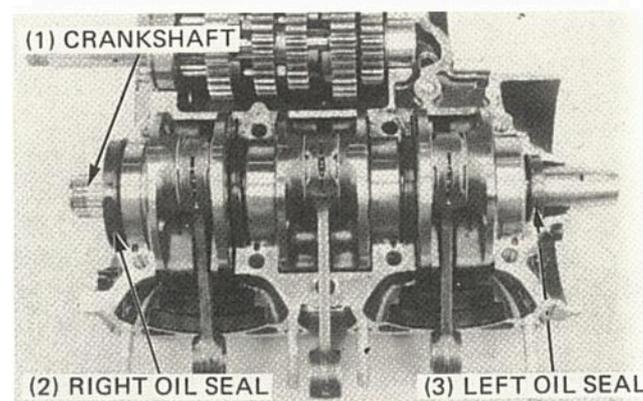
Togliere l'albero motore dalla parte inferiore del basamento.

Rimuovere i paraolio destro e sinistro dall'albero motore.

AVVERTENZA

- Fare attenzione a non danneggiare i labbri del paraolio

- (1) ALBERO MOTORE
(2) PARAOLIO DESTRO
(3) PARAOLIO SINISTRO





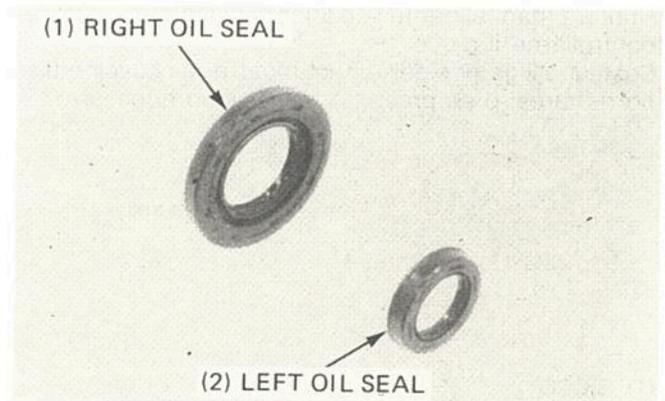
CONTROLLO DEGLI ANELLI PARAOLIO

Controllare che gli anelli paraolio dell'albero motore non siano deteriorati, danneggiati o usurati sui labbri di tenuta.

NOTA

- Se gli anelli paraolio sull'albero motore sono usurati o danneggiati, sostituire il gruppo dell'albero motore.
- Un paraolio danneggiato o usurato può ridurre la potenza del motore.

- (1) PARAOLIO DESTRO
(2) PARAOLIO SINISTRO



CONTROLLO DELL'ALBERO MOTORE

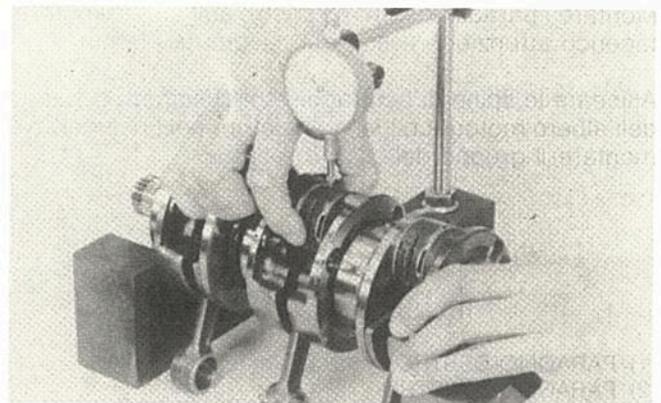
Misurare il gioco laterale della testa di biella

LIMITE DI USURA: 0,65 mm



Misurare il gioco radiale della testa di biella in due punti nelle direzioni indicate dalla freccia.

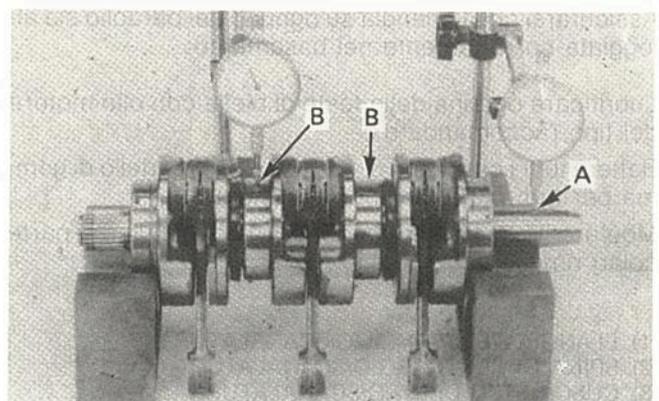
LIMITE DI USURA: 0,05 mm.



Poggiare l'albero motore su due cavalletti a V e misurare l'errore di rettilineità su tre punti, indicati con A e B, utilizzando un comparatore.

LIMITE DI USURA: A 0,03 mm.
B 0,05 mm.

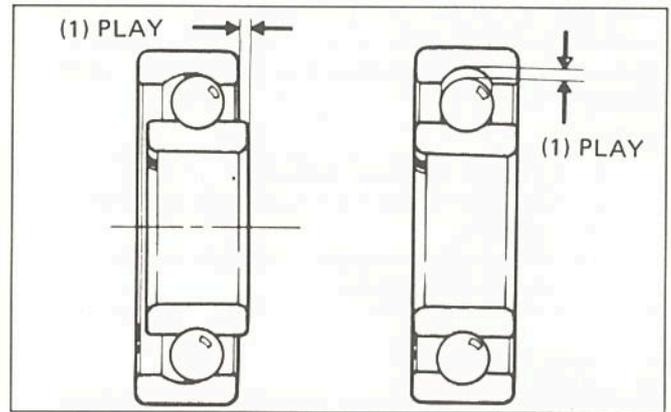
Sostituire il gruppo dell'albero motore se i valori superano i limiti di usura.





TRASMISSIONE

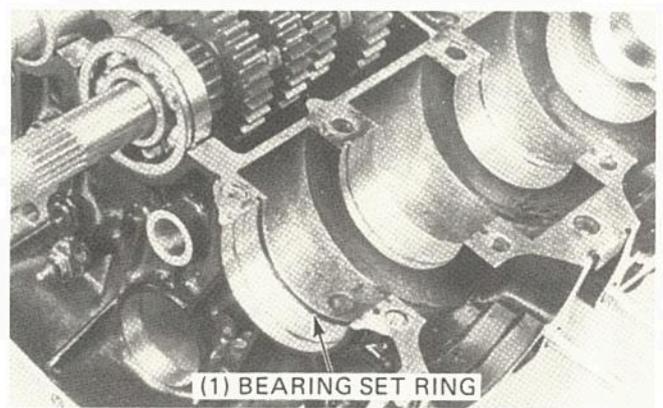
Ruotare manualmente i cuscinetti dell'albero motore e controllarne il gioco.
Sostituire il gruppo dell'albero motore se i cuscinetti sono rumorosi o se presentano un gioco eccessivo.



(1) GIOCO

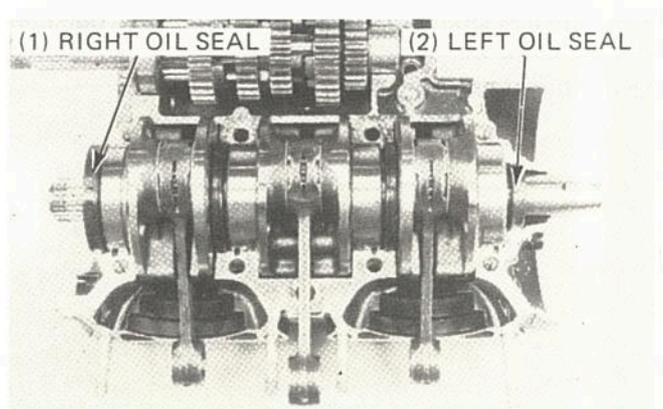
INSTALLAZIONE

Montare l'anello di fissaggio dei cuscinetti nel supporto del cuscinetto destro sul basamento inferiore.



(1) ANELLO DI FISSAGGIO DEI CUSCINETTI

Montare i paraolio destro e sinistro sull'albero motore, facendo attenzione a non danneggiarne i labbri.



Allineare le spine di centraggio sui cuscinetti di banco dell'albero motore con le scanalature nel basamento e montare il gruppo dell'albero motore.

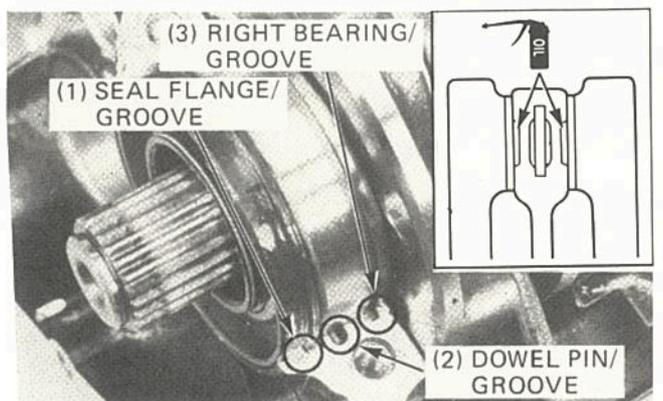
(1) PARAOLIO DESTRO
(2) PARAOLIO SINISTRO

Assicurarsi che la flangia su ognuno dei paraolio sia alloggiata correttamente nel basamento.

Lubrificare ognuna delle teste di biella con olio motore del tipo raccomandato.

Battere tutti i cuscinetti di banco con un martello di gomma per farli penetrare nel basamento.

Montare il basamento (pag. 10-13) ed installare i particolari rimossi.



(1) FLANGIA DEL PARAOLIO/SCANALATURA
(2) SPINA DI CENTRAGGIO/SCANALATURA
(3) CUSCINETTO DESTRO/SCANALATURA



TRASMISSIONE

RIMOZIONE DELLA TRASMISSIONE

Separare il basamento (pag. 10-3)

NOTA

- Per effettuare il controllo della trasmissione non è necessario rimuovere i seguenti particolari:
- Pompa acqua
- Albero del pedale
- Ingranaggio conduttore primario
- Pompa olio
- Leveraggio del cambio

- (1) CUSCINETTO AD AGHI
- (2) ALBERO SECONDARIO
- (3) PARAOLIO
- (4) ALBERO PRINCIPALE
- (5) CUSCINETTO AD AGHI

Rimuovere i gruppi dell'albero principale e dell'albero secondario dal basamento inferiore.

Rimuovere il paraolio e il cuscinetto ad aghi dall'albero secondario.

Rimuovere il cuscinetto ad aghi dall'albero primario.

Rimuovere l'anello di fissaggio del cuscinetto e la spina di centraggio dal basamento inferiore.

Separare l'albero primario e l'albero secondario.

- (1) ANELLO DI FISSAGGIO DEL CUSCINETTO
- (2) SPINA DI CENTRAGGIO

CONTROLLO DEGLI INGRANAGGI E DELLE BUSSOLE

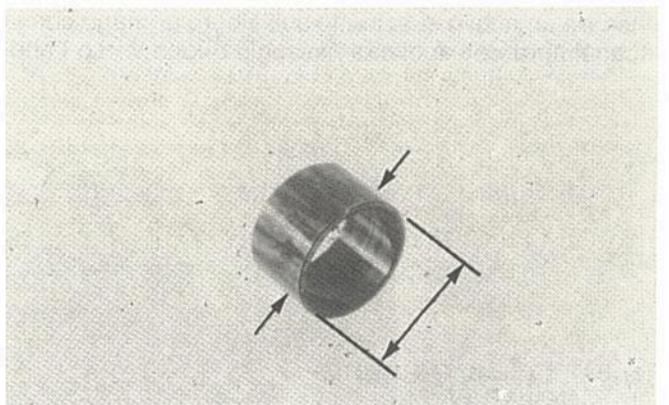
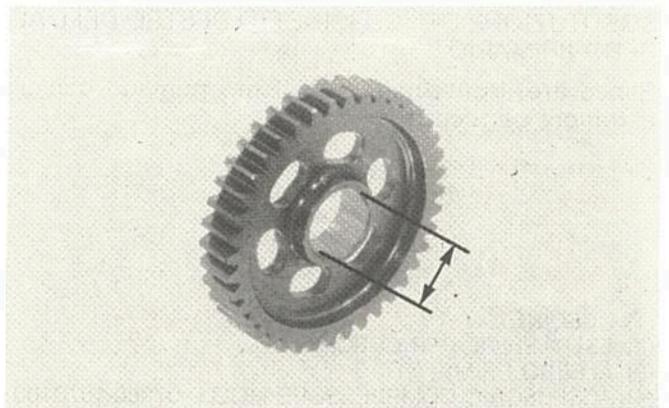
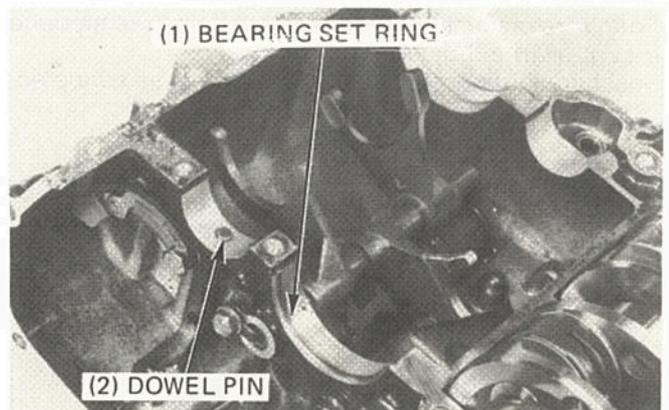
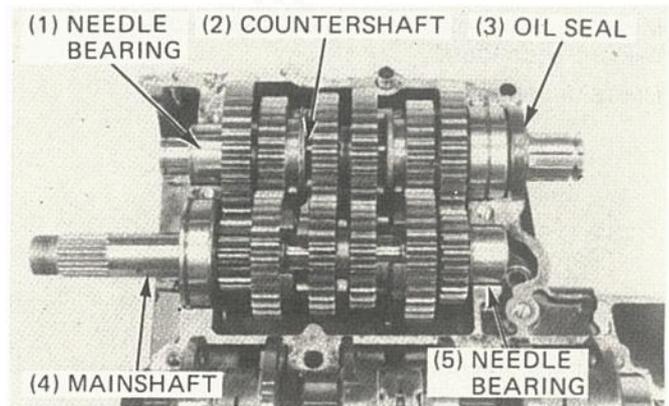
Controllare che gli innesti, i fori ed i denti degli ingranaggi non presentino segni di usura eccessiva o anormale o segni d'insufficiente lubrificazione.

Misurare il diametro interno di ogni ingranaggio.

- LIMITE DI USURA:**
- M5 25,05 mm.
 - M6 25,05 mm.
 - C1 23,05 mm.
 - C2 28,05 mm.
 - C3 28,05 mm.
 - C4 28,05 mm.

Misurare il diametro interno ed esterno di ogni bussola d'ingranaggio.

- LIMITE DI USURA:**
- M5 ∅ int. 22,07 mm.
 - M5 ∅ est. 24,92 mm.
 - M6 ∅ est. 24,92 mm.
 - C1 ∅ est. 22,92 mm.
 - C1 ∅ int. 19,98 mm.
 - C2 ∅ est. 27,92 mm.
 - C3 ∅ est. 27,92 mm.
 - C4 ∅ est. 27,92 mm.



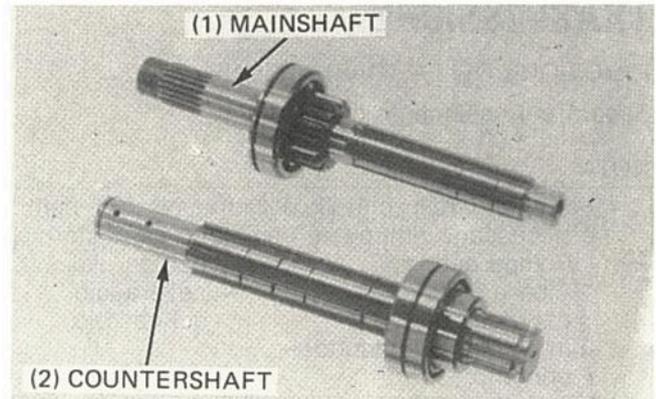


TRASMISSIONE

Misurare il diametro esterno dell'albero primario e dell'albero secondario.

LIMITE DI USURA: M5 21.92 mm.
C1 19.97 mm.

- (1) ALBERO PRIMARIO
- (2) ALBERO SECONDARIO

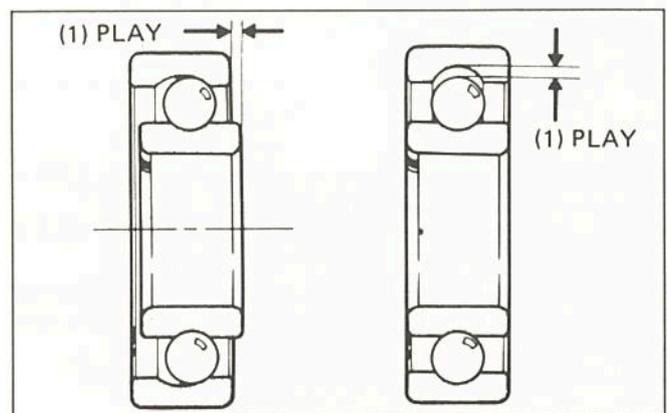


Far girare manualmente i cuscinetti della trasmissione e controllarne il gioco. Sostituire i cuscinetti se sono rumorosi o se hanno eccessivo gioco.

NOTA

- Il cuscinetto sinistro dell'albero secondario deve essere sostituito insieme all'albero secondario, qualora sia necessaria una sostituzione.

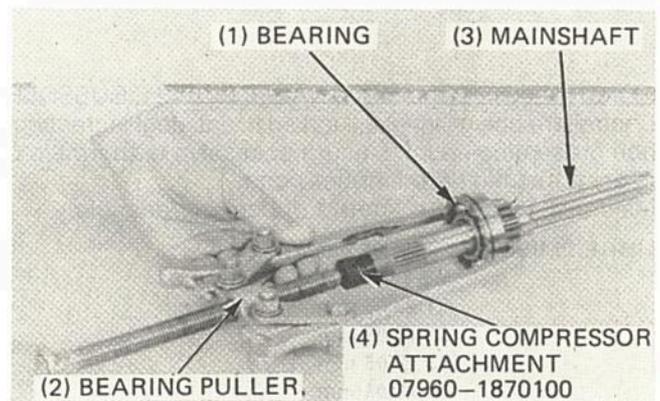
- (1) GIOCO



SOSTITUZIONE DEL CUSCINETTO DESTRO DELL'ALBERO PRIMARIO

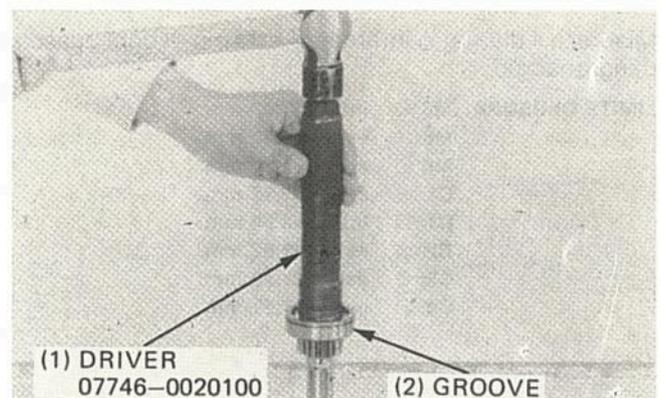
Rimuovere il cuscinetto dall'albero primario con un estrattore per cuscinetti.

- (1) CUSCINETTO
- (2) ESTRATTORE PER CUSCINETTI
- (3) ALBERO PRIMARIO
- (4) ACCESSORIO COMPRESSORE MOLLE 07960-1870100



Inserire un nuovo cuscinetto sull'albero primario con la scanalatura dell'anello di fissaggio rivolta verso l'alto.

- (1) BATTITOIO 07746-0020100
- (2) SCANALATURA





MONTAGGIO ALBERO SECONDARIO

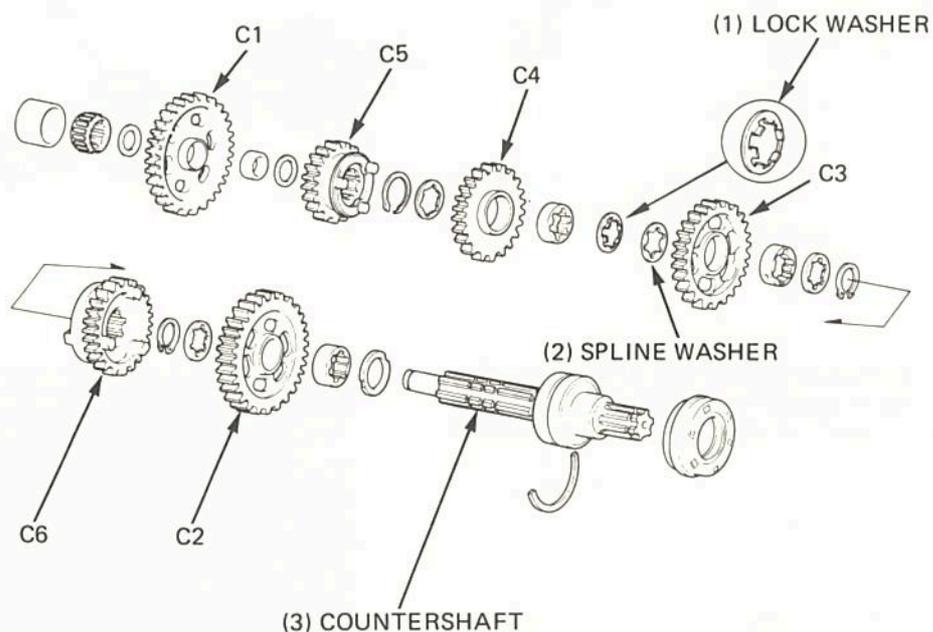
Lubrificare tutte le superfici di scorrimento con grasso al bisolfuro di molibdeno.

Assemblare l'albero secondario e gli ingranaggi, prendendo nota della posizione della rondella di spinta e degli anelli elastici.

Assicurarsi che gli anelli elastici siano alloggiati correttamente.

Allineare le linguette della rondella di bloccaggio dell'ingranaggio C3 con le scanalature nella rondella dentata, come illustrato nella figura.

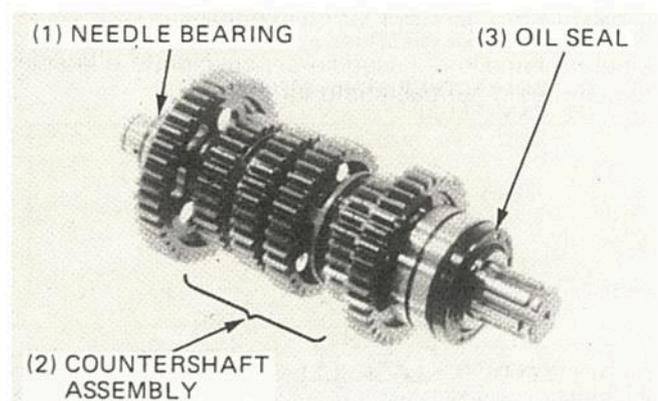
- (1) RONDELLA DI BLOCCAGGIO
- (2) RONDELLA DENTATA
- (3) ALBERO SECONDARIO



Dopo il montaggio, assicurarsi che ogni ingranaggio si muova regolarmente sull'albero.

Montare il cuscinetto ad aghi ed il paraolio facendo attenzione a non danneggiare il labbro di tenuta del paraolio.

- (1) CUSCINETTO AD AGHI
- (2) GRUPPO DELL'ALBERO SECONDARIO
- (3) PARAOLIO





TRASMISSIONE

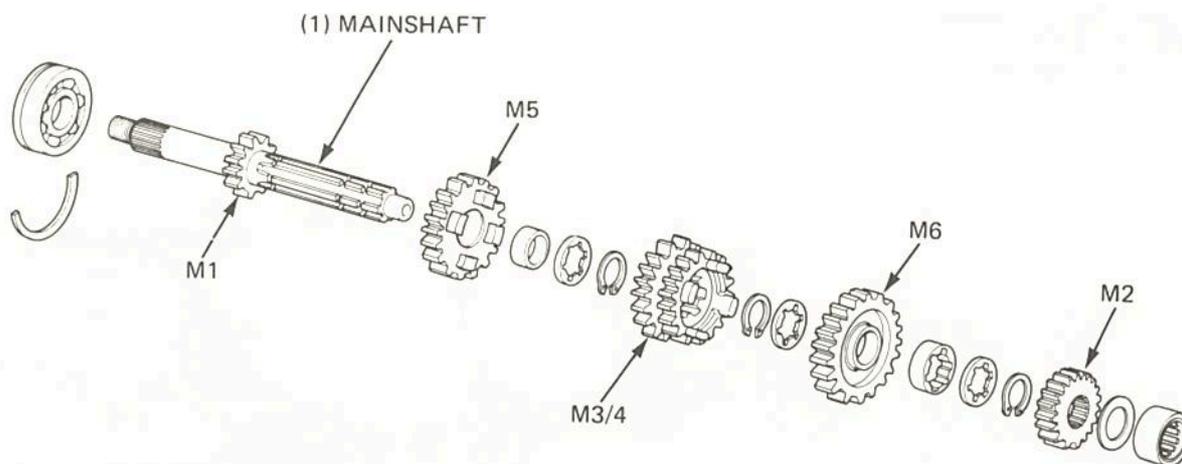
MONTAGGIO DELL'ALBERO PRIMARIO

Lubrificare tutte le superfici di scorrimento con grasso al bisolfuro di molibdeno.

Montare l'albero primario e gli ingranaggi, prendendo nota della posizione delle rondelle di spinta e degli anelli elastici.

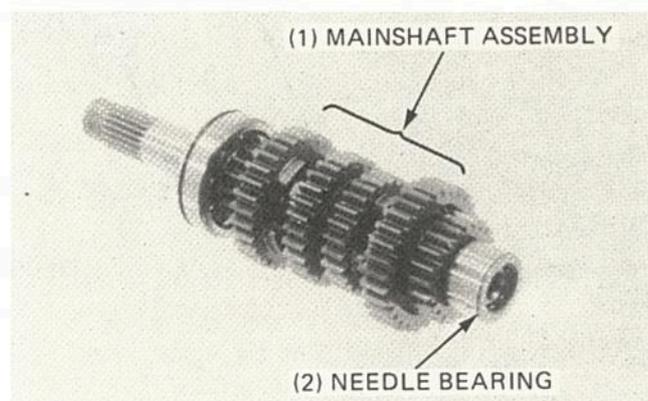
Assicurarsi che gli anelli elastici siano alloggiati correttamente.

(1) ALBERO PRIMARIO



Dopo il montaggio, assicurarsi che tutti gli ingranaggi si muovano regolarmente sull'albero principale. Montare il cuscinetto ad aghi sull'albero principale.

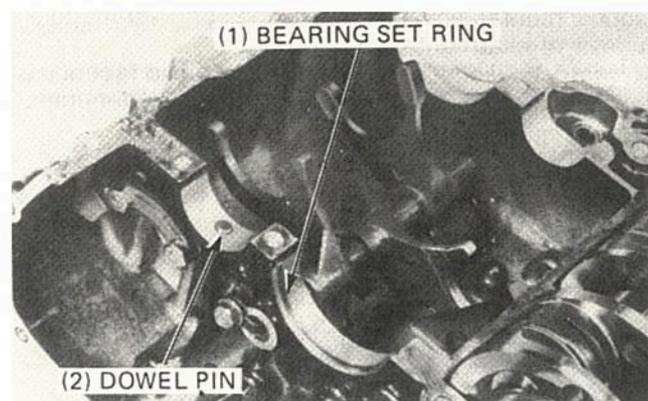
- (1) GRUPPO DELL'ALBERO PRIMARIO
- (2) CUSCINETTO AD AGHI



INSTALLAZIONE DELLA TRASMISSIONE

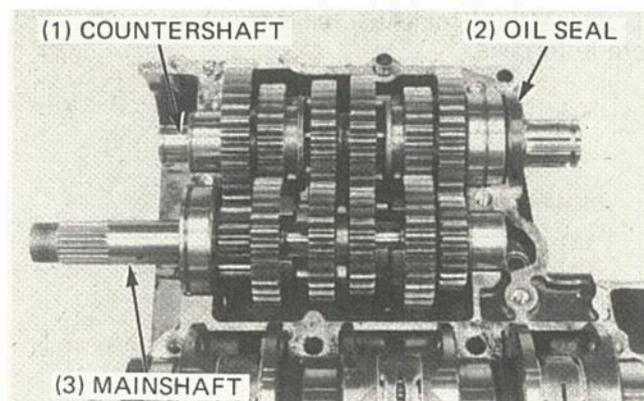
Montare l'anello di fissaggio del cuscinetto e la spina di centraggio sul basamento inferiore.

- (1) ANELLO DI FISSAGGIO DEL CUSCINETTO
- (2) SPINA DI CENTRAGGIO





Allineare le forcelle spostamarce con le scanalature degli ingranaggi ed installare l'albero primario e l'albero secondario sul basamento inferiore.
Assicurarsi che la flangia sul paraolio sia allineata correttamente con la scanalatura.

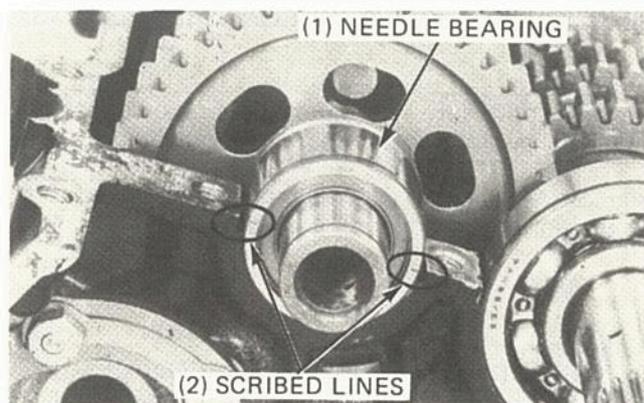


- (1) ALBERO SECONDARIO
- (2) PARAOLIO
- (3) ALBERO PRIMARIO

Assicurarsi che i cuscinetti siano correttamente alloggiati nei supporti dei cuscinetti nel basamento inferiore.

NOTA

- Il cuscinetto ad aghi destro dell'albero secondario è allineato correttamente con la spina di centraggio se la linea incisa sul cuscinetto ad aghi è allineata con la superficie di accoppiamento del basamento come illustrato nella figura.



- (1) CUSCINETTO AD AGHI
- (2) LINEE INCISE

Ruotare la trasmissione ed assicurarsi che sia in posizione di folle.

Montare il basamento (pag. 10-13) ed installare nuovamente i particolari rimossi.

FORCELLE SPOSTAMARCE/ TAMBURO SELETORE

RIMOZIONE DELLE FORCELLE SPOSTAMARCE

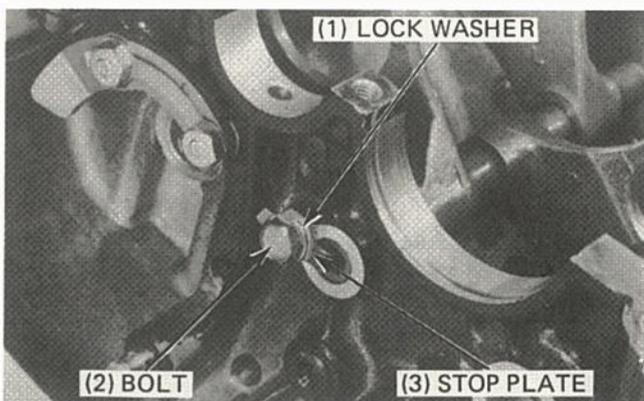
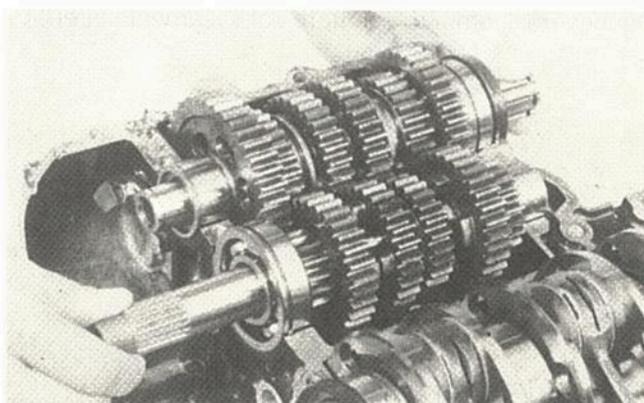
Separare il basamento (pag. 10-3).

NOTA

- Per controllare le forcelle spostamarce non è necessario rimuovere i seguenti particolari:
 - Pompa acqua
 - Pompa olio
 - Pedale avviamento
 - Frizione, tranne asta di azionamento
 - Ingranaggio primario
 - Leveraggio del cambio

Rimuovere la trasmissione (pag. 10-6).
Ripiegare le linguette della rondella di bloccaggio.
Rimuovere la piastra di arresto dell'albero della forcelle spostamarce togliendo il bullone.

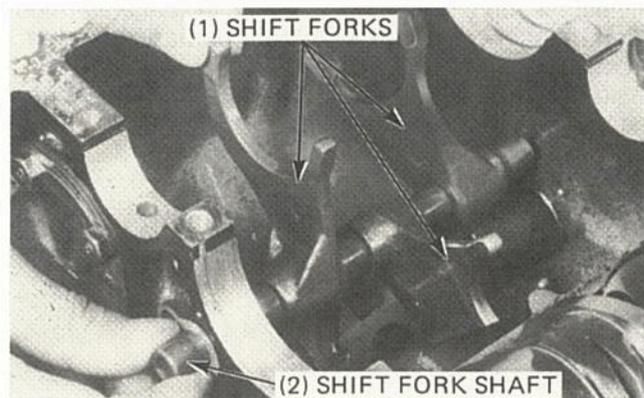
- (1) RONDELLA DI BLOCCAGGIO
- (2) BULLONE
- (3) PIASTRA DI ARRESTO





Rimuovere l'albero delle forcelle spostamarce e rimuovere le forcelle.

- (1) FORCELLE SPOSTAMARCE
(2) ALBERO DELLE FORCELLE



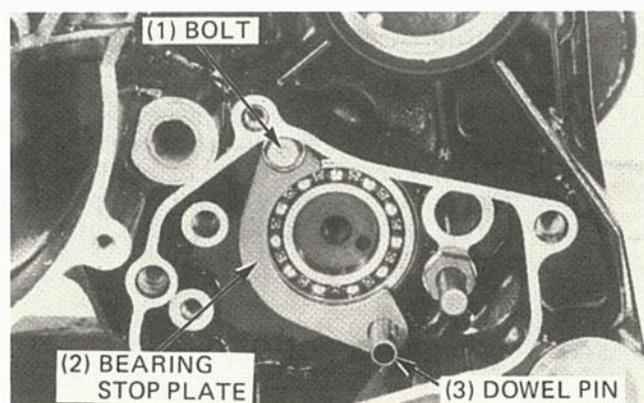
RIMOZIONE DEL TAMBURO SELETTORE DEL CAMBIO

NOTA

- Per controllare il tamburo selettore, è necessario rimuovere il leveraggio del cambio.

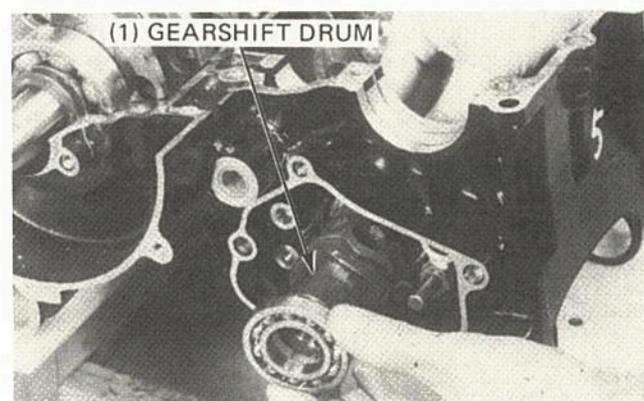
Rimuovere la piastra di arresto del cuscinetto e la spina di centraggio togliendo il bullone.

- (1) BULLONE
(2) PIASTRA DI ARRESTO DEL CUSCINETTO
(3) SPINA ELASTICA



Rimuovere il tamburo selettore dal basamento inferiore.

- (1) TAMBURO SELETTORE



CONTROLLO DELLE FORCELLE SPOSTAMARCE

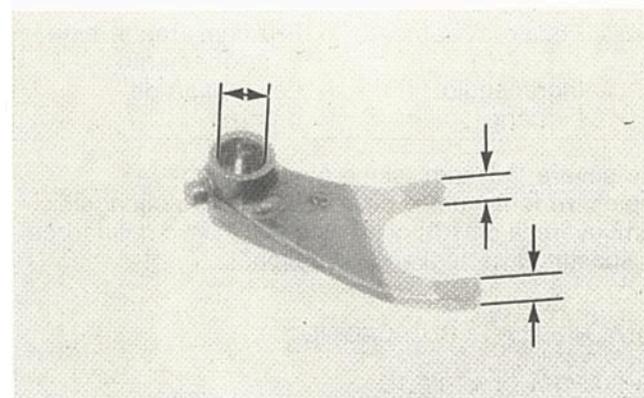
Controllare che le forcelle spostamarce non siano piegate, usurate o danneggiate.

Misurare il diametro interno delle forcelle spostamarce.

LIMITE DI USURA: 12,04 mm.

Misurare lo spessore delle estremità delle forcelle.

LIMITE DI USURA: 5,60 mm.

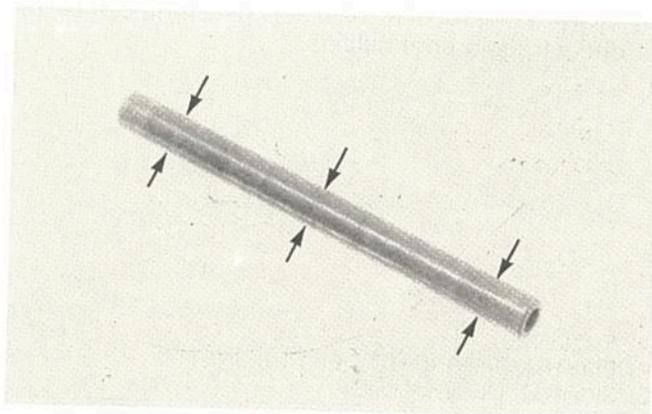




CONTROLLO DELL'ALBERO DELLE FORCELLE

Controllare che l'albero delle forcelle non sia piegato, usurato o danneggiato.
Misurare il diametro esterno dell'albero delle forcelle.

LIMITE DI USURA: 11,94 MM.

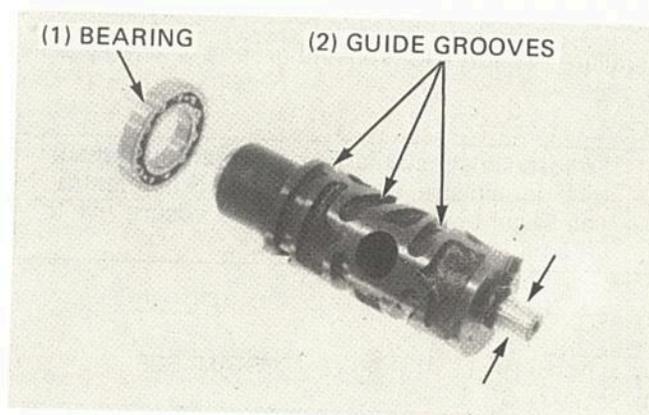


CONTROLLO DEL TAMBURO SELETTORE

Controllare che le scanalature di guida del tamburo selettore non presentino segni di usura anormale.
Misurare il diametro esterno del perno destro.

LIMITE DI USURA: 11,94 mm.

Controllare che il cuscinetto del tamburo selettore non abbia eccessivo gioco e sostituirlo se necessario.

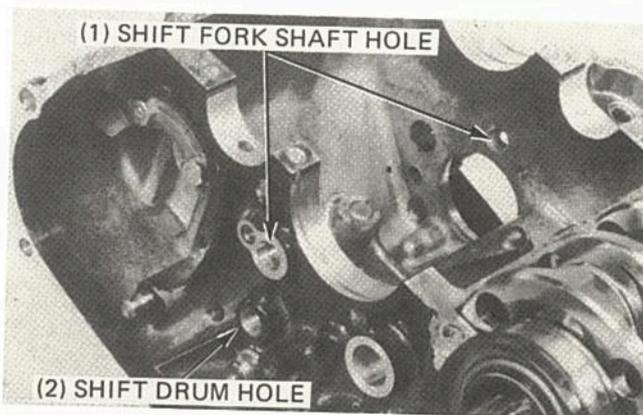


- (1) CUSCINETTO
- (2) SCANALATURE DI GUIDA

CONTROLLO DELLA SUPERFICIE DEL CUSCINETTO

Controllare i fori del cuscinetto del tamburo selettore e l'albero ed assicurarsi che non presentino danni o segni di usura.

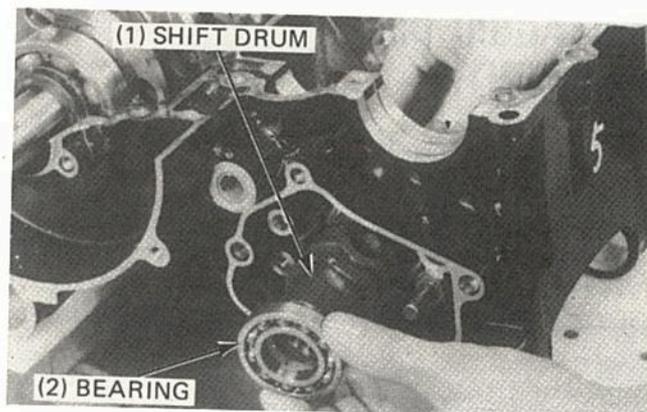
- (1) FORO DELL'ALBERO DELLE FORCELLE SPOSTAMARCE
- (2) FORO DEL TAMBURO SELETTORE



INSTALLAZIONE DEL TAMBURO SELETTORE

Installare il cuscinetto sul tamburo selettore ed inserire entrambi nel basamento dal lato sinistro.

- (1) TAMBURO SELETTORE
- (2) CUSCINETTO

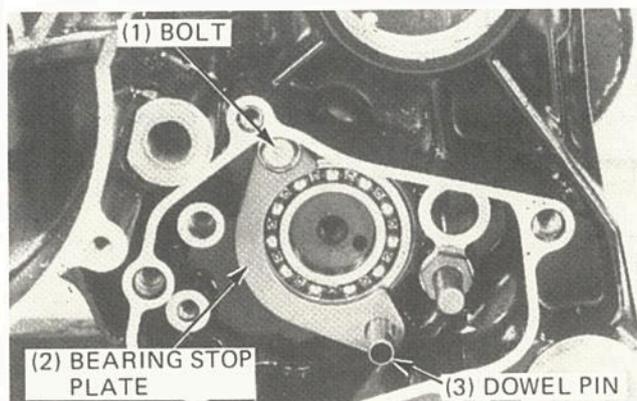




TRASMISSIONE

Installare la piastra di arresto del cuscinetto con la spina di centraggio ed il bullone.

- (1) BULLONE
- (2) PIASTRA DI ARRESTO DEL CUSCINETTO
- (3) SPINA DI CENTRAGGIO

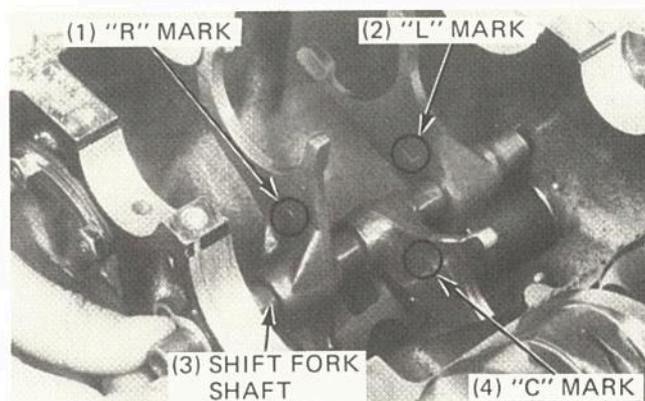


INSTALLAZIONE DELLA FORCELLA SPOSTAMARCE
Installare le forcelle spostamarce e l'albero delle forcelle.

NOTA

- Le forcelle spostamarce sono contrassegnate con L per sinistra, C per il centro e R per destra.
- Tali segni di riferimento devono essere rivolti verso il lato destro.

- (1) SEGNO "R"
- (2) SEGNO "L"
- (3) ALBERO DELLE FORCELLE SPOSTAMARCE
- (4) SEGNO "C"

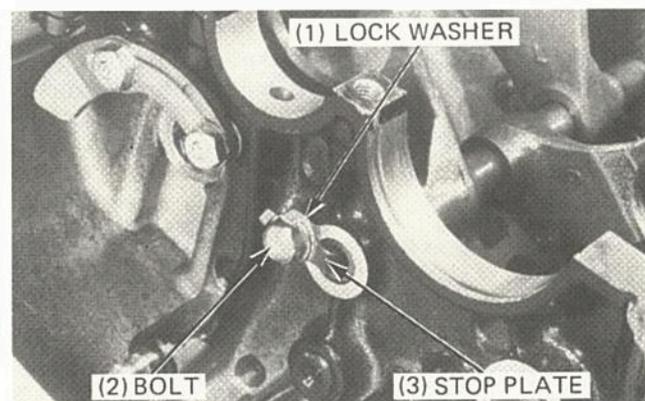


Montare la piastra di arresto dell'albero del cambio ed una rondella di bloccaggio nuova e stringere il bullone. Ripiegare verso l'alto la rondella di bloccaggio contro la testa del bullone.

Installare la trasmissione (pag. 10-9).

Montare il basamento ed installare i particolari rimossi.

- (1) RONDELLA DI BLOCCAGGIO
- (2) BULLONE
- (3) PIASTRA DI ARRESTO



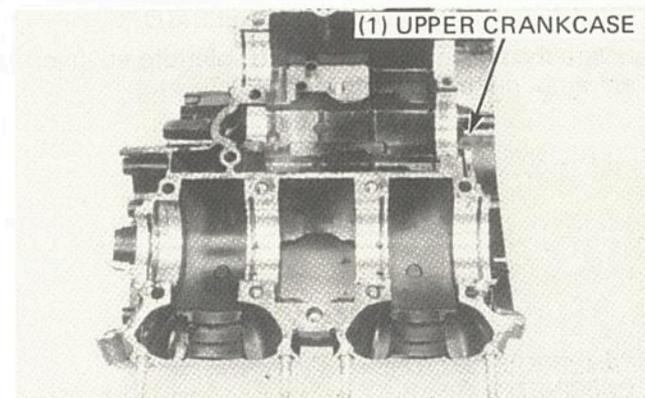
MONTAGGIO DEL BASAMENTO

Pulire le superfici di accoppiamento del basamento. Applicare del mastice liquido alla superficie di accoppiamento del basamento superiore.

AVVERTENZA

- Non applicare mastice alle zone vicine ai cuscinetti

- (1) BASAMENTO SUPERIORE



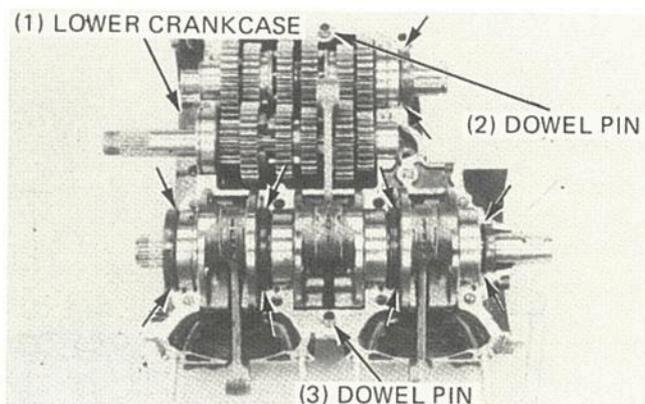


Assicurarsi che la trasmissione e l'albero motore siano installati correttamente.

Applicare del mastice liquido alla superficie di accoppiamento del basamento inferiore nelle vicinanze dei paraolio (nei punti indicati dalle frecce).

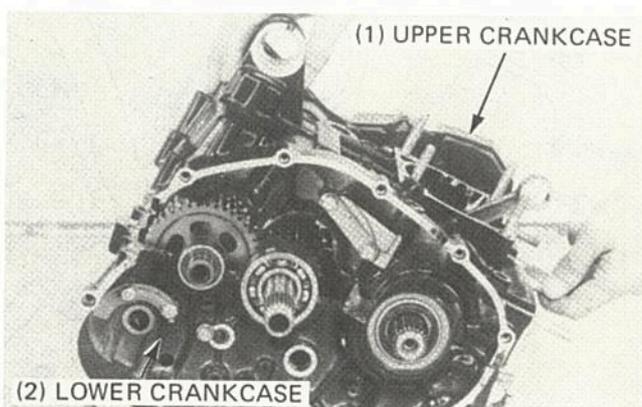
Installare le spine di centraggio.

- (1) BASAMENTO INFERIORE
- (2) SPINA DI CENTRAGGIO
- (3) SPINA DI CENTRAGGIO



Installare il basamento superiore su quello inferiore ed assicurarsi che non vi sia del gioco tra le superfici di accoppiamento.

- (1) BASAMENTO SUPERIORE
- (2) BASAMENTO INFERIORE



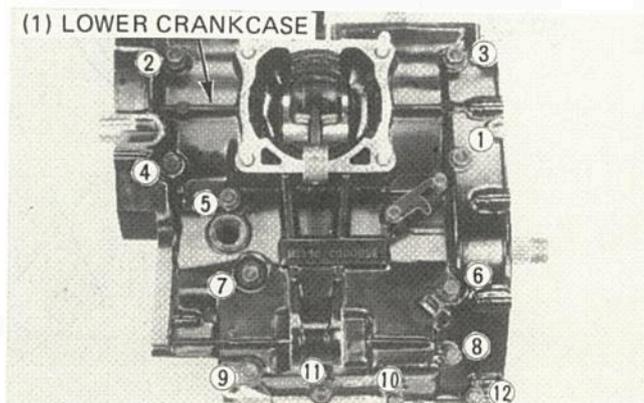
Stringere i bulloni del basamento superiore nella sequenza indicata nella figura in due o tre passaggi.

COPPIA DI SERRAGGIO:

Bullone da 8 mm. 21-25 Nm (2,1-2,5 Kgm)

Bullone da 6 mm. 10-14 Nm (1,0-1,4 Kgm)

- (1) BASAMENTO INFERIORE

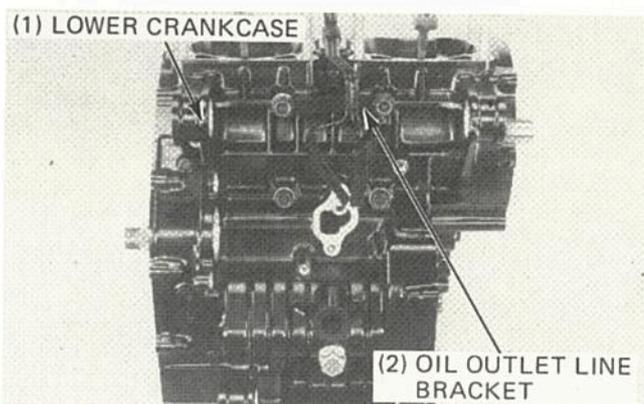


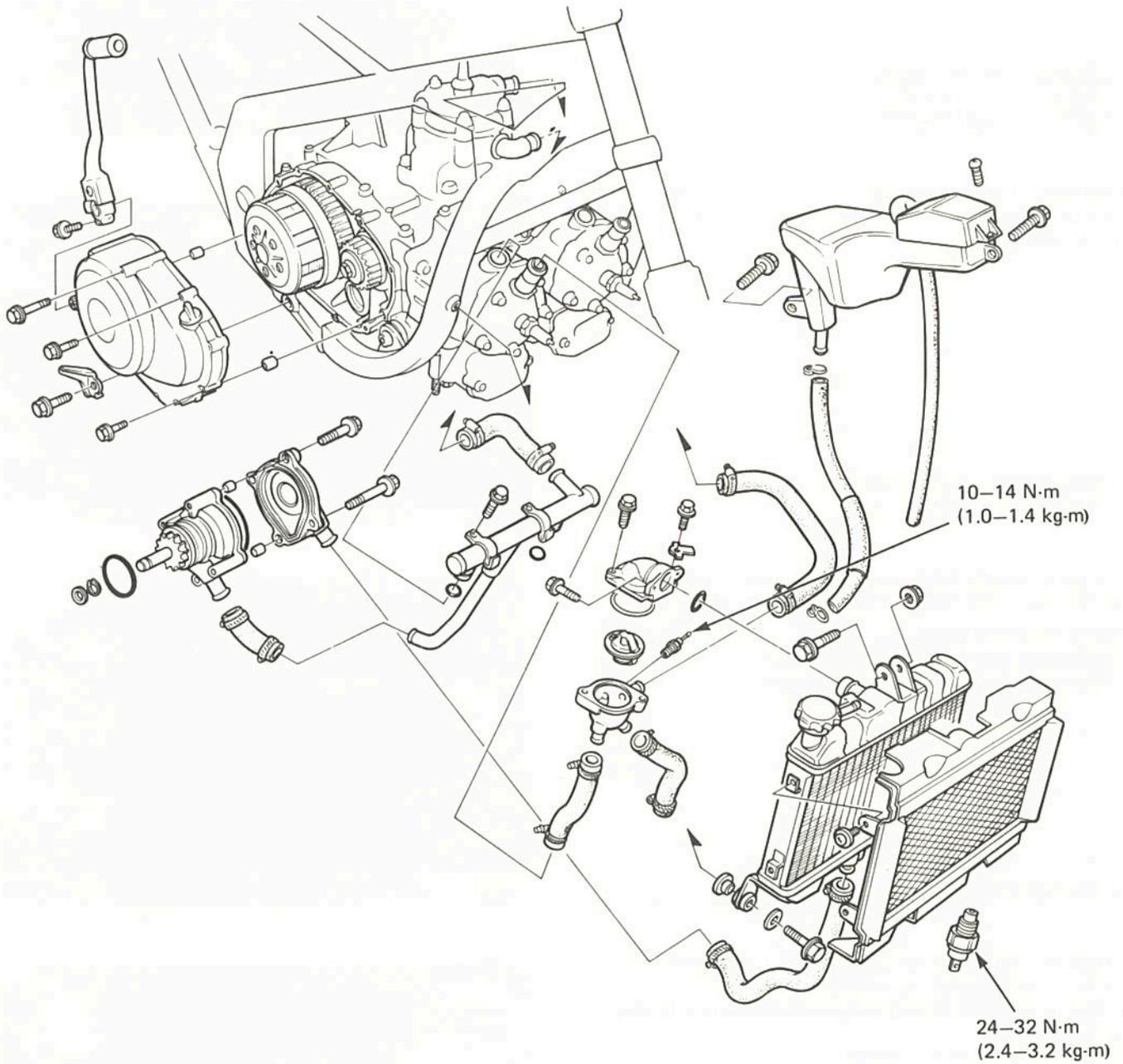
Installare il supporto del condotto di uscita dell'olio ed i bulloni del basamento inferiore.

Stringere i bulloni in una sequenza diagonale in due o tre passaggi.

Installare i particolari rimossi.

- (1) BASAMENTO INFERIORE
- (2) SUPPORTO CONDOTTO DI USCITA DELL'OLIO





11. CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO

INFORMAZIONI DI SERVIZIO	11-1	TERMOSTATO/SENSORE DELLA TEMPERATURA	11-6
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	11-2	POMPA DELL'ACQUA	11-8
SOSTITUIRE LIQUIDO REFRIGERANTE	11-3	SERBATOIO DI RISERVA	11-11
CONTROLLO DEL CIRCUITO RADIATORE	11-4	MOTORINO DELLA VENTOLA DI RAFFREDDAMENTO	11-11

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

ATTENZIONE

- **Non togliere il tappo del radiatore a motore caldo. Il liquido refrigerante è sotto pressione e potrebbe quindi provocare gravi ustioni. Il motore deve essere freddo allorchè si effettuano interventi sul circuito di raffreddamento.**

- Usare solo acqua distillata e glicoletilenico nel circuito di raffreddamento. Per una migliore protezione contro la corrosione si raccomanda una miscela al 50%. Non usare antigelo a base di alcol.
- Aggiungere il liquido refrigerante nel serbatoio di riserva. Non togliere il tappo del radiatore se non per immettere o scolare il liquido refrigerante del circuito.
- Tutti gli interventi sul circuito di raffreddamento possono essere effettuati senza rimuovere il motore dal telaio.
- Evitare di fare cadere il liquido refrigerante su superfici verniciate.
- Dopo avere effettuato le dovute operazioni sul circuito, controllare con l'apposito apparecchio di prova che non vi siano perdite.
- Per il controllo dell'interruttore termostatico del motorino della ventola vedere il capitolo 18.

DATI TECNICI

Pressione della valvola del tappo del radiatore	75–105 kPa (0,75–1,05 kg/cm ²)
Punto di congelamento (controllo del densimetro)	55% acqua distillata + 45% glicole etilenico: –32°C 50% acqua distillata + 50% glicole etilenico: –37°C 45% acqua distillata + 55% glicole etilenico: –44,5°C
Capacità liquido refrigerante: Radiatore e motore Serbatoio di riserva Circuito completo	1,660 cc 275 cc 1,935 cc
Termostato:	Inizio apertura: da 63° a 67°C Alzata della valvola: almeno 8 mm a 80°C
Temperature di ebollizione (miscela al 50%):	a pressione atmosferica: 107,7°C con tappo, in pressione: 125,6°C

COPPIE DI SERRAGGIO:

Sensore della temperatura: 12–18 Nm (1,2–1,8 kgm)

ATTREZZI

Speciali

Accessorio 28 × 30 mm 07946–1870100
Serie estrattori cuscinetti 12 mm 07936–1660001

Comuni

Battitoio 07749–0010000
Guida battitoio, 12 mm 07746–0040200



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Temperatura del motore troppo alta

- Termometro acqua o sensore della temperatura difettoso.
- Termometro bloccato in posizione di chiusura.
- Tappo del radiatore difettoso.
- Insufficiente quantità del liquido refrigerante.
- Passaggi acqua ostruiti nel radiatore, nelle tubazioni o nelle intercapedini del motore.
- Pale della ventola piegate.
- Motorino della ventola difettoso.
- Pompa acqua difettosa.
- Interruttore termostatico difettoso.

Temperatura del motore troppo bassa

- Termometro acqua o sensore della temperatura difettoso.
- Termostato bloccato in posizione di apertura.
- Interruttore termostatico difettoso.

Perdite di liquido refrigerante.

- Guarnizione della pompa difettosa.
- Anelli di tenuta danneggiati.
- Tubazioni dell'acqua deteriorate o danneggiate.
- Guarnizioni del motore usurate o danneggiate.



SOSTITUZIONE DEL LIQUIDO REFRIGERANTE

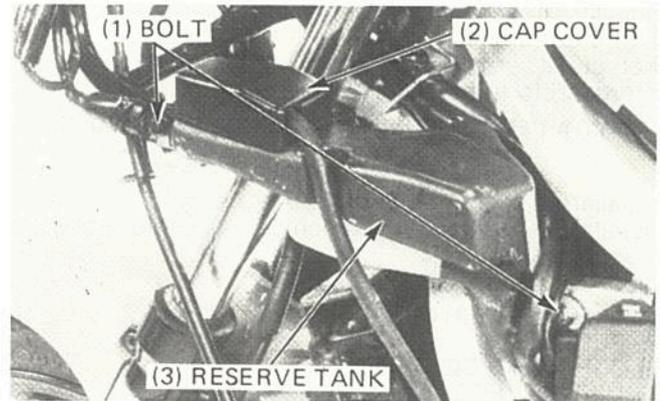
AVVERTENZA

- Il motore deve essere freddo quando si effettuano interventi sul circuito di raffreddamento, altrimenti vi è il rischio di gravi ustioni.

RIMOZIONE DEL TAPPO DEL RADIATORE

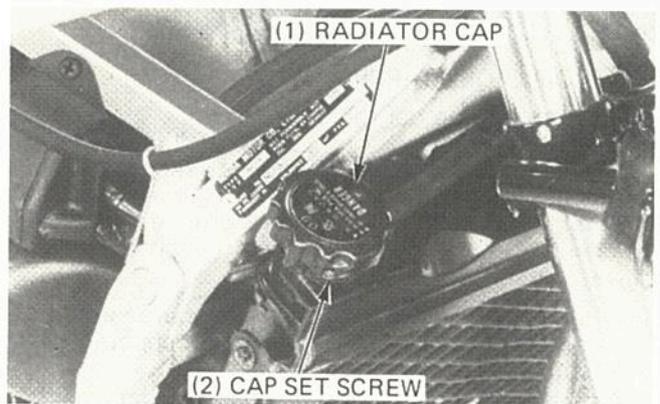
Rimuovere la carenatura (Cap. 15).
Rimuovere il coperchio del tappo del serbatoio di riserva togliendo la vite.
Rimuovere i bulloni di montaggio del serbatoio di riserva e mettere il serbatoio di riserva sotto il tappo del radiatore.

- (1) BULLONE
- (2) COPERCHIO DEL TAPPO
- (3) SERBATOIO DI RISERVA



Rimuovere la vite di fissaggio del tappo del radiatore.
Rimuovere il tappo del radiatore.

- (1) TAPPO DEL RADIATORE
- (2) VITE DI FISSAGGIO DEL TAPPO



SCARICO DEL LIQUIDO REFRIGERANTE

Far scolare il liquido refrigerante dal motore e dal radiatore togliendo i bulloni di drenaggio sui cilindri N. 1 e 3. Piegare la motocicletta a destra e a sinistra per far uscire tutto il liquido.

Rimuovere il tappo del serbatoio di riserva e far scolare il liquido dal serbatoio di riserva.

Assicurandosi che le rondelle di tenuta sui bulloni di drenaggio siano in buone condizioni, installare i bulloni di drenaggio.

- (1) BULLONE DI DRENAGGIO



RIEMPIMENTO DEL LIQUIDO REFRIGERANTE/DISAREAZIONE

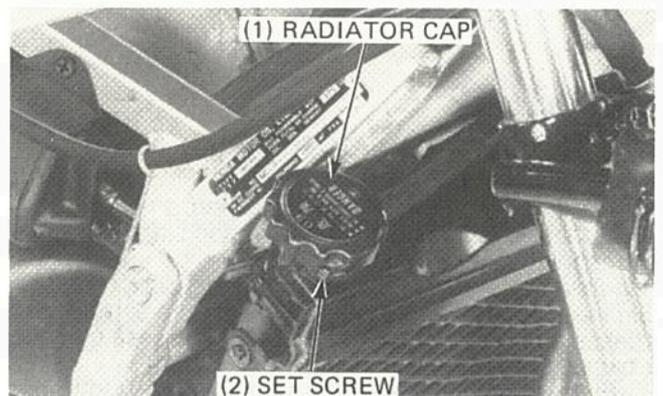
Riempire il circuito con il liquido refrigerante del tipo prescritto (pag. 11-1) fino al collo del bocchettone di riempimento del radiatore.

CAPACITÀ DEL LIQUIDO REFRIGERANTE: MOTORE E RADIATORE: 1.660 cc.

Disareare il radiatore

- Dopo aver tolto il tappo del radiatore, avviare il motore e farlo girare fino a che non vi sono più bolle di aria nel liquido refrigerante ed il livello si è stabilizzato.
- Arrestare il motore ed aggiungere liquido fino al bocchettone di riempimento, se necessario.
- Montare il tappo del radiatore e stringere la vite di fissaggio.

- (1) TAPPO DEL RADIATORE
- (2) VITE DI FISSAGGIO





CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO

Installare il serbatoio di riserva sul supporto della carenatura con i bulloni.

Riempire il serbatoio di riserva con il liquido refrigerante prescritto fino al livello superiore.

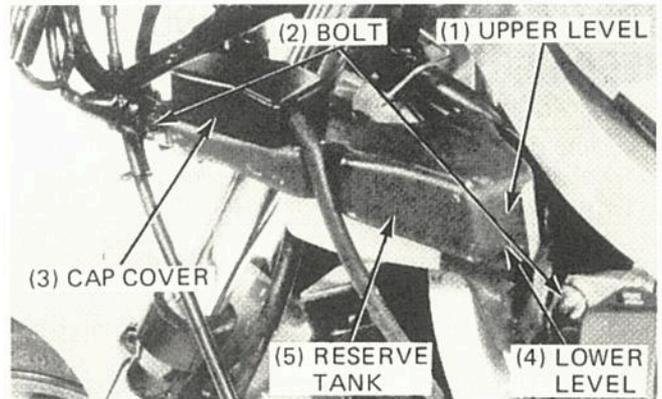
CAPACITÀ DEL LIQUIDO REFRIGERANTE:SERBATOIO DI RISERVA: 275 cc.

Installare il tappo del serbatoio di riserva.

Installare il coperchio del tappo del serbatoio di riserva usando la vite.

Installare la carenatura (Cap. 15)

- (1) LIVELLO SUPERIORE
- (2) BULLONE
- (3) COPERCHIO DEL TAPPO
- (4) LIVELLO INFERIORE
- (5) SERBATOIO DI RISERVA



CONTROLLO DEL CIRCUITO

CONTROLLO DEL TAPPO DEL RADIATORE

Rimuovere il tappo del radiatore (pag. 11-3).

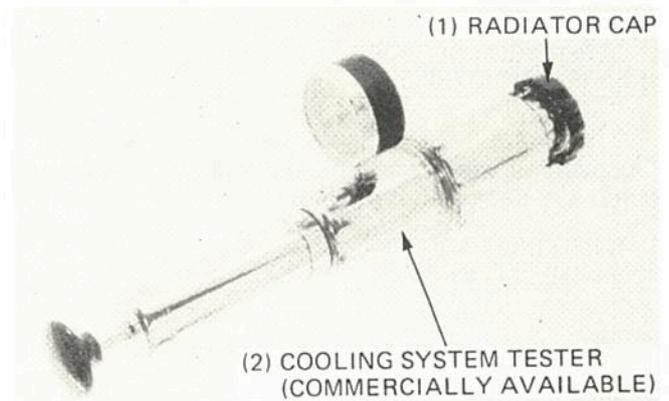
Mettere sotto pressione per il controllo il tappo del radiatore. Sostituire il tappo del radiatore se questo non tiene la pressione o se la pressione di decompressione è troppo alta o troppo bassa. Il tappo deve mantenere la pressione prescritta per almeno 6 secondi.

NOTA

- Prima di installare il tappo sull'apparecchio di controllo, passare dell'acqua sulle superfici di tenuta.

PRESSIONE DELLA VALVOLA DEL TAPPO DEL RADIATORE: 75-105kPa. (0,75 - 1,05 Kg/cm²)

- (1) TAPPO RADIATORE
- (2) APPARECCHIO CONTROLLO CIRCUITO RAFFREDDAMENTO (DISPONIBILE IN COMMERCIO)



CONTROLLO DEL CIRCUITO

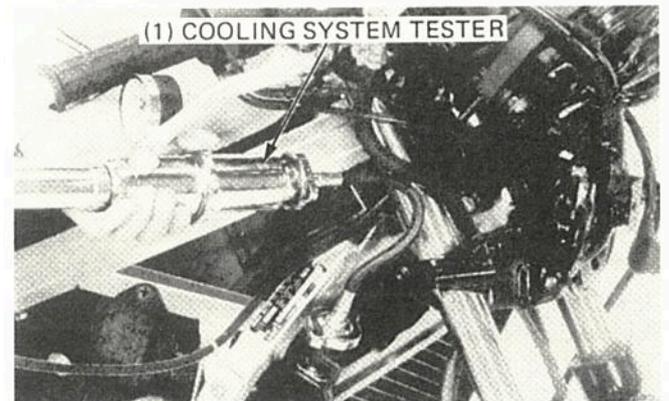
Mettere sotto pressione il radiatore, il motore e le tubazioni e controllare che non vi siano perdite.

AVVERTENZA

- Una pressione eccessiva può danneggiare il radiatore. Non superare una pressione di 1,05 Kg/cm².

Riparare o sostituire i particolari se il circuito non mantiene la pressione prescritta per almeno 6 secondi. Montare il tappo del radiatore e il serbatoio di riserva (pag. 11-3).

- (1) APPARECCHIO DI CONTROLLO DEL CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO



RADIATORE

CONTROLLO DEL RADIATORE

Rimuovere la carenatura (Cap. 15).

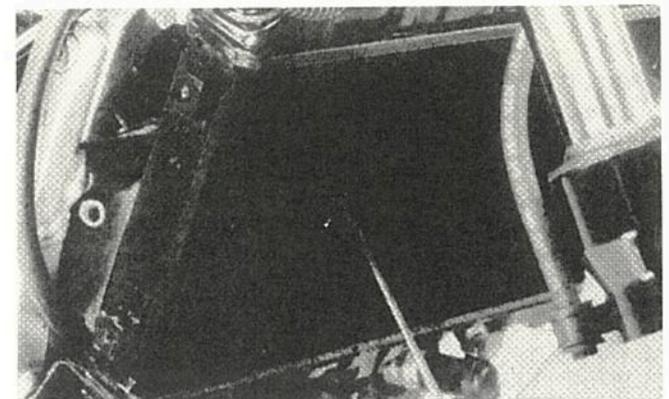
Rimuovere la griglia del radiatore (pag. 11-5).

Controllare che i passaggi dell'aria non siano ostruiti o danneggiati.

Raddrizzare le alette piegate o tubi ostruiti.

Eliminare insetti, fango o altri elementi che ostruiscono il passaggio dell'aria mediante aria compressa o acqua a bassa pressione.

Sostituire il radiatore se il flusso dell'aria è ridotto per oltre il 20% della superficie del radiatore.

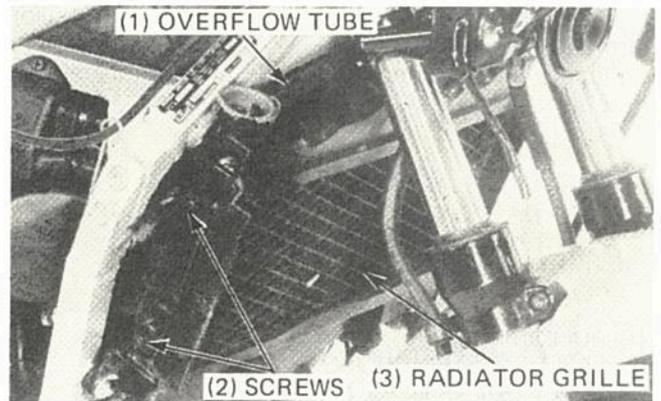




RIMOZIONE DEL RADIATORE

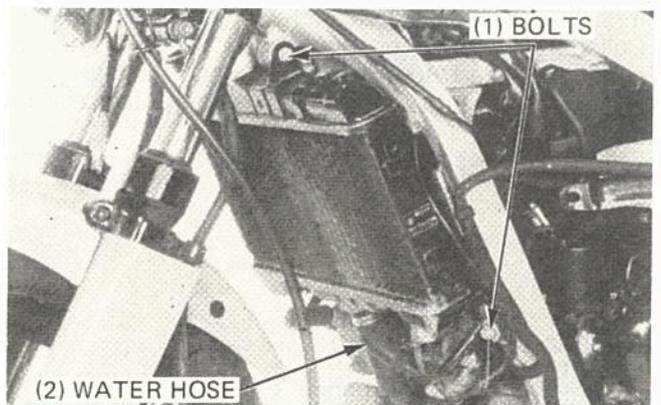
Rimuovere il tappo del radiatore (pag. 11-3).
Far scolare il liquido refrigerante (pag. 11-3).
Rimuovere la griglia del radiatore togliendo le viti.
Staccare il tubo di troppopieno del bocchettone di riempimento del radiatore.

- (1) TUBO DI TROPPOPIENO
- (2) VITI
- (3) GRIGLIA DEL RADIATORE



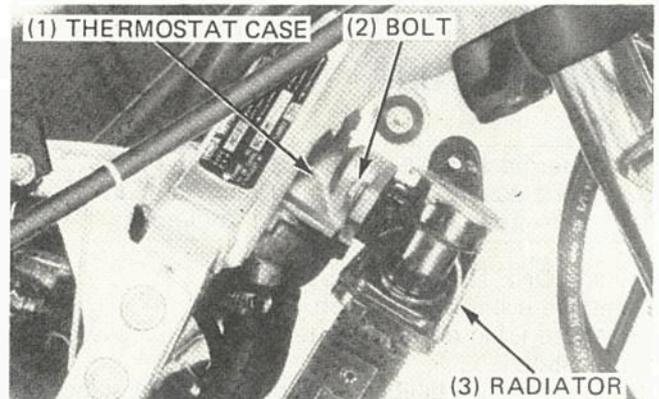
Staccare la tubazione dell'acqua dal radiatore.
Rimuovere i tre bulloni di montaggio dal radiatore.

- (1) BULLONI
- (2) TUBAZIONE DELL'ACQUA



Rimuovere il radiatore dalla scatola del termostato togliendo i bulloni.

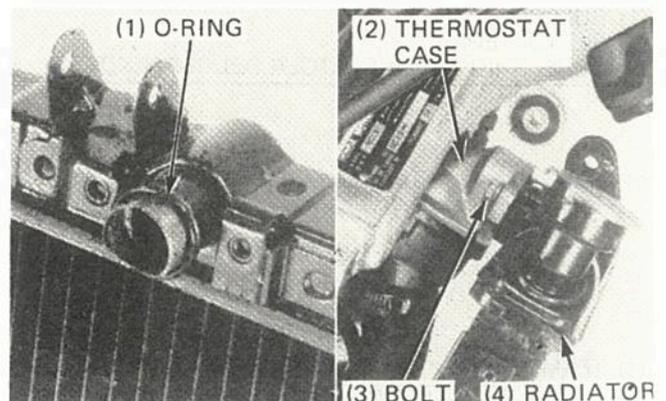
- (1) SCATOLA DEL TERMOSTATO
- (2) BULLONI
- (3) RADIATORE



INSTALLAZIONE DEL RADIATORE

Installare un nuovo anello di tenuta sul radiatore ed applicare del liquido refrigerante sull'anello di tenuta.
Collegare il radiatore alla scatola del termostato e stringere i bulloni.

- (1) ANELLO DI TENUTA
- (2) SCATOLA DEL TERMOSTATO
- (3) BULLONI
- (4) RADIATORE

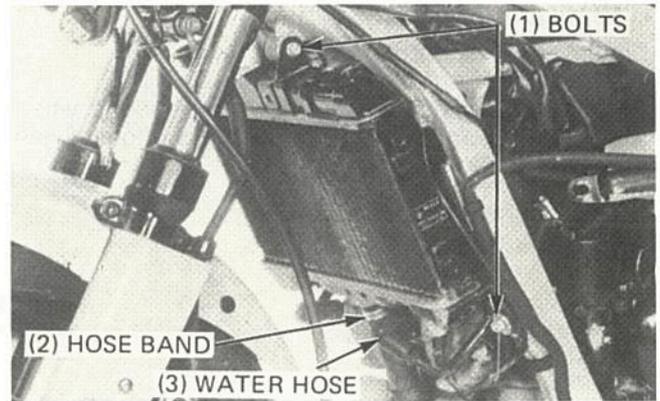




CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO

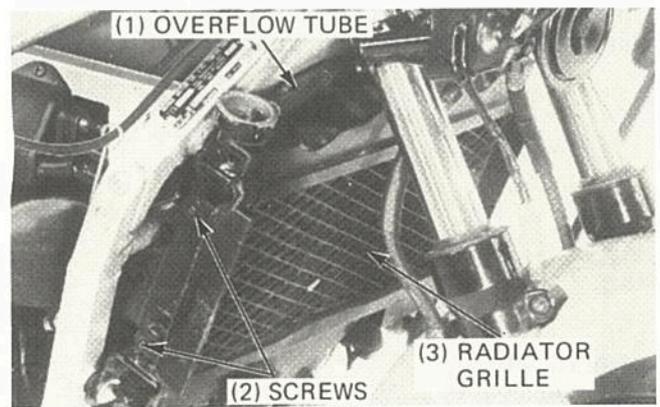
Installare il radiatore sul telaio utilizzando i tre bulloni di montaggio del radiatore.
Collegare la tubazione dell'acqua al radiatore e stringere la fascetta del tubo

- (1) BULLONI
- (2) FASCETTA STRINGITUBO
- (3) TUBAZIONE DELL'ACQUA



Installare la griglia del radiatore sul radiatore con le viti.
Collegare il tubo di troppopieno al bocchettone di riempimento del radiatore e fermarlo con la pinza.
Riempire il circuito con il liquido refrigerante prescritto (pag. 11-3).
Effettuare il controllo del circuito del radiatore. (pag. 11-4).

- (1) TUBO DI TROPPOPIENO
- (2) VITI
- (3) GRIGLIA DEL RADIATORE



TERMOSTATO/SENSORE DELLA TEMPERATURA

NOTA

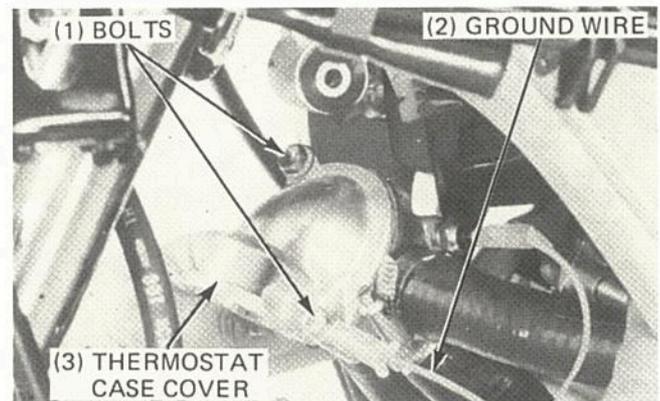
- Il termostato e il sensore della temperatura possono essere controllati togliendo la scatola del filtro aria senza rimuovere il radiatore.

RIMOZIONE DEL TERMOSTATO

Rimuovere il radiatore (pag. 11-5)
Staccare il filo di terra dal terminale sulla scatola del termostato.

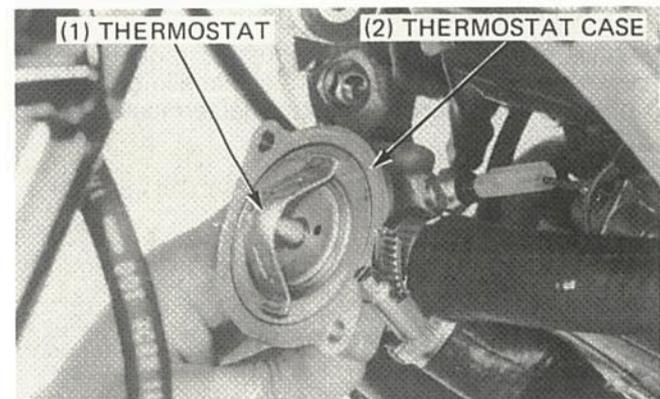
Rimuovere i due bulloni del coperchio della scatola del termostato ed il coperchio nonché il terminale di terra.

- (1) BULLONI
- (2) FILO DI TERRA
- (3) COPERCHIO DELLA SCATOLA DEL TERMOSTATO



Togliere il termostato dalla scatola

- (1) TERMOSTATO
- (2) SCATOLA DEL TERMOSTATO





CONTROLLO DEL TERMOSTATO

Controllare visivamente che il termostato non sia danneggiato.
Sospendere il termostato in acqua calda per controllare il funzionamento.

NOTA

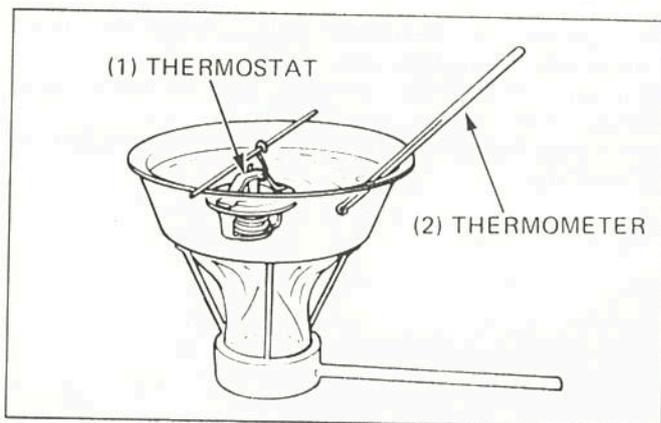
- Se il termostato o il termometro viene a contatto con il recipiente il risultato può essere falsato.

Sostituire il termostato se la valvola resta aperta a temperatura ambiente, oppure se reagisce alle temperature in modo diverso da quanto prescritto.

DATI TECNICI

APERTURA INIZIALE: 63° a 67° C
SOLLEVAMENTO VALVOLA: 8 mm. min. se riscaldata a 80° C per cinque minuti.

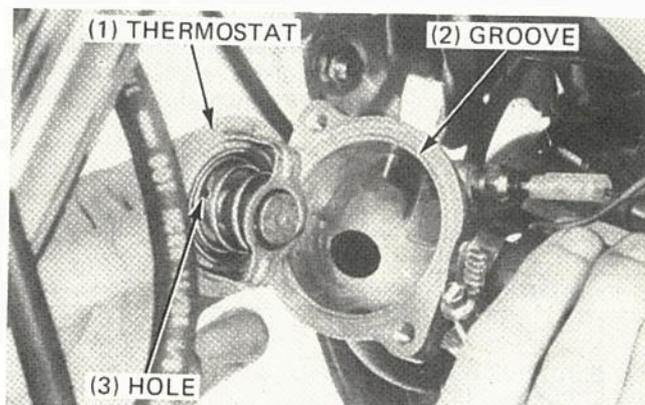
- (1) TERMOSTATO
(2) TERMOMETRO



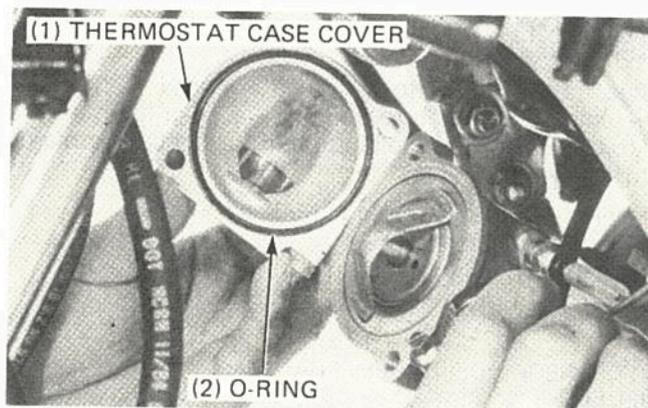
INSTALLAZIONE DEL TERMOSTATO

Installare il termostato nella scatola disponendo il foro nel termostato a sinistra e allineando lo stelo della valvola con la scanalatura nella scatola.

- (1) TERMOSTATO
(2) SCANALATURA
(3) FORO

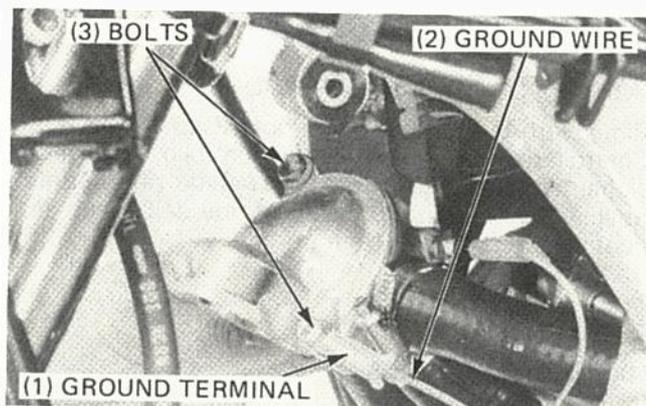


Installare un nuovo anello di tenuta sul coperchio della scatola del termostato.



- (1) COPERCHIO DELLA SCATOLA DEL TERMOSTATO
(2) ANELLO DI TENUTA

Installare il terminale di terra e il coperchio della scatola del termostato sulla scatola e stringere i due bulloni. Collegare il filo di terra al terminale. Montare il radiatore (pag. 11-5).



- (1) TERMINALE DI TERRA
(2) FILO DI TERRA
(3) BULLONI

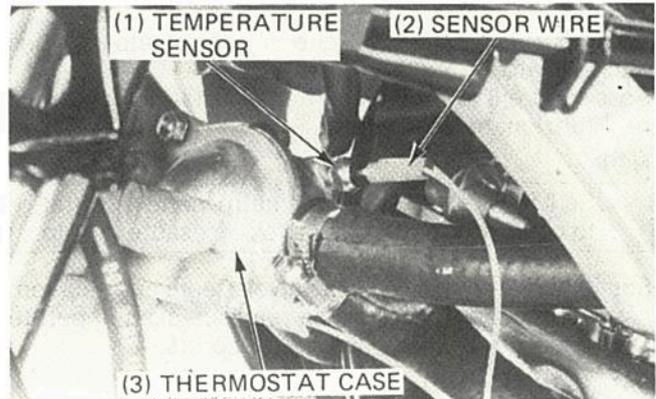


CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO

RIMOZIONE DEL SENSORE DELLA TEMPERATURA

Rimuovere il radiatore (pag. 11-5)
Staccare il filo del sensore dal sensore della temperatura.
Rimuovere il sensore della temperatura dalla scatola del termostato.

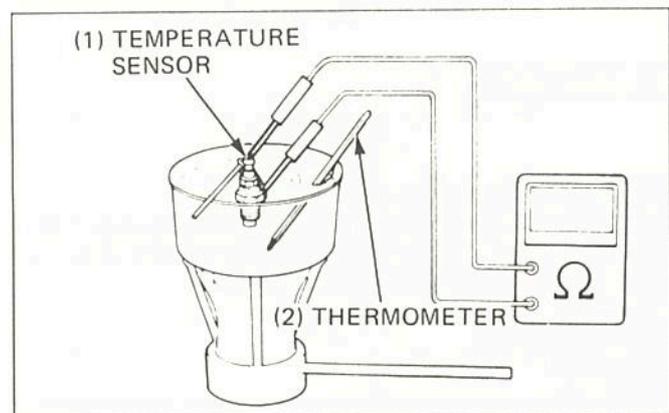
- (1) SENSORE DELLA TEMPERATURA
- (2) FILO DEL SENSORE
- (3) SCATOLA DEL TERMOSTATO



CONTROLLO DEL SENSORE DELLA TEMPERATURA
Sospendere il sensore della temperatura in un recipiente contenente olio sopra un fornello e misurare la resistenza attraverso il sensore man mano che l'olio si riscalda.

TEMPERATURE	°C	50	80	100	120
	F	122	176	211	250
RESISTENZA	Ohm	154	52	27	16

- (1) SENSORE TEMPERATURA
- (2) TERMOMETRO



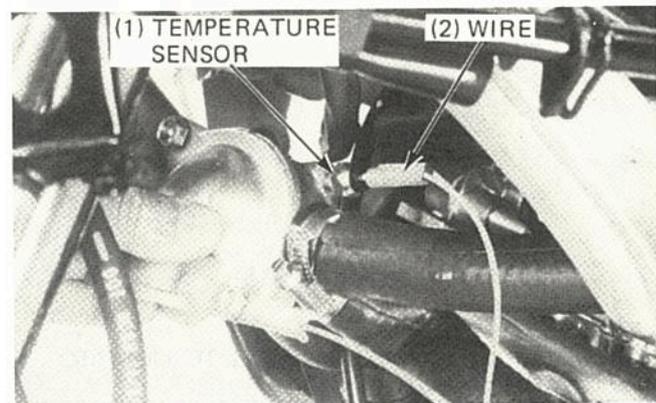
INSTALLAZIONE DEL SENSORE DELLA TEMPERATURA

Applicare un prodotto di tenuta (3-Bond N. 1212 o equivalente) alle filettature del sensore della temperatura.
Montare il sensore della temperatura nella scatola del termometro.

COPPIA DI SERRAGGIO: 10-14 Nm (1,0-1,4 Kgm)

Collegare il filo al sensore.
Installare il radiatore (pag. 11-5).

- (1) SENSORE DELLA TEMPERATURA
- (2) FILO

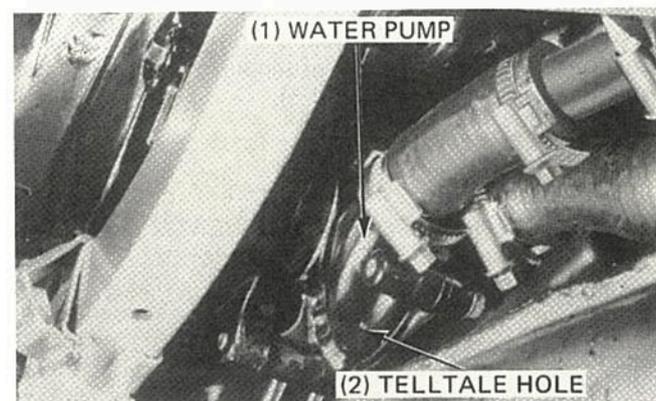


POMPA DELL'ACQUA

CONTROLLO DELLA GUARNIZIONE

Rimuovere la carenatura inferiore (Cap. 15).
Controllare, attraverso il foro di controllo, se la guarnizione presenta delle perdite del liquido refrigerante.
Sostituire tutto il gruppo della pompa dell'acqua se la guarnizione presenta delle perdite.

- (1) POMPA DELL'ACQUA
- (2) FORO DI CONTROLLO





RIMOZIONE DELLA POMPA ACQUA

Rimuovere le camere di scarico N. 1 e 3 (Cap. 15).
Far scolare l'olio della trasmissione (pag. 3-12).
Rimuovere la pompa olio (pag. 2-2).
Far scolare il liquido refrigerante (pag. 11-3).
Allentare le fascette dei tubi dell'acqua.
Rimuovere i due bulloni di montaggio della pompa acqua dal basamento e rimuovere le tubazioni facendo attenzione a non far cadere la rondella di spinta montata sull'albero della pompa.

NOTA

- Se la rondella di pressione cade nel motore è necessario rimuovere il coperchio del basamento destro.

- (1) BULLONI
(2) FASCETTE DEI TUBI
(3) POMPA ACQUA

Rimuovere i due bulloni del coperchio della pompa e rimuovere il coperchio, l'anello di tenuta e le due spine di centraggio.

- (1) COPERCHIO DELLA POMPA
(2) BULLONI

CONTROLLO DELLA POMPA ACQUA

Controllare che l'albero di azionamento della pompa acqua non sia piegato o danneggiato.
Controllare che il cuscinetto della pompa non abbia un gioco eccessivo.
Se necessario, sostituire tutto il gruppo della pompa acqua.

- (1) ALBERO DI AZIONAMENTO DELLA POMPA
(2) SPINE DI CENTRAGGIO
(3) ANELLI DI TENUTA

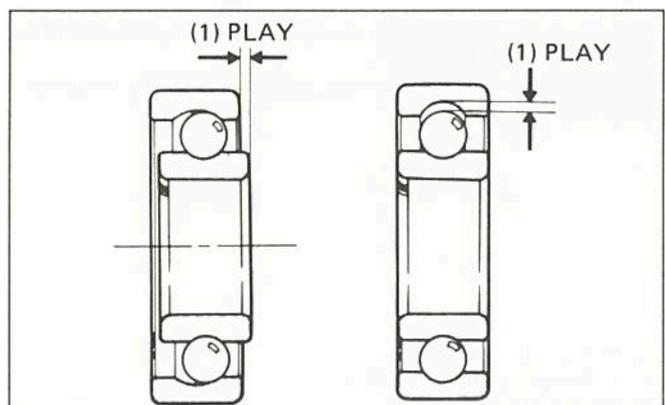
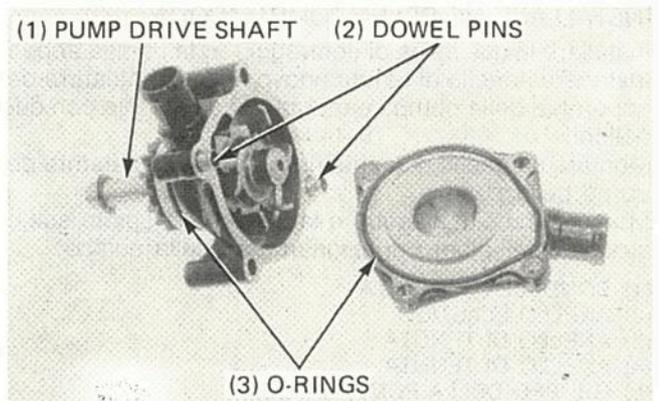
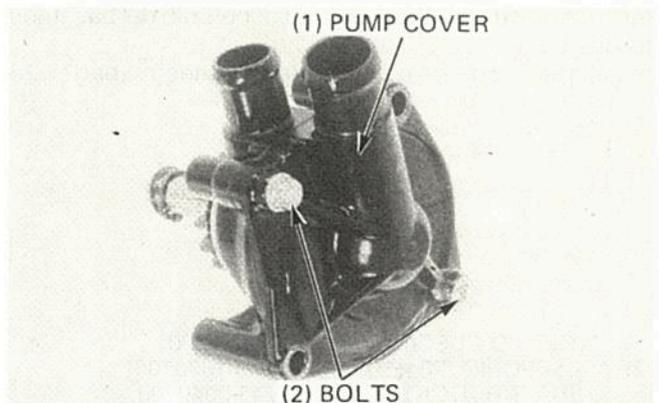
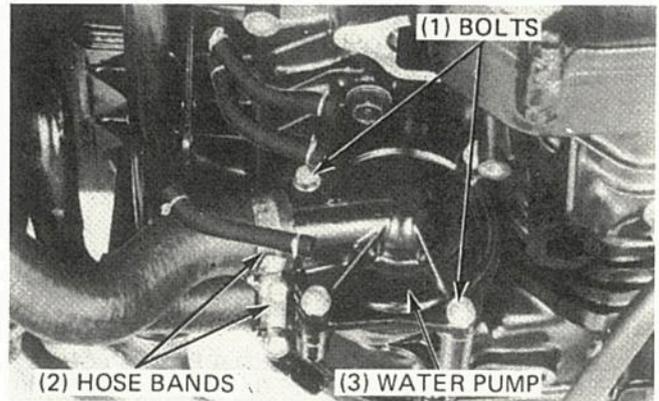
CONTROLLO/SOSTITUZIONE DEL CUSCINETTO DEL COPERCHIO DEL BASAMENTO DESTRO

NOTA

- Il cuscinetto del coperchio del basamento destro può essere controllato attraverso il foro di montaggio della pompa acqua nel basamento.

Controllare che il cuscinetto dell'albero della pompa acqua installato sul coperchio del basamento destro non sia usurato o abbia eccessivo gioco.
Sostituire il cuscinetto, se necessario, attenendosi al seguente procedimento.

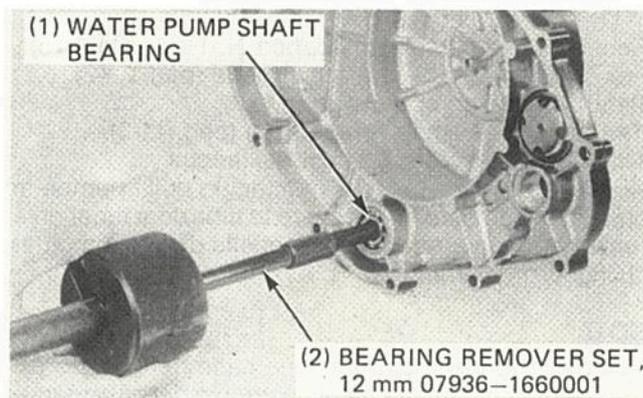
- (1) GIOCO





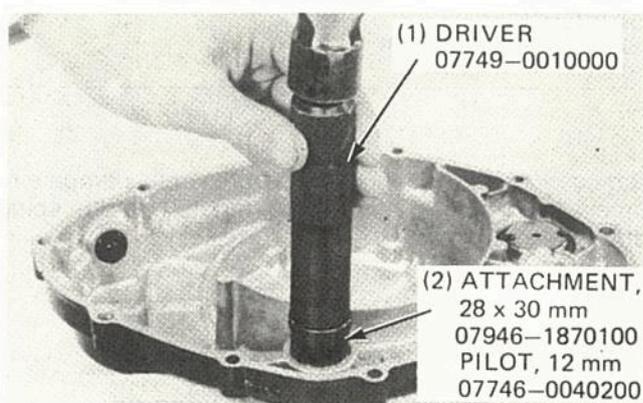
Rimuovere il coperchio del basamento destro (pag. 7-3).
Rimuovere il cuscinetto dal coperchio del basamento destro.

- (1) CUSCINETTO DELL'ALBERO DELLA POMPA ACQUA
(2) SERIE ESTRATTORE CUSCINETTI, 12 mm 07936-166001



Inserire un cuscinetto nuovo nel coperchio del basamento destro.
Installare il coperchio del basamento destro (pag. 7-18)

- (1) BATTITOIO CUSCINETTI 07749-0010000
(2) ACCESSORIO, 28 x 30 mm. 07946-1870100
GUIDA BATTITOIO, 12 mm 07746-0040200



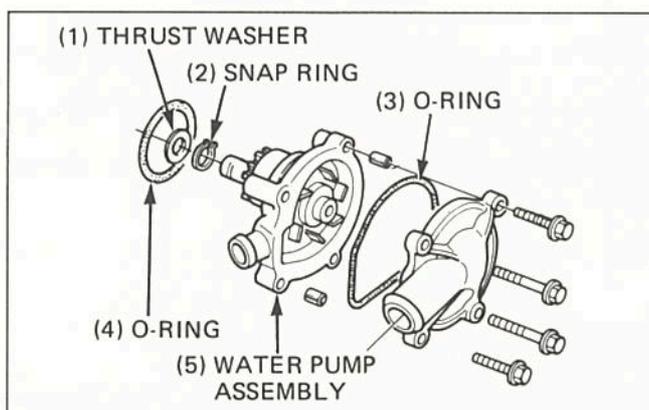
INSTALLAZIONE DELLA POMPA ACQUA

Installare le due spine di centraggio sulla pompa acqua.
Installare l'anello di tenuta nuovo nella scanalatura del coperchio della pompa e montare il coperchio con due bulloni.

Montare un anello di tenuta nuovo nella scanalatura del corpo della pompa.

Montare l'anello elastico e la rondella di spinta sull'estremità dell'albero di azionamento della pompa.

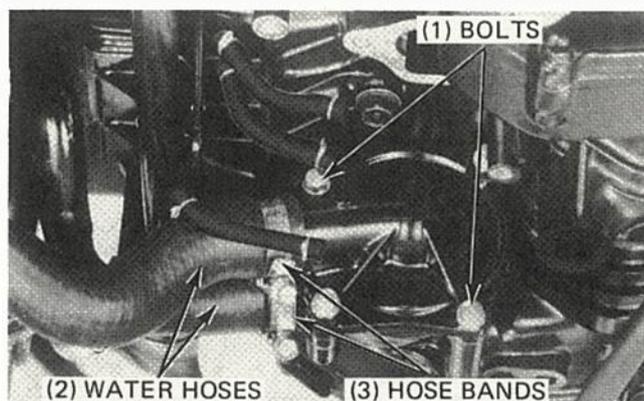
- (1) RONDELLA DI SPINTA
(2) ANELLO ELASTICO
(3) ANELLO DI TENUTA
(4) ANELLO DI TENUTA
(5) GRUPPO DELLA POMPA ACQUA



Installare il gruppo della pompa acqua sul basamento e stringere i due bulloni.

Collegare le tubazioni dell'acqua alla pompa e stringere le fascette dei tubi.

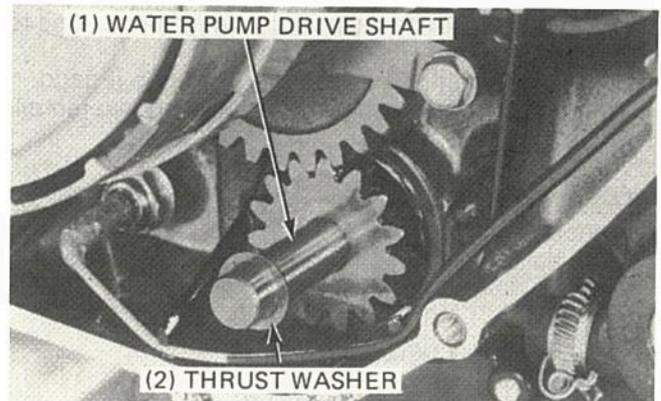
- (1) BULLONI
(2) TUBAZIONI DELL'ACQUA
(3) FASCETTE DEI TUBI





Se la rondella di spinta cade dall'albero della pompa nel motore, togliere il coperchio del basamento destro (pag. 7-3) e montare la rondella sull'albero. Montare il coperchio del basamento destro (pag. 7-18). Montare la pompa olio (pag. 2-3). Riempire il basamento con l'olio del cambio del tipo prescritto (pag. 3-12). Montare le camere di scarico dei cilindri N. 1 e N. 3 (Cap. 15).

- (1) ALBERO DI AZIONAMENTO DELLA POMPA ACQUA
- (2) RONDELLA DI SPINTA



Riempire il circuito di raffreddamento con il liquido refrigerante del tipo prescritto (pag. 11-3). Eseguire il test di pressurizzazione del circuito (pag. 11-4).

SERBATOIO DI RISERVA

RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

Rimuovere la carenatura (Cap. 15).
Rimuovere il coperchio del tappo togliendo la vite.
Rimuovere il serbatoio di riserva dal supporto della carenatura togliendo il bullone.
Rimuovere il tappo del serbatoio e far scolare il liquido refrigerante dal serbatoio.
Staccare le tubazioni di troppopieno e di sfiato dal serbatoio.

Montare il serbatoio di riserva seguendo l'ordine inverso a quello di smontaggio e riempire il serbatoio con il liquido refrigerante (pag. 11-4).

- (1) SERBATOIO DI RISERVA
- (2) BULLONE
- (3) COPERCHIO DEL TAPPO
- (4) TUBO DI TROPPOPIENO
- (5) TUBO DI SFIATO

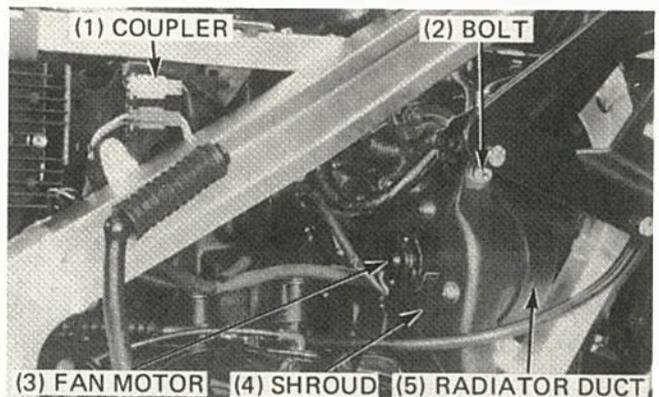


MOTORINO DELLA VENTOLA DI RAFFREDDAMENTO

RIMOZIONE /INSTALLAZIONE

Rimuovere la carenatura (Cap. 15).
Staccare la spina del motorino della ventola.
Rimuovere il bullone e togliere il gruppo ventola/protezione dal condotto del radiatore.

- (1) SPINA
- (2) BULLONE
- (3) MOTORINO DELLA VENTOLA
- (4) PROTEZIONE
- (5) CONDOTTO DEL RADIATORE



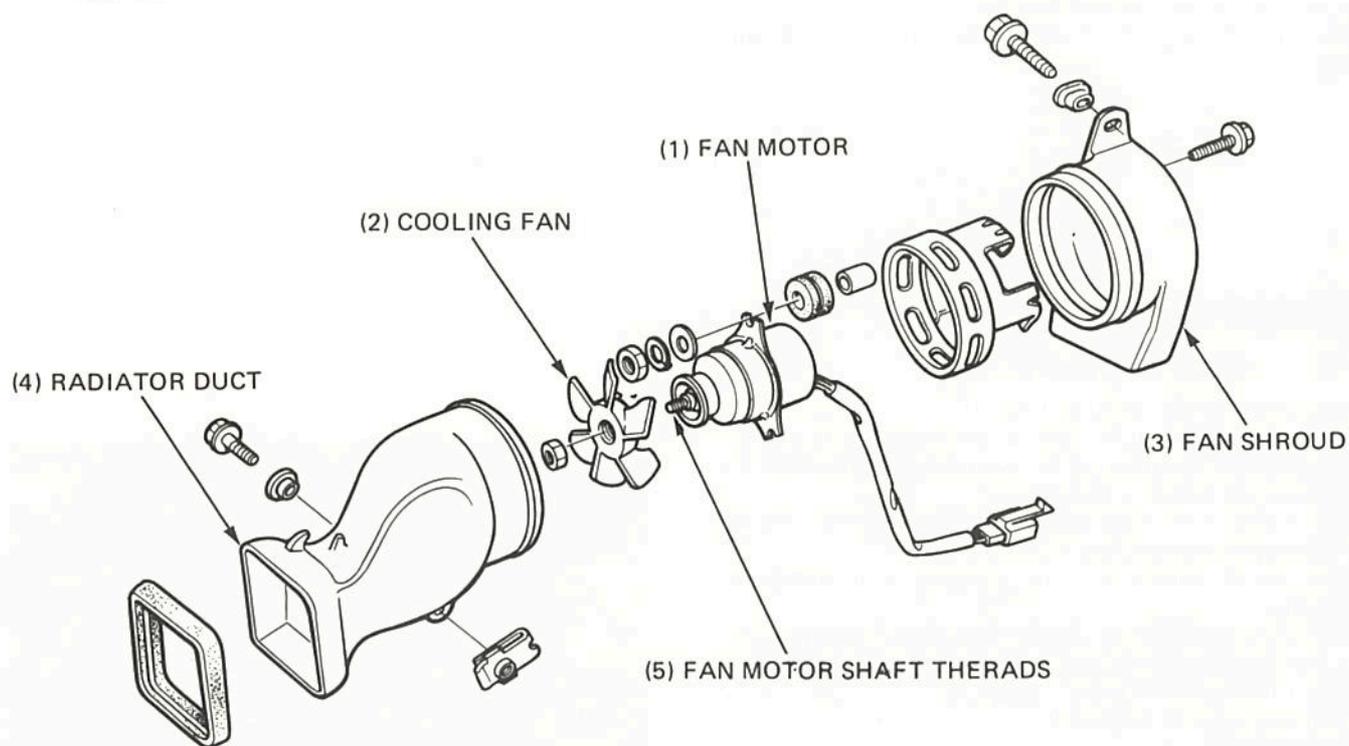


Rimuovere il motorino della ventola dalla protezione togliendo le tre viti.
Rimuovere la ventola dal motore togliendo il dado.
Montare il motore della ventola nel senso inverso allo smontaggio.

NOTA

- Applicare un prodotto frena-filetti alla filettatura dell'albero del motorino prima di stringere il dado della ventola.

- (1) MOTORINO DELLA VENTOLA
- (2) VENTOLA DI RAFFREDDAMENTO
- (3) PROTEZIONE DELLA VENTOLA
- (4) CONDOTTO DEL RADIATORE
- (5) FILETTATURA DELL'ALBERO DEL MOTORINO DELLA VENTOLA

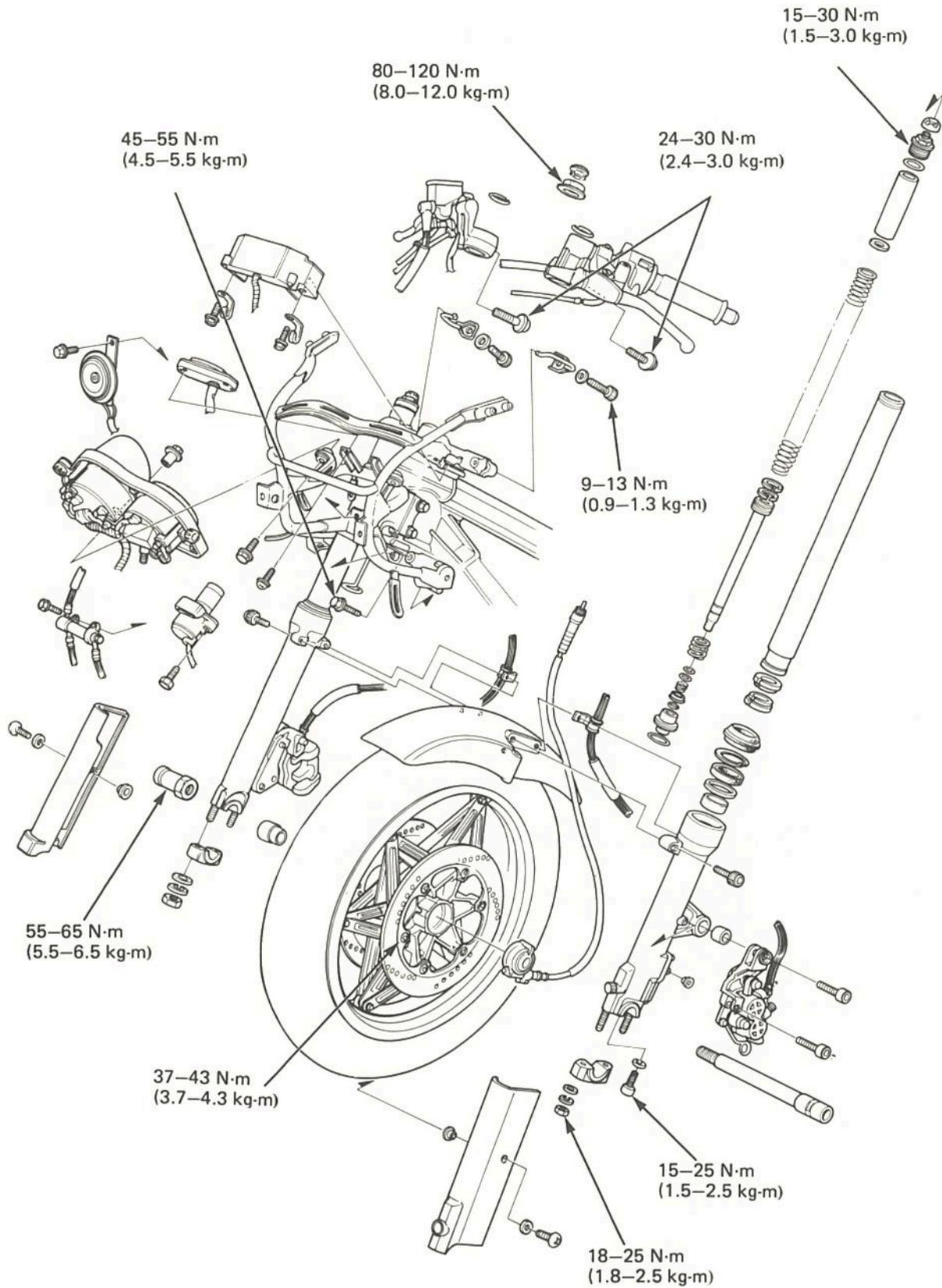




HONDA

NS400R

MEMO



12. STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONI

INFORMAZIONI DI SERVIZIO	12-1	RUOTA ANTERIORE	12-7
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE		FORCELLE ANTERIORI	12-13
DEGLI INCONVENIENTI	12-2	CANOTTO DELLO STERZO	12-21
MANUBRI	12-3		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- È necessario un crick idraulico o un cavalletto per sorreggere la motocicletta:
- Le ruote COMSTAR non necessitano di manutenzione; se i raggi, il cerchio o il mozzo della ruota sono danneggiati, è necessario sostituire tutta la ruota:
- Le procedure per la rimozione, la riparazione ed il rimontaggio dei pneumatici senza camera di aria sono contenute nel Manuale per Pneumatici Tubeless.

DATI TECNICI

OGGETTO		VALORI STANDARD	LIMITI DI USURA
Curvatura del perno ruota		—	0,2 mm
Errore di centraggio del cerchio ruota	Radiale	—	2,0 mm
	Assiale	—	2,0 mm
Lunghezza libera della molla della forcella		369,7 mm	362,3 mm
Curvatura canna della forcella		—	0,2 mm
Capacità olio forcella anteriore	Destra	332 cc	—
	Sinistra	348 cc	—
Livello olio nella forcella anteriore		120 mm	—
Pressione aria forcella anteriore		0–40 kPa (0,4 kg/cm ²)	—

COPPIE DI SERRAGGIO

Bullone di serraggio del manubrio	24–30	Nm (2,4–3,0 kgm)
Dado del perno ruota	55–65	Nm (5,5–6,5 kgm)
Bullone serraggio forcella	Superiore	9–13 Nm (0,9–1,3 kgm)
	Inferiore	45–55 Nm (4,5–5,5 kgm)
Coperchio della canna della forcella	15–30	Nm (1,5–3,0 kgm)
Dado del canotto dello sterzo	80–120	Nm (8,0–12,0 kgm)
Bullone a testa cava disco del freno	37–43	Nm (3,7–4,3 kgm)
Dado supporto perno ruota	18–25	Nm (1,8–2,5 kgm)
Dado di registro cuscinetto dello sterzo	28–32	Nm (2,8–3,2 kgm)
Bullone a testa cava canna della forcella	15–25	Nm (1,5–2,5 kgm)
Bullone a testa cava scatola anti-affondamento	6–9	Nm (0,6–0,9 kgm)

12



ATTREZZI

Speciali

Battitoio per canotto dello sterzo	07946-MB00000
Serie estrattore cuscinetti a sfera	07946-KM90000
Chiave per canotto di sterzo	07916-4300000
Chiave esagonale, 6 mm.	07917-3230000
Pinze per anelli elastici	07914-3230001
Battitoio per anello di tenuta forcella	07947-3710101

Comuni

Chiave per ghiere, 30 × 32 mm	07716-0020400
Prolunga	07716-0020500
Battitoio	07749-0010000
Accessorio, 42 × 47 mm	07746-0010300
Guida, 15 mm.	07746-0040300
Espansore per estrattore cuscinetti	07746-0050100
Bussola per estrattore cuscinetti, 15 mm	07746-0050400
Battitoio per anello di tenuta forcella	07747-0010100

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI**Sterzo duro**

- Dado di registro cuscinetto dello sterzo troppo serrato.
- Cuscinetti del canotto dello sterzo difettosi.
- Cuscinetti del canotto dello sterzo danneggiati.
- Pressione dei pneumatici insufficiente.

Lo sterzo tira da un lato o non è diritto

- Forcelle piegate.
- Perno della ruota anteriore piegato.
- Montaggio non corretto della ruota anteriore

La ruota anteriore oscilla

- Cerchio piegato.
- Cuscinetti della ruota anteriore usurati.
- Pneumatico difettoso.
- Dado perno della ruota serrato non correttamente.

Sospensione troppo morbida

- Molle della forcella indebolite.
- Insufficiente quantità di olio nelle forcelle.
- Pressione dell'aria nella forcella non corretta.

Sospensione troppo rigida

- Olio di tipo errato nelle forcelle.
- Pressione dell'aria nella forcella non corretta.
- Canne della forcella piegate.
- Passaggio dell'olio ostruito.
- Foro passaggio Anti-affondamento ostruito.

Sospensione anteriore rumorosa

- Boccole della canna o del fodero usurate.
- Insufficiente quantità di olio nelle forcelle.
- Organi di fissaggio della forcella anteriore lenti.
- Mancanza di grasso nel rinvio del tachimetro.

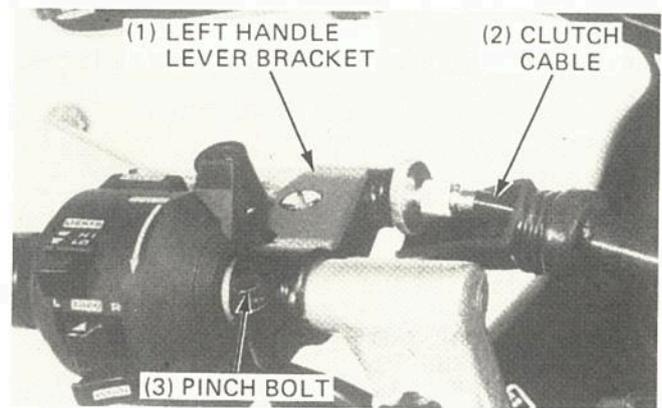


MANUBRI

RIMOZIONE DEL MANUBRIO SINISTRO

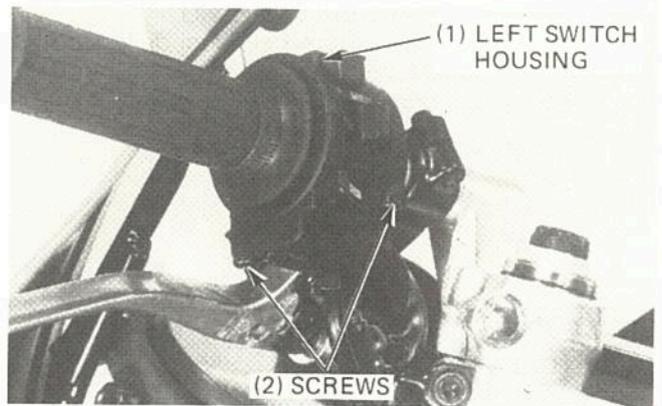
Staccare il cavo della frizione dalla leva della frizione. Allentare il bullone di fissaggio del supporto della leva del manubrio sinistro.

- (1) SUPPORTO DELLA LEVA MANUBRIO SINISTRO
- (2) CAVO DELLA FRIZIONE
- (3) BULLONE DI FISSAGGIO



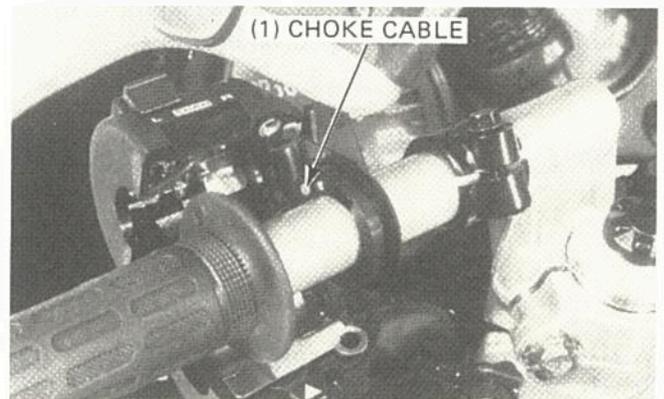
Rimuovere le viti dell'alloggiamento dell'interruttore sinistro ed aprire l'alloggiamento dell'interruttore.

- (1) ALLOGGIAMENTO DELL'INTERRUTTORE SINISTRO
- (2) VITI



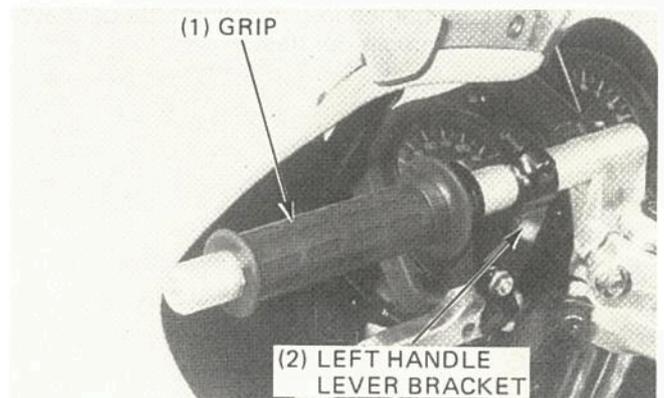
Staccare il cavo dello starter dalla leva dello starter e rimuovere l'alloggiamento dell'interruttore sinistro.

- (1) CAVO DELLO STARTER



Rimuovere la manopola del manubrio sinistro e il supporto della leva dal manubrio.

- (1) MANOPOLA
- (2) SUPPORTO DELLA LEVA DEL MANUBRIO SINISTRO

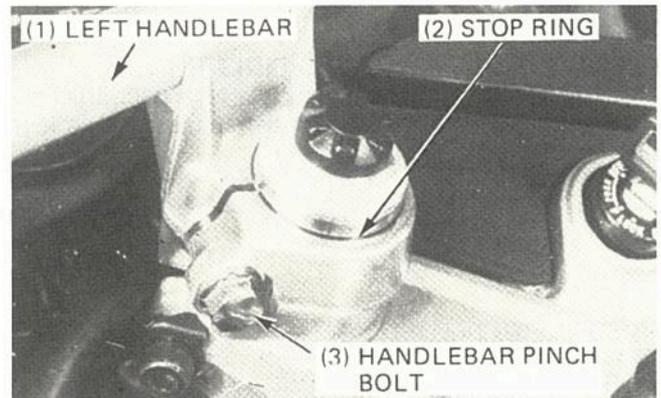




STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONI

Rimuovere l'anello di arresto e il bullone di fissaggio del manubrio.
Rimuovere il manubrio sinistro dalla canna della forcella.

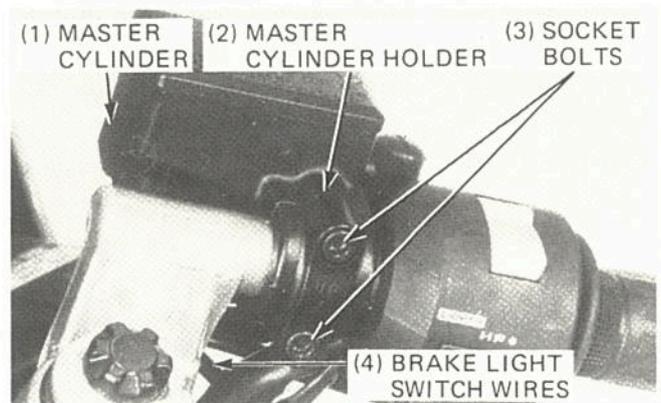
- (1) MANUBRIO SINISTRO
- (2) ANELLO DI ARRESTO
- (3) BULLONE DI FISSAGGIO DEL MANUBRIO



RIMOZIONE DAL MANUBRIO DESTRO

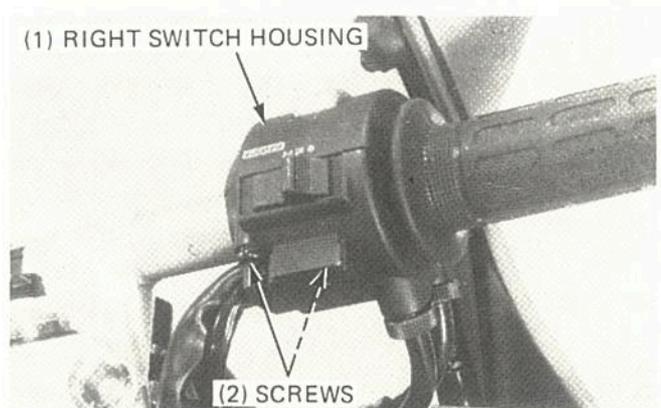
Staccare i fili dell'interruttore delle luci dello stop.
Rimuovere la pompa del freno e il supporto togliendo i bulloni a testa cava.

- (1) POMPA FRENO
- (2) SUPPORTO DEL CILINDRO PRINCIPALE
- (3) BULLONI A TESTA CAVA
- (4) FILI DELL'INTERRUTTORE DELLE LUCI DI STOP



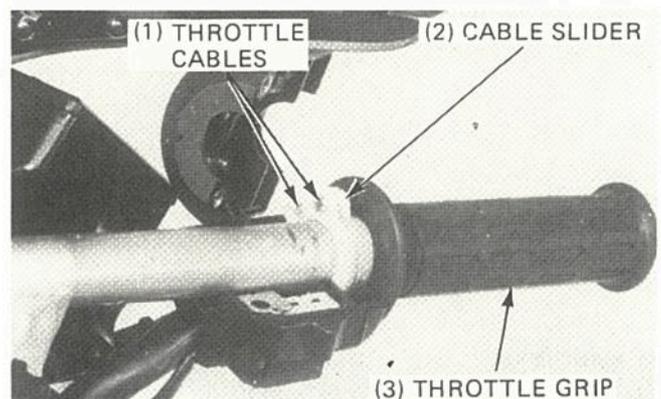
Rimuovere le viti dell'alloggiamento dell'interruttore destro e aprire l'alloggiamento dell'interruttore.

- (1) ALLOGGIAMENTO DELL'INTERRUTTORE DESTRO
- (2) VITI



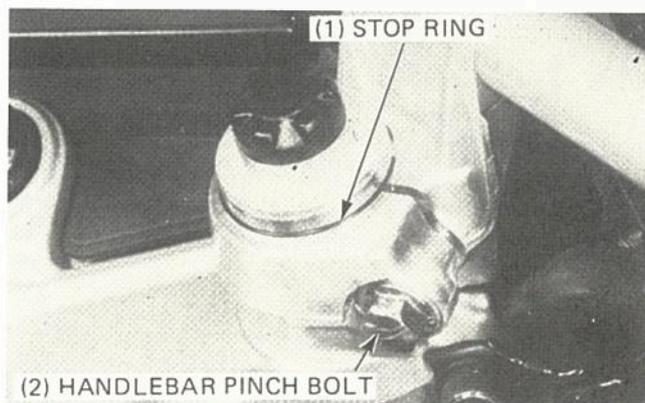
Staccare i cavi del comando gas dalla guida del cavo e rimuovere la manopola del gas.

- (1) CAVI DEL GAS
- (2) GUIDA DEI CAVI
- (3) MANOPOLA DEL GAS





Rimuovere il manubrio destro dalla canna della forcella togliendo l'anello di arresto ed il bullone di fissaggio del manubrio.



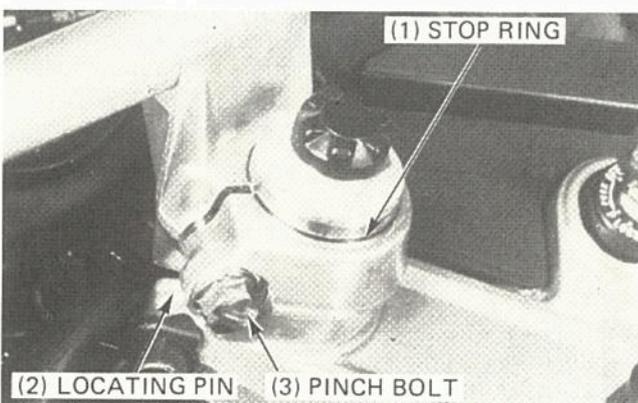
- (1) ANELLO DI ARRESTO
- (2) BULLONE DI FISSAGGIO DEL MANUBRIO

INSTALLAZIONE DEL MANUBRIO SINISTRO

Installare il manubrio sinistro sul tubo della forcella ed allineare la spina di centraggio con l'intaglio nel trapezio superiore della forcella. Stringere il bullone di fissaggio del manubrio.

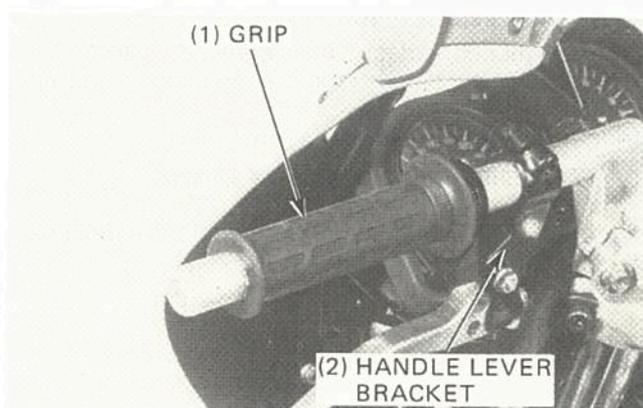
COPPIA DI SERRAGGIO: 24-30 Nm (2,4-3,0 kgm)

Installare l'anello di arresto nella scanalatura della canna della forcella.



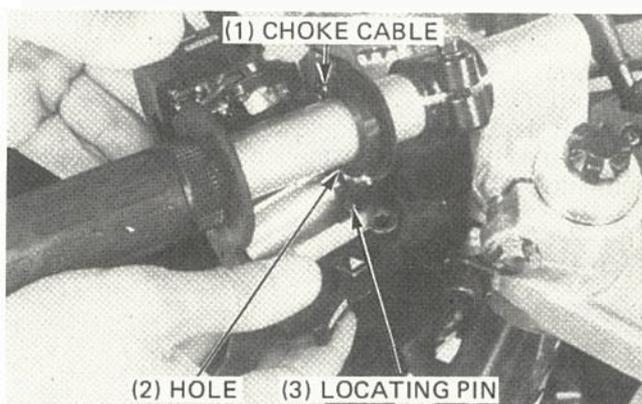
- (1) ANELLO DI ARRESTO
- (2) SPINA DI CENTRAGGIO
- (3) BULLONE DI FISSAGGIO

Applicare un'adesivo alla parte interna di una manopola sinistra nuova. Installare il supporto della leva del manubrio sinistro e la manopola sul manubrio.



- (1) MANOPOLA
- (2) SUPPORTO DELLA LEVA

Collegare il cavo dello starter alla leva dello starter. Installare la scatola dell'interruttore del manubrio sinistro allineando la spina di centraggio al foro del manubrio.



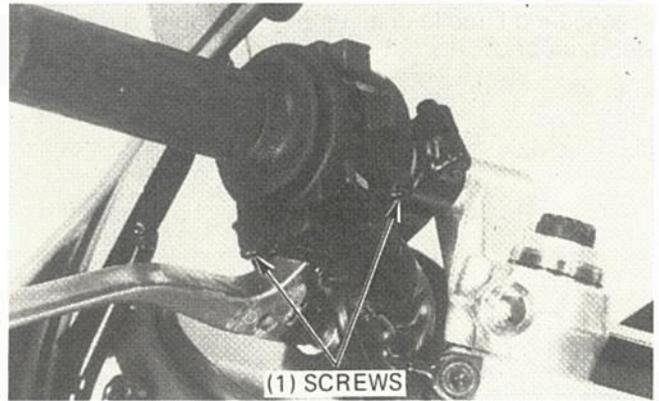
- (1) CAVO DELLO STARTER
- (2) FORO
- (3) SPINA DI CENTRAGGIO



STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONI

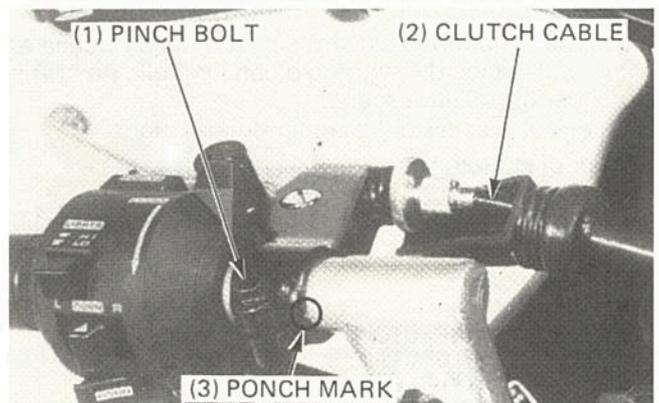
Montare le viti dell'alloggiamento dell'interruttore. Stringere prima la vite anteriore, poi stringere la vite posteriore.

(1) VITI



Collegare il cavo della frizione alla leva della frizione. Far coincidere il margine sul supporto della leva con il segno di riferimento sul manubrio e stringere il bullone di fissaggio.

(1) BULLONE DI FISSAGGIO
(2) CAVO DELLA FRIZIONE
(3) SEGNO DI RIFERIMENTO



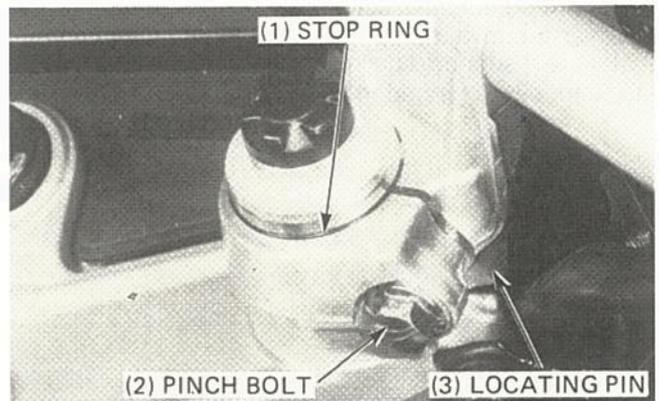
INSTALLAZIONE DEL MANUBRIO DESTRO

Montare il manubrio destro sulla canna della forcella ed allineare la spina di centraggio con l'incavo nel trapezio superiore della forcella. Stringere il bullone di fissaggio del manubrio.

COPPIA DI SERRAGGIO: 24-30 Nm (2,4-3,0 kgm).

Montare l'anello di arresto nella scanalatura della canna della forcella.

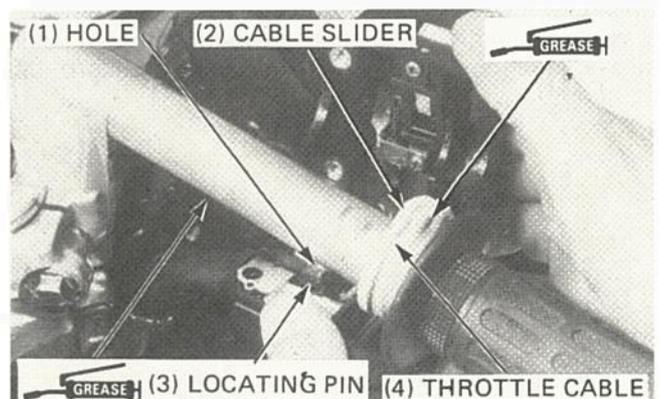
(1) ANELLO DI ARRESTO
(2) BULLONE DI FISSAGGIO
(3) SPINA DI CENTRAGGIO



Applicare del grasso alla superficie di scorrimento della manopola del gas e far scivolare la manopola sul manubrio.

Collegare i cavi del comando gas alla guida dei cavi. Allineare la spina di centraggio sull'alloggiamento dell'interruttore destro al foro nel manubrio e montare l'alloggiamento dell'interruttore.

(1) FORO
(2) GUIDA DEL CAVO
(3) SPINA DI CENTRAGGIO
(4) CAVO COMANDO GAS





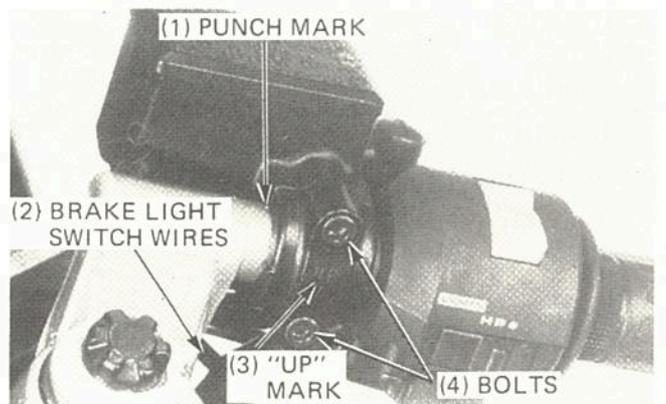
Installare le viti dell'alloggiamento dell'interruttore. Stringere prima la vite anteriore poi la vite posteriore.

(1) VITI



Porre la pompa del freno anteriore sul manubrio e montare il supporto con il segno "up" rivolto verso l'alto. Allineare il margine del supporto con il segno di riferimento sul manubrio. Stringere prima il bullone superiore e poi quello inferiore. Collegare i fili dell'interruttore dello stop all'interruttore.

- (1) SEGNO DI RIFERIMENTO
- (2) FILI DELL'INTERRUTTORE DELLO STOP
- (3) SEGNO DI RIFERIMENTO "UP"
- (4) BULLONI

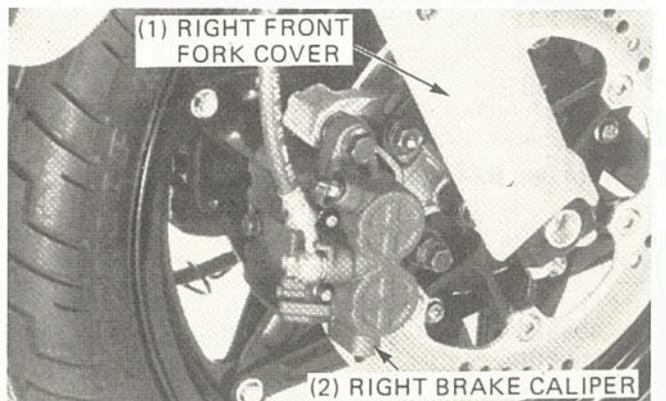


RUOTA ANTERIORE

RIMOZIONE DELLA RUOTA ANTERIORE

Rimuovere il coperchio della forcella anteriore destra togliendo la vite a testa cava.
Rimuovere la pinza del freno anteriore destro ed il supporto (pag. 14-5)

- (1) COPERCHIO DELLA FORCELLA ANTERIORE DESTRA
- (2) PINZA DEL FRENO DESTRO

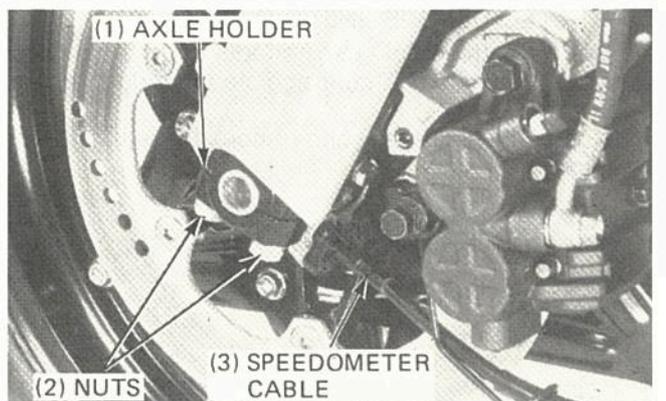


Staccare il cavo del tachimetro dalla scatola di rinvio togliendo la vite.

Inserire un crick o un cavalletto sotto il telaio e sollevare dal suolo la ruota anteriore.

Togliere i dadi del supporto del perno, il supporto del perno e la ruota anteriore.

- (1) SUPPORTO DEL PERNO
- (2) DADI
- (3) CAVO DEL TACHIMETRO

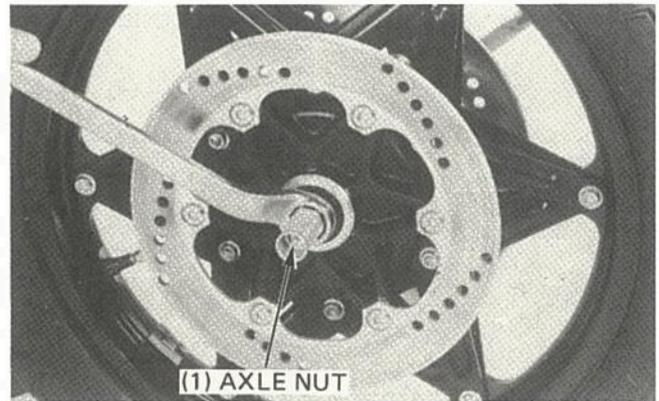




STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONI

RIMOZIONE DEL PERNO RUOTA ANTERIORE

Tenendo fermo il perno, rimuovere il dado del perno ruota.
Rimuovere il perno ruota e la scatola di rinvio del tachimetro.

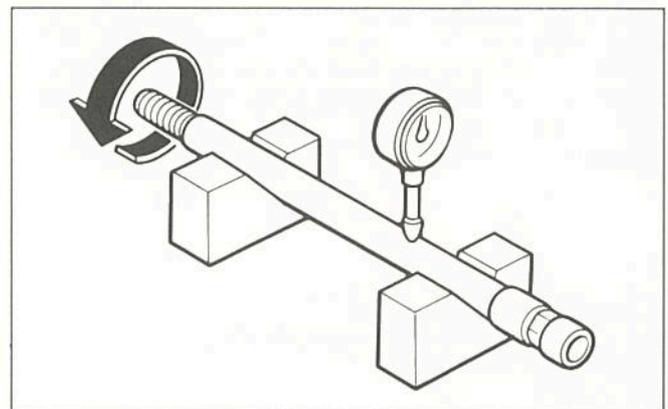


(1) DADO DEL PERNO RUOTA

CONTROLLO DEL PERNO DELLA RUOTA

Poggiare il perno della ruota su due blocchetti a V e misurare l'errore di centraggio.
L'errore di centraggio reale corrisponde alla metà della lettura totale.

LIMITE DI USURA: 0,2 mm.



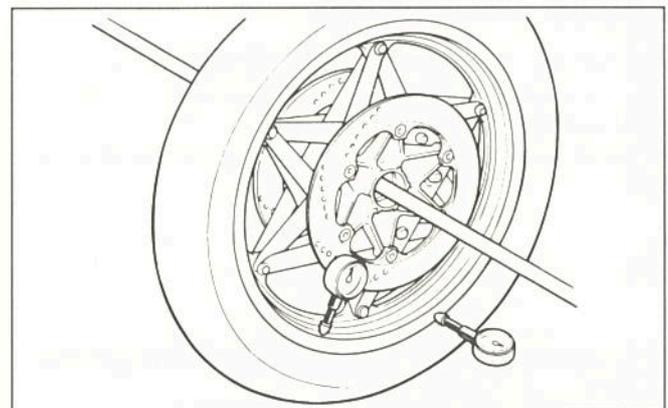
CONTROLLO DEL CERCHIO RUOTA

Controllare il cerchio posando la ruota su di un braccio di centraggio.
Far girare lentamente la ruota e misurare l'errore di centraggio usando un comparatore.

LIMITI DI USURA: OSCILLAZIONE RADIALE: 2,0 mm.
OSCILLAZIONE ASSIALE: 2,0 mm.

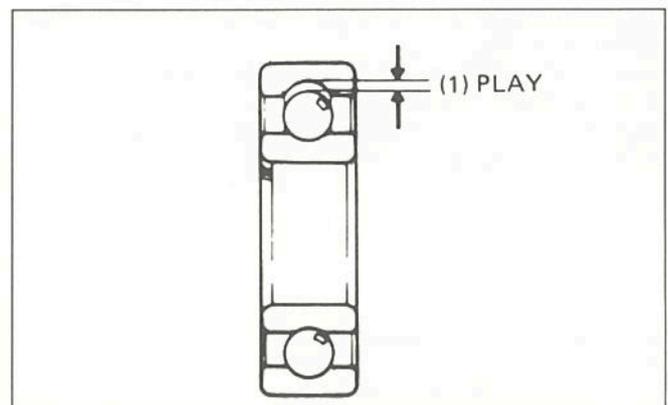
NOTA

- La ruota non può essere riparata e deve essere sostituita qualora i limiti massimi vengano superati.



CONTROLLO DEI CUSCINETTI RUOTA

Controllare il gioco dei cuscinetti della ruota ponendo la ruota su un banco di centraggio e facendo girare la ruota manualmente.
Sostituire i cuscinetti se sono rumorosi e se hanno eccessivo gioco.



(1) GIOCO



EQUILIBRATURA DELLA RUOTA

ATTENZIONE

- *L'equilibratura della ruota influisce direttamente sulla stabilità, la maneggevolezza e sulla sicurezza generale della motocicletta. Controllare sempre l'equilibratura ogni volta che il pneumatico viene rimosso dal cerchio.*

NOTA

- Per una equilibratura ottimale il segno per la equilibratura del pneumatico (un punto di vernice sul fianco) deve essere collocato accanto allo stelo della valvola. Se necessario rimontare il pneumatico.

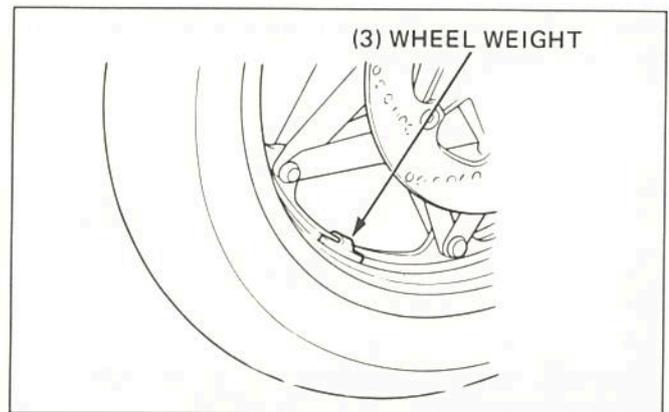
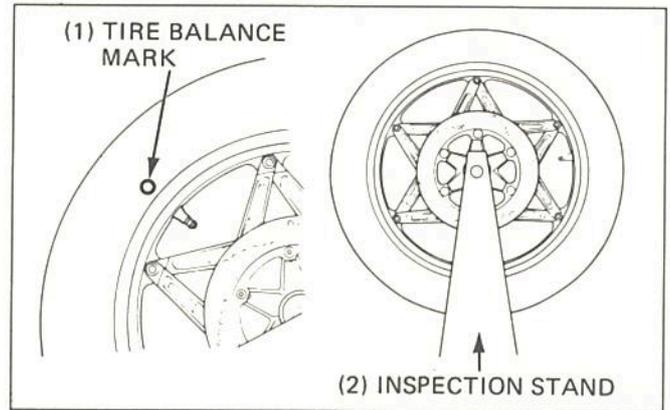
Rimuovere l'anello parapolvere e la scatola dell'ingragnaggio del tachimetro dalla ruota.

Montare la ruota, il pneumatico e il gruppo del disco freno su un banco di controllo.

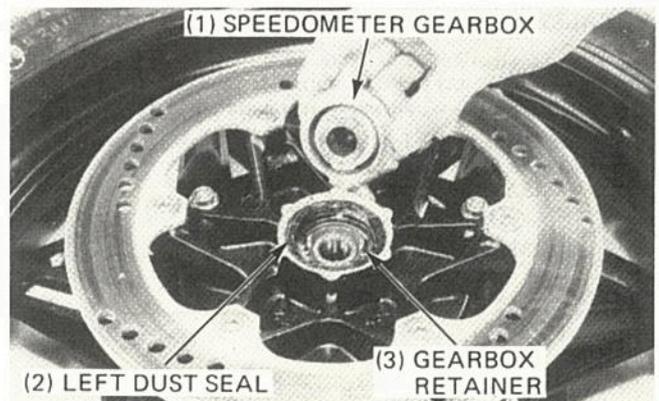
Far girare la ruota, farla fermare e contrassegnare con del gesso la parte più bassa (più pesante) della ruota. Ripetere tale operazione due o tre volte per verificare il settore più pesante.

Se la ruota è equilibrata non si arresterà più nella stessa posizione.

Per equilibrare la ruota montare dei piombi sul lato più alto del cerchio, e cioè il lato opposto al segno fatto con il gesso. Aggiungere piombi in numero sufficiente affinché la ruota non sia arresti più nella stessa posizione quando la si gira. Non aggiungere più di 70 grammi alla ruota anteriore (ruota posteriore: 60 grammi).



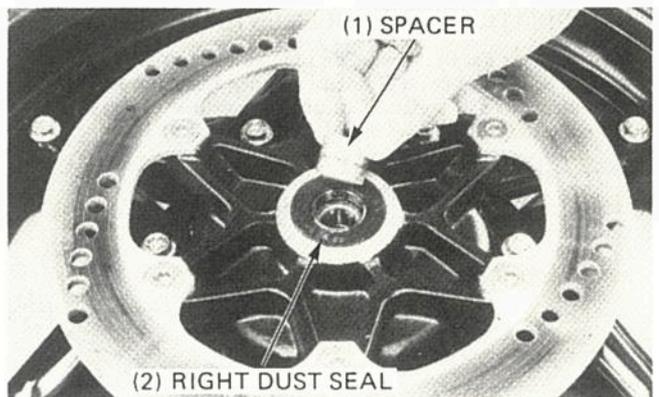
- (1) SEGNO DI EQUILIBRATURA DEL PNEUMATICO
- (2) BANCO DI CONTROLLO
- (3) PIOMBO RUOTA



SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Rimuovere la scatola di rinvio del tachimetro, il parapolvere sinistro e il fermo della scatola di rinvio dal mozzo ruota.

- (1) SCATOLA DI RINVIO DEL TACHIMETRO
- (2) PARAPOLVERE SINISTRO
- (3) FERMO DELLA SCATOLA DI RINVIO



Rimuovere il distanziale e il parapolvere destro dal mozzo ruota.

- (1) DISTANZIALE
- (2) PARAPOLVERE DESTRO



STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONI

Rimuovere i dischi freno destro e sinistro togliendo i bulloni a testa cava.



(1) DISCO FRENO

Rimuovere i cuscinetti della ruota e la boccola distanziale dal mozzo della ruota.



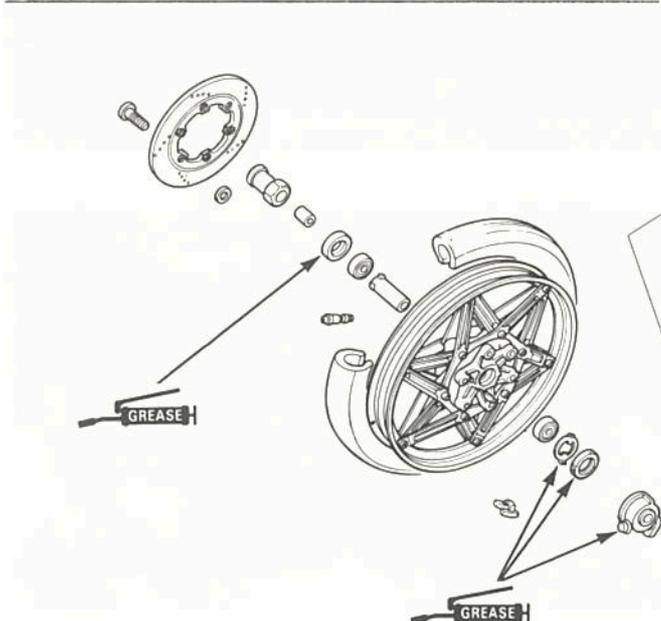
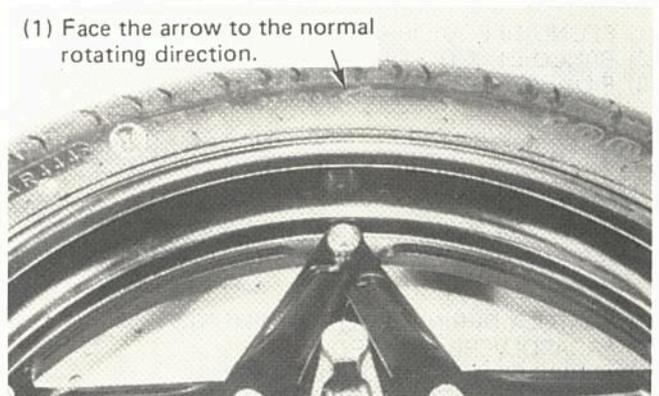
(1) ESPANSORE DELL'ESTRATTORE PER CUSCINETTI
(2) MANDRINO ESTRATTORE CUSCINETTI, 15 mm.

MONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

ATTENZIONE

• Non applicare del grasso sul disco del freno: ciò pregiudica la potenza della frenata.

(1) METTERE LA FRECCIA NELLA DIREZIONE DI ROTAZIONE NORMALE.





Inserire prima un nuovo cuscinetto destro, poi montare la boccola distanziale.

NOTA

- Accertarsi che la boccola distanziale sia al suo posto prima di montare il cuscinetto sinistro.

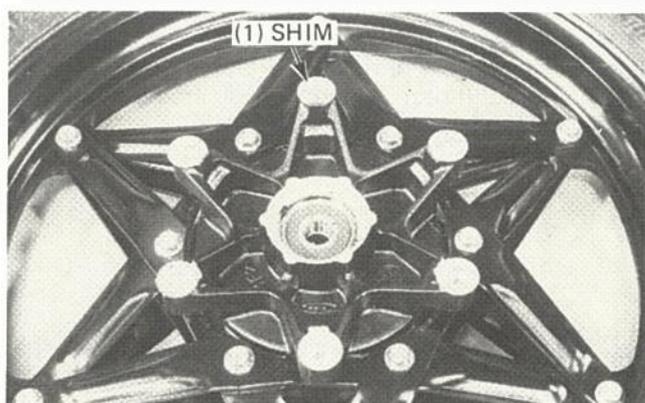
Inserire un nuovo cuscinetto sinistro assicurandosi che sia perfettamente alloggiato nella sua sede.

- (1) BATTITOIO PER CUSCINETTI 07749-0010000
- (2) ACCESSORIO, 42 x 47 mm. 07746-0010300
- (3) GUIDA, 15 mm 07746-0040300



Installare gli spessori sulle superfici di montaggio del disco del mozzo.

- (1) SPESSORE

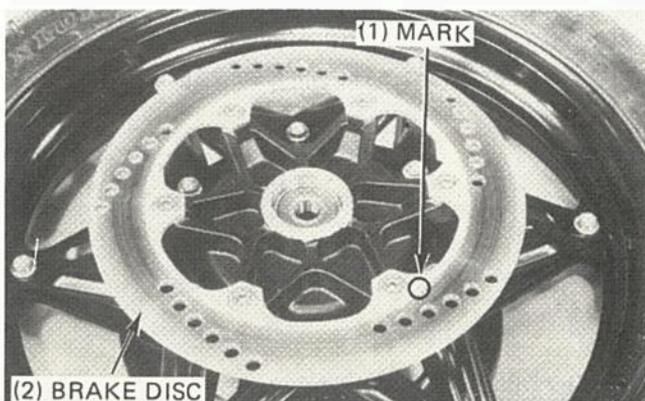


Montare i dischi freni e stringere i bulloni a testa cava.
COPPIA DI SERRAGGIO: 37-43 Nm (3,7-4,3 kgm)

NOTA

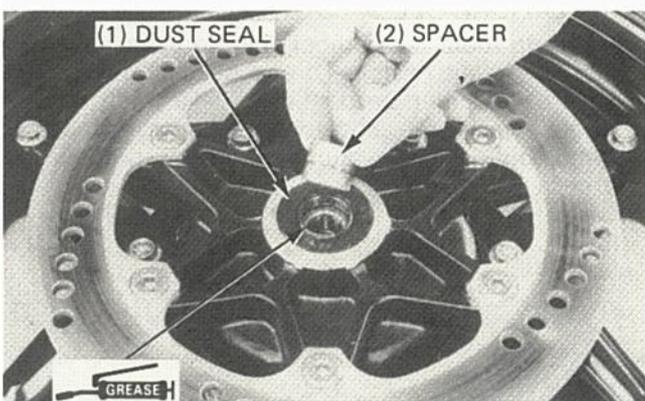
- Il disco freno destro è contrassegnato con "R" e il disco freno sinistro è contrassegnato con "L".

- (1) SEGNO
- (2) DISCO FRENO



Applicare del grasso al labbro del parapolvere.
Montare il parapolvere destro e il distanziale sul mozzo.

- (1) PARAPOLVERE
- (2) DISTANZIALE

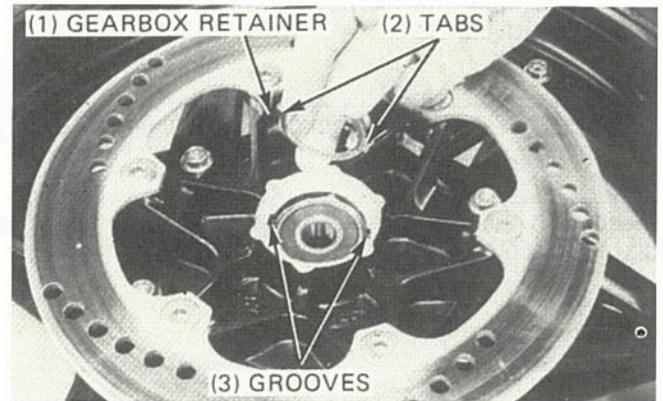




STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONI

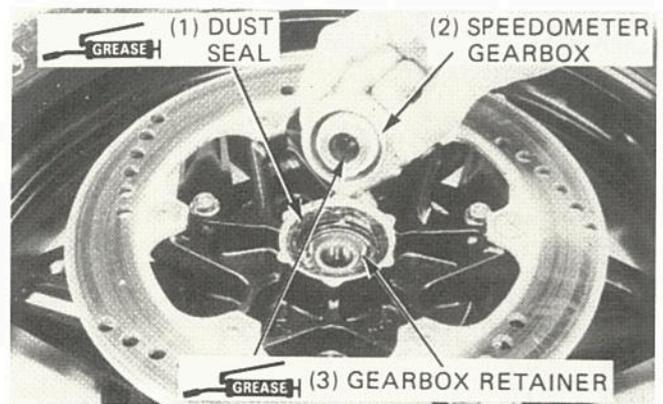
Installare l'arresto della scatola di rinvio del tachimetro sul mozzo, allineando le linguette con le scanalature esistenti nel mozzo ruota.

- (1) ARRESTO DELLA SCATOLA DI RINVIO
- (2) LINGUETTE
- (3) SCANALATURA



Applicare del grasso al labbro dell'anello parapolvere e montare l'anello parapolvere sul mozzo ruota. Riempire la scatola di rinvio del tachimetro di grasso e montarla sul mozzo, allineando gli incavi con le linguette d'arresto della scatola di rinvio.

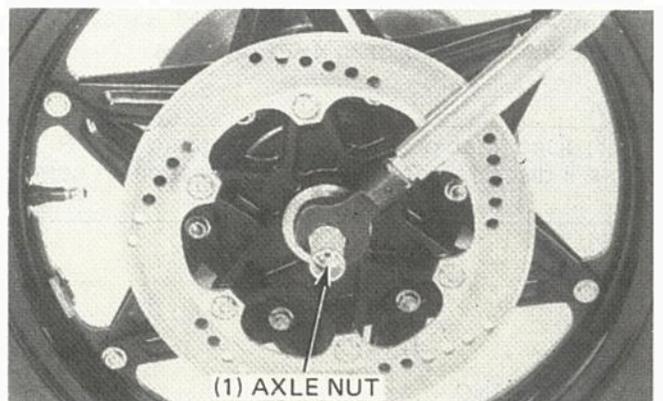
- (1) ANELLO PARAPOLVERE
- (2) SCATOLA DI RINVIO DEL TACHIMETRO
- (3) ARRESTO DEL RINVIO



Inserire il perno della ruota nel mozzo dal lato sinistro e stringere il dado del perno ruota.

COPPIA DI SERRAGGIO: 55-65 Nm (5,5-6,5 kgm)

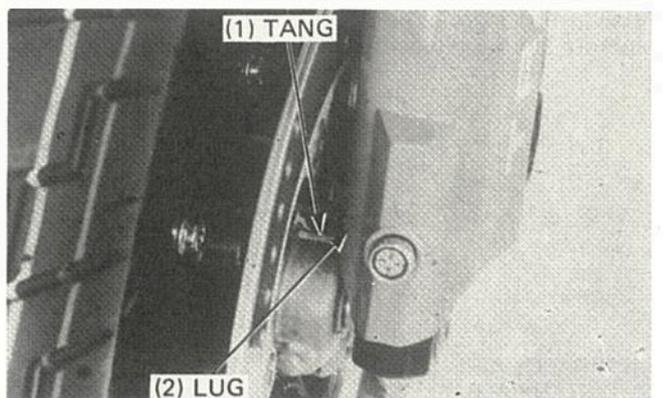
- (1) DADO DEL PERNO RUOTA



INSTALLAZIONE DELLA RUOTA ANTERIORE

Collegare la ruota tra i bracci della forcella. Abbassare il telaio cosiché i bracci della forcella poggino sulla parte superiore del perno della ruota. Collegare il nasello della scatola dell'ingranaggio del tachimetro contro la scanalatura esistente sul braccio della forcella.

- (1) NASELLO
- (2) SCANALATURA





Montare senza stringere il supporto del perno della ruota con la freccia rivolta in avanti, usando rondelle piatte, rondelle di bloccaggio e dadi.

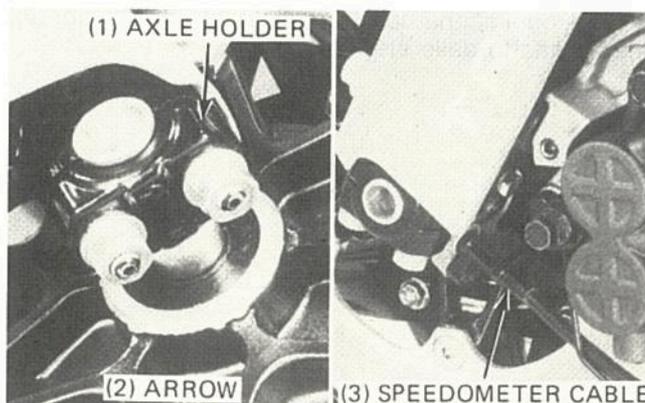
Collegare il cavo del tachimetro alla scatola dell'ingranaggio del tachimetro e stringere la vite.

Montare la pinza destra sul braccio della forcella (pag. 14.8).

Stringere prima il dado anteriore del supporto del perno destro, poi stringere il dado posteriore.

COPPIA DI SERRAGGIO: 18-25 Nm (1,8-2,5 kgm)

- (1) SUPPORTO DEL PERNO RUOTA
- (2) FRECCIA
- (3) CAVO DEL TACHIMETRO



Misurare il gioco tra ogni superficie del disco freno sinistro e il supporto della pinza sinistra con uno spessore da 0,7 mm. Se lo spessore si inserisce facilmente, stringere il dado del supporto del perno ruota anteriore sinistro alla coppia prescritta, poi stringere il dado posteriore.

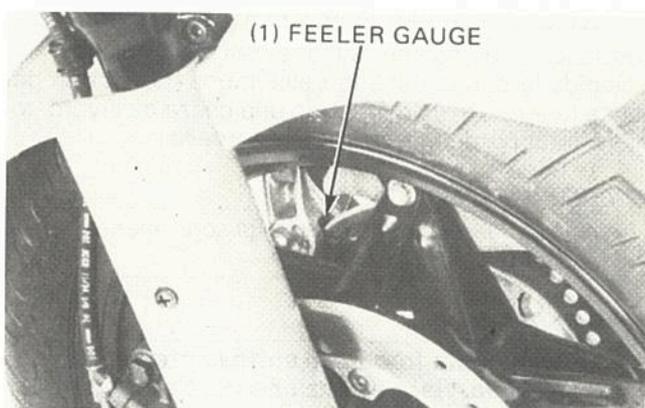
Se lo spessore non è inseribile facilmente, estrarre o spingere la forcella sinistra fino a che lo spessore riesce ad entrare.

Dopo aver installato la ruota azionare il freno diverse volte, poi controllare nuovamente su entrambi i dischi il gioco tra il supporto della pinza e il disco.

ATTENZIONE

• La mancanza di gioco tra il supporto della pinza e il disco freno può danneggiare il disco e pregiudicare l'efficienza di frenata.

- (1) SPESSIMETRO



FORCELLE ANTERIORI

RIMOZIONE

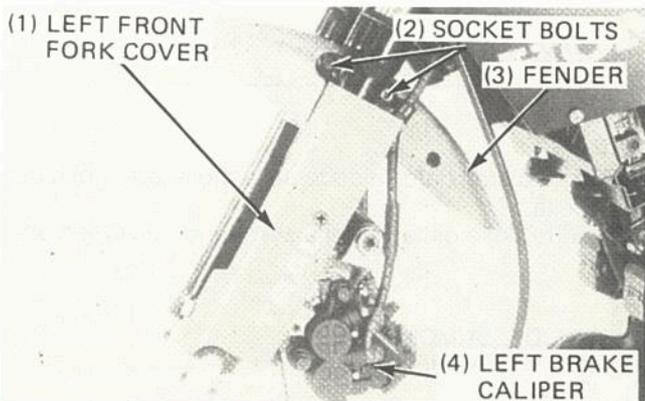
Rimuovere la ruota anteriore (pag. 12.7)

Rimuovere il coperchio della forcella anteriore sinistra.

Rimuovere la pinza freni sinistra e il supporto (pag. 14.5)

Rimuovere il parafrangente togliendo i quattro bulloni a testa cava.

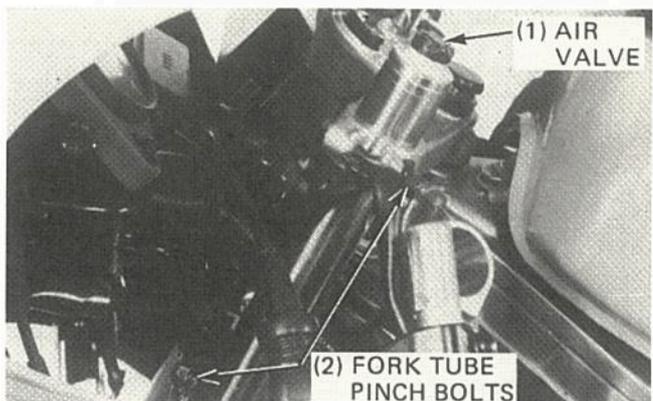
- (1) COPERCHIO DELLA FORCELLA ANTERIORE SINISTRA
- (2) BULLONI A TESTA CAVA
- (3) PARAFANGO
- (4) PINZA FRENO SINISTRO



Rimuovere i manubri (pag. 12-3)

Allentare i bulloni di fissaggio della canna della forcella superiore ed inferiore.

- (1) VALVOLA DELL'ARIA
- (2) BULLONI DI FISSAGGIO DELLA CANNA DELLA FORCELLA





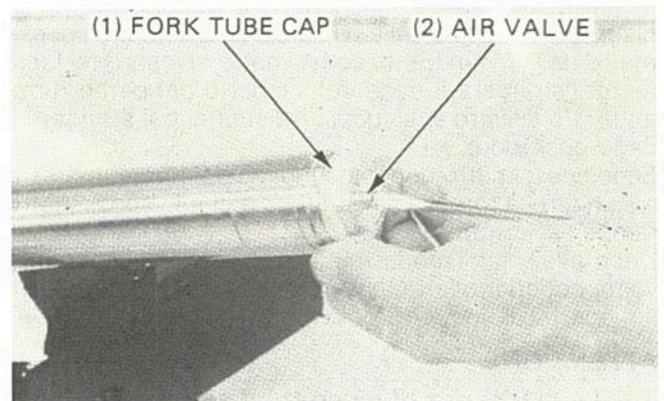
STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONI

Estrarre ogni canna della forcella dal trapezio superiore e il canotto dello sterzo.



SMONTAGGIO DELLA FORCELLA ANTERIORE

Scaricare la pressione dell'aria nella forcella. Fissando la canna della forcella in una morsa con ganasce tenere o avvolgendola in una pezza da lavoro, togliere il tappo della canna della forcella.



AVVERTENZA

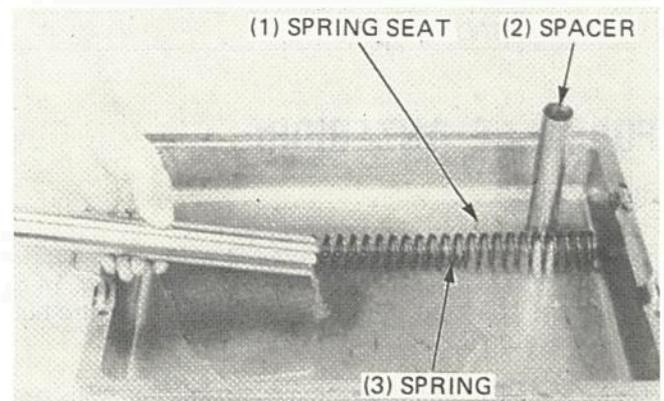
- Non danneggiare le superfici di scorrimento della canna della forcella.

ATTENZIONE

- Il tappo della forcella è sotto la pressione di una molla. Fare attenzione durante l'operazione di rimozione del tappo per evitare di causare lesioni.

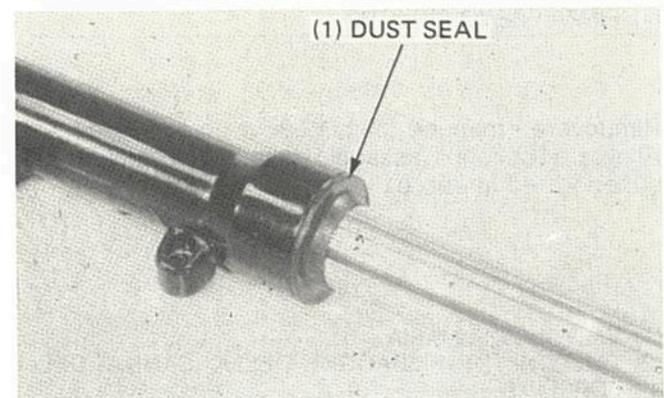
- (1) TAPPO DELLA CANNA DELLA FORCELLA
- (2) VALVOLA DELL'ARIA

Togliere il distanziale, la sede della molla e la molla della forcella. Far uscire l'olio della forcella pompando diverse volte.



- (1) SEDE DELLA MOLLA
- (2) TUBO DISTANZIALE
- (3) MOLLA

Rimuovere l'anello paraolio.



- (1) ANELLO PARAOLIO



Rimuovere l'anello elastico.

- (1) ANELLO ELASTICO
- (2) PINZE PER ANELLO ELASTICO

Fissare il fodero della forcella in una morsa dotata di ganasce in materiale tenero o avvolgerlo in una pezza di officina.

AVVERTENZA

- Non stringere eccessivamente il fodero nella morsa poiché ciò potrebbe danneggiarlo.

Rimuovere il bullone a testa cava con l'apposita chiave.

NOTA

- Installare provvisoriamente le molle, la sede della molla, il tubo distanziatore e il tappo della canna della forcella se si incontrano difficoltà nel togliere il bullone a testa cava.

- (1) CHIAVE A BARRA ESAGONALE, 6 mm.

Rimuovere il pistone della forcella e la molla di ritorno della forcella destra.

Estrarre la canna della forcella fino a sentire una certa resistenza dalla boccola del fodero, quindi muoverla avanti e indietro dando leggeri colpi sulla boccola fino a che la canna della forcella si separa dal fodero. La boccola del fodero sarà spinta fuori dalla boccola della canna della forcella.

Rimuovere l'elemento di bloccaggio dell'olio

Rimuovere l'anello paraolio, l'anello di sostegno e la boccola del fodero dalla canna della forcella.

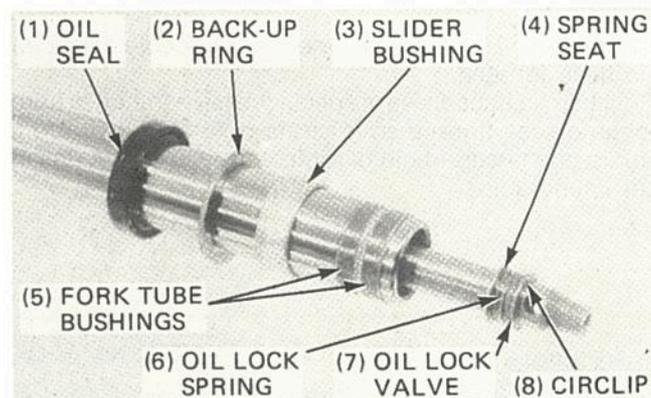
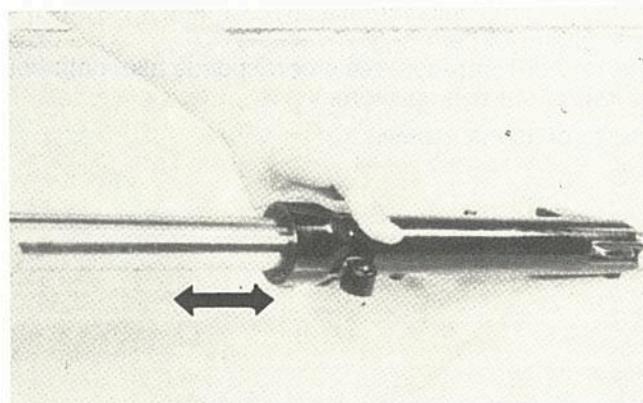
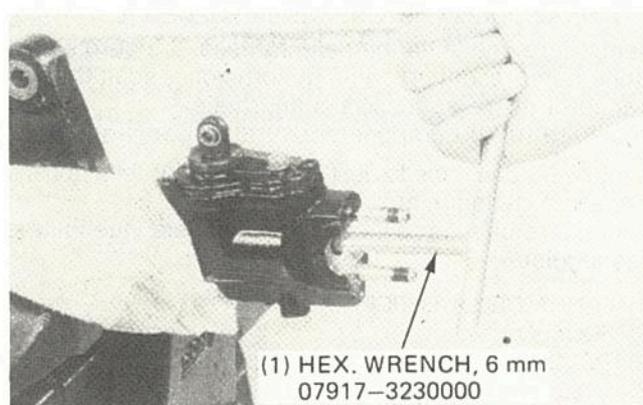
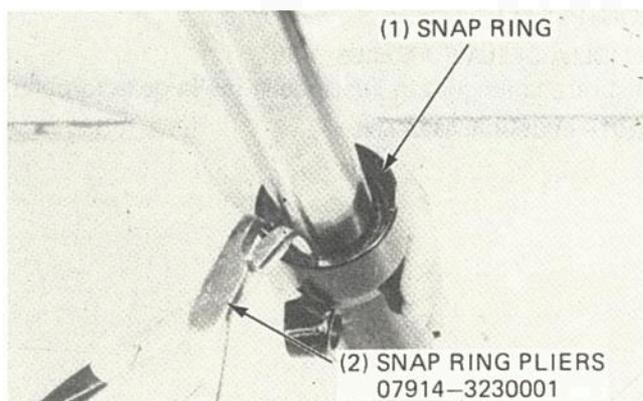
NOTA

- Non rimuovere le boccole della canna della forcella se non quando è necessario sostituire.

Sulla forcella sinistra rimuovere l'anello elastico, la valvola di bloccaggio dell'olio, la molla e la sede della molla del pistone.

Rimuovere il pistone e la molla di ritorno dalla canna della forcella.

- (1) ANELLO PARAOLIO
- (2) ANELLO DI SOSTEGNO
- (3) BOCCOLA DEL FODERO
- (4) SEDE DELLA MOLLA
- (5) BOCCOLE DELLA CANNA DELLA FORCELLA
- (6) MOLLA DI BLOCCAGGIO OLIO
- (7) VALVOLA DI BLOCCAGGIO OLIO
- (8) ANELLO ELASTICO





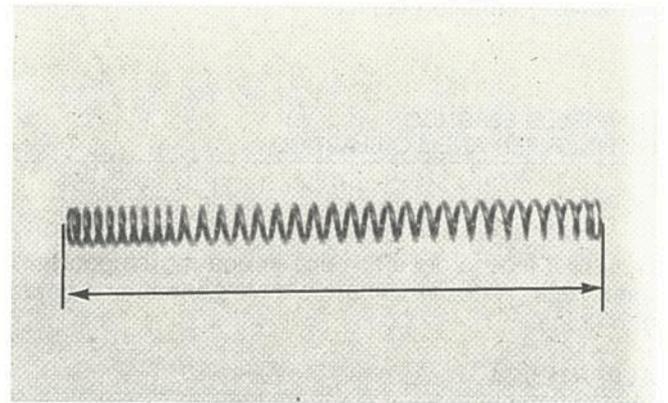
STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONI

CONTROLLO

• **MOLLA DELLA FORCELLA**

Misurare la lunghezza libera della molla della forcella.

LIMITE DI USURA: 362,3 mm



• **CANNA/FODERO/PISTONE DELLA FORCELLA**

Controllare che la canna della forcella, il fodero e il pistone non presentino segni di abrasione, scalfitture, o tracce di usura eccessiva o anormale. Sostituire tutti i componenti usurati o danneggiati.

Controllare che l'anello del pistone della forcella non sia usurato o danneggiato.

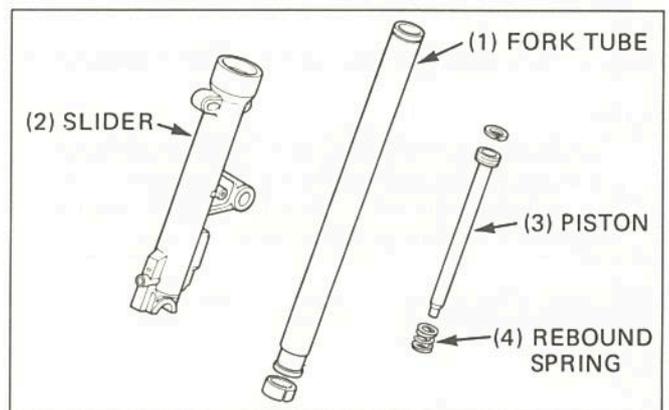
Controllare che la molla di rilascio non sia indebolita o danneggiata.

(1) CANNA DELLA FORCELLA

(2) FODERO

(3) PISTONE

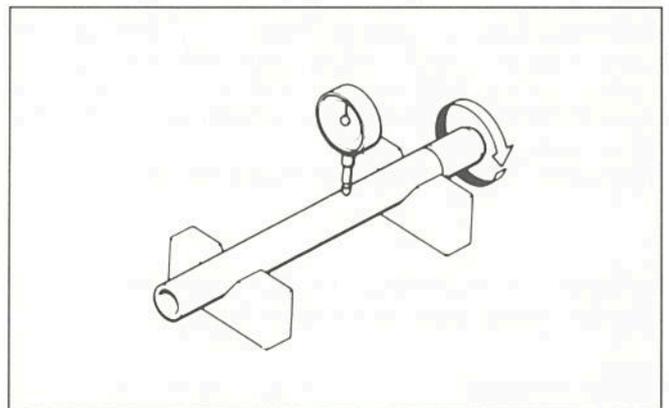
(4) MOLLA DI RILASCIO



Porre la canna della forcella su blocchetti a V e misurare il difetto di centraggio.

L'errore di centraggio reale corrisponde alla metà della lettura sul comparatore.

LIMITE DI USURA: 0,2 mm



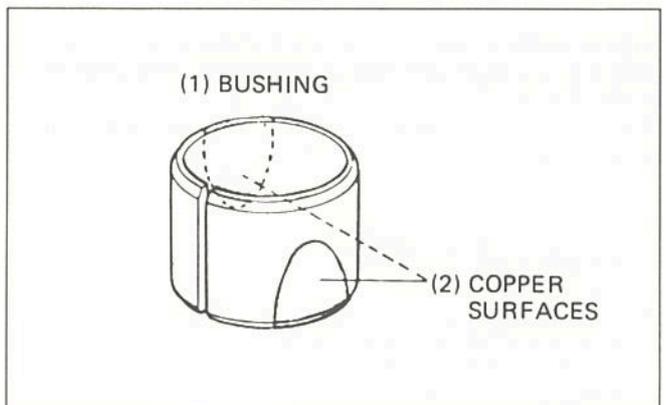
• **BOCCOLE**

Controllare visivamente il fodero e la boccia della canna della forcella.

Sostituire la boccia se vi sono eccessive tracce di abrasione o scalfitture, o se lo strato di teflon è usurato al punto che la superficie di rame è visibile su 3/4 dell'intera superficie.

(1) BOCCOLA

(2) SUPERFICI DI RAME

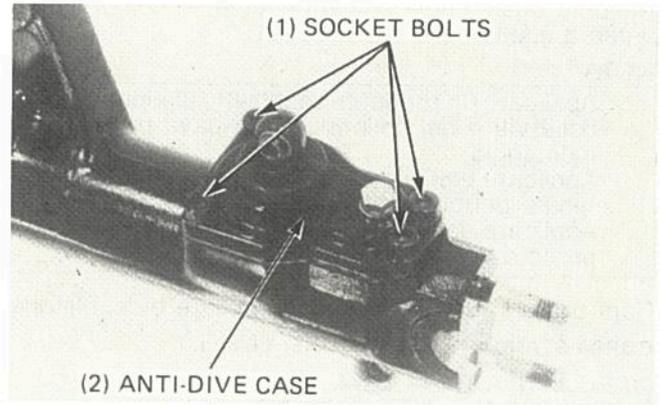




SCATOLA ANTI-AFFONDAMENTO

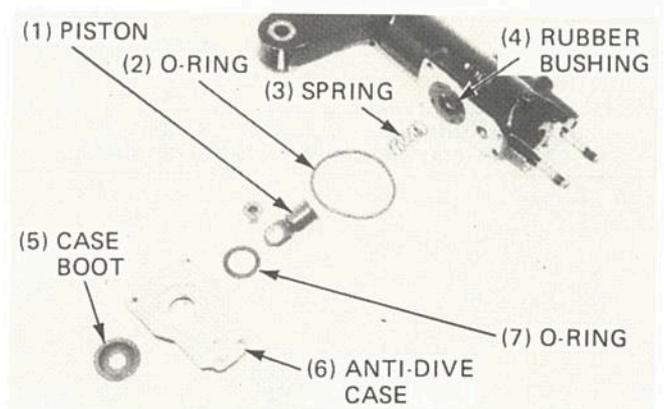
Rimuovere i quattro bulloni a testa cava e la scatola anti-affondamento dalla forcella sinistra.

- (1) BULLONI A TESTA CAVA
- (2) SCATOLA ANTI-AFFONDAMENTO



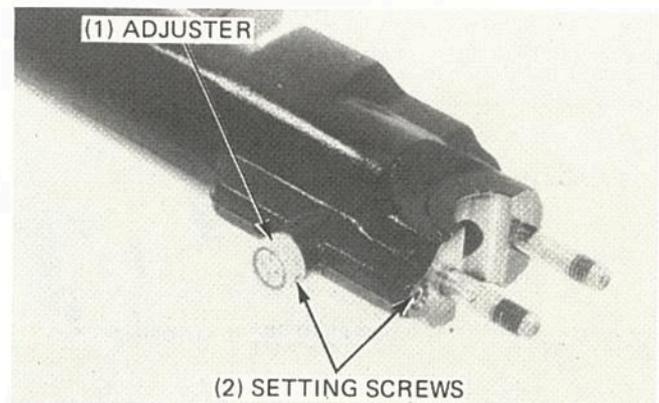
Rimuovere gli anelli di tenuta, il pistone e la molla. Controllare che il pistone, la molla e la boccola di gomma non siano danneggiati, usurati o deteriorati e sostituirli se necessario.

- (1) PISTONE
- (2) ANELLO DI TENUTA
- (3) MOLLA
- (4) BOCCOLA DI GOMMA
- (5) SOFFIETTO DELLA SCATOLA
- (6) SCATOLA ANTI-AFFONDAMENTO
- (7) ANELLO DI TENUTA



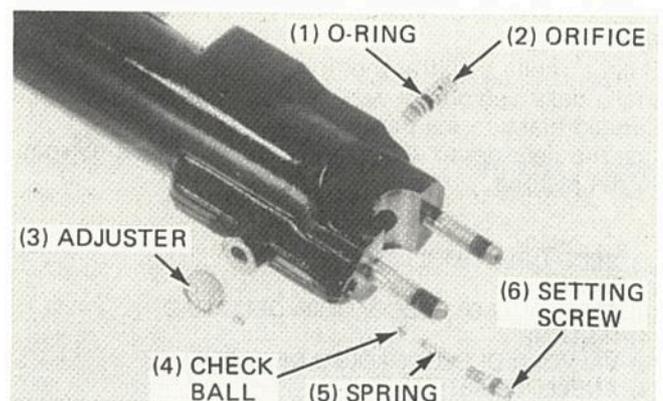
Rimuovere la vite di regolazione, il regolatore e l'orifizio. Rimuovere la vite di regolazione della valvola di ritegno, la molla della valvola e la sfera di ritegno.

- (1) REGOLATORE
- (2) VITI DI REGOLAZIONE



Controllare che il foro non sia ostruito applicando dell'aria compressa. Controllare anche che l'orifizio non sia danneggiato e sostituirlo se necessario.

- (1) ANELLO DI TENUTA
- (2) ORIFIZIO
- (3) REGOLATORE
- (4) SFERA DI RITEGNO
- (5) MOLLA
- (6) VITE DI REGOLAZIONE





STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONI

Rimontare la scatola anti-affondamento nell'ordine inverso a quello dello smontaggio.

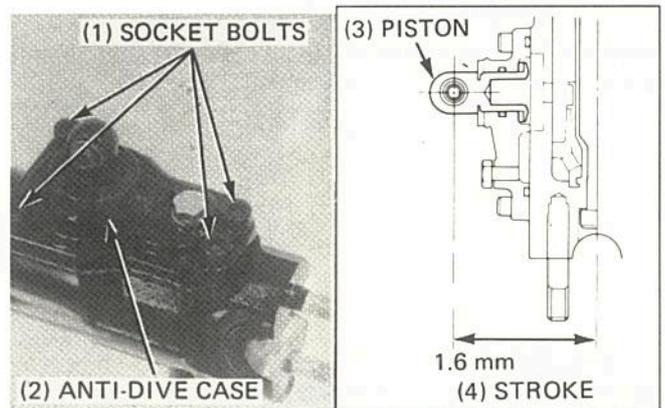
NOTA

- Applicare un prodotto frenafilette alla filettatura delle viti e dei bulloni a testa cava prima del montaggio.
- Applicare dell'olio ATF al pistone e all'anello di tenuta del pistone.
- Applicare del grasso al silicone sul collare del perno a vite.

Controllare il funzionamento del collare e del pistone.

CORSA STANDARD DEL PISTONE: 1,6 mm.

- (1) BULLONI A TESTA CAVA
- (2) SCATOLA ANTI-AFFONDAMENTO
- (3) PISTONE
- (4) CORSA

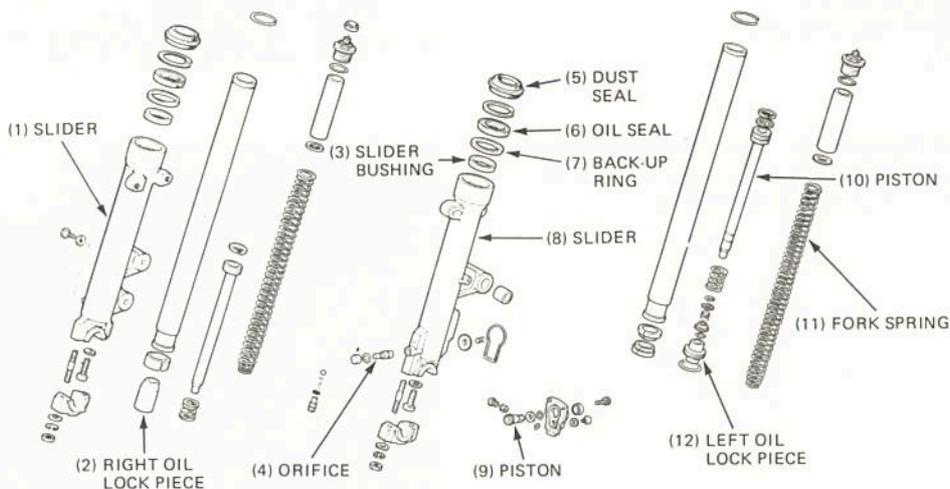


MONTAGGIO

NOTA

- Lavorare tutti i particolari in un solvente ed asciugarli accuratamente prima del rimontaggio.

- (1) FODERO
- (2) ELEMENTO DI BLOCCAGGIO DESTRO DELL'OLIO
- (3) BOCCOLA DEL FODERO
- (4) FORO
- (5) ANELLO PARAPOLVERE
- (6) ANELLO PARAOLIO
- (7) ANELLO DI SOSTEGNO
- (8) FODERO
- (9) PISTONE
- (10) PISTONE
- (11) MOLLA DELLA FORCELLA
- (12) ELEMENTO DI BLOCCAGGIO DELL'OLIO SINISTRO

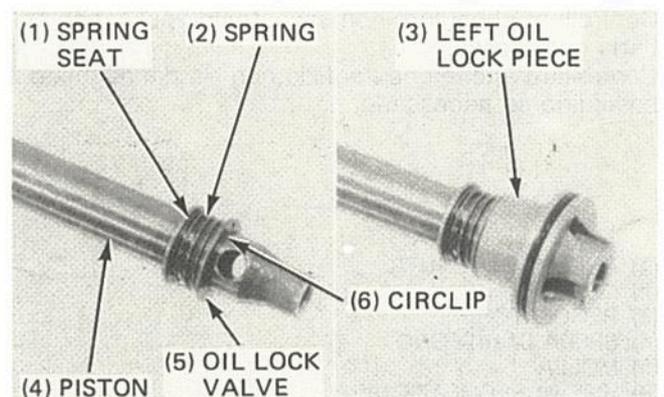


Inserire la molla di rilascio e il pistone nella canna della forcella.

Sulla forcella sinistra, montare la sede della molla, la molla della valvola, la valvola di bloccaggio dell'olio e l'anello elastico sul pistone.

Inserire l'elemento di bloccaggio dell'olio sulla estremità del pistone.

- (1) SEDE DELLA MOLLA
- (2) MOLLA
- (3) ELEMENTO DI BLOCCAGGIO DELL'OLIO
- (4) PISTONE
- (5) VALVOLA DI BLOCCAGGIO DELL'OLIO
- (6) ANELLO ELASTICO





Fissare il fodero della forcella in una morsa con ganasce in materiale tenero o avvolgerlo in una pezza da officina.

Applicare un prodotto frenafiliati al bullone a testa cava e avvitarlo nel pistone.

Stringere con una chiave a barra da 6 mm.

NOTA

- Montare provvisoriamente la molla della forcella, la sede della molla, il distanziatore e il bullone del tappo della forcella per stringere il bullone a testa cava.

COPPIA DI SERRAGGIO: 15-25 Nm (1,5-2,5 kgm)

Posare la boccola del fodero sulla canna della forcella e poggiarla sul fodero.

Mettere l'anello di sostegno e una boccola vecchia, o un apparecchio equivalente sulla parte superiore.

Inserire la boccola al suo posto con il battitoio per paraolio e rimuovere la boccola vecchia o l'apparecchio equivalente.

Avvolgere del nastro adesivo intorno alla parte superiore della canna della forcella per evitare di danneggiare il paraolio nuovo.

Lubrificare un nuovo paraolio con l'olio ATF e montarlo con i segni di riferimento verso l'alto. Inserire il paraolio con il battitoio fino a che è visibile la scanalatura dell'anello elastico.

(1) BATTITOIO PER PARAOLIO 07747-0010100

(2) BATTITOIO PER PARAOLIO 07947-3710101

Montare l'anello elastico e il parapolvere.

(1) PARAPOLVERE

(2) ANELLO ELASTICO

(3) PARAOLIO

(4) ANELLO DI SOSTEGNO

Riempire la forcella con olio ATF.

**CAPACITÀ: FORCELLA DESTRA 332 cc.
FORCELLA SINISTRA 348 cc.**

Pompare la forcella diverse volte.

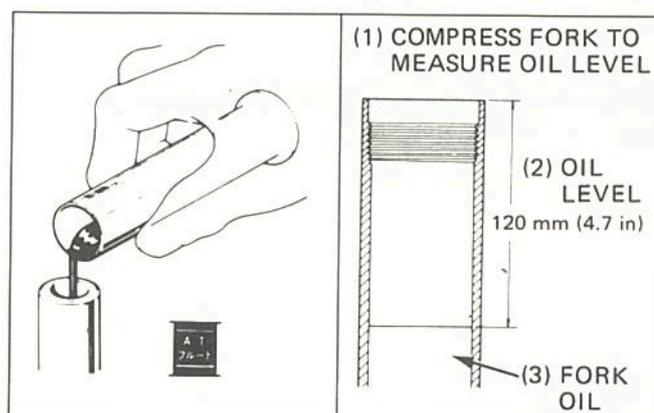
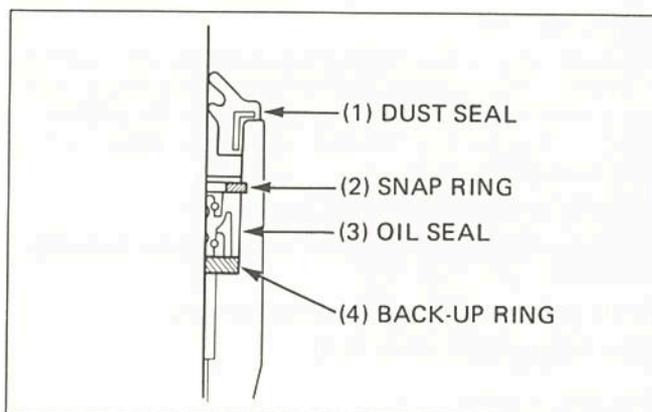
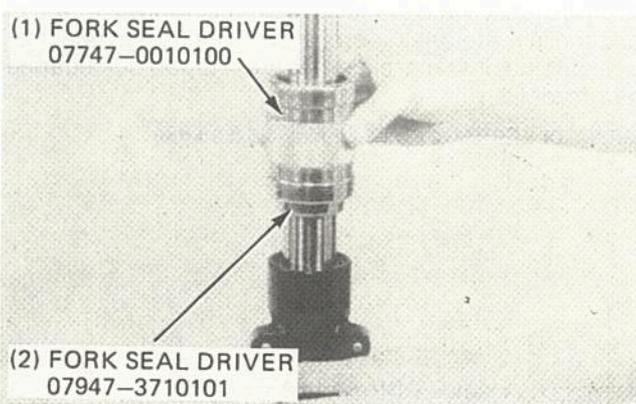
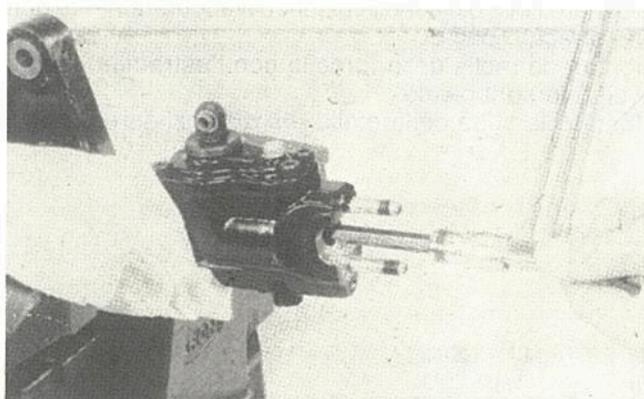
Comprimere la forcella e misurare il livello dell'olio ATF dalla parte superiore della canna dopo che il livello si è stabilizzato.

LIVELLO PRESCRITTO: 120 mm.

(1) COMPRIMERE LA FORCELLA PER MISURARE IL LIVELLO DELL'OLIO

(2) LIVELLO DELL'OLIO 120 mm.

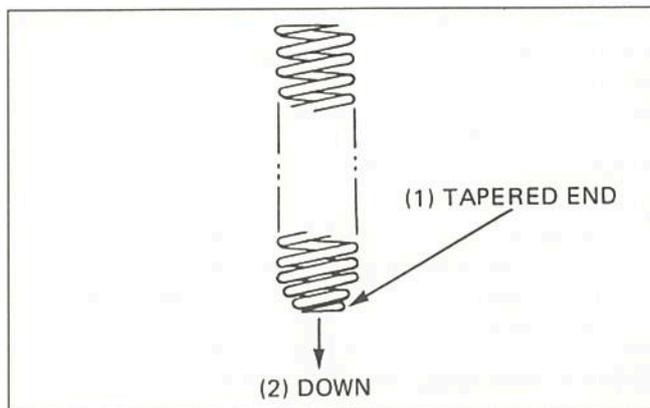
(3) OLIO DELLA FORCELLA





STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONI

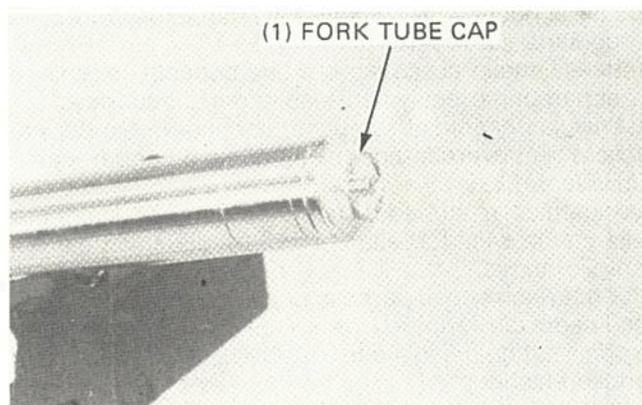
Eliminare l'olio dalla molla pulendola accuratamente con uno straccio pulito.
Montare la molla della forcella con l'estremità conica rivolta verso il basso.
Montare la sede della molla e il distanziatore.



- (1) ESTREMITÀ CONICA
- (2) VERSO IL BASSO

Fissando la canna della forcella in una morsa dotata di ganasce in materiale tenero, o avvolgendola in una pezza di officina, installare e stringere il tappo della canna della forcella.

COPPIA DI SERRAGGIO: 15-30 Nm (1,5-3,0 kgm)



- (1) TAPPO DELLA CANNA DELLA FORCELLA

INSTALLAZIONE

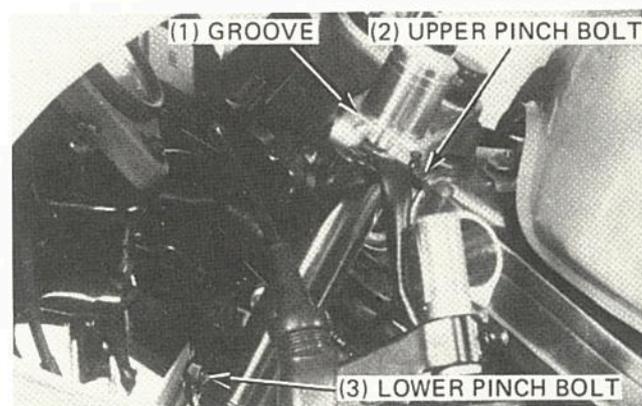
Installare la forcella anteriore nel canotto dello sterzo e il trapezio della forcella, allineando la scanalatura della canna della forcella con la parte superiore del trapezio. Stringere il bullone di fissaggio superiore della canna della forcella.

COPPIA DI SERRAGGIO: 9-13 Nm (0.9-1,3 kgm)

Stringere il bullone di fissaggio inferiore della canna della forcella.

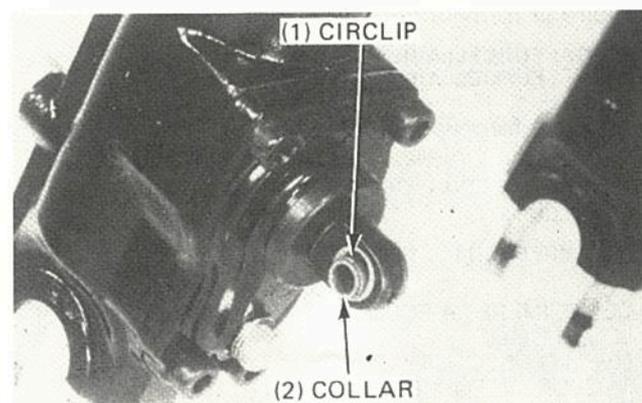
COPPIA DI SERRAGGIO: 45-55 Nm (4,5-5,5 kgm)

Montare i manubri (pag. 12-5)



- (1) SCANALATURA
- (2) BULLONE DI FISSAGGIO SUPERIORE
- (3) BULLONE DI FISSAGGIO INFERIORE

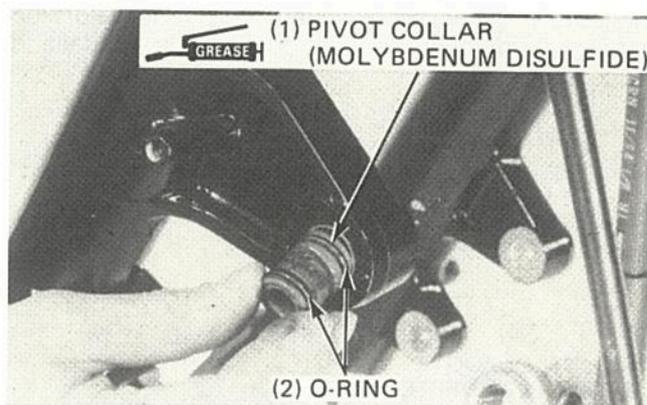
Montare il collare sul pistone anti-affondamento e fermarlo con l'anello elastico.



- (1) ANELLO ELASTICO
- (2) COLLARE



Montare anelli di tenuta nuovi sul collare del perno e lubrificarli con del grasso al bisolfuro di molibdeno. Montare il collare del perno sulla forcella sinistra.



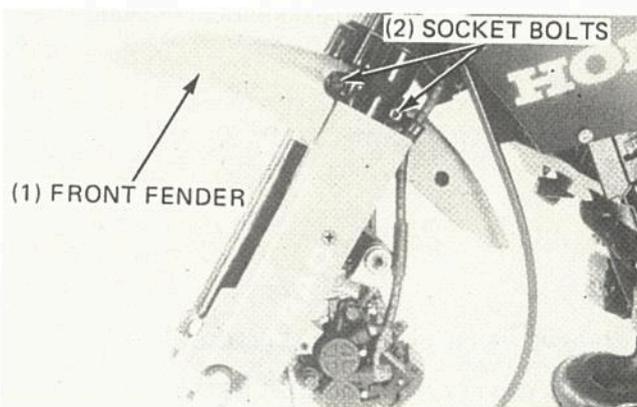
- (1) COLLARE DEL PERNO (bisolfuro di molibdeno)
(2) ANELLO DI TENUTA

Montare il parafrangente anteriore e stringere i quattro bulloni a testa cava.

Montare i seguenti particolari:

- Pinza freno sinistro/Supporto (pag. 14.7)
- Ruota anteriore (pag. 12.12)
- Pinza freno destro/Supporto (pag. 14—8)
- Coperchi della forcella

Regolare la pressione dell'aria della forcella anteriore (pag. 3-19).



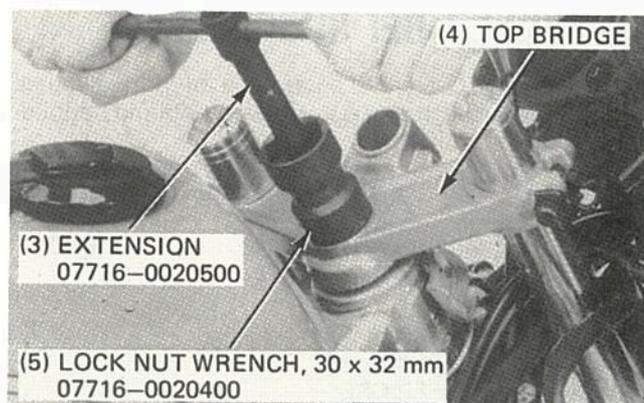
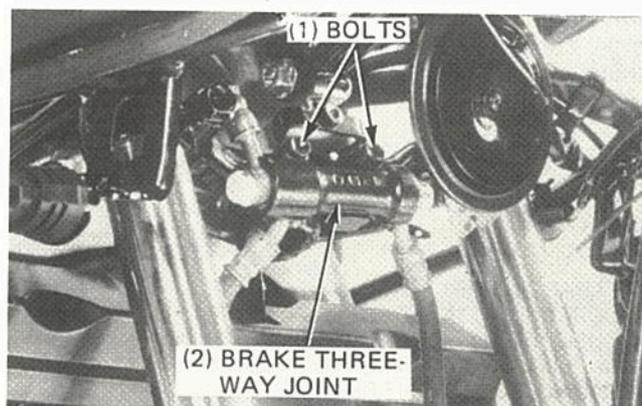
- (1) PARAFANGO ANTERIORE
(2) BULLONI A TESTA CAVA

CONDOTTO DELLO STERZO

RIMOZIONE

Rimuovere i seguenti particolari:

- Carenatura (Cap. 15)
- Manubri (pag. 12-3)
- Pannello dei comandi (pag. 18-4)
- Interruttore d'accensione (pag. 18-6)
- Ruota anteriore (pag. 12-7)
- Pinze freno (pag. 14-5)
- Due bulloni e il giunto a tre vie.
- Tappo del dado del canotto
- Dado del canotto dello sterzo, mediante gli attrezzi speciali illustrati nella figura.
- Forcelle anteriori (pag. 12-13)
- Trapezio superiore della forcella



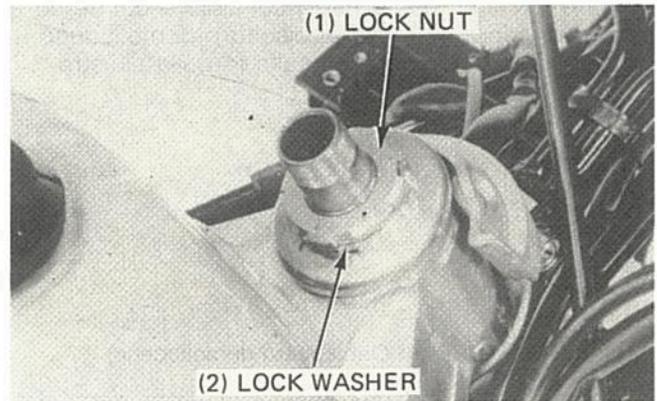
- (1) BULLONI
(2) GIUNTO A TRE VIE DEL FRENO
(3) PROLUNGA 07716-0020500
(4) TRAPEZIO SUPERIORE
(5) CHIAVE PER GHIERE, 30 x 32 mm. 07716-0020400



STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONI

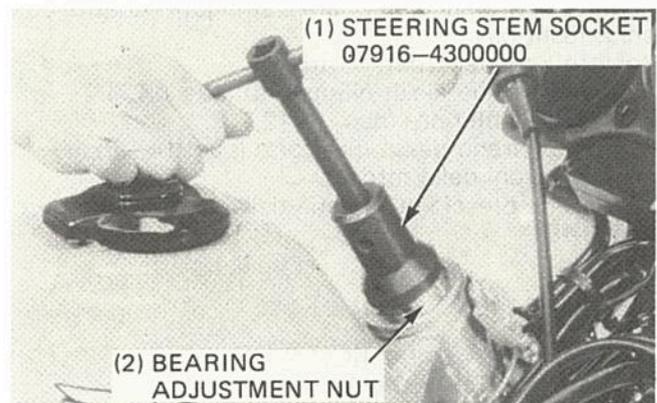
Piegare verso il basso le linguette della rondella di bloccaggio e rimuovere il controdado e la rondella di bloccaggio.

- (1) CONTRODADO
- (2) RONDELLA DI BLOCCAGGIO



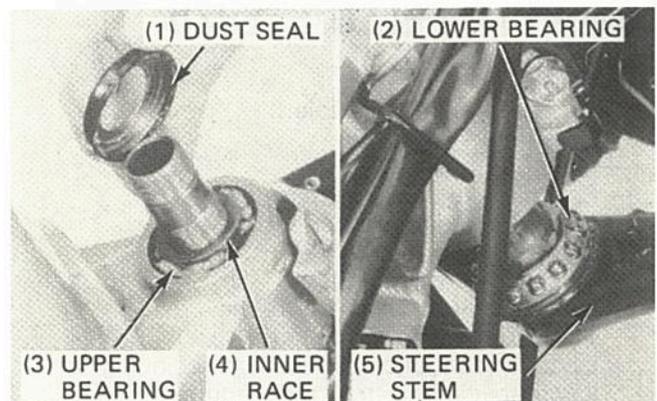
Rimuovere il dado di regolazione del cuscinetto.

- (1) CHIAVE PER IL CONDOTTO DELLO STERZO
07916-4300000
- (2) DADO DI REGOLAZIONE CUSCINETTO



Rimuovere il parapolvere, l'anello di scorrimento interno del cuscinetto superiore e il canotto dello sterzo. Rimuovere il cuscinetto inferiore dal canotto dello sterzo.

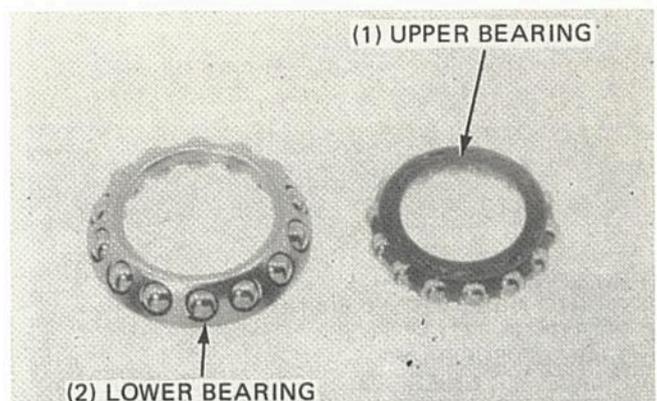
- (1) PARAPOLVERE
- (2) CUSCINETTO INFERIORE
- (3) CUSCINETTO SUPERIORE
- (4) ANELLO DI SCORRIMENTO INTERNO
- (5) CANNOTTO DELLO STERZO



CONTROLLO DEI CUSCINETTI

Controllare che i cuscinetti superiori e inferiori, gli anelli di scorrimento interno ed esterno non abbiano segni di usura o siano danneggiati. Sostituire il cuscinetto; l'anello di scorrimento interno e l'anello di scorrimento esterno come un gruppo unico se è necessario sostituirli.

- (1) CUSCINETTO SUPERIORE
- (2) CUSCINETTO INFERIORE





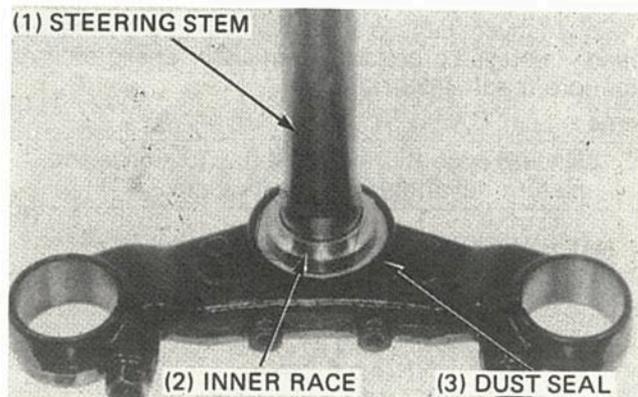
SOSTITUZIONE DELL'ANELLO DI SCORRIMENTO INTERNO DEL CUSCINETTO INFERIORE

Rimuovere l'anello di scorrimento interno del cuscinetto superiore e il parapolvere dal canotto dello sterzo.

- (1) CANNOTTO DELLO STERZO
- (2) ANELLO DI SCORRIMENTO INTERNO
- (3) PARAPOLVERE

Installare un nuovo parapolvere sul canotto dello sterzo e inserire un nuovo anello di scorrimento interno del cuscinetto inferiore sul canotto con l'attrezzo speciale.

- (1) BATTITOIO CANNOTTO DELLO STERZO 07946-MB00000
- (2) ANELLO DI SCORRIMENTO INTERNO
- (3) PARAPOLVERE

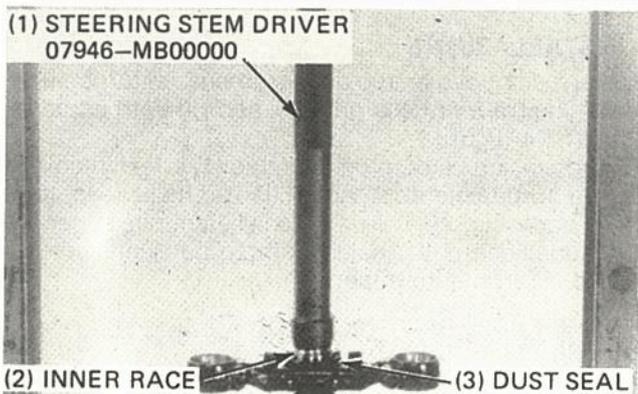


SOSTITUZIONE DELL'ANELLO DI SCORRIMENTO ESTERNO DEL CUSCINETTO

ATTREZZI

SERIE ESTRATTORI ANELLI DI SCORRIMENTO CUSCINETTO 07946-KM90000

- (1) GRUPPO ESTRATTORE (comprende i dadi A e B) 07946-KM90300
- (2) BASE DI GRUPPO 07946-KM90600
- (3) ACCESSORIO BATTITOIO A, 47 mm. 07946-90100
- (4) ACCESSORIO BATTITOIO B, 55 mm. 07946-KM90200
- (5) ESTRATTORE CUSCINETTI A, 47 mm. 07946-KM90400
- (6) ESTRATTORE CUSCINETTI B, 55 mm. 07946-KM90500

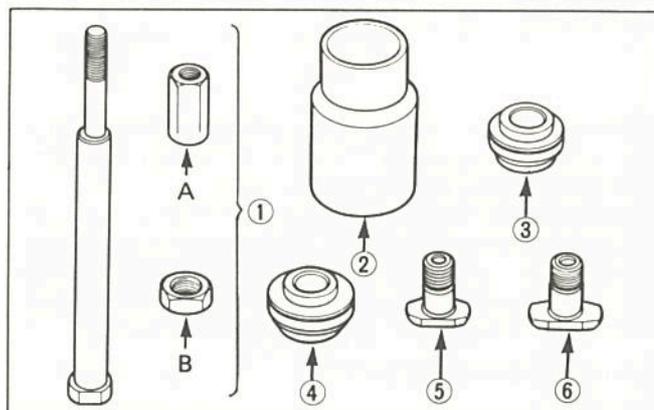


• RIMOZIONE

Montare l'estrattore dell'anello di scorrimento cuscinetti nella tubazione della testa.

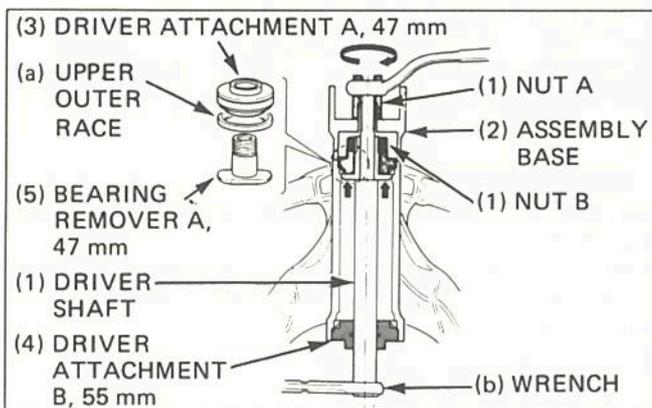
NOTA

- Allineare l'estrattore cuscinetti A (5) con la scanalatura nella tubazione della testa.
- Stringere leggermente il dado B (1) con una chiave.
- Fare attenzione alla direzione di montaggio della base del gruppo (2).



Fissando l'albero del battitoio (1) con una chiave, ruotare il dado A (1) in modo graduale per rimuovere l'anello di scorrimento esterno superiore.

- (1) ALBERO DEL BATTITOIO
- (1) DADO A
- (1) DADO B
- (2) BASE DEL GRUPPO
- (3) ACCESSORIO DEL BATTITOIO A, 47 mm
- (4) ACCESSORIO DEL BATTITOIO B, 55 mm
- (5) ESTRATTORE CUSCINETTI A, 47 mm
- (a) ANELLO DI SCORRIMENTO INTERNO SUPERIORE)
- (b) CHIAVE





STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONI

Montare l'estrattore cuscinetti come indicato nella figura e rimuovere l'anello di scorrimento interno inferiore usando la stessa procedura come per l'anello esterno superiore (pag. 12-23)

NOTA

- Allineare l'estrattore cuscinetti B (6) con la scanalatura nella tubazione della testa.

- (1) ALBERO DEL BATTITOIO
- (1) DADO B
- (1) DADO A
- (2) BASE DEL GRUPPO
- (3) ACCESSORIO BATTITOIO A, 47 mm
- (4) ACCESSORIO BTTITOIO B, 55 mm
- (6) ESTRATTORE CUSCINETTI B, 55 mm
- (a) CHIAVE
- (b) ANELLO DI SCORRIMENTO ESTERNO

• INSTALLAZIONE

Montare un nuovo anello di scorrimento esterno superiore e l'estrattore della guida di scorrimento come indicato nella figura.

Tenendo fermo l'albero del battitoio (1) con una chiave ruotare gradualmente il dado A fino a che la scanalatura nell'accessorio A è allineato con l'estremità superiore della tubazione della testa di sterzo per installare l'anello di scorrimento superiore.

- (1) ALBERO DEL BATTITOIO, DADO A, DADO B.
- (2) BASE DEL GRUPPO
- (3) ACCESSORIO BATTITOIO A, 47 mm
- (4) ACCESSORIO BATTITOIO B, 55 mm
- (b) ANELLO DI SCORRIMENTO ESTERNO INFERIORE
- (d) SCANALATURA

Montare un nuovo anello di scorrimento esterno inferiore e l'estrattore guida di scorrimento nella tubazione della testa come illustrato nella figura.

Tenendo fermo l'albero del battitoio (1) con una chiave, ruotare gradualmente il dado A fino a che la scanalatura nell'accessorio del battitoio B è allineato con l'estremità inferiore della tubazione della testa dello sterzo, per installare la guida di scorrimento esterna superiore.

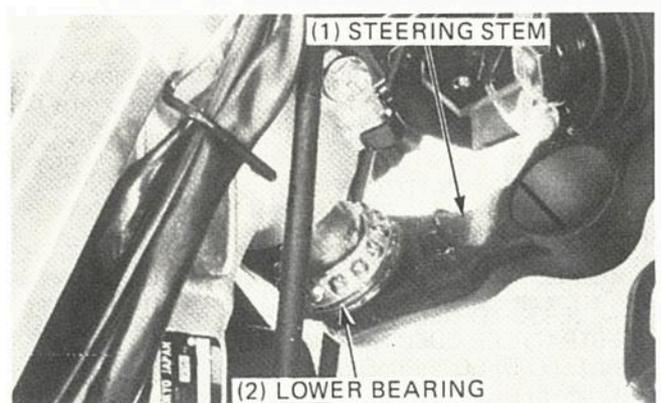
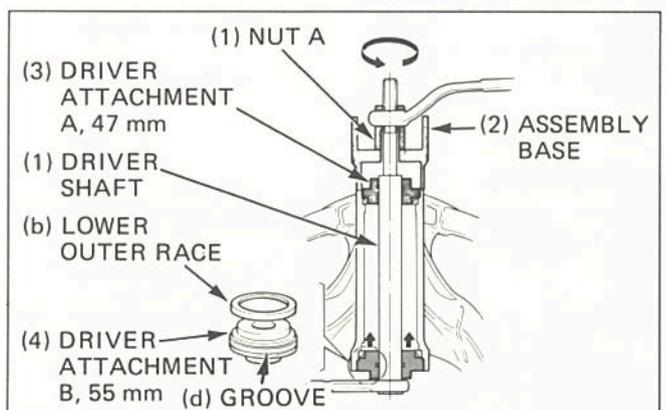
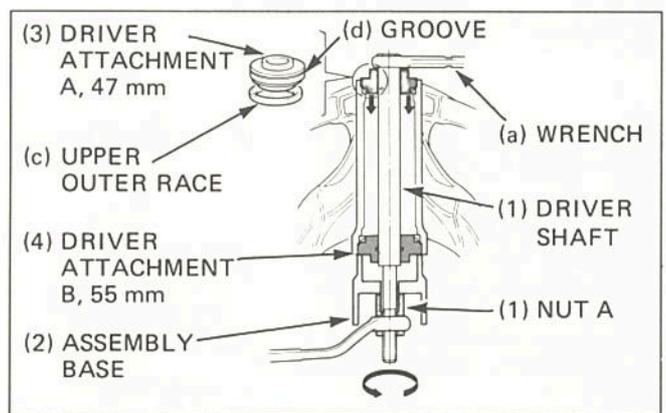
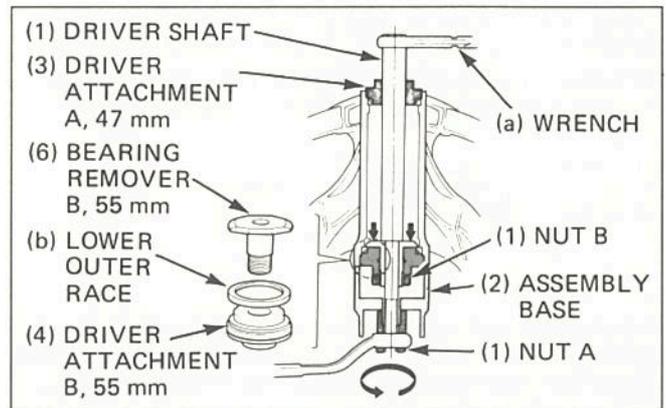
- (1) ALBERO DEL BATTITOIO
- (1) DADO A
- (2) BASE DEL GRUPPO
- (3) ACCESSORIO BATTITOIO 47 mm
- (4) ACCESSORIO BATTITOIO 55 mm
- (a) CHIAVE
- (c) ANELLO DI SCORRIMENTO ESTERNO SUPERIORE
- (d) SCANALATURA

• INSTALLAZIONE

Riempire la cavità dei cuscinetti con del grasso per cuscinetti.

Montare il cuscinetto inferiore sul canotto dello sterzo, poi inserire il canotto dello sterzo sulla tubazione della testa.

- (1) CANNOTTO DELLO STERZO
- (2) CUSCINETTO INFERIORE





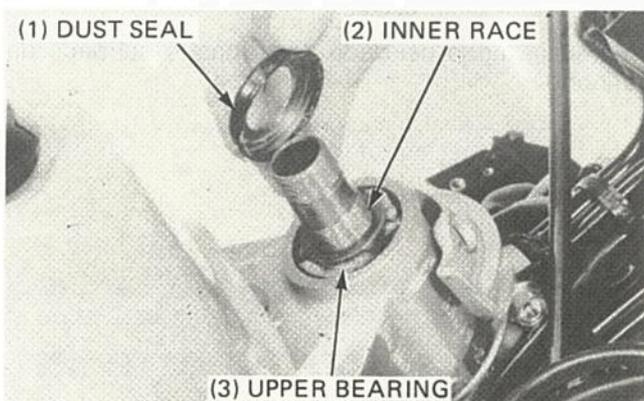
Montare l'anello parapolvere sul connotto dello sterzo.

(1) ANELLO PARAGRASSO



Montare il cuscinetto superiore, la guida interna e il parapolvere.

(1) PARAPOLVERE
(2) GUIDA INTERNA
(3) CUSCINETTO SUPERIORE



Montare e stringere il dado di regolazione alla coppia di serraggio specificata.

COPPIA DI SERRAGGIO: 28-32 Nm (2,8 — 3,2 kgm)

Ruotare il canotto dello sterzo da fine corsa a fine corsa per quattro o cinque volte per assestare i cuscinetti, poi stringere il dado alla stessa coppia.

(1) BOCCOLA DEL CANNOTTO DELLO STERZO



Montare una nuova rondella di bloccaggio sul dado di regolazione cuscinetto allineando le linguette con le scanalature nel dado. Ripiegare le due linguette opposte nelle scanalature.

NOTA

- Non installare una rondella di sicurezza usata

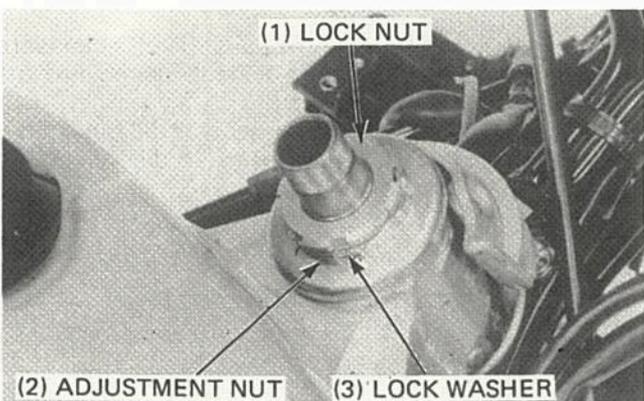
Stringere manualmente il controdado.

Tenendo fermo il dado di regolazione, continuare a stringere il controdado fino a che le scanalature sono allineate con le linguette della rondella di sicurezza.

NOTA

- Se non è possibile allineare facilmente le scanalature del controdado con le linguette della rondella di sicurezza, togliere il dado, rivoltarlo e installarlo di nuovo.

Ripiegare verso l'alto le linguette della rondella di sicurezza nelle scanalature del controdado.



(1) CONTRODADO
(2) DADO DI REGOLAZIONE
(3) RONDELLA DI SICUREZZA

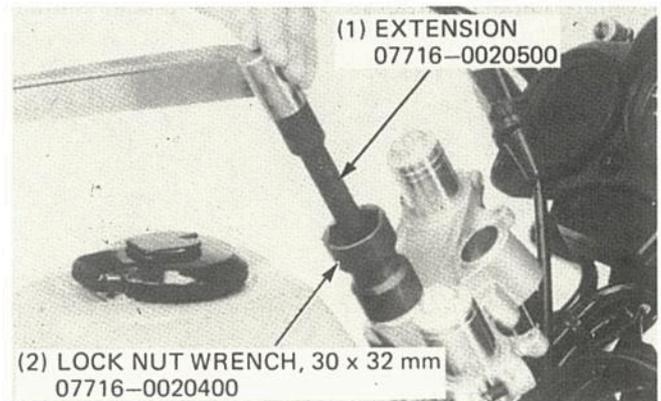


STERZO/RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONI

Installare provvisoriamente le forcelle anteriori.
Montare il trapezio superiore della forcella.
Montare e stringere il dado del canotto.

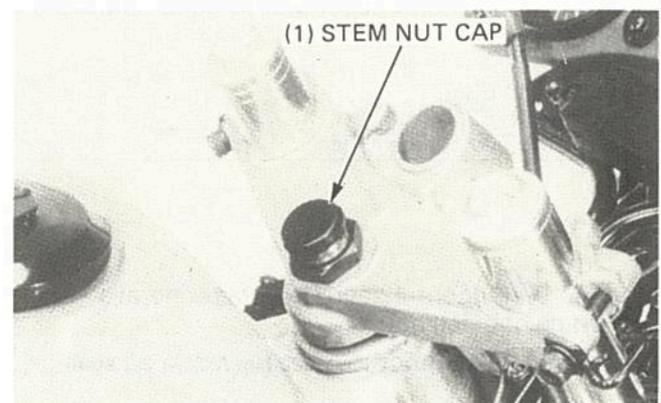
COPPIA DI SERRAGGIO: 80-120 Nm (8,0-12,0 kgm)

- (1) PROLUNGA 07716-0020500
- (2) CHIAVE PER GHIERE 30 x 32 mm 07716-0020400



Montare il tappo del dado del canotto sul dado del canotto.

- (1) TAPPO DEL DADO DEL CANNOTTO



PRECARICO DEI CUSCINETTI DELLA TESTA DELLO STERZO

Montare la ruota anteriore (pag. 12.12)
Inserire un cavalletto sotto il motore e sollevare la ruota da terra.

Posizionare il canotto dello sterzo in posizione diritta.
Agganciare un dinamometro alla canna della forcella e misurare il precarico del cuscinetto della testa dello sterzo.

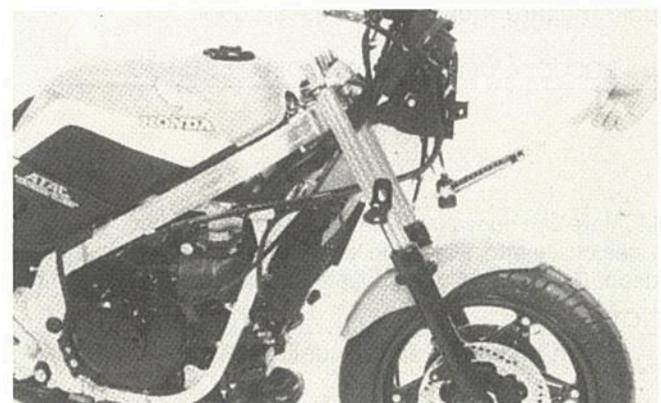
NOTA

- Assicurarsi che non vi siano interferenze di cavi o di fili.

Il precarico dovrebbe essere tra 1,6 e 2,0 kg per la direzione destra e la direzione sinistra.

Se i valori non rientrano entro questi limiti abbassare la ruota anteriore e regolare il dado di registro del cuscinetto.

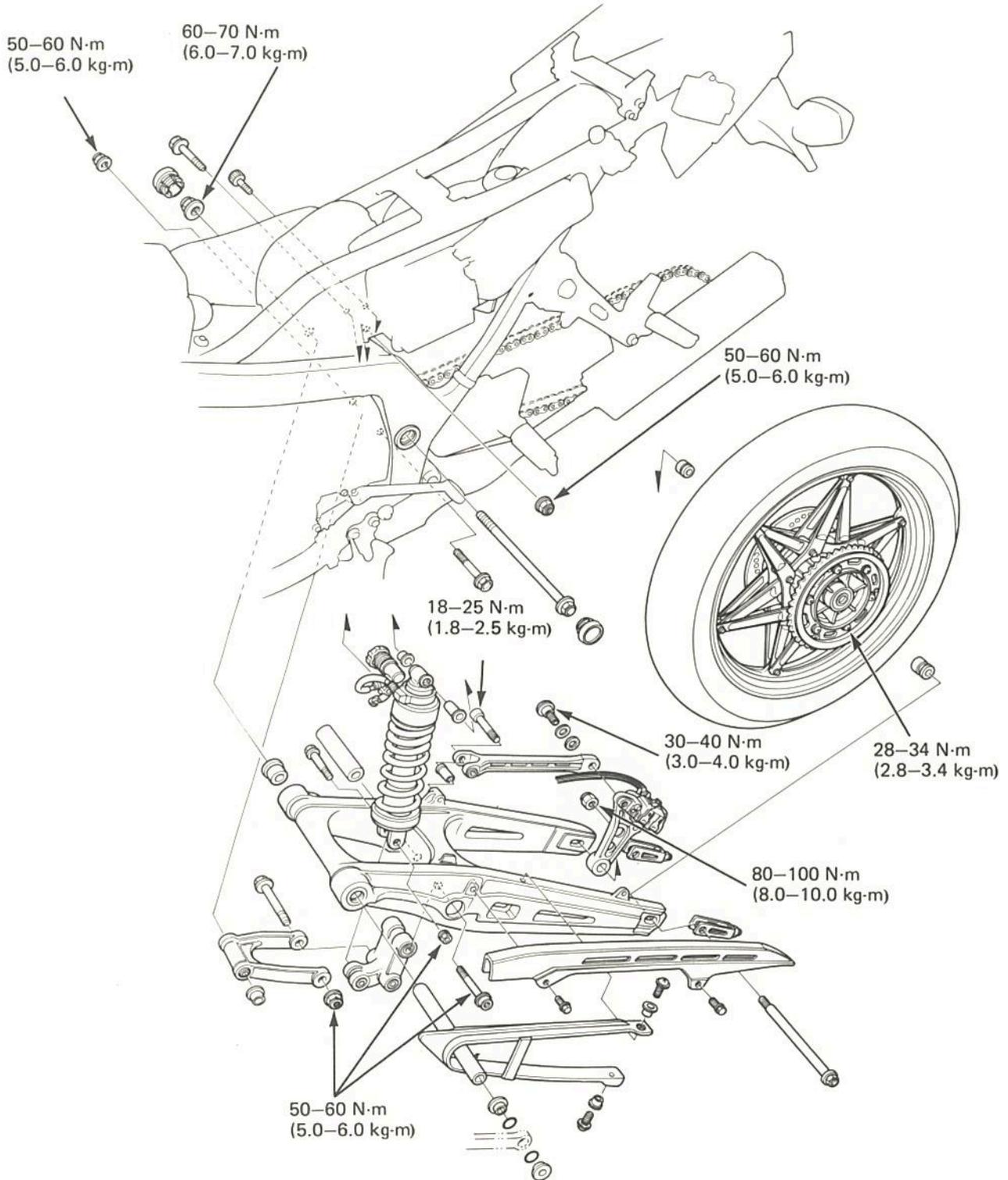
Dopo essersi accertati che il precarico del cuscinetto è corretto, installare i particolari nell'ordine inverso a quello dello smontaggio.





HONDA
NS400R

MEMO





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	13.1	AMMORTIZZATORE	13.10
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	13.2	ARTICOLAZIONE	13.15
RUOTA POSTERIORE	13.3	AMMORTIZZATORE	13.15
		FORCELLONE OSCILLANTE	13.17

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- È necessario un cric idraulico o un cavalletto per sostenere la motocicletta durante le operazioni di manutenzione dell'ammortizzatore, dell'articolazione dell'ammortizzatore o del forcellone;
- Le ruote COMSTAR non possono essere riparate. Se i raggi, il cerchio o il mozzo della ruota sono danneggiati, tutta la ruota deve essere sostituita;
- La rimozione, la riparazione ed il rimontaggio dei pneumatici senza camera di aria è contenuta nel Manuale per i Pneumatici Tubeless.
- Utilizzare solo bulloni e viti originali Honda per i perni ed il montaggio dell'ammortizzatore e della articolazione; i bulloni convenzionali non hanno la resistenza adatta per questo tipo di applicazioni. Inoltre è necessario prendere nota della direzione di montaggio di questi bulloni, poiché essi devono essere installati correttamente;
- Per la equilibratura della ruota, vedere pag. 12-9.

DATI TECNICI

OGGETTO		VALORE STANDARD	LIMITE DI USURA
Curvatura del perno della ruota		—	0,2 mm
Errore di centraggio del cerchio ruota	Radiale	—	2,0 mm
	Assiale	—	2,0 mm.
Lunghezza libera della molla dell'ammortizzatore		199,5 mm	195,5 mm

1

COPPIE DI SERRAGGIO

Dado del perno ruota	80–100 Nm (8.0–10.0 kgm)
Dado del perno del forcellone	60– 70 Nm (6.0–7.0 kgm)
Bullone di montaggio superiore dell'ammortizzatore	50– 60 Nm (5.0–6.0 kgm)
Bullone di montaggio inferiore dell'ammortizzatore	50– 60 Nm (5.0–6.0 kgm)
Bullone articolazione-telaio	50– 60 Nm (5.0–6.0 kgm)
Bullone articolazione-braccio ammortizzatore	50– 60 Nm (5.0–6.0 kgm)
Bullone articolazione ammortizzatore-forcellone	50– 60 Nm (5.0–6.0 kgm)
Bullone ingranaggio condotto	28– 34 Nm (2.8–3.4 kgm)
Bullone a testa cava disco del freno	37– 43 Nm (3.7–4.3 kgm)
Controdado asta ammortizzatore	38– 60 Nm (3.8–6.0 kgm)
Bullone a testa cava supporto poggipiedi	24– 30 Nm (2.4–3.0 kgm)
Bullone articolazione di serraggio del freno-forcellone	18–25 Nm (1.8–2.5 kgm)
Bullone articolazione di serraggio-pinza	30– 40 Nm (3.0–4.0 kgm)



ATTREZZI:

Speciali

Albero battitoio	07946-MJ00100
Testa battitoio	07946-KM40700
Gruppo albero battitoio	07965-MA60600
Base battitoio	07965-MA60700
Accessorio per compressore ammortizzatore	07959-MB10000
Accessorio, 28 a 30 mm	07946-1870100

Comuni

Espansore estrattore cuscinetti	07746-050100
Boccola estrattore cuscinetti, 17 mm	07746-0050500
Guida	07749-0010000
Accessorio, 42 × 47 mm	07746-010300
Guida, 17 mm	07746-0040400
Guida, 22 mm	07746-0041000
Guida, 15 mm	07746-040300
Accessorio, 37 × 40 mm	07746-0010200
Accessorio 32 × 35 mm	07746-0010100
Compressore ammortizzatore	07959-3290001

GUIDA ALL'IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Oscillazione

- Cerchio deformato
- Cuscinetti ruota allentati
- Pneumatico difettoso
- Perno della ruota allentato
- Pressione pneumatico errata
- Cuscinetti del forcellone usurati
- Pneumatici usurati
- Ruota non equilibrata

Sospensione morbida

- Molla indebolita
- Insufficienza olio nell'ammortizzatore
- Regolazione della molla errata
- presenza di aria nell'ammortizzatore

Sospensione dura

- Olio nell'ammortizzatore di tiro errato
- Ammortizzatore piegato
- Regolazione della molla errata

Sospensione rumorosa

- Fodero dell'ammortizzatore grippato
- Organi di unione lenti
- Perni del leveraggio dell'ammortizzatore usurati o mancanti di lubrificazione.

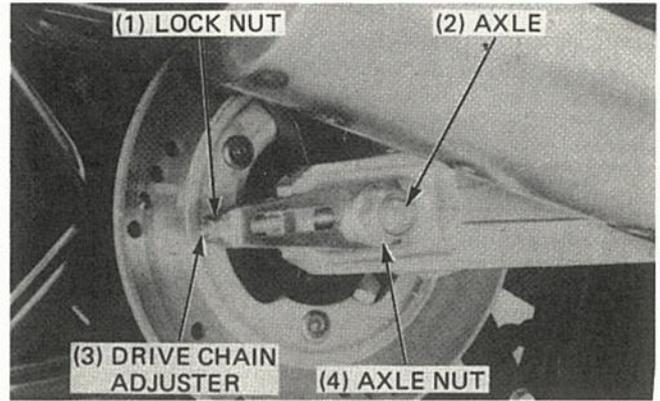


RUOTA POSTERIORE

RIMOZIONE

Appoggiare il forcellone sul cavaletto centrale e sollevare da terra la ruota posteriore.
Allentare il controdado di registro della catena di trasmissione ed il registro.
Rimuovere il perno della ruota.
Spingere in avanti la ruota e rimuovere la catena di trasmissione dall'ingranaggio condotto.
Rimuovere il perno della ruota e la ruota posteriore.

- (1) CONTRODADO
- (2) PERNO DELLA RUOTA
- (3) REGISTRO DELLA CATENA DI TRASMISSIONE
- (4) DADO DEL PERNO RUOTA

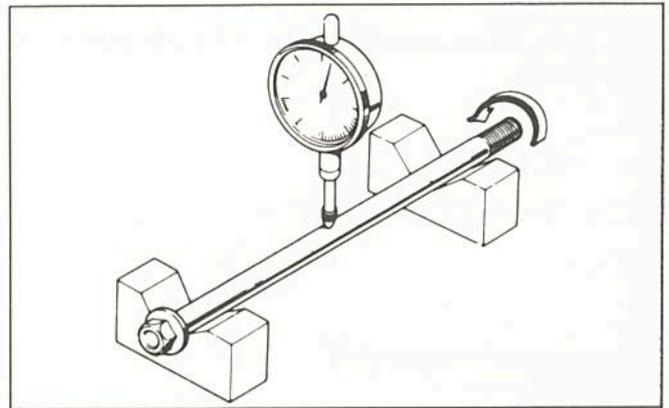


CONTROLLO

• PERNO RUOTA

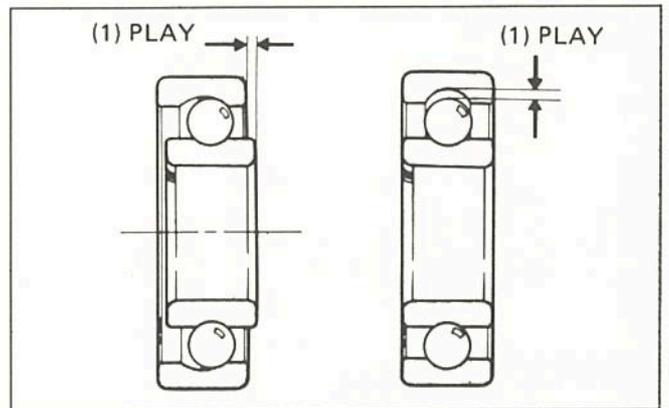
Collocare il perno della ruota su due blocchetti a V e misurare l'errore di rettilineità con un comparatore. L'errore reale corrisponde alla metà della lettura sul comparatore.

VALORE MASSIMO AMMESSO: 0,2 mm



• CUSCINETTI DELLA RUOTA

Controllare il gioco dei cuscinetti facendo ruotare manualmente la ruota. Sostituire i cuscinetti se essi sono rumorosi o hanno un gioco eccessivo.



(1) GIOCO

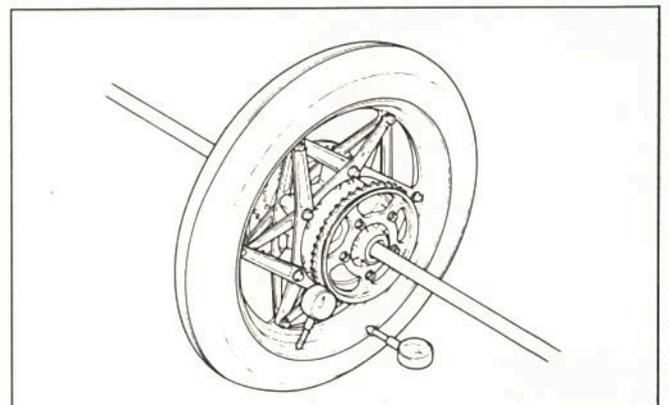
• CENTRAGGIO DEL CERCHIO RUOTA

Controllare l'errore di centraggio della ruota ponendola su un supporto a forcella. Far girare lentamente la ruota e misurare l'errore di centraggio per mezzo di un comparatore.

VALORE MASSIMO AMMESSO:
RADIALE: 2,0 mm.
ASSIALE: 2,0 mm.

NOTA

- la ruota non può essere riparata e deve essere sostituita qualora i suddetti valori vengano superati.





RUOTA POSTERIORE/SOSPENSIONE

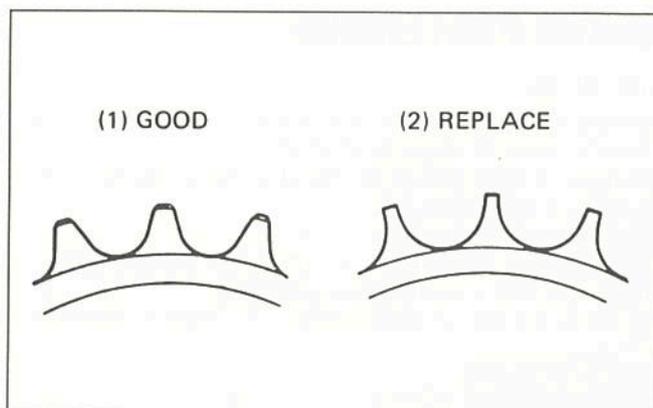
• INGRANAGGIO CONDOTTO

Controllare le condizioni dei denti dell'ingranaggio condotto e sostituirlo se questi risultano usurati o danneggiati.

NOTA

- Se l'ingranaggio finale condotto deve essere sostituito, controllare la catena di trasmissione e l'ingranaggio conduttore.

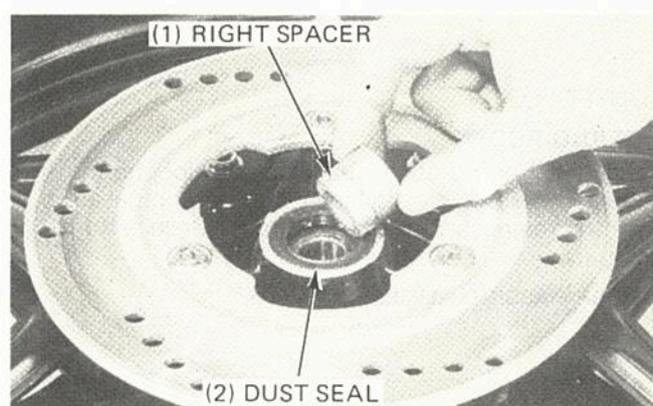
- (1) A POSTO
(2) DA SOSTITUIRE



SMONTAGGIO

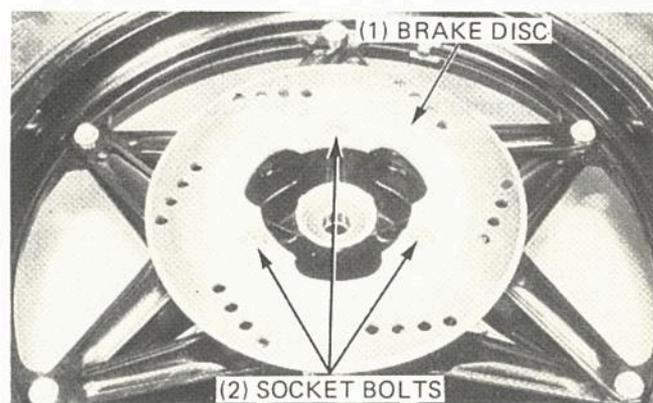
Rimuovere il distanziatore destro e il parapolvere dal mozzo ruota.

- (1) DISTANZIATORE DESTRO
(2) PARAPOLVERE



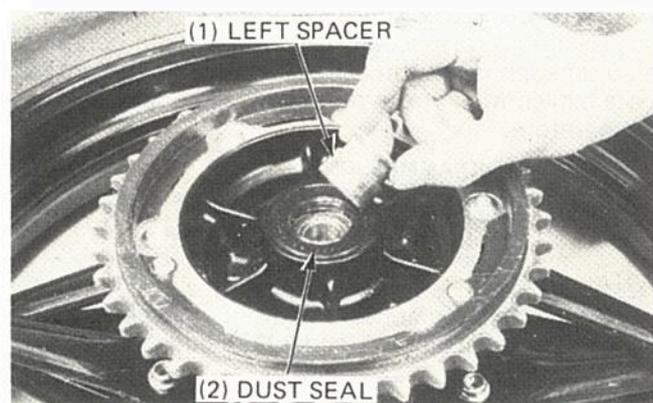
Rimuovere il disco del freno togliendo i bulloni a testa cava.

- (1) DISCO FRENI
(2) BULLONE A TESTA CAVA



Rimuovere il distanziale sinistro e il parapolvere dal mozzo ruota.

- (1) DISTANZIALE SINISTRO
(2) PARAPOLVERE



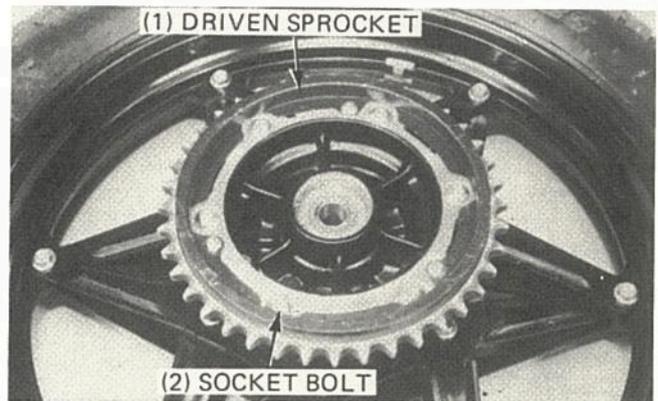


Rimuovere l'ingranaggio condotto togliendo i bulloni a testa cava e i dadi.

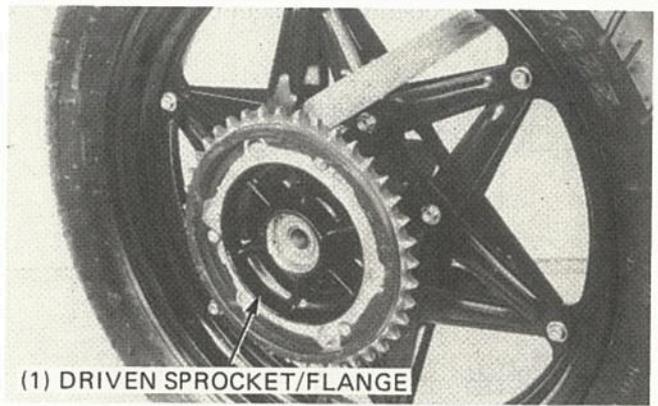
NOTA

- Non separare l'ingranaggio condotto e la flangia, a meno che sia necessario sostituire l'ingranaggio stesso o la flangia.

- (1) INGRANAGGIO CONDOTTO
(2) BULLONI A TESTA CAVA

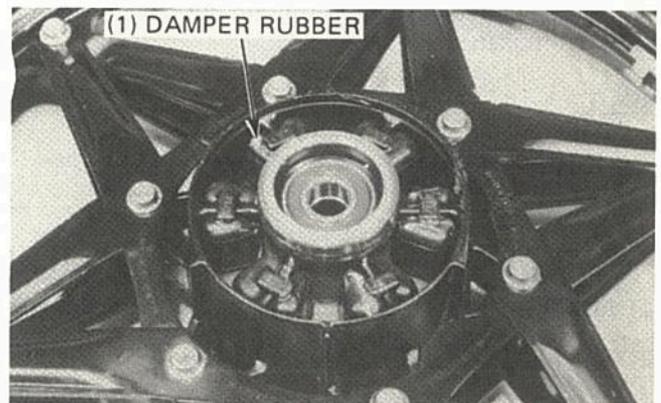


Rimuovere insieme l'ingranaggio condotto e la flangia.



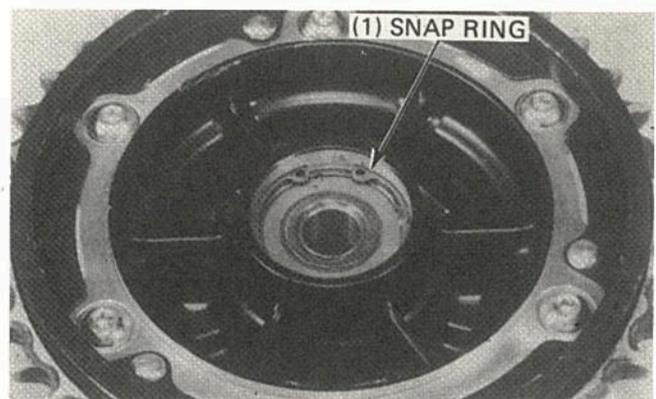
- (1) INGRANAGGIO CONDOTTO/FLANGIA

Controllare che i gommini di ammortizzazione non siano deteriorati o danneggiati e sostituirli se necessario.



- (1) GOMMINI DI AMMORTIZZAZIONE

Rimuovere l'anello elastico dalla flangia condotta.

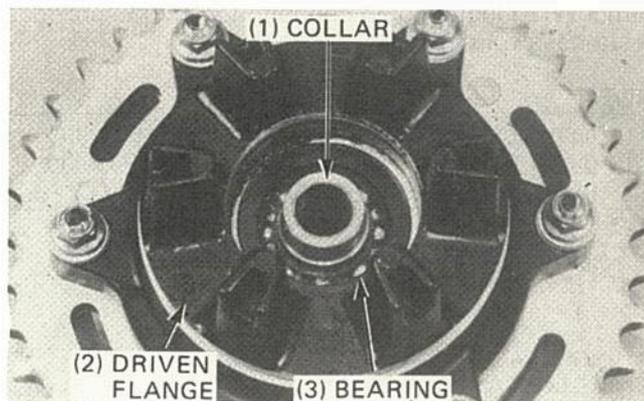


- (1) ANELLO ELASTICO



Rimuovere insieme il cuscinetto e la boccia dalla flangia condotta.

- (1) BOCCOLA
- (2) FLANGIA CONDOTTA
- (3) CUSCINETTO

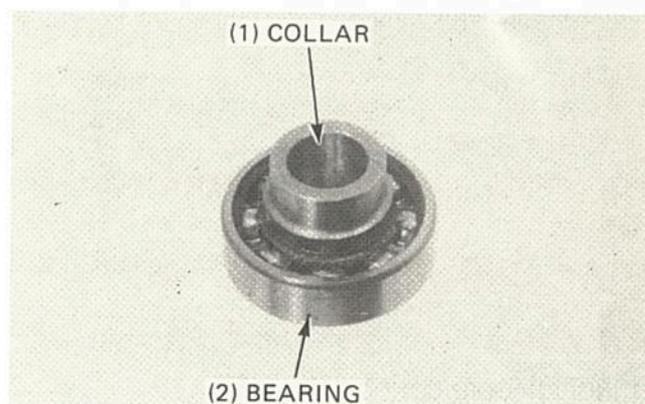


Rimuovere la boccia del cuscinetto.

NOTA

- Non riutilizzare il cuscinetto una volta che è stato smontato dall'ingranaggio condotto.

- (1) BOCCOLA
- (2) CUSCINETTO



Rimuovere i cuscinetti della ruota e la boccia distanziale dal mozzo della ruota.

NOTA

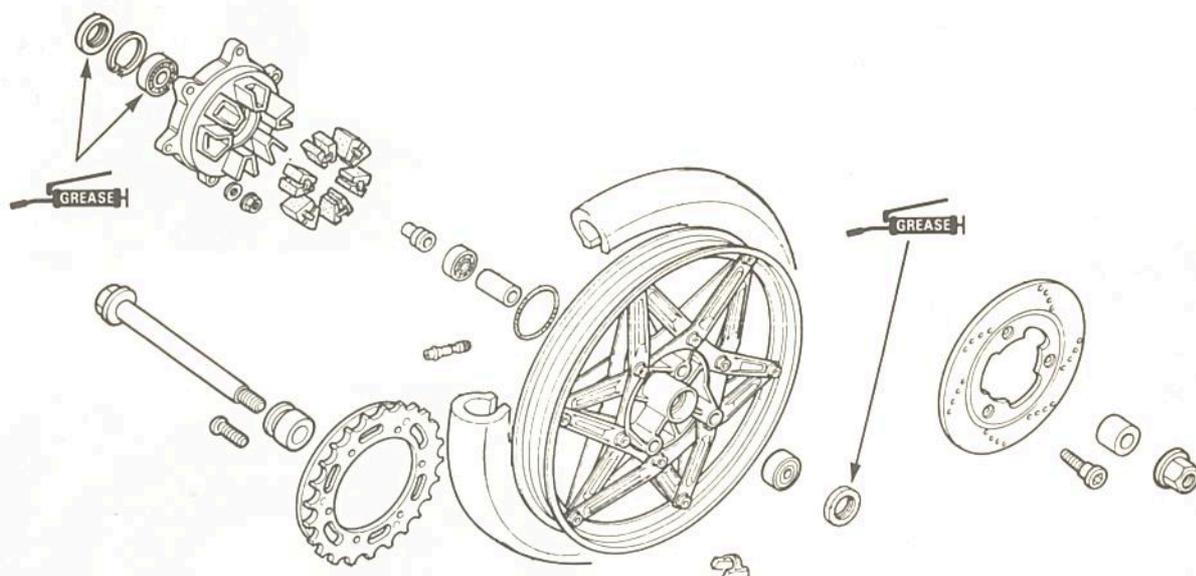
- Mai installare i cuscinetti vecchi. Una volta che i cuscinetti sono stati smontati devono essere sostituiti con cuscinetti nuovi.

- (1) ESPANSORE PER ESTRATTORE CUSCINETTI
07746-0050100
- (2) ANELLO ESTRATTORE CUSCINETTI, 17 mm
07746-0050500



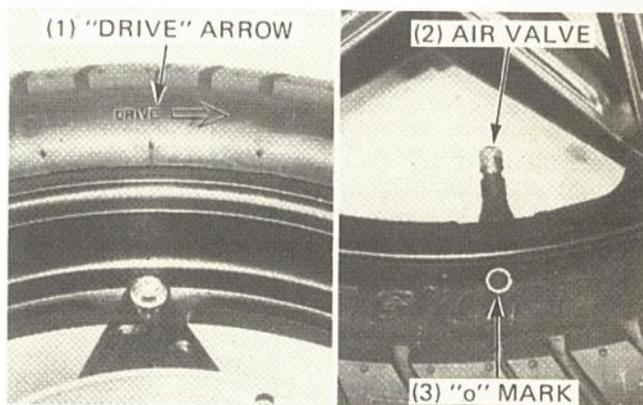


MONTAGGIO



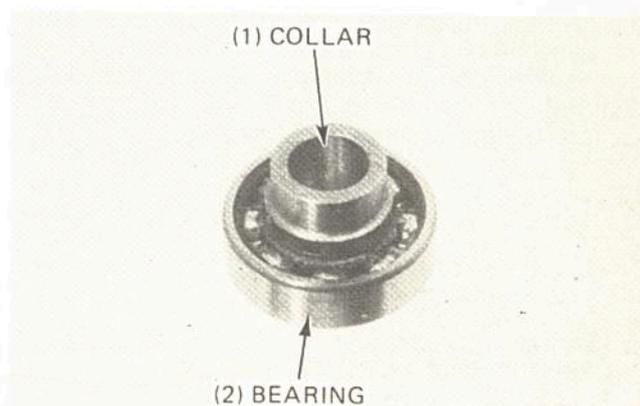
NOTA

- Disporre la freccia "Drive" sul pneumatico nella normale direzione di rotazione e allineare il segno di riferimento "o" sul pneumatico con la valvola dell'aria, quando si monta il pneumatico sul cerchio.



- (1) FRECCIA "DRIVE"
- (2) VALVOLA DELL'ARIA
- (3) SEGNO "o"

Riempire tutte la cavità del cuscinetto con del grasso. Inserire la boccola in un nuovo cuscinetto della flangia condotta dal lato che non ha la guarnizione.



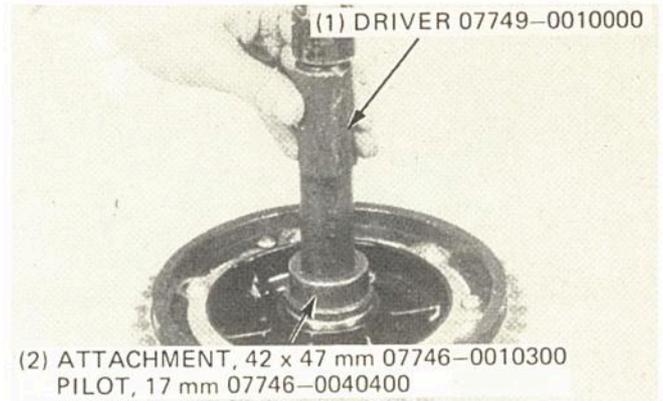
- (1) BOCCOLA
- (2) CUSCINETTO



RUOTA POSTERIORE/SOSPENSIONE

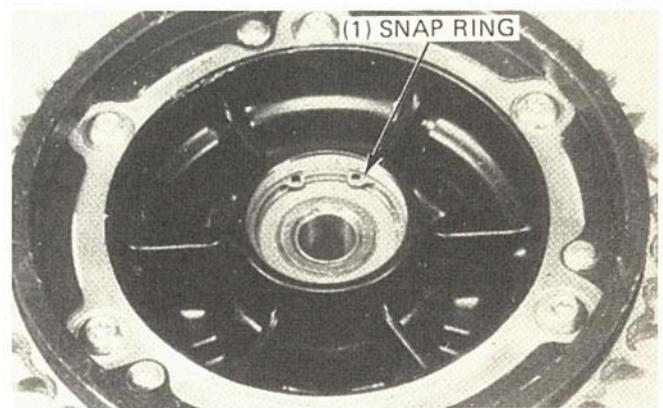
Inserire in squadra il cuscinetto nella flangia condotta con l'estremità a tenuta rivolta verso l'alto.

- (1) BATTITOIO CUSCINETTI 07749-0010000
- (2) ACCESSORIO, 42 x 47 mm 07746-0010300
GUIDA, 17 mm 07746-0040400



Montare l'anello elastico nella scanalatura della flangia condotta

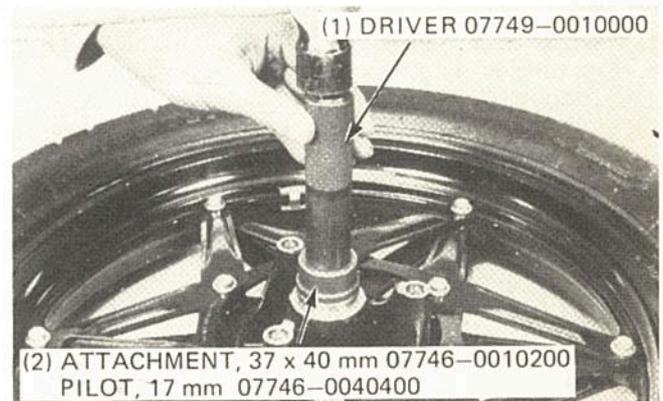
- (1) ANELLO ELASTICO



Inserire un nuovo cuscinetto ruota sinistro nel mozzo ruota con l'estremità a tenuta rivolta verso l'esterno, ed assicurarsi che sia perfettamente alloggiato. Premere la boccola distanziale nella sua sede dal lato destro.

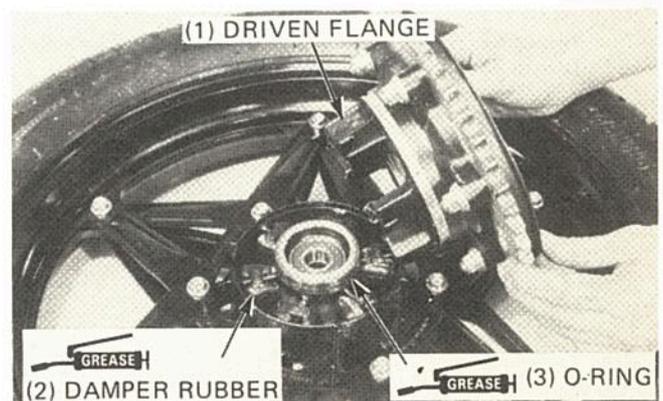
Inserire un nuovo cuscinetto ruota destro nel mozzo con l'estremità a tenuta rivolta verso l'esterno ed assicurarsi che sia alloggiato correttamente.

- (1) BATTITOIO CUSCINETTI 07749-0010000
- (2) ACCESSORIO, 37 x 40 mm 07746-0010200
GUIDA, 17 mm 07746-0040400



Applicare del grasso ad un anello di tenuta nuovo e montare l'anello nella scanalatura del mozzo. Applicare del grasso ai gommini di ammortizzazione e montare i gommini nel mozzo. Montare la flangia condotta sul mozzo.

- (1) FLANGIA CONDOTTA
- (2) GOMMINO DI AMMORTIZZAZIONE
- (3) ANELLO DI TENUTA



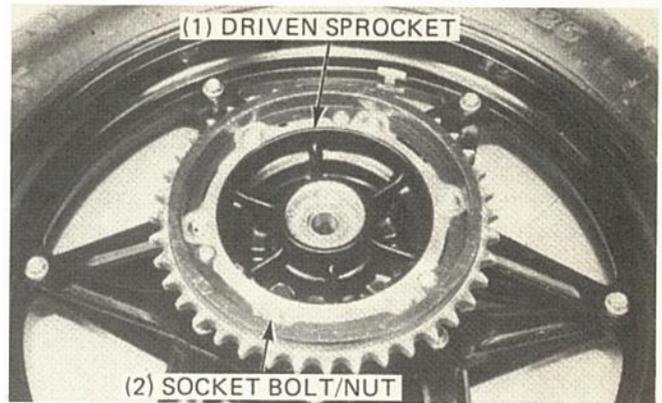


Montare l'ingranaggio condotto sulla flangia condotta se è stato sostituito.

Applicare dell'olio alle filettature dei bulloni a testa cava e stringere i bulloni e i dadi.

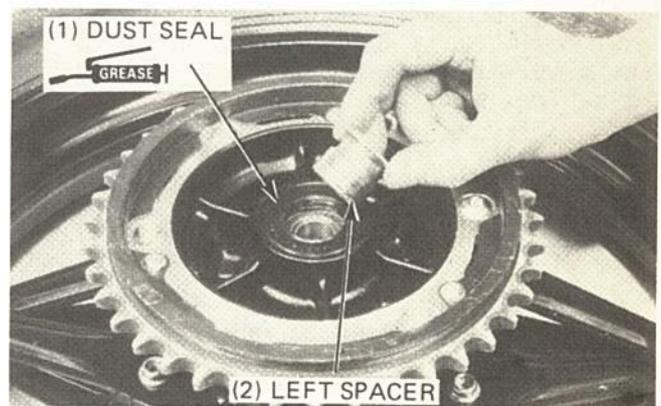
COPPIA DI SERRAGGIO: 28-34 Nm (2,8-3,4 kgm)

- (1) INGRANAGGIO CONDOTTO
(2) VITE A TESTA CAVA/DADO



Applicare del grasso al parapolvere sinistro e montarlo nel mozzo ruota.

- (1) PARAPOLVERE
(2) DISTANZIALE SINISTRO



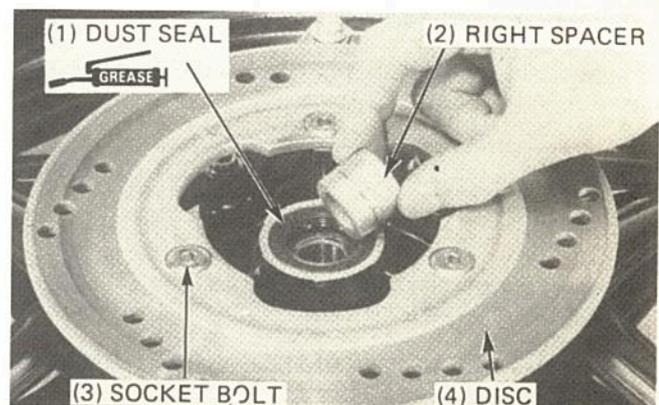
Mettere il disco freno sul mozzo.
Applicare dell'olio alle filettature dei bulloni a testa cava e stringere il disco con i bulloni.

COPPIA DI SERRAGGIO: 37-43 Nm (3,7-4,3 kgm)

Applicare del grasso al parapolvere destro e montarlo nel mozzo.

Montare il distanziale destro.

- (1) PARAPOLVERE
(2) DISTANZIALE DESTRO
(3) BULLONI A TESTA CAVA
(4) DISCO FRENO



INSTALLAZIONE

Montare i regolatori della catena di trasmissione sul forcellone.

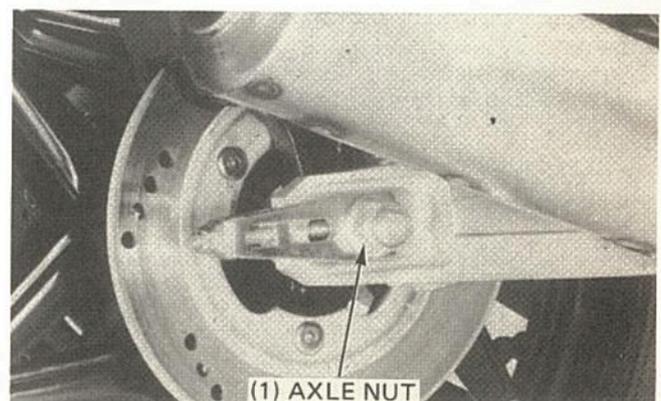
Installare la ruota, montando attentamente il disco freno tra le pasticche.

Inserire il perno della ruota dal lato sinistro.

Regolare la catena di trasmissione (pag. 3-13) e stringere il dado del perno della ruota.

COPPIA DI SERRAGGIO: 80-100 Nm (8,0-10,0 kgm)

- (1) DADO DEL PERNO DELLA RUOTA



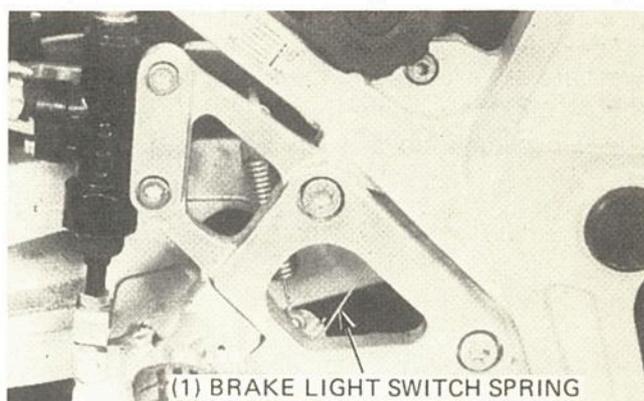


AMMORTIZZATORE

RIMOZIONE

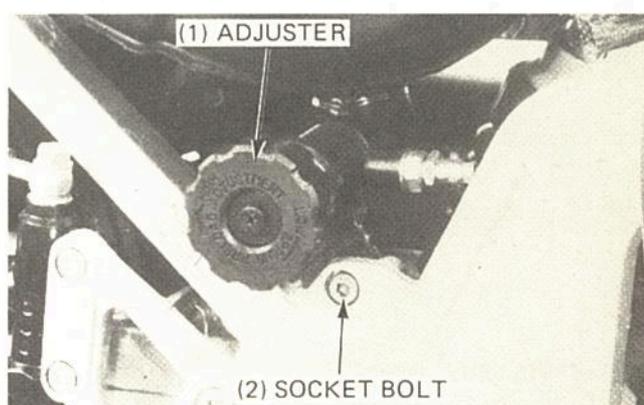
Rimuovere le fiancate laterali (Cap. 15).
Inserire un crik idraulico o un cavalletto sotto il telaio e sollevare da terra la ruota posteriore.
Rimuovere la molla dell'interruttore dello stop posteriore dal braccio del pedale del freno

(1) MOLLA DELL'INTERRUTTORE DELLE LUCI DI STOP



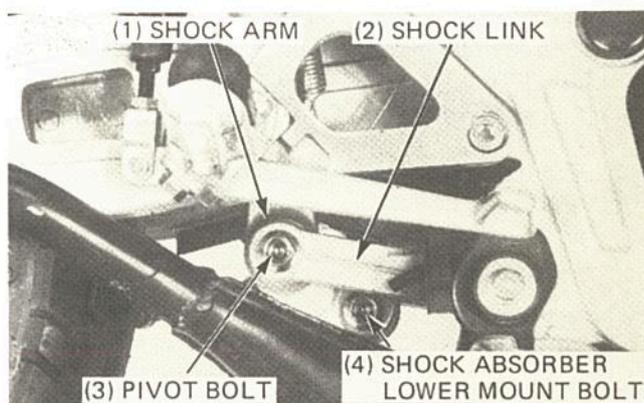
Rimuovere il bullone a testa cava che fissa il regolatore di precario della molla dell'ammortizzatore posteriore.
Rimuovere l'interruttore della luce di stop posteriore dal supporto del regolatore.

(1) REGOLATORE
(2) BULLONE A TESTA CAVA



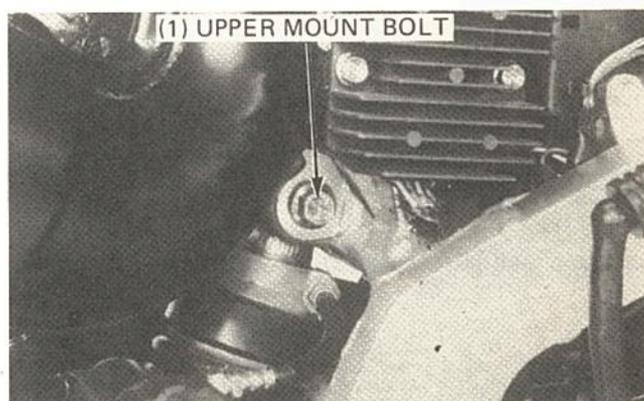
Rimuovere il bullone tra il braccio dell'ammortizzatore e il leveraggio.
Rimuovere il bullone di montaggio inferiore dell'ammortizzatore

(1) BRACCIO DELL'AMMORTIZZATORE
(2) LEVERAGGIO DELL'AMMORTIZZATORE
(3) BULLONE
(4) BULLONE DI MONTAGGIO INFERIORE DELL'AMMORTIZZATORE



Rimuovere il bullone di montaggio superiore dell'ammortizzatore.
Sollevare completamente la ruota posteriore e rimuovere l'ammortizzatore dal basso.

(1) BULLONE DI MONTAGGIO SUPERIORE

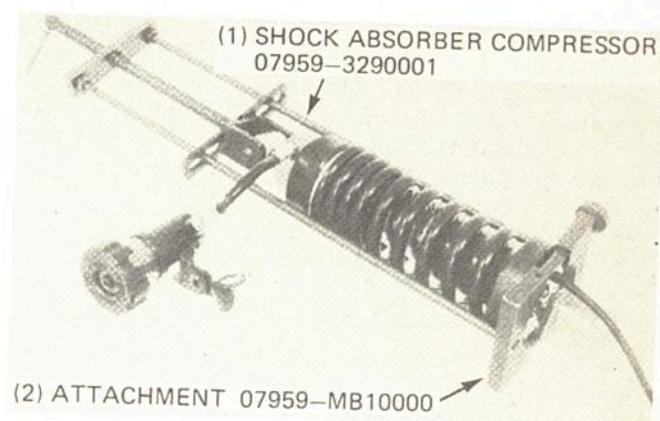




Montare l'accessorio sul compressore dell'ammortizzatore.

Regolare l'ammortizzatore nel compressore come illustrato nella figura e comprimere la molla di circa 20 mm.

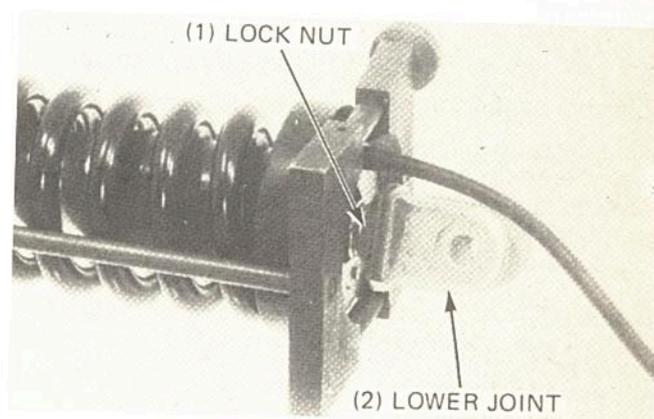
- (1) COMPRESSORE DELL'AMMORTIZZATORE
07959-329001
- (2) ACCESSORIO 07959-MB10000



Tenendo fermo con una chiave il controdado dell'asta dell'ammortizzatore allentare e rimuovere il giunto inferiore.

Rimuovere il compressore.

Rimuovere la molla, la guida della molla e la sede della molla.

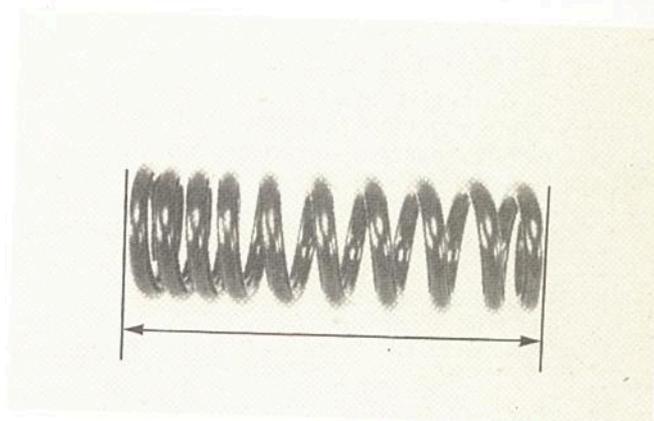


- (1) CONTRODADO
- (2) GIUNTO INFERIORE

CONTROLLO

Controllare la lunghezza libera della molla.

LIMITE DI USURA: 195,5 mm



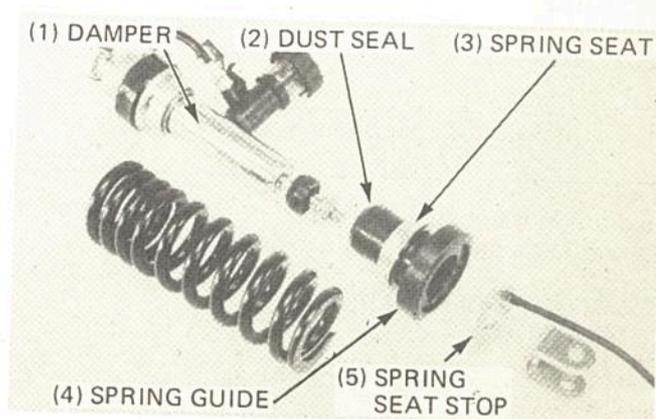
Controllare che l'ammortizzatore non abbia l'asta piegata, perdite di olio o altri danni.

Controllare che il parapolvere, la guida della molla, la sede della molla e l'arresto della sede della molla non siano usurati o danneggiati.

MONTAGGIO

Montare la molla sull'ammortizzatore con la estremità a spire strette rivolta verso l'alto.

- (1) AMMORTIZZATORE
- (2) PARAPOLVERE
- (3) SEDE DELLA MOLLA
- (4) GUIDA DELLA MOLLA
- (5) ARRESTO DELLA SEDE DELLA MOLLA

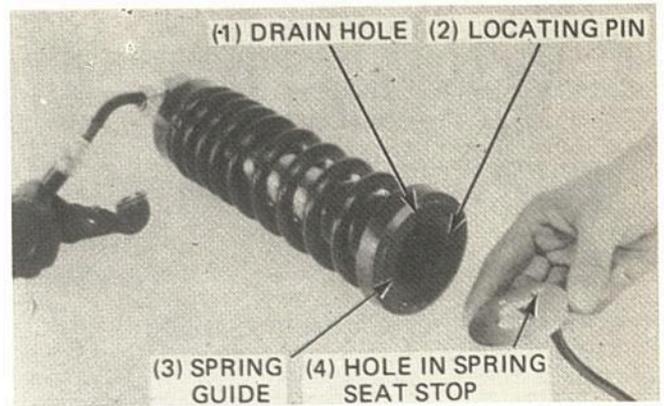




RUOTA POSTERIORE/SOSPENSIONE

Montare il parapolvere, la sede della molla e la guida della molla sull'ammortizzatore con il foro di drenaggio nella guida della molla rivolta verso la parte posteriore. Montare l'arresto della sede della molla sulla guida della molla allineando il foro con la spina di posizionamento sulla guida della molla.

- (1) FORO DI DRENAGGIO
- (2) SPINA DI POSIZIONAMENTO
- (3) GUIDA DELLA MOLLA
- (4) FORO NELL'ARRESTO DELLA SEDE DELLA MOLLA



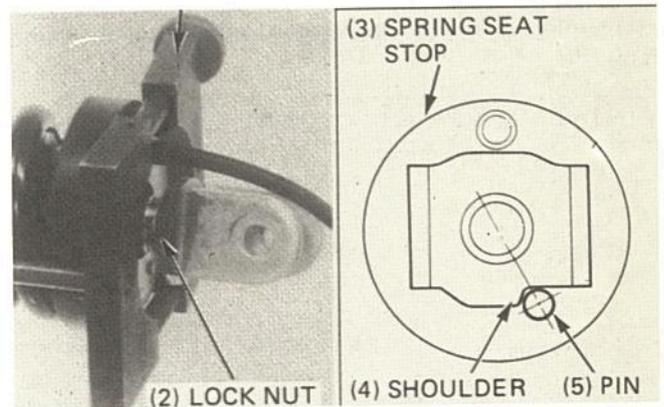
Comprimere la molla con il compressore. Applicare un prodotto di bloccaggio sulle filettature dell'asta e montare il controdado. Avvitare a fondo il controdado.

Avvitare a fondo il giunto inferiore sull'ata dell'ammortizzatore, tenerlo fermo e stringere il controdado.

COPPIA DI SERRAGGIO: 30-60 Nm (3,0 - 6,0 kgm)

Allentare gradualmente il compressore e allineare lo spallamento del giunto inferiore con la spina di posizionamento sull'arresto della sede della molla come indicato nella figura. Togliere il compressore.

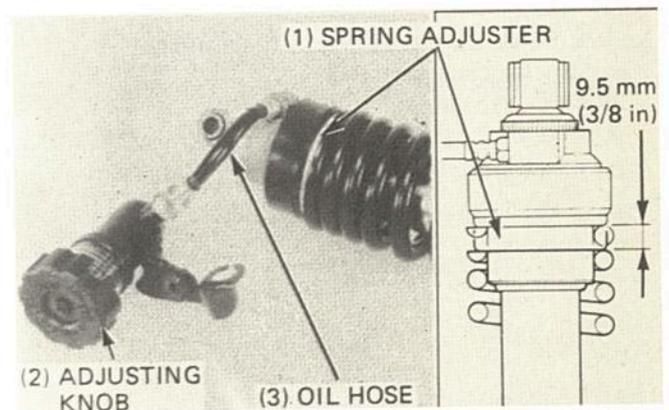
- (1) COMPRESSORE PER AMMORTIZZATORE 07959-3290001 (con relativo accessorio 07959-MB10000)
- (2) CONTRODADO
- (3) ARRESTO DELLA SEDE DELLA MOLLA
- (4) SPALLAMENTO
- (5) SPINA



CONTROLLO DEL REGOLATORE

Controllare che la tubazione dell'olio non sia deteriorata, danneggiata o manchi di tenuta. Controllare che la manopola di registro ruoti tra "LOW" e "HIGH". Ruotare la manopola di registro da "LOW" ad "HIGH" e assicurarsi che la corsa della molla sia di 9,5 mm.

- (1) REGISTRO DELLA MOLLA
- (2) MANOPOLA DI REGISTRO
- (3) TUBAZIONE DELL'OLIO



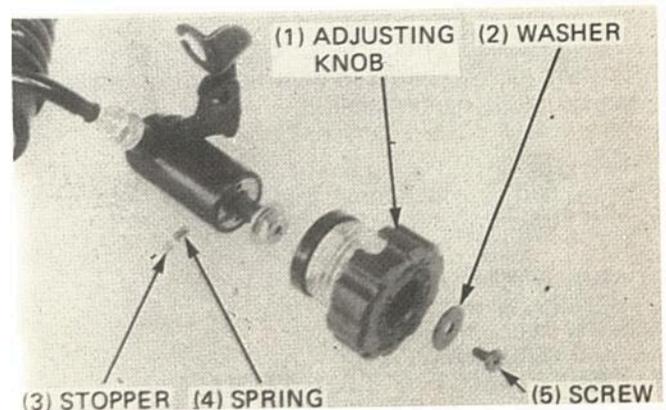
RIMOZIONE/INSTALLAZIONE DELLA MANOPOLA DI REGISTRO
Rimuovere la manopola di registro togliendo la vite e la rondella.

NOTA

- La molla e lo stop usciranno autonomamente togliendo la manopola.

Montare la manopola di registro nell'ordine inverso a quello di smontaggio.

- (1) MANOPOLA DI REGISTRO
- (2) RONDELLA
- (3) STOP
- (4) MOLLA
- (5) VITE





CONTROLLA/SOSTITUZIONE DELLA BOCCOLA DI MONTAGGIO SUPERIORE

Controllare che la boccia di montaggio superiore non sia usurata o danneggiata.

Sostituirla se necessario seguendo la procedura qui descritta.

Rimuovere i due tappi dal montaggio superiore.

Misurare e prendere nota della profondità di installazione della boccia dalla estremità della sospensione.

Rimuovere la boccia usando l'attrezzo speciale e una pressa idraulica.

NOTA

- Cianfrinare la base del battitoio come indicato nella figura se essa non presenta alcuna cianfrinatura.

- (1) TAPPI
- (2) GRUPPO BATTITOIO 07965-MA60600
- (3) BOCCOLA
- (4) BASE DEL BATTITOIO 07965-MA60700

Mettere una boccia nuova sulla sospensione superiore così che il suo punto di cucitura sia orizzontale, come illustrato nella figura.

- (1) BOCCOLA
- (2) CINTURA

Ruotando il registro, regolare la distanza dallo spallamento della punta del battitoio alla estremità del manico della profondità di installazione della boccia, misurata prima della rimozione della boccia.

Premere la boccia nella sospensione superiore utilizzando la pressa e gli attrezzi speciali.

Montare i tappi.

- (1) REGISTRO
- (2) MANICOTTO
- (3) SPALLAMENTO
- (4) PUNTA DEL BATTITOIO
- (5) PROFONDITÀ DI INSTALLAZIONE
- (6) GRUPPO DELLA PUNTA DEL BATTITOIO 07965-MA60600
- (7) BASE DEL BATTITOIO 07965-MA60700

INSTALLAZIONE

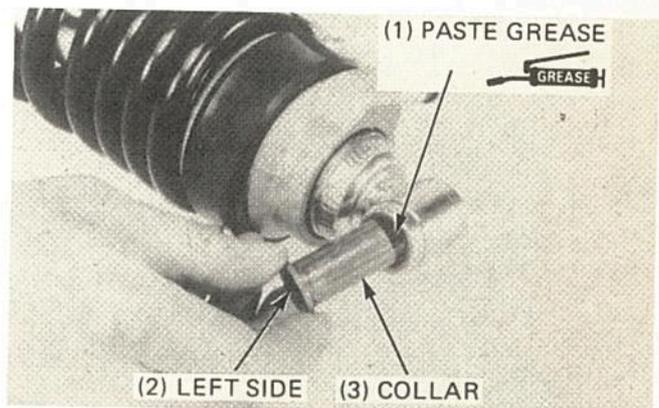
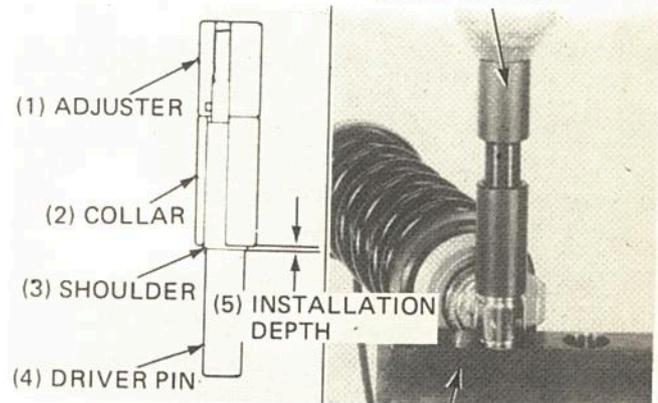
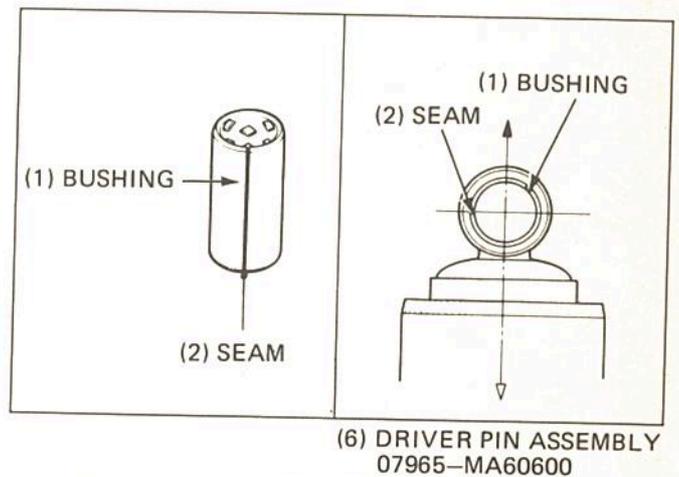
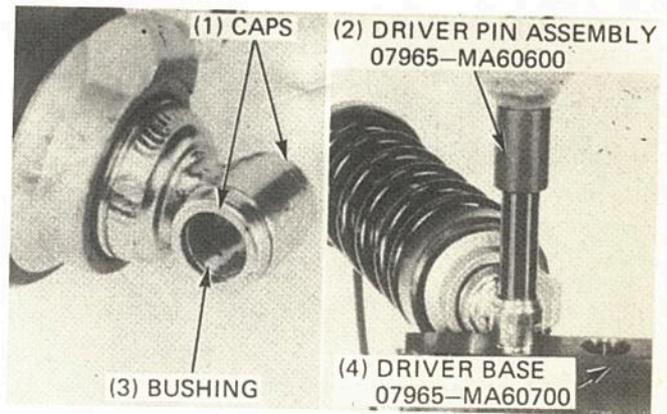
Applicare del grasso in pasta contenente oltre il 40% di molibdeno alla boccia di montaggio superiore.

NOTA

- Utilizzare i grassi seguenti contenenti il 40% di molibdeno:
 - MOLYKOTE G-n Paste prodotta dalla DOW CORNING, USA
 - LOCOL PASTE prodotta da SUMICO LUBRICANT, Giappone
 - Altri lubrificanti di pari qualità

Montare il manicotto nella sospensione superiore dal lato sinistro.

- (1) GRASSO
- (2) LATO SINISTRO
- (3) MANICOTTO

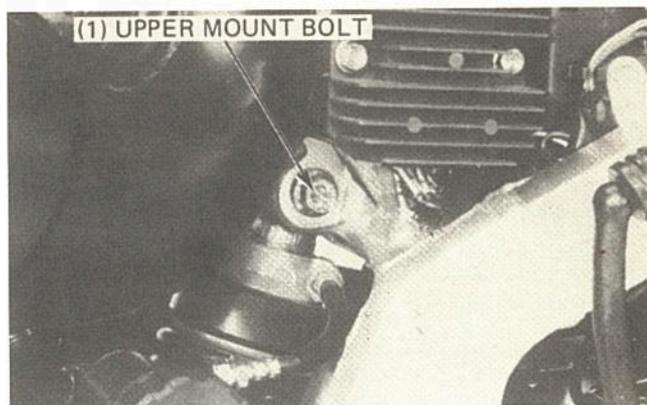




RUOTA POSTERIORE/SOSPENSIONE

Sollevare completamente la ruota posteriore e inserire l'ammortizzatore dal basso. Allineare la sospensione superiore con il supporto del telaio e stringere il bullone della sospensione superiore.

COPPIA DI SERRAGGIO: 50-60 Nm (5,0-6,0 kgm)



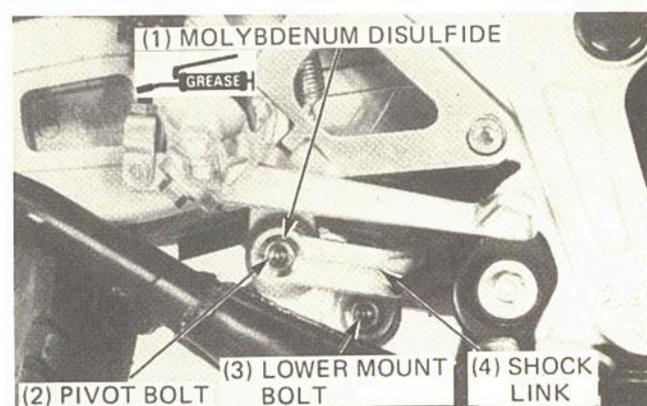
(1) BULLONE SOSPENSIONE SUPERIORE

Allineare la sospensione inferiore con il braccio dell'ammortizzatore e stringere il bullone di montaggio inferiore.

COPPIA DI SERRAGGIO: 50-60 Nm (5,0-6,0 khm)

Collegare il braccio dell'ammortizzatore al leveraggio dell'ammortizzatore e stringere il bullone di incernieramento.

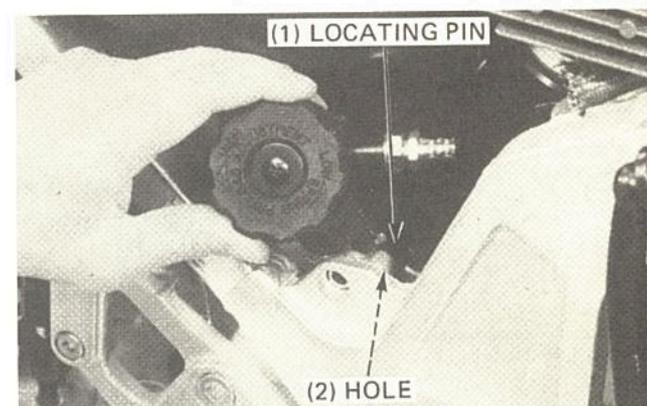
COPPIA DI SERRAGGIO: 50-60 Nm (5,0-6,0 kgm)



- (1) GRASSO AL BISOLFURO DI MOLIBDENO
- (2) BULLONE INCERNIERAMENTO
- (3) BULLONE DI MONTAGGIO
- (4) LEVERAGGIO DELL'AMMORTIZZATORE

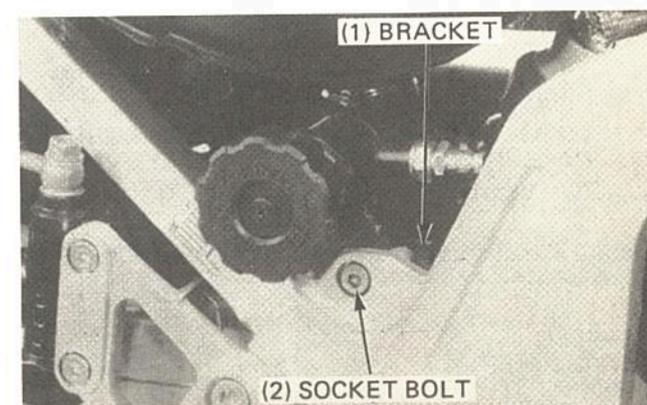
Montare l'interruttore dello stop posteriore sul supporto del regolatore.

Allineare la spina di posizionamento sul supporto del regolatore con il foro nel telaio e montare il supporto.



- (1) SPINA DI POSIZIONAMENTO
- (2) FORO

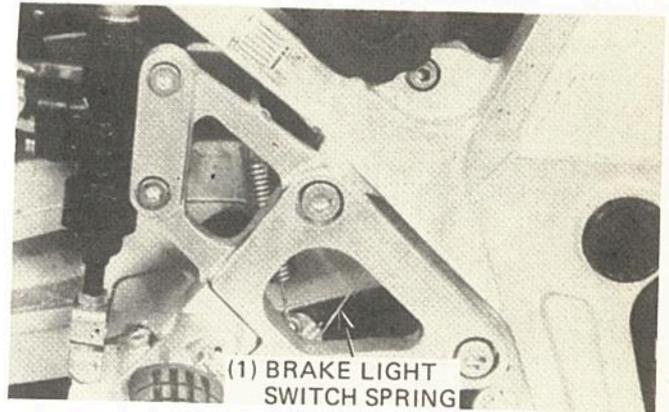
Stringere il supporto al telaio con la vite a testa cava.



- (1) SUPPORTO
- (2) BULLONE A TESTA CAVA



Collegare la molla dell'interruttore dello stop al braccio dell'albero del pedale del freno.
Controllare e regolare l'interruttore delle luci dello stop (pag. 3.17)
Installare le fiancate laterali (Cap. 15)



(1) BRAKE LIGHT SWITCH SPRING

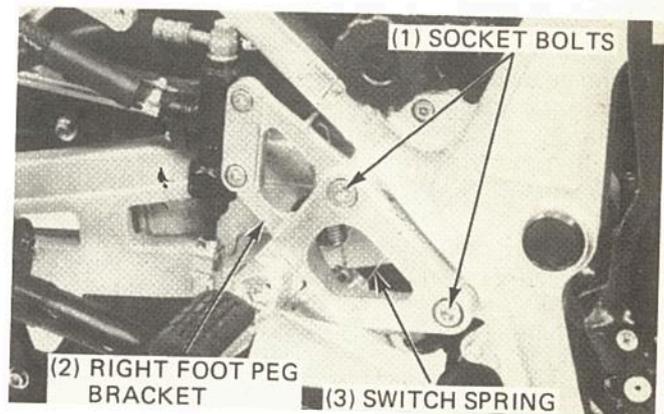
(1) MOLLA DELL'INTERRUTTORE DELLE LUCI DELLO STOP

LEVERAGGIO DELL'AMMORTIZZATORE

RIMOZIONE

Rimuovere il silenziatore/marmitta n. 1 (Cap 15).
Rimuovere la molla dell'interruttore dello stop dal braccio dell'albero del pedale del freno.
Rimuovere il supporto del poggiatesta destro, dal telaio, togliendo le due viti a testa cava.

- (1) VITI A TESTA CAVA
- (2) SUPPORTO DEL POGGIPIEDI DESTRO
- (3) MOLLA DELL'INTERRUTTORE



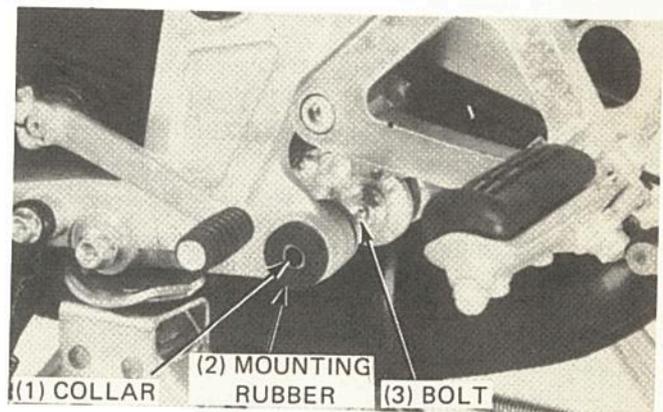
(1) SOCKET BOLTS

(2) RIGHT FOOT PEG BRACKET

(3) SWITCH SPRING

Mettere un crick o un cavalletto sotto il telaio e sollevare dal suolo la ruota posteriore.
Rimuovere la boccola di montaggio della camera di scarico e i gommini.
Rimuovere il bullone leveraggio ammortizzatore-telaio attraverso il foro di montaggio della marmitta.

- (1) BOCCOLA
- (2) GOMMINO
- (3) BULLONE



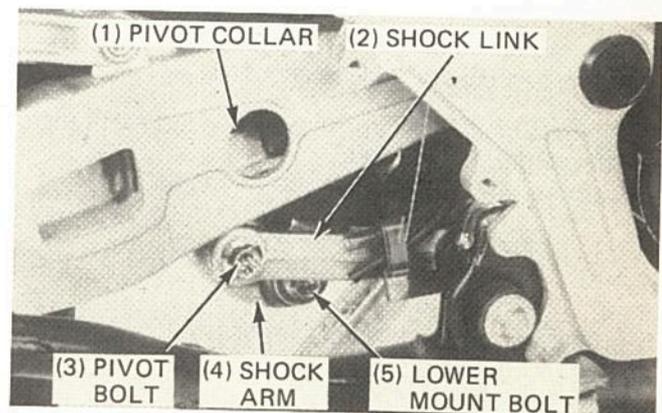
(1) COLLAR

(2) MOUNTING RUBBER

(3) BOLT

Rimuovere il leveraggio dell'ammortizzatore togliendo il bullone leveraggio ammortizzatore-braccio.
Rimuovere il bullone di montaggio inferiore dell'ammortizzatore.
Rimuovere il manicotto tra il braccio dell'ammortizzatore e il forcellone e rimuovere il braccio dell'ammortizzatore togliendo il bullone a testa cava.

- (1) MANICOTTO
- (2) LEVERAGGIO AMMORTIZZATORE
- (3) BULLONE
- (4) BRACCIO DELL'AMMORTIZZATORE
- (5) BULLONE DI MONTAGGIO INFERIORE



(1) PIVOT COLLAR

(2) SHOCK LINK

(3) PIVOT BOLT

(4) SHOCK ARM

(5) LOWER MOUNT BOLT



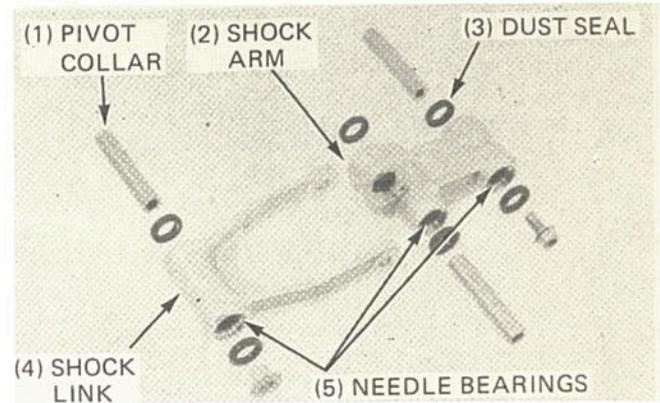
RUOTA POSTERIORE/SOSPENSIONE

CONTROLLO

Controllare che il braccio dell'ammortizzatore, il leveraggio ed il cuscinetto ad aghi e la boccola di montaggio inferiore non siano usurati o danneggiati. Se necessario sostituire il braccio dell'ammortizzatore o il gruppo del leveraggio.

Controllare che il manicotto e il parapolvere non siano danneggiati o usurati e sostituirli se necessario.

- (1) MANICOTTO
- (2) BRACCIO AMMORTIZZATORE
- (3) PARAPOLVERE
- (4) LEVERAGGIO AMMORTIZZATORE
- (5) CUSCINETTI AD AGHI



INSTALLAZIONE

Applicare del grasso al bisolfuro di molibdeno ai cuscinetti ad aghi sul braccio e sul leveraggio dell'ammortizzatore e sul parapolvere.

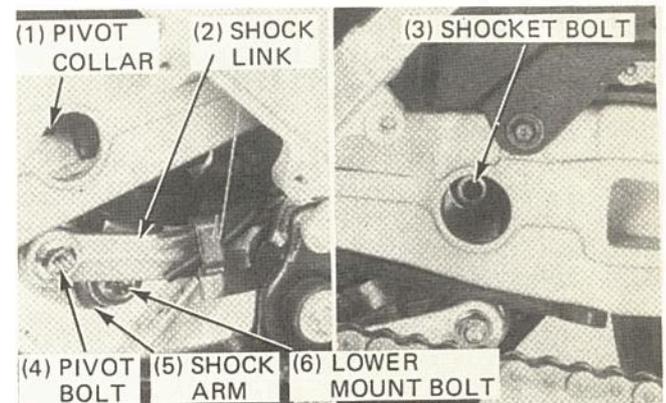
Installare il braccio dell'ammortizzatore sul forcellone con il manicotto e stringere il bullone a testa cava.

COPPIA DI SERRAGGIO: 50-60 Nm (5,0-6,0 kgm)

Allineare il braccio dell'ammortizzatore con il montaggio inferiore dell'ammortizzatore e stringere il bullone inferiore.

COPPIA DI SERRAGGIO: 50-60 Nm (5,0-6,0 kgm)

- (1) MANICOTTO
- (2) LEVERAGGIO AMMORTIZZATORE
- (3) VITE A TESTA CAVA
- (4) BULLONE
- (5) BRACCIO AMMORTIZZATORE
- (6) BULLONE

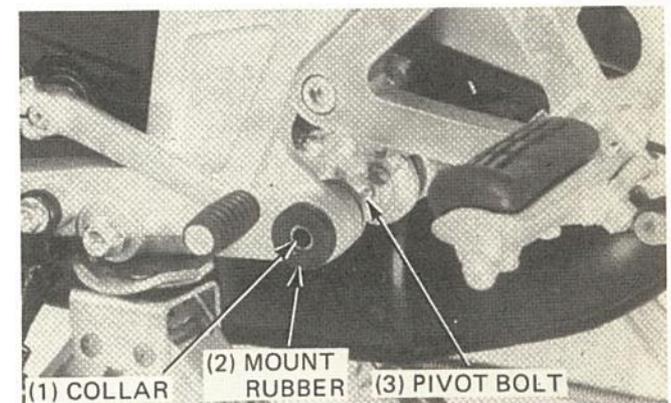


Collegare il leveraggio dell'ammortizzatore al telaio e stringere il bullone di incernieramento.

COPPIA DI SERRAGGIO: 50-60 Nm (5,0-6,0 kgm)

Montare il gommino e la boccola di montaggio della marmitta.

- (1) BOCCOLA
- (2) GOMMINO
- (3) BULLONE INCERNIERAMENTO



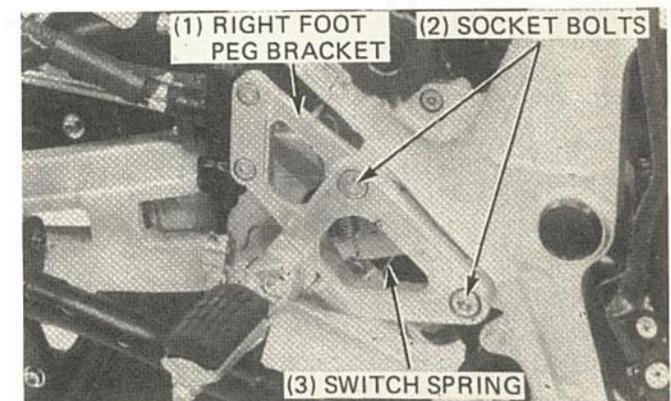
Montare il supporto del poggiatesta destro sul telaio, e stringere i due bulloni a testa cava.

COPPIA DI SERRAGGIO: 24-30 Nm (2,4-3,0 kgm)

Collegare la molla dell'interruttore dello stop al braccio dell'albero del pedale freni.

Montare la marmitta/silenziatore n. 1 (Cap 15)

- (1) SUPPORTO DEL POGGIAPIEDI DESTRO
- (2) BULLONE A TESTA CAVA
- (3) MOLLA DELL'INTERRUTTORE





FORCELLONE OSCILLANTE

RIMOZIONE

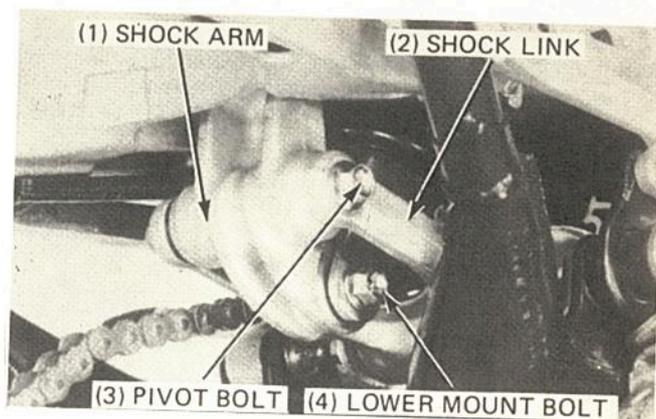
Mettere un crick o un cavalletto sotto il telaio e sollevare da terra la ruota posteriore.

Rimuovere la ruota posteriore (pag. 13-3).

Rimuovere il bullone del braccio dell'ammortizzatore-articolazione.

Rimuovere il bullone di montaggio inferiore dell'ammortizzatore.

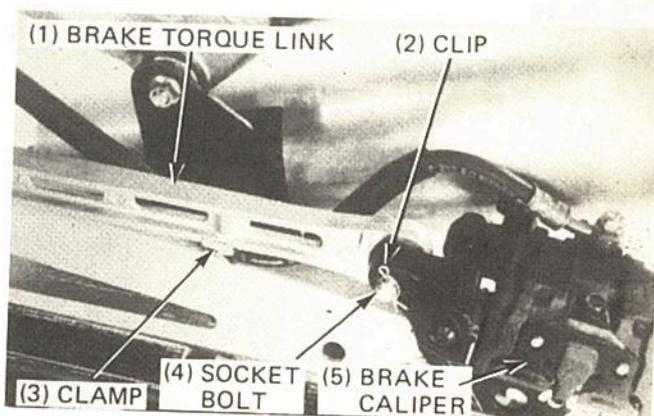
- (1) BRACCIO DELL'AMMORTIZZATORE
- (2) ARTICOLAZIONE DELL'AMMORTIZZATORE
- (3) BULLONE
- (4) BULLONE DI MONTAGGIO INFERIORE



Rimuovere la fascetta della tubazione del freno dall'articolazione del freno, togliendo il bullone.

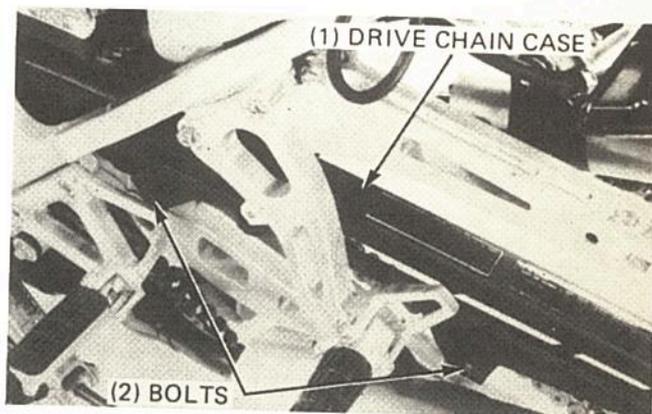
Staccare l'articolazione del freno dalla pinza del freno togliendo la copiglia e il bullone a testa cava.

- (1) ARTICOLAZIONE DEL FRENO
- (2) COPIGLIA
- (3) FASCETTA STRINGITUBO
- (4) BULLONE A TESTA CAVA
- (5) PINZA DEL FRENO



Rimuovere i due bulloni di montaggio del copricatena e rimuovere il copricatena.

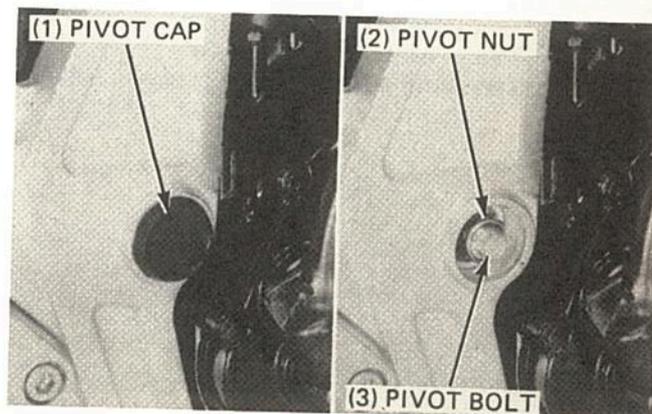
- (1) COPRICATENA
- (2) BULLONI



Rimuovere il tappo destro e il tappo sinistro del perno del forcellone oscillante.

Rimuovere il dado del forcellone, il bullone e il forcellone.

- (1) TAPPO DEL PERNO
- (2) DADO
- (3) BULLONE



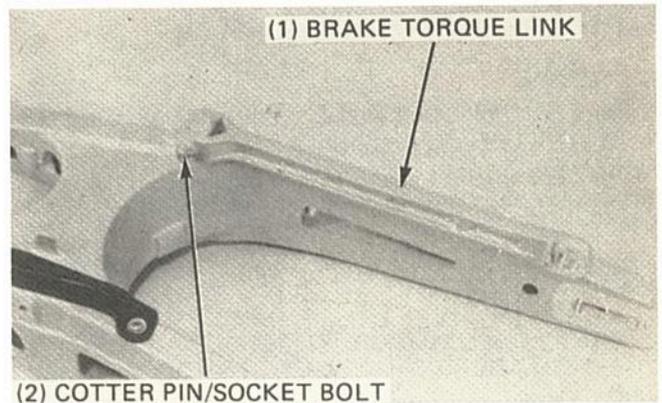


RUOTA POSTERIORE/SOSPENSIONE

SMONTAGGIO

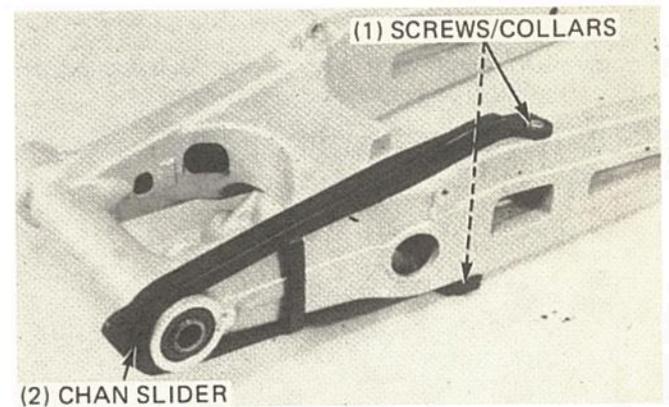
Rimuovere l'articolazione del freno dal forcellone togliendo la copiglia e il bullone a testa cava.

- (1) ARTICOLAZIONE DEL FRENO
- (2) COPIGLIA/BULLONE A TESTA CAVA



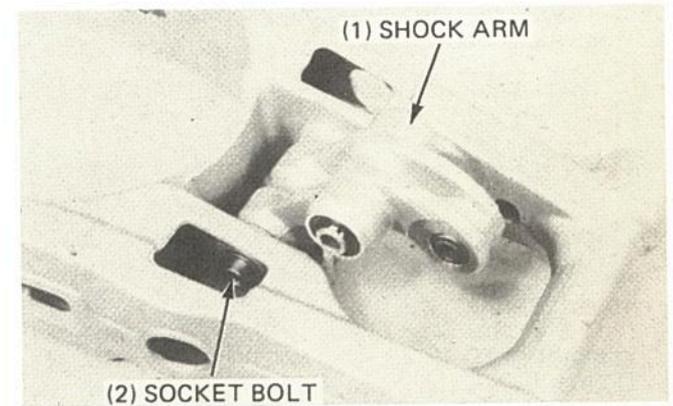
Rimuovere il pattino di scorrimento della catena di trasmissione togliendo le viti e le boccole.

- (1) VITI/BOCCOLE
- (2) PATTINO DI SCORRIMENTO DELLA CATENA DI TRASMISSIONE



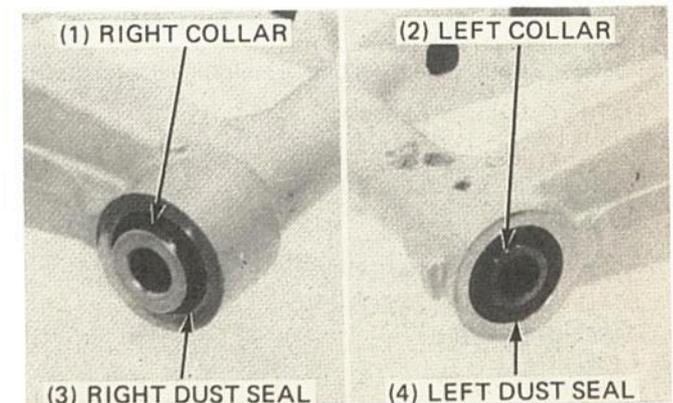
Rimuovere il braccio dell'ammortizzatore dal forcellone togliendo la vite a testa cava ed il manicotto.

- (1) BRACCIO DELL'AMMORTIZZATORE
- (2) VITE A TESTA CAVA



Rimuovere il manicotto destro e il parapolvere rimuovere il manicotto sinistro e il parapolvere. Controllare i cuscinetti a sfere e ad aghi, che non siano danneggiati o usurati e sostituirli se necessario. (pag. 13-19)

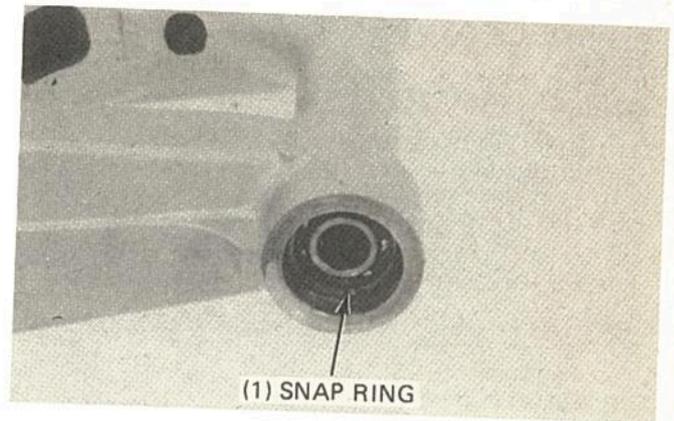
- (1) MANICOTTO DESTRO
- (2) MANICOTTO SINISTRO
- (3) PARAPOLVERE DESTRO
- (4) PARAPOLVERE SINISTRO



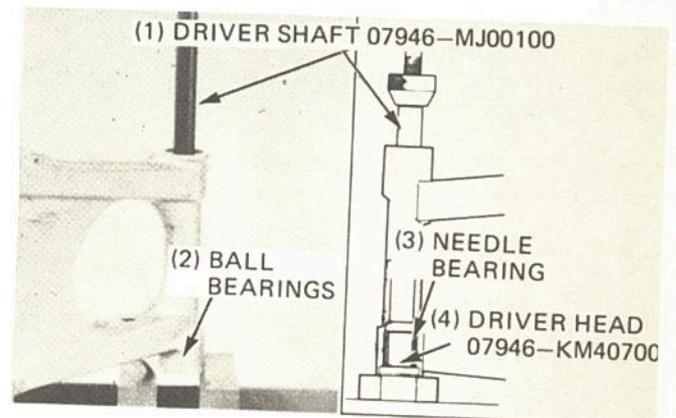


SOSTITUZIONE DEI CUSCINETTI DEL PERNO
Rimuovere l'anello elastico del perno.

- (1) ANELLO ELASTICO

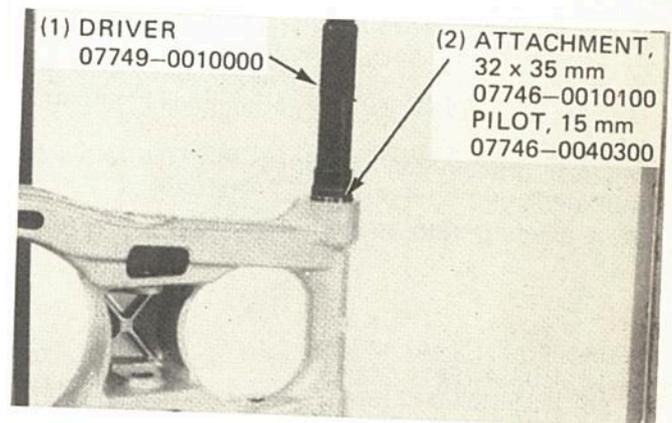


Rimuovere i cuscinetti a sfera a destra utilizzando una pressa e l'attrezzo speciale. Rimuovere il cuscinetto ad aghi sinistro usando la pressa e gli attrezzi speciali come indicato nella figura.



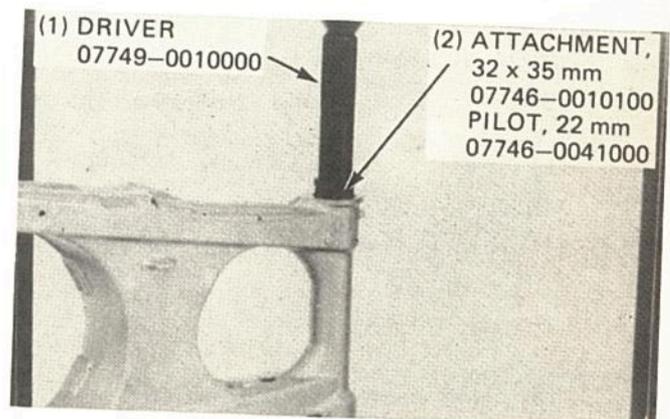
- (1) ALBERO DEL BATTITOIO 07946-MJ00100
(2) CUSCINETTI A SFERE
(3) CUSCINETTI AD AGHI
(4) TESTA DEL BATTITOIO 07946-KM40700

Riempire tutte le cavità dei nuovi cuscinetti con grasso al bisolfuro di molibdeno.
Spingere dei nuovi cuscinetti a sfere nel perno destro fino a che arrivino in fondo.



- (1) BATTITOIO 07749-0010000
(2) ACCESSORIO, 32 x 35 mm 07746-0010100
(3) GUIDA, 15 mm 07746-0040300

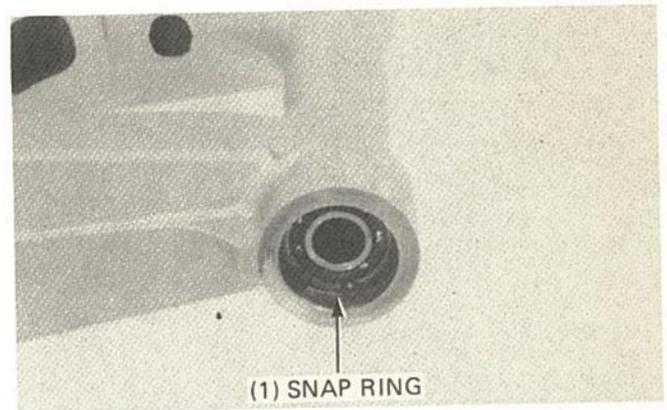
Premere un nuovo cuscinetto ad aghi con le estremità marcate rivolte verso l'esterno nel perno sinistro, fino in fondo.



- (1) BATTITOIO 07749-0010000
(2) ACCESSORIO, 32 x 35 mm 07746-0010100
(3) GUIDA, 22 mm 07746-0041000

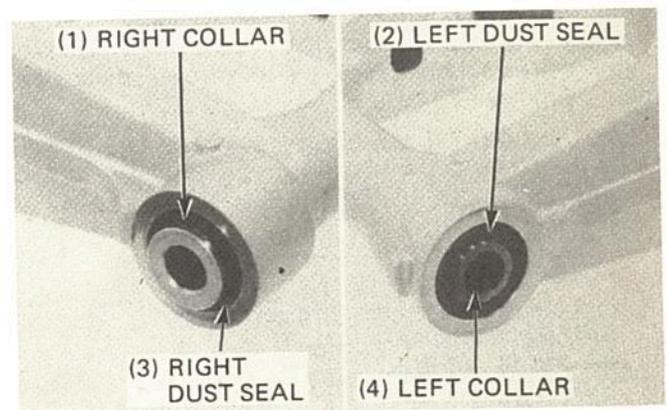


Installare l'anello elastico nella scanalatura nel perno destro.



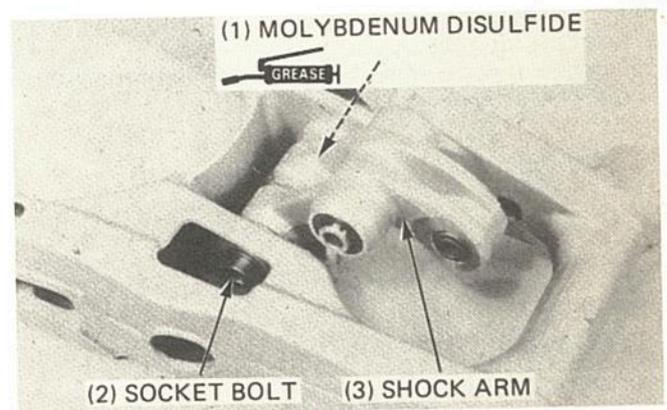
(1) ANELLO ELASTICO

Applicare del grasso al bisolfuro di molibdeno ai labbri dei nuovi parapolvere.
Montare il parapolvere destro e il manicotto nel perno.
Montare il parapolvere sinistro e il manicotto nel perno.



(1) MANICOTTO DESTRO
(2) PARAPOLVERE SINISTRO
(3) PARAPOLVERE DESTRO
(4) MANICOTTO SINISTRO

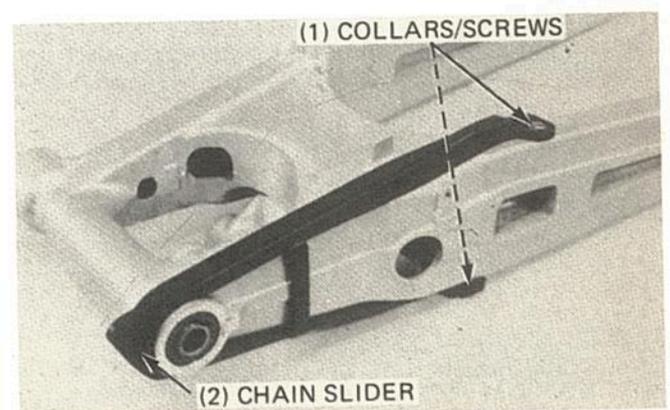
Applicare del grasso al bisolfuro di molibdeno ai cuscinetti ad aghi del braccio dell'ammortizzatore.
Applicare un prodotto trenafilette alle filettature del bullone a testa cava del perno del braccio dell'ammortizzatore.



Montare il braccio dell'ammortizzatore sul forcellone con il manicotto ed il bullone a testa cava.
COPPIE DI SERRAGGIO: 50-60 Nm (5,0-6,0kgm)

(1) BISOLFURO DI MOLIBDENO
(2) BULLONE A TESTA CAVA
(3) BRACCIO DELL'AMMORTIZZATORE

Installare il pattino della catena di trasmissione sul forcellone utilizzando i manicotti e le viti.



(1) MANICOTTO/VITI
(2) PATTINO DELLA CATENA DI TRASMISSIONE

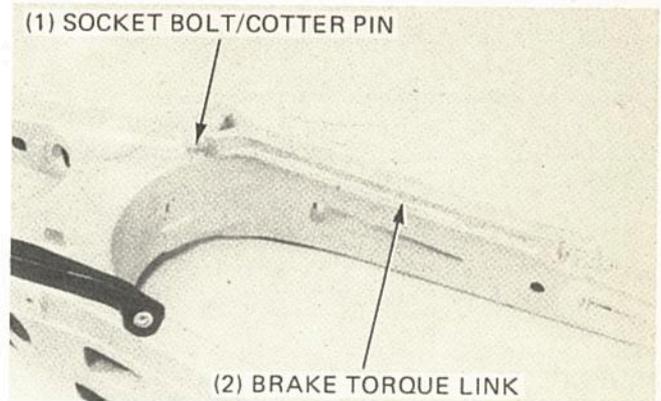


Montare l'articolazione del freno posteriore sul forcellone utilizzando il bullone a testa cava.

COPPIA DI SERRAGGIO: 18-25 Nm (1,8-2,5 kgm)

Fissare il bullone a testa cava usando una nuova copiglia.

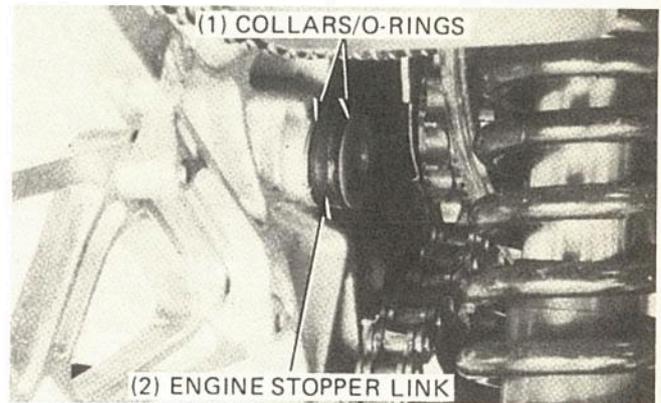
- (1) BULLONE A TESTA CAVA/COPIGLIA
(2) ARTICOLAZIONE FRENO



INSTALLAZIONE

Montare i due manicotti e anelli di tenuta sulla articolazione di arresto del motore.

- (1) MANICOTTI/ANELLI DI TENUTA
(2) ARTICOLAZIONE DI ARRESTO DEL MOTORE

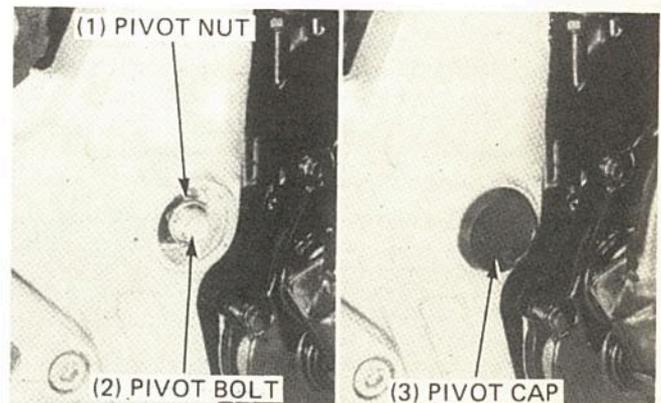


Installare il forcellone sul telaio ed inserire il bullone dal lato sinistro.
Stringere il dado del bullone.

COPPIA DI SERRAGGIO: 60-70 Nm (6,0-7,0 kgm)

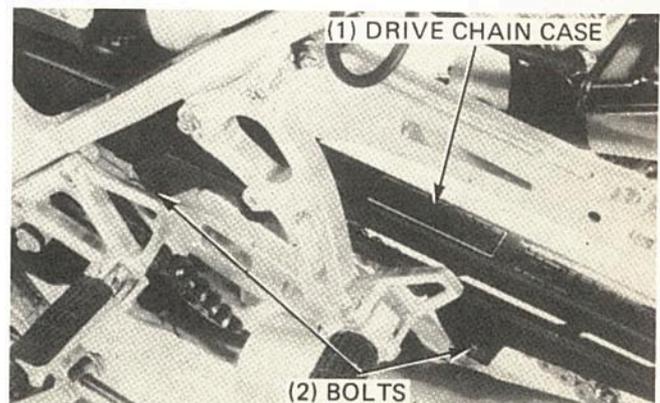
Montare i tappi del bullone.

- (1) DADO DEL BULLONE
(2) BULLONE
(3) TAPPI DEL BULLONE



Montare il copricatena usando i due bulloni.

- (1) COPRICATENA
(2) BULLONI





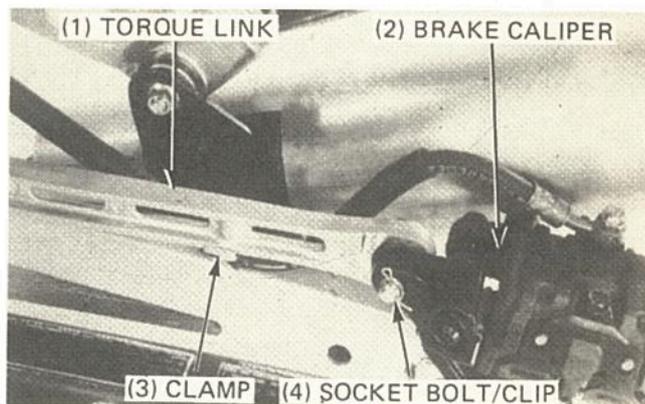
RUOTA POSTERIORE/SOSPENSIONE

Collegare l'articolazione del freno alla pinza del freno usando il bullone a testa cava fermandolo con la copiglia.

COPPIA DI SERRAGGIO: 30-40 Nm (3,0-4,0 kgm)

Assicurare le tubazioni del freno alla articolazione usando la fascetta e il bullone.

- (1) ARTICOLAZIONE FRENO
- (2) PINZA DEL FRENO
- (3) FASCETTA
- (4) BULLONE A TESTA CAVA/COPIGLIA



Collegare il braccio dell'ammortizzatore alla sospensione inferiore dell'ammortizzatore e stringere il bullone.

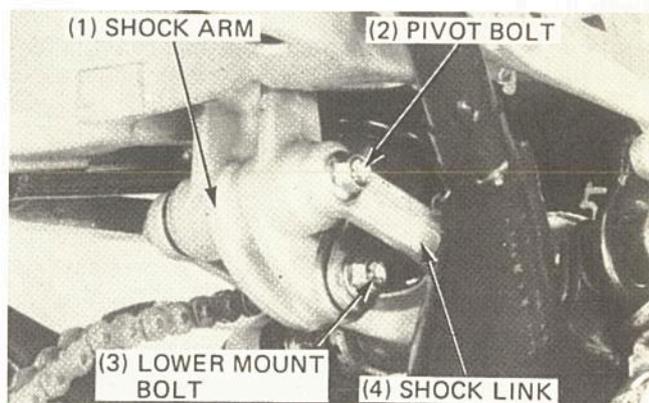
COPPIA DI SERRAGGIO: 50-60 Nm (5,0-6,0 kgm)

Collegare l'articolazione dell'ammortizzatore al braccio e stringere il bullone filettato.

COPPIA DI SERRAGGIO: 50-60 Nm (5,0-6,0 kgm)

Montare la ruota posteriore (pag. 13.9)

- (1) BRACCIO DELL'AMMORTIZZATORE
- (2) BULLONE INCERNIERAMENTO
- (3) BULLONE DI MONTAGGIO INFERIORE
- (4) ARTICOLAZIONE DELL'AMMORTIZZATORE

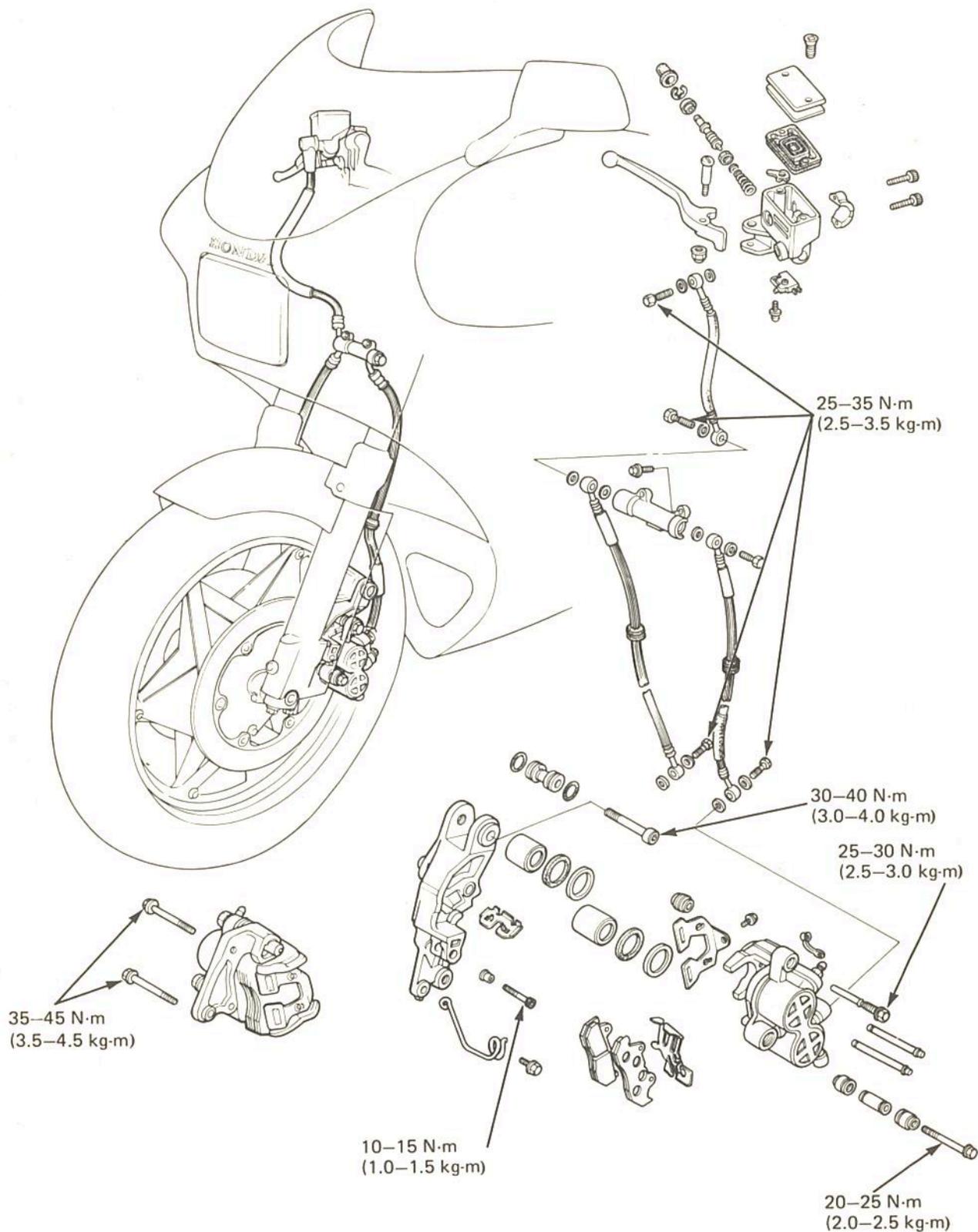




HONDA

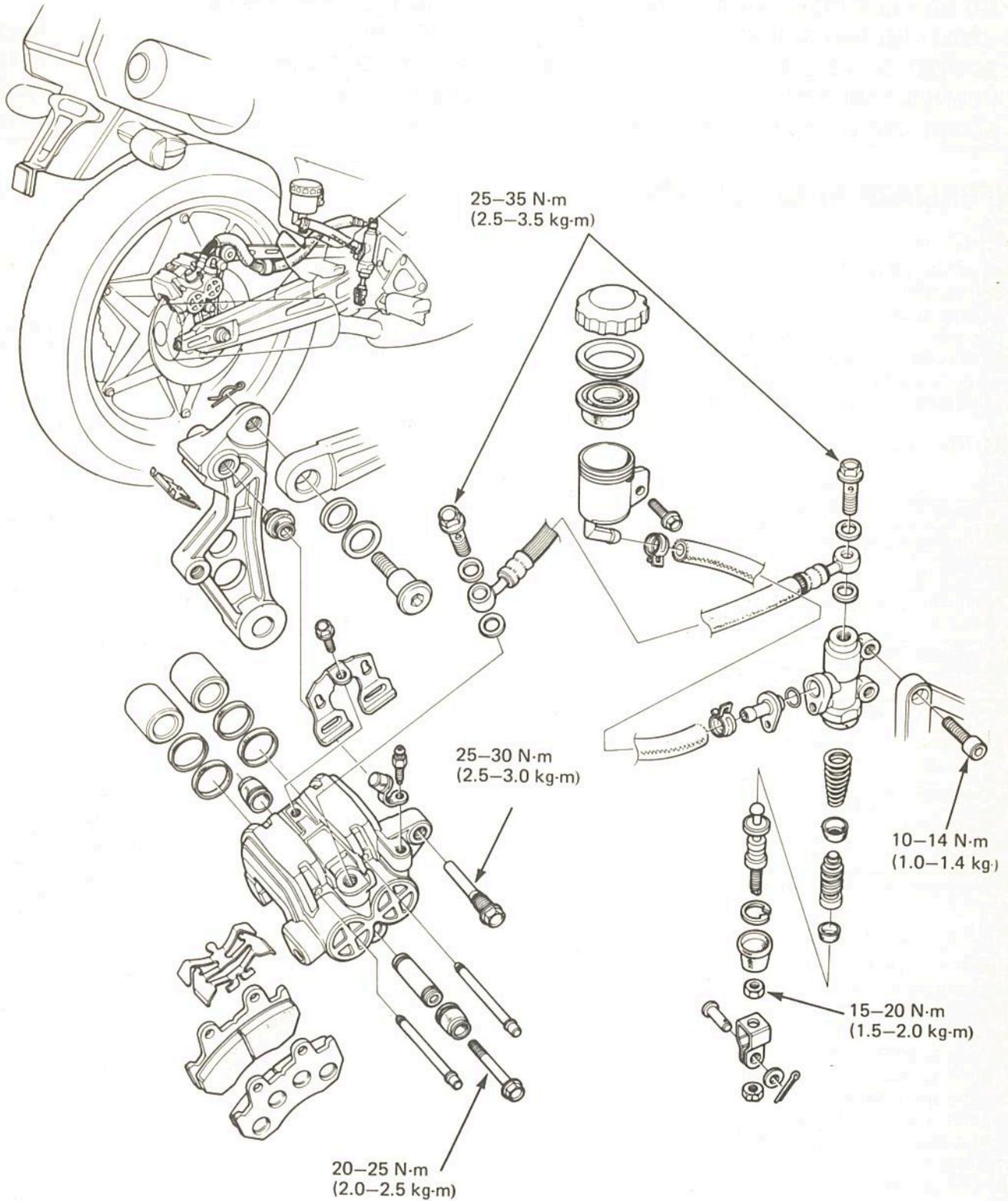
NS400R

MEMO





14. FRENI IDRAULICI





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	14-1	CILINDRO PRINCIPALE ANTERIORE	14-9
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE		CILINDRO PRINCIPALE	
DEGLI INCONVENIENTI	14-2	POSTERIORE	14-11
SOSTITUZIONE LIQUIDO DEI	14-3	PINZE DEI FRENI	14-13
FRENI/DISAREAZIONE		DISCHI FRENI	14-8
SOSTITUZIONE PASTICCHE DEI FRENI	14-5	PEDALE DEL FRENO	14-15

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Le pinze dei freni possono essere smontate senza scollegare il circuito idraulico.
- Spurgare il circuito idraulico se è stato smontato o se il freno sembra morbido.
- Evitare la penetrazione di materiali estranei nel circuito quando si riempie il serbatoio.
- Il liquido dei freni danneggia le superfici verniciate, di plastica o di gomma. Quando si maneggia il liquido dei freni è necessario proteggere con una pezza le superfici verniciate, di plastica o di gomma. Se capita di versare il liquido su tali particolari, asciugare immediatamente con uno straccio pulito.
- Controllare sempre il funzionamento dei freni prima di partire.

DATI TECNICI

OGGETTO	VALORE STANDARD	LIMITE DI USURA
Spessore disco anteriore	5,0 mm	4,0 mm
Distorsione disco anteriore	—	0,30 mm
Diametro inter. cilindro principale anteriore	15,870–15,913 mm	15,925 mm
Diametro esterno pistone principale anteriore	15,827–15,854 mm	15,810 mm
Diametro esterno pistone pinza anteriore	30,148–30,198 mm	30,140 mm
Diametro interno cilindro pinza anteriore	30,230–30,280 mm	30,290 mm
Diametro inter. cilindro principale posteriore	12,700–12,743 mm	12,755 mm
Diametro esterno pistone principale posteriore	12,657–12,684 mm	12,645 mm
Diametro inter. cilindro pinza posteriore	27,000–27,050 mm	27,060 mm
Diametro esterno pistone pinza posteriore	26,918–26,968 mm	26,910 mm
Spessore disco posteriore	5,0 mm	4,0 mm
Distorsione disco posteriore	—	0,30 mm

COPPIE DI SERRAGGIO

Sfiato della pinza	4–7 Nm (0.4–0.7 kgm)
Bullone superiore della pinza	25–30 Nm (2.5–3.0 kgm)
Bullone inferiore della pinza	20–25 Nm (2.0–2.5 kgm)
Bullone tubazioni freni	25–35 Nm (2.5–3.5 kgm)
Bullone supporto pinza anteriore destra	35–45 Nm (3.5–4.5 kgm)
Bullone supporto pinza anteriore sinistra	30–40 Nm (3.0–4.0 kgm)
Bullone del pistone anti-dive	10–15 Nm (1.0–1.5 kgm)
Bullone a testa cava del supporto poggiapiedi	24–30 Nm (2.4–3.0 kgm)
Controdado asta di azionamento cilindro principale posteriore	15–20 Nm (1.5–2.0 kgm)
Bullone di montaggio cilindro principale posteriore	10–14 Nm (1.0–1.4 kgm)

ATTREZZI

Speciali

Pinze per anelli elastici	07914–3230001
---------------------------	---------------



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Leva/pedale del freno morbida o spugnosa/o

- Bolle d'aria nel circuito idraulico.
- Basso livello del liquido.
- Perdite nel circuito idraulico.

Leva/pedale del freno troppo duro/a

- I pistoni sforzano.
- Circuito idraulico ostruito.
- Pasticche vetrificate o eccessivamente usurate.

I freni strisciano

- Circuito idraulico bloccato.
- I pistoni sforzano.

I freni tirano da un lato

- Pasticche sporche.
- Disco o ruota fuori allineamento.

I freni vibrano o stridono.

- Pasticche sporche.
- Eccessivo sfarfallamento del disco.
- Pinza installata in modo non corretto.
- Disco o ruota fuori allineamento.



SOSTITUZIONE DEL LIQUIDO DEI FRENI/DISAREAZIONE

ATTENZIONE

- **La presenza di liquido dei freni sul disco o sulle pastiglie riduce la forza di frenata. Qualora ciò avvenga sostituire le pastiglie e pulire il disco contaminato con un solvente per freni di alta qualità.**

AVVERTENZA

- Evitare la penetrazione di materiale estraneo nel circuito quando si riempie il serbatoio del liquido dei freni.
- Evitare di versare del liquido dei freni su superfici verniciate, di plastica o di gomma. Proteggere questi particolari con uno straccio ogni volta che il circuito viene controllato.

SCARICO DEL LIQUIDO DEI FRENI

Rimuovere la fiancata destra per effettuare la manutenzione del freno posteriore.

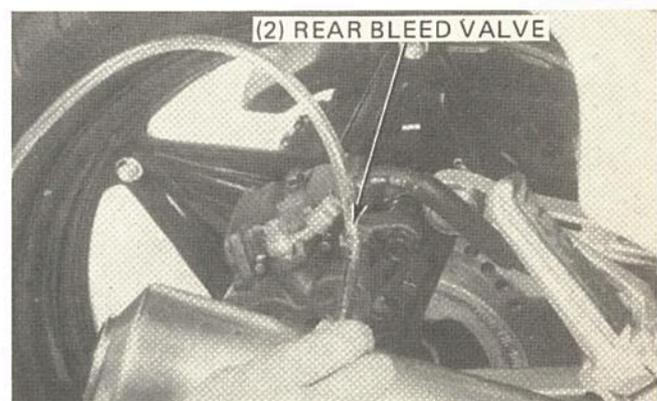
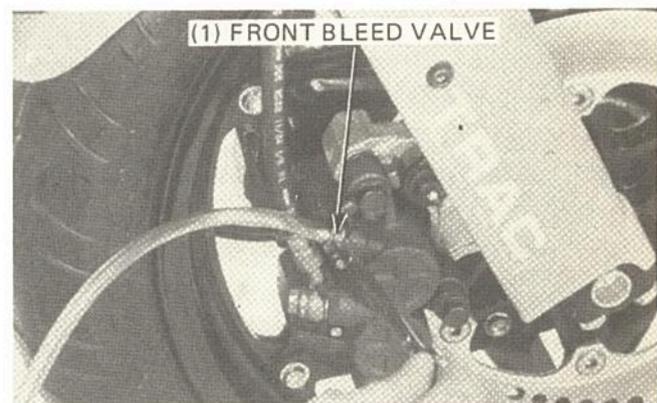
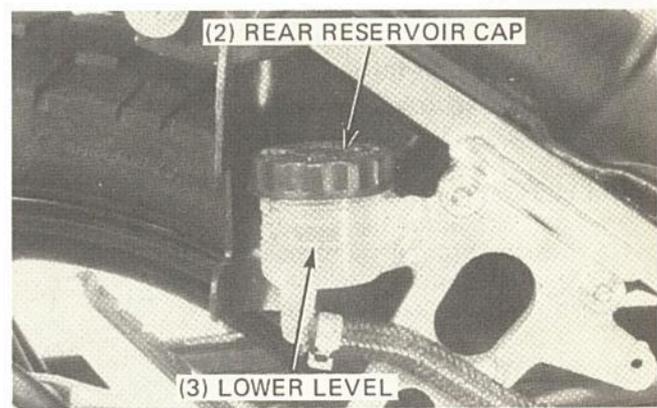
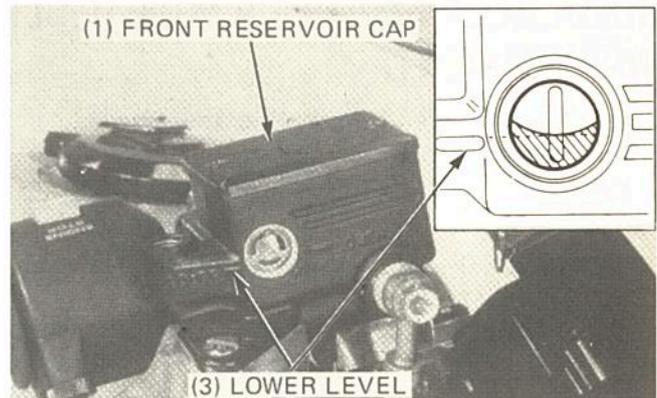
Rimuovere il tappo del serbatoio, la piastra di fissaggio e la membrana tenendo il serbatoio parallelo al suolo.

- (1) TAPPO DEL SERBATOIO ANTERIORE
- (2) TAPPO DEL SERBATOIO POSTERIORE
- (3) LIVELLO INFERIORE

Collegare una tubazione di sfiato alla valvola di spurgo della pinza.

Allentare la valvola di spurgo e pompare la leva del freno o il pedale del freno fino a che non esca più liquido dalla valvola.

- (1) VALVOLA DI SPURGO ANTERIORE.
- (2) VALVOLA DI SPURGO POSTERIORE





RIEMPIMENTO LIQUIDO DEI FRENI/DISAREAZIONE

Riempire il serbatoio liquido dei freni con liquido DOT 3 o DOT 4 contenuto in un recipiente sigillato.

AVVERTENZA

- Non mescolare liquidi dei freni di diverso tipo poichè essi non sono compatibili fra loro.

Collegare un apparecchio di spurgo dei freni alla valvola di spurgo.

Pompare l'apparecchio e allentare la valvola di spurgo.

(1) ATTREZZO SPURGO FRENI (disponibile in commercio)

NOTA

- Per evitare che l'aria venga pompata nel circuito controllare spesso il livello del liquido durante l'operazione di disareazione.
- Utilizzare solo liquido dei freni DOT 3 o DOT 4 da un contenitore sigillato.
- Se viene utilizzato un apparecchio di spurgo dei freni, seguire le istruzioni del costruttore.

Ripetere la procedura precedente fino a che non vi siano più bolle d'aria nella tubazione di plastica.

(1) ATTREZZO SPURGO FRENI (disponibile in commercio)

NOTA

- Se dell'aria penetra nell'apparecchio dalla filettatura della valvola di spurgo, sigillare le filettature con nastro adesivo di teflon.

Chiudere la valvola di spurgo e azionare la leva o il pedale del freno.

Se la frenata sembra morbida disareare il circuito effettuando l'operazione di disareazione.

Se non è disponibile un attrezzo per disareare i freni procedere come segue: pompare il circuito con la leva o il pedale del freno fino a che non vi siano più bolle d'aria nel liquido che fluisce dal forellino del serbatoio.

(1) MEMBRANA

Collegare la tubazione di spurgo alla valvola di spurgo e disareare il circuito come segue:

1. Stringendo la leva del freno o premendo il pedale, aprire la valvola di spurgo di 1/2 giro e poi chiudere la valvola.

NOTA

- Non rilasciare la leva o il pedale del freno fino a che la valvola di spurgo non è chiusa.

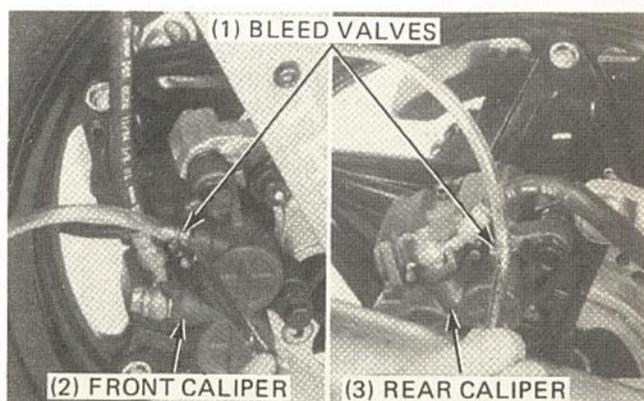
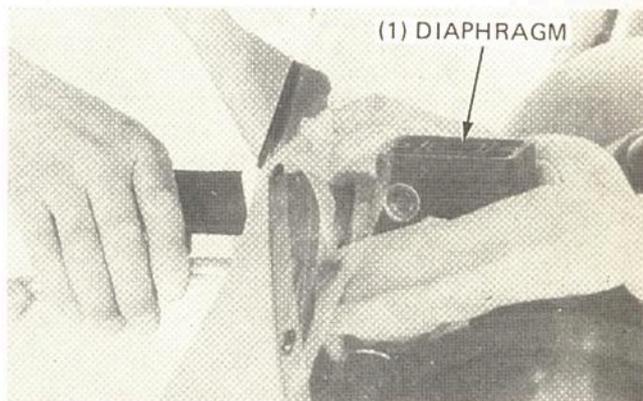
2. Rilasciare lentamente la leva o il pedale del freno ed aspettare alcuni secondi fino a che questi sono ritornati nella posizione iniziale.

Ripetere le operazioni 1 e 2 fino a che le bolle d'aria cessano di apparire nel liquido che fuoriesce dalla valvola di spurgo.

Stringere la valvola di spurgo.

COPPIA DI SERRAGGIO: 4-7 Nm (0,4-0,7 kgm)

- (1) VALVOLA DI SPURGO
- (2) PINZA ANTERIORE
- (3) PINZA POSTERIORE

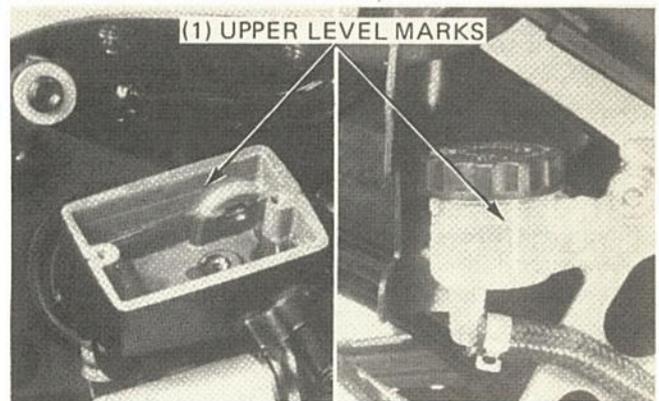




FRENI IDRAULICI

Riempire il serbatoio del liquido dei freni fino al segno di livello superiore con liquido DOT 3 e/o DOT 4 preso da un contenitore sigillato.
Montare la membrana, la piastra di fissaggio e il tappo del serbatoio.
Montare la fiancata destra se è stata rimossa.

(1) SEGNI DI LIVELLO SUPERIORE



SOSTITUZIONE PASTICCHE DEI FRENI

NOTA

- Sostituire sempre le pasticche dei freni in coppia per garantire una pressione uniforme sul disco.

RIMOZIONE DELLA PINZA

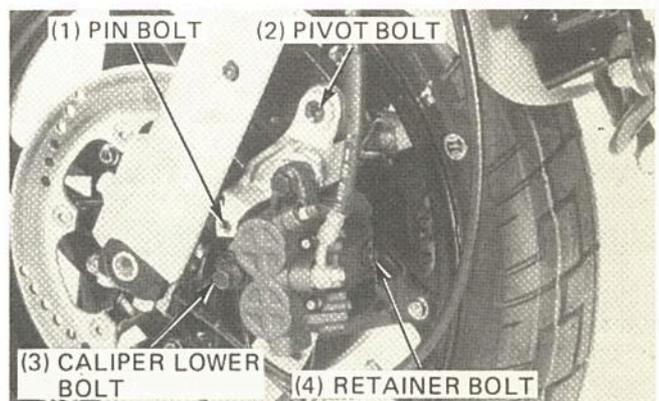
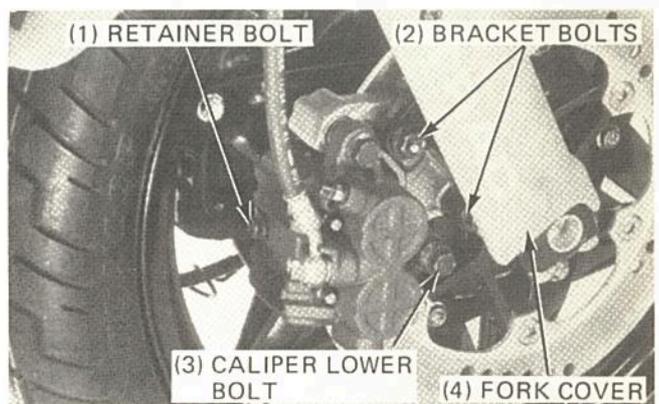
NOTA

- Non allentare il bullone superiore della pinza su ognuna delle due pinze.

Pinza anteriore destra:

Rimuovere il coperchio della forcella anteriore destra togliendo il bullone a testa cava.
Allentare il bullone inferiore della pinza e il bullone del perno anti-affondamento e la pinza con il supporto.
Rimuovere il bullone inferiore della pinza, svitare la pinza verso l'alto e rimuovere la pinza dal supporto.

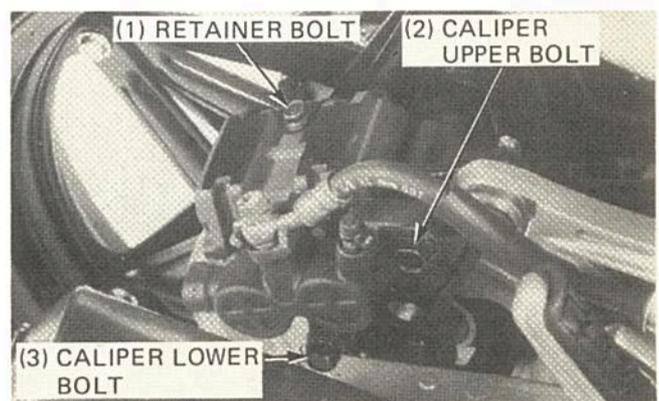
- (1) BULLONE
- (2) BULLONE FILETTATO
- (3) BULLONE INFERIORE DELLA PINZA
- (4) BULLONE DI RITEGNO



Pinza posteriore

Allentare il bullone di ritegno del perno della pasticca.
Rimuovere il bullone inferiore della pinza, svitare la pinza verso l'alto e rimuovere la pinza dal supporto.

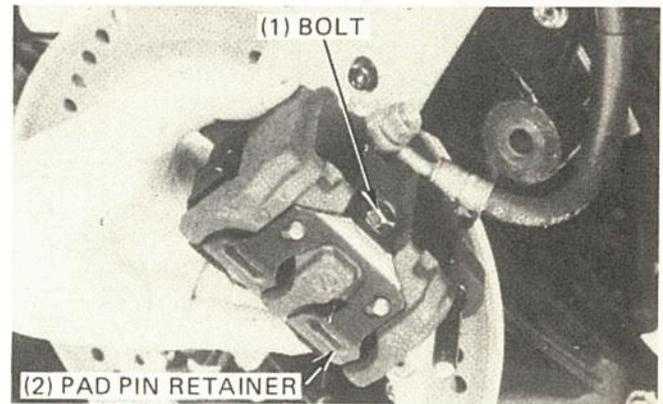
- (1) BULLONE DI RITEGNO
- (2) BULLONE SUPERIORE DELLA PINZA
- (3) BULLONE INFERIORE DELLA PINZA





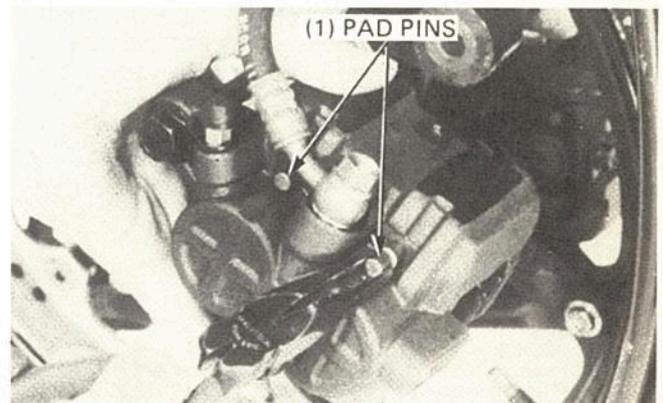
SOSTITUZIONE DELLE PASTICCHE

Rimuovere il fermo del perno della pasticca, togliendo il bullone.



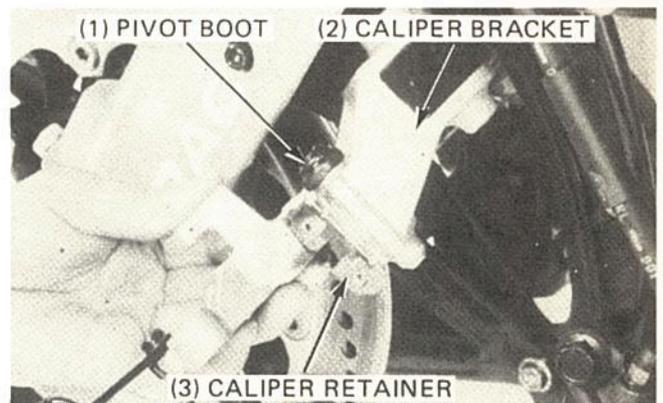
- (1) BULLONE
- (2) FERMO DEL PERNO DELLA PASTICCA

Estrarre i perni delle pasticche dalla pinza. Rimuovere le pasticche dei freni.



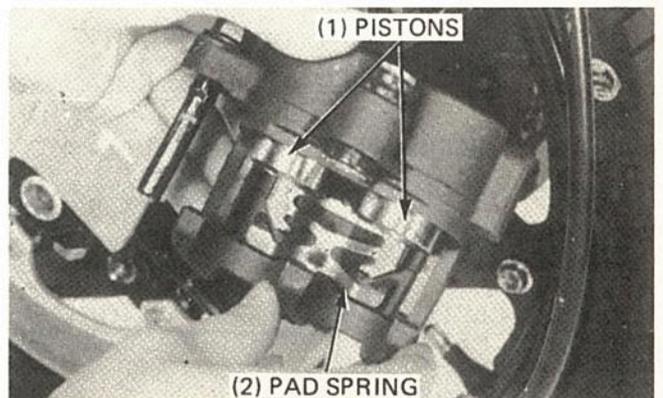
- (1) PERNI DELLE PASTICCHE

Installare il fermo della pinza sul supporto della pinza come illustrato nella figura. Controllare che il gommino del perno non sia deteriorato o danneggiato e sostituirlo se necessario.



- (1) GOMMINO DEL PERNO
- (2) SUPPORTO DELLA PINZA
- (3) RITEGNO DELLA PINZA

Inserire la molla della pasticca nella pinza come illustrato nella figura. Spingere i pistoni della pinza fino a fine corsa.



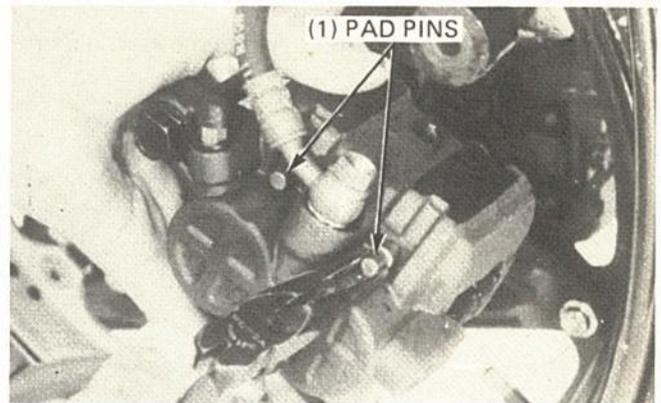
- (1) PISTONI
- (2) MOLLA DELLA PASTICCA



FRENI IDRAULICI

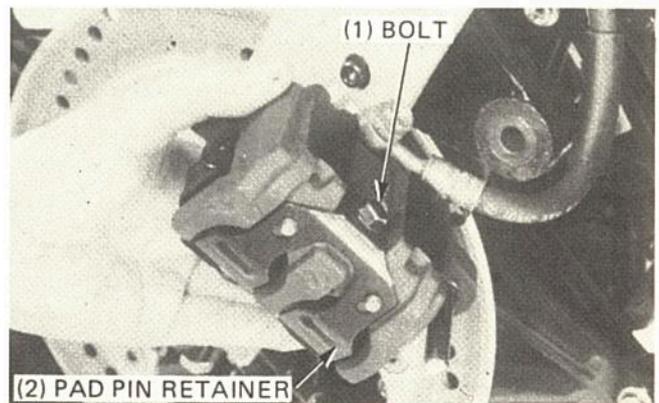
Montare le pasticche nuove nella pinza.
Montare i perni delle pasticche, prima un perno poi montare l'altro perno, spingendo le pasticche contro la pinza per premere la molla delle pasticche.

(1) PERNI DELLE PASTICCHE



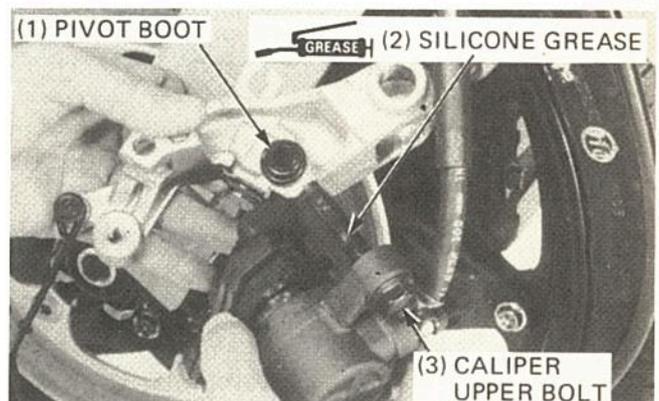
Mettere il fermo del perno della pasticca sopra i perni. Spingere il fermo verso il basso per fermare i perni. Montare il bullone di fermo dei perni della pasticca.

(1) BULLONE
(2) FERMO DEL PERNO DELLA PASTICCA



Applicare del grasso ai siliconi al bullone superiore della pinza e all'interno del gommino del perno.
Per le pinze anteriori inserire il bullone superiore della pinza nel gommino del perno, poi montare il bullone inferiore della pinza.

(1) GOMMINO DEL PERNO
(2) GRASSO AI SILICONI
(3) BULLONE SUPERIORE DELLA PINZA



INSTALLAZIONE DELLA PINZA

Pinza anteriore sinistra:

Mettere il disco freno tra le pasticche facendo attenzione a non danneggiare le pasticche.
Montare il bullone filettato del supporto della pinza e stringerlo.

COPPIA DI SERRAGGIO: 30-40 Nm (3,0-4,0 kgm)

Montare il bullone del perno anti-affondamento e stringerlo.

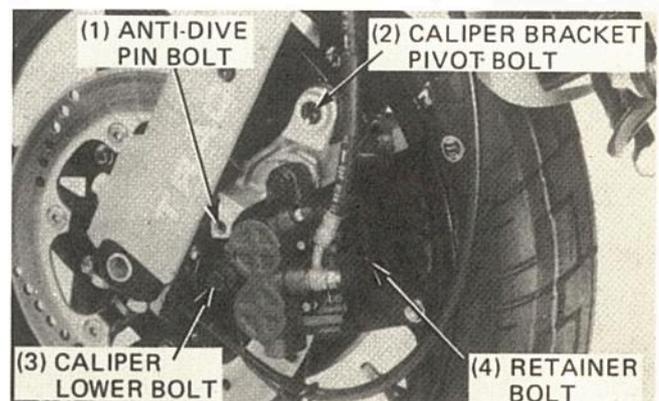
COPPIA DI SERRAGGIO: 10-15 Nm (1,0-1,5 kgm)

Stringere il bullone di fermo inferiore della pinza.

COPPIA DI SERRAGGIO: 20-25 Nm (2,0-2,5 kgm)

Stringere il bullone del perno della pasticca.

(1) BULLONE DEL PERNO ANTI-AFFONDAMENTO
(2) BULLONE FILETTATO DEL SUPPORTO DELLA PINZA
(3) BULLONE INFERIORE DELLA PINZA
(4) BULLONE DI FERMO





Pinza anteriore destra:

Mettere il disco freno tra le pasticche facendo attenzione a non danneggiare le pasticche.

Installare i bulloni del supporto della pinza e stringerlo.

COPPIA DI SERRAGGIO: 35-45 Nm (3,5-4,4 kgm)

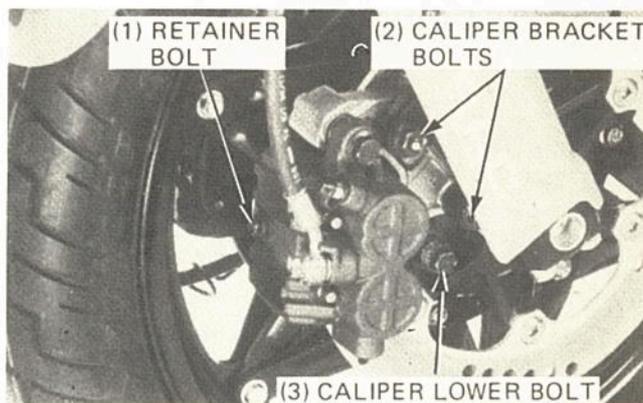
Stringere il bullone inferiore della pinza.

COPPIA DI SERRAGGIO: 20-25 Nm (2,0-2,5 kgm)

Stringere il bullone di fermo del perno della pasticca.

Montare il coperchio della forcella destra.

- (1) BULLONE DI FERMO
- (2) BULLONE DEL SUPPORTO DELLA PINZA
- (3) BULLONE INFERIORE DELLA PINZA



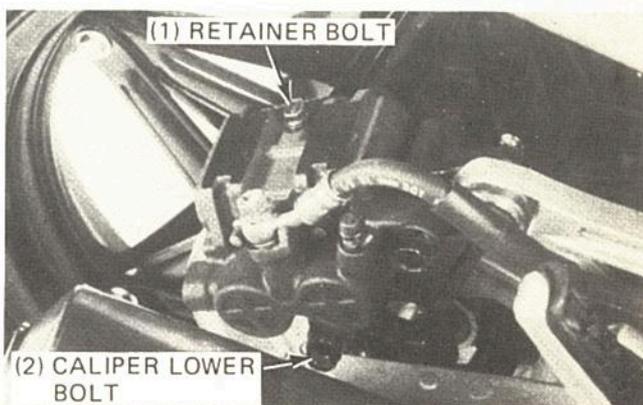
Pinza posteriore:

Inserire il bullone superiore della pinza nel gommino del perno e mettere la pinza sopra il disco così che il disco sia inserito tra le pasticche facendo attenzione a non danneggiare le pasticche.

COPPIA DI SERRAGGIO: 20-25 Nm (2,0-2,5 kgm)

Stringere il bullone del perno della pasticca.

- (1) BULLONE DI FERMO
- (2) BULLONE INFERIORE DELLA PINZA



DISCHI DEI FRENI

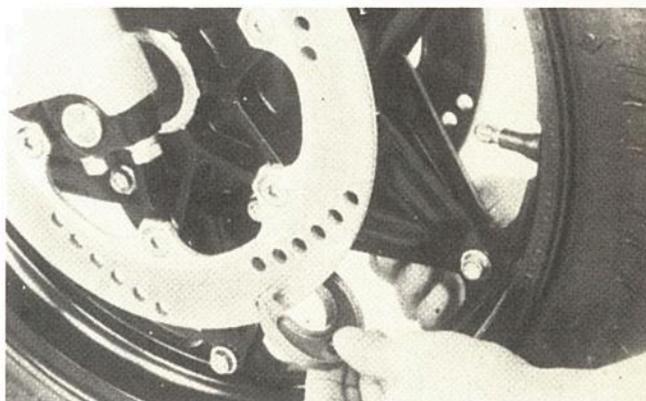
SPESSORE DEL DISCO

Misurare lo spessore del disco.

LIMITI DI USURA:

ANTERIORE: 4,0 mm

POSTERIORE: 4,0 mm

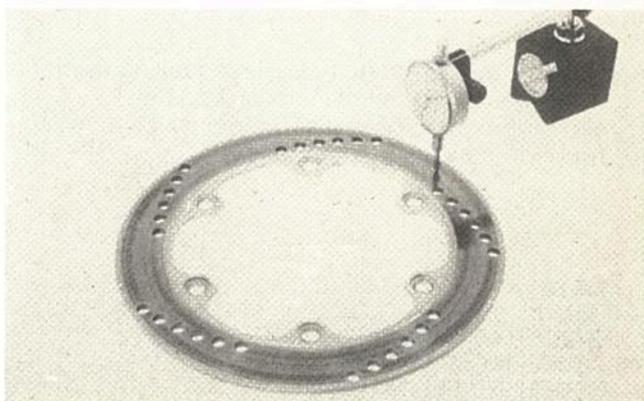


DISTORSIONE DEL DISCO

Rimuovere il disco freno dalla ruota; (pag. 12-10, 13-4)

Misurare la distorsione del disco freno.

LIMITE DI USURA: 0,3 mm.





CILINDRO PRINCIPALE ANTERIORE

SMONTAGGIO

Scaricare il liquido dei freni dal circuito idraulico (pag. 14-3).

Staccare i fili dell'interruttore dello stop anteriore dall'interruttore.

Rimuovere la tubazione dei freni dal cilindro principale togliendo il bullone della tubazione dei freni.

AVVERTENZA

- Evitare di versare il liquido dei freni sulle parti verniciate, di plastica o di gomma. Proteggere tali particolari con una pezza ogni volta che viene effettuata la manutenzione del circuito.
- Rimuovendo il bullone della tubazione del liquido, proteggere le estremità del tubo per evitare una contaminazione.

Rimuovere il perno filettato della leva del freno, il dado e la leva.

- (1) PERNO FILETTATO
- (2) BULLONE DELLA TUBAZIONE DEI FRENI
- (3) LEVA DEL FRENO
- (4) TUBAZIONE DEL FRENO

Rimuovere il supporto del cilindro principale e il cilindro principale.

- (1) SUPPORTO DEL CILINDRO

Rimuovere la protezione del pistone.

Rimuovere l'anello elastico dall'interno del corpo del cilindro principale.

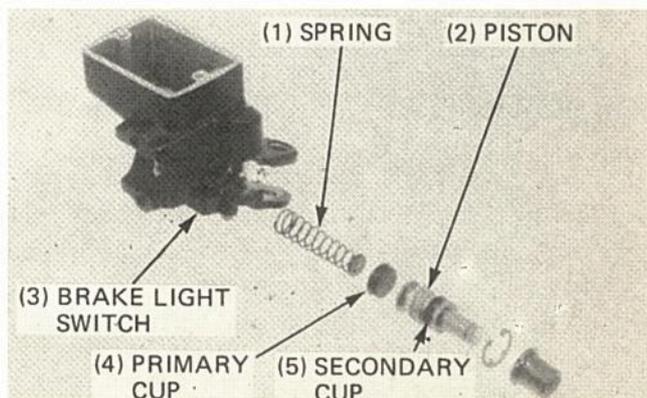
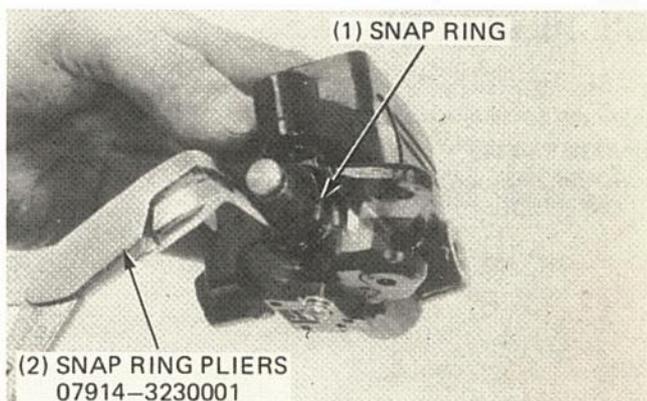
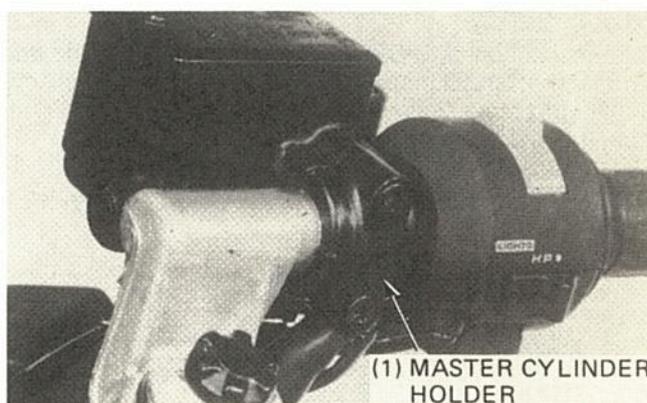
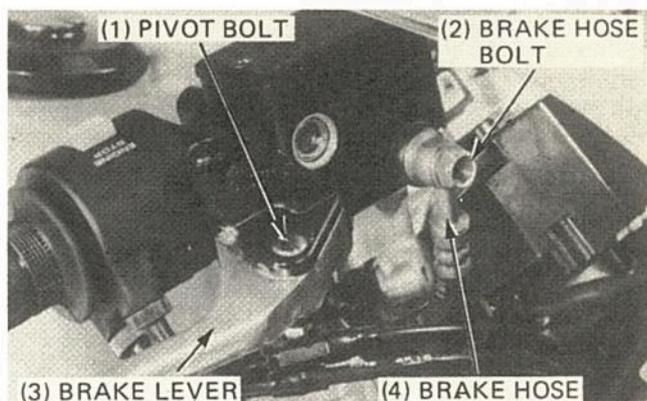
- (1) ANELLO ELASTICO
- (2) PINZE PER ANELLI

Rimuovere l'interruttore della luce di stop dal corpo del cilindro principale.

Rimuovere il pistone principale, lo scodellino primario e la molla dal corpo del cilindro principale.

Pulire il cilindro principale, il serbatoio e il pistone principale con il liquido dei freni pulito.

- (1) MOLLA
- (2) PISTONE
- (3) INTERRUTTORE DELLE LUCI DELLO STOP
- (4) SCODELLINO PRIMARIO
- (5) SCODELLINO SECONDARIO





CONTROLLO

Controllare che gli scodellini, primario e secondario, non siano usurati, deteriorati o danneggiati.

Controllare che il cilindro ed il pistone non siano usurati, graffiati o scalfitti.

Misurare il diametro esterno del pistone principale.

LIMITE DI USURA: 15,810 mm

NOTA

- Il pistone principale, gli scodellini del pistone, la molla e l'anello elastico devono essere sostituiti come gruppo unico.

Misurare il diametro interno del cilindro principale.

LIMITE DI USURA: 15,925 mm

MONTAGGIO

Inumidire il pistone principale, gli scodellini primario e secondario con il liquido dei freni pulito.

Montare la molla, lo scodellino primario e il pistone principale con lo scodellino secondario, nel cilindro principale, facendo attenzione che i labbri di tenuta degli scodellini non si rovescino verso l'esterno.

Montare l'anello elastico in modo che sia saldamente alloggiato nella scanalatura.

Montare il gommino del pistone.

Montare l'interruttore della luce dello stop e la leva del freno.

Montare la leva del freno posteriore.

- (1) MOLLA
- (2) PISTONE

Mettere il cilindro principale sul manubrio e montare il supporto con il segno di riferimento "UP" rivolto verso l'alto.

Allineare le estremità del supporto con il segno punzonato sul manubrio, e stringere prima il bullone superiore e poi il bullone inferiore.

- (1) SEGNO PUNZONATO
- (2) SUPPORTO
- (3) SEGNO DI RIFERIMENTO "UP"

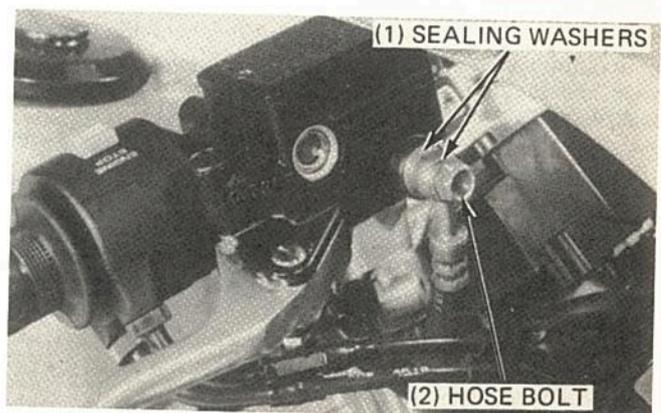
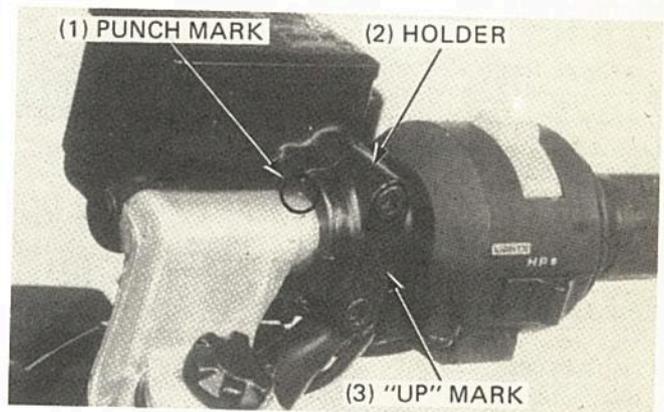
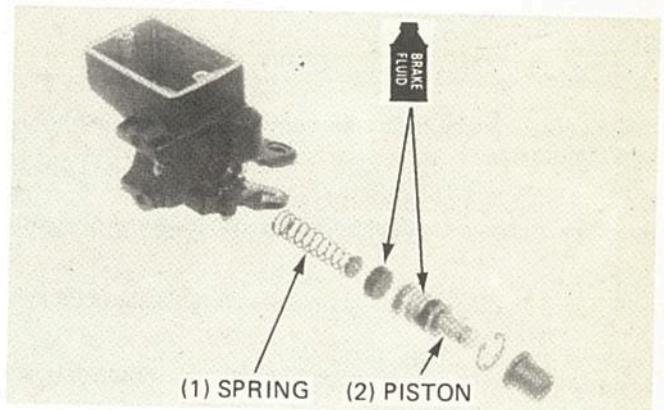
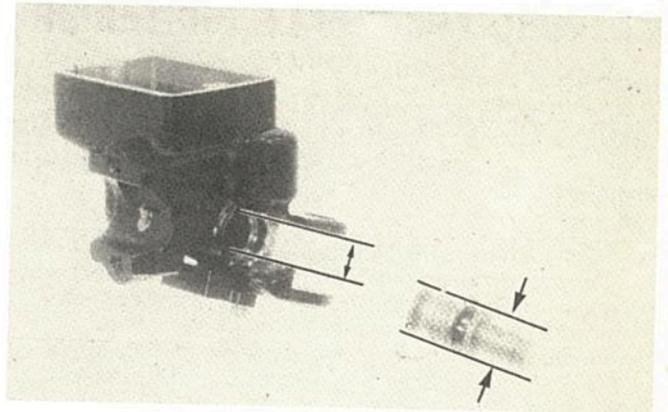
Collegare la tubazione del freno al cilindro principale con il bullone della tubazione e due rondelle di tenuta. Stringere il bullone della tubazione.

COPPIA DI SERRAGGIO: 23-35 Nm (2,3-3,5 kgm)

Collegare i fili dell'interruttore della luce dello stop all'interruttore.

Riempire e disareare il circuito idraulico del freno anteriore.

- (1) RONDELLE DI TENUTA
- (2) BULLONE DELLA TUBAZIONE





CILINDRO PRINCIPALE POSTERIORE

RIMOZIONE

Rimuovere la fiancata destra.
Scaricare il circuito idraulico del freno posteriore (pag. 14-3).
Allentare la fascetta della tubazione del serbatoio verso il cilindro principale, e staccare il tubo.

AVVERTENZA

- Evitare di versare il liquido dei freni su superfici verniciate, di plastica o di gomma. Proteggere questi particolari con uno straccio ogni volta che viene effettuata la manutenzione del circuito.
- Rimuovendo il bullone della tubazione del liquido, coprire l'estremità della tubazione per evitare una contaminazione.

- (1) BULLONE DELLA TUBAZIONE
- (2) BULLONE A TESTA CAVA
- (3) FASCETTA
- (4) COPIGLIA/SPINA DI RACCORDO

Rimuovere il bullone della tubazione del freno e staccare la tubazione del freno.
Rimuovere la copiglia e la spina di raccordo e staccare l'asta di spinta dal braccio dell'albero del pedale del freno.
Rimuovere il cilindro principale togliendo i due bulloni a testa cava.

SMONTAGGIO

Rimuovere il raccordo della tubazione del serbatoio e l'anello di tenuta togliendo la vite.
Rimuovere la protezione di gomma.
Rimuovere l'anello elastico e l'asta di spinta dal corpo del cilindro principale.

- (1) ASTA DI SPINTA
- (2) PINZE PER ANELLI ELASTICI 07914-3230001

Rimuovere il pistone principale, lo scodellino primario e la molla.
Per rimuovere il pistone principale e lo scodellino primario potrebbe essere necessario applicare leggermente dell'aria compressa al foro di uscita del liquido.
Pulire il cilindro e il pistone principale con liquido per freni pulito.

- (1) MOLLA
- (2) SCODELLINO PRIMARIO
- (3) ASTA DI SPINTA
- (4) PISTONE
- (5) SCODELLINO SECONDARIO

CONTROLLO

Controllare che il cilindro principale non presenti graffi, abrasioni o altri danni.

Misurare il diametro interno del cilindro principale.

LIMITE DI USURA: 12,755 mm.

Controllare che il pistone del cilindro principale non presenti graffi, abrasioni o altri danni.

Misurare il diametro esterno del pistone del cilindro principale.

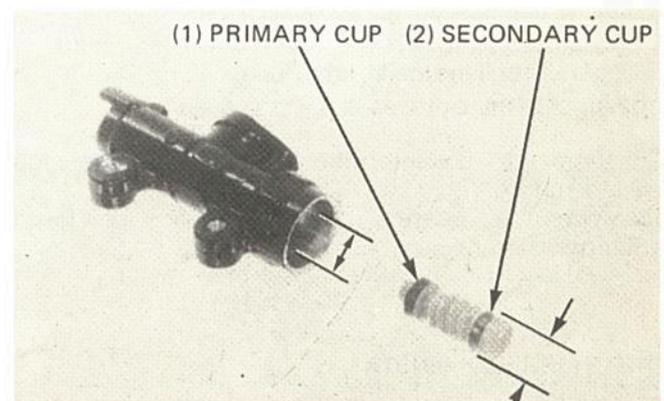
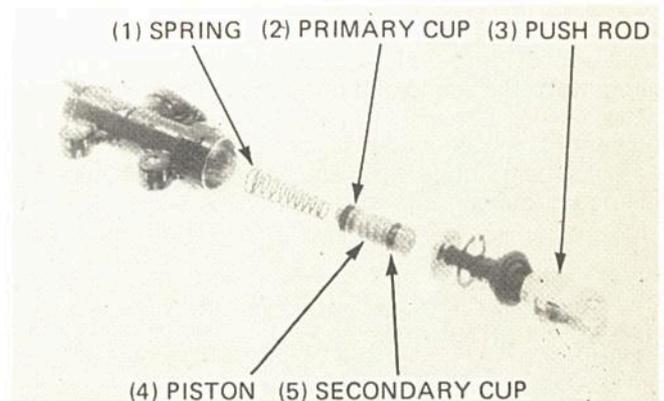
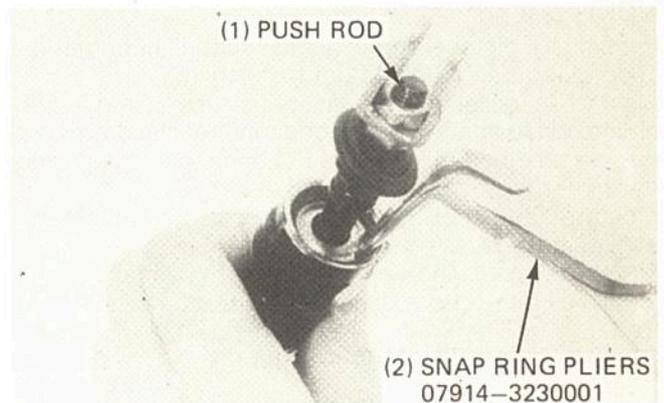
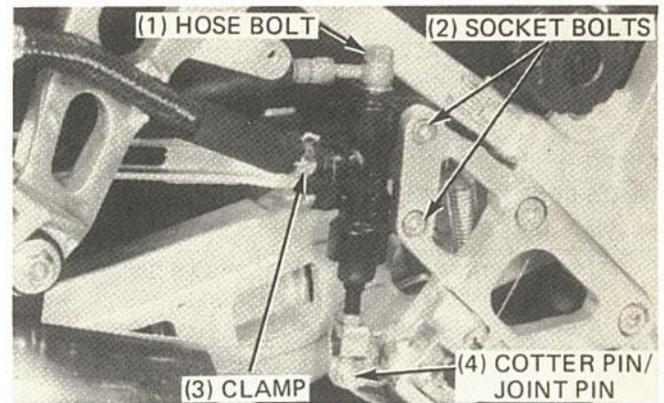
LIMITE DI USURA: 12,645 mm.

Controllare che gli scodellini primari e secondari non siano usurati, deteriorati o danneggiati.

NOTA

- Il pistone principale, la molla, l'asta di spinta, l'anello elastico, la protezione di gomma, gli scodellini primario e secondario devono essere sostituiti come gruppo unico.

- (1) SCODELLINO PRIMARIO
- (2) SCODELLINO SECONDARIO





MONTAGGIO

Inumidire il pistone principale, gli scodellini primario e secondario con del liquido per freni pulito.

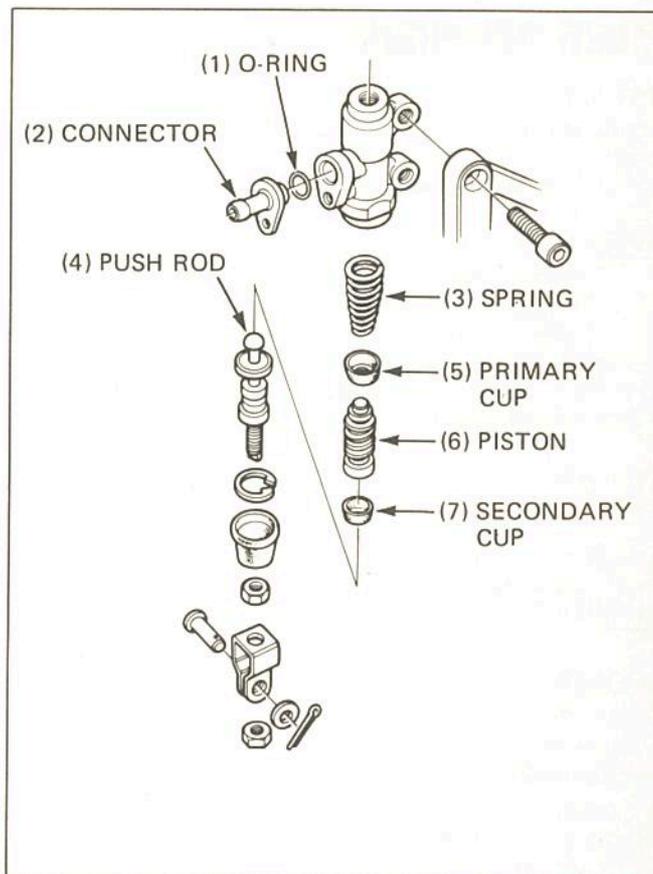
Montare la molla, lo scodellino primario e il pistone principale con lo scodellino secondario nel cilindro principale, facendo attenzione che i labbri di tenuta degli scodellini non siano rivolti verso l'esterno.

Montare l'anello elastico in modo che sia saldamente alloggiato nella scanalatura.

Montare la protezione del pistone.

Montare il raccordo della tubazione sul cilindro principale utilizzando un'anello di tenuta nuovo e la vite.

- (1) ANELLO DI TENUTA
- (2) RACCORDO
- (3) MOLLA
- (4) ASTA DI SPINTA
- (5) SCODELLINO PRIMARIO
- (6) PISTONE
- (7) SCODELLINO SECONDARIO



Regolare la lunghezza dell'asta di spinta in modo tale che la distanza dal centro del foro di montaggio inferiore del cilindro principale al centro del foro della spina di raccordo sia 80 mm.
Stringere il controdado.

COPPIA DI SERRAGGIO: 15-20 Nm (1,5-2,0 kgm)

- (1) CONTRODADO
- (2) ASTA DI SPINTA

INSTALLAZIONE

Installare il cilindro principale sul supporto del poggiatesta destro con i due bulloni a testa cava.

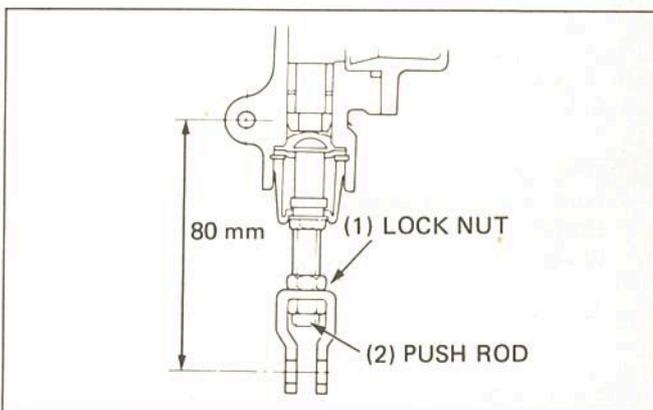
COPPIA DI SERRAGGIO: 10-14 Nm (1,0-1,4 kgm)

Collegare l'asta di spinta al braccio dell'albero del pedale del freno utilizzando la spina di raccordo, la rondella e una copiglia nuova.

Collegare il tubo del serbatoio al raccordo del cilindro principale e fermarlo con il morsetto.

Collegare la tubazione del freno al cilindro con il bullone della tubazione del freno e due rondelle di tenuta.

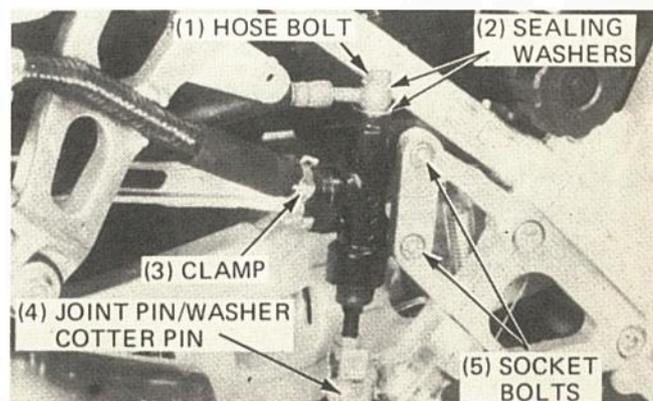
COPPIA DI SERRAGGIO: 25-35 Nm (2,5-3,5 kgm)



Riempire il circuito idraulico del freno posteriore (pag. 14-4).

Montare la fiancata destra. (Cap. 15).

- (1) BULLONE DELLA TUBAZIONE
- (2) RONDELLE DI TENUTA
- (3) MORSETTO
- (4) SPINA DI RACCORDO/RONDELLA/COPIGLIA
- (5) BULLONE A TESTA CAVA





FRENI IDRAULICI

PINZE DEI FRENI

RIMOZIONE

Scaricare il liquido dei freni dal circuito idraulico (pag. 14-3).

Rimuovere la tubazione dei freni della pinza.

AVVERTENZE

- Evitare di versare il liquido dei freni su superfici verniciate, di plastica, o di gomma. Coprire questi particolari con una pezza ogni volta che si interviene sul circuito.
- Nel rimuovere il bullone dell'olio, coprire le estremità del tubo per evitare una contaminazione.

Rimuovere la pinza del freno e le pastiglie del freno (pag. 14-5).

- (1) TUBAZIONE DEL FRENO
- (2) PINZA ANTERIORE DESTRA
- (3) PINZA POSTERIORE

SMONTAGGIO

Rimuovere i seguenti particolari:

- Molla delle pastiglie.
- I manicotti flangiati e i gommini di protezione.

- (1) MANICOTTO FLANGIATO
- (2) MOLLA DELLE PASTICCHE
- (3) GOMMINI DI PROTEZIONE

Mettere una pezza d'officina sui pistoni, posare la pinza con i pistoni rivolti verso il basso e soffiare piccoli getti di aria compressa nel foro di entrata per far uscire i pistoni.

ATTENZIONE

- **Non usare aria compressa molto forte e non tenere la pistola dell'aria compressa troppo vicino al foro di entrata.**

- (1) PEZZA DI OFFICINA

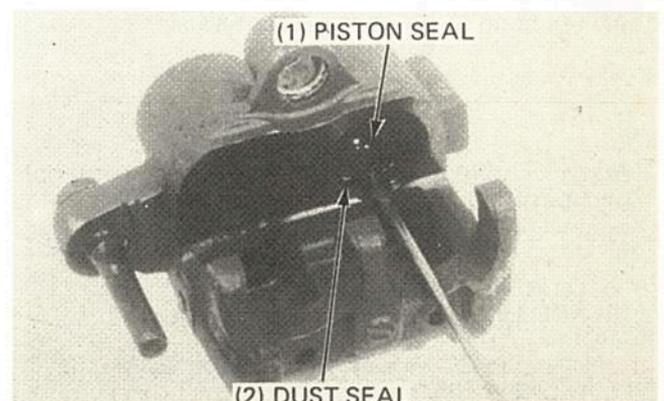
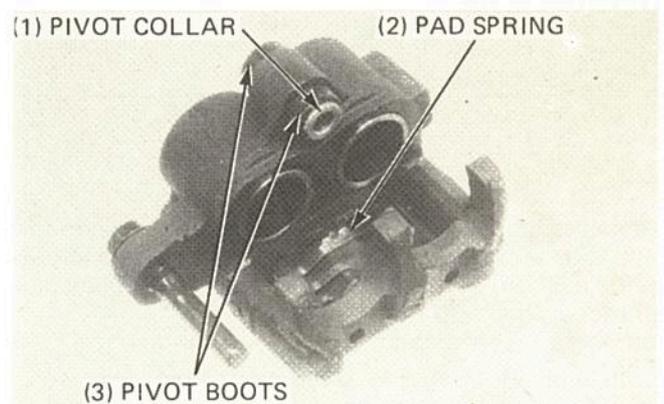
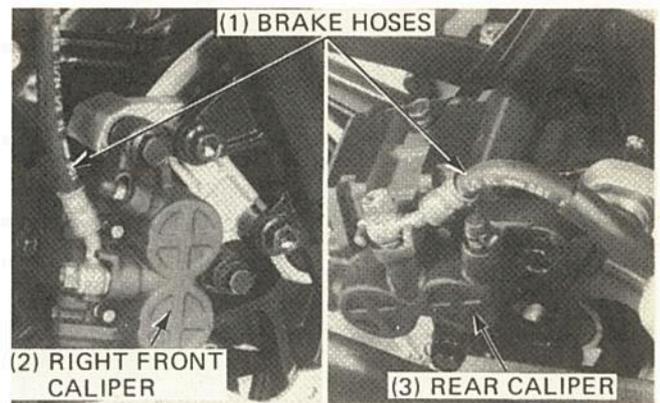
Spingere in dentro gli anelli parapolvere e gli anelli di tenuta del pistone ed estrarli.

Lavare i cilindri delle pinze, le scanalature degli anelli di tenuta e i pistoni della pinza con il liquido dei freni pulito.

AVVERTENZE

- Far attenzione a non danneggiare le superfici di scorrimento del pistone.

- (1) ANELLO DI TENUTA DEL PISTONE
- (2) PARAPOLVERE





CONTROLLO

Controllare che i pistoni della pinza non presentino scalfitture, graffi o altri danni.

Misurare i diametri esterni del pistone della pinza.

LIMITE DI USURA:

ANTERIORE: 30,140 mm.

POSTERIORE: 26,910 mm.

Controllare che i fori del cilindro della pinza non presentino scalfitture, graffi o altri danni.

Misurare il diametro interno del cilindro della pinza.

LIMITE DI USURA:

ANTERIORE: 30,290 mm.

POSTERIORE: 27,060 mm.

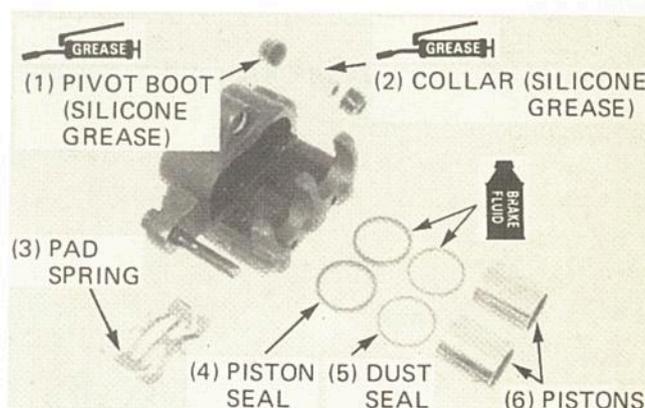
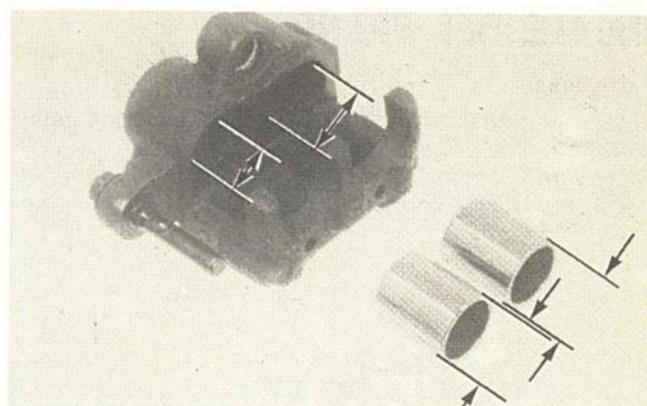
MONTAGGIO

Gli anelli di tenuta del pistone e i parapolvere devono essere sostituiti ogni volta che vengono rimossi.

Controllare i gommini di protezione e sostituirli se sono induriti o deteriorati.

Lubrificare gli anelli di tenuta del pistone ed i parapolvere con il liquido dei freni pulito e montare i pistoni nei cilindri della pinza con le estremità concave del pistone rivolte verso le pastiglie.

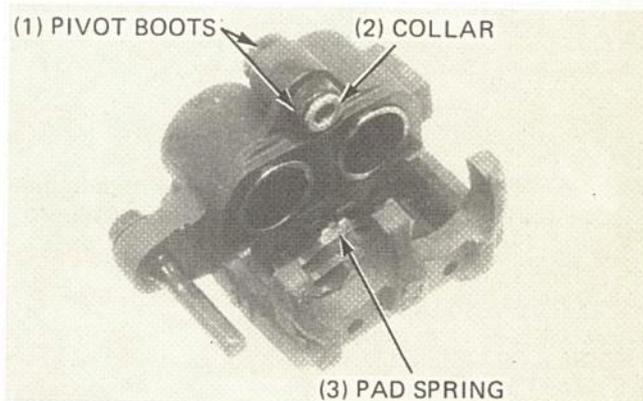
- (1) GOMMINI DI PROTEZIONE (GRASSO AI SILICONI)
- (2) MANICOTTO (GRASSO AI SILICONI)
- (3) MOLLA DELLE PASTICCHE
- (4) ANELLO DI TENUTA DEL PISTONE
- (5) PARAPOLVERE
- (6) PISTONI



Applicare del grasso al silicone al manicotto flangiato e alla parte interna dei gommini di protezione e montarli nella pinza.

Assicurarsi che i gommini di protezione siano alloggiati correttamente nelle scanalature del manicotto e della pinza.

- (1) GOMMINI DI PROTEZIONE
- (2) MANICOTTO
- (3) MOLLA DELLE PASTICCHE



INSTALLAZIONE

Installare le pastiglie dei freni sulla pinza e montare la pinza (pag. 14-7).

Collegare la tubazione del freno alla pinza con il bullone della tubazione e due rondelle di tenuta.

COPPIA DI SERRAGGIO: 25-35 Nm (2,5-3,5 kgm)

Riempire e disareare il circuito idraulico dei freni.

- (1) BULLONE DELLA TUBAZIONE
- (2) RONDELLE DI TENUTA





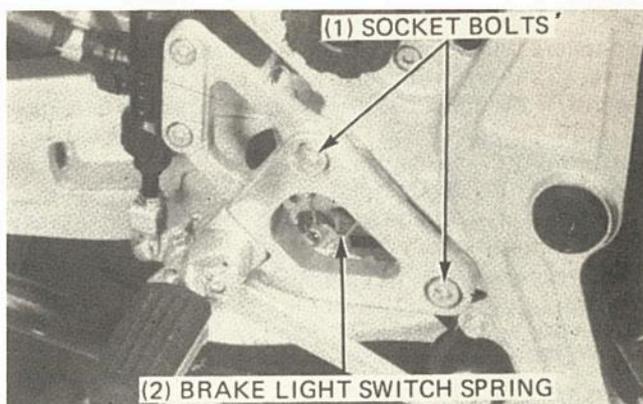
PEDALE DEL FRENO

RIMOZIONE

Staccare la molla dell'interruttore della luce dello stop dal braccio dell'albero del pedale del freno.

Rimuovere il supporto del poggia piedi destro dal telaio togliendo i due bulloni a testa cava.

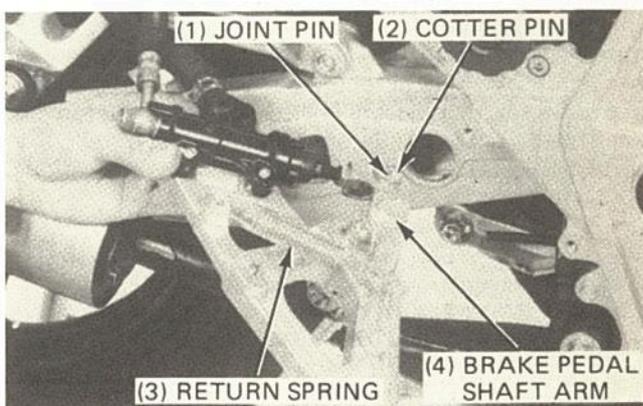
- (1) BULLONE A TESTA CAVA
- (2) MOLLA DELL'INTERRUTTORE DELLE LUCI DELLO STOP



Rimuovere la molla di ritorno dal braccio dell'albero del pedale del freno.

Rimuovere la copiglia e la spina di raccordo e staccare l'asta di spinta del cilindro principale dal braccio dell'albero del pedale freno.

- (1) SPINA DI RACCORDO
- (2) COPIGLIA
- (3) MOLLA DI RITORNO
- (4) BRACCIO DELL'ALBERO DEL PEDALE DEL FRENO



Rimuovere il bullone di serraggio del pedale del freno e il pedale del freno e l'albero del pedale.

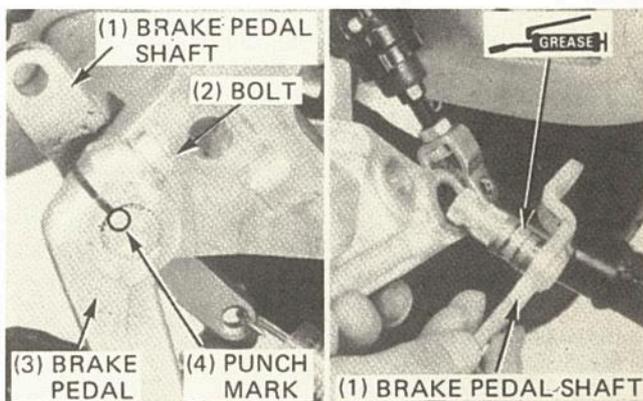
INSTALLAZIONE

Applicare del grasso all'albero del pedale del freno.

Montare l'albero del pedale del freno.

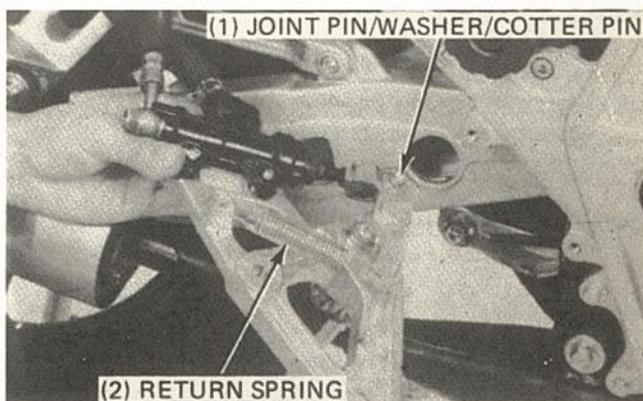
Montare il pedale del freno sull'albero del pedale allineando la fessura con il segno punzonato sull'albero. Stringere i bulloni di serraggio del pedale.

- (1) ALBERO DEL PEDALE DEL FRENO
- (2) BULLONE
- (3) PEDALE DEL FRENO
- (4) SEGNO PUNZONATO



Collegare l'asta di spinta del cilindro principale al braccio del pedale del freno con la spina di raccordo e fermarla con la rondella e una copiglia nuova. Installare la molla di ritorno del pedale.

- (1) SPINA DI RACCORDO/RONDELLA/COPIGLIA
- (2) MOLLA DI RITORNO

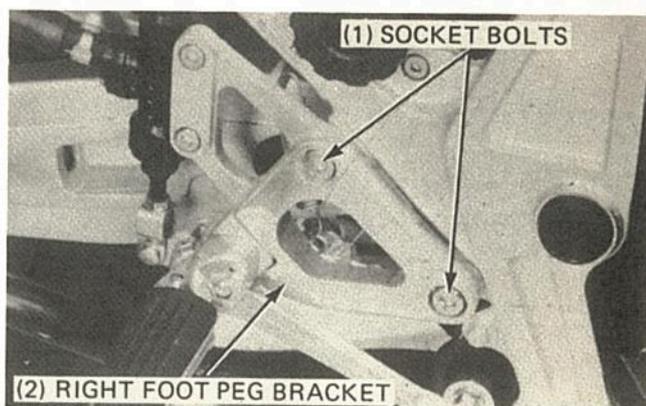


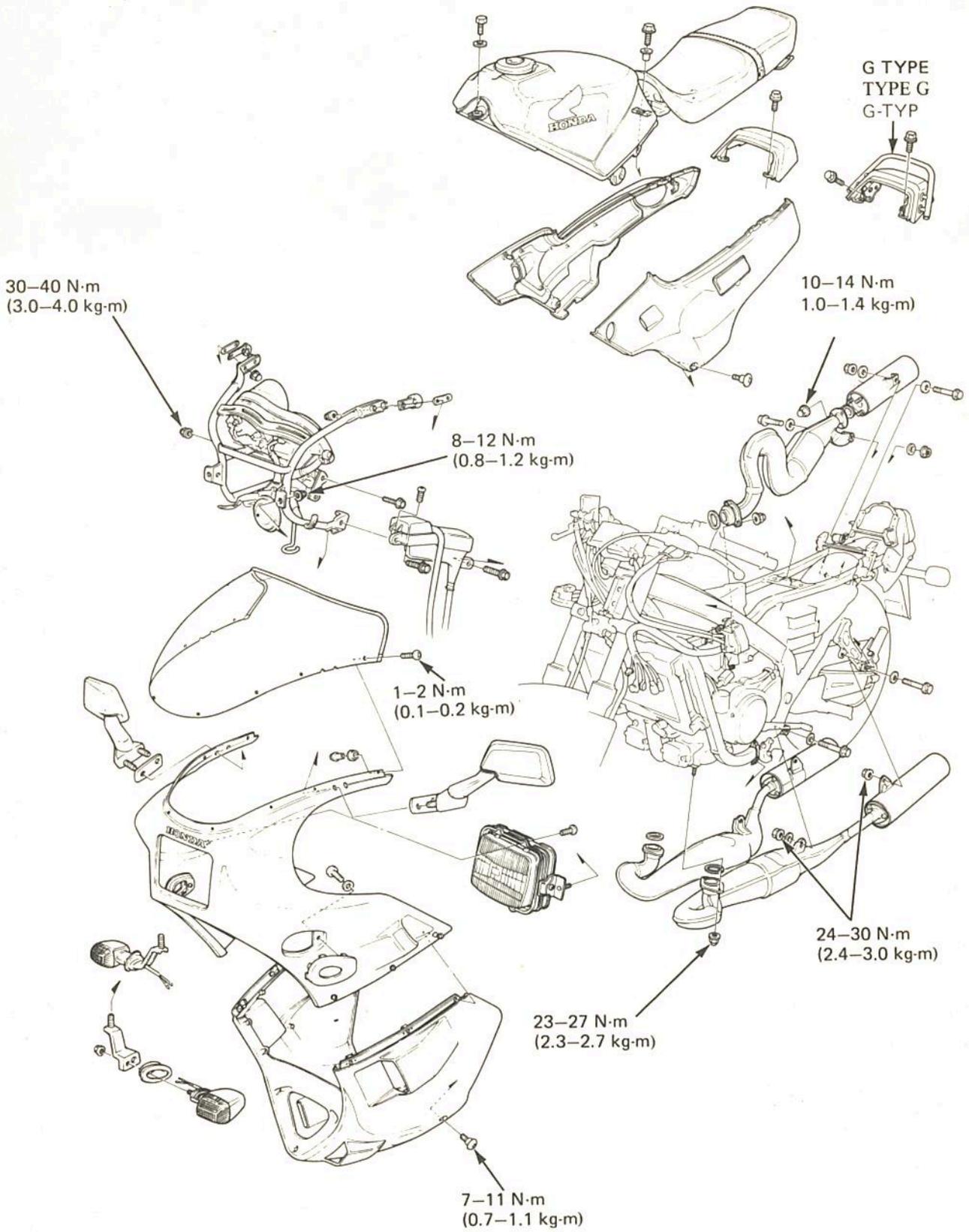


Montare il supporto del poggiaiedi destro sul telaio usando le due viti a testa cava.

COPPIA DI SERRAGGIO: 24-30 Nm (2,4-3,0 kgm)

- (1) BULLONE A TESTA CAVA
- (2) SUPPORTO DEL POGGIAPIEDI DESTRO







HONDA
NS400R

15. FIANCATE LATERALI/ CARENATURA/MARMITTE

INFORMAZIONI DI SERVIZIO
CARENATURA

15-1
15-2

FIANCATE LATERALI
MARMITTE

15-2
15-4

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Fare attenzione a non graffiare o danneggiare il parabrezza durante le operazioni di manutenzione della carenatura.
- Evitare di versare benzina, liquido dei freni, solventi, ecc. sul parabrezza.

ATTENZIONE

- *Non effettuare interventi sul sistema di scarico mentre questo è caldo.*

COPPIE DI SERRAGGIO

Bullone supporto carenatura	30-40 Nm (3,0-4,0 kgm)
Dado supporto faro principale	8-12 Nm (0,8-1,2 kgm)
Vite del parabrezza	1-2 Nm (0,1-0,2 kgm)
Vite carenatura inferiore	7-11 Nm (0,7-1,1 kgm)
Dado giunzione marmitta	23-27 Nm (2,3-2,7 kgm)
Bullone montaggio marmitta	24-30 Nm (2,4-3,0 kgm)
Bullone montaggio silenziatore	24-30 Nm (2,4-3,0 kgm)
Dado giunzione silenziatore	10-14 Nm (1,0-1,4 Kg)



FIANCATE LATERALI

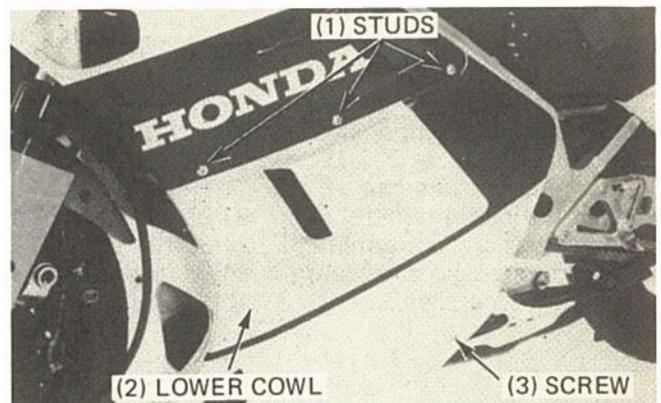
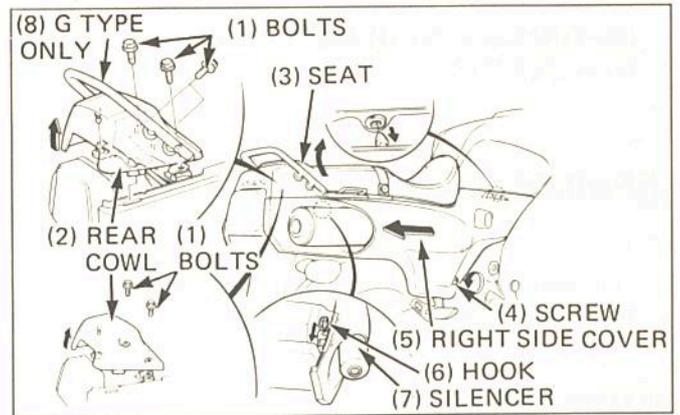
RIMOZIONE

Aprire il dispositivo di bloccaggio della sella con la chiave di accensione e togliere la sella.
Rimuovere i bulloni del rivestimento posteriore ed il rivestimento posteriore.
Rimuovere le viti delle fiancate laterali destra e sinistra. Tirare la parte anteriore e posteriore della fiancata sinistra per liberare i supporti dai passafili e rimuovere la fiancata.

INSTALLAZIONE

Montare le fiancate laterali nell'ordine inverso della rimozione.

- (1) BULLONI
- (2) RIVESTIMENTO POSTERIORE
- (3) SELLA
- (4) VITE
- (5) COPERCHIO DESTRO
- (6) GANCIO
- (7) SILENZIATORE
- (8) SOLO MODELLO GERMANIA

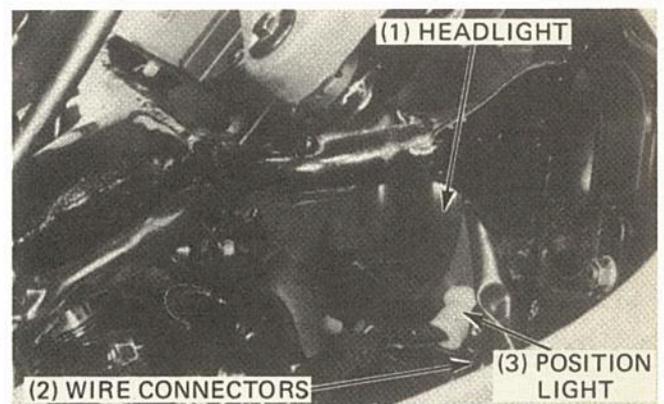


CARENATURA

RIMOZIONE DEL RIVESTIMENTO INFERIORE

Rimuovere le due viti del rivestimento inferiore.
Allentare i prigionieri del rivestimento ruotandoli in senso antiorario.
Rimuovere il rivestimento inferiore.

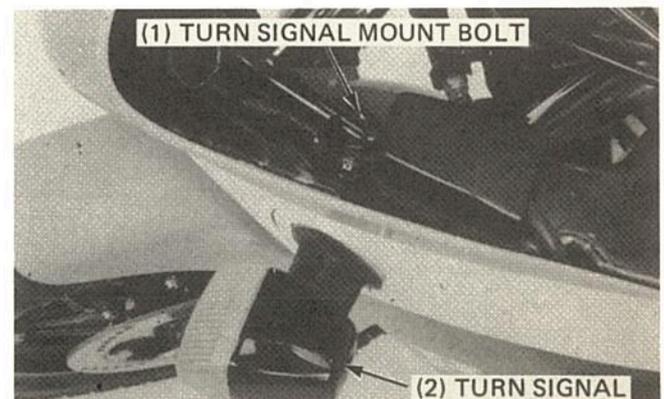
- (1) PRIGIONIERI
- (2) RIVESTIMENTO INFERIORE
- (3) VITE



RIMOZIONE DELLA CARENATURA

Staccare le spine dei fili del faro principale e delle luci di posizione.

- (1) FARO PRINCIPALE
- (2) SPINE DEI FILI
- (3) LUCE DI POSIZIONE



Staccare le spine del filo dell'indicatore di direzione.
Rimuovere i bulloni di montaggio degli indicatori di direzione e gli indicatori.

- (1) BULLONE DI MONTAGGIO INDICATORE DI DIREZIONE
- (2) INDICATORE DI DIREZIONE



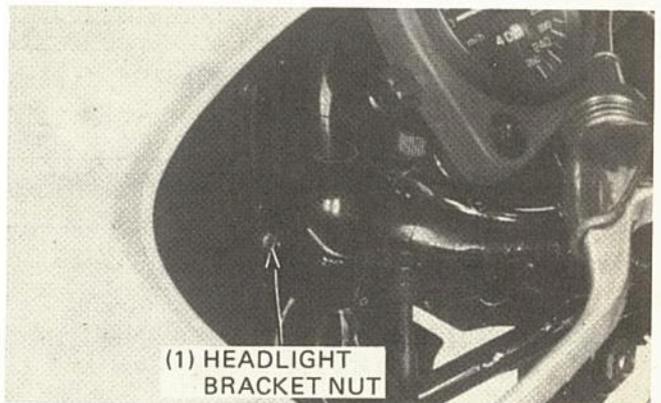
Rimuovere i dadi di montaggio degli specchietti retrovisori, i gommini e gli specchietti retrovisori.

- (1) SPECCHIETTI RETROVISORI
- (2) DADI
- (3) GOMMINI DI MONTAGGIO



Rimuovere i due dadi del supporto del faro principale. Rimuovere la carenatura.

- (1) DADO DEL SUPPORTO DEL FARO PRINCIPALE



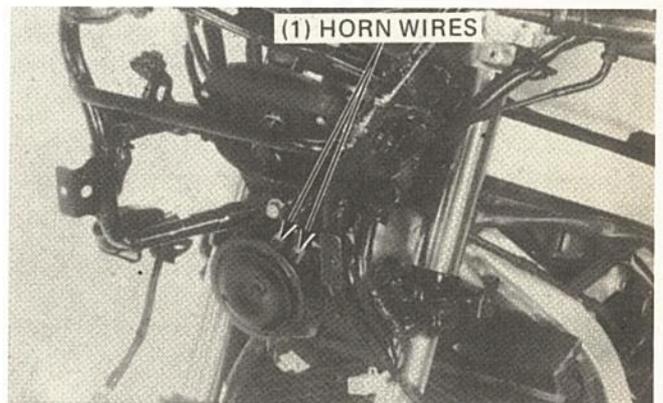
RIMOZIONE DEL SUPPORTO DELLA CARENATURA

Rimuovere il serbatoio di riserva del liquido di raffreddamento (pag. 11-11).

Rimuovere gli strumenti (pag. 18-5).

Rimuovere il cablaggio dal supporto della carenatura. Staccare i fili del clacson dal clacson.

- (1) FILI DEL CLACSON



Rimuovere i bulloni che fissano la carenatura al telaio e rimuovere la carenatura.

INSTALLAZIONE DEL SUPPORTO DELLA CARENATURA, DELLA CARENATURA E DEL RIVESTIMENTO INFERIORE

L'installazione avviene sostanzialmente con il procedimento inverso a quello della rimozione.

Stringere tutti gli organi di unione alle coppie prescritte.

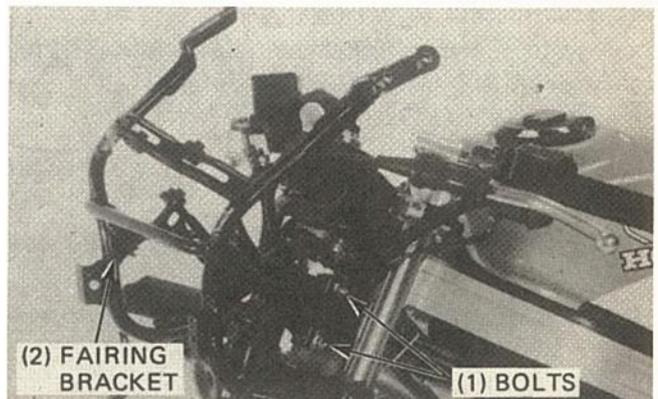
COPPIE DI SERRAGGIO:

SUPPORTO DELLA CARENATURA: 30-40 Nm (3,0-4,0 kgm)

DADO SUPPORTO FARO PRINCIPALE: 8-12 Nm (0,8-1,2 kgm)

VITE RIVESTIMENTO INFERIORE: 7-11 Nm (0,7-1,1 kgm)

- (1) BULLONI
- (2) SUPPORTO DELLA CARENATURA





SOSTITUZIONE DEL PARABREZZA

Rimuovere lo specchietto retrovisore (pag. 15-3).
Rimuovere il parabrezza togliendo le viti, i dadi e i distanziali.

Montare un nuovo parabrezza sulla carenatura e stringerlo con i distanziali le viti e i dadi.

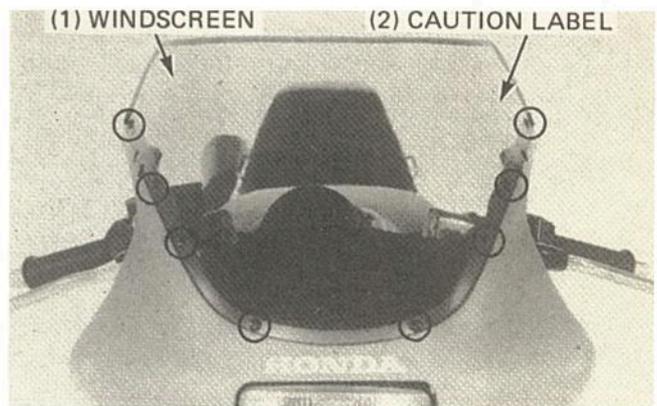
COPPIE DI SERRAGGIO: 1-2 Nm (0,1-0,2 kgm)

ATTENZIONE

• **Fare attenzione a non graffiare o danneggiare il parabrezza.**

Montare gli specchietti retrovisori ed applicare una targhetta adesiva di avvertimento.

- (1) PARABREZZA
- (2) TARGHETTA ADESIVA



MARMITTE/SILENZIATORI

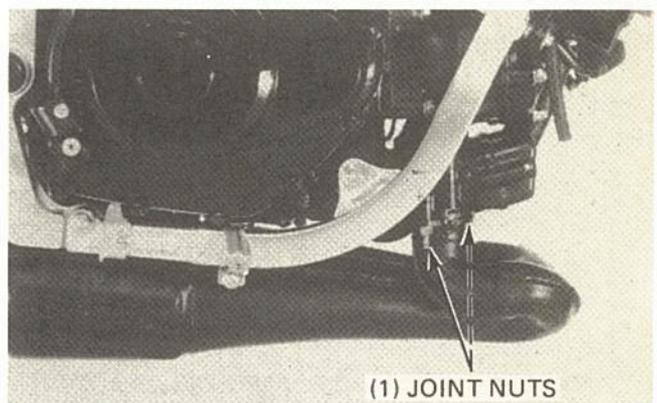
ATTENZIONE

• **Non intervenire sul sistema di scarico mentre è caldo.**

RIMOZIONE DELLE MARMITTE N. 1 e 3

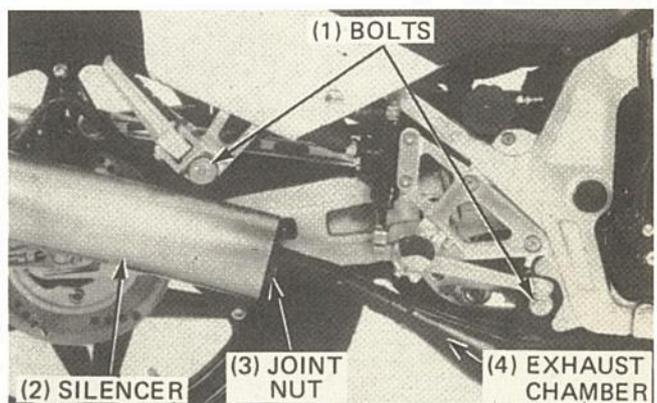
Rimuovere il rivestimento inferiore (pag. 15-20).
Rimuovere i dadi di giunzione della marmitta.

- (1) DADI DI GIUNZIONE



Rimuovere i bulloni di montaggio della marmitta e del silenziatore e togliere le marmitte con il silenziatore.
Rimuovere i dadi di giunzione del silenziatore e separare il silenziatore dalla marmitta.

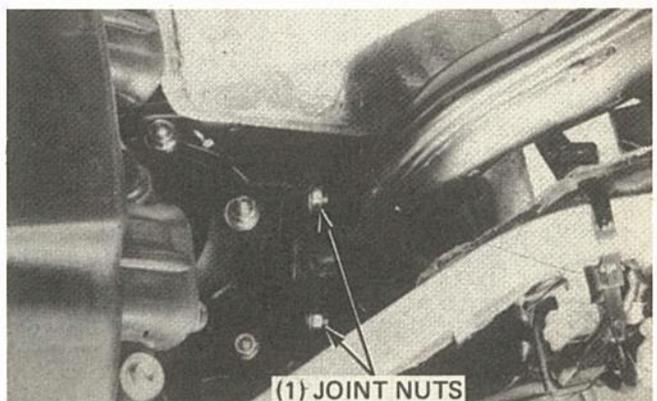
- (1) BULLONI
- (2) SILENZIATORE
- (3) DADO DI GIUNZIONE
- (4) MARMITTA



RIMOZIONE DELLA MARMITTA N. 2

Rimuovere la sella e le fiancate laterali (pag. 15-20).
Rimuovere il serbatoio del carburante (pag. 4-3).
Rimuovere i dadi di giunzione della marmitta.

- (1) DADI DI GIUNZIONE





Rimuovere i bulloni di montaggio della marmitta e del silenziatore e rimuovere la marmitta con il silenziatore. Rimuovere i dadi di giunzione del silenziatore e separare il silenziatore dalla marmitta.

- (1) SILENZIATORE
- (2) DADO DI GIUNZIONE
- (3) BULLONI DI MONTAGGIO
- (4) MARMITTA

INSTALLAZIONE

Installare senza stringere, il silenziatore sulla marmitta con una guarnizione nuova.

NOTA

- Montare sempre una guarnizione nuova ogni volta che i dadi di giunzione del silenziatore vengono allentati.

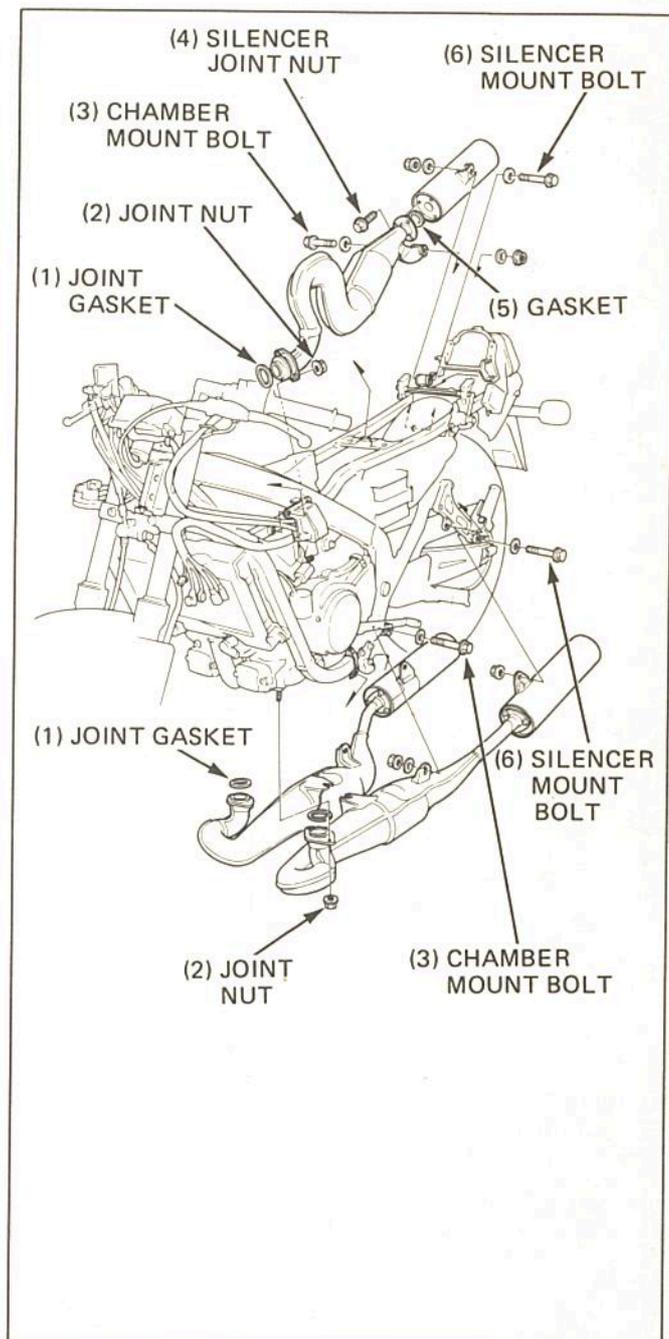
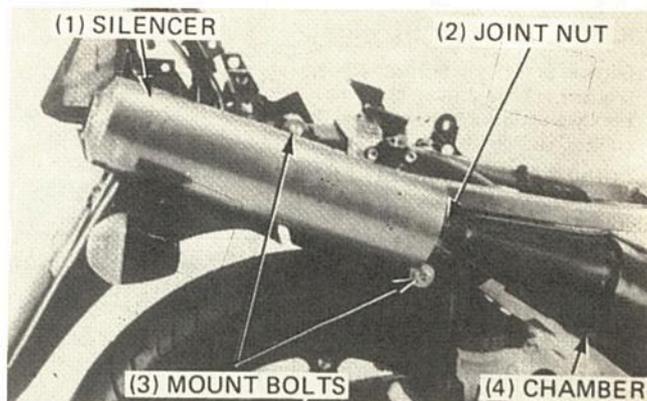
Stringere i dadi ed i bulloni nell'ordine seguente:

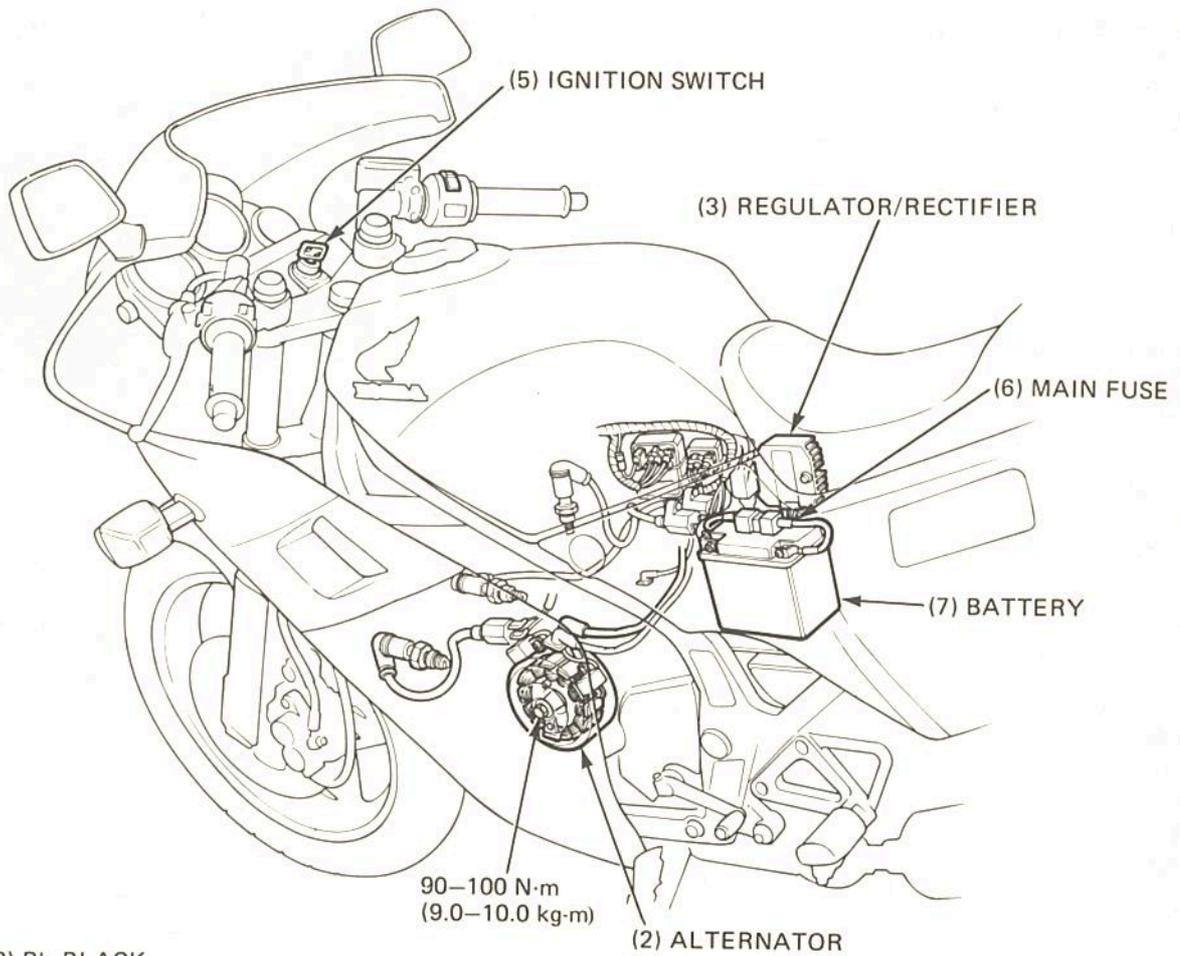
1. Stringere i dadi di giunzione della marmitta.
COPPIA DI SERRAGGIO: 23-27 NM (2,3-2,7 kgm)
2. Stringere i bulloni di montaggio della marmitta
COPPIA DI SERRAGGIO: 24-30 Nm (2,4-3,0 kgm)
3. Stringere i dadi di giunzione del silenziatore
COPPIA DI SERRAGGIO: 10-14 Nm (1,0-1,4 kgm)
4. Stringere i bulloni di montaggio del silenziatore
COPPIA DI SERRAGGIO: 24-30 Nm (2,4-3,0 kgm)

Avvitare il motore controllare che non vi siano perdite di gas di carico.

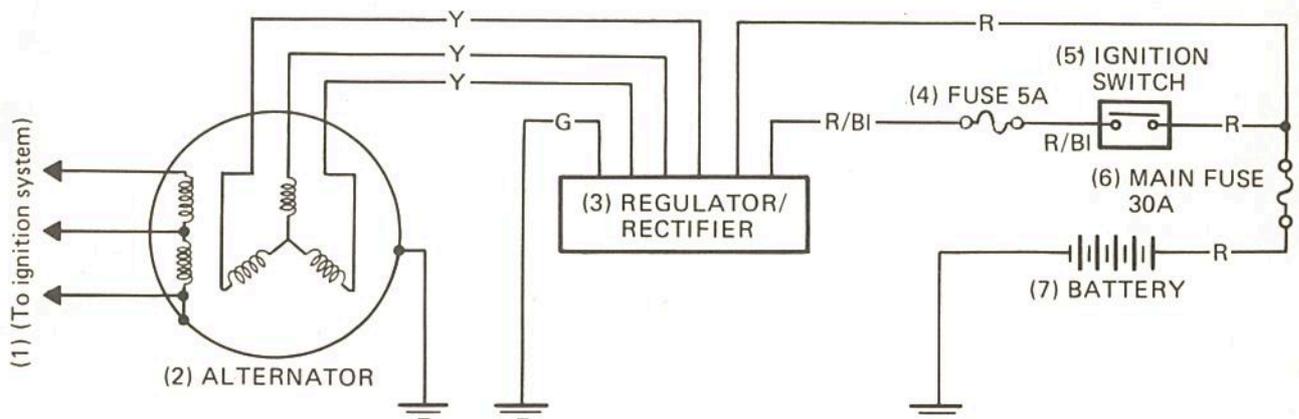
Montare i particolari smontati seguendo l'ordine inverso allo smontaggio.

- (1) GUARNIZIONE
- (2) DADO DI GIUNZIONE
- (3) BULLONE DI MONTAGGIO DELLA MARMITTA
- (4) GUARNIZIONE
- (5) BULLONE DI MONTAGGIO DEL SILENZIATORE
- (6) VITE FISSAGGIO MARMITTA





- (8) BI: BLACK
- (9) G: GREEN
- (10) R: RED
- (11) Y: YELLOW



- (1) VERSO IL CIRCUITO DI ACCENSIONE
- (2) ALTERNATORE
- (3) REGOLATORE/RADDRIZZATORE
- (4) FUSIBILI 5A
- (5) INTERRUTTORE DI ACCENSIONE
- (6) FUSIBILE PRINCIPALE 30A
- (7) BATTERIA
- (8) BI: NERO
- (9) G: VERDE
- (10) R: ROSSO
- (11) Y: GIALLO



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	16-1	CIRCUITO DI RICARICA	16-4
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	16-2	RIMOZIONE DELL'ALTERNATORE	16-5
BATTERIA	16-3	INSTALLAZIONE DELL'ALTERNATORE	16-6

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Effettuare una ricarica lenta della batteria ogni volta che è possibile; utilizzare la ricarica veloce solo in caso di emergenza.
- Rimuovere la batteria del motociclo per ricaricarla.
- La batteria su questa motocicletta è del tipo sigillato; non cercare di togliere i tappi dei fori di riempimento neppure durante la ricarica; non sostituire la batteria con una del tipo non sigillato.
- Tutti i componenti di ricarica possono essere controllati senza essere smontati dalla motocicletta.

ATTENZIONE

- **Non fumare e tenere lontane fiamme o scintille dalla batteria mentre si effettua la ricarica. I gas generati dalla batteria possono esplodere o incendiarsi in prossimità di fiamme o scintille.**

AVVERTENZA

- Per ricaricare la batteria non superare la corrente e la durata indicata sulla batteria stessa e specificate nella tabella seguente. Una corrente o una durata di ricarica eccessive possono danneggiare la batteria

DATI TECNICI

OGGETTO		DATI TECNICI
Batteria	Capacità	12V 4 Ah
	Corrente di carica	0,5 A per carica lenta, 5 A per carica rapida
	Tempo di carica	5 ore per carica lenta, 30 minuti per carica rapida
Regolatore di tensione		Regolatore transistorizzato non registrabile
Capacità dell'alternatore		160 W 95.000 giri/min.
Potenza alternatore	Inizio carica	850 giri/min.
	Regime di carica	5-10 A max. a 1.300 giri/min
		11,5 A min. a 3.000 giri/min
		12,5 A min. a 5.000 giri/min
16,5 A max. a 10.000 giri/min		

COPPIE DI SERRAGGIO

bullone coperchio basamento sinistro	7-11 Nm (0,7-1,1 kgm)
Bullone volano	90-100 Nm (9,0-10,0 kgm)
Bullone montaggio statore	10-14 Nm (1,0-1,4 kgm)

ATTREZZI

Speciali

Voltmetro digitale 07411-0020000

Comuni

Estrattore rotore 07733-0020001
 Attrezzo di bloccaggio universale 07725-0030000



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Mancanza di corrente

- Batteria esaurita.
- Livello del liquido insufficiente.
- Solfatazione della batteria.
- Corto circuito all'interno della batteria.
- Avaria nel circuito di ricarica.
- Cavo della batteria staccato.
- Fusibile bruciato.
- Interruttore dell'accensione difettoso.

Corrente debole.

- Batteria debole.
- Raccordo della batteria allentato.
- Avaria nel circuito di ricarica.
- Regolatore/Raddrizzatore difettoso.

Corrente intermittente.

- Cavo della batteria allentato.
- Collegamento lento nel circuito di ricarica.
- Collegamento lento o corto circuito nel circuito di accensione.
- Collegamento lento nel circuito di accensione.

Avaria nel circuito di ricarica.

- Filo collegamento lento, rotto o in corto circuito.
- Regolatore/Raddrizzatore difettoso.
- Alternatore difettoso.



BATTERIA

RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

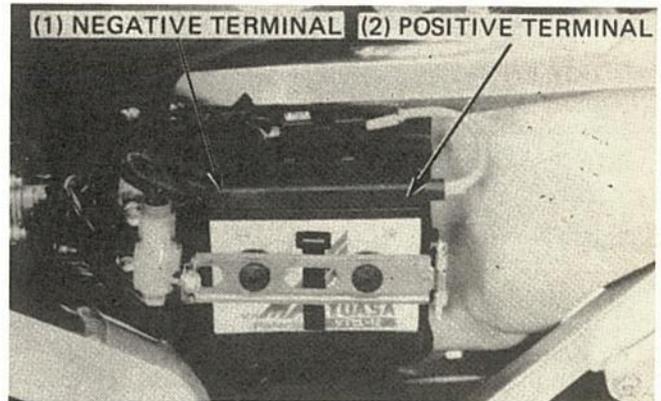
Rimuovere la fiancata sinistra.

Aprire il sostegno della batteria togliendo il bullone di fissaggio.

Staccare il cavo negativo della batteria, poi il cavo positivo e rimuovere la batteria.

Rimontare la batteria seguendo l'ordine inverso.

- (1) TERMINALE NEGATIVO
(2) TERMINALE POSITIVO

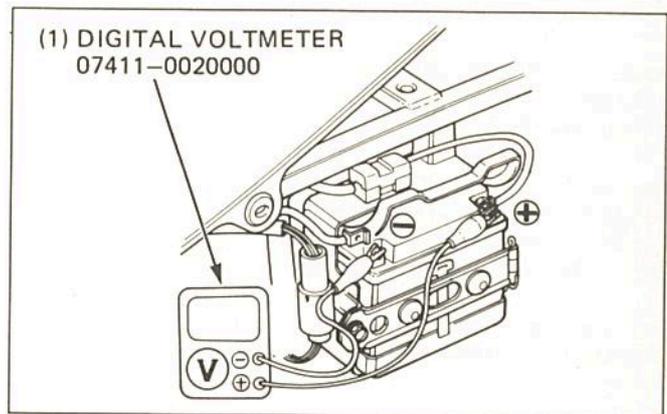


CONTROLLO

Staccare il cavo negativo dal terminale della batteria. Misurare la tensione della batteria usando il voltmetro digitale.

TENSIONE: Batteria carica 13,0-13,2 V
Batteria parzialmente scarica: inferiore a 12,3 V

- (1) VOLTOMETRO DIGITALE



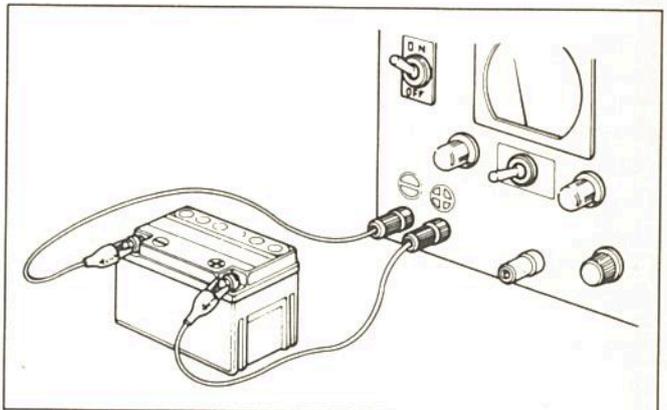
RICARICA

Rimuovere la batteria.

Collegare il filo di carica positiva (+) al terminale positivo della batteria (+) ed il filo di carica negativa (-) al terminale negativo della batteria (-) come illustrato nella figura.

ATTENZIONE

- **Tenere lontane fiamme e scintille dalla batteria durante l'operazione di ricarica. Accendere e spegnere la corrente sull'apparecchio di ricarica e non agendo sui terminali della batteria.**



AVVERTENZA

- *La ricarica rapida deve essere effettuata solo in caso di emergenza; di regola è preferibile la ricarica lenta.*
- *Per ricaricare la batteria non superare la corrente e la durata prescritta. Usare una corrente eccessiva o prolungare la carica può causare danni alla batteria.*

CORRENTE DI RICARICA: 0,5A (carica lenta)
5,0A (carica rapida)

DURATA DI CARICA: 5 ore (carica lenta)
30 minuti (carica rapida)

Misurare la tensione della batteria dopo 30 minuti di carica.



CIRCUITO DI RICARICA

CONTROLLO DELLA CORRENTE

NOTA

- Assicurarsi che la batteria sia in buone condizioni prima di effettuare questo controllo.

Scaldare il motore.

Rimuovere la sella e la fiancata sinistra.
Rimuovere il coperchio del portafusibile e il fusibile principale.
Staccare il cavo negativo dalla batteria.
Collegare il filo positivo di un amperometro al terminale negativo della batteria e il filo negativo al cablaggio del filo come illustrato dalla figura.

Avviare il motore, aumentare gradualmente la velocità e leggere il voltmetro e l'amperometro. L'ampereaggio e il voltaggio devono essere almeno di 0A e 14-15 V.

Se i valori non coincidono con le specifiche controllare che i fili non siano mal collegati e riparare se necessario. Se i fili sono in buone condizioni sostituire il regolatore/raddrizzatore e controllare di nuovo.

Se i valori non coincidono ancora con le specifiche, effettuare il controllo della potenza dell'alternatore.

CONTROLLO DELLA POTENZA DELL'ALTERNATORE

Riscaldare il motore.

Rimuovere la sella e la fiancata sinistra.
Staccare il connettore del regolatore/raddrizzatore (4P).
Rimuovere il filo rosso/nero dal connettore e collegare nuovamente il connettore.

Collegare un amperometro con lo stesso procedimento usato per il test di corrente.

Avviare il motore e aumentare gradualmente la velocità e leggere il risultato sull'amperometro e sul voltmetro.

Velocità motore (giri/min.)	1.300	3.000	5.000	10.000
Corrente	5-10A max.	11,5A min.	12,5A min.	16,5A max.

(1)COMMETTORE DEL REGOLATORE/RADDRIZZATORE

CONTROLLO DELL'ALTERNATORE

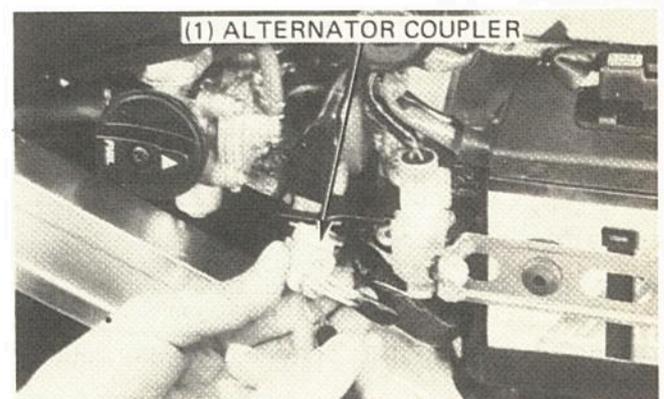
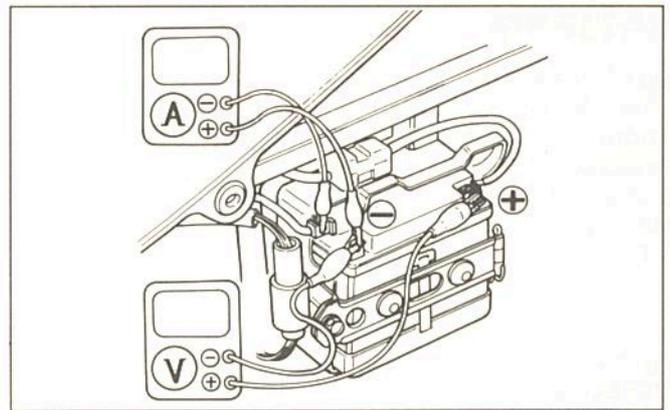
NOTA

- Questo controllo può essere effettuato senza rimuovere lo statore dal motore.

Staccare il connettore dello statore.

Controllare se vi è continuità tra i fili gialli e la massa. Deve esserci continuità tra i fili gialli, ma non deve esserci tra ognuno dei fili gialli e la massa.
Per la sostituzione dello statore, vedi pag. 16-5.

(1) CONNETTORE DELL'ALTERNATORE





CONTROLLO DEL REGOLATORE/RADDRIZZATORE

Rimuovere la fiancata sinistra.
Staccare i connettori del regolatore/raddrizzatore 3P e 4P e controllare se vi è continuità tra i terminali.

NOTA

- I risultati del controllo qui indicati si riferiscono ad un ohmmetro con massa positiva. I risultati opposti saranno ottenuti se viene usato un ohmmetro con massa negativa.

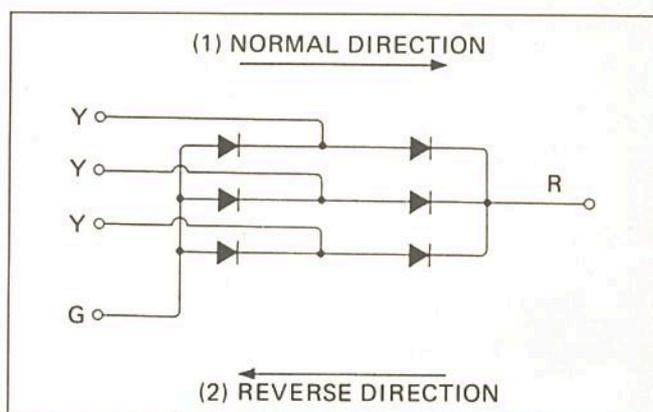
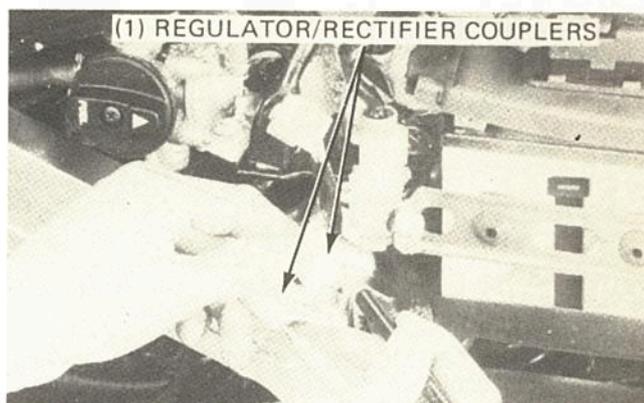
(1) CONNETTORI DEL REGOLATORE/RADDRIZZATORE

DIREZIONE NORMALE: CONTINUITÀ

		Puntale positivo	Puntale negativo
Terminale di controllo	I	Giallo	Verde
	II	Rosso	Giallo

DIREZIONE INVERSA: SENZA CONTINUITÀ

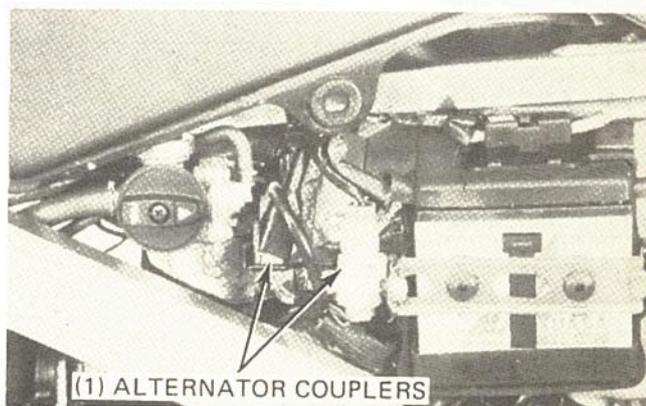
		Puntale positivo	Puntale negativo
Terminale di controllo	I	Verde	Giallo
	II	Giallo	Rosso



RIMOZIONE DELL'ALTERNATORE

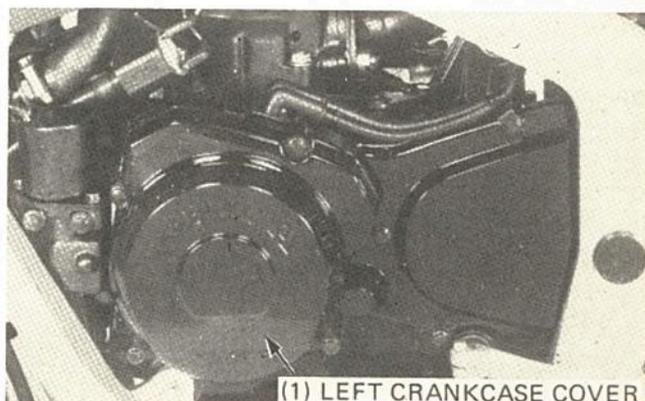
Rimuovere la sella e la fiancata sinistra.
Rimuovere il rivestimento inferiore (Cap. 15).
Staccare i connettori dell'alternatore.

(1) CONNETTORI DELL'ALTERNATORE



Rimuovere i bulloni e il coperchio del basamento sinistro.

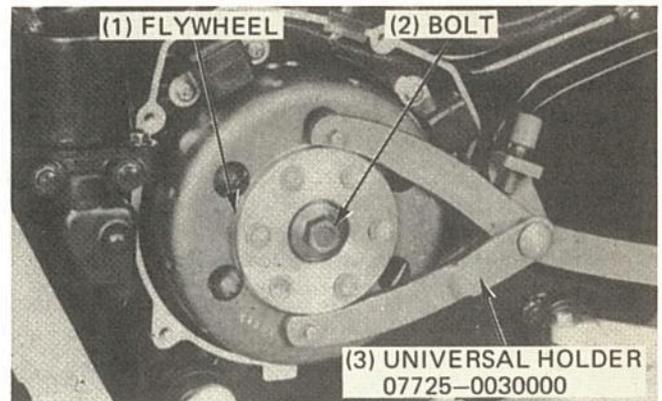
(1) COPERCHIO DEL BASAMENTO SINISTRO





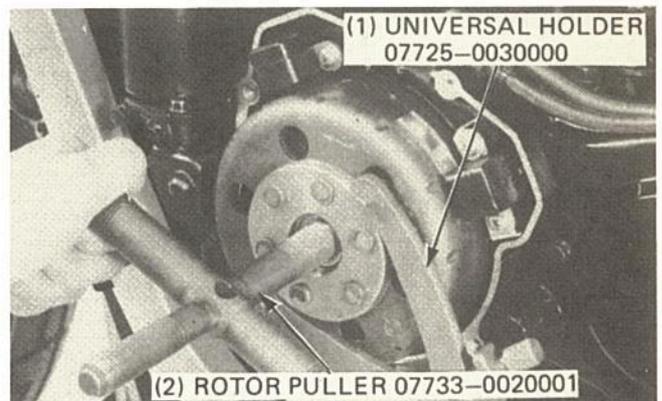
Bloccare il volano con l'attrezzo di bloccaggio universale e togliere il bullone.

- (1) VOLANO
- (2) BULLONE
- (3) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO UNIVERSALE
07725-0030000



Rimuovere il volano utilizzando un estrattore per rotore.

- (1) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO UNIVERSALE
07725-0030000
- (2) ESTRATTORE PER ROTORE 07733-0020001



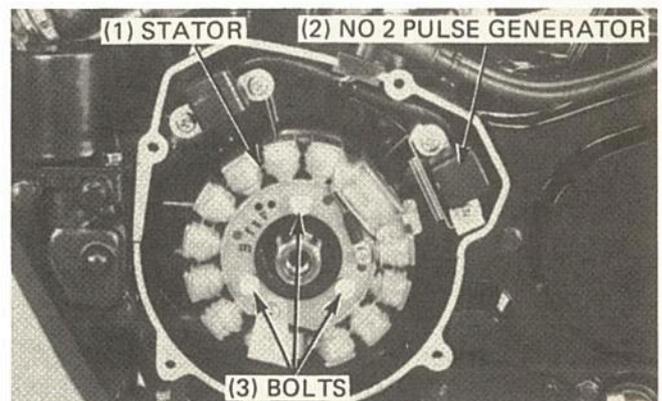
Rimuovere il generatore di impulsi del cilindro N. 2.
Rimuovere i bulloni dello statore e lo statore.

INSTALLAZIONE DELL'ALTERNATORE

Installare nell'ordine inverso alla rimozione.
Stringere i bulloni dello statore

COPPIA DI SERRAGGIO: 10-14 Nm (1,0-1,4 kgm)
Montare il generatore di impulsi del cilindro N. 2

- (1) STATORE
- (2) GENERATORE DI IMPULSI DEL CILINDRO
- (3) BULLONI



Montare la chiave nell'albero motore e montare il volano allineando la sua scanalatura con la chiave nell'albero motore.

Bloccare il volano con l'attrezzo di bloccaggio universale e stringere i bulloni del volano.

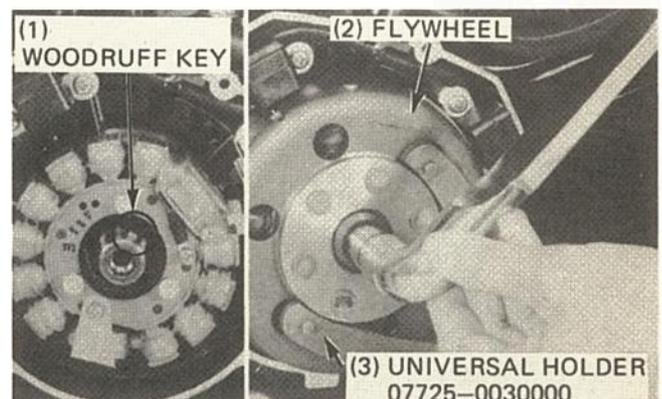
COPPIA DI SERRAGGIO: 90-100 Nm (9,0-10,0 kgm)

Montare il coperchio del basamento sinistro e stringere i bulloni.

COPPIA DI SERRAGGIO: 7-11 Nm (0,7-1,1 kgm)

Montare la fiancata sinistra e la sella.
Montare la carenatura inferiore (Cap. 15).

- (1) RONDELLA ELASTICA
- (2) VOLANO
- (3) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO UNIVERSALE
07725-0030000





HONDA

NS400R

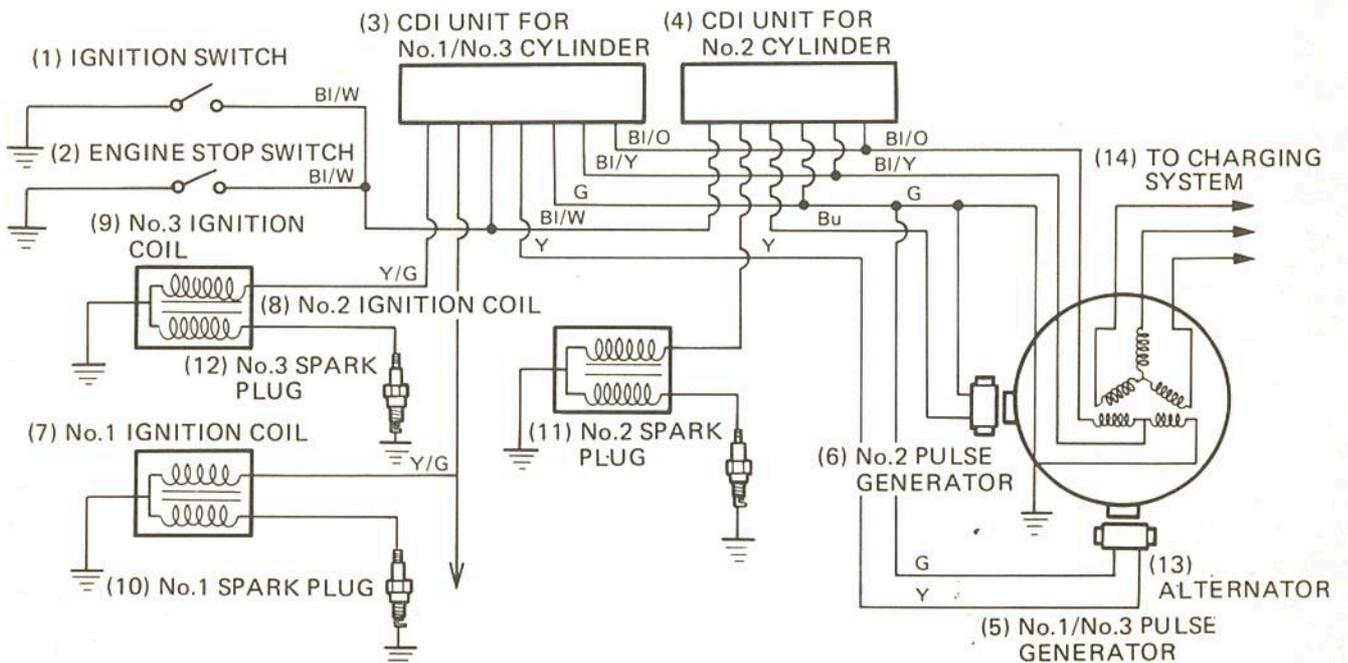
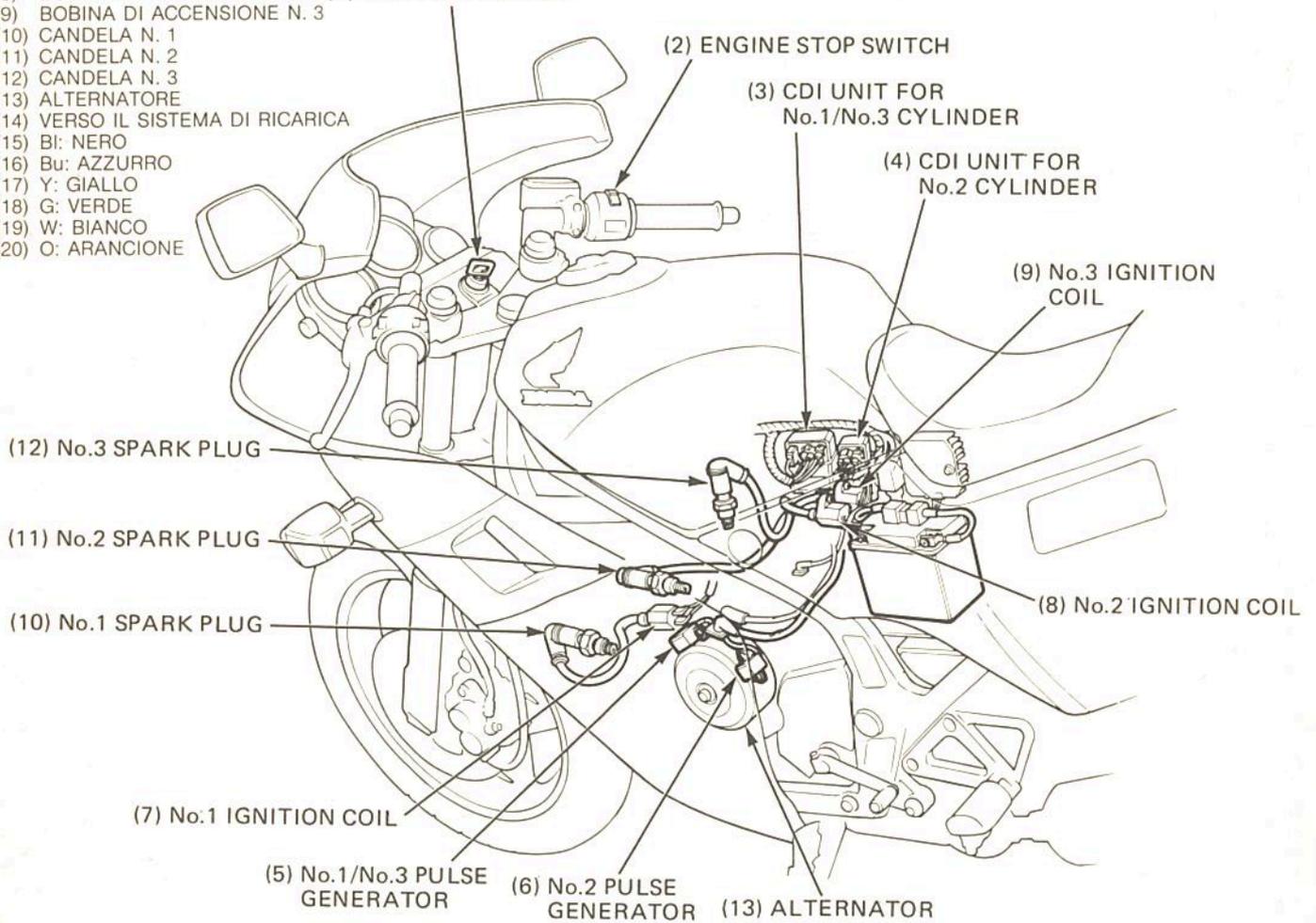
MEMO



CIRCUITO DI ACCENSIONE

- (1) INTERRUTTORE DI ACCENSIONE
- (2) INTERRUTTORE DI ARRESTO MOTORE
- (3) CENTRALINA CDI PER I CILINDRI N. 1 E N. 3
- (4) CENTRALINA CDI PER CILINDRO N. 2
- (5) GENERATORE DI IMPULSI N. 1 E N. 3
- (6) GENERATORE DI IMPULSI N. 2
- (7) BOBINA DI ACCENSIONE N. 1
- (8) BOBINA DI ACCENSIONE N. 2(1) IGNITION SWITCH
- (9) BOBINA DI ACCENSIONE N. 3
- (10) CANDELA N. 1
- (11) CANDELA N. 2
- (12) CANDELA N. 3
- (13) ALTERNATORE
- (14) VERSO IL SISTEMA DI RICARICA
- (15) BI: NERO
- (16) Bu: AZZURRO
- (17) Y: GIALLO
- (18) G: VERDE
- (19) W: BIANCO
- (20) O: ARANCIONE

- (15) BI: BLACK
- (16) Bu: BLUE
- (17) Y: YELLOW
- (18) G: GREEN
- (19) W: WHITE
- (20) O: ORANGE





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	17-1	CENTRALINE CDI	17-4
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE		GENERATORI DI IMPULSI	17-5
DEGLI INCONVENIENTI	17-2	BOBINE DI ECCITAZIONE	17-6
BOBINE DI ACCENSIONE	17-3		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

- La fessura di accensione non può essere regolata. Se l'anticipo di accensione non è corretto, controllare le centraline CDI ed i generatori di impulsi e sostituire i particolari difettosi.
- Alcuni fili hanno fascette di colori differenti in prossimità del connettore. Essi sono collegati ad altri fili che riportano la fascetta dello stesso colore.
- Tutte le spine di plastica hanno delle linguette di bloccaggio che devono essere aperte prima di staccare le spine e richiuse quando le spine vengono collegate.
- Per isolare un'inconveniente elettrico, controllare se vi è continuità nel percorso elettrico attraverso i particolari.
- Un controllo di continuità in genere può essere effettuato senza smontare il particolare dalla motocicletta. Staccare semplicemente i fili e collegare un apparecchio di controllo della continuità o un voltmetro-ohmmetro ai terminali o ai connettori.
- Un apparecchio di controllo della continuità è utile per trovare se vi è un collegamento elettrico tra due punti. Un ohmmetro è necessario per misurare la resistenza di un circuito, per esempio se vi è una resistenza di avvolgimento specifico o se si deve controllare se vi è una forte resistenza provocata da dei collegamenti corrosi.

DATI TECNICI

OGGETTO		SPECIFICAZIONI	
Candele/Distanze tra gli elettrodi	NGK	BR8ES, BR9ES/0,7-0,8 mm. BR10EV/0,5 mm.	
	ND	W24ESR-U, W27ESR-U/0,7-0,8 mm. W31ESR-GU/0,5-0,6 mm.	
Anticipo di accensione	Segno F	31° p. PMS a 1.300 g/min.	
	Ritardo	0°-14° p. PMS	
	Inizio ritardo	7.000 g/min.	
Resistenza bobina di accensione	Primaria	0,18 Ohm \pm 10%	
	Secondaria	con cappucci candele	9,1 KOhm \pm 10%
		senza cappucci candele	4,1 KOhm \pm 10%
Generatore di impulsi	Resistenza bobina	200 Ohms \pm 10%	
	Distanza aria	0,5 mm.	
Resistenza bobina eccitazione	Blu/giallo - Blu/arancione	21-29 Ohms	
	Blu/giallo - Verde	259-351 Ohms	

ATTREZZI

Speciali

Adattatore tester CDI
Adattatore tester CDI

07508-0012900
07508-0012800



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Mancanza di scintilla alla candela

- Candela difettosa.
- Filo mal collegato.
 - tra il generatore di impulsi e la centralina CDI;
 - tra la centralina CDI e la bobina di accensione;
 - tra la centralina CDI e l'interruttore di accensione;
 - tra la bobina di accensione e la candela.
- Interruttore di accensione difettoso.
- Bobina di accensione difettosa.
- Centralina CDI difettosa.
- Generatore di impulsi difettoso.

Il motore si avvia ma non funziona correttamente

- Circuito primario di accensione
 - bobina di accensione difettosa;
 - Candela difettosa;
 - filo o connettore lento o male isolato;
 - interruttore di accensione non ha contatto.
- Circuito secondario di accensione
 - bobina di accensione difettosa;
 - candela difettosa;
 - filo della candela difettoso;
 - cappuccio della candela difettoso.
- Anticipo di accensione non corretto
 - generatore di impulsi difettoso;
 - statore non correttamente montato;
 - centralina CDI difettosa.



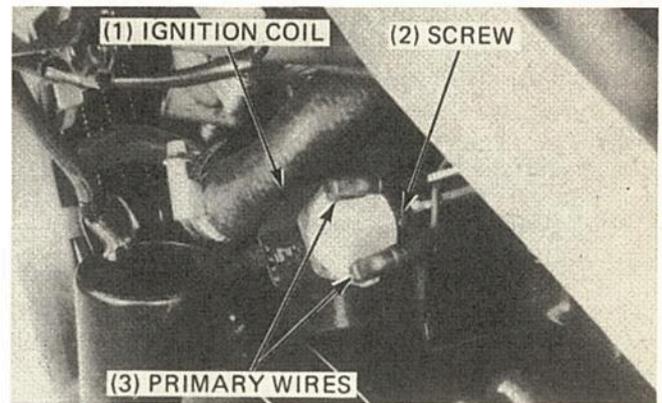
BOBINE DI ACCENSIONE

RIMOZIONE

• Bobina di accensione N. 1

Rimuovere la carenatura inferiore (Cap. 15).
Staccare i fili primari della bobina di accensione e la pipetta della candela dalla candela.
Rimuovere la vite e la bobina di accensione.

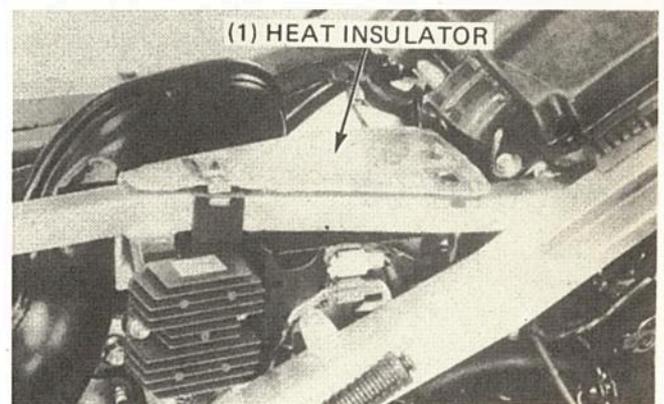
- (1) BOBINA DI ACCENSIONE
- (2) VITE
- (3) FILI PRIMARI



• Bobina di accensione N. 2

Rimuovere la sella e le fiancate destra e sinistra (Cap. 15).
Rimuovere la carenatura ed il serbatoio del carburante (pag. 4-3).
Rimuovere l'isolatore termico.

- (1) ISOLATORE TERMICO

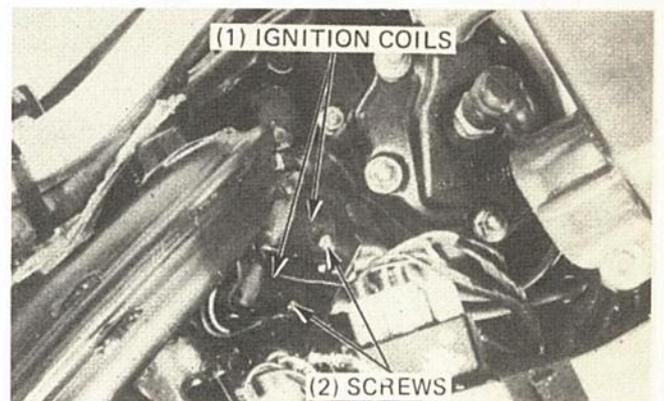


Staccare i fili primari della bobina di accensione e le pipette delle candele dalle candele.
Rimuovere le viti e le bobine di accensione.

INSTALLAZIONE

Installare la bobina di accensione nell'ordine inverso allo smontaggio.

- (1) BOBINE DI ACCENSIONE
- (2) VITI



CONTROLLO

• Test di prestazione

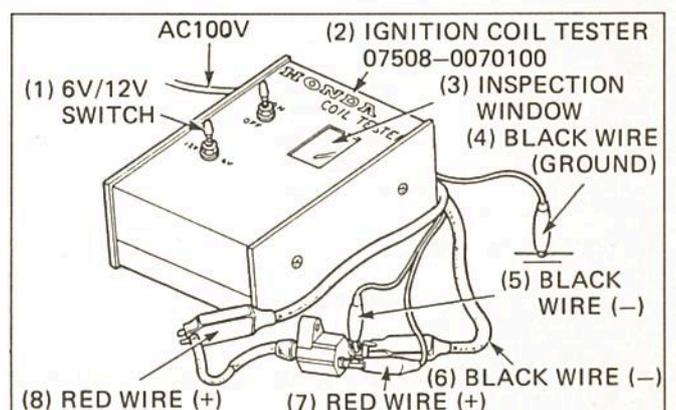
Controllare la bobina di accensione con un apparecchio di controllo delle bobine.

NOTA

- Seguire le istruzioni della casa produttrice dell'apparecchio.

Se nella finestra di controllo dell'apparecchio non si forma la scintilla tra gli elettrodi, sostituire la bobina di accensione.

- (1) INTERRUTTORE 6V-12V
- (2) APPARECCHIO DI CONTROLLO BOBINA DI ACCENSIONE 07508-0070100
- (3) FINESTRA DI CONTROLLO
- (4) FILO NERO (MASSA)
- (5) FILO NERO (-)
- (6) FILO NERO (-)
- (7) FILO ROSSO (+)
- (8) FILO ROSSO (+)





CIRCUITO DI ACCENSIONE

Controllo della continuità.
Misurare la resistenza tra i terminali del filo primario.

RESISTENZA: 0,18 Ohm ± 10%

NOTA

- Il controllo della continuità è un test approssimativo. Per un controllo più preciso della bobina di accensione, eseguire il test di prestazione (pag. 17-3).

Misurare la resistenza della bobina secondaria con le pipette delle candele al loro posto.

RESISTENZA: 9,1 KOhm ± 10%

Se il valore non rientra nelle specifiche, togliere la pipetta della candela dal conduttore della candela e misurare la resistenza della bobina secondaria.

RESISTENZA: 4,1 K ohm ± 10%



CENTRALINE CDI

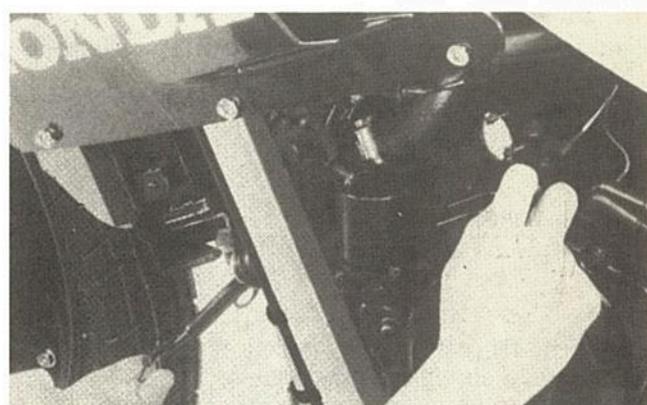
RIMOZIONE

Rimuovere la sella, le fiancate destra e sinistra ed il serbatoio del carburante (pag. 4-5).

Rimuovere l'isolatore termico, staccare i connettori della centralina CDI e rimuovere le centraline CDI.

(1) CENTRALINA CDI N. 1 E N. 3

(2) CENTRALINA CDI N. 2



CONTROLLO

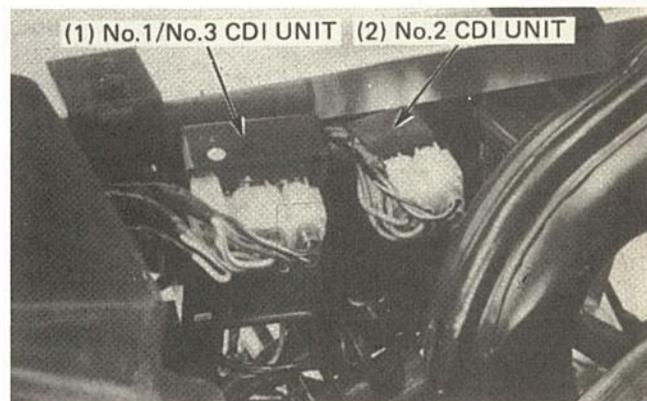
• Test di prestazione

Controllare le centraline CDI con l'apparecchio di controllo CDI.

NOTA

- Seguire le istruzioni della casa produttrice.
- Per la centralina CDI N. 1 e N. 3 usare l'adattatore 07508-0012900 e per la centralina CDI N. 2 usare l'adattatore 07508-0012800.

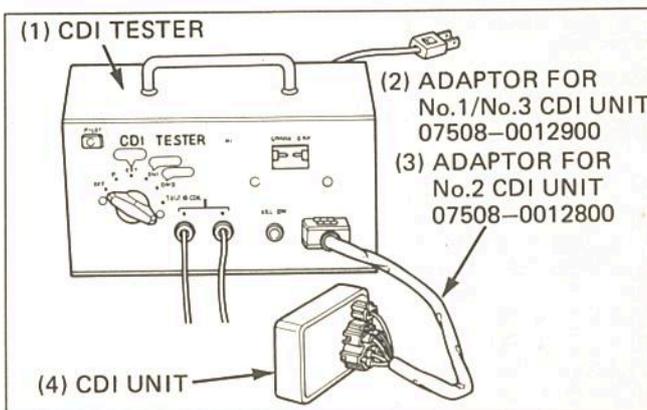
Collegare la centralina CDI all'apparecchio di controllo.



Posizione interruttore dell'apparecchio	Centralina CDI buona	Centralina CDI difettosa
1) OFF	senza scintilla	—
2) P	senza scintilla	—
3) EXT	senza scintilla	—
4) ON 1	scocca la scintilla	scocca la scintilla
5) ON 2	scossa la scintilla	senza scintilla

Se necessario, sostituire la centralina CDI.

- (1) APPARECCHIO DI CONTROLLO
- (2) ADATTATORE PER CENTRALINA CDI N. 1 e N. 3 07508-0012900
- (3) ADATTATORE PER CENTRALINA CDI N. 2 07508-0012800
- (4) CENTRALINA CDI





• **Test di resistenza**

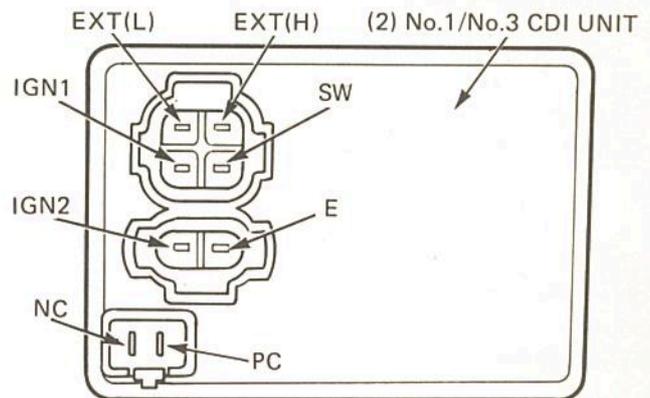
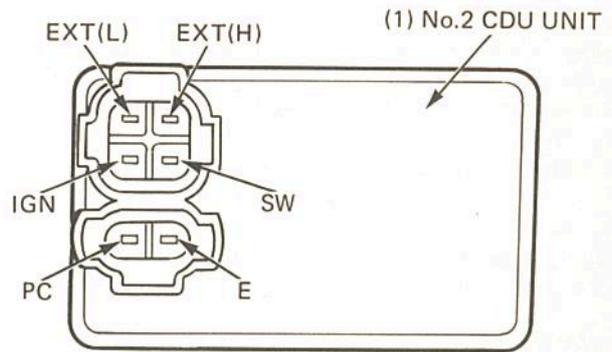
Misurare la resistenza tra i terminali.
Sostituire la centralina CDI se i valori risultanti non rientrano nelle specifiche indicate nella tabella seguente.

NOTA

- Per un controllo accurato è necessario usare un apparecchio del tipo prescritto. L'utilizzazione di un apparecchio non adatto o di un settore non corretto può dare dei risultati errati.
- Utilizzare un apparecchio Sanwa Electric (07308-0020000) oppure un apparecchio Kowa Electric (TH-5H).

Usare il settore xk ohm per l'apparecchio Sanwa.
Utilizzare il settore x 100k ohm per l'apparecchio Kowa.

- (1) CENTRALINA CDI N. 2
(2) CENTRALINA CDI N. 1 E 3



(1) No.2 CDU UNIT

(3) Tester(+) (4) Tester(-)	SW	EXT(H)	EXT(L)	PC	E	IGN
SW		∞	∞	∞	∞	∞
EXT(H)	10-∞		∞	100-∞	30-∞	∞
EXT(L)	∞	∞		∞	∞	∞
PC	20-∞	∞	40-∞		0.5-500	∞
E	10-∞	∞	0.1-100	0.5-500		∞
IGN	∞	∞	∞	∞	∞	

(2) No.1/No.3 CDI UNIT

(3) Tester(+) (4) Tester(-)	SW	EXT(H)	EXT(L)	PC	E	IGN 1	IGN 2
SW		∞	∞	∞	∞	∞	∞
EXT(H)	10-∞		∞	100-∞	30-∞	∞	∞
EXT(L)	∞	∞		∞	∞	∞	∞
PC	20-∞	∞	40-∞		0.5-500	∞	∞
E	10-∞	∞	0.1-100	0.5-500		∞	∞
IGN 1	∞	∞	∞	∞	∞		∞
IGN 2	∞	∞	∞	∞	∞	∞	

GENERATORE DI IMPULSI

CONTROLLO

NOTA A

- Questo test può essere eseguito con il generatore di impulsi montato sul motore.

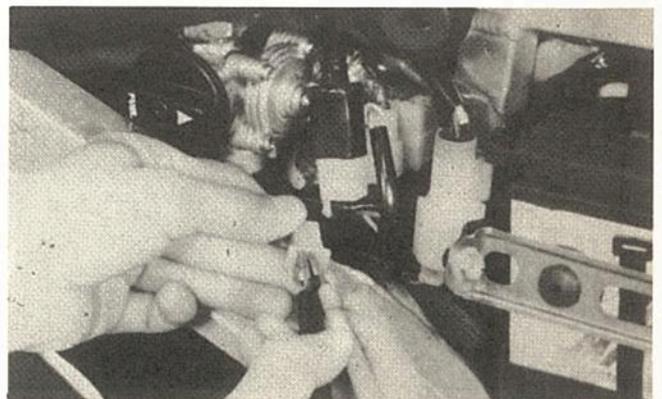
Rimuovere la fiancata sinistra e staccare il connettore del generatore di impulsi (4P).

Misurare la resistenza tra i terminali.
Generatori di impulsi N. 1 e N. 3: Giallo-Verde.
Generatore di impulsi N. 2: Blu-Verde.

RESISTENZA: 200 ohms + 10%

Controllare se esiste continuità tra ognuno dei fili e la massa.

Non deve esserci continuità





CIRCUITO DI ACCENSIONE

RIMOZIONE

Rimuovere la fiancata sinistra e staccare la spina del generatore di impulsi.

Rimuovere il coperchio del basamento sinistro (pag. 16-5).

Rimuovere le viti ed i generatori di impulsi.

INSTALLAZIONE

Montare il generatore di impulsi nell'ordine inverso a quello dello smontaggio.

AVVERTENZA

- Nella installazione non scambiare tra loro il generatore di impulsi N. 1 e 3 (fili Giallo e Verde) ed il generatore di impulsi N. 2 (fili Blu e Verde).

(1) GENERATORE DI IMPULSI N. 1 E 3

(2) GENERATORE DI IMPULSI N. 2

CONTROLLO DISTANZA ARIA

Controllare il gioco tra il generatore di impulsi ed il volano.

DISTANZA ARIA: 0,5 mm.

(1) GENERATORE DI IMPULSI

BOBINA DI ECCITAZIONE

NOTA

- Questo test può essere effettuato con lo statore montato sul telaio.

Rimuovere la fiancata sinistra e staccare la spina della bobina di eccitazione.

Misurare la resistenza tra i terminali.

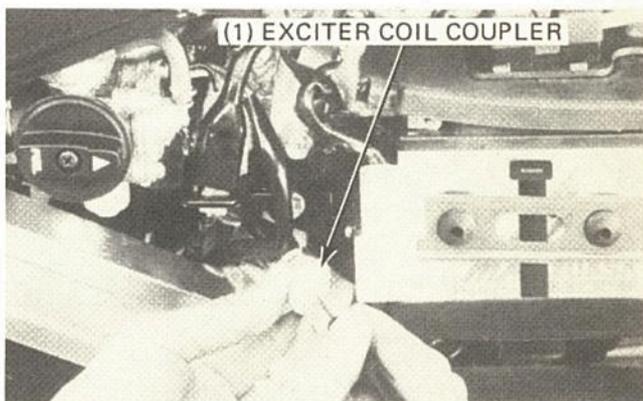
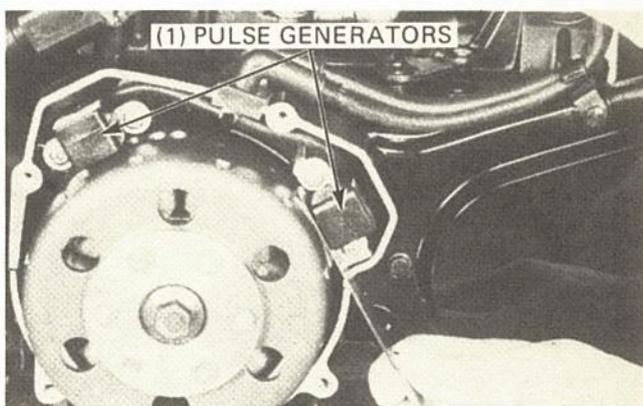
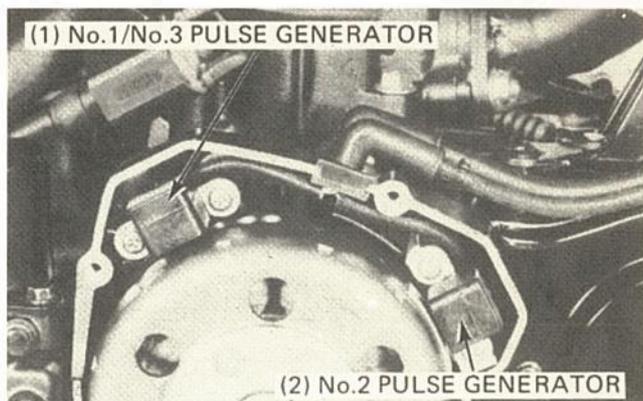
RESISTENZA:

DEBOLE (Verde-Nero/Giallo): 259-331 ohms

FORTE (Nero/Giallo-Nero/Arancione): 21-29 ohms

Per la sostituzione dello statore, vedi pag. 16-5.

(1) SPINA DELLA BOBINA DI ECCITAZIONE



18. LUCI/STRUMENTI/INTERRUTTORI

INFORMAZIONI DI SERVIZIO	18-1	INTERRUTTORI SUL MANUBRIO	18-8
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	18-1	INTERRUTTORI DEL FOLLE	18-9
FARO PRINCIPALE	18-2	CONTAGIRI	18-9
LUCE POSTERIORE	18-3	AVVISATORE ACUSTICO	18-9
INDICATORI DI DIREZIONE	18-4	SISTEMA AVVISO LIVELLO OLIO	18-10
PANNELLO STRUMENTI	18-4	INDICATORE DELLA TEMPERATURA	18-10
STRUMENTI	18-5	INTERRUTTORE TERMOSTATICO	18-11
INTERRUTTORE ACCENSIONE	18-6	MOTORINO DELLA VENTOLA	18-11
INTERRUTTORI DELLO STOP	18-7	SISTEMA ATAC	18-11

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Alcuni fili sono dotati di fascette di fissaggio di colore differente in prossimità del connettore. Essi sono collegati ad altri fili aventi colori corrispondenti.
- Tutte le spine in plastica sono dotate di linguette di bloccaggio che devono essere sganciate prima di staccarle e che devono essere allineate quando le si collegano nuovamente.
- I seguenti codici di colore sono impiegati in questo capitolo e nello schema elettrico:

Bu = Azzurro
Bl = Nero
Br = Marrone

G = Verde
Gr = Grigio
Lb = Azzurro chiaro

Lg = Verde chiaro
O = Arancione
P = Rosa

R = Rosso
W = Bianco
Y = Giallo

- Per isolare un punto in cui vi è un inconveniente nel circuito elettrico, controllare la continuità del percorso della corrente attraverso il componente.
In genere il controllo della continuità può essere effettuato senza rimuovere il particolare della motocicletta. Staccare semplicemente i fili e collegare ai terminali o ai connettori un tester oppure un voltmetro/ohmmetro.
- Un apparecchio di controllo della continuità è utile allorchè si cerca di individuare se vi è o meno collegamento elettrico tra i due punti. Un ohmmetro è necessario quando si tratta della resistenza di un dato avvolgimento o per controllare che non vi sia una elevata resistenza causata da connessioni corrose.

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Le luci non si accendono con l'interruttore delle luci acceso (motore in moto).

- Lampadina bruciata
- Interruttore di accensione difettoso
- Filo o connettore lento, rotto o in corto circuito
- Fusibile bruciato
- Batteria debole

Il fascio di luce del faro principale non cambia quando avviene azionato l'interruttore di commutazione.

- Commutatore difettoso
- Lampadina bruciata
- Filo o connettore lento, rotto o in corto circuito



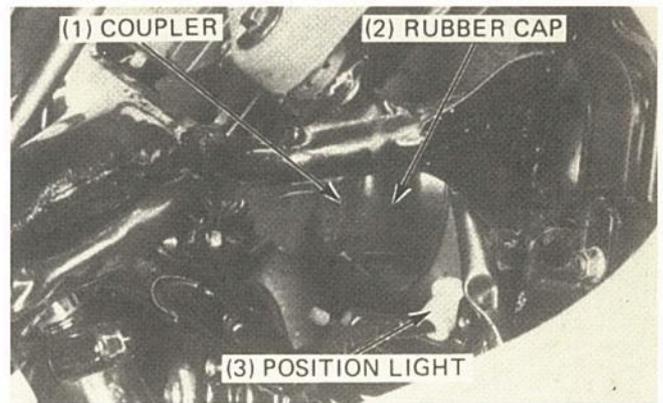
FARO PRINCIPALE

SOSTITUZIONE DELLA LAMPADINA

Staccare la spina del faro e rimuovere la luce di posizione.

Rimuovere il cappuccio di gomma dal faro.

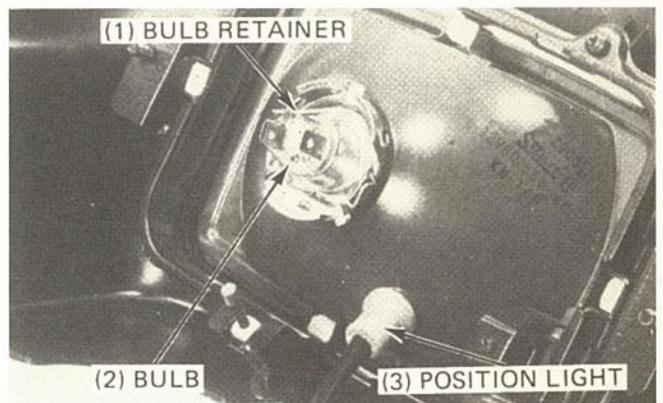
- (1) SPINA
- (2) CAPPuccio DI GOMMA
- (3) LUCE DI POSIZIONE



Rimuovere il porta-lampada e la lampadina.
Montare seguendo l'ordine inverso allo smontaggio.

NOTA

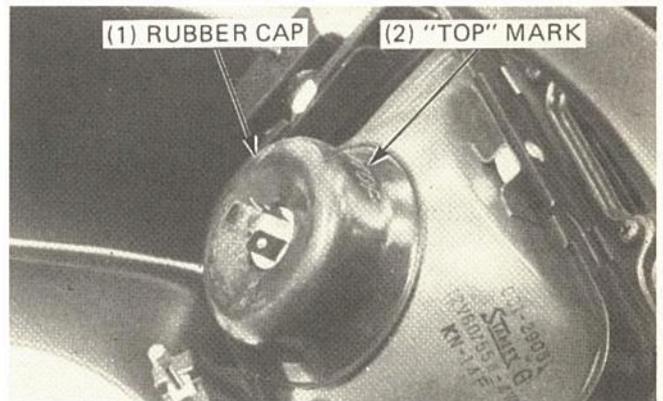
- Installare saldamente il porta-lampada e il cappuccio di gomma.



- (1) PORTA LAMPADA
- (2) LAMPADINA
- (3) LUCE DI POSIZIONE

NOTA

- Montare il cappuccio di gomma con il segno "TOP" rivolto verso l'alto.

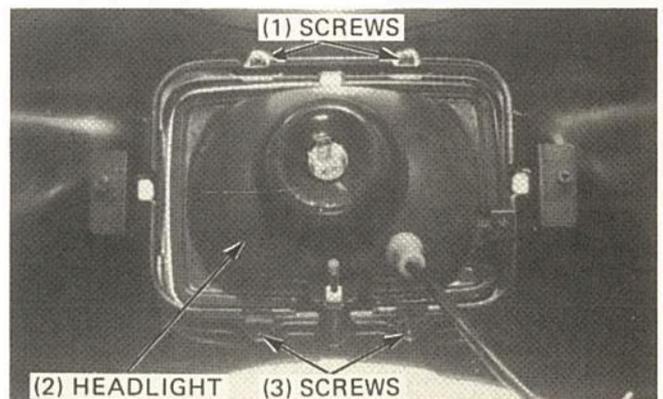


- (1) CAPPuccio DI GOMMA
- (2) SEGNO "TOP"

RIMOZIONE

Rimuovere la carenatura (Cap. 15).

Rimuovere la vite ed il faro con la scatola.

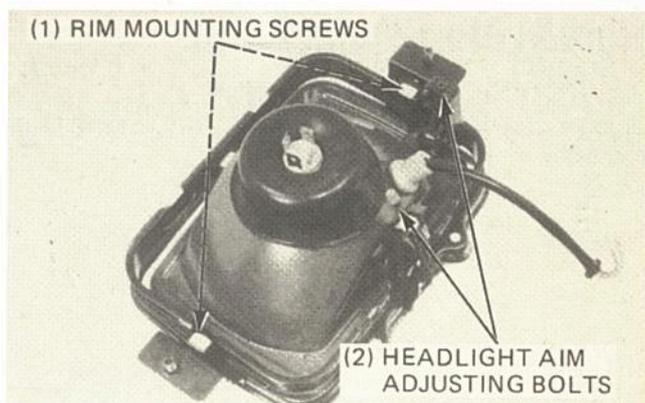


- (1) VITI
- (2) FARO
- (3) VITI



Rimuovere le viti di regolazione del faro e le viti di montaggio della scatola e smontare il faro della scatola. Rimontare il faro nell'ordine inverso a quello seguito per lo smontaggio.
Dopo aver installato il faro regolatore il fascio di luce (pag. 3-17).

- (1) VITI DI MONTAGGIO DELLA SCATOLA
(2) BULLONI DI REGOLAZIONE DEL FARO

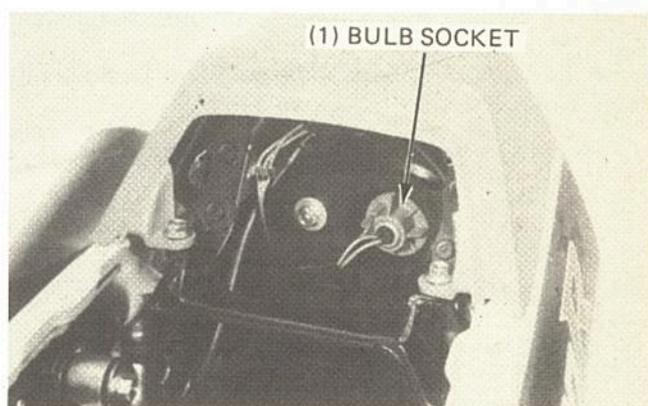


LUCE POSTERIORE

SOSTITUZIONE DELLA LAMPADINA

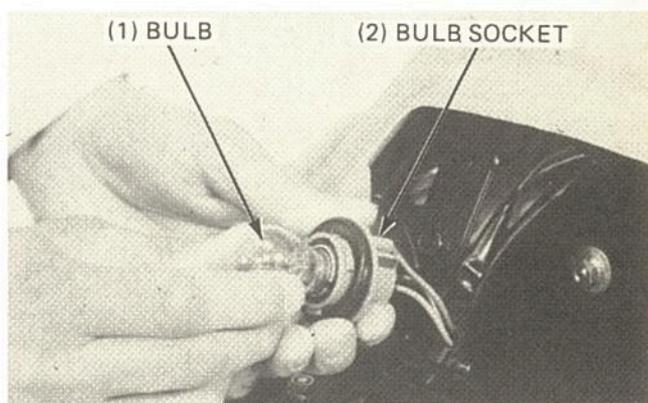
Rimuovere la sella.
Ruotare il porta-lampada in senso antiorario e rimuovere la lampadina.

- (1) PORTA LAMPADA



Sostituire la lampadina.
Montare il portalamпада nella luce posteriore e ruotare in senso orario.
Montare la sella.

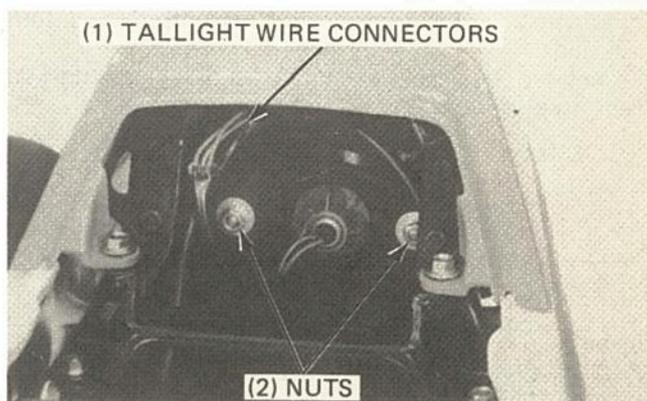
- (1) LAMPADINA
(2) PORTA-LAMPADA



RIMOZIONE

Rimuovere la sella.
Staccare i connettori del filo della luce posteriore.
Rimuovere i dadi e la luce posteriore.
Montare la luce posteriore seguendo l'ordine inverso a quello dello smontaggio.

- (1) CONNETTORI DEL FILO DELLA LUCE POSTERIORE
(2) DADI



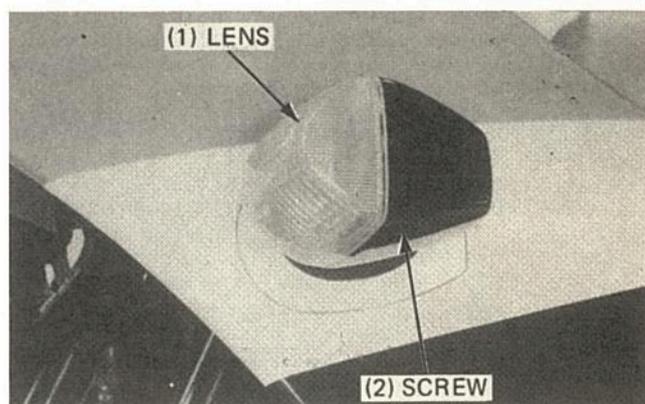


INDICATORI DI DIREZIONE

SOSTITUZIONE DELLA LAMPADINA

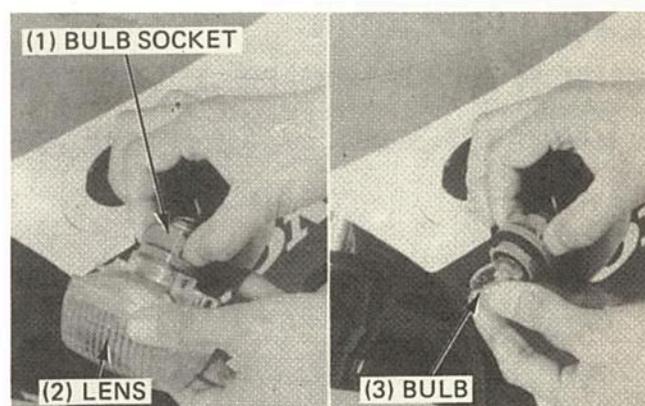
Rimuovere la vite e separare la lente rifrangente dal supporto della luce di direzione.

- (1) LENTE RIFRANGENTE
- (2) VITE



Ruotare il porta-lampada in senso antiorario e rimuovere il portalamпада. Spingere e ruotare la lampadina per estrarla. Sostituire la lampadina.

- (1) PORTA-LAMPADA
- (2) LENTE RIFRANGENTE
- (3) LAMPADINA

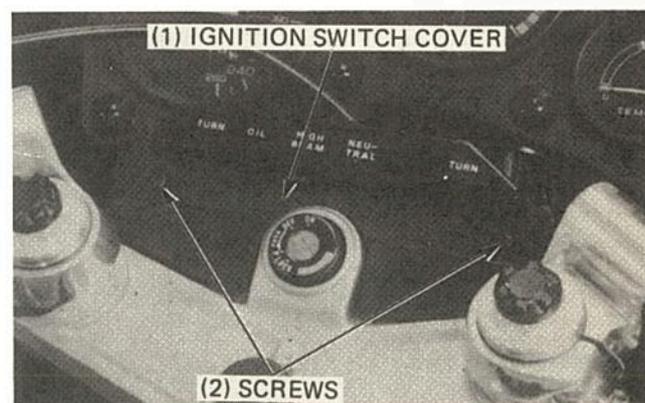


PANNELLO STRUMENTI

SOSTITUZIONE DELLA LAMPADINA

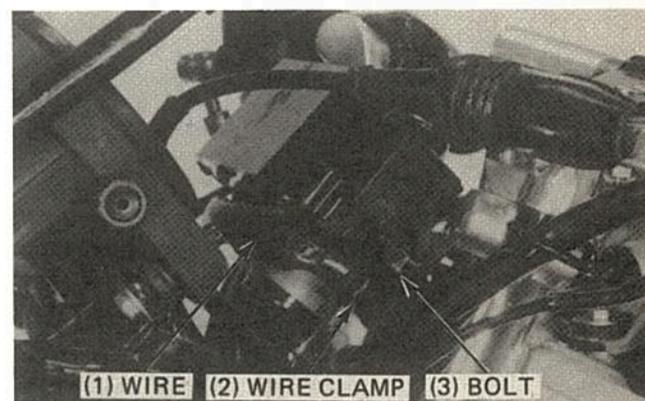
Rimuovere la carenatura (Cap. 15).
 Rimuovere la vite ed il coperchio dell'interruttore di accensione.

- (1) COPERCHIO INTERRUTTORE DI ACCENSIONE
- (2) VITI



Rimuovere il filo del pannello strumenti dal morsetto serrafilo.
 Rimuovere i due bulloni e la piastra degli indicatori dal trapezio superiore.

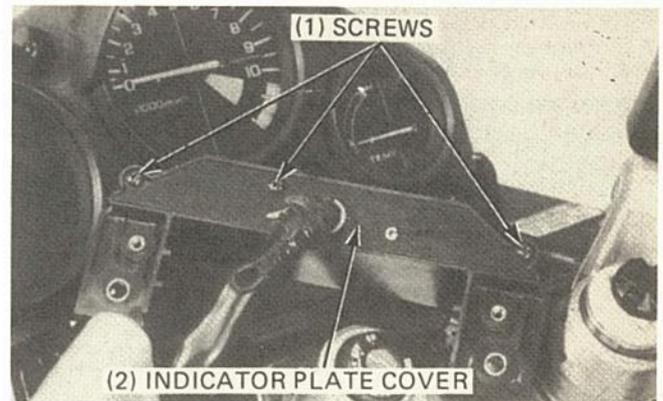
- (1) FILO
- (2) MORSETTO SERRAFILO
- (3) BULLONE



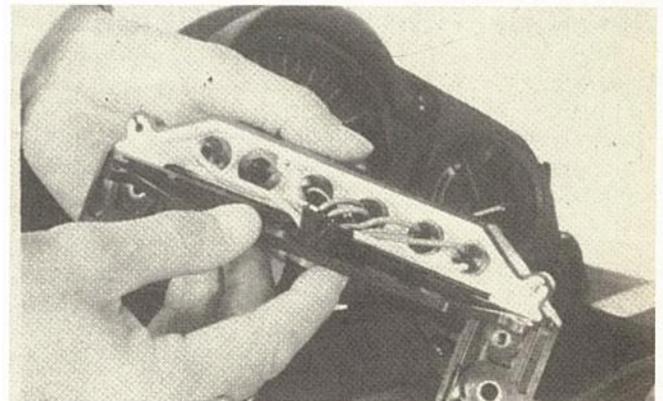


Rimuovere le tre viti ed il coperchio del pannello degli strumenti.

- (1) VITI
- (2) COPERCHIO DEL PANNELLO DEGLI STRUMENTI



Estrarre il porta-lampada e sostituire le lampadine.

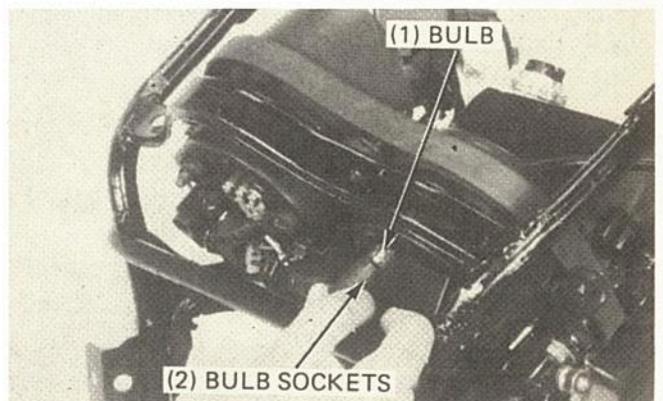


STRUMENTI

SOSTITUZIONE DELLA LAMPADINA

Rimuovere la carenatura (Cap. 15).
Estrarre il portalamпада e sostituire le lampadine.

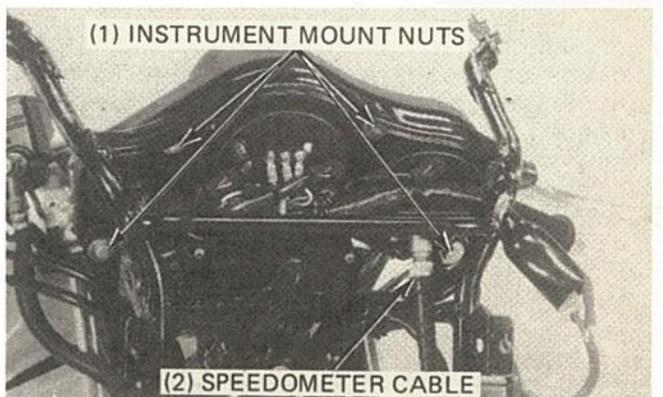
- (1) LAMPADINE
- (2) PORTA-LAMPADA



RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

Rimuovere la carenatura (Cap. 15).
Staccare la spina ed i connettori del filo degli strumenti.
Rimuovere il cavo del tachimetro dal tachimetro.
Rimuovere i dadi di montaggio degli strumenti e gli strumenti.
Rimontare gli strumenti nell'ordine inverso a quello seguito per lo smontaggio.

- (1) DADI DI MONTAGGIO DEGLI STRUMENTI
- (2) CAVO DEL TACHIMETRO

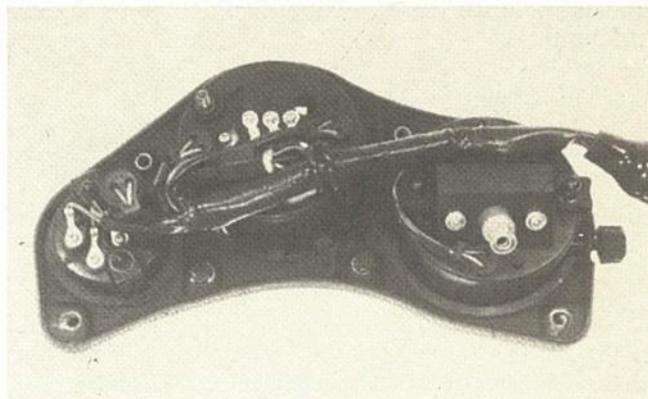



SMONTAGGIO/RIMONTAGGIO

Rimuovere la vite della manopola di azzeramento del contachilometri parziale e la manopola.

Rimuovere il porta lampada, le viti del terminale del filo e il dado di montaggio degli strumenti e smontare gli strumenti.

Rimontare gli strumenti nell'ordine inverso a quello seguito per lo smontaggio.

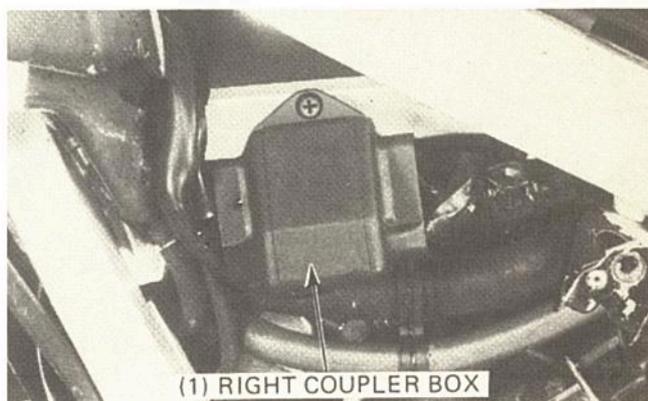

INTERRUTTORE DI ACCENSIONE
CONTROLLO

Rimuovere la carenatura (Cap. 15).

Rimuovere la scatola della spina destra.

Staccare la spina dell'interruttore di accensione (6P Nero) ed i connettori.

(1) SCATOLA SPINA DESTRA



Deve esserci continuità tra i fili contrassegnati dai codici di colore come indicato nella figura.

	IG	E	BAT ₁	BAT ₂	TL ₁	TL ₂	PA
	BI	G	R	R/BI	Br/W	Br	Y/BI
ON			○	○	○	○	
OFF	○	○					
P	○	○	○				○
LOCK	○	○					

RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

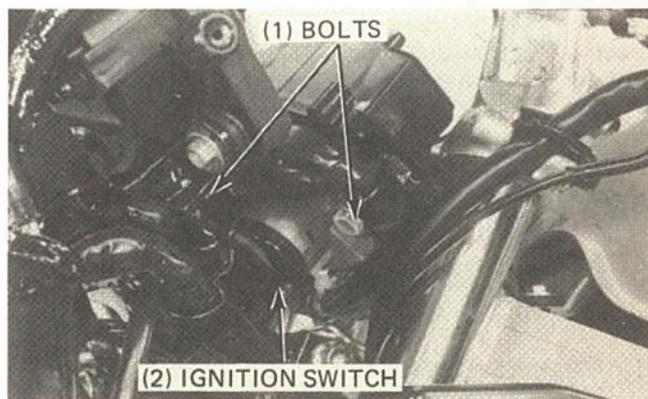
Rimuovere la carenatura (Cap. 15).

Rimuovere la scatola destra della spina e staccare la spina dell'interruttore di accensione (6P Nero) ed i connettori.

Rimuovere i due bulloni e l'interruttore di accensione. Montare l'interruttore di accensione nel senso inverso allo smontaggio.

(1) BULLONI

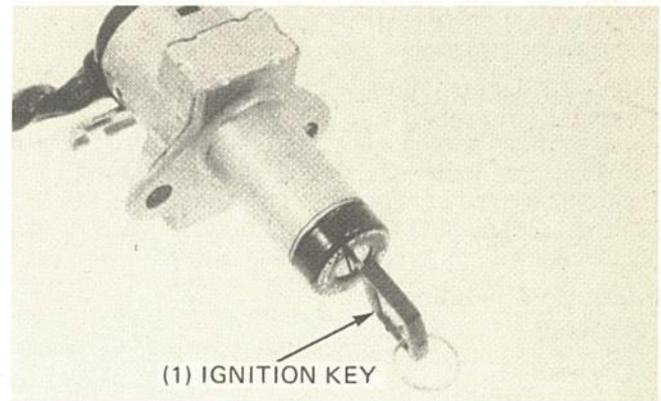
(2) INTERRUTTORE DI ACCENSIONE





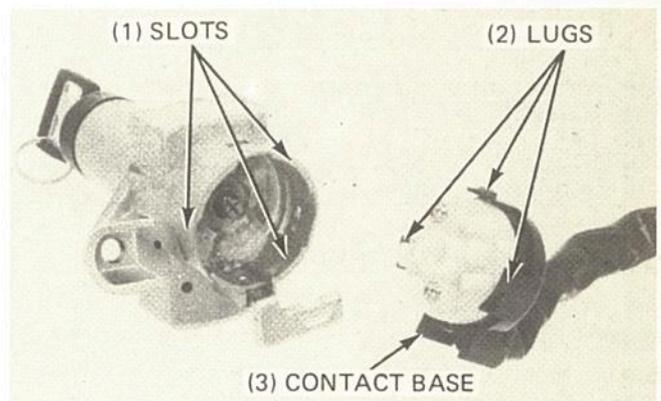
Rimuovere il morsetto serrafilo.
Inserire la chiave di accensione e ruotarla fino ad una posizione intermedia tra ON e OFF.

(1) CHIAVE DI ACCENSIONE



Premere le sporgenze che sono bloccate negli incavi e quindi estrarre la base di contatto dell'interruttore. Montare l'interruttore di accensione nell'ordine inverso a quello dello smontaggio.

(1) INCAVI
(2) SPORGENZE
(3) BASE DI CONTATTO

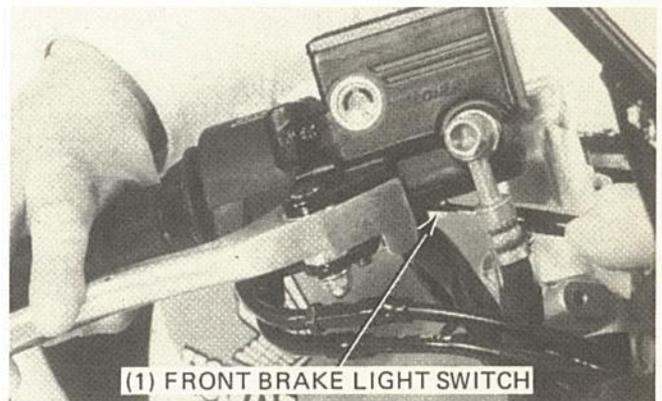


INTERRUTTORE DEGLI STOP

ANTERIORE

Staccare i fili dell'interruttore.
Controllare la continuità nell'interruttore delle luci dello stop.
Deve esserci continuità quando viene azionato il freno e non deve esserci continuità quando il freno viene rilasciato.
Sostituire l'interruttore delle luci dello stop anteriore se necessario.

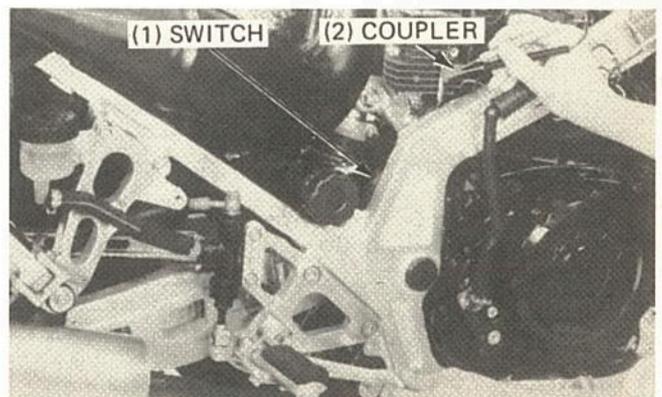
(1) INTERRUTTORE DELLE LUCI DELLO STOP ANTERIORE



POSTERIORE

Rimuovere la sella e la fiancata destra.
Staccare la spina dell'interruttore delle luci dello stop posteriore.
Controllare la continuità tra i terminali.
Deve esserci continuità quando il freno viene azionato e non deve esserci continuità quando il freno viene rilasciato.

(1) INTERRUTTORE
(2) SPINA





INTERRUTTORI SUL MANUBRIO

CONTROLLO DEGLI INTERRUTTORI DEL MANUBRIO DESTRO

Rimuovere la carenatura (Cap. 15) e la scatola della spina destra.

Staccare la spina dell'interruttore del manubrio destro (9P Rosso) ed il connettore del filo Nero/Bianco.

Controllare la continuità tra i terminali.

Deve esserci continuità tra i fili contrassegnati con codice di colore come indicato nella figura.

Interruttore illuminazione

TERMINALE		BAT	TL	BAT	HL
COLORE		Br/Bu	Br/W	Bl/R	Bu/W
POSIZIONE INTERRUTTORE	•				
	P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	H	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- (1) INTERRUTTORE ILLUMINAZIONE
(2) INTERRUTTORE ARRESTO MOTORE

Interruttore arresto motore

TERMINALE		IG	E
COLORE		Bl/W	G
POSIZIONE INTERRUTTORE	OFF	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	RUN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- (1) VITE
(2) SCATOLA SPINA DESTRA

CONTROLLO DEGLI INTERRUTTORI SUL MANUBRIO SINISTRO

Rimuovere la carenatura (Cap. 15).

Staccare la spina degli interruttori del manubrio sinistro (9P Nero).

Controllare la continuità tra i terminali.

Deve esserci continuità tra i fili dei codici di colore indicati nella tabella.

Interruttore indicatore di direzione

TERMINALE		W	R	L
COLORE		Gr	Lb	O
POSIZIONE INTERRUTTORE	R	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	N	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
	L	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>

Commutatore luce faro

TERMINALE		HL	Lo	Hi
COLORE		Bu/W	W	Bu
POSIZIONE INTERRUTTORE	Lo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	(N)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Hi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- (1) INTERRUTTORE INDICATORI DI DIREZIONE
(2) COMMUTATORE LUCE FARO
(3) INTERRUTTORE AVVISATORE ACUSTICO
(4) INTERRUTTORE LUCE DI SORPASSO

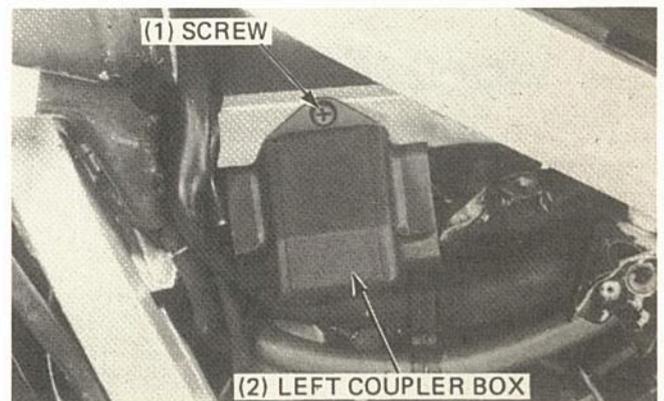
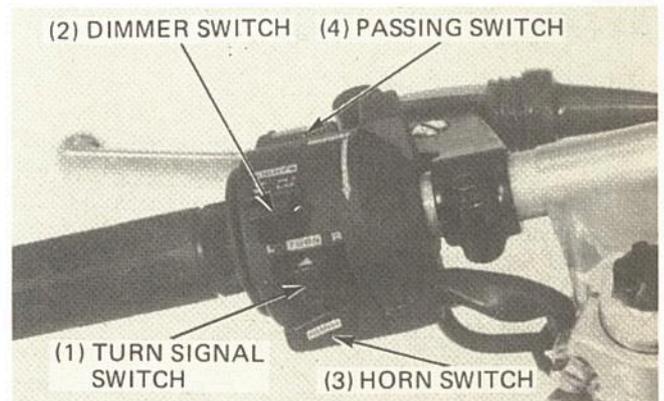
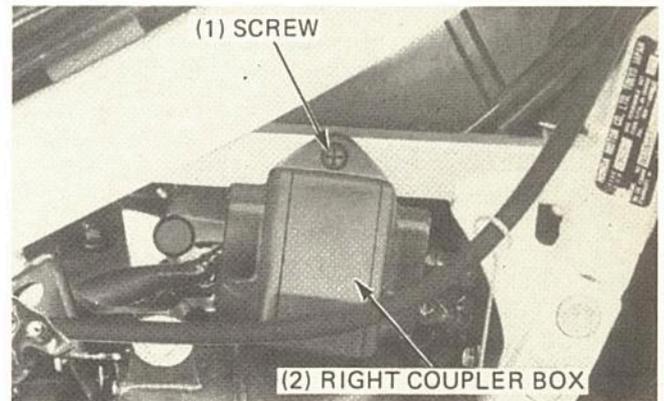
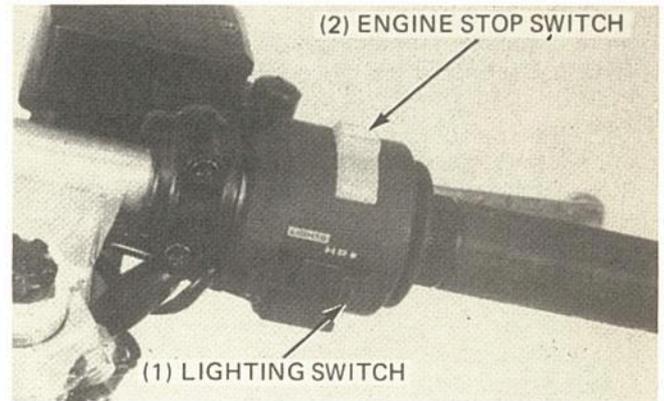
Interruttore avvisatore acustico

TERMINALE		Ho	BAT
COLORE		Lg	W/G
INTERRUTTORE POSIZIONE	PREMUTO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	LIBERO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Interruttore luce sorpasso

TERMINALE		BAT	Hi
COLORE		W/G	Bu
INTERRUTTORE POSIZIONE	PREMUTO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	LIBERO	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- (1) VITE
(2) SCATOLA SPINA SINISTRA





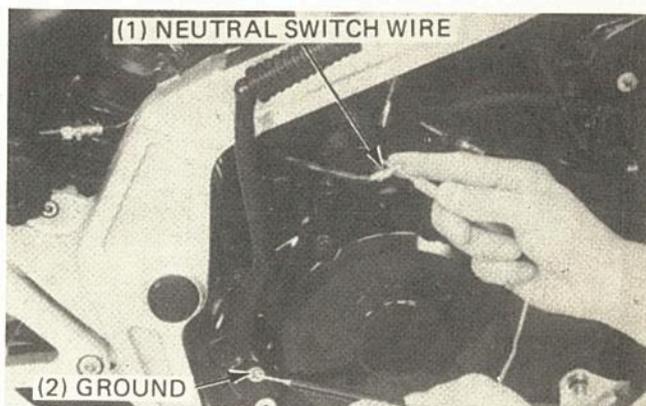
INTERRUTTORE DEL FOLLE

Rimuovere la fiancata destra (Cap. 15) e staccare il connettore dell'interruttore del folle.

Controllare la continuità tra il filo e la massa.

Deve esserci continuità quando la trasmissione è in folle e non deve esserci continuità con una marcia qualsiasi inserita.

- (1) FILO DELL'INTERRUTTORE DEL FOLLE
- (2) MASSA



CONTAGIRI

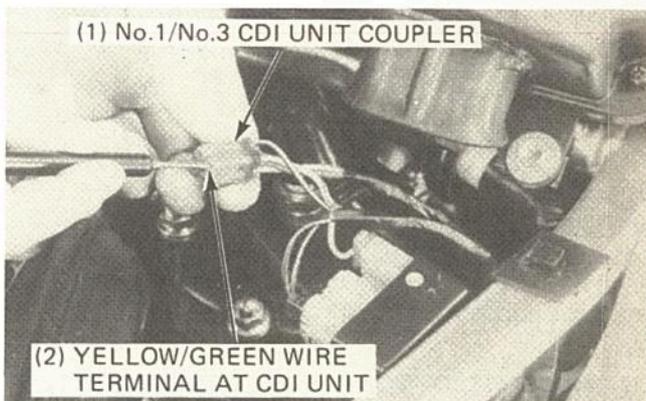
Se il contagiri non funziona correttamente, controllare che vi sia la scintilla alla candela N. 1.

Se non vi è scintilla alla candela controllare il circuito di accensione (Cap. 17).

Se il circuito di accensione è in buone condizioni, controllare se vi è il filo o un connettore lento, aperto o in corto circuito.

Se vi è continuità sostituire il contagiri e ricontrollare.

- (1) TERMINALE DEL FILO GIALLO/VERDE AL CONTAGIRI
- (1) SPINA DELLA CENTRALINA CDI N. 1 e N. 3
- (3) TERMINALE DEL FILO GIALLO/VERDE DELLA CENTRALINA CDI

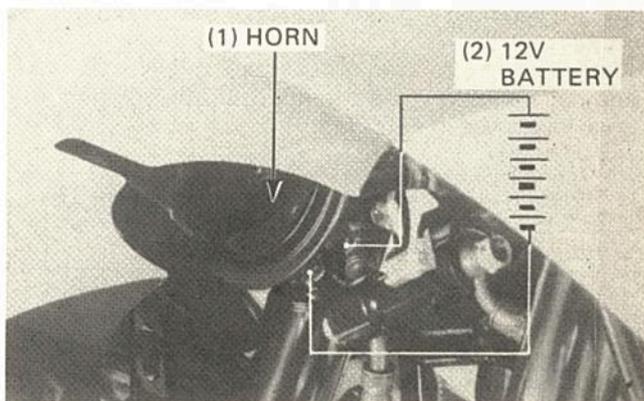


AVVISATORE ACUSTICO

L'avvisatore acustico è normale se suona quando una batteria da 12 V viene collegata attraverso i terminali del filo dell'avvisatore.

Sostituire l'avvisatore acustico se necessario.

- (1) AVVISATORE ACUSTICO
- (2) BATTERIA DA 12 V





SISTEMA DI AVVISO LIVELLO OLIO

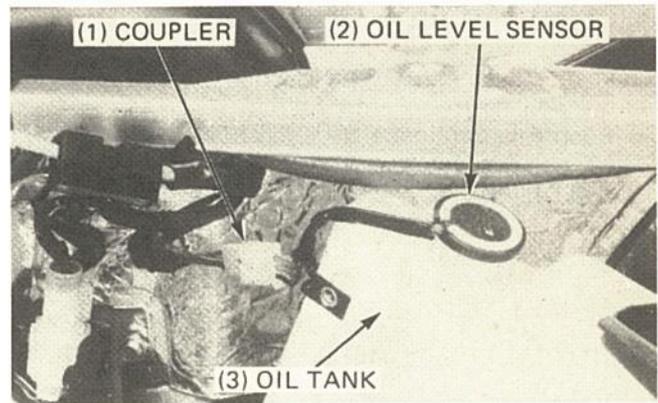
SENSORE LIVELLO OLIO

Rimuovere la sella, la fiancata sinistra ed il serbatoio carburante.

Rimuovere il bullone di montaggio del serbatoio dell'olio (pag. 2-5), spostare il serbatoio dell'olio e rimuovere il sensore del livello olio dal serbatoio.

Staccare la spina del sensore.

- (1) SPINA
- (2) SENSORE LIVELLO OLIO
- (3) SENSORE DELL'OLIO



Abbassare completamente il galleggiante e misurare la resistenza tra i terminali.

RESISTENZA:

Verde/Rosso-Bianco/Verde: 5-15 ohms

Verde-Bianco/Verde:

Sollevare completamente il galleggiante e misurare la resistenza tra i fili Verde/Rosso e Bianco/Verde.

RESISTENZA: 340 ohms



CONTROLLO DELLA LUCE DELLA SPINA

Collegare la spina e ruotare l'interruttore di accensione su ON.

NOTA

- Assicurarsi che la batteria sia in buone condizioni prima di eseguire questo controllo.

Controllare che la spina si accenda e si spenga alzando ed abbassando il galleggiante.

Se la spina non si accende, controllare la lampadina e eseguire nuovamente il controllo.



INDICATORE DELLA TEMPERATURA

Rimuovere il radiatore (pag. 11-5) o il filtro aria (pag. 4-5). Staccare il filo del sensore termico e metterlo a massa sul motore.

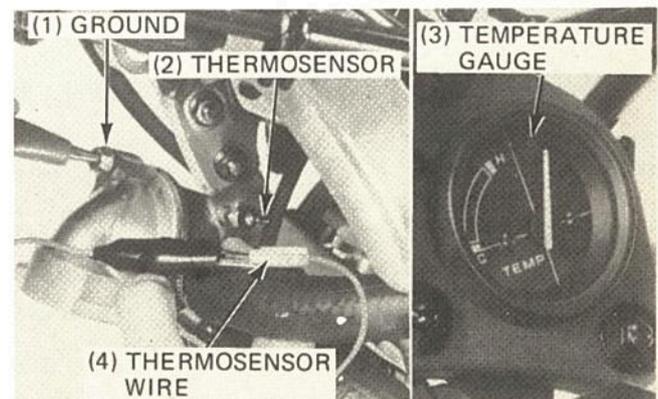
Ruotare l'interruttore di accensione su ON.

L'ago dell'indicatore della temperatura deve spostarsi fino in fondo verso H (caldo).

AVVERTENZA

- Non lasciare il filo del sensore a massa per più di 5 secondi, altrimenti l'indicatore della temperatura ne viene danneggiato.

- (1) MASSA
- (2) SENSORE TERMICO
- (3) INDICATORE DELLA TEMPERATURA
- (4) FILO DEL SENSORE TERMICO





INTERRUTTORE TERMOSTATICO

Il motorino della ventola di raffreddamento viene azionato dall'interruttore termostatico alloggiato nel radiatore.

Se il motorino della ventola non funziona, staccare i conduttori nero e verde dell'interruttore termostatico e cortocircuitarli insieme con un filo volante come indicato nella figura. Accendere l'interruttore di accensione. Il motore della ventola di raffreddamento dovrebbe funzionare. Qualora non funzioni controllare la tensione della batteria tra i conduttori nero (positivo) e nero-azzurro (negativo) della spina del motore della ventola.

Se non vi è tensione, controllare che non vi sia un fusibile bruciato o difettoso, terminali o connettori allentati o un circuito aperto.

Se il motore della ventola funziona, controllare l'interruttore termostatico come segue:

Sospendere l'interruttore in un recipiente contenente liquido di raffreddamento (miscela al 50%). Riscaldare il liquido di raffreddamento e controllare che vi sia continuità tra i terminali dell'interruttore.

L'interruttore dovrebbe iniziare a chiudere ad una temperatura tra 107° e 113° C.

Reffreddare gradualmente il liquido e controllare la continuità. L'interruttore deve aprire ad una temperatura tra 102° e 108° C.

NOTA

- Mantenere la temperatura costante per 3 minuti prima di effettuare il test di continuità. Un rapido cambiamento di temperatura produrrà dei valori errati tra il termostato e l'interruttore.
- Evitare che il termostato o l'interruttore tocchi il recipiente; ciò potrebbe alterare i valori.
- Immergere l'interruttore nel liquido fino alla filettatura.

- (1) INTERRUTTORE TERMOSTATICO
- (2) MASSA
- (3) FILO DELL'INTERRUTTORE TERMOSTATICO
- (4) LIQUIDO REFRIGERANTE (MISCELA AL 50%)

MOTORINO DELLA VALVOLA DI RAFFREDDAMENTO

Rimuovere il rivestimento inferiore (Cap. 15).

Staccare la spina del motorino della ventola.

Il motorino della ventola è normale se gira quando una batteria da 12 V viene collegata alla spina del motorino.

- (1) SPINA DEL MOTORINO DELLA VENTOLA
- (2) MOTORINO DELLA VENTOLA DI RAFFREDDAMENTO

SISTEMA ATAC

CONTROLLO DELL'ELETTROMAGNETE

Staccare la spina dell'elettromagnete.

L'elettromagnete è normale se si sente uno scatto quando si collega una batteria da 12 V attraverso i terminali.

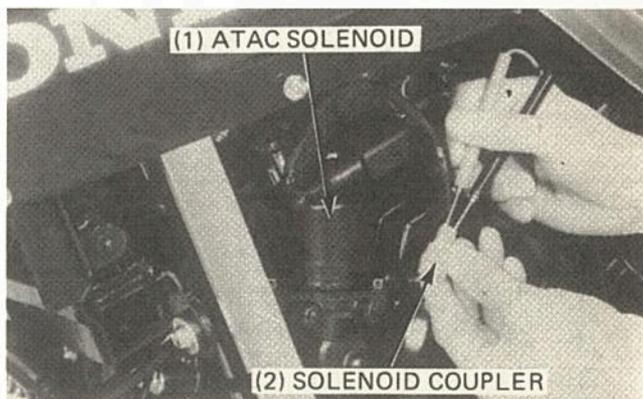
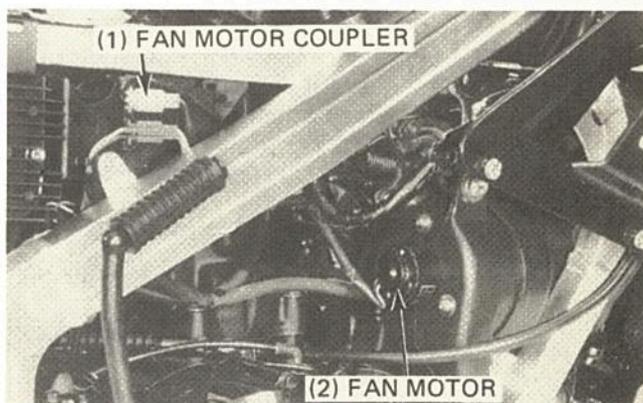
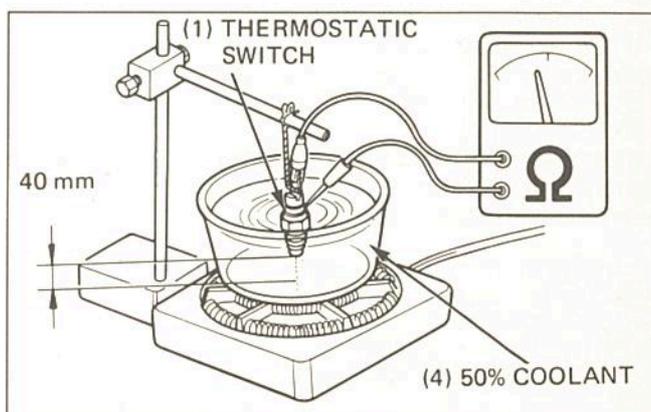
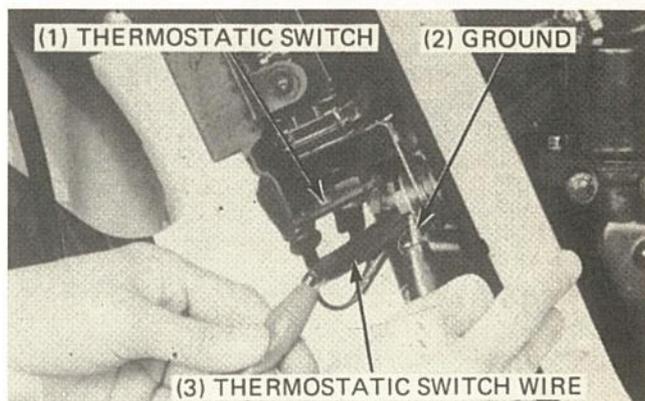
AVVERTENZA

- Non collegare la batteria all'elettromagnete per oltre 3 minuti.

RESISTENZA: 1,9-1,5 ohms

Controllare la continuità tra ciascun terminale e la massa. Non ci deve essere continuità tra il filo Nero del gruppo fascio cavi e quello Rosso/Nero della spina dell'interruttore d'accensione ci deve essere continuità.

- (1) SOLENOIDE ATAC
- (2) SPINA SOLENOIDE

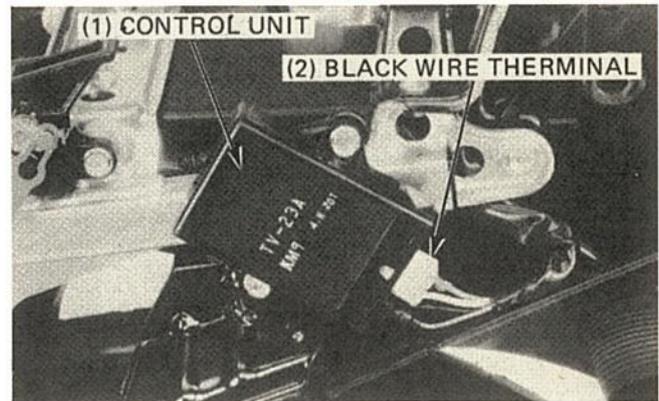




LUCI/STRUMENTI/INTERRUTTORI

CONTROLLO DELLA CENTRALINA DI COMANDO

Ruotare l'interruttore di accensione su ON e misurare la tensione tra il terminale del filo nero della spina della centralina di comando e la massa. Deve essere 12 V.



- (1) CENTRALINA DI COMANDO
- (2) TERMINALE DEL FILO NERO

Controllare la continuità dei fili.

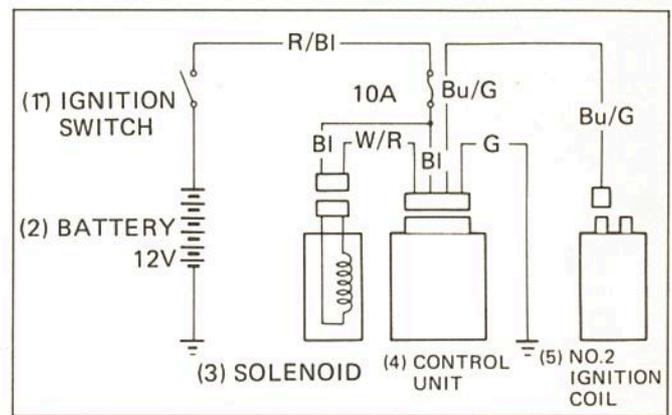
Filo azzurro/verde tra il lato del cablaggio della centralina di comando e la bobina di accensione N. 2.

Filo verde tra il lato del cablaggio della centralina di comando e la massa.

Filo bianco/rosso tra il lato cablaggio della centralina di comando e la spina dell'elettromagnete.

Riparare i fili se necessario.

- (1) INTERRUTTORE DI ACCENSIONE
- (2) BATTERIA DA 12 V
- (3) ELETTROMAGNETE
- (4) CENTRALINA DI COMANDO
- (5) BOBINA DI ACCENSIONE N. 2

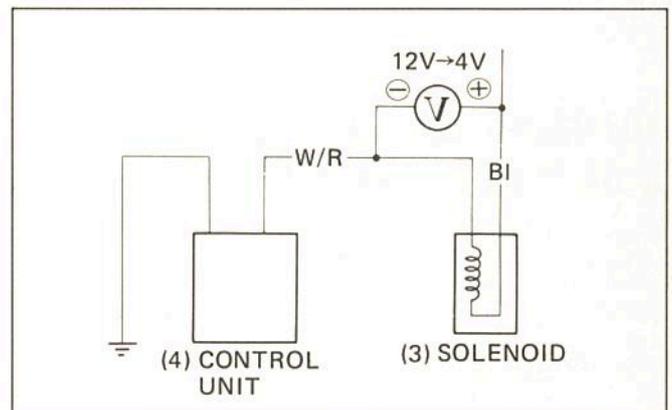


Collegare il conduttore positivo (+) del voltmetro al terminale del filo nero dell'elettromagnete ed il conduttore (-) negativo al terminale del filo bianco/rosso.

Avviare il motore, aumentare la velocità del motore fino a 7.500 g/min e leggere il voltmetro.

La centralina di comando è normale se il voltmetro indica 12 V in prossimità di 7.500 g/min. e poi indica 4 V. Staccare la spina dalla centralina di controllo e misurare la resistenza tra i terminali.

Sostituire la centralina di controllo se i valori rilevanti non rientrano nelle specifiche.

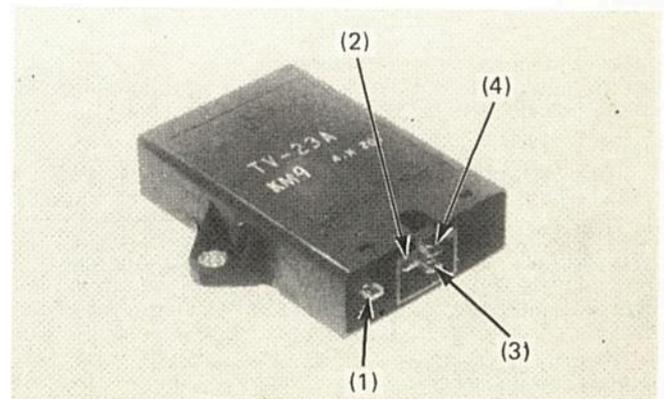


NOTA

- La centralina di comando è completamente transistorizzata. Per un controllo esatto è necessario utilizzare un tester elettrico del tipo prescritto. L'utilizzazione di un apparecchio indicato può dare valori errati.
- Utilizzare un apparecchio SANWA ELECTRIC (P/N 07308-0020000) o un apparecchio KOWA ELECTRIC (TH-5H).

UNIT: kΩ

Tester (+) Tester (-)	(1)	(2)	(3)	(4)
(1)		∞	∞	∞
(2)	∞		0.1-30	0.1-100
(3)	∞	∞		0.1-50
(4)	∞	∞	0.3-50	

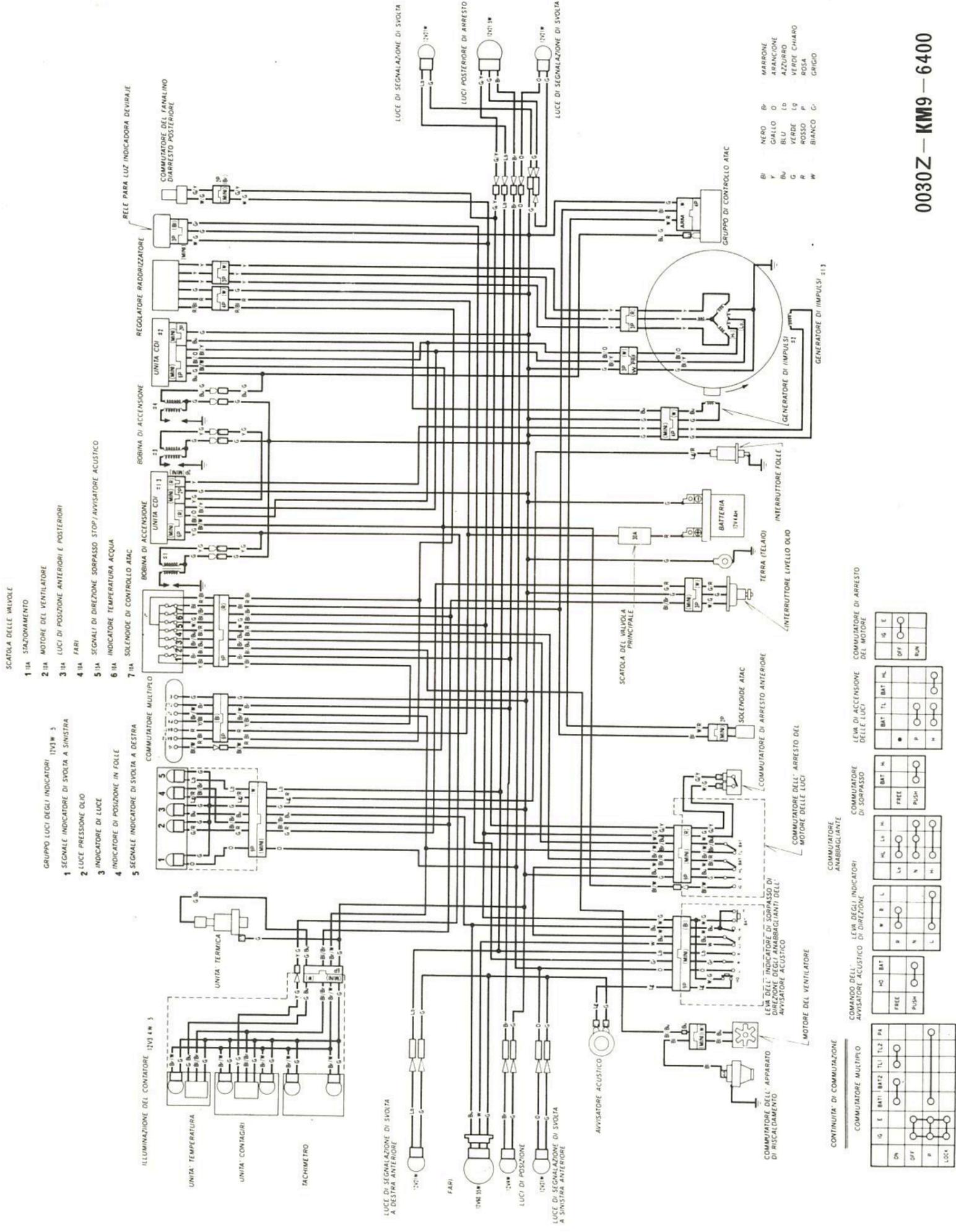




HONDA
NS400R

19. SCHEMA ELETTRICO

NS400R



- SCATOLA DELLE MIVOLE
1 1A STAZIONAMENTO
2 1A MOTORE DEL VENTILATORE
3 1A LUCI DI POSIZIONE ANTERIORI E POSTERIORI
4 1A FARI
5 1A SEGNALI DI DIREZIONE SORPASSO STOP/AVVISATORE ACUSTICO
6 1A INDICATORE TEMPERATURA ACQUA
7 1A SOLENOIDE DI CONTROLLO AIA

- GRUPPO LUCI DEGLI INDICATORI 17V 3
1 SEGNALE INDICATORE DI SVOLTA A SINISTRA
2 LUCE PRESSIONE OLIO
3 INDICATORE DI LUCE
4 INDICATORE DI POSIZIONE IN FOLLE
5 SEGNALE INDICATORE DI SVOLTA A DESTRA

- ILLUMINAZIONE DEL CONTATORE 17V 3
UNITA TERMICA
UNITA CONTAGIRI
TACHIMETRO

- COMMUTATORE MULTIPLO
UNITA CDI 113
BOBINA DI ACCENSIONE
BOBINA DI ACCENSIONE
REGOLATORE RADRIZZAZIONE
COMMUTATORE DEL FANALINO DIARRESTO POSTERIORE

- RELE PARA LUCI INDICADORA DEVIAJE
COMMUTATORE DI CONTROLLO AIA
GRUPPO DI CONTROLLO AIA
GENERATORE DI IMPULSI 21
GENERATORE DI IMPULSI 213

- SCATOLA DELL'VALVOLA PRINCIPALE
BATTERIA 17AH
TERRA (TELAI)
INTERRUTTORE LIVELLO OLIO
INTERRUTTORE FOLLE
SOLENOIDE AIA
COMMUTATORE DI ARRESTO ANTERIORE
COMMUTATORE DELL'ARRESTO DEL MOTORE DELLE LUCI

- LEVA DEL COMANDO SORPASSO DI DIREZIONE DEGLI AMBAGLIANTI DELL'AVVISATORE ACUSTICO
LEVA DEL COMANDO SORPASSO DI DIREZIONE DEGLI AMBAGLIANTI DEL MOTORE DEL VENTILATORE
COMMUTATORE DELL'APPARATO DI RISCALDAMENTO
AVVISATORE ACUSTICO
COMMUTATORE AMBAGLIANTE
COMMUTATORE DI ARRESTO DELLE LUCI
LEVA DI ACCENSIONE
COMMUTATORE DI SORPASSO
COMMUTATORE DELL'AVVISATORE ACUSTICO DI DIREZIONE
COMANDO DELL'AVVISATORE ACUSTICO
COMMUTATORE MULTIPLO
CONTINUITA' DI COMUTAZIONE
COMMUTATORE MULTIPLO

- LUCE DI SEGNALE DI SVOLTA A DESTRA ANTERIORE
FARI
LUCI DI POSIZIONE
LUCE DI SEGNALE DI SVOLTA A SINISTRA ANTERIORE
AVVISATORE ACUSTICO
COMMUTATORE DELL'APPARATO DI RISCALDAMENTO
MOTORE DEL VENTILATORE
COMMUTATORE AMBAGLIANTE
COMMUTATORE DI ARRESTO DELLE LUCI
LEVA DI ACCENSIONE
COMMUTATORE DI SORPASSO
COMMUTATORE DELL'AVVISATORE ACUSTICO DI DIREZIONE
COMANDO DELL'AVVISATORE ACUSTICO
COMMUTATORE MULTIPLO
CONTINUITA' DI COMUTAZIONE
COMMUTATORE MULTIPLO

- LUCE DI SEGNALE DI SVOLTA
LUCI POSTERIORE DI ARRESTO
LUCE DI SEGNALE DI SVOLTA

NERO B
MARRONE B
GIALLO O
ARANCIONE
BLU LD
AZZURRO
VERDE LG
VERDE CHIARO
ROSSO P
ROSA
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO

BI Y
VERDE LG
ROSSO P
BIANCO C
GRIGIO



HONDA

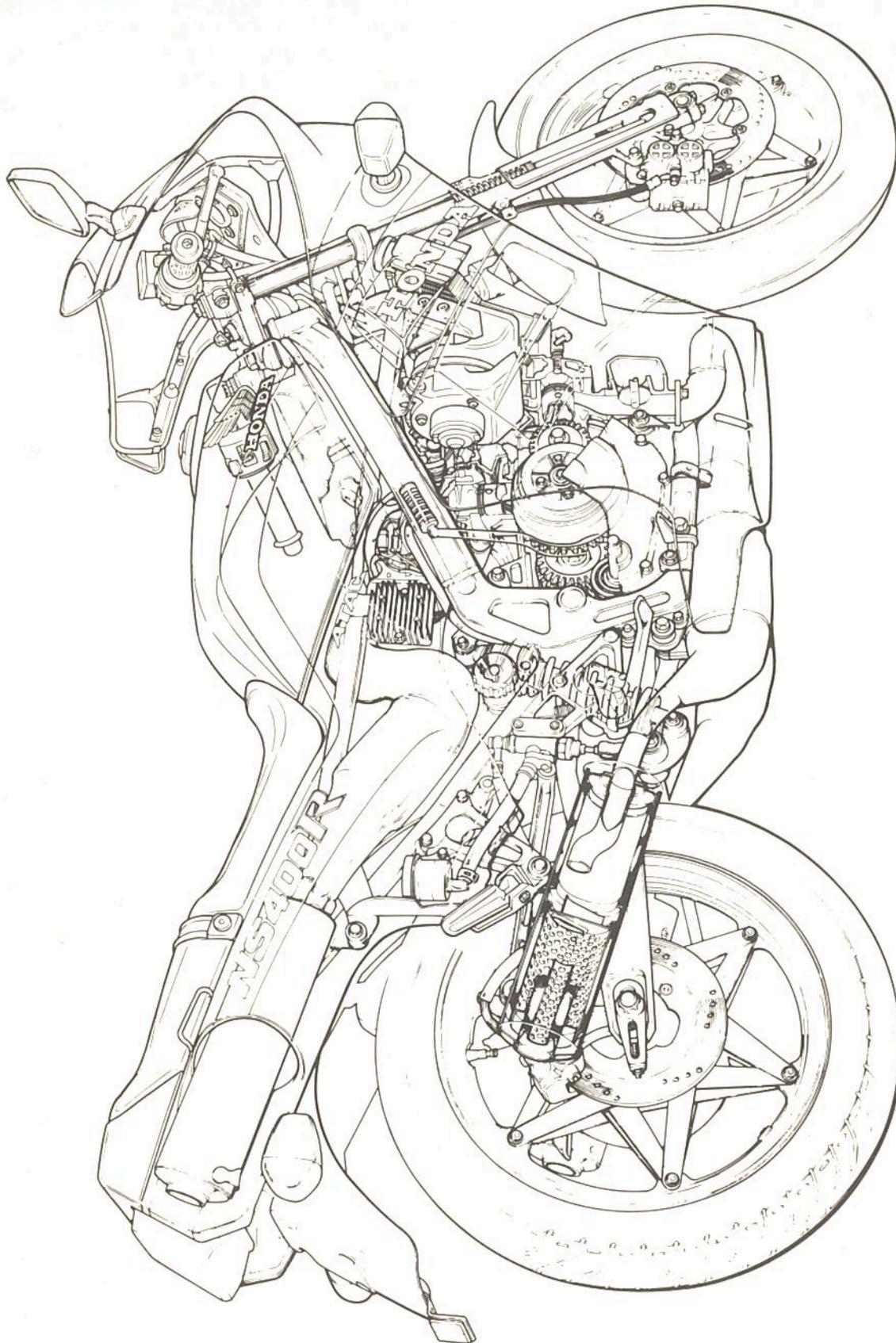
NS400R

20. CARATTERISTICHE TECNICHE

SEZIONE DEL TELAIO	20-2	BATTERIA MF	
SEZIONE DEL MOTORE	20-3	(SENZA MANUTENZIONE)	20-9
CILINDRI NS	20-4	AMMORTIZZATORE POSTERIORE	
CARBURATORE TRIPLO INCLINATO	20-5	REGOLAZIONE DI PRECARIO	20-10
ATAC (AUTO CONTROL TORQUE		FORCELLONE IN TUTTO	
AMPLIFICATION CHAMBER	20-6	ALLUMINIO	20-11

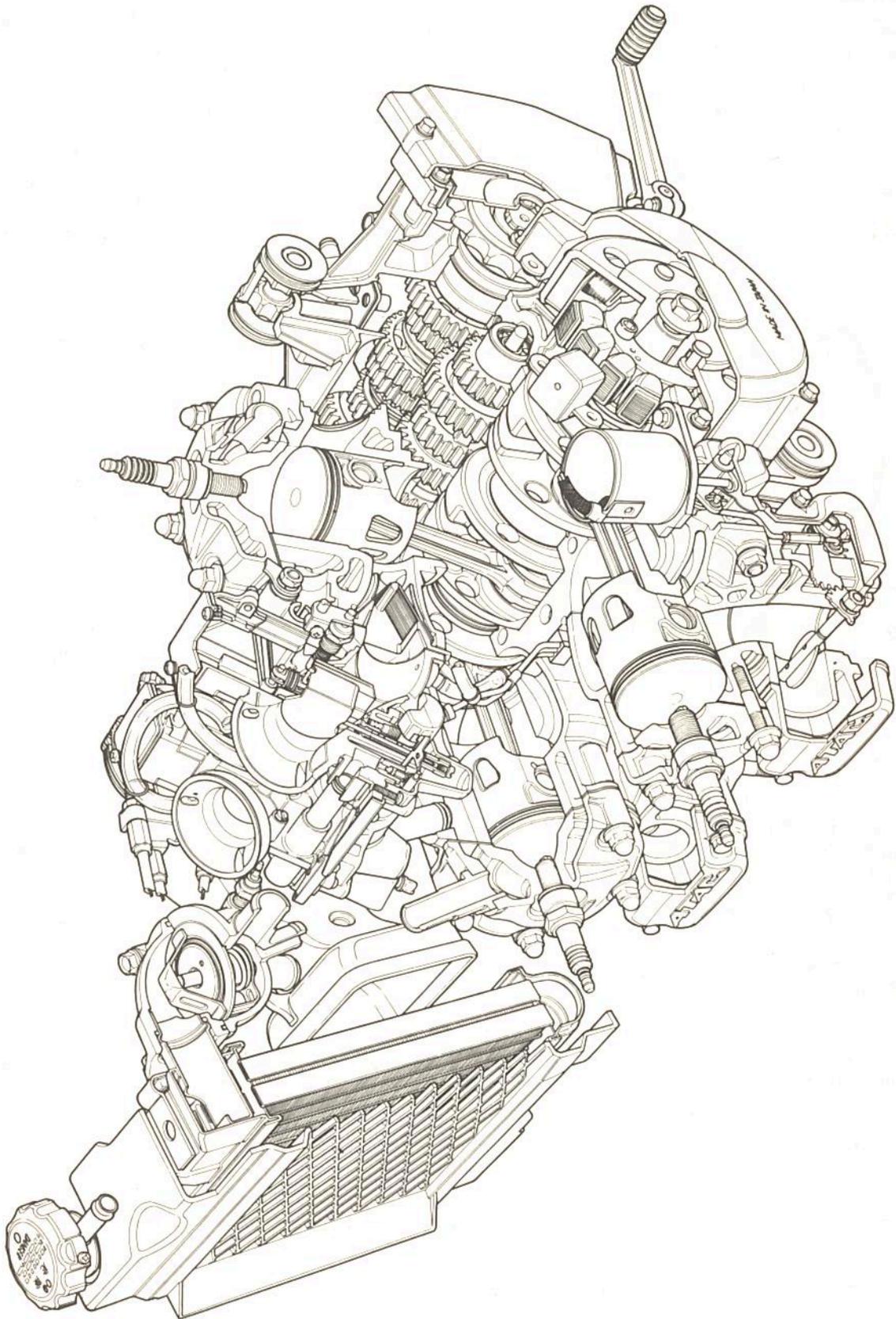


SEZIONE DEL TELAIO





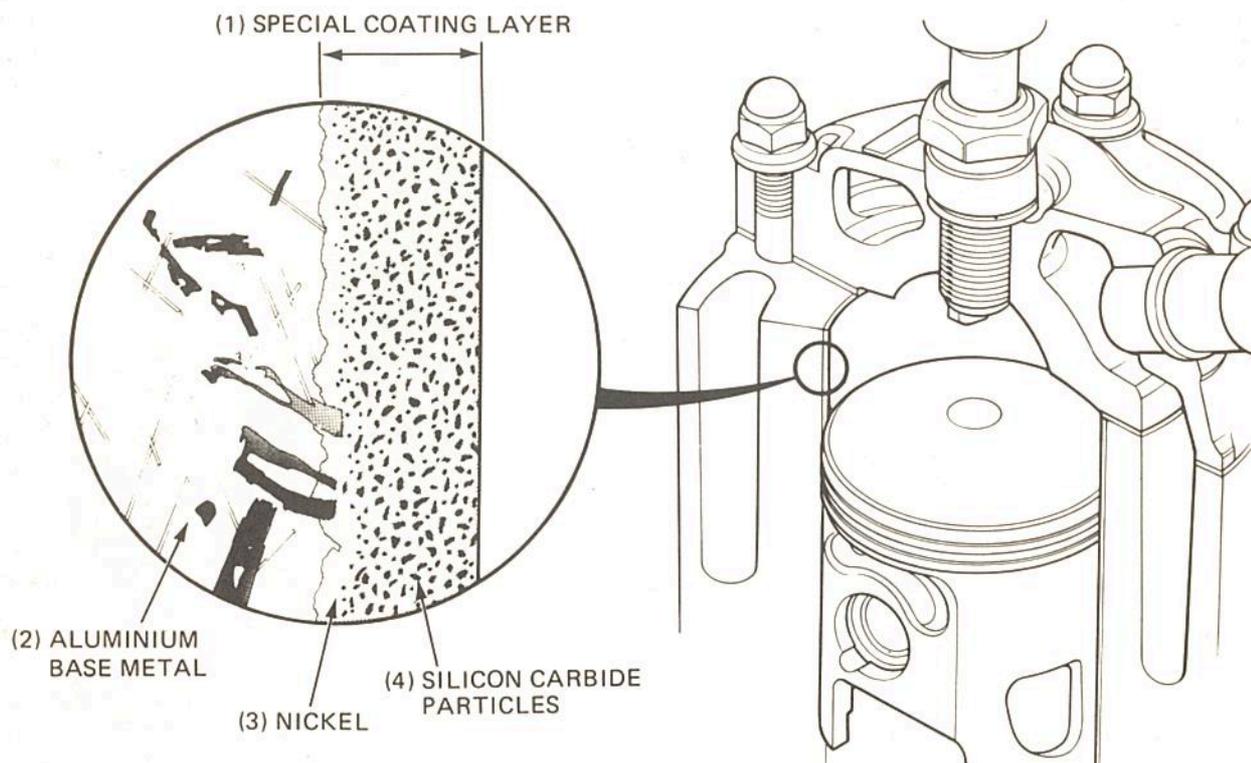
SEZIONE DEL MOTORE





CILINDRO NS

La superficie del cilindro in alluminio che si trova a contatto di scorrimento con il pistone in movimento è dotata di un rivestimento speciale che assicura una riduzione del peso ed un notevole miglioramento della resistenza del cilindro al rischio di grippaggio con il pistone e con le fasce del pistone, nonché la sua resistenza all'usura.



Il trattamento NiCaSil(*) applicato al cilindro, che forma il cuore del motore, ha migliorato sensibilmente la resistenza all'usura ed al grippaggio del motore stesso. Questo tipo di cilindro, ha consentito di ottenere una riduzione del peso e di realizzare un alto effetto termoradiante, che gli consente un'eccellente resistenza termica.

- (1) STRATO DI RIVESTIMENTO SPECIALE
- (2) METALLO A BASE DI ALLUMINIO
- (3) NICKEL
- (4) PARTICELLE DI CARBURO DI SILICIO

(*) Trattamento NiCaSil: rivestimento speciale consistente in un composto di particolari ceramiche a base di nickel.



CARBURATORE TRIPLO INCLINATO

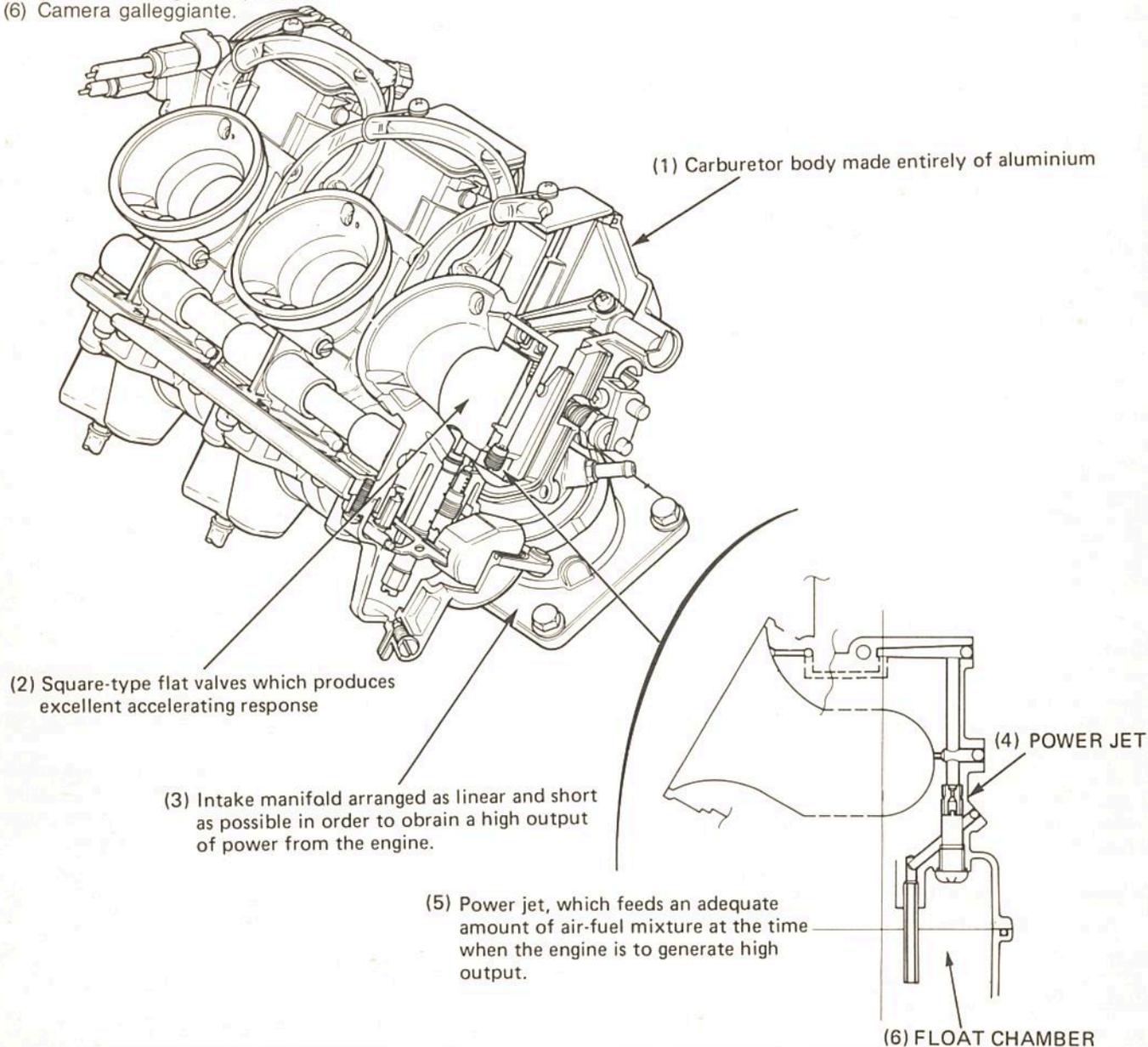
Questo modello è dotato di un carburatore triplo TA compatto e leggero di nuova progettazione che si combina perfettamente con il compatto e leggero motore a 3 cilindri a V di 90° in grado di generare una grande potenza.

DESCRIZIONE SOMMARIA

Questo carburatore che presenta una particolare disposizione dei getti nella camera del galleggiante, assicura delle prestazioni uniformi che non vengono influenzate dalle variazioni del livello del carburante in caso di frenata improvvisa o di rapida accelerazione, anche nel caso di un motore a due tempi che opera con una bassa pressione. Inoltre questo carburatore è provvisto di valvole piatte quadrate, con le quali si è ottenuto una eccellente risposta di accelerazione con un carico di esercizio leggero.

Inoltre, il flusso dell'aria dal foro di aspirazione del carburatore verso il motore è stato reso lineare, allo scopo di ridurre la resistenza del passaggio dell'aria e quindi di ottenere un effetto di aspirazione ottimale. Inoltre, il carburatore è dotato di un getto di alimentazione che ha lo scopo di maggiorare la quantità di carburante al momento dell'erogazione di una grande potenza, sempre mantenendo un adeguato rapporto della miscela aria-carburante.

- (1) Corpo del carburatore in tutto alluminio.
- (2) Valvole piatte del tipo quadrato che assicurano una eccellente risposta di accelerazione.
- (3) Collettore di aspirazione disposto in modo lineare ed il più corto possibile per ottenere una grande potenza del motore.
- (4) Getto di alimentazione.
- (5) Getto di alimentazione, che fornisce una adeguata quantità di miscela aria-carburante nel momento in cui il motore deve generare una grande potenza.
- (6) Camera galleggiante.





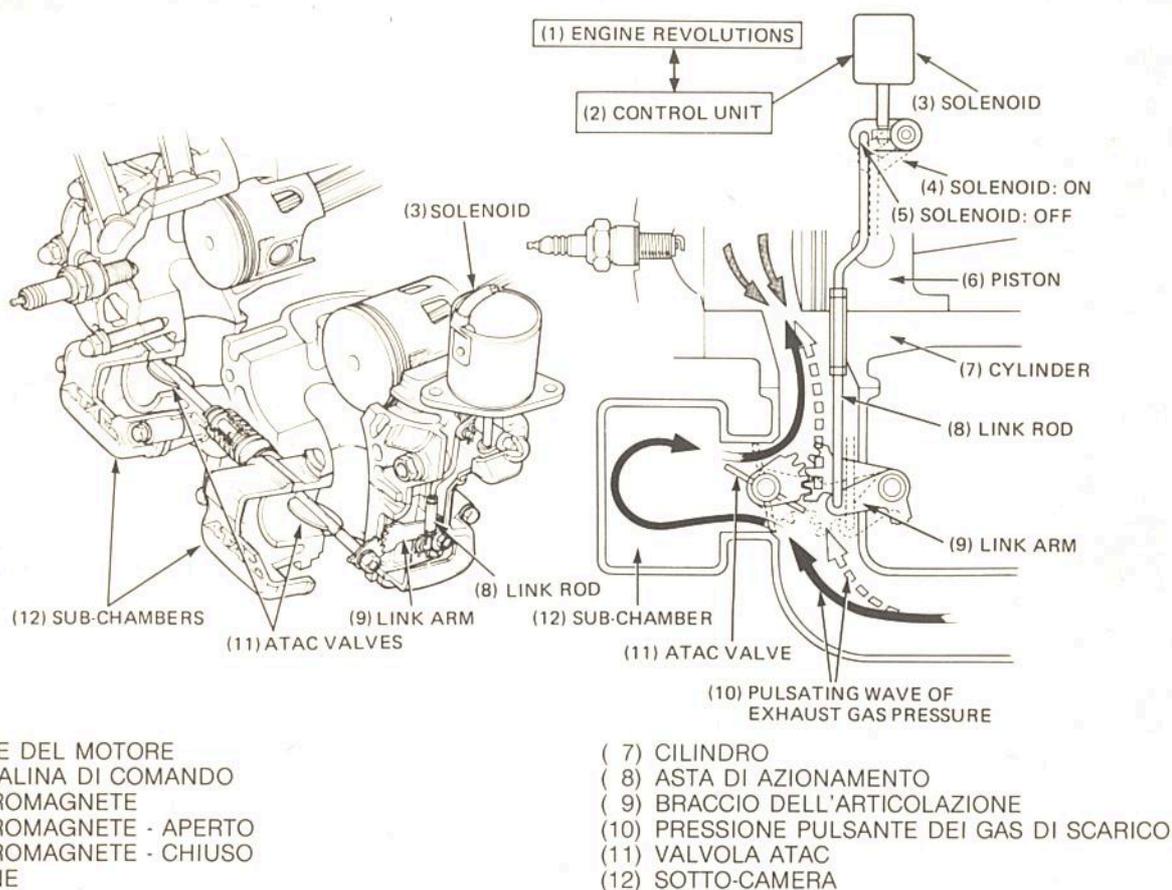
DISPOSITIVO ATAC

SCOPO

Il dispositivo ATAC viene installato sulla parte anteriore dei due cilindri per assicurare una potenza uniforme su tutta la gamma dei regimi, e cioè dal settore dei regimi inferiori a quello dei regimi più alti.

DESCRIZIONE SOMMARIA

L'aumento della potenza di un motore a due tempi viene realizzato innanzitutto migliorando l'efficacia di carico del cilindro per effetto del movimento pulsante della pressione dei gas nel sistema di scarico. In generale, tuttavia, poiché il motore è costruito in modo tale che la capacità del sistema di scarico resta invariata, vi sarà un settore di giri nel quale il movimento pulsante del gas di scarico non coincide con il regime, e cioè quando il settore del regime è relativamente ampio. Pertanto, per compensare tale campo di giri, il motore è dotato del dispositivo ATAC, il quale provvede ad un adeguamento automatico della capacità del sistema di scarico per i due diversi sistemi, e cioè uno per il settore dei regimi inferiori ed un altro per i regimi alti.



- (1) REGIME DEL MOTORE
- (2) CENTRALINA DI COMANDO
- (3) ELETTROMAGNETE
- (4) ELETTROMAGNETE - APERTO
- (5) ELETTROMAGNETE - CHIUSO
- (6) PISTONE

- (7) CILINDRO
- (8) ASTA DI AZIONAMENTO
- (9) BRACCIO DELL'ARTICOLAZIONE
- (10) PRESSIONE PULSANTE DEI GAS DI SCARICO
- (11) VALVOLA ATAC
- (12) SOTTO-CAMERA

CARATTERISTICHE

Il dispositivo ATAC comprende una sotto-camera di gas di scarico equipaggiata con una valvola ed è alloggiato immediatamente dopo il foro dei gas di scarico del cilindro per ognuno dei due cilindri sulla parte anteriore, ed è costruito in modo da variare il movimento pulsante della pressione dei gas di scarico modificando il volume del sistema di scarico.

L'apertura e la chiusura della valvola viene effettuata dall'elettromagnete tramite l'articolazione, e dalla centralina di comando che individua il numero di giri del motore e lo trasmette all'elettromagnete. Il dispositivo ATAC apre la valvola nelle zone dei regimi bassi e medi e chiude la valvola nelle zone dei regimi alti, così che la pulsazione dei gas di scarico viene continuamente adattata al regime del motore, assicurando una potenza ottimale.

Condizioni di funzionamento

Regime del motore	Elettromagnete	Valvola ATAC
Zone regimi bassi e medi	chiuso	aperto
Zona di regimi alti	aperto	chiuso



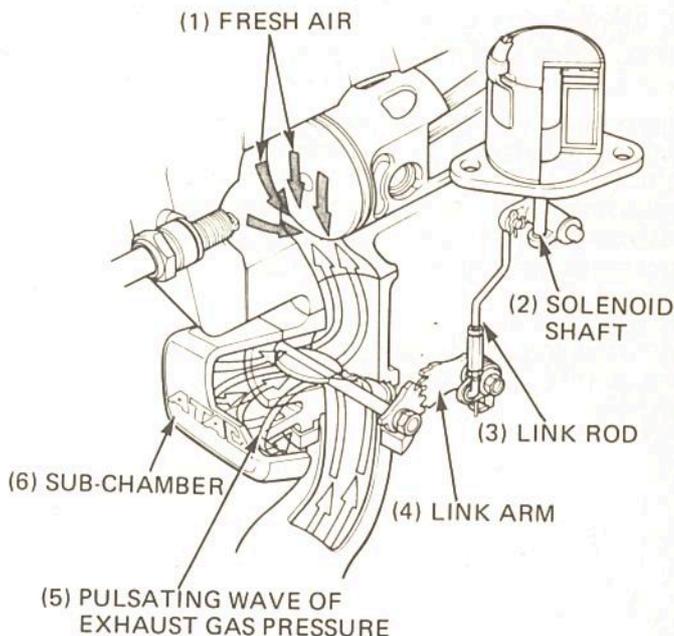
FUNZIONAMENTO

Il meccanismo di apertura e chiusura della valvola è costituito da una centralina di comando che individua il numero di giri del motore, e da altri componenti quali un elettromagnete, un'asta di azionamento, un braccio di azionamento e dalla valvola ATAC.

(Esercizio ai regimi bassi e medi)

Nell'esercizio normale ai regimi bassi e medi, la valvola ATAC è mantenuta aperta dalla forza respingente della molla del braccio di articolazione. La pressione dei gas di scarico forma un flusso che passa attraverso il sistema di scarico primario + sottocamera, la quale contribuisce ad un carico ottimale nella zona dei regimi bassi.

- (1) ARIA FRESCA
- (2) ALBERO DELL'ELETTROMAGNETE
- (3) ASTA DI AZIONAMENTO
- (4) BRACCIO DI AZIONAMENTO
- (5) PRESSIONE PULSANTE DEI GAS DI SCARICO
- (6) SOTTOCAMERA

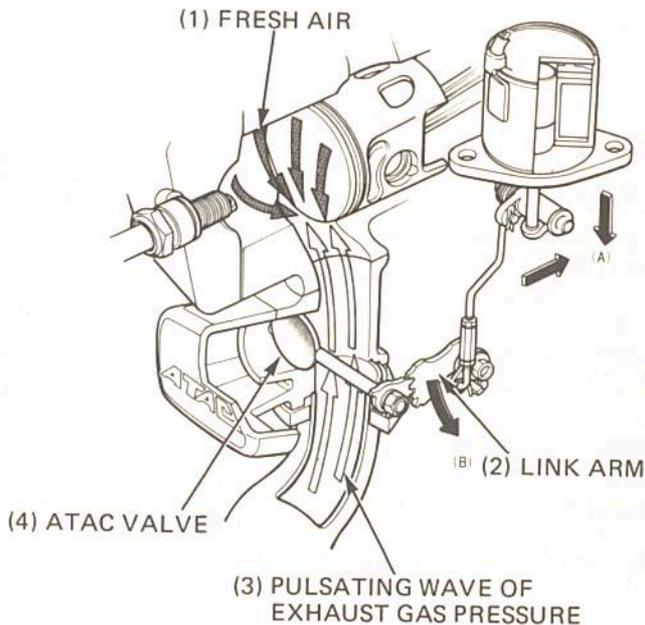


(Esercizio ai regimi alti)

Quando il motore arriva a 7.500 g/min, la centralina di comando lo rileva ed una corrente elettrica fluisce all'elettromagnete.

L'albero dell'elettromagnete viene spinto in fuori nella direzione (A) indicata dalla freccia, dalla forza di un elettromagnete e fa ruotare il braccio dell'articolazione nella direzione (B) tramite l'asta di azionamento, chiudendo quindi la valvola ATAC, con il risultato che la pressione pulsante dei gas di scarico fluisce soltanto attraverso il sistema di scarico primario.

- (1) ARIA FRESCA
- (2) BRACCIO ARTICOLAZIONE
- (3) PRESSIONE PULSANTE DEI GAS DI SCARICO
- (4) VALVOLA ATAC





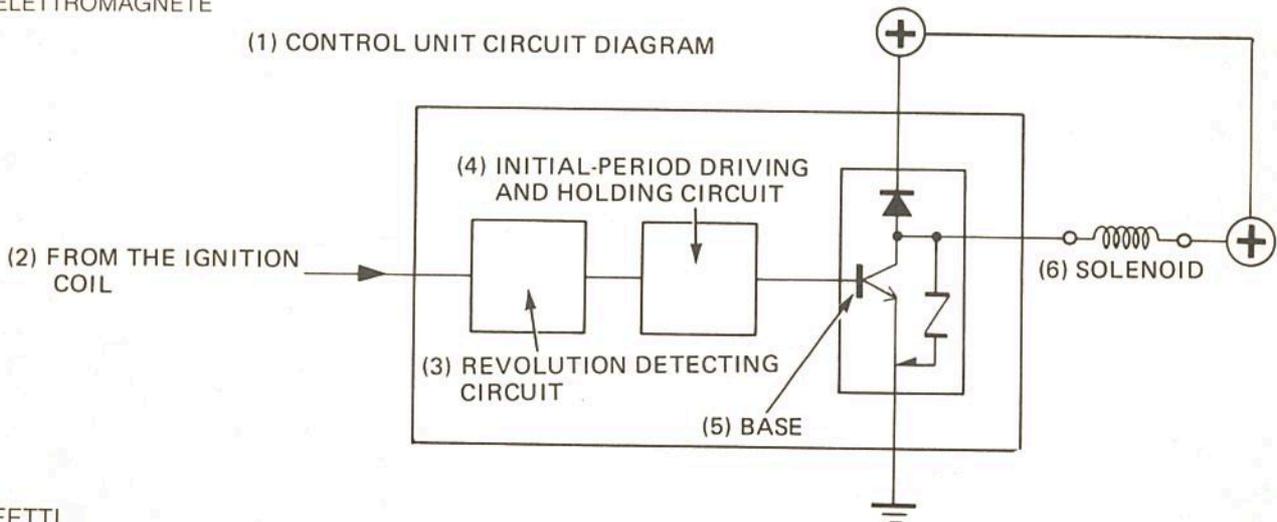
CARATTERISTICHE TECNICHE

CENTRALINA DI COMANDO

La centralina di comando svolge la funzione di rilevare gli impulsi (corrispondenti al numero di giri del motore) trasmessi dalla bobina di accensione e di fornire corrente elettrica che mette in funzione l'elettromagnete.

Gli impulsi trasmessi dalla bobina di accensione sono rilevati dal circuito di rilevazione della centralina di comando. Quando il numero di giri del motore supera il numero di giri prestabilito di 7.500 g/min il segnale emesso dal circuito di rilevazione del regime viene trasmesso al circuito di avviamento iniziale e di mantenimento; da qui, il segnale del periodo di avviamento iniziale viene a sua volta trasmesso al circuito di azionamento dell'elettromagnete ed esercita una pressione sulla base all'interno del circuito, aprendo la corrente elettrica per l'elettromagnete. Quindi la corrente elettrica per l'elettromagnete viene mantenuta costante dal segnale generato dal circuito di mantenimento.

- (1) DIAGRAMMA DEL CIRCUITO DELLA CENTRALINA DI COMANDO
- (2) DALLA BOBINA DI ACCENSIONE
- (3) CIRCUITO DI RILEVAMENTO DEL NUMERO DI GIRI
- (4) CIRCUITO DI AVVIAMENTO INIZIALE E DI MANTENIMENTO
- (5) BASE
- (6) ELETTROMAGNETE



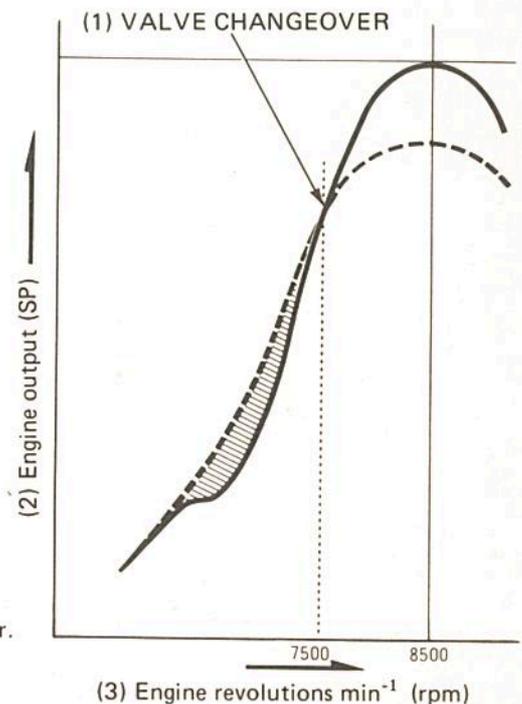
EFFETTI

Con la commutazione tra i due circuiti dei gas di scarico, e cioè tra il circuito di scarico primario ed il circuito di scarico primario + la sottocamera ad un regime di 7.500 g/min, la curva di potenza globale sarà una curva composta formata da due curve che si intersecano nel punto di commutazione indicato nella tabella a destra.

A confronto con i motori convenzionali, il motore dotato del dispositivo ATAC assicura delle caratteristiche di potenza uniformi nell'intero settore dai regimi inferiori alla zona dei regimi alti, dovuto al miglioramento della potenza nella zona contrassegnata dalle linee tratteggiate.

- (1) COMMUTAZIONE DELLA VALVOLA
- (2) POTENZA DEL MOTORE (CV)
- (3) NUMERO DI GIRI DEL MOTORE (g/min)
- (4) CURVA DI POTENZA DEL CIRCUITO DI SCARICO PRIMARIO
- (5) CURVA DI POTENZA DEL CIRCUITO DI SCARICO PRIMARIO + SOTTOCAMERA

———— (4) Output characteristic curve for primary exhaust system
 - - - - - (5) Output characteristic curve for primary exhaust system + sub-chamber.



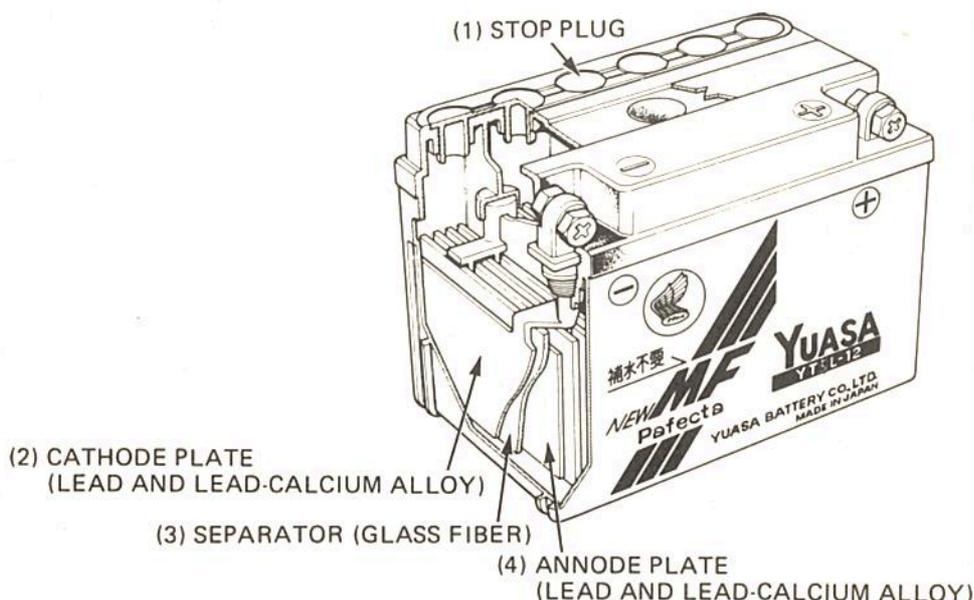


BATTERIA MF (ESENTE DA MANUTENZIONE)

DESCRIZIONE SOMMARIA

Nelle batterie del tipo convenzionale è necessario controllare il livello del liquido elettrolitico e rabboccarlo quando il liquido diminuisce. Nella batteria MF ciò non è necessario, poiché l'elettrolito non diminuisce a causa del tipo di costruzione sigillato ermeticamente. Ciò è stato ottenuto mediante una modifica del tipo di reazioni chimiche rispetto a quelle delle batterie convenzionali. La batteria MF è progettata in modo tale che le piastre catodiche non sono caricate completamente e la batteria funziona in un ciclo in cui l'ossigeno che si forma dopo che le piastre anodiche sono completamente cariche viene ritrasformato in acqua mediante la reazione con le piastre catodiche.

- (1) CAPPUCIO DI FERMO
- (2) PIASTRA CATODICA (PIOMBO E LEGA PIOMBO-CALCIO)
- (3) SEPARATORE (FIBRA DI VETRO)
- (4) PIASTRA ANODICA (PIOMBO E LEGA PIOMBO-CALCIO)



CARATTERISTICHE

- In questa batteria non è necessario controllare il livello del liquido né di rabboccare il liquido. Poiché la diminuzione dell'elettrolito, anche qualora avvenga, è di entità minima, non è necessario effettuare il controllo del livello del liquido o di aggiungerlo, come avviene per le batterie di tipo tradizionale.
- Questa batteria non è soggetta a fuoriuscita di liquido elettrolitico anche se cade su un lato. La batteria non causerà alcun problema di perdita di liquido elettrolitico qualora venga rivoltata, poiché il liquido è completamente assorbito nelle piastre. Inoltre, questa batteria ha un livello estremamente basso di auto-scaricamento; per le piastre dei poli, infatti, vengono usate griglie in lega di piombo-calcio e ciò consente di mantenere al minimo la dimensione dell'auto-scaricamento.
- Questa batteria presenta eccellenti caratteristiche di recupero dopo essere stata ferma per un lungo periodo. A confronto con le batterie tradizionali, la batteria MF, essendo ermeticamente sigillata, è notevolmente meno soggetta alla ossidazione (solfatazione) delle piastre dei poli ed inoltre, anche se non è stata utilizzata per un lungo periodo, ha una eccellente capacità di recupero con la ricarica.
- La batteria è provvista di una valvola che regola la pressione interna nel caso che questa cresca ad un livello troppo alto come risultato di un carico eccessivo, dovuto, ad esempio, ad inconvenienti del regolatore, ecc.



AMMORTIZZATORE POSTERIORE CON REGOLAZIONE DI PRECARICO

SCOPO

Questo modello è dotato di un sistema a pressione idraulica che consente di effettuare con una operazione manuale, le regolazioni più semplici del carico sulla molla dell'ammortizzatore posteriore.

DESCRIZIONE SOMMARIA

Quando la manopola di registro è ruotata in senso orario (come indicato dalla freccia) il pistone nel serbatoio di compensazione viene spinto, aumentando la pressione interna nella camera dell'olio. Con l'aumento della pressione interna l'olio viene spinto attraverso la tubazione.

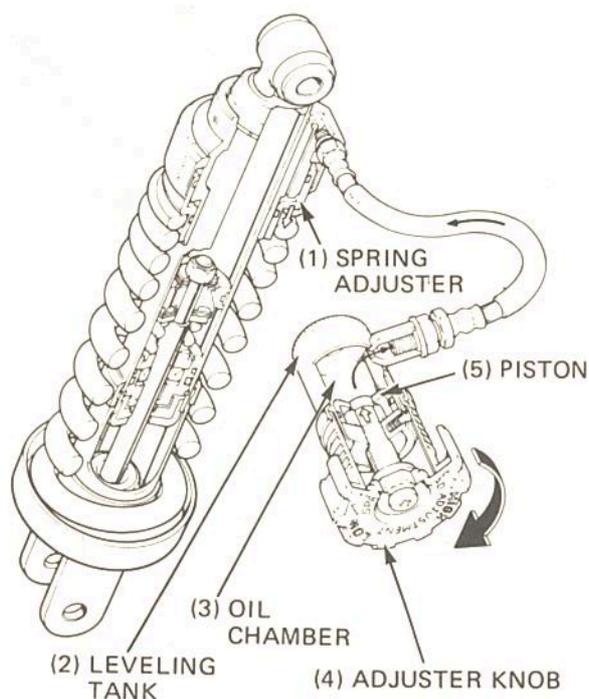
L'olio così sospinto penetra nella camera di regolazione della molla dell'ammortizzatore posteriore ed esercita una pressione sulla molla contraendola ed aumentando così il carico sulla molla stessa.

La posizione L riportata sul registro indica la condizione di carico più bassa, mentre la posizione H indica la condizione di carico più alta.

CARATTERISTICHE

Questo dispositivo permette di scegliere il carico dell'ammortizzatore posteriore, ruotando la manopola di regolazione dalla posizione LOW a HIGH, in funzione delle condizioni della strada e del passeggero trasportato.

- (1) REGISTRO DELLA MOLLA
- (2) SERBATOIO DI COMPENSAZIONE
- (3) CAMERA DELL'OLIO
- (4) MANOPOLA DI REGISTRO
- (5) PISTONE





HONDA

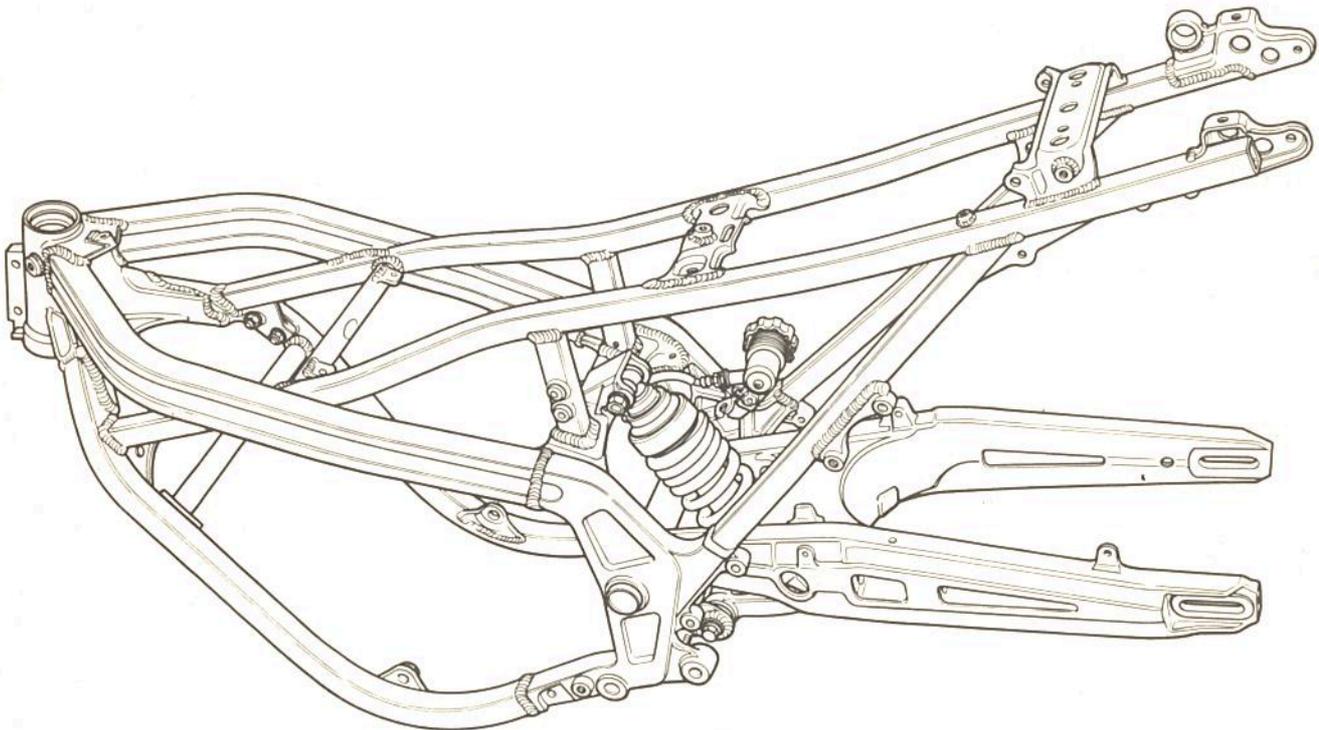
NS400R

CARATTERISTICHE TECNICHE

FORCELLONE IN TUTTO ALLUMINIO

Per questo modello la Honda è riuscita a creare un telaio di peso leggero e tuttavia di grande resistenza e rigidità torsionale. Questo successo si basa sulle eccezionali esperienze della Honda nel campo agonistico, sulle analisi computerizzate originali Honda relative alle vibrazioni ed al carico torsionale, nonché su un design fondamentale.

Allo scopo di rendere costante la qualità dei prodotti mediante una riduzione dei punti di saldatura, nella testa dello sterzo, nel perno del forcellone e nel forcellone sono stati impiegati numerosi componenti in alluminio pressofuso, mentre per il telaio ed altri particolari è stato utilizzato un tubo di alluminio a sezione quadrata.





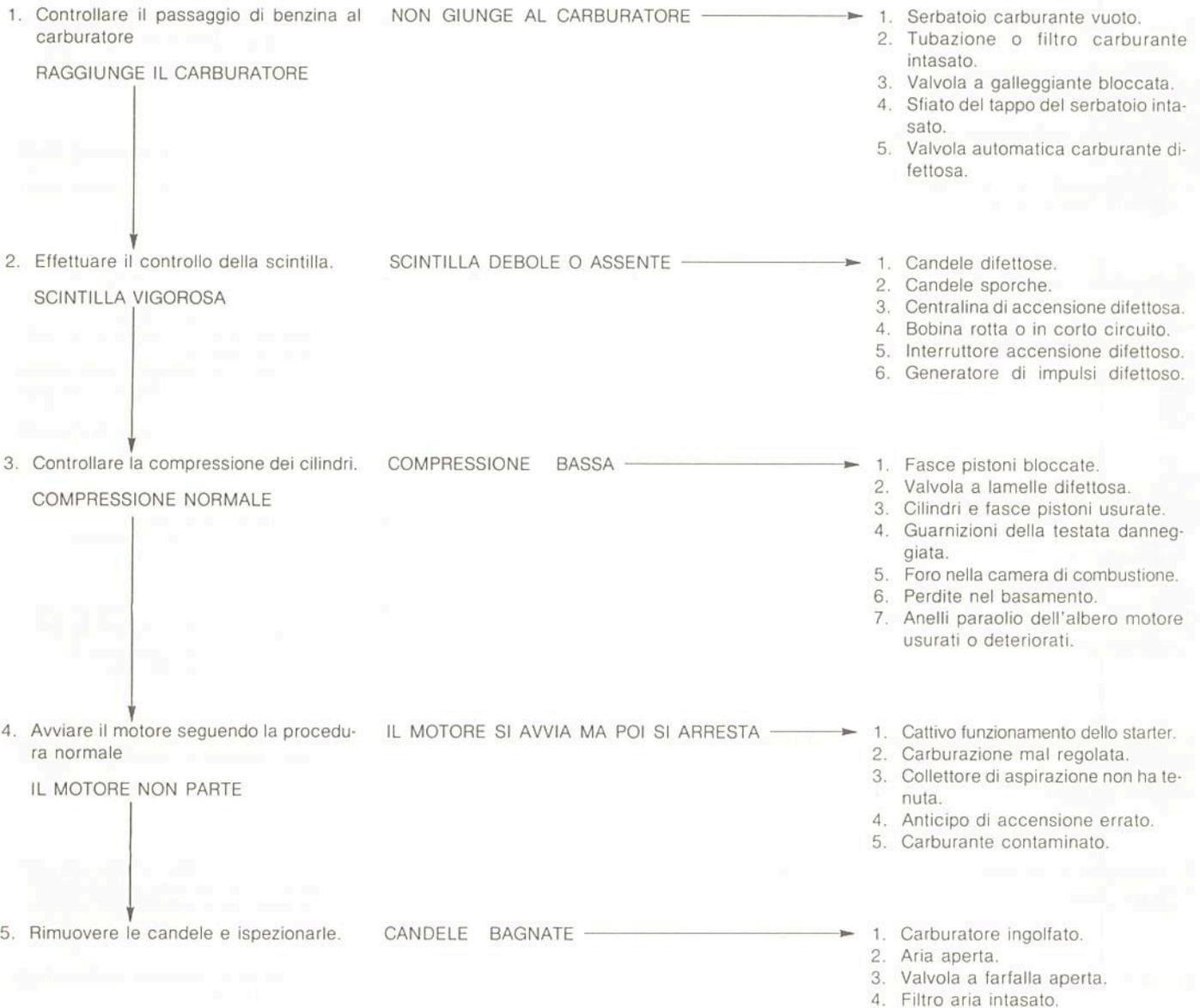
HONDA
NS400R

MEMO



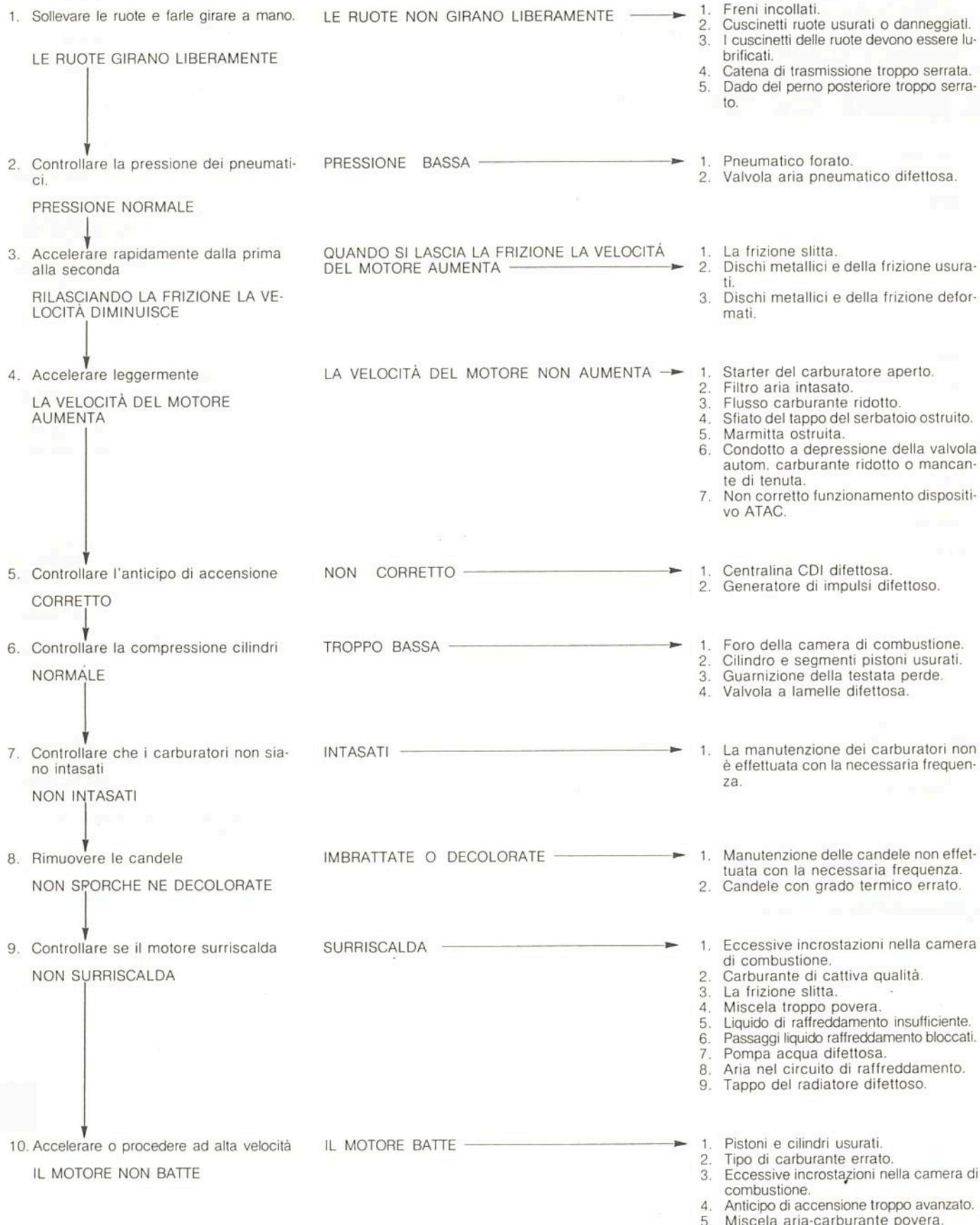
IL MOTORE NON PARTE O SI AVVIA CON DIFFICOLTÀ	21-1	CATTIVE PRESTAZIONI AGLI ALTI REGIMI	21-3
IL MOTORE MANCA DI POTENZA	21-2	CATTIVE PRESTAZIONI ATAC (oltre 7.500 g/min.)	21-4
CATTIVE PRESTAZIONI AI BASSI REGIMI E AL MINIMO	21-3	CATTIVA TENUTA DI STRADA	21-5

IL MOTORE NON PARTE O SI AVVIA CON DIFFICOLTÀ



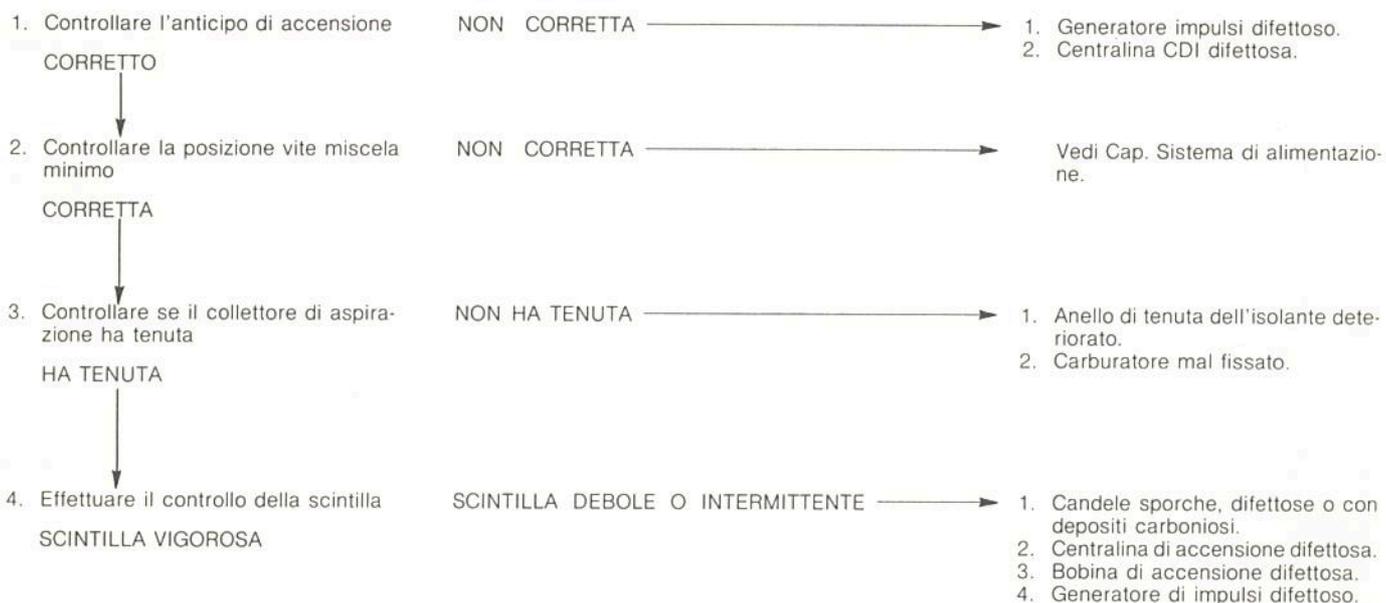


IL MOTORE MANCA DI POTENZA

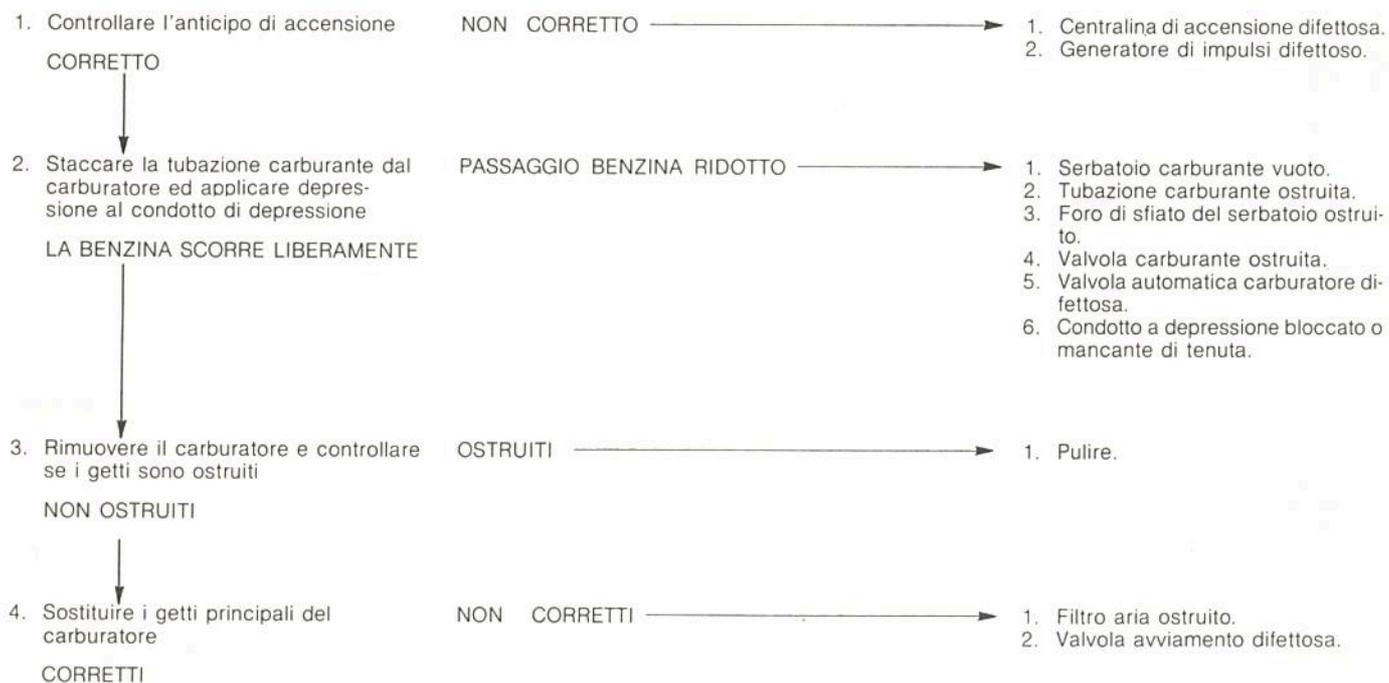




CATTIVE PRESTAZIONI AI BASSI REGIMI ED AL MINIMO



CATTIVE PRESTAZIONI AGLI ALTI REGIMI





CATTIVE PRESTAZIONI DEL DISPOSITIVO ATAC (oltre 7.500 g/min)

<p>1. Controllare il funzionamento del contagiri CORRETTO</p>	<p>ERRATO</p>	<p>1. Conduttore Giallo/Verde dalla bobina di accensione N. 1 e N. 3 al contagiri rotto o cortocircuitato. 2. Contagiri difettoso.</p>
<p>2. Staccare la spina dell'elettromagnete e controllare la continuità tra i terminali VI È CONTINUITÀ</p>	<p>NON VI È CONTINUITÀ</p>	<p>1. Fili rotti o cortocircuitati (spina elettromagnete a elettromagnete). 2. Elettromagnete difettoso.</p>
<p>3. Applicare 12 V ai terminali della spina dell'elettromagnete ELETTROMAGNETE ATTIVATO</p>	<p>L'ELETTROMAGNETE NON VIENE ATTIVATO</p>	<p>1. Elettromagnete difettoso.</p>
<p>4. Controllare la tensione della batteria sul filo nero della centralina di comando con l'interruttore di accensione in posizione ON 12V</p>	<p>MENO DI 12 V</p>	<p>1. Circuito di alimentazione rotto o cortocircuitato.</p>
<p>5. Staccare la spina della centralina e controllare la continuità del filo azzurro/verde del cablaggio principale (centralina a bobina di accensione N. 2) VI È CONTINUITÀ</p>	<p>NON VI È CONTINUITÀ</p>	<p>1. Filo azzurro/verde (circuito di rilevamento n. giri motore) rotto o cortocircuitato.</p>
<p>6. Controllare la continuità tra il terminale verde della spina della centralina (lato cablaggio) e la massa VI È CONTINUITÀ</p>	<p>NON VI È CONTINUITÀ</p>	<p>1. Circuito di massa rotto.</p>
<p>7. Controllare la continuità tra i terminali bianco/rosso (cablaggio spina centralina-spina elettromagnete) VI È CONTINUITÀ</p>	<p>NON VI È CONTINUITÀ</p>	<p>1. Filo bianco/rosso (circuito di azionamento elettromagnete) interrotto.</p>
<p>8. Collegare il cavo positivo del voltmetro al terminale del filo nero della spina dell'elettromagnete ed il terminale negativo al terminale bianco/rosso. Avviare il motore e misurare la tensione a 7.500 g/m. LA TENSIONE VARIA DA 12 V A 4 V</p>	<p>0 VOLTS</p>	<p>1. Centralina di comando difettosa.</p>
<p>9. Controllare il funzionamento della valvola ATAC LA VALVOLA CHIUDE COMPLETAMENTE</p>	<p>LA VALVOLA NON CHIUDE COMPLETAMENTE</p>	<p>1. Errata regolazione della articolazione della valvola ATAC. 2. Eccessivo gioco tra i bracci di articolazione A e B. 1. Il problema non riguarda il dispositivo ATAC.</p>



CATTIVA TENUTA DI STRADA

- | | | |
|--------------------------------|---|--|
| 1. Sterzo pesante | → | 1. Dado regolazione canotto dello sterzo.
2. Cuscinetti testa di sterzo danneggiati. |
| 2. Entrambe le ruote oscillano | → | 1. Eccessivo gioco cuscinetti delle ruote.
2. Cerchio piegato.
3. Ruota installata non correttamente.
4. Cuscinetti fulcro forcellone oscillante usurati.
5. Telaio piegato. |
| 3. La moto tira da una parte | → | 1. Telaio piegato.
2. Le ruote anteriore e posteriore non sono allineate.
3. Forcella anteriore piegata.
4. Forcellone oscillante piegato.
5. Perno ruota piegato. |

