

HONDA

MTX125R

HONDA ITALIA INDUSTRIALE S.p.A.
SERVIZIO ASSISTENZA

**MANUALE
DI
OFFICINA**





HONDA
MTX125R

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 possibili tipi di intervento.

Chiunque utilizzi le procedure raccomandate o no dalla Honda ed i relativi attrezzi deve sempre accertarsi che né la propria sicurezza personale, né quella del veicolo possano essere messe in pericolo dal tipo di intervento o dagli attrezzi prescelti.



GUIDA ALL'IMPIEGO DEL MANUALE

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 di insieme del gruppo o dell'impianto, le informazioni di servizio e la guida alla identificazione degli inconvenienti relativa al capitolo stesso. Le pagine che seguono illustrano dettagliatamente le procedure da seguire.

Se non si conosce la causa di un inconveniente, consultare il Cap. 20 - 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 DELLA 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 MOTOR CO. LTD.
Ufficio Pubblicazioni Tecniche

INDICE

	INFORMAZIONI GENERALI	1
	LUBRIFICAZIONE	2
	MANUTENZIONE	3
MOTORE	CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE	4
	RIMOZIONE/INSTALLAZIONE DEL MOTORE	5
	TESTATA/CILINDRO/PISTONE	6
	FRIZIONE/LEVERAGGIO CAMBIO/ AVVIAMENTO A PEDALE	7
	ALTERNATORE	8
	CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO	9
	BASAMENTO/ALBERO MOTORE/TRASMISSIONE	10
	SISTEMA ATAC	11
TELAIO	RUOTA ANT./SOSPENSIONE/STERZO	12
	RUOTA POST./FRENO/SOSPENSIONE	13
	FRENI IDRAULICI	14
	PARAFANGO POST./MARMITTA	15
PARTE ELETTRICA	SCHEMA ELETTRICO	16
	BATTERIA/CIRCUITO DI RICARICA	17
	CIRCUITO DI ACCENSIONE	18
	LUCI/INTERRUTTORI/SEG. ACUSTICO	19
	INDIVIDUAZIONE GUASTI	20



NORME DI SICUREZZA	1-1	COPPIE DI SERRAGGIO	1-5
REGOLE DI LAVORO	1-1	ATTREZZI	1-7
IDENTIFICAZIONE DEI MODELLI	1-2	CABLAGGIO E DISPOSIZIONE DEI FILI	1-8
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 far funzionare il motore in luoghi chiusi. I gas di scarico contengono monossido di carbonio, gas tossico.

ATTENZIONE

L'elettrolito della batteria contiene acido solforico. Proteggere gli occhi, gli indumenti, la pelle. Se l'elettrolito entra negli occhi, lavare abbondantemente con acqua e ricorrere subito a cure mediche.

ATTENZIONE

La benzina è estremamente infiammabile e in certe condizioni esplosiva. Nella zona di lavoro non si deve fumare, né vi devono essere fiamme o scintille.

ATTENZIONE

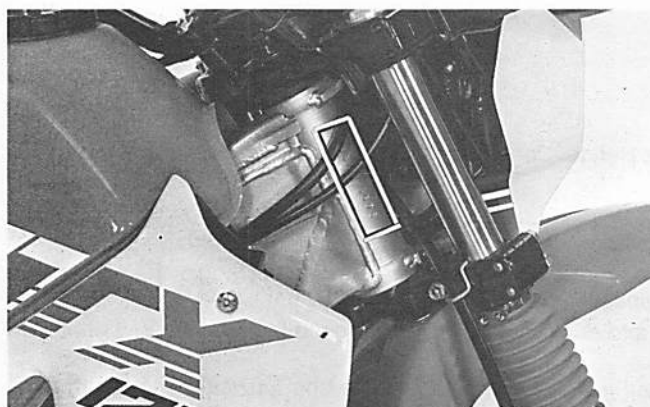
La batteria produce idrogeno che può essere altamente esplosivo. Non fumare ed evitare fiamme o scintille nei pressi della batteria; specialmente durante la operazione di ricarica.

REGOLE DI LAVORO

- Usare pezzi di ricambi e lubrificanti Honda o raccomandati dalla Honda. Componenti che non corrispondono alle specifiche Honda possono causare danni alla motocicletta.
- Usare gli attrezzi speciali progettati per questo motociclo.
- Montare sempre nuove guarnizioni, anelli di tenuta, copiglie, piastrine di sicurezza, ecc. durante il rimontaggio.
- Quando si stringono viti o dadi, cominciare da quelli di maggior diametro o interni ed effettuare il serraggio alla coppia prescritta diagonalmente in 2-3 passaggi, a meno che non venga specificata una particolare sequenza.
- Pulire tutti i componenti con un solvente non infiammabile o ad alto punto di infiammabilità dopo lo smontaggio. Lubrificare tutte le superfici di scorrimento prima di rimontarle.
- Dopo il rimontaggio, controllare che tutti i componenti siano stati installati correttamente e che funzionino perfettamente.
- Usare solo attrezzi con misure metriche quando si lavora su questo motociclo. Le viti, i dadi ed i bulloni metrici non sono intercambiabili con gli organi di unione inglesi. L'uso di attrezzi ed organi di unione non adatti può causare danni alla motocicletta.
- Disporre tutti i fili elettrici come indicato nelle pagg. da 1-8 a 1-11 (Cablaggio e disposizione dei fili), allontanandoli da bordi taglienti e da zone dove potrebbero rimanere stretti tra parti in movimento.



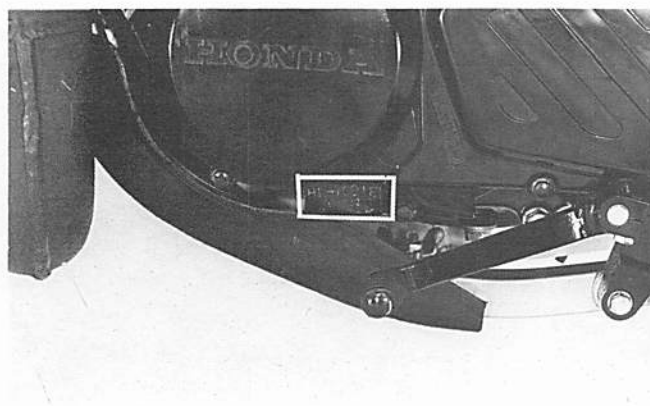
IDENTIFICAZIONE DEL MODELLO



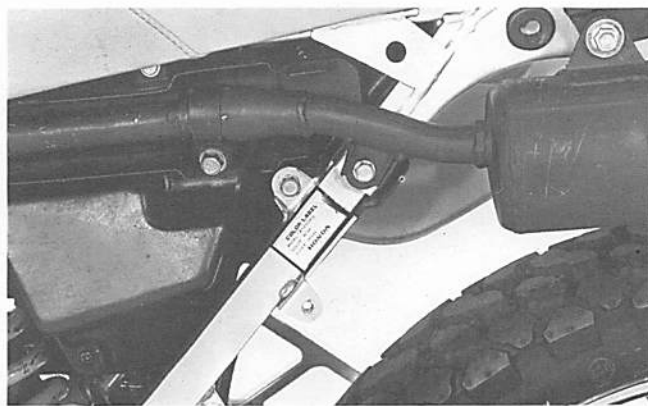
Il numero di serie del telaio è stampigliato sul lato destro della testa dello sterzo.



Il numero di identificazione del carburatore si trova sul lato sinistro del corpo del carburatore.



Il numero di serie del motore è inciso in basso sul lato sinistro del basamento.



La targhetta di identificazione del modello e la targhetta del colore sono applicate sul tubo sinistro del telaio sotto la sella. Per ordinare un particolare, specificare sempre il codice di identificazione del modello ed il codice del colore.


DATI TECNICI

DIMENSIONI		DATI TECNICI
DIMENSIONI	Lunghezza massima Larghezza massima Altezza massima Distanza da terra Interasse Altezza sella Altezza pedane Peso a secco	2150 mm 830 mm 1200 mm 235 mm 1380 mm 860 mm 345 mm 117 kg
TELAIO	Tipo del telaio Sospensione anteriore, escursione Sospensione posteriore, escursione Pneumatico ant., dimensioni, pressione Pneumatico post., dimensioni, pressione Freno ant., superficie di attrito Freno post., superficie di attrito Capacità carburante Capacità riserva carburante Angolo di incidenza Avancorsa Capacità olio forcella anteriore	Tubi quadri culla semidoppia Forcella telescopica 230 mm Pro Link, 200 mm 3,00-21 4PR, 150 kPa (1.5 Kg/cm ²) 4,60-18 4PR, 150 kPa (1.5 kg/cm ²) A disco singolo, 203 cm ² Ceppi di espansione interni, 86,4 cm ² 11.0 litri 1.5 litri 28° ± 30' 112 mm 300 cc
MOTORE	Tipo di motore Disposizione cilindro Alesaggio e corsa Cilindrata Rapporto di compressione Capacità serbatoio olio Capacità olio trasmissione Sistema di lubrificazione Filtro aria Compressione cilindro Fasatura: Aspirazione Apre Chiude Scarico Apre Chiude Travaso Apre Chiude	Motore a benzina a 2 tempi raffreddato ad acqua Monocilindro inclinato di 15° 56 × 50,6 mm 124,6 cm ³ 6.5 ± 0.2 : 1 1,2 litri 0,8 litri Lubrificazione separata Schiuma di poliuretano a bagno olio 1078.7 ± 19.6 kPa (11.0 ± 0.2 kg/cm ²) Controllata da valvola lamellare Controllata da valvola lamellare 90° 22' P.PMI 90° 14' D.PMI 59° 45' P.PMI 59° 32' D.PMI
CARBURATORE	Tipo/numero di identificazione Diametro diffusore Getto principale Getto del minimo Getto ad ago Getto di avviamento Posizione getto ad ago Apertura vite miscela minimo Livello galleggiante Regime del minimo	Valvola a pistone/PH BL 24 B 24 mm # 108 # 50 # 266 # 60 2 ^a scanalatura 2 giri 1/2 fuori 24 mm 1.400 ± 100 g/min



COPPIE DI SERRAGGIO

• MOTORE

Oggetto	Diametro filettatura mm	Coppia di serraggio	
		Nm	Kgm
Bullone drenaggio olio	14	20-25	2,0-2,5
Bullone montaggio pompa olio	8	8-12	0,8-1,2
Dado testata	12	20-25	2,0-2,5
Dado montaggio cilindro	12	20-25	2,0-2,5
Dado serraggio frizione	20	60-70	6,0-7,0
Dado ingranaggio principale	20	60-70	6,0-7,0
Bullone piastra di arresto dell'avviamento a pedale (8 mm)	12	24-30	2,4-3,0
Bullone coperchio basamento destro	8	8-12	0,8-1,2
Dado del volano	17	60-70	6,0-7,0
Bullone coperchio basamento sin.	8	8-12	0,8-1,2
Dado girante pompa acqua	12	13-17	1,3-1,7
Bullone montaggio basamento	8	8-12	0,8-1,2
Guida valvola ATAC	19	18-20	1,8-2,0
Bullone controllo olio	10	8-12	0,8-1,2

• TELAIO

Oggetto	Diametro filettatura mm	Coppia di serraggio	
		Nm	Kgm
Bullone supporto manubrio	8	22-30	2,2-3,0
Bullone supporto cilindro principale	6	8-12	0,8-1,2
Raggi ruota	BC3.2/BC3.5	2.5-5.0	0,25-0,50
Bloccaggio cerchio		10-15	1,0-1,5
Bullone montaggio disco freno	6	14-16	1,4-1,6
Dado perno ruota posteriore	14	60-80	6,0-8,0
Dado a testa cava forcella ant.	10	20-30	2,0-3,0
Dado coperchio forcella ant.	30	15-30	1,5-3,0
Bullone trapezio superiore forcella	8	25-30	2,5-3,0
Bullone trapezio inferiore forcella	8	30-35	3,0-3,5
Dado di registro cuscinetto testa dello sterzo	26	1,0-2,0	0,1-0,2
Dado canotto dello sterzo	24	80-120	8,0-12,0
Dado ingranaggio condotto	10	55-65	5,5-6,5
Dado perno ruota posteriore	14	60-80	6,0-8,0
Dado silenziatore marmitta	6	8-12	0,8-1,2
Controdado inferiore ammortizzatore	14	60-75	6,0-7,5
Controdado di registro molla dell'ammortizzatore	11	80-100	8,0-10,0
Bullone montaggio ammortizzatore (Superiore)	10	60-75	6,0-7,5
Bullone montaggio ammortizzatore (Inferiore)	10	38-43	3,8-4,3
Perno filettato braccio ammortizzatore-forcellone	12	90-120	9,0-12,0
Perno filettato braccio ammortizzatore-articolazione ammortizzatore	10	60-75	6,0-7,5
Perno filettato articolazione ammortizzatore-telaio	10	60-75	6,0-7,5
Perno filettato forcellone	14	80-100	8,0-10,0



COPPIE DI SERRAGGIO

• TELAIO

Oggetto	Diametro filettatura mm	Coppia di serraggio	
		N.m	Kg-m
Valvola di sfiato	6	4-7	0,4-0,7
Bullone montaggio pinza	8	20-30	2,0-3,0
Bullone piastra pasticche	6	8-12	0,8-1,2
Raccordo tubazione freno	10	30-40	3,0-4,0
Bullone piastra di arresto del supporto della pinza	10	50-60	5,0-6,0
Bullone tubazione freni	10	30-40	3,0-4,0
Dado di raccordo tubo scarico	8	8-12	0,8-1,2
Bullone fascetta tubo scarico	8	15-25	1,5-2,5
Bullone montaggio marmitta	8	20-30	2,0-3,0
Bullone supporto motore	10	55-65	5,5-6,5
Bullone pedale del cambio	6	8-12	0,8-1,2
Bullone coperchio marmitta	6	8-12	0,8-1,2
Bullone cavalletto laterale	10	35-45	3,5-4,5
Bullone di serraggio avviamento a pedale	8	20-35	2,0-3,5

Le coppie di serraggio elencate qui sopra sono importanti punti di giunzione.
 Gli altri punti possono essere serrati alle coppie standard elencate qui sotto.

• COPPIE DI SERRAGGIO STANDARD

Tipo	Coppia di serraggio	
	N.m	Kg-m
Vite e dado da 5 mm	4,5-6,0	0,45-0,6
Vite e dado da 6 mm	8-12	0,8-1,2
Vite e dado da 8 mm	18-25	1,8-2,5
Vite e dado da 10 mm	30-40	3,0-4,0
Vite e dado da 12 mm	50-60	5,0-6,0
Vite da 5 mm	3,5-5,0	0,35-0,5
Vite da 6 mm	7-11	0,7-1,1
Vite con bordino e dado da 6 mm	10-14	1,0-1,4
Vite con bordino e dado da 8 mm	24-30	2,4-3,0
Vite con bordino e dado da 10 mm	30-40	3,0-4,0



ATTREZZI

• SPECIALI

DESCRIZIONE	Nr. DELL'ATTREZZO	PAG. RIF.
Supporto mozzo frizione	07923-KE10000	7-8
Serie estraattore cuscinetti (10 mm)	07936-GE00000	11-4
—	07936-GE00100	
—	07936-GE00200	
— estraattore sfere	07741-0010201	
Estraattore volano	07935-8050003	10-3
Attrezzo montaggio albero a gomiti	07965-KE10000	10-10
Estraattore cuscinetti	07936-3710300	10-11
Manico estraattore cuscinetti	07936-3710100	10-11
Estraattore cuscinetti universale	07631-0010000	10-8
Guida anello di tenuta forcella	07947-KA20200	12-15
Chiave canotto sterzo	07916-3710100	12-18, 20
Estraattore guida cuscinetti a sfere	07953-4250002	12-19
Guida canotto sterzo	07946-4300101	12-19
Serie estraattori cuscinetti	07936-3710001	10-11
— serie estraattori cuscinetti	07936-3710600	
— accessorio	07936-3710100	
— estraattore sfere	07741-0010201	
Pinze per anelli elastici	07914-3230001	14-7
Adattatore per controlli (A1)	07508-0012300	18-3, 5
Adattatore candele	07GGK-0010100	18-3
Apparecchio di diagnosi SANWA (SP10D), KOWA (TH-5H) o KOWA DIGITAL TESTER	07411-0020000	Capitoli 17, 18

• COMUNI

DESCRIZIONE	Nr. DELL'ATTREZZO	PAG. RIF.
Calibro livello galleggiante	07401-0010000	4-10
Chiave C, 5,8 × 6,1 mm	07701-0020300	3-16
Chiave 20 × 24 mm	07716-0020100	7-8, 9, 10
Prolunga	07716-0020500	12-18
Attrezzo bloccaggio ingranaggi	07724-0010200	7-9, 10
Attrezzo bloccaggio universale	07725-0030000	8-2, 4, 9-8
Estraattore volano	07733-0010000	8-3
Accessorio, 24 × 26 mm	07746-0010700	11-4
Accessorio, 32 × 35 mm	07746-0010100	12-8, 13-5, 17
Accessorio, 37 × 40 mm	07746-0010200	10-11, 12
Accessorio, 42 × 47 mm	07746-0010300	10-11, 12, 12-19, 13-6
Accessorio, 52 × 55 mm	07746-0010400	10-10
Guida, 10 mm	07746-0040100	11-4
Guida, 15 mm	07746-0040300	12-8, 13-5, 13-6
Guida, 17 mm	07746-0040400	10-12
Guida, 20 mm	07746-0040500	10-11, 13-17
Guida, 22 mm	07746-0041000	10-10
Guida interna	07746-0030100	10-9
Accessorio, 25 mm diametro interno	07746-0030200	10-9
Albero estraattore cuscinetti	07746-0050100	12-7, 13-4
Testa estraattore, 15 mm	07746-0050400	12-7, 13-4
Guida anello di tenuta forcella	07747-0010100	12-15
Guida	07749-0010000	10-10, 11, 12, 11-4, 12-8, 19, 13-5, 6, 17

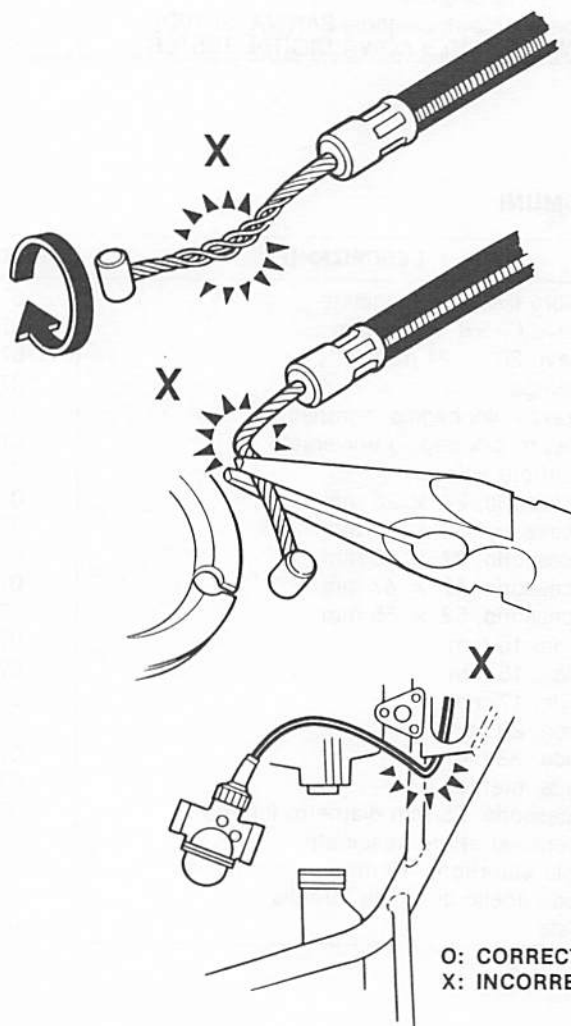
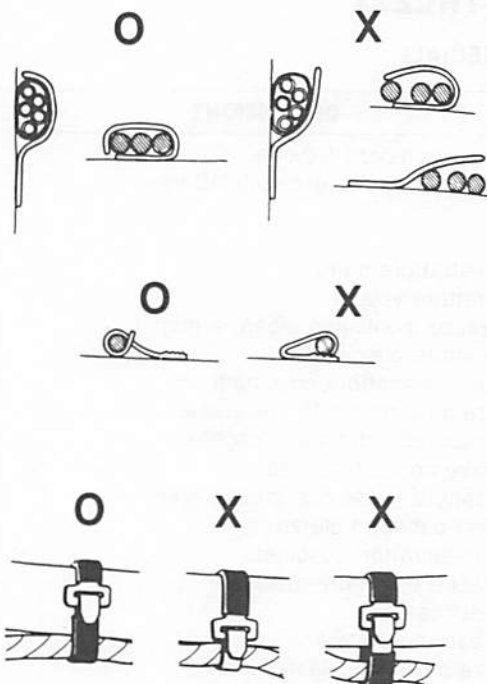


CABLAGGIO E DISPOSIZIONE DEI FILI

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

- Un filo, un cavo o un fascio lento può costituire un rischio per la sicurezza. Dopo averli fissati, controllare ogni filo ed assicurarsi che sia stabile.
- Non schiacciare i fili contro il punto di saldatura o contro la estremità del morsetto.
- Fissare i cavi ed i fasci dei cavi al telaio con le rispettive fascette nei punti previsti. Stringere le fascette in modo tale che soltanto le superfici isolate siano a contatto con i fili o i fasci dei fili.
- Disporre i fasci in modo tale che non siano troppo tesi né troppo lenti.
- Proteggere i fili ed i fasci con del nastro isolante o con pezzi di tubo quando sono a contatto con spigoli taglienti o angoli. Pulire accuratamente la superficie di contatto prima di applicare il nastro adesivo.
- Non utilizzare fili o fasci con isolante danneggiato. Ripararli avvolgendoli con nastro adesivo o sostituirli.
- Disporre i fasci dei fili in modo da evitare spigoli taglienti ed angoli.
- Evitare le teste sporgenti delle viti e dei bulloni.
- Tenere i fasci dei fili lontani dai tubi di scarico o da altre superfici calde.
- Assicurarsi che i passacavi siano ben alloggiati nelle loro sedi.
- Dopo aver stretto i morsetti, controllare che i fasci non interferiscano con parti mobili o scorrevoli.
- Dopo la disposizione, assicurarsi che i fili non siano ritorti o piegati.
- I fasci dei fili lungo il manubrio non devono essere posati né in modo troppo tirato, né avere eccessivo gioco, né essere schiacciati o interferire con parti vicine o adiacenti in tutte le posizioni di sterzata.

O: CORRETTO
X: SBAGLIATO

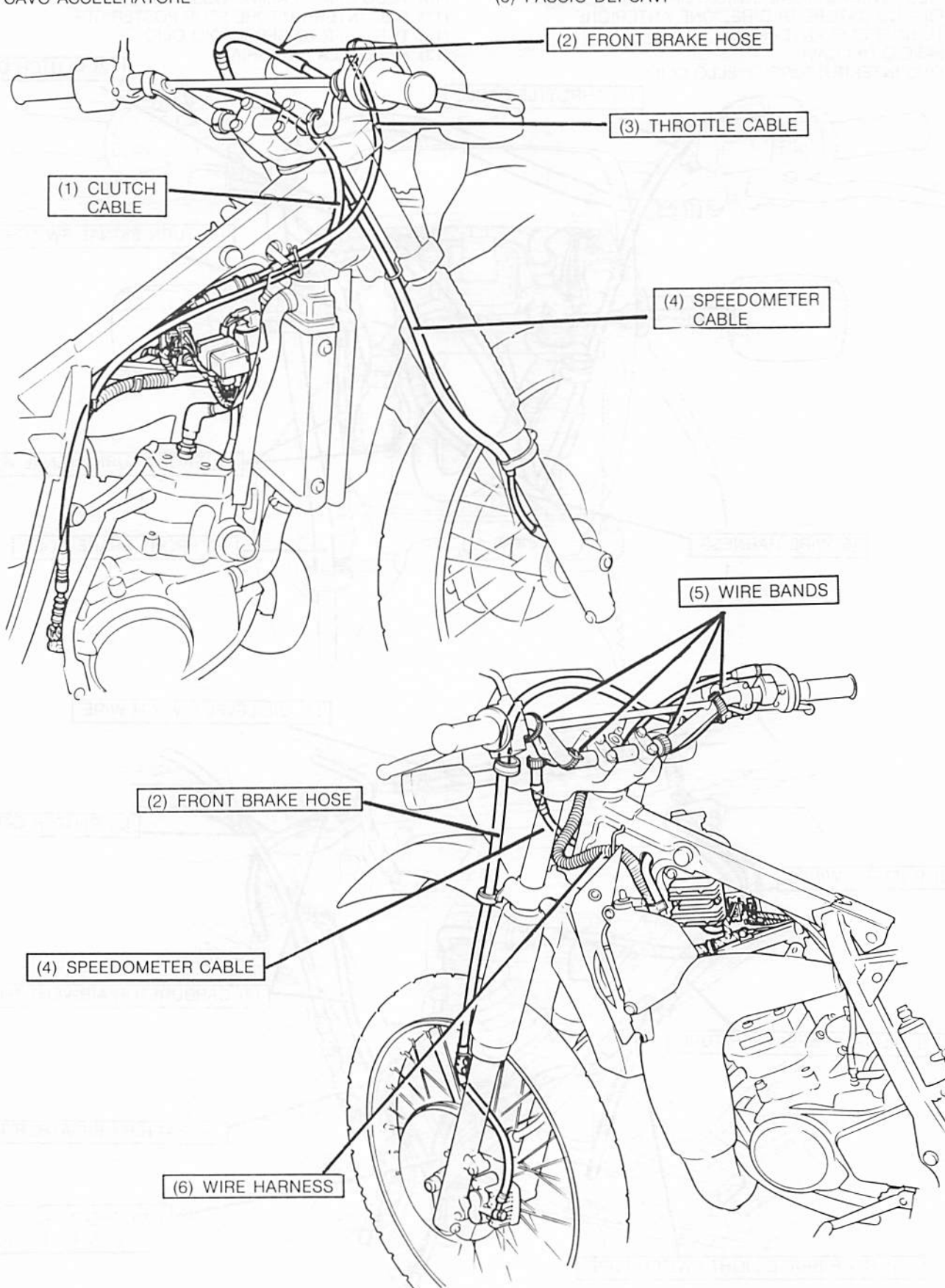


O: CORRECT
X: INCORRECT



- (1) CAVO DELLA FRIZIONE
- (2) TUBO FRENO ANTERIORE
- (3) CAVO ACCELERATORE

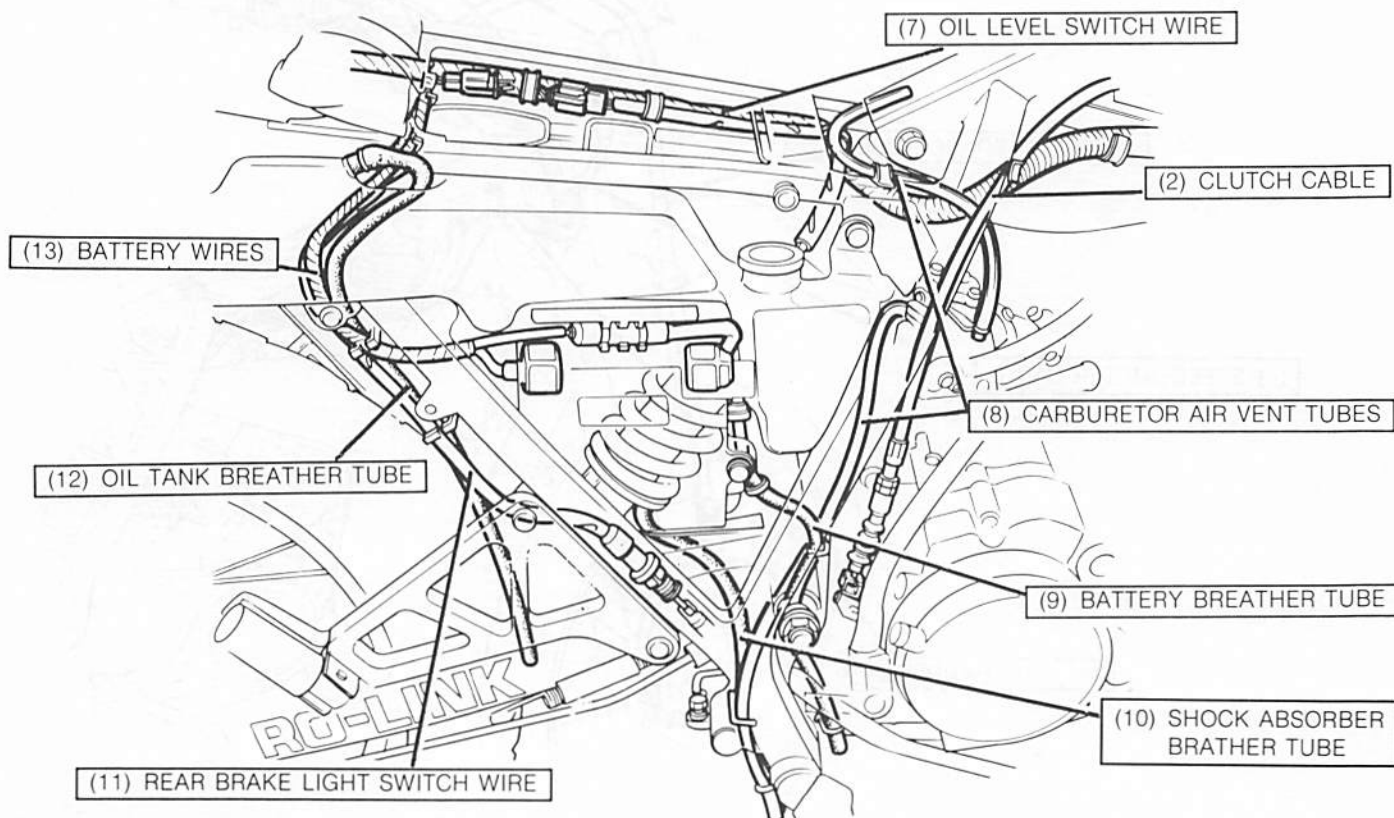
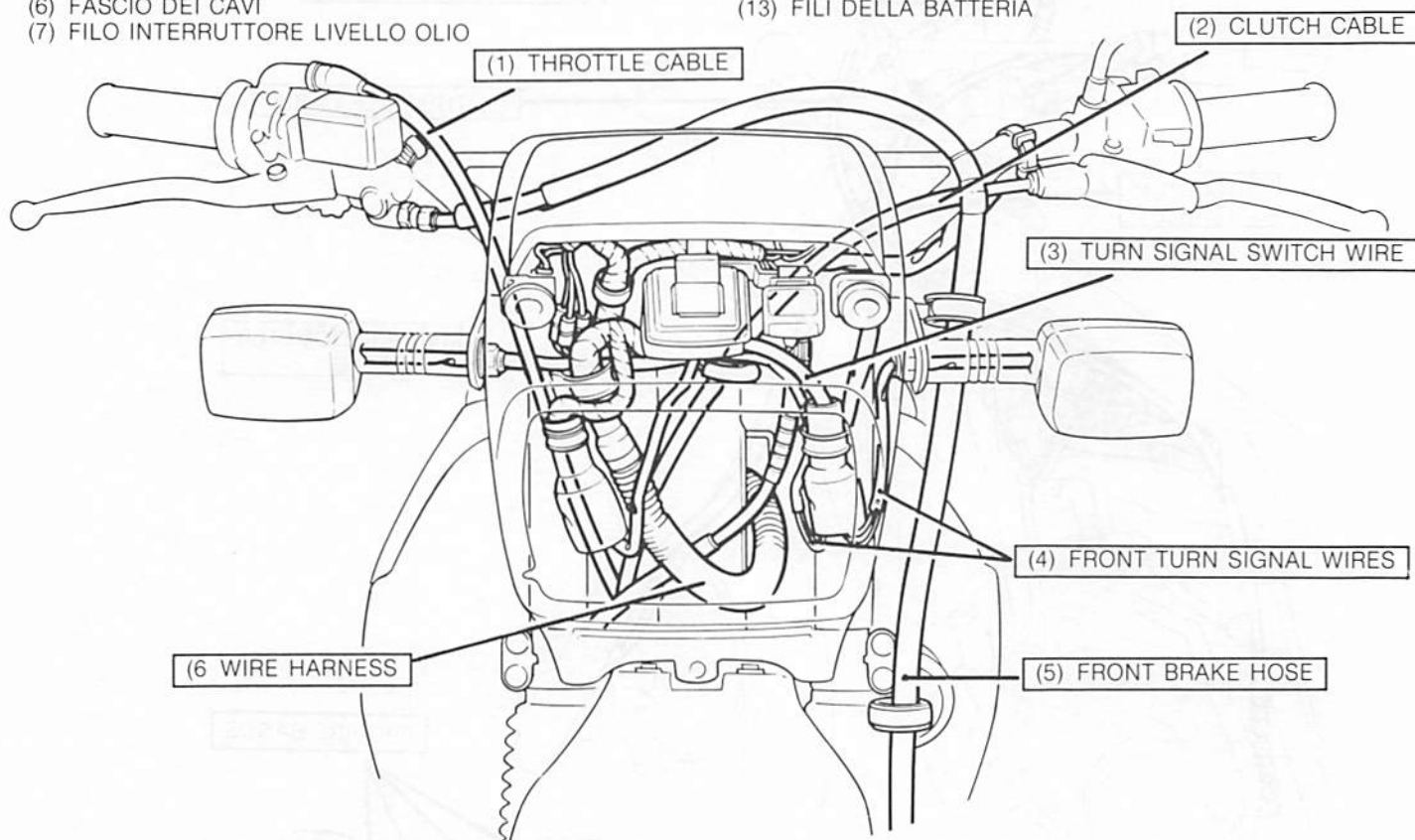
- (4) CAVO TACHIMETRO
- (5) FASCETTE DEI FILI
- (6) FASCIO DEI CAVI





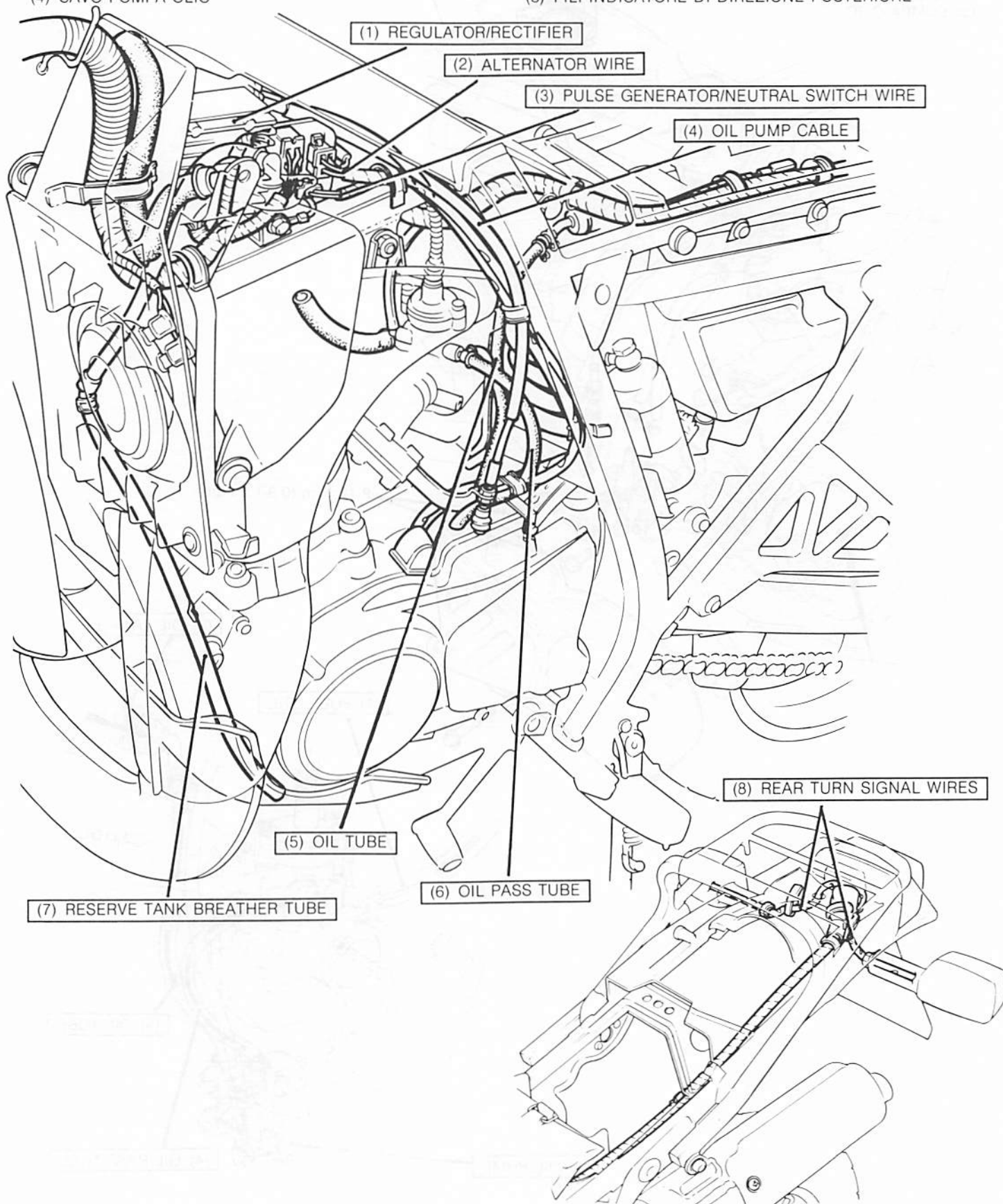
- (1) CAVO ACCELERATORE
- (2) CAVO DELLA FRIZIONE
- (3) FILO INTERRUOTORE INDICATORE DI DIREZIONE
- (4) FILI INDICATORE DI DIREZIONE ANTERIORE
- (5) TUBO FRENO ANTERIORE
- (6) FASCIO DEI CAVI
- (7) FILO INTERRUOTORE LIVELLO OLIO

- (8) TUBI SFIATO CARBURATORE
- (9) TUBO SFIATO BATTERIA
- (10) TUBO SFIATO AMMORTIZZATORE
- (11) FILO INTERRUOTORE STOP POSTERIORE
- (12) TUBO SFIATO SERBATOIO OLIO
- (13) FILI DELLA BATTERIA



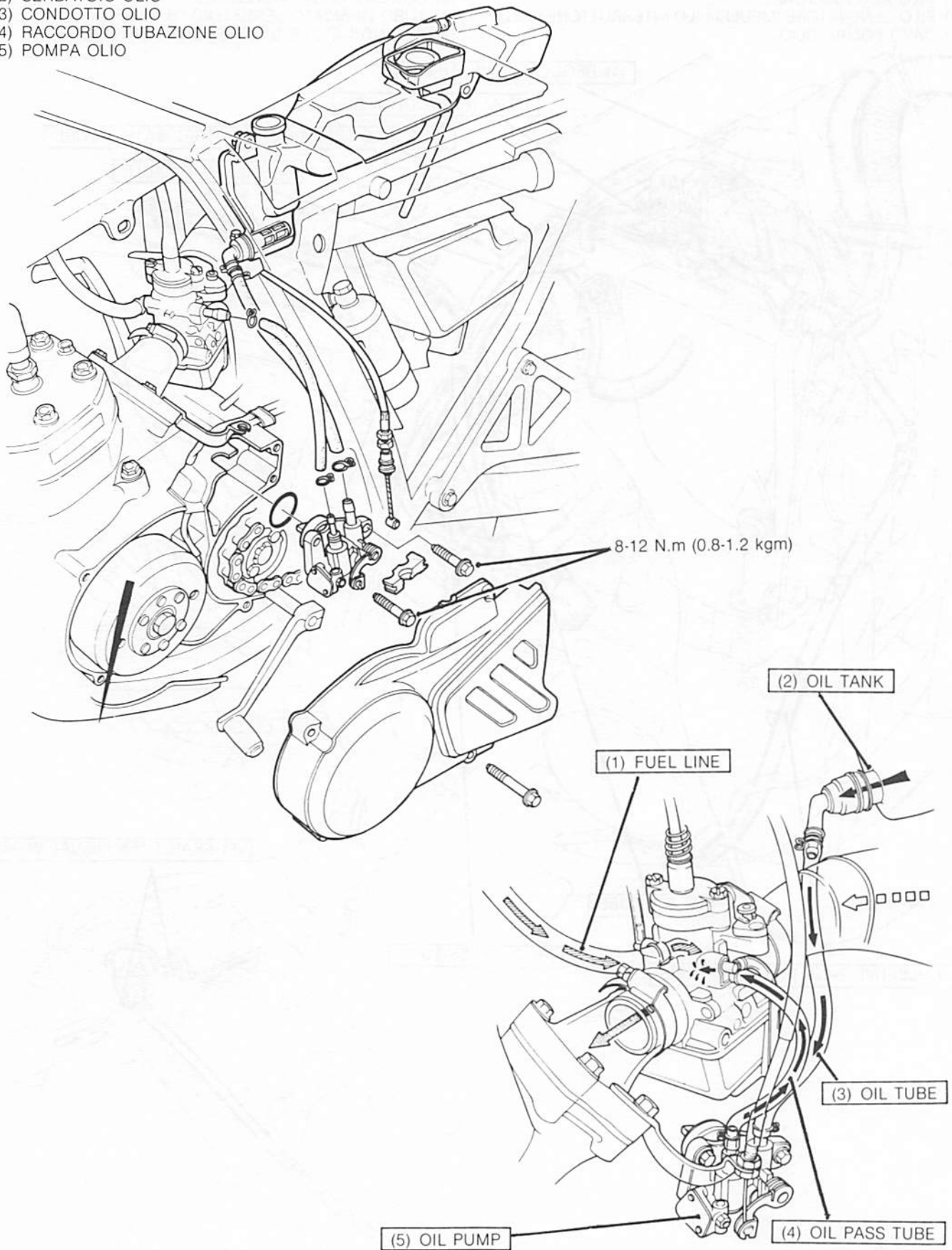


- | | |
|--|---|
| (1) REGOLATORE/RETTIFICATORE | (5) CONDOTTO OLIO |
| (2) FILO ALTERNATORE | (6) CONDOTTO PASSAGGIO OLIO |
| (3) FILO GENERATORE IMPULSI/FILO INTERRUOTTORE FOLLE | (7) TUBO DI SFIATO SERBATOIO DI RISERVA |
| (4) CAVO POMPA OLIO | (8) FILI INDICATORE DI DIREZIONE POSTERIORE |





- (1) CONDOTTO ALIMENTAZIONE
- (2) SERBATOIO OLIO
- (3) CONDOTTO OLIO
- (4) RACCORDO TUBAZIONE OLIO
- (5) POMPA OLIO





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	2-1	REGOLAZIONE CAVO DI	
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE		CONTROLLO DELL'OLIO	2-4
INCONVENIENTI	2-1	SPURGO DELLA POMPA DELL'OLIO	2-4
OLIO DELLA TRASMISSIONE	2-2	SERBATOIO OLIO	2-5
POMPA DELL'OLIO	2-3	PUNTI DI LUBRIFICAZIONE	2-6

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERALI

- Tutti gli interventi di manutenzione sulla pompa possono essere effettuati con il motore montato sul telaio.
- Usare la massima cautela nella rimozione ed installazione della pompa dell'olio per evitare che polvere e sporco entrino nel motore.
- Non cercare di smontare la pompa dell'olio.
- Spurgare l'aria dalla pompa dell'olio qualora ci sia aria nella tubazione dal serbatoio alla pompa oppure se la tubazione è stata staccata.
- Spurgare l'aria dal tubo di raccordo dell'olio (dalla pompa al condotto di immissione) se la tubazione è stata staccata.

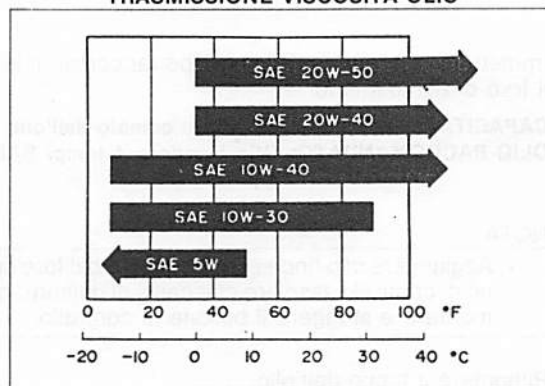
DATI TECNICI

Capacità serbatoio olio	1,2 litri
Olio raccomandato	CASTROL NEW FORMULA TTS, AGIP 2T, ESSO 2T
Capacità olio trasmissione	0,7 litri (cambio olio) 0,8 litri (smontaggio)
Olio trasmissione raccomandato	Olio Honda a 4 tempi SA 10W-40 o equivalente. Viscosità dell'olio: Si possono impiegare olii di diversa viscosità a seconda della temperatura media della zona di impiego, attenendosi a quanto indicato nella tabella.

COPPIE DI SERRAGGIO

Bullone di drenaggio	20-25 Nm
Bullone montaggio pompa olio	8-12 Nm
Bullone controllo olio	8-12 Nm

TRASMISSIONE VISCOSITÀ OLIO



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Fumo eccessivo/Eccessiva formazione di incrostazioni sulla candela

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

Surriscaldamento

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

Pistone grippato o bruciato

- Mancanza di olio nel serbatoio o tubo dell'olio ostruito.
- Pompa non correttamente sincronizzata (olio insufficiente).
- Aria nel tubo dell'olio.
- Pompa dell'olio difettosa.

L'olio non defluisce dal serbatoio

- Foro di sfiato del tappo del serbatoio ostruito.
- Filtro protettivo del serbatoio dell'olio ostruito.



OLIO DELLA TRASMISSIONE

LIVELLO DELL'OLIO

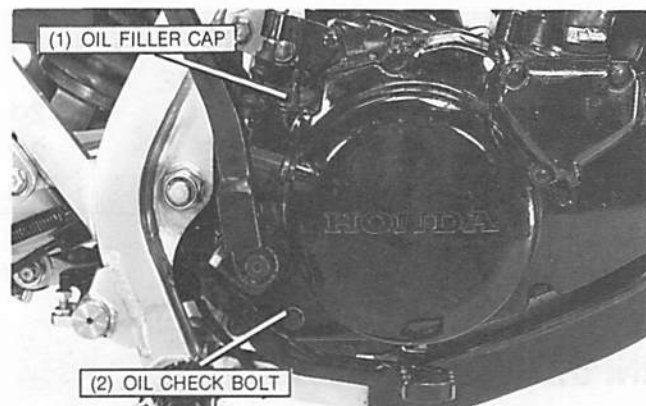
Prima di controllare il livello dell'olio, avviare il motore e lasciarlo scaldare per circa 3 minuti.

Piazzare il motociclo in posizione verticale e togliere il bullone di controllo dell'olio: l'olio deve defluire.

Se l'olio non defluisce, aggiungere lentamente dell'olio attraverso il foro di riempimento, finché non inizierà ad uscire. Non appena l'olio smette di uscire, riavvitare il bullone di controllo.

COPPIA DI SERRAGGIO: 8-12 Nm(0.8-1.2 kgm)

- (1) TAPPO DI RIEMPIMENTO OLIO
- (2) BULLONE DI CONTROLLO DELL'OLIO



CAMBIO DELL'OLIO

NOTA

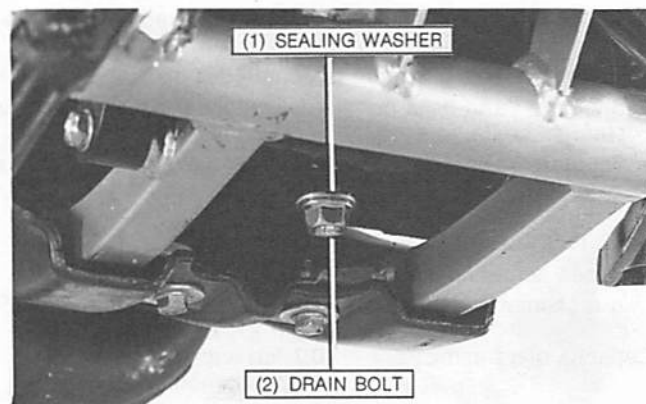
- Scaldare il motore prima di scaricare l'olio: ciò assicura un drenaggio rapido e completo.

Rimuovere il tappo di riempimento dell'olio dal coperchio destro del basamento. Collocare un recipiente sotto il motore per raccogliere l'olio e svitare il bullone di drenaggio.

Dopo che l'olio sarà completamente uscito, controllare che la rondella di tenuta sia in buone condizioni e rimontare il bullone di drenaggio.

COPPIA DI SERRAGGIO: 20-25 Nm(2.0-2.5 kgm)

- (1) RONDELLA DI TENUTA
- (2) BULLONE DI DRENAGGIO



Immettere lentamente l'olio del tipo raccomandato attraverso il foro di riempimento.

CAPACITÀ: 0,7 litri al cambio dell'olio
OLIO RACCOMANDATO: Olio Honda a 4 tempi SAE 10W-40 o equivalente

NOTA

- Aggiungere olio finché non defluisce dal foro del bullone di controllo, lasciare che cessi di defluire, quindi rimontare e stringere il bullone di controllo.

Rimontare il tappo dell'olio.

Avviare il motore e controllare che non vi siano perdite. Fermare il motore e controllare nuovamente il livello dell'olio.



POMPA DELL'OLIO

RIMOZIONE

NOTA

- Evitare che polvere ed abrasivi penetrino nella pompa e nelle tubazioni dell'olio.

Rimuovere il coperchio sinistro del basamento (pag. 8-2).
Staccare il cavo di controllo della pompa dell'olio dalla leva di controllo della pompa.
Rimuovere i bulloni di montaggio della pompa dell'olio.
Staccare i tubi dell'olio e i tubi di raccordo dalla pompa.
Rimuovere la pompa dell'olio.

- (1) CAVO DI CONTROLLO
- (2) TUBAZIONI
- (3) BULLONI

CONTROLLO

Controllare che l'anello di tenuta non sia usurato o danneggiato.
Controllare che il corpo della pompa dell'olio e le superfici di accoppiamento non siano usurate o danneggiate.
Controllare il funzionamento della leva di controllo.

AVVERTENZA

- Non cercare di smontare la pompa dell'olio.

- (1) LEVA DI CONTROLLO
- (2) SUPERFICI DI ACCOPPIAMENTO
- (3) ANELLO DI TENUTA

INSTALLAZIONE

NOTA

- Applicare del grasso all'anello di tenuta.
- Evitare che polvere ed abrasivi penetrino nella pompa e nelle tubazioni dell'olio.

Installare saldamente la pompa dell'olio.
Montare e stringere i bulloni di montaggio della pompa dell'olio.

COPPIA DI SERRAGGIO: 8-12 Nm (0.8-1.2 kgm)

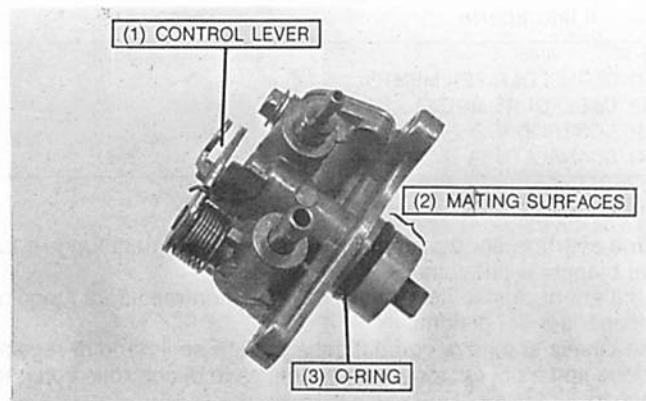
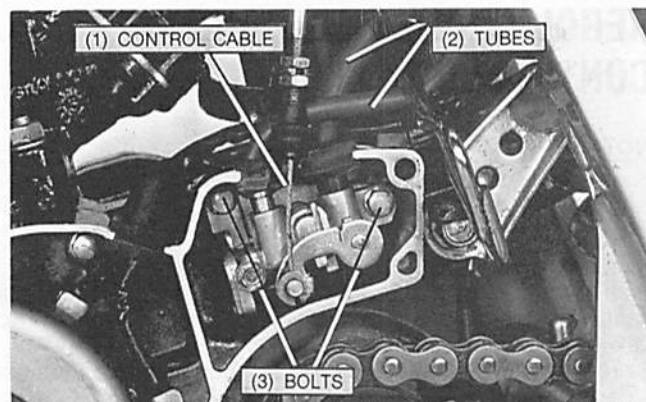
Collegare il tubo dell'olio ed il tubo di raccordo alla pompa.
Installare i passacavi e collegare il cavo di controllo della pompa.

NOTA

- Dopo aver installato la pompa dell'olio eseguire i seguenti controlli e regolazioni:
- regolazione del cavo di controllo (pag. 2-3);
- spurgo della pompa dell'olio (pag. 2-3);
- spurgo del tubo di raccordo (pag. 2-3);
- controllo di eventuali perdite.

Rimontare il coperchio sinistro del basamento (pag. 8-4).

- (1) TUBO DELL'OLIO
- (2) TUBO DI RACCORDO
- (3) PASSACAVI
- (4) VITI DI MONTAGGIO
- (5) CAVO DI CONTROLLO





REGOLAZIONE DEL CAVO DI CONTROLLO DELL'OLIO

NOTA

- Questa operazione deve essere effettuata dopo che è stato regolato il cavo dell'acceleratore (pag. 3-4).

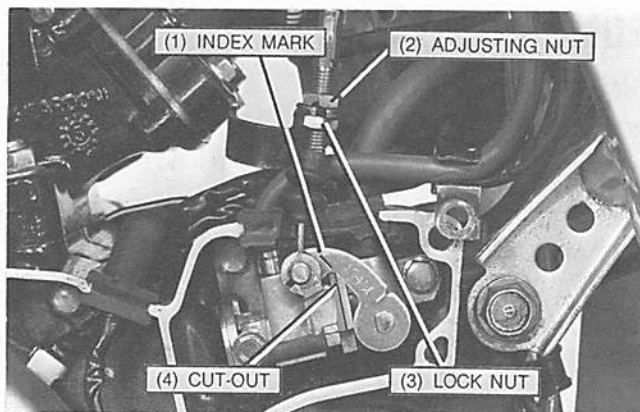
Rimuovere il coperchio sinistro del basamento (pag. 8-2). Controllare che la scanalatura sul corpo della pompa sia allineata con il segno di riferimento sulla leva di controllo con l'acceleratore completamente aperto.

La regolazione si effettua allentando il controdado e ruotando il dado di registro.

NOTA

- Si può tollerare un disallineamento fino ad 1 mm verso il lato aperto.

- (1) SEGNO DI RIFERIMENTO
(2) DADO DI REGISTRO
(3) CONTRODADO
(4) SCANALATURA



Una apertura eccessiva della leva di controllo darà luogo a fumi bianchi e difficoltà di avviamento.

Una apertura insufficiente della leva di controllo darà luogo al grippaggio del pistone.

Se la leva si muove con difficoltà oppure se il dado di regolazione non è più efficace, sostituire il cavo di controllo con uno nuovo.

SPURGO DELLA POMPA DELL'OLIO

La presenza di aria nei condotti dell'olio, può bloccare o restringere il flusso dell'olio, provocando gravi danni al motore.

Spurgare l'aria dapprima dal tubo dell'olio e dalla pompa, poi spurgare il tubo di raccordo.

SPURGO DEL TUBO E DELLA POMPA DELL'OLIO

NOTA

- Spurgare l'aria dal tubo e dalla pompa quando il condotto dell'olio è stato staccato o vi è dell'aria nel tubo.

(1) TAPPO

Rimuovere la sella ed il tappo del serbatoio olio.

Riempire il serbatoio con l'olio del tipo raccomandato.

Assicurarsi che il condotto sia pieno di olio e collegare la pompa dell'olio.

Avvolgere uno straccio intorno alla pompa dell'olio.

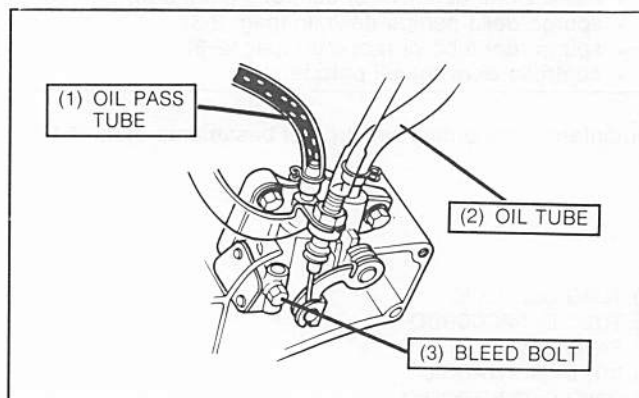
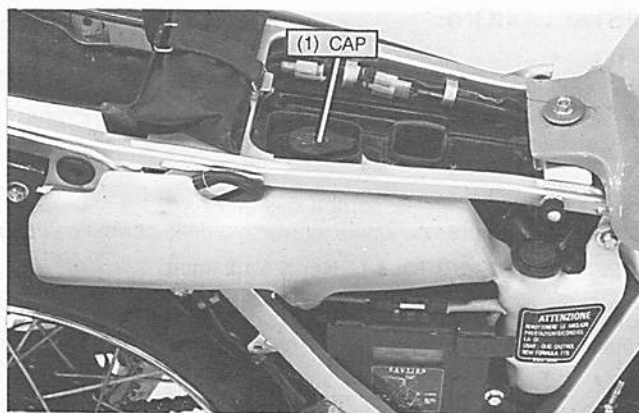
Svitare il bullone di spurgo sul lato sinistro della pompa dell'olio.

Stringere il bullone di spurgo quando non vi sono più bollicine di aria nell'olio che fuoriesce dalla vite.

NOTA

- Spurgare il tubo di raccordo dopo aver spurgato il tubo e la pompa dell'olio.

- (1) TUBO DI RACCORDO
(2) TUBO DELL'OLIO
(3) VITE DI SPURGO





SPURGO DEL TUBO DI RACCORDO DELL'OLIO

Far uscire la benzina dal carburatore. Ruotare il rubinetto del carburante sulla posizione OFF e staccare il condotto del carburante dalla valvola di alimentazione. Collegare il condotto del carburante ad un recipiente riempito con miscela benzina-olio (25-50 parti di benzina per una parte di olio).

Rimuovere il tubo di raccordo dell'olio dal carburatore.

Riempire il tubo di raccordo dell'olio con l'olio motore del tipo raccomandato e collegarlo alla pompa dell'olio.

Avviare il motore e farlo funzionare per circa 10 minuti con la leva di controllo della pompa olio in posizione di completa apertura, per forzare l'aria fuori del tubo di raccordo insieme all'olio.

ATTENZIONE

- *Eseguire questa operazione in un ambiente ben ventilato.*

AVVERTENZA

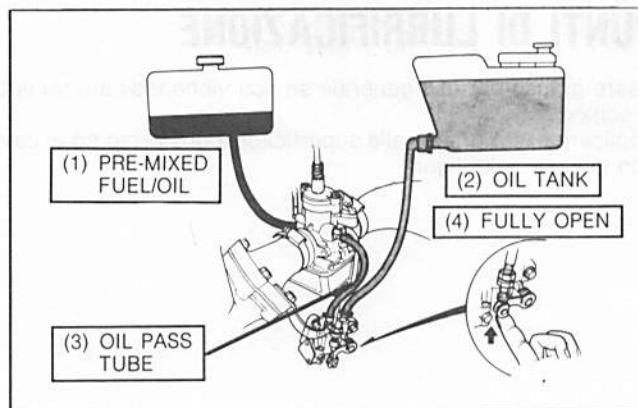
- Usare olio motore del tipo raccomandato.
- Non far salire di giri il motore.

(1) MISCELA PREPARATA DI OLIO/BENZINA

(2) SERBATOIO OLIO

(3) TUBO DI RACCORDO DELL'OLIO

(4) COMPLETAMENTE APERTO



SERBATOIO DELL'OLIO

RIMOZIONE

Rimuovere la sella e la fiancata destra.

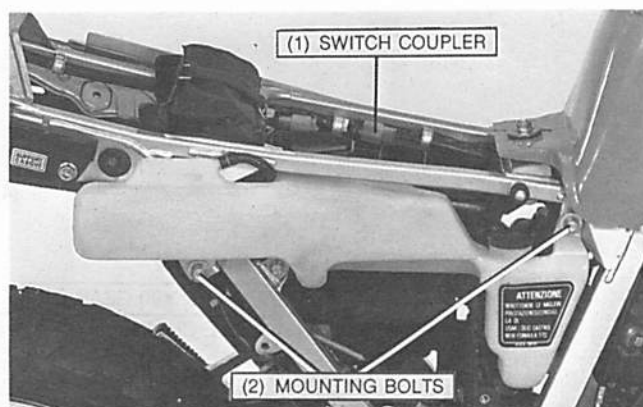
Rimuovere la batteria (pag. 17-2).

Svuotare l'olio dal serbatoio dell'olio.

Rimuovere i due bulloni di montaggio del serbatoio dell'olio e staccare la spina dell'interruttore del livello dell'olio.

(1) SPINA DELL'INTERRUTTORE

(2) BULLONI DI MONTAGGIO



INSTALLAZIONE

Montare il serbatoio dell'olio seguendo l'ordine inverso allo smontaggio.

Effettuare lo spurgo della pompa dell'olio (pag. 2-4).

(1) TUBO DI SFIATO DELL'ARIA

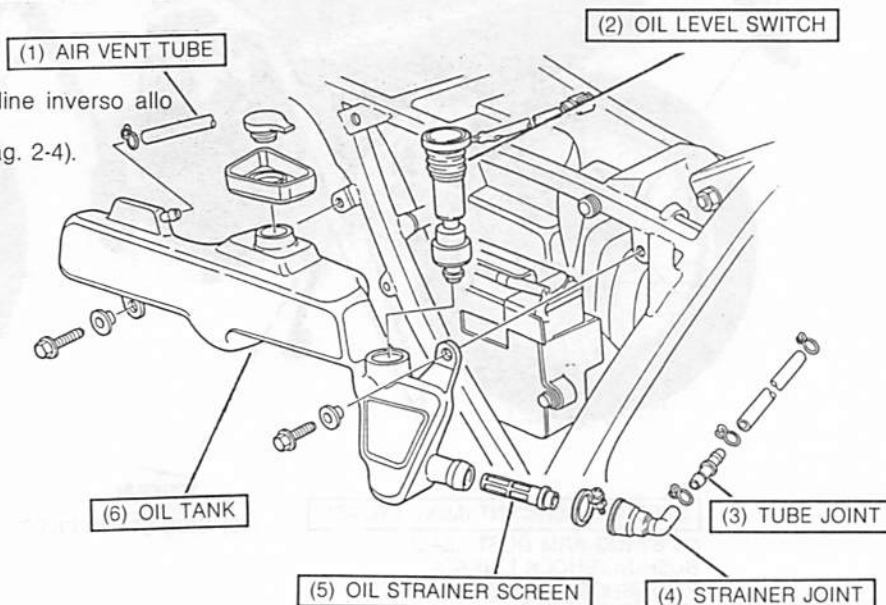
(2) INTERRUTTORE LIVELLO OLIO

(3) RACCORDO

(4) RACCORDO DEL FILTRO

(5) RETINO DEL FILTRO OLIO

(6) SERBATOIO OLIO



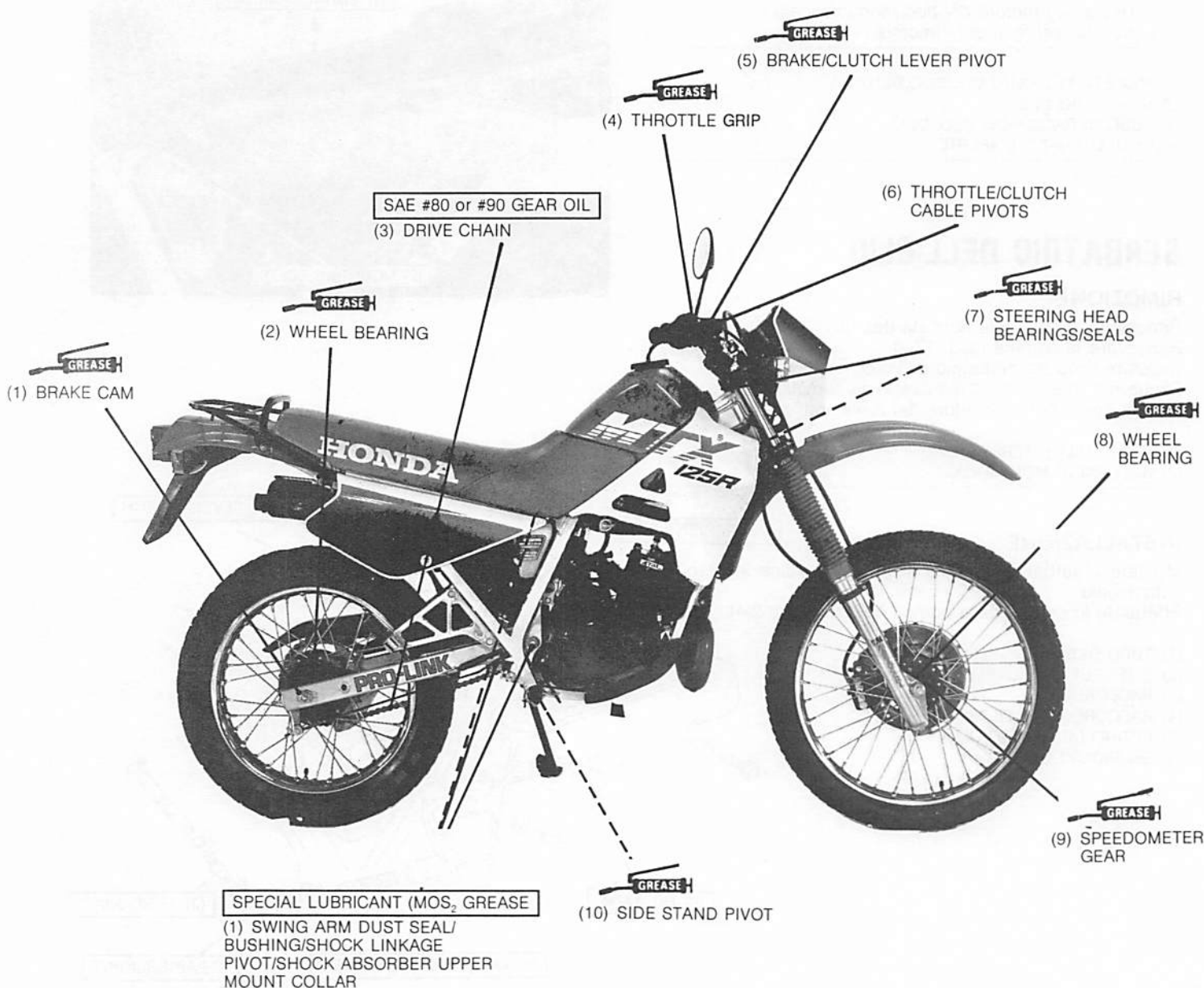


PUNTI DI LUBRIFICAZIONE

Usare grasso per uso generale se non viene indicato un tipo specifico.

Applicare olio o grasso alle superfici di scorrimento ed ai cavi non indicati nella figura.

- (1) CAMMA DEL FRENO
- (2) CUSCINETTO RUOTA
- (3) CATENA DI TRASMISSIONE
- (4) MANOPOLA DEL GAS
- (5) PERNO LEVA DEL FRENO E DELLA FRIZIONE
- (6) PERNI DEL CAVO DELL'ACCELERATORE E DELLA FRIZIONE
- (7) CUSCINETTI E GUARNIZIONI DELLA TESTA DELLO STERZO
- (8) CUSCINETTO RUOTA
- (9) INGRANAGGIO DEL TACHIMETRO
- (10) PERNO DEL CAVALLETTO LATERALE
- (11) PARAPOLVERE/BOCCOLA FORCELLONE
- PERNO ARTICOLAZIONE DELLA SOSPENSIONE
- GHIERA SUPERIORE DELL'AMMORTIZZATORE





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	3-1	TEST DI COMPRESSIONE	3-8
PROGRAMMA DI MANUTENZIONE	3-3	CATENA DI TRASMISSIONE	3-9
CONDOTTO DI ALIMENTAZIONE	3-4	BATTERIA	3-10
FUNZIONAMENTO COMANDO GAS	3-4	LIQUIDO DEI FRENI	3-10
FILTRO ARIA	3-5	USURA PASTICCHE FRENI	3-11
CANDELA	3-6	IMPIANTO FRENANTE	3-11
CONDOTTO OLIO MOTORE	3-6	INTERRUTTORE LUCI FRENI	3-12
RETINO FILTRO OLIO	3-6	ORIENTAMENTO FARO	3-13
REGIME DEL MINIMO DEL		FRIZIONE	3-13
CARBURATORE	3-7	CAVALLETTO LATERALE	3-14
LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO		SOSPENSIONI	3-14
DEL RADIATORE	3-7	BULLONERIA ED ORGANI DI UNIONE	3-15
DISINCROSTAZIONE SISTEMA		RUOTE/RAGGI	3-15
DI SCARICO	3-8	CUSCINETTI TESTA DELLO STERZO	3-16

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

ATTENZIONE

- *Poggiare il motociclo sul cavalletto laterale su una superficie orizzontale prima di iniziare qualsiasi lavoro.*
- *Se devono essere effettuate delle operazioni con il motore acceso, assicurarsi che l'ambiente sia ben ventilato. Mai tenere il motore acceso in un ambiente chiuso. I gas di scarico contengono monossido di carbonio, sostanza tossica.*

DATI TECNICI

Motore

Gioco della manopola del gas
Distanza tra gli elettrodi:
Candele raccomandate:

2-6 mm
0,7-0,8 mm

Per climi freddi - 5°C	BR7ES (NGK), W22ESR-U (ND)
Standard	BR8ES (NGK), W24ESR-U (ND)
Per uso prolungato ad alte velocità	BR9ES (NGK), W27ESR-U (ND)

Regime del minimo:
Compressione del cilindro:
Anticipo di accensione:
Iniziale:
Anticipo massimo:

1.400 ± 100 g/m
1078,7 kPa (11.0 kg/cm²)
21° prima PMS a 1300 ± 100 g/min.
6° prima PMS a 10.000 g/min.

**Telaio**

Gioco della catena di trasmissione	35-45 mm
Altezza pedale del freno	10-20 mm
Gioco pedale del freno	25-35 mm
Gioco della frizione	10-20 mm
Pressione aria standard	0 kPa (0 kg/cm ²)

Dimensioni pneumatici e pressioni raccomandate

		ANTERIORE	POSTERIORE
Pressione pneumatici kPa (kg/cm ²)	solo guidatore	150 kPa (1.5)	150 kPa (1.5)
	guidatore e passeggero	150 kPa (1.5)	175 kPa (1,75)
Dimensioni pneumatici		3,00-21 4PR	4,00-18 4PR
Profondità minima battistrada		3 mm	3 mm

Coppie di serraggio

Dado perno ruota posteriore	60-80 N·m (6.0-8.0 kg·m)
Raggi	2,5-5,0 N·m (0.25-0.50 kg·m)
Bloccaggio del cerchio	10-15 N·m (1.0-1.5 kg·m)

Attrezzi

Manometro pressione	o equivalente disponibile in commercio
Chiave C, 5,8 × 6,1mm	07701-0020300



PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

Effettuare il controllo precedente la messa in funzione del motociclo, come descritto nel libretto di Uso e Manutenzione, ad ogni intervallo di manutenzione indicato nella seguente tabella.

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)				
			1.000 km	4.000 km	8.000 km	12.000 km	Rifer. Capitolo
		OGNI					
* TUBAZIONI CARBURANTE				C	C	C	3-4
* RETINO DEL CARBURANTE			P	P	P	P	3-4
* FUNZIONAMENTO COMANDO ACCELERATORE			C	C	C	C	3-4
FILTRO ARIA	Nota 1			P	P	P	3-5
CANDELA				C	S	C	3-6
OLIO TRASMISSIONE	Ogni 2 anni S*						2-2
* TUBAZIONI OLIO MOTORE				C	C	C	3-6
* FILTRO OLIO MOTORE						P	3-6
** POMPA OLIO			C	C	C	C	2-4
* MINIMO DEL CARBURATORE			C	C	C	C	3-7
LIQUIDO REFRIGERANTE					C		3-7
* RADIATORE					C		9-3
* TUBAZIONI E RACCORDI CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO			C		C		9-3
** DISINCRUSTAZIONE TESTA					P		6-2
** DISINCRUSTAZIONE FORO SCARICO CILINDRO					P		6-4
** DISINCRUSTAZIONE CIRCUITO DI SCARICO						P	3-8
CATENA DI TRASMISSIONE			C, L ogni 1.000 Km				3-9
BATTERIA			C	C	C	C	3-10
LIQUIDO FRENI	Ogni mese: C Ogni 2 anni: S		C	C	C	C	3-10
USURA PASTICCHE/CEPPI FRENO				C	C	C	3-11
CIRCUITO FRENANTE			C		C		3-11
* INTERRUETTORE LUCE FRENO			C	C	C	C	3-12
* ORIENTAMENTO FARO			C	C	C	C	3-13
FRIZIONE			C		C		3-13
CAVALLETTO				C	C	C	3-14
* SOSPENSIONI			C		C		3-14
* BULLONERIA E ORGANI DI UNIONE			C	C	C	C	3-15
** RUOTE/RAGGI			C		C		3-15
** CUSCINETTI CANNOTTO DI STERZO			C			C	3-16

* Gli interventi devono 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 questi interventi soltanto presso concessionari autorizzati Honda.

NOTE

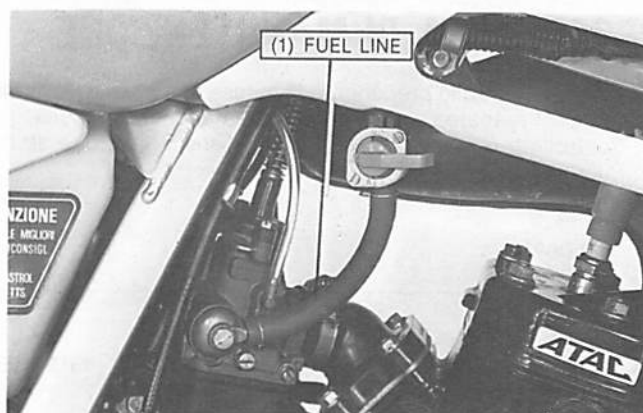
1. Effettuare la manutenzione più frequentemente se la moto viene impiegata in zone molto polverose.
2. Per percorrenze più elevate ripetere con la frequenza indicata nella tabella.



CONDOTTI DEL CARBURANTE

Controllare le tubazioni del carburante e sostituire tutti i particolari che presentano segni di deterioramento, danni o perdita.

(1) CONDOTTO DEL CARBURANTE



RETINO DEL CARBURANTE

Ruotare il rubinetto del carburante sulla posizione OFF. Rimuovere il retino del carburante dalla tubazione del carburante.

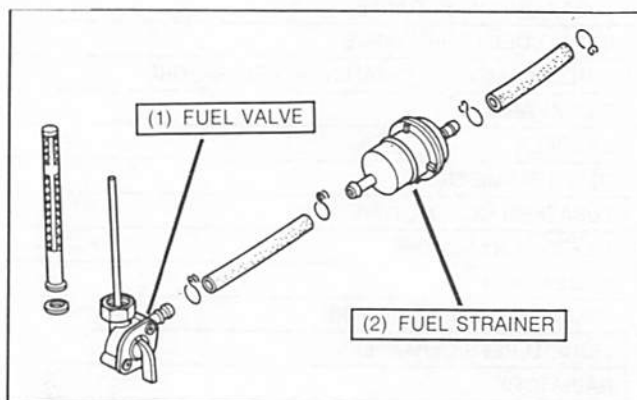
ATTENZIONE

- **Allontanare la benzina da fiamme o scintille.**
- **Asciugare immediatamente la benzina eventualmente versata.**

Installare il retino del carburante nuovo nell'ordine inverso allo smontaggio.

(1) VALVOLA DEL CARBURANTE

(2) RETINO DEL CARBURANTE



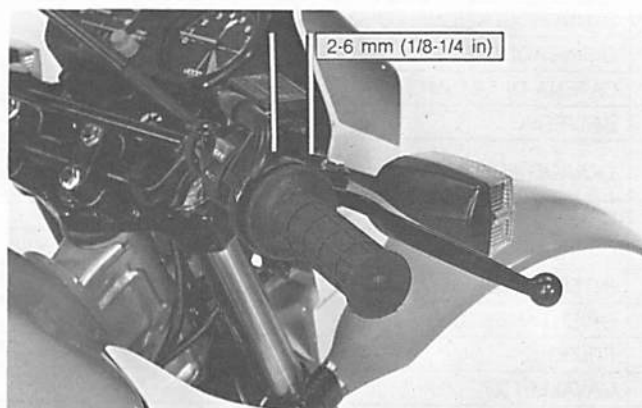
FUNZIONAMENTO DEL COMANDO DEL GAS

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

Assicurarsi che i cavi del gas non siano corrosi, danneggiati o attorcigliati e sostituirli se necessario.

Lubrificare i cavi del gas (pag. 2-6) se non scorrono agevolmente. Misurare la corsa a vuoto della manopola del gas sulla flangia della manopola.

CORSA A VUOTO: 2-6 mm



Effettuare le seguenti regolazioni:

Estrarre il tappo di gomma dal registro.

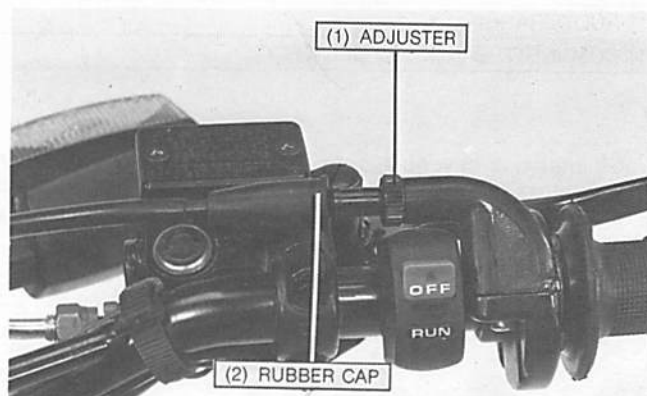
Ruotare il registro secondo la necessità.

Montare il tappo di gomma.

Controllare nuovamente il funzionamento del comando gas.

(1) REGISTRO

(2) TAPPO DI GOMMA





FILTRO ARIA

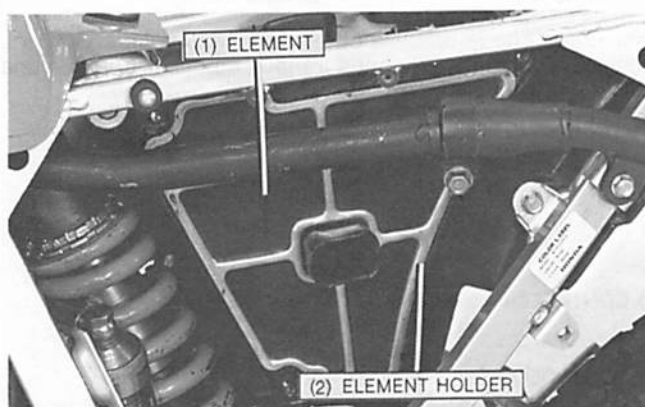
Rimuovere la sella e la fiancata sinistra.
Rimuovere la protezione del tubo di scarico.
Rimuovere il coperchio della scatola del filtro dell'aria togliendo le tre viti.

(1) COPERCHIO DELLA SCATOLA DEL FILTRO ARIA



Rimuovere l'elemento del filtro aria dalla scatola.
Rimuovere il supporto dell'elemento dall'elemento.

(1) ELEMENTO DEL FILTRO ARIA
(2) SUPPORTO DELL'ELEMENTO



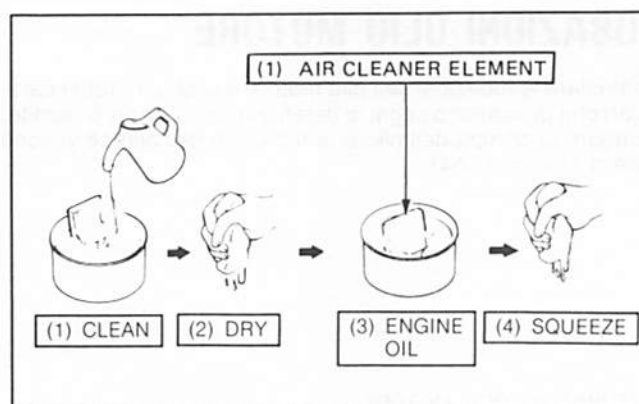
Lavare l'elemento del filtro aria in un solvente non infiammabile o a alto punto di infiammabilità, strizzarlo per eliminare l'eccesso di solvente e farlo asciugare perfettamente.

ATTENZIONE

- **Per pulire l'elemento del filtro aria non usare benzina o solventi a basso punto di infiammabilità. Ne potrebbe risultare un incendio o una esplosione.**

Immergere l'elemento del filtro aria in olio per ingranaggi (SAE 80-90) e spremere l'eccesso.
Montare i supporti dell'elemento sull'elemento.
Montare l'elemento del filtro aria nella scatola.
Montare il coperchio della scatola del filtro aria, la protezione del tubo di scarico, la fiancata sinistra e la sella.

(1) ELEMENTO DEL FILTRO DELL'ARIA
(2) PULIRE
(3) ASCIUGARE
(4) OLIO MOTORE
(5) STRIZZARE





CANDELA

Staccare la pipetta della candela e rimuovere la candela. Esaminare la candela ed eliminarla se l'isolante risulta fessurato o scheggiato.

Misurare la distanza tra gli elettrodi con uno spessore a filo. Regolare la distanza piegando con cautela l'elettrodo laterale.

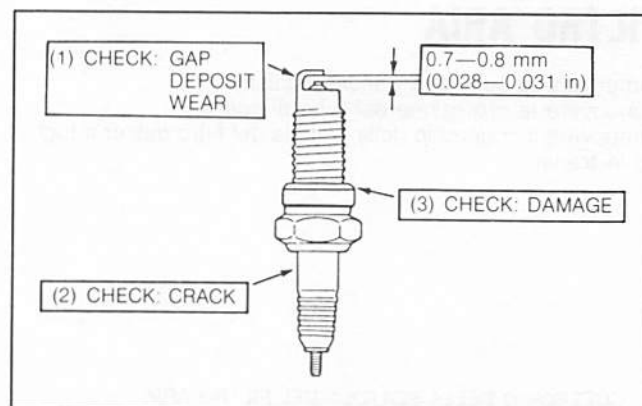
DISTANZA TRA GLI ELETTRODI: 0,7-0,8 mm.

CANDELE PRESCRITTE:

Per basse temperature sotto 5°C	W22ESR-U (ND) BR7ES (NGK)
Standard	W24ESR-U (ND) BR8ES (NGK)
Per uso prolungato ad alte velocità	W27ESR-U (ND) BR9ES (NGK)

Assicurarsi che la rondella di tenuta sia in buone condizioni. Montare la candela, stringerla a mano e poi serrarla con una chiave per candele.

Collegare la pipetta della candela.



(1) CONTROLLARE: DISTANZA TRA GLI ELETTRODI
DEPOSITI CARBONIOSI
USURA

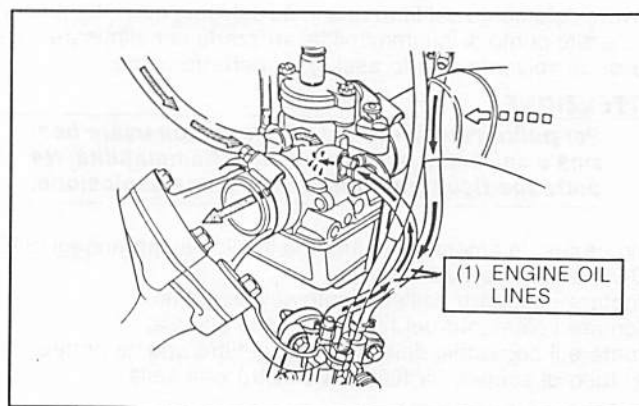
(2) CONTROLLARE: FESSURAZIONI

(3) CONTROLLARE: DANNI

TUBAZIONI OLIO MOTORE

Controllare le tubazioni dell'olio motore e sostituire tutti i particolari che presentano segni di deterioramento, danni o perdite. Spurgare la pompa dell'olio e le tubazioni dell'olio se vi sono bolle d'aria (pag. 2-4).

(1) TUBAZIONI OLIO MOTORE



RETINO DEL FILTRO OLIO MOTORE

Rimuovere il coperchio del basamento sinistro (Pag 8-2). Staccare la tubazione di immissione dell'olio sulla pompa e far scolare l'olio in un recipiente pulito.

(1) TUBAZIONE DI IMMISSIONE OLIO.



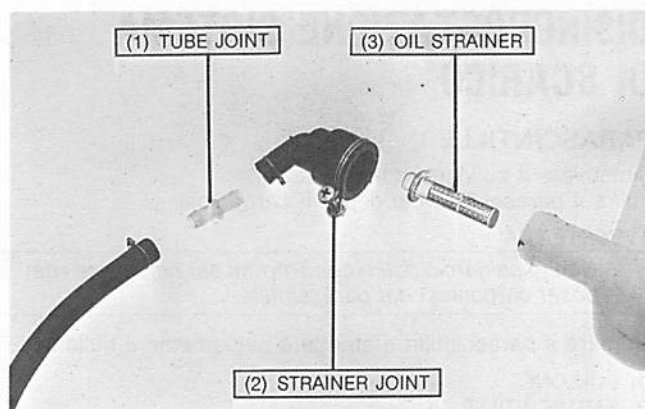


Rimuovere il serbatoio dell'olio (Pag. 2-5).
Rimuovere il raccordo del filtro olio sulla parte inferiore del serbatoio allentando la fascetta del raccordo.
Rimuovere il filtro dell'olio dal raccordo del filtro.

NOTA

- Allontanare tutti i particolari smontati dalla polvere e da abrasivi.

- (1) RACCORDO DELLA TUBAZIONE
(2) RACCORDO DEL FILTRO
(3) FILTRO OLIO



Pulire il filtro dell'olio con aria compressa. Sostituire il filtro se necessario.

Rimontare il filtro nel raccordo del filtro.

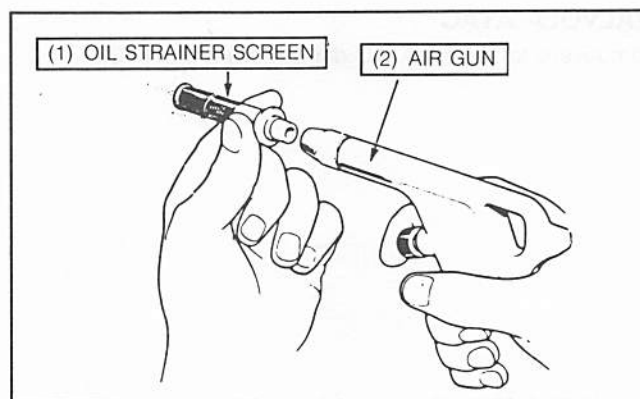
Installare il raccordo sul serbatoio dell'olio e stringere saldamente la fascetta del raccordo.

Riempire il serbatoio dell'olio con olio del tipo raccomandato e spurgare l'aria dalla pompa e dalle tubazioni (pag. 2-4).

CAPACITÀ SERBATOIO OLIO: 1,2 litri
OLIO MOTORE RACCOMANDATO: CASTROL NEW FORMULA TTS, AGIP 2T, ESSO 2T

Collegare saldamente le tubazioni dell'olio e controllare che non vi siano perdite.

- (1) RETINO FILTRO OLIO
(2) PISTOLA PER L'ARIA COMPRESSA



REGIME DEL MINIMO DEL CARBURATORE

NOTA

- Controllare e regolare il regime del 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.

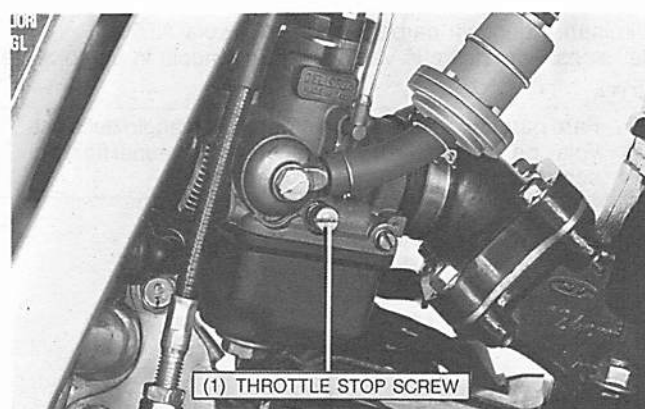
Riscaldare il motore.

Porre la motocicletta sul cavalletto laterale e mettere il cambio in folle.

Controllare il regime del minimo e se necessario, ruotare la vite di regolazione del gas.

REGIME DI MINIMO: 1.400 ± 100 g/min.

- (1) VITE DI REGOLAZIONE DEL GAS



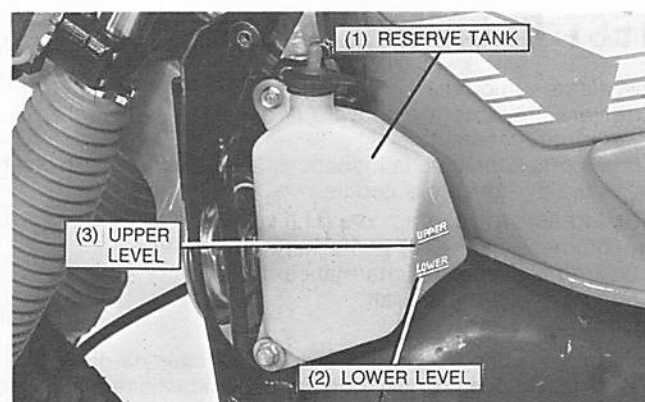
LIQUIDO REFRIGERANTE DEL RADIATORE

Rimuovere la fiancata sinistra.

Controllare il livello del liquido refrigerante nel serbatoio di riserva con il motore che gira alla normale temperatura di funzionamento. Il livello deve essere compreso tra le due linee "UPPER" e "LOWER".

Se necessario, rimuovere il tappo del serbatoio di riserva e rabboccare con una miscela 50/50 di acqua distillata ed antigelo fino a raggiungere la linea "UPPER".

- (1) SERBATOIO DI RISERVA
(2) SEGNO "LOWER"
(3) SEGNO "UPPER"





DISINCRUSTAZIONE SISTEMA DI SCARICO

PARASCINTILLE

Rimuovere il bullone ed il parascintille.
Pulire il parascintille dai depositi carboniosi.

AVVERTENZA

- Non riscaldare o pulire con solventi per rimuovere i depositi carboniosi dal parascintille.

Montare il parascintille e stringere saldamente il bullone.

- (1) BULLONE
(2) PARASCINTILLE

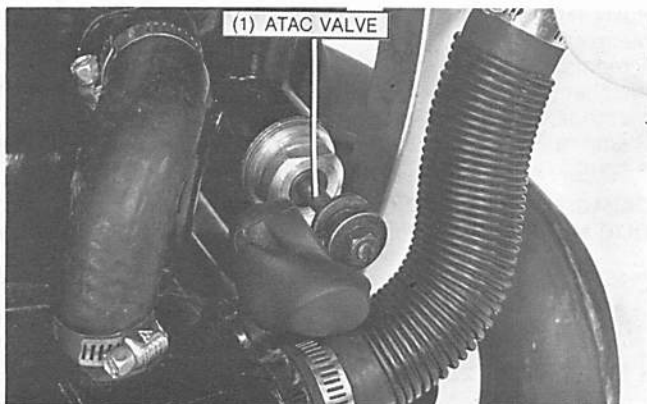


VALVOLA ATAC

Rimuovere la valvola ATAC dal cilindro (Pag. 11-2).



(1) VALVOLA ATAC

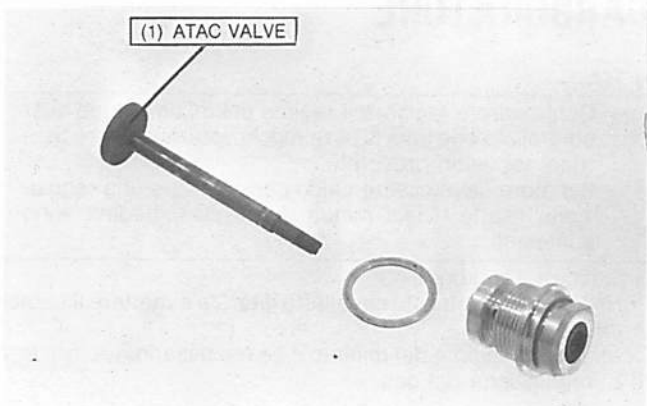


Eliminare i depositi carboniosi dalla valvola ATAC.
Se necessario, pulire la valvola immergendola in un solvente.

NOTA

- Fare particolare attenzione durante il lavaggio della valvola per evitare di danneggiare la superficie di scorrimento.

Montare la valvola ATAC (pag. 11-2)



(1) VALVOLA ATAC

TEST DI COMPRESSIONE

Riscaldare il motore.

Arrestare il motore e rimuovere la candela.

Inserire un manometro.

Aprire completamente la manopola del gas ed azionare diverse volte l'avviamento a pedale.

COMPRESSIONE: 1078,7 kPa (11.0 kg/cm²)

La compressione bassa può essere causata da:

- Guarnizione della testata manca di tenuta.
- Segmenti pistone usurati.
- Cilindro usurato.

La compressione troppo alta può essere causata da:

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





CATENA DI TRASMISSIONE

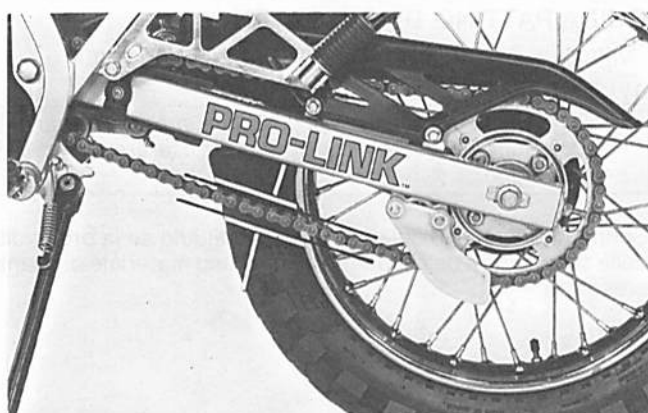
ATTENZIONE

- **Non effettuare mai controlli o lubrificazioni della catena di trasmissione con il motore in moto.**

CONTROLLO

Arrestare il motore e inserire il cambio in folle. Misurare l'allentamento della catena in un punto centrale tra gli ingranaggi.

ALLENAMENTO DELLA CATENA: 35-45 mm



REGOLAZIONE

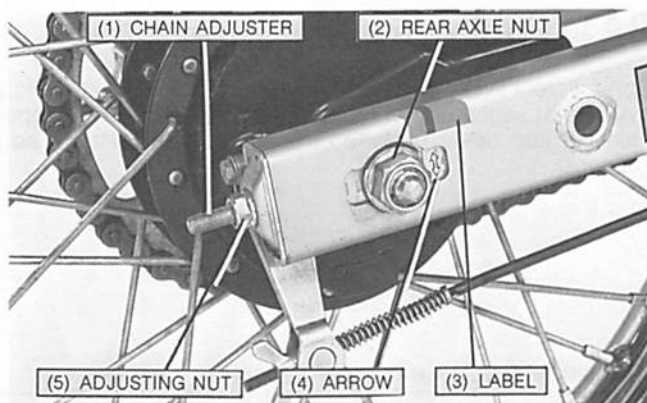
Allentare il dado del perno ruota posteriore. Ruotare i due dadi di registro dello stesso numero di giri fino ad ottenere la giusta tensione della catena. Assicurarsi che le frecce su entrambi i registri siano allineate con la stessa scala di graduazione sulla piastra di regolazione. Stringere il dado del perno ruota posteriore.

COPPIA DI SERRAGGIO: 60-80 Nm (6.0-8.0 kgm)

Stringere saldamente i dadi di registro.

NOTA

- La catena di trasmissione deve essere sostituita se l'allentamento prescritto non può essere ottenuto mediante i dadi di registro.



Dopo la regolazione, controllare il gioco del freno posteriore (Pag. 3-11).

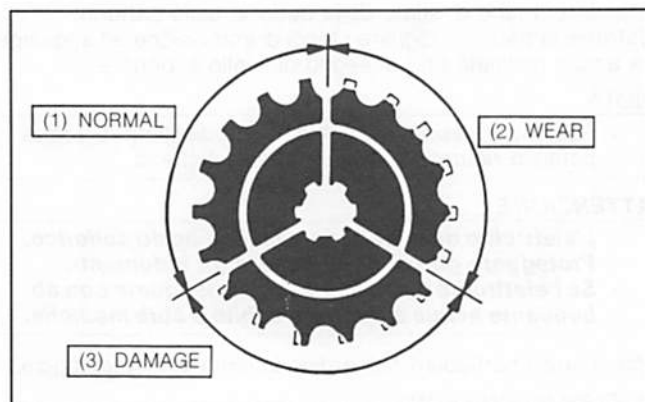
- (1) REGISTRO DELLA CATENA
- (2) DADO PERNO RUOTA POSTERIORE
- (3) PIASTRA
- (4) FRECCIA
- (5) DADO DI REGISTRO

Controllare che la catena di trasmissione e gli ingranaggi non siano danneggiati o usurati.

Una catena di trasmissione con rulli danneggiati, perni allentati o anelli di tenuta mancanti deve essere sostituita. Sostituire gli ingranaggi che sono danneggiati o eccessivamente usurati.

NOTA

- Mai installare una catena nuova su ingranaggi usurati o una catena usurata su ingranaggi nuovi. Entrambi gli ingranaggi e la catena devono essere in buone condizioni, altrimenti la catena o gli ingranaggi sostituiti saranno soggetti a rapida usura.



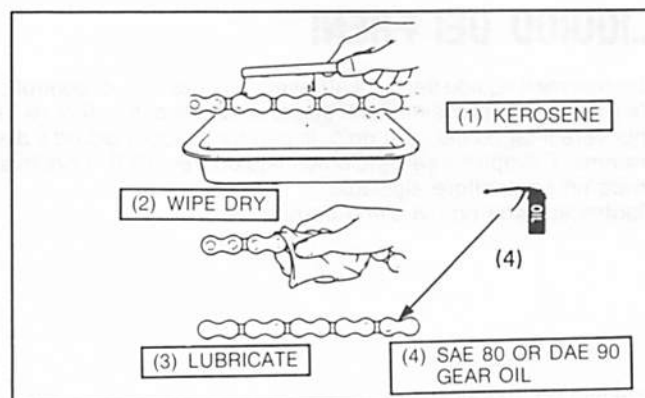
- (1) DANNEGGIATO
- (2) USURATO
- (3) NORMALE

LUBRIFICAZIONE E PULIZIA

La catena di trasmissione è fornita di piccoli anelli di tenuta tra le piastrine di articolazione. Questi anelli di tenuta possono essere danneggiati dalla pulizia a vapore, dall'acqua ad alta pressione e da alcuni solventi.

Pulire la catena con cherosene. Asciugarla e lubrificarla con olio per ingranaggi SAE 80 o 90. I lubrificanti per catene disponibili in commercio possono contenere dei solventi che potrebbero danneggiare gli anelli di tenuta di gomma.

- (1) CHEROSENE
- (2) ASCIUGARE
- (3) LUBRIFICARE
- (4) OLIO PER INGRANAGGI SAE 80 o SAE 90





GUIDA/PATTINO DELLA CATENA

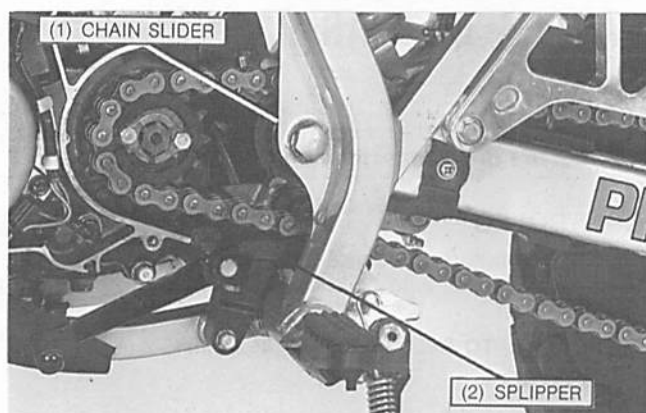
Controllare che la guida della catena non sia usurata.

AVVERTENZA

- Se la guida della catena si consuma in basso verso il forcellone, la catena comincerà ad usurarsi verso il forcellone.

Controllare il pattino della catena e sostituirlo se la profondità della scanalatura della catena lascia meno materiale di quanto prescritto.

- (1) GUIDA DELLA CATENA
(2) PATTINO



BATTERIA

Controllare il livello dell'elettrolito della batteria. Se il livello si avvicina al segno di riferimento inferiore, rimuovere il coperchio del lato destro, la vite di supporto della batteria ed il supporto.

- (1) SUPPORTO DELLA BATTERIA

Staccare dapprima il terminale negativo, poi staccare il terminale positivo.

Staccare il tubo di sfiato della batteria dalla batteria. Estrarre la batteria, togliere i tappi di immissione ed aggiungere acqua distillata fino al segno di livello superiore.

NOTA

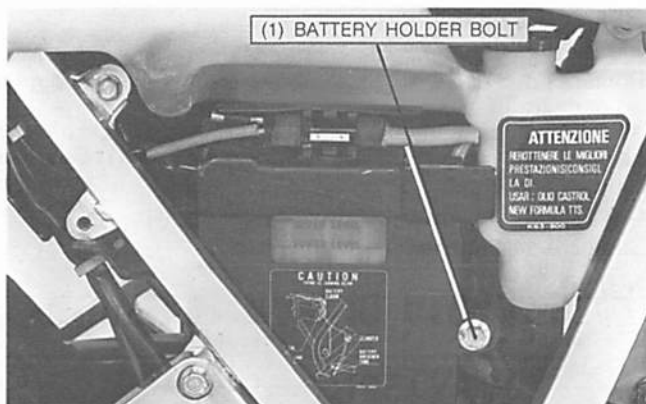
- Aggiungere esclusivamente acqua distillata. L'acqua potabile ridurrebbe la durata della batteria.

ATTENZIONE

- L'elettrolito della batteria contiene acido solforico. Proteggere gli occhi, la pelle e gli indumenti.
- Se l'elettrolito entra negli occhi, sciacquare con abbondante acqua e ricorrere subito a cure mediche.

Rimontare i particolari nell'ordine inverso allo smontaggio.

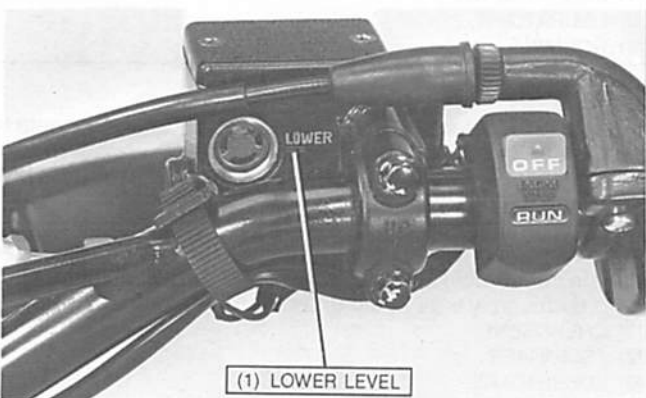
- (1) TAPPI DI IMMISSIONE



LIQUIDO DEI FRENI

Controllare il liquido dei freni attraverso il finestrino di controllo. Se il livello è in prossimità del segno di riferimento inferiore, rimuovere il tappo del serbatoio, la piastra di appoggio ed il diaframma. Riempire il serbatoio con liquido freni DOT 4 prelevato da un contenitore sigillato. Controllare che non vi siano perdite.

- (1) LIVELLO INFERIORE



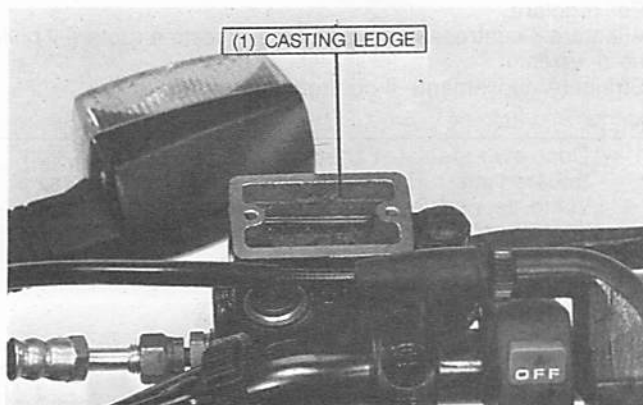


AVVERTENZA

- Non togliere il tappo del serbatoio finché non è stato girato il manubrio in modo che il serbatoio sia orizzontale.
- Non mescolare diversi tipi di liquido, poiché essi non sono compatibili tra loro.
- Evitare che del materiale estraneo penetri nel circuito durante l'operazione di riempimento del serbatoio.
- Evitare di versare il liquido su particolari verniciati, di plastica o di gomma.

Per operazioni di spurgo dei freni, consultare il Cap. 14.

(1) SPORGENZA DI RIFERIMENTO



USURA PASTICCHE/CEPPI FRENO

USURA PASTICCHE FRENO

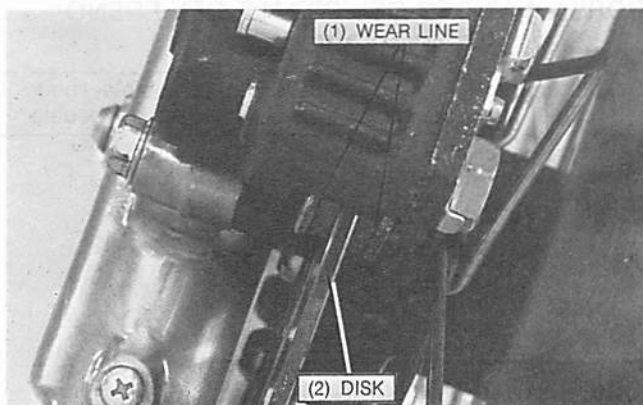
Controllare che le pastiche del freno non siano usurate. Sostituire le pastiche del freno se la linea di usura raggiunge il margine del disco freno (Pag. 14-4).

AVVERTENZA

- Le pastiche del freno devono essere sempre sostituite in coppia per assicurare una pressione uniforme sul disco.

(1) LINEA DI USURA

(2) DISCO

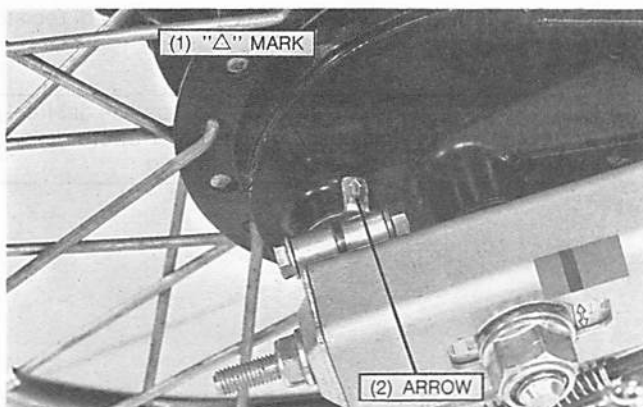


USURA CEPPI FRENO

Sostituire i ceppi freno se la freccia sul braccio del freno combacia con il segno di riferimento "△" sul pannello del freno, quando il freno viene azionato.

(1) SEGNO "△"

(2) FRECCIA



IMPIANTO FRENANTE

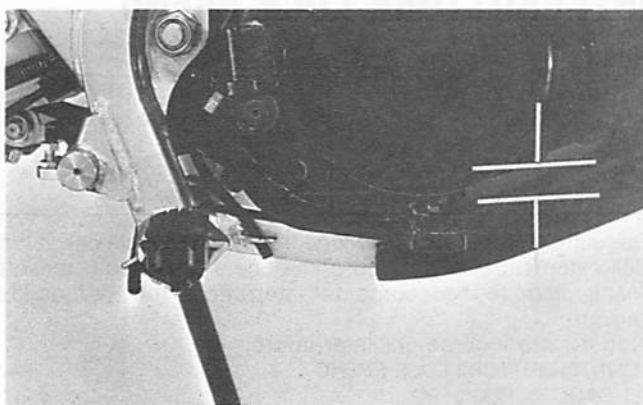
Controllare che i condotti ed i raccordi dei freni non siano deteriorati, fessurati o presentino segni di perdite. Stringere tutti i raccordi lenti.

Se necessario, sostituire le tubazioni ed i raccordi.

ALTEZZA DEL PEDALE DEL FRENO

Misurare l'altezza del pedale del freno tra il poggiatesta destro e le superfici superiori del pedale.

ALTEZZA DEL PEDALE: 10-20 mm





Per regolare:

Allentare il controdado del bullone di arresto e ruotare il bullone di arresto.

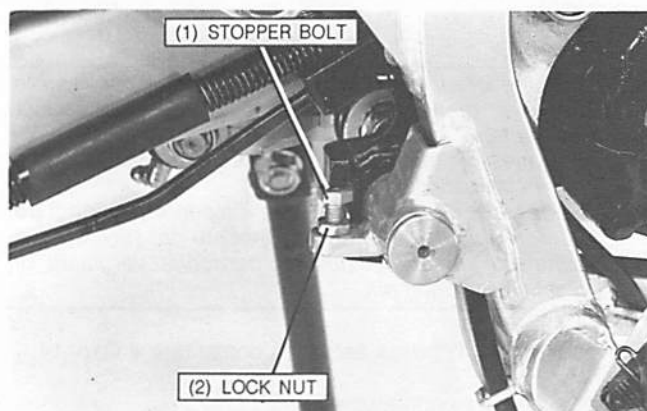
Stringere nuovamente il controdado.

NOTA

- Dopo aver regolato l'altezza del pedale del freno, controllare l'interruttore dello stop posteriore e la corsa a vuoto del pedale del freno e regolare se necessario.

(1) BULLONE DI ARRESTO

(2) CONTRODADO



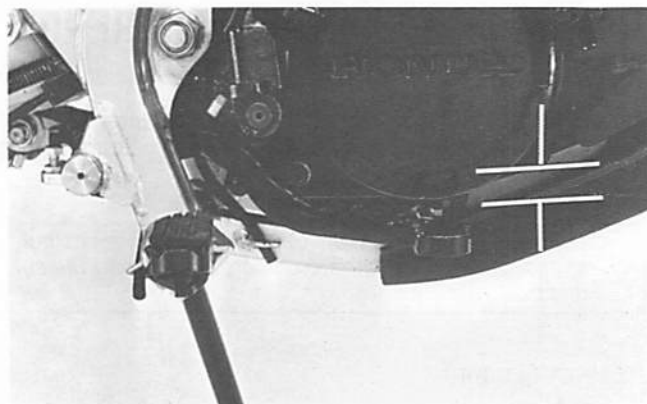
CORSA A VUOTO DEL PEDALE DEL FRENO

NOTA

- Effettuare la regolazione della corsa a vuoto del pedale del freno dopo aver regolato l'altezza del pedale.

Controllare la corsa a vuoto del pedale del freno.

CORSA A VUOTO: 25-35 mm

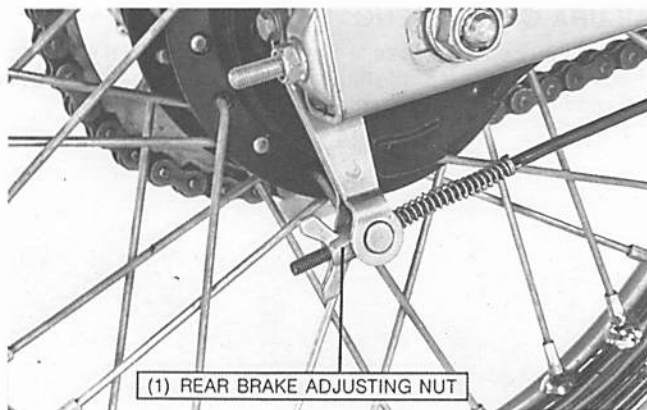


Se è necessaria una regolazione, utilizzare il dado di registro del freno posteriore.

NOTA

- Dopo aver regolato la corsa a vuoto del pedale del freno, controllare il funzionamento dell'interruttore dello stop posteriore e regolare se necessario.

(1) DADO DI REGISTRO DEL FRENO POSTERIORE



INTERRUTTORE LUCE FRENO

NOTA

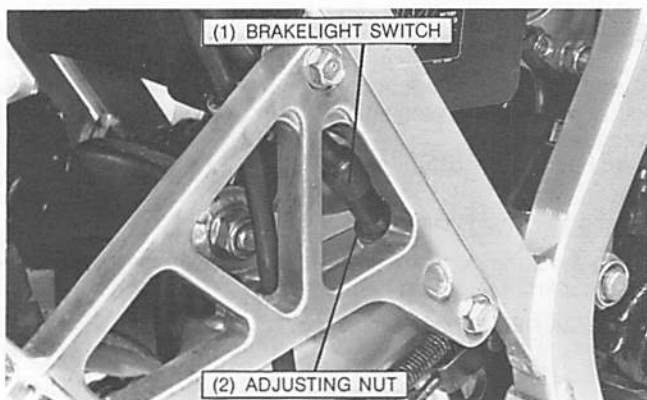
- Eseguire la regolazione dell'interruttore luce freno posteriore dopo aver regolato il gioco e l'altezza del pedale del freno.
- L'interruttore della luce freno anteriore non necessita di regolazione.

Regolare l'interruttore della luce freno in modo tale che la luce dello stop si accenda poco prima che inizi l'azione frenante. Mantenendo fermo il corpo dell'interruttore, ruotare il dado di registro.

Non ruotare il corpo dell'interruttore.

(1) INTERRUTTORE LUCE FRENO

(2) DADO DI REGISTRO

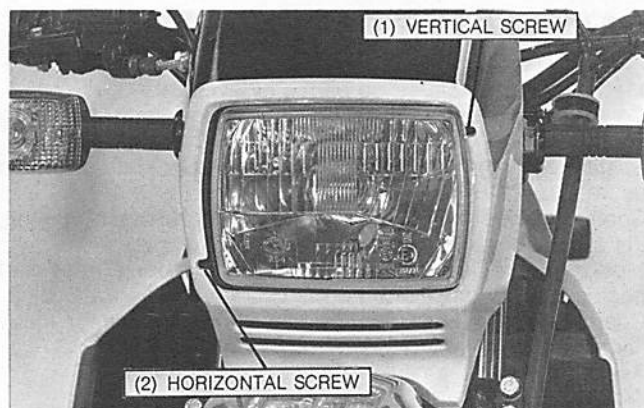




ORIENTAMENTO DEL FARO

Regolare il faro in senso verticale ed orizzontale ruotando le viti di registro sulla calotta del faro.

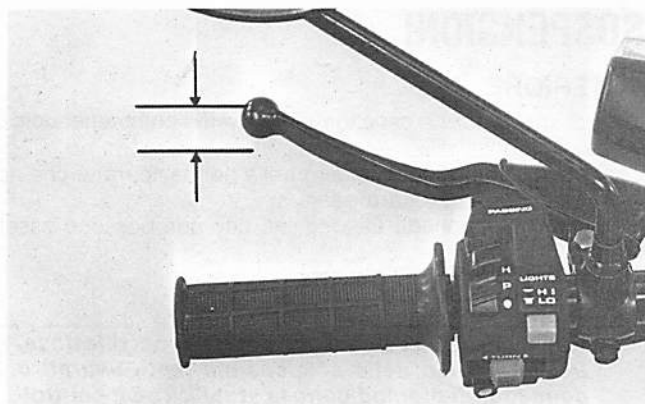
- (1) VITE DI REGISTRO VERTICALE
- (2) VITE DI REGISTRO ORIZZONTALE



FRIZIONE

Misurare la corsa a vuoto della frizione alla estremità della leva.

CORSA A VUOTO: 10-20 mm



Regolare come segue:

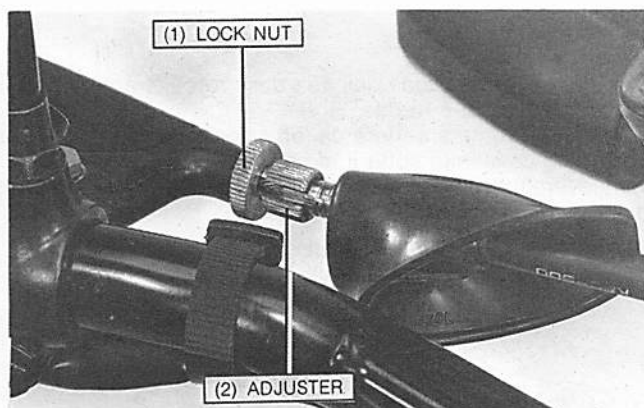
Le regolazioni di minore entità vengono effettuate con il registro superiore.

Spingere indietro il coperchio.

Allentare il controdado e ruotare il registro.

Stringere il controdado e montare il coperchio.

- (1) CONTRODADO
- (2) REGISTRO



Le regolazioni più importanti vengono effettuate con il registro inferiore.

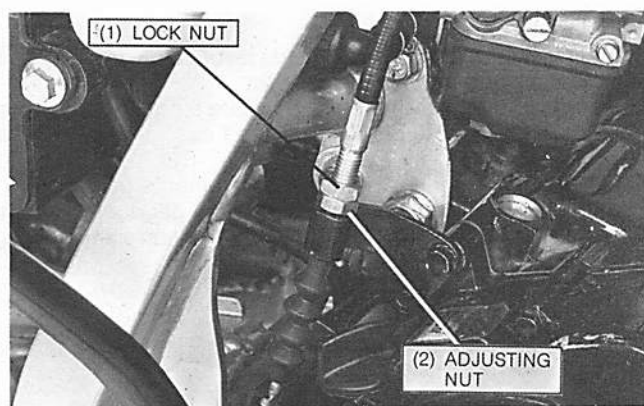
Se è necessaria una regolazione di una certa entità, ruotare il registro superiore verso la parte interna e verso la parte esterna di 1 giro.

Allentare il controdado inferiore e ruotare il dado di registro.

Stringere i controdadi.

Controllare il funzionamento della frizione.

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





CAVALLETTO LATERALE

Mettere il motociclo su un banco di lavoro.

Controllare che il tampone di gomma sul cavalletto laterale non sia deteriorato o usurato.

Sostituire il tampone di gomma se esso arriva fino al limite di usura.

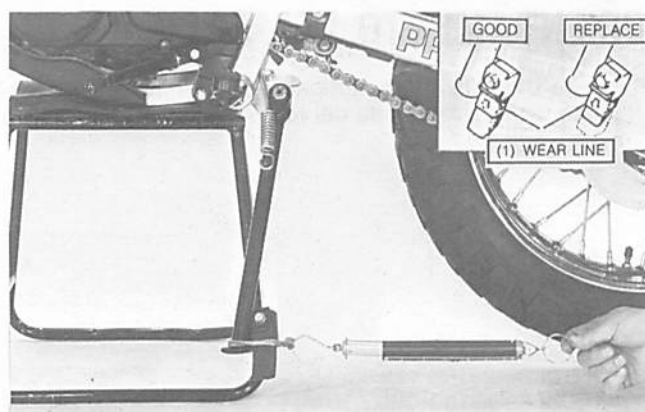
Controllare che la molla del cavalletto laterale non sia danneggiata o allentata.

Mediante un dinamometro accertare che la forza necessaria per ripiegare il cavalletto laterale sia compresa tra 2-3 kg.

Controllare che il gruppo del cavalletto laterale si muova liberamente.

Assicurarsi che il cavalletto non sia piegato.

(1) LIMITE DI USURA



SOSPENSIONI

ANTERIORE

Controllare l'efficacia delle forcelle anteriori comprimendole diverse volte.

Controllare tutti i gruppi della forcella per assicurarsi che non vi siano punti di perdita o danni.

Sostituire i componenti danneggiati che non possono essere riparati.

Stringere tutti i dadi ed i bulloni.

ATTENZIONE

- **Non guidare un veicolo con sospensioni difettose. Dei particolari delle sospensioni lenti, usurati o danneggiati pregiudicano la stabilità ed il controllo del veicolo.**

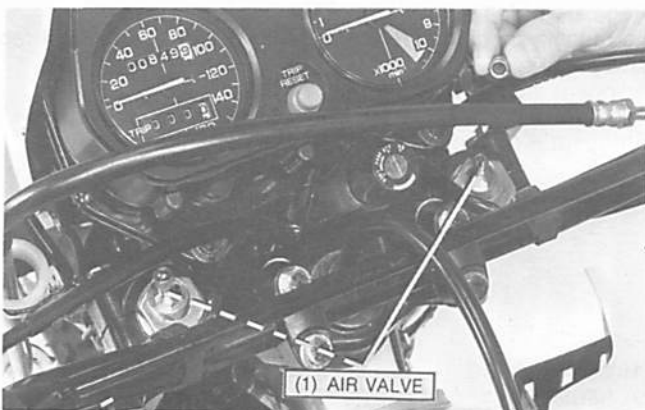


Controllare la pressione dell'aria delle forcelle anteriori mentre le forcelle sono fredde.

Sollevare la ruota anteriore da terra ponendo un banco da lavoro o un cavalletto sotto il motore.

Rimuovere tutti i tappi delle valvole dell'aria e misurare la pressione dell'aria.

PRESSIONE ARIA: 0 kPa (0 kg/cm²)



(1) VALVOLE DELL'ARIA

POSTERIORE

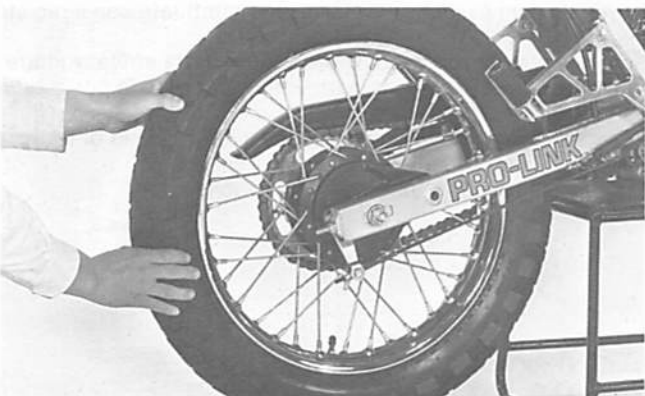
Poggiare il motociclo su un banco da lavoro o un cavalletto per sollevare la ruota posteriore da terra.

Muovere la ruota posteriore lateralmente e con forza per controllare se i cuscinetti del forcellone o i cuscinetti della ruota sono usurati.

Sostituire i cuscinetti se sono eccessivamente usurati.

Controllare tutta la sospensione posteriore per accertarsi che tutti i particolari siano saldamente montati e non siano danneggiati o storti.

Stringere tutti i dadi ed i bulloni.

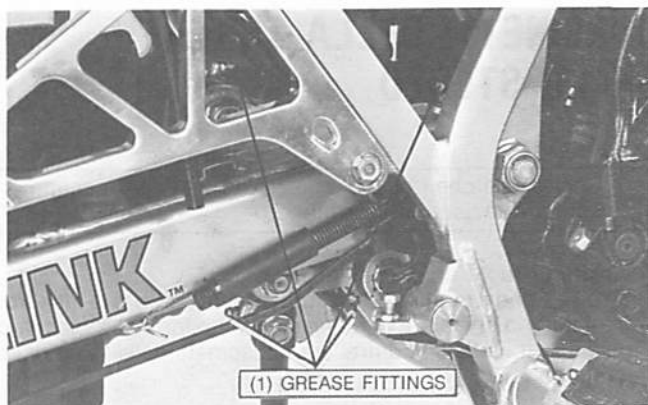




Controllare l'efficienza degli ammortizzatori posteriori comprimendoli diverse volte.
Controllare tutto il gruppo degli ammortizzatori posteriori per accertarsi che non vi siano perdite o danni.
Sostituire tutti i componenti danneggiati che non possono essere riparati.
Stringere tutti i dadi ed i bulloni.



Applicare del grasso MOS₂ alle boccole del perno del forcelione ed alle boccole della articolazione dell'ammortizzatore attraverso gli ingrassatori.



(1) INGRASSATORI

DADI, BULLONERIA E ORGANI DI UNIONE

Controllare che tutti i dadi ed i bulloni siano stretti alla coppia di serraggio prescritta (Pag. 1-5).
Controllare che tutte le coppiglie, i fermi di sicurezza, le fascette delle tubazioni ed i morsetti dei cavi siano al loro posto.

RUOTE/RAGGI

PRESSIONE PNEUMATICI

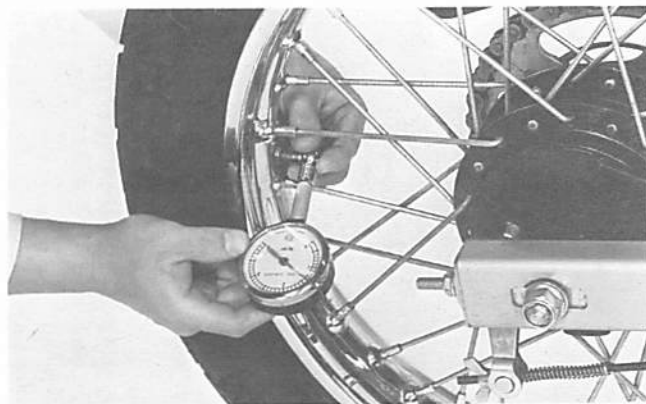
NOTA

- La pressione dei pneumatici deve essere controllata con i pneumatici FREDDI.

Controllare che i pneumatici non abbiano tagli, chiodi inseriti o altri danni.

Pressioni di gonfiaggio e dimensioni di pneumatici raccomandati:

		Anteriore	Posteriore
Pressione a freddo kPa (kg/cm ²)	Solo guidatore	150 (1.5)	150 (1.5)
	Guidatore e passeggero	150 (1.5)	175 (1.75)
Dimensioni dei pneumatici		3,00-21 4PR	4,60-18 4PR





Controllare il centraggio della ruota anteriore e posteriore (consultare i cap. 12 e 13).

Misurare la profondità del battistrada al centro dei pneumatici. Sostituire i pneumatici se la profondità del battistrada raggiunge i seguenti limiti:

PROFONDITÀ MINIMA DEL BATTISTRADA:

anteriore: 3 mm

posteriore: 3 mm

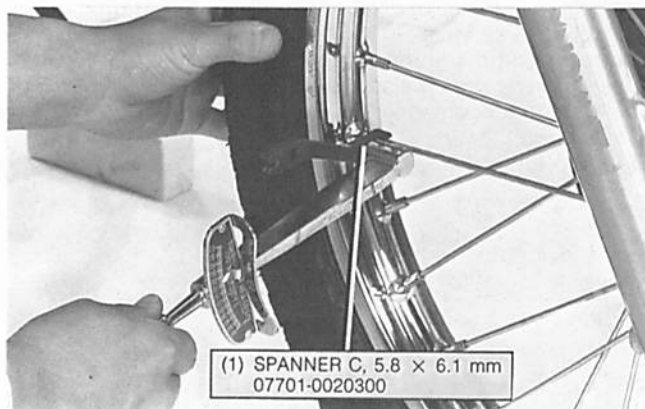
Stringere i raggi della ruota ed il dado del cerchio.

COPPIE DI SERRAGGIO:

Raggi: 2,5-5,0 Nm (0.25-0.50 kgm)

Cerchio: 10-15 Nm (1.0-1.5 kgm)

(1) CHIAVE C, 5,8 × 6,1 mm 07701-0020300



CUSCINETTI DELLA TESTA DELLO STERZO

NOTA

- Controllare che i cavi di comando non interferiscano con la rotazione del manubrio.

Sollevare la ruota anteriore dal suolo.

Controllare che il manubrio giri liberamente da un lato all'altro. Se il manubrio si muove in maniera non uniforme, si blocca o fa movimenti verticali, controllare i cuscinetti della testa dello sterzo (cap. 12).



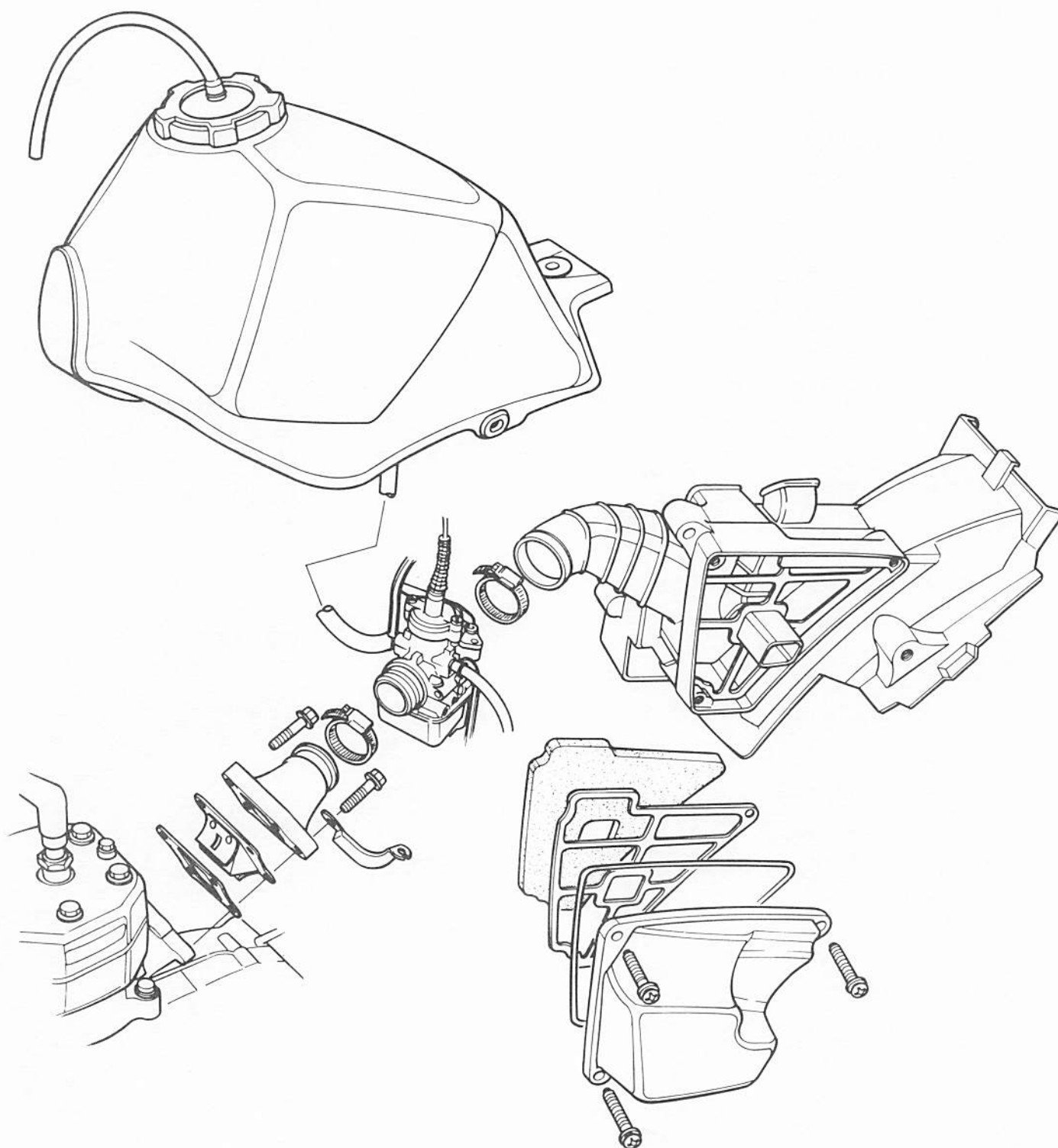


HONDA
MTX125R

SCHEMATIC OF ALTERNATOR

MEMO







INFORMAZIONI DI SERVIZIO	4-1	VALVOLA COMANDO GAS	4-5
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE		CARBURATORE	4-6
DEGLI INCONVENIENTI	4-2	REGOLAZIONE DEL MINIMO	4-11
SERBATOIO CARBURANTE	4-3	VALVOLA LAMELLARE	4-12
SCATOLA FILTRO ARIA	4-4		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

ATTENZIONE

- **La benzina è estremamente infiammabile e in certe condizioni esplosiva. Lavorare in un luogo ben ventilato. Non fumare ed evitare fiamme e scintille nel luogo dove si lavora.**

- Smontando i componenti del circuito di alimentazione, annotare la collocazione degli anelli di tenuta. Al momento del rimontaggio sostituirli con dei nuovi.
- Spurgare l'aria dal tubo di raccordo dell'olio ogni volta che viene staccato.

AVVERTENZA

- **Non piegare o attorcigliare i cavi di comando. Se danneggiati, i cavi di comando non funzionano scorrevolmente e possono bloccarsi.**

DATI TECNICI

Capacità serbatoio carburante: 11.0 litri

Carburatore

Codice di identificazione	PHBL 24 B
Tipo	Valvola a pistone
Diametro diffusore	24 mm
Livello galleggiante	24 mm
Apertura vite miscela minimo	2 1/2 giri fuori
Regime del minimo	1.400 ± 100 g/min.
Getto principale	# 108
Getto del minimo	# 50
Getto ad ago	# 266
Getto di avviamento	# 60
Sede valvola	# 200
Posizione ago del getto	2 ^a scanalatura

ATTREZZI

Comuni

Calibro controllo livello galleggiante 07401-0010000



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Il motore gira ma non parte

- Mancanza di carburante nel serbatoio.
- Mancanza di carburante al carburatore.
- Motore ingolfato.
- Mancanza di scintilla alla candela (sistema di accensione difettoso).
- Filtro aria ostruito.
- Perdite condotto di aspirazione.
- Cattivo funzionamento valvola dell'aria.
- Cattivo funzionamento del comando del gas.

Il motore parte con difficoltà o si ferma immediatamente

- Cattivo funzionamento della valvola dell'aria
- Cattivo funzionamento dell'accensione.
- Carburatore difettoso.
- Benzina sporca.
- Perdite condotto di aspirazione.
- Regime del minimo non corretto.

Minimo irregolare

- Sistema di accensione difettoso.
- Regime del minimo non corretto.
- Carburatore difettoso.
- Benzina sporca.

Accensione difettosa durante l'accelerazione

- Sistema di accensione difettoso.

Ritorno di fiamma

- Sistema di accensione difettoso.
- Carburatore difettoso.

Scarse prestazioni e scarsa economia di carburante

- Circuito di alimentazione ostruito.
- Sistema di accensione difettoso.

Miscela povera

- Getti del carburatore ostruiti.
- Valvola galleggiante difettosa.
- Livello galleggiante basso.
- Sfiato tappo del carburante ostruito.
- Retino del filtro carburante ostruito.
- Tubazione del carburante ristretta.
- Perdite condotto di aspirazione.

Miscela ricca

- Getti dell'aria ostruiti.
- Valvola galleggiante ostruita.
- Livello galleggiante troppo alto.
- Valvola dello starter inceppata.
- Filtro aria sporco.



SERBATOIO DEL CARBURANTE

RIMOZIONE

ATTENZIONE

- Tenere lontane dalla benzina fiamme o scintille.
- Asciugare subito la benzina versata.

Rimuovere la sella azionando il gancio di bloccaggio.

Rimuovere le viti di montaggio della griglia del radiatore e rimuovere le griglie destra e sinistra.

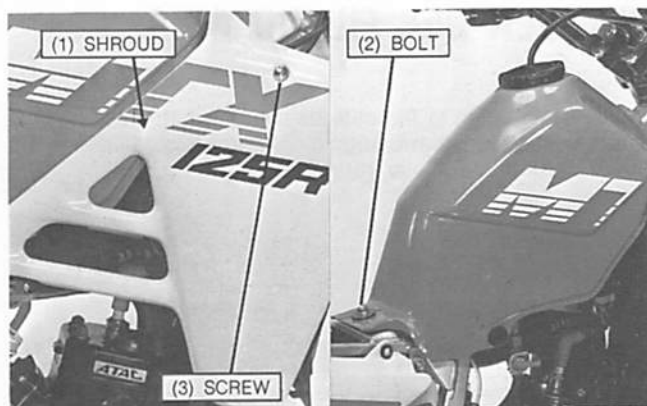
Ruotare il rubinetto del carburante sulla posizione OFF e staccare la tubazione del carburante.

Rimuovere il bullone di montaggio del serbatoio del carburante e il serbatoio del carburante.

Ponendo sotto un recipiente assicurarsi che il carburante fluisca liberamente dopo aver ruotato il rubinetto del carburante su ON.

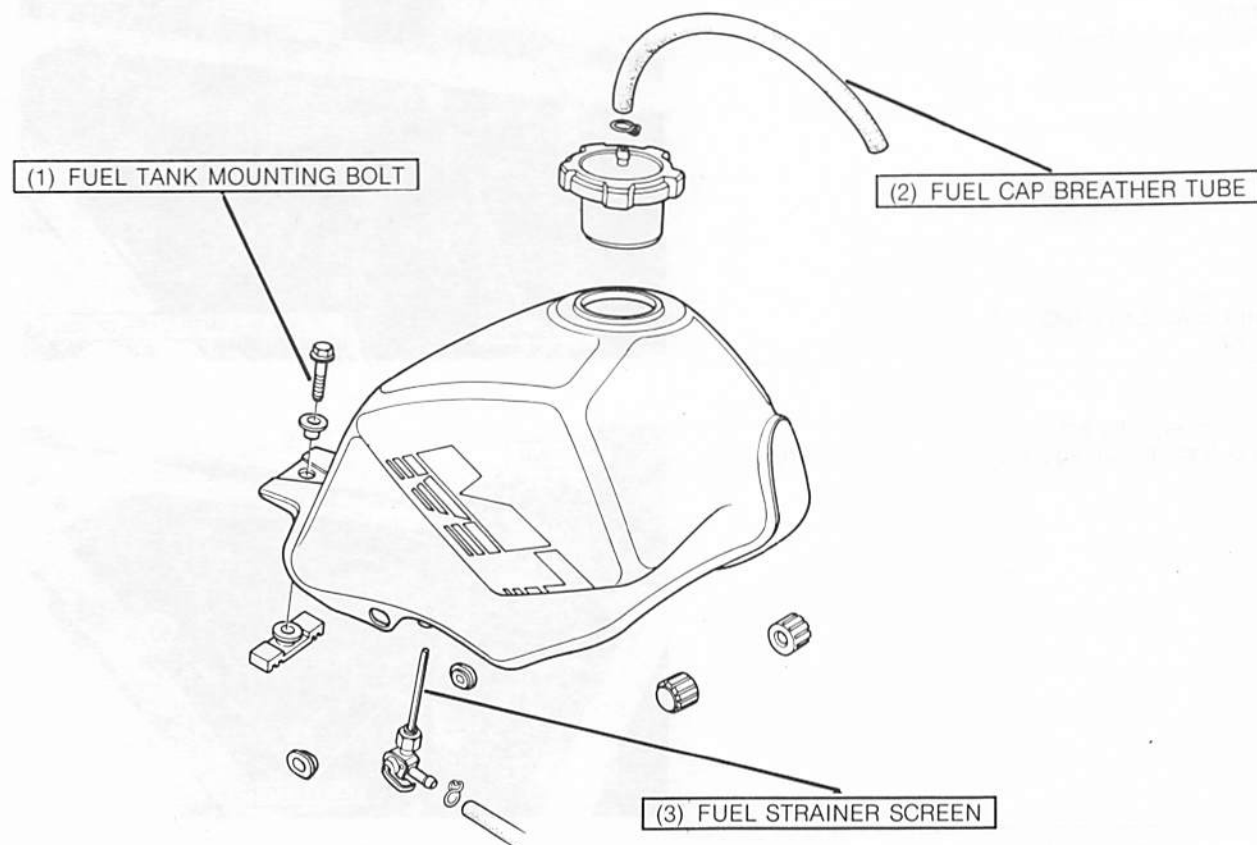
Se il carburante fluisce con difficoltà, pulire il retino del filtro ed il serbatoio.

- (1) GRIGLIA DI PROTEZIONE
- (2) BULLONE
- (3) VITE



(1) BULLONE DI MONTAGGIO SERBATOIO DEL CARBURANTE

INSTALLAZIONE





CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE

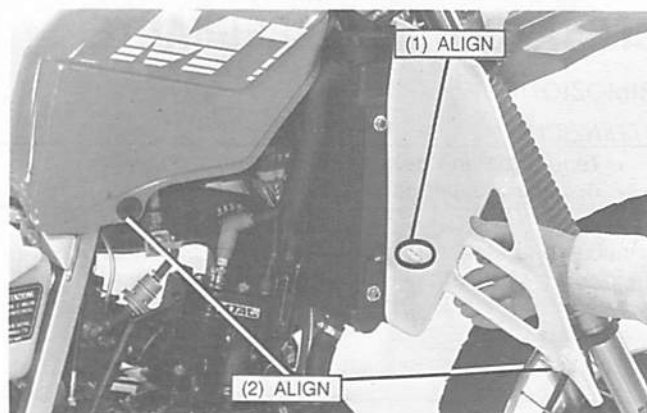
La installazione avviene nell'ordine inverso allo smontaggio.

NOTA

- Installando la griglia di protezione del radiatore, far combaciare tutti i ganci dello schermo del radiatore con la griglia, far combaciare perfettamente il foro del serbatoio del carburante con la linguetta della griglia facendo attenzione a non danneggiare i particolari.

Dopo la installazione assicurarsi che non vi siano perdite di carburante.

- (1) ALLINEARE
(2) ALLINEARE

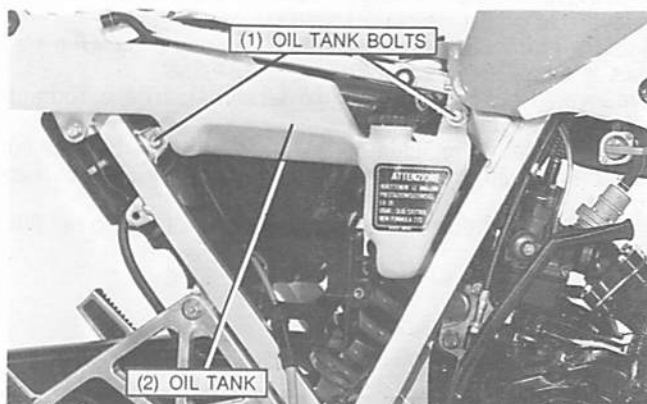


SCATOLA DEL FILTRO ARIA

RIMOZIONE

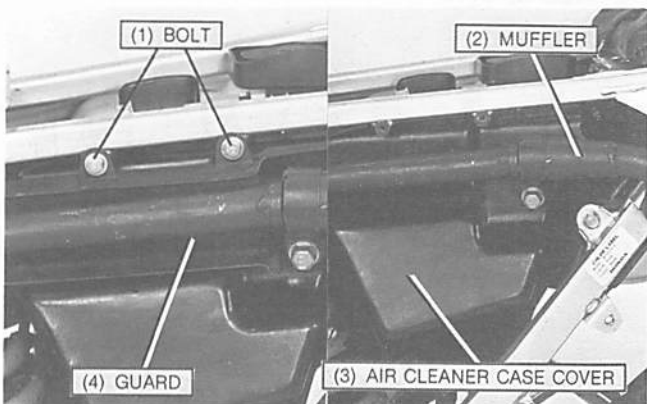
Rimuovere la sella, la fiancata destra e la batteria.
Rimuovere i bulloni di montaggio del serbatoio dell'olio e spostare il serbatoio dell'olio verso destra.

- (1) BULLONI DEL SERBATOIO DELL'OLIO
(2) SERBATOIO DELL'OLIO



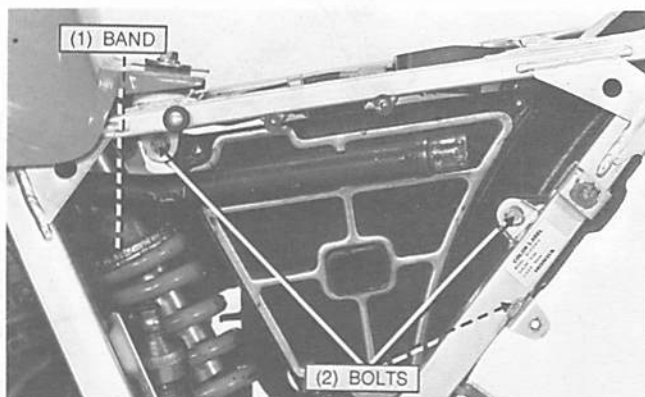
Rimuovere la fiancata sinistra.
Rimuovere la protezione del tubo di scarico togliendo i due bulloni di montaggio.
Rimuovere la marmitta (Pag. 15-2).

- (1) BULLONE
(2) MARMITTA
(3) COPERCHIO SCATOLA FILTRO ARIA
(4) PROTEZIONE



Rimuovere la fascetta del tubo di collegamento.
Rimuovere i bulloni di montaggio della scatola filtro aria.

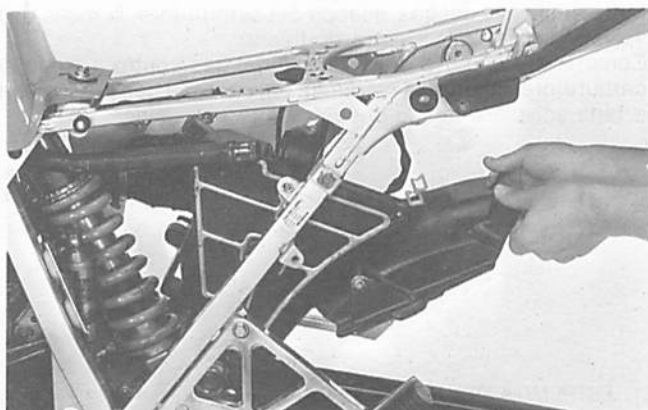
- (1) FASCETTA
(2) BULLONI





Rimuovere la scatola del filtro aria togliendola dal telaio.
INSTALLAZIONE

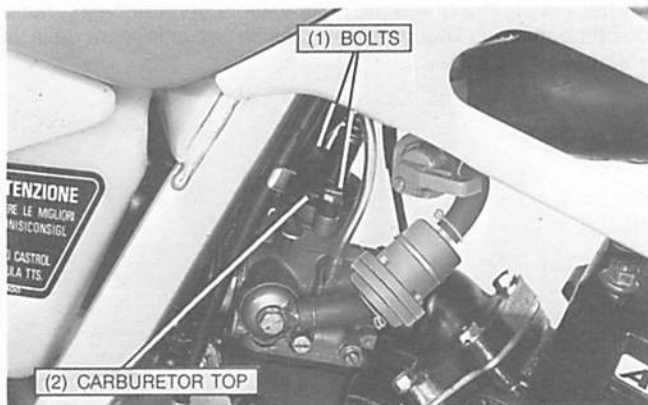
La installazione viene effettuata nell'ordine inverso a quello del montaggio.



VALVOLA COMANDO GAS

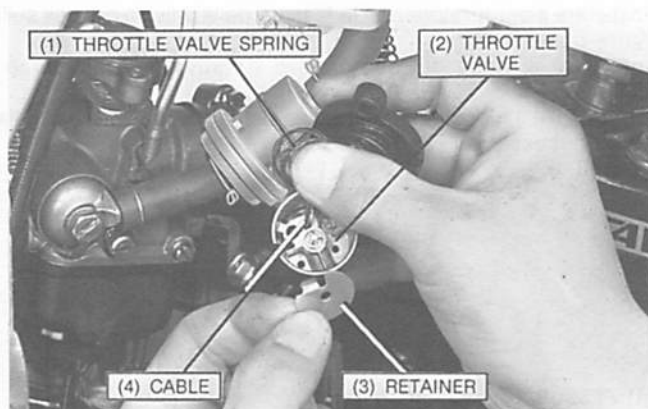
RIMOZIONE/SMONTAGGIO

Rimuovere i due bulloni di montaggio del tappo del carburatore. Rimuovere il tappo del carburatore e la valvola del comando gas dal carburatore.



- (1) BULLONI
- (2) PARTE SUPERIORE DEL CARBURATORE

Comprimerne la molla della valvola del comando gas contro il tappo del carburatore, rimuovere la piastra di ritegno, allontanare l'estremità del cavo del gas e rimuovere la valvola del gas, la molla della valvola e il tappo del carburatore dal cavo del gas.



- (1) MOLLA DELLA VALVOLA DEL GAS
- (2) VALVOLA COMANDO GAS
- (3) RITEGNO
- (4) CAVO

Rimuovere l'ago del getto ed il fermaglio dell'ago dalla valvola del gas.

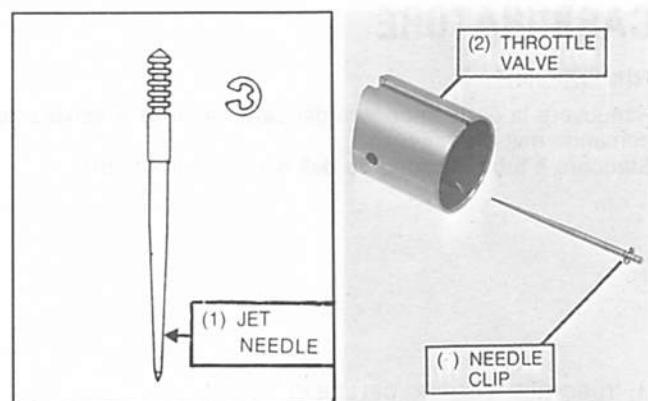
Controllare che le superfici della valvola del gas e dell'ago non siano sporche, graffiate o usurate.

MONTAGGIO/INSTALLAZIONE

Installare il fermaglio dell'ago sull'ago del getto.

POSIZIONE STANDARD: 2ª scanalatura

Installare l'ago del getto nella valvola del gas.

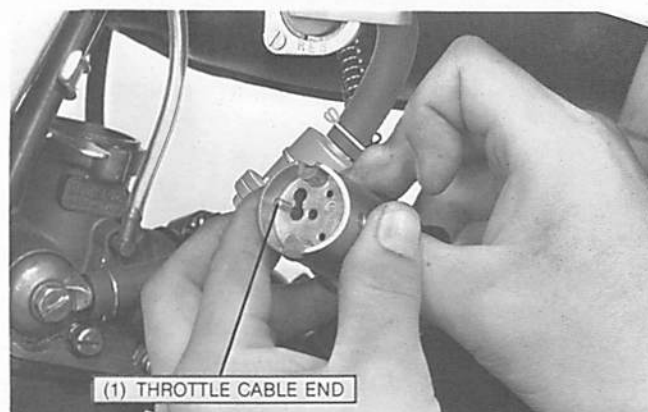


- (1) AGO DEL GETTO
- (2) VALVOLA DEL GAS
- (3) FERMAGLIO DELL'AGO



Montare il cavo del gas, il tappo del carburatore, la molla della valvola del gas e la piastra di ritegno.
Comprimere la molla della valvola del gas contro il tappo del carburatore, inserire la estremità del cavo del gas nella valvola e farla scivolare al suo posto.

(1) ESTREMITÀ DEL CAVO DEL GAS



(1) THROTTLE CABLE END

Mettere la piastra di ritegno nella valvola comando gas, facendo combaciare la linguetta nella piastra con la fessura della valvola comando gas.

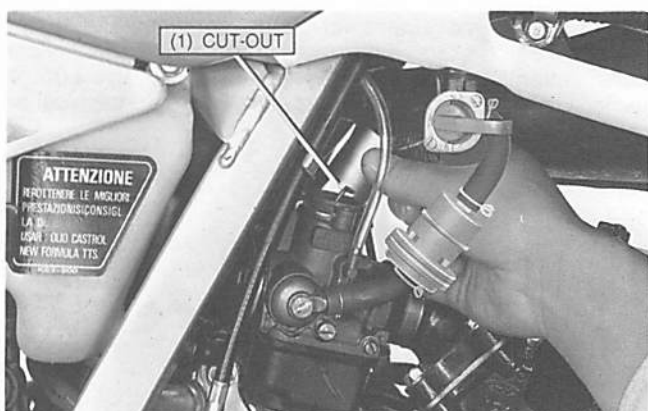
(1) ALLINEARE



(1) ALIGN

Installare il carburatore con la fessura della valvola del gas sulla parte posteriore.
Installare il tappo del carburatore e stringere saldamente i bulloni.
Controllare il gioco della manopola dell'acceleratore e regolare se necessario.
(Pag. 3-4).

(1) FESSURA



(1) CUT-OUT

CARBURATORE

RIMOZIONE

Rimuovere la parte superiore del carburatore e la valvola del comando gas (Pag. 4-5).
Staccare il tubo di raccordo dell'olio dal carburatore.

(1) TUBO DI RACCORDO DELL'OLIO



(1) OIL PASS TUBE

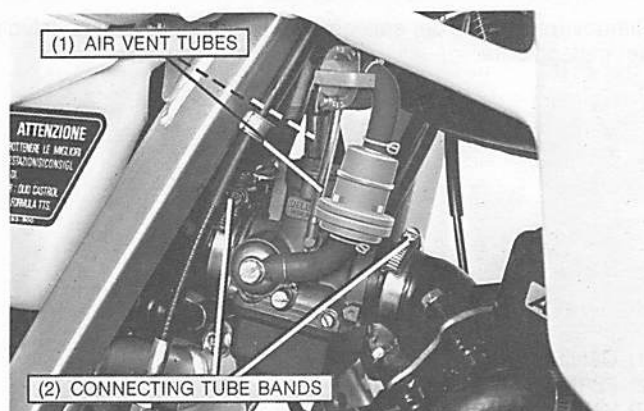


Ruotare il rubinetto del carburante su OFF e staccare la tubazione del carburante dal carburatore.

Allentare la scatola del filtro aria e le fascette del tubo di collegamento dell'isolatore del carburatore e rimuovere il carburatore.

Rimuovere i tubi di sfiato dal carburatore.

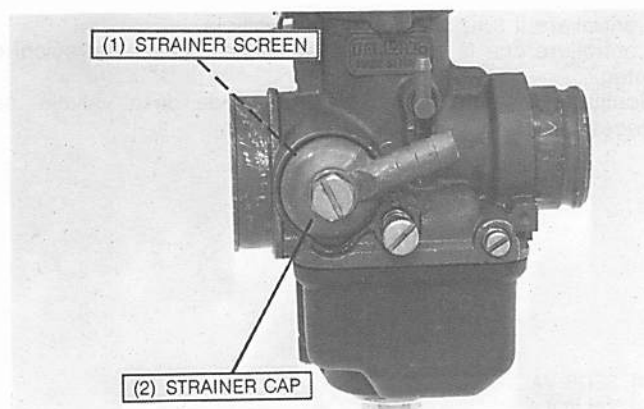
- (1) TUBI DI SFIATO
- (2) FASCETTE DEL TUBO DI COLLEGAMENTO



SMONTAGGIO

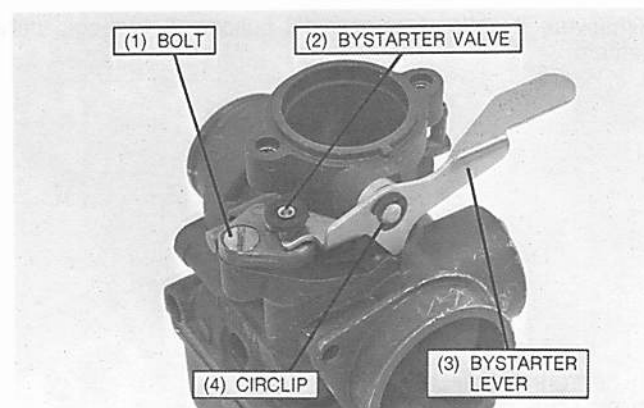
Rimuovere il tappo e il retino del filtro carburante dal carburatore.

- (1) RETINO DEL FILTRO
- (2) TAPPO DEL FILTRO



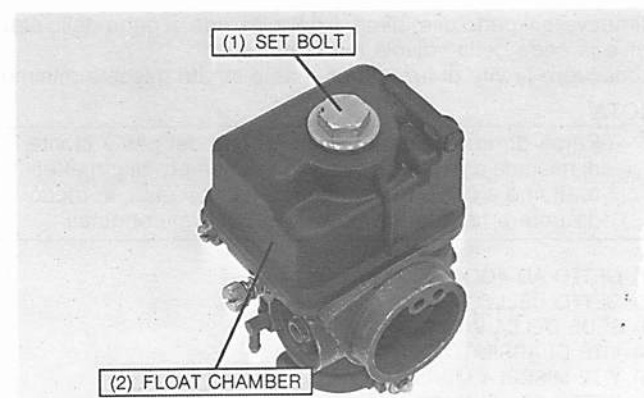
Rimuovere l'anello elastico e la leva dello starter.
Rimuovere la vite e la valvola dello starter.

- (1) BULLONE
- (2) VALVOLA DELLO STARTER
- (3) LEVA DELLO STARTER
- (4) ANELLO ELASTICO



Rimuovere il bullone di fissaggio della camera galleggiante e la camera.

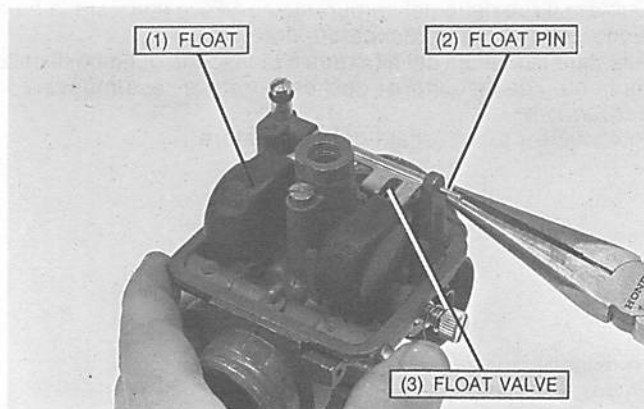
- (1) BULLONE DI FISSAGGIO
- (2) CAMERA GALLEGGIANTE



**CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE**

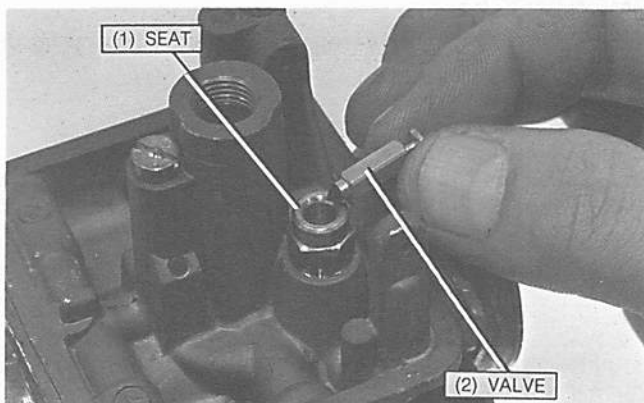
Rimuovere il perno del galleggiante, il galleggiante e la valvola del galleggiante.

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



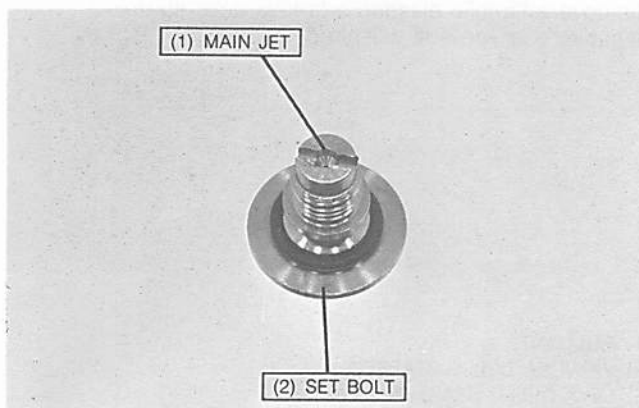
Controllare il funzionamento della valvola.
Controllare che la valvola e la sede non presentino solchi o intagli.
Sostituire insieme la valvola e la sede della valvola, se necessario.

- (1) SEDE VALVOLA
- (2) VALVOLA



Rimuovere il getto principale dal bullone di fissaggio della camera.

- (1) GETTO PRINCIPALE
- (2) BULLONE DI FISSAGGIO

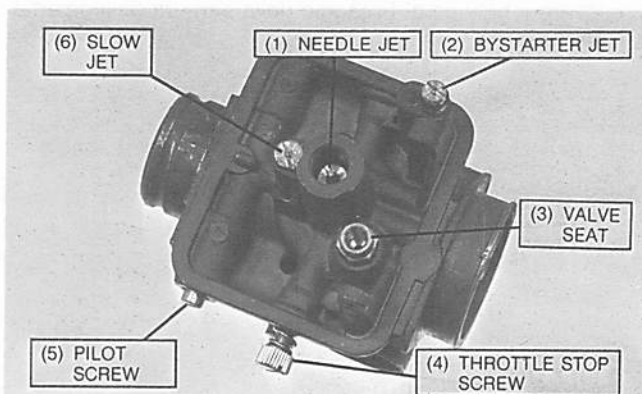


Rimuovere il getto di minimo, il getto ad ago, il getto dello starter e la sede della valvola dal carburatore.
Rimuovere la vite di arresto del gas e la vite miscela minimo.

NOTA

- Prima di rimuovere la vite di arresto del gas e la vite di miscela del minimo, annotare il numero di giri effettuati fino a che siano leggermente assestati, in modo da poterli far ruotare nelle loro posizioni originali.

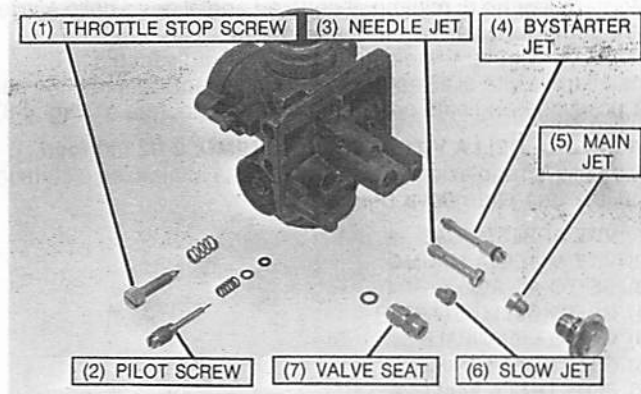
- (1) GETTO AD AGO
- (2) GETTO DELLO STARTER
- (3) SEDE DELLA VALVOLA
- (4) VITE DI ARRESTO COMANDO GAS
- (5) VITE MISCELA MINIMO
- (6) GETTO DEL MINIMO





Controllare tutte le viti ed i getti e sostituirli se sono usurati o danneggiati.
Aprire tutti i getti applicando aria compressa.

- (1) VITE DI ARRESTO DEL GAS
- (2) VITE MISCELA MINIMO
- (3) GETTO AD AGO
- (4) GETTO DI AVVIAMENTO
- (5) GETTO PRINCIPALE
- (6) GETTO DEL MINIMO
- (7) SEDE DELLA VALVOLA

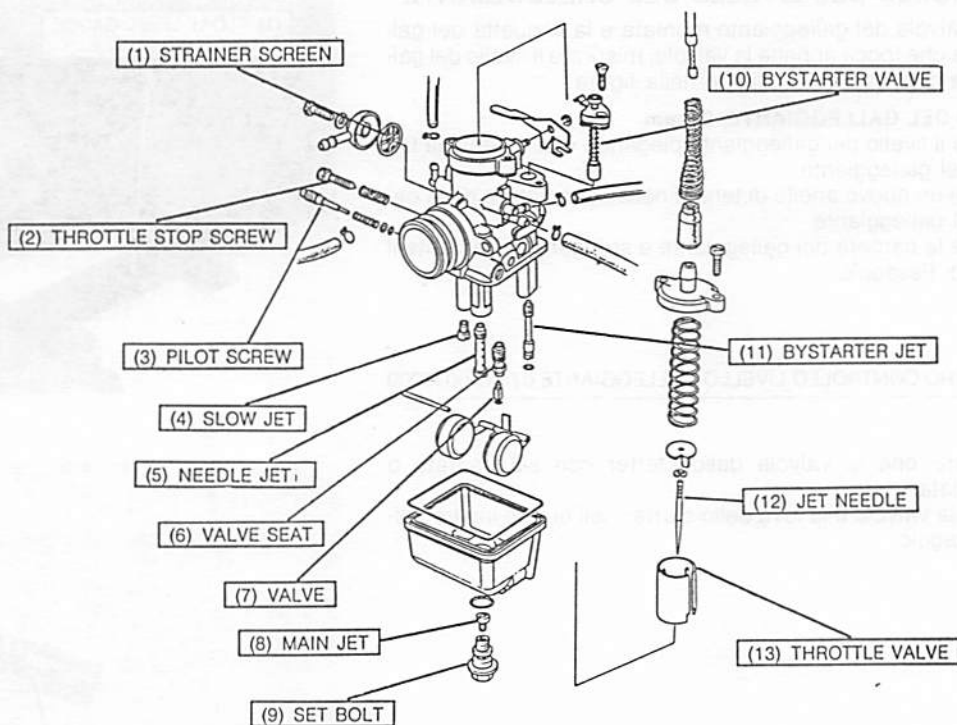


Soffiare in tutte le aperture del corpo del carburatore applicando aria compressa.



MONTAGGIO

- (1) RETINO DEL FILTRO
- (2) VITE DI ARRESTO DEL GAS
- (3) VITE MISCELA MINIMO
- (4) GETTO DEL MINIMO
- (5) GETTO AD AGO
- (6) SEDE DELLA VALVOLA
- (7) VALVOLA
- (8) GETTO PRINCIPALE
- (9) BULLONE DI FISSAGGIO
- (10) VALVOLA STARTER
- (11) GETTO STARTER
- (12) AGO DEL GETTO
- (13) VALVOLA COMANDO GAS





CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE

Montare il getto di minimo, il getto ad ago, il getto dello starter e la sede della valvola sul carburatore.

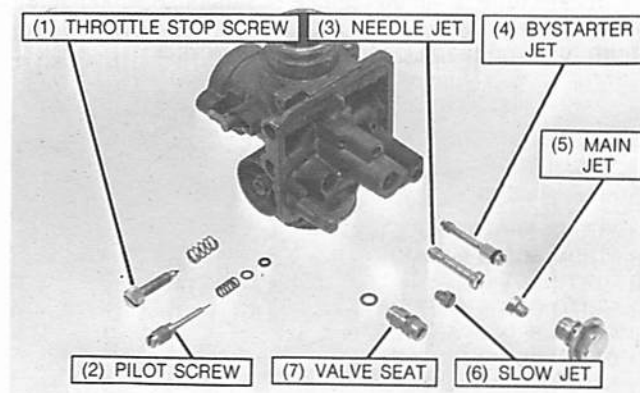
Installare il getto principale sul bullone di fissaggio.

Installare la vite di arresto del gas e la vite miscela minimo nella posizione originale precedentemente annotata a Pag. 4-8).

APERTURA DELLA VITE MISCELA MINIMO: 2-1/2 giri fuori

Eeguire la regolazione della vite miscela minimo se è stata installata una vite nuova (Pag. 4-11).

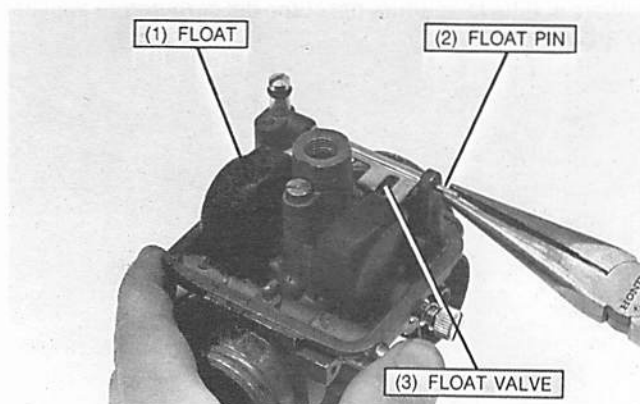
- (1) VITE ARRESTO GAS
- (2) VITE MISCELA MINIMO
- (3) GETTO AD AGO
- (4) GETTO DELLO STARTER
- (5) GETTO PRINCIPALE
- (6) GETTO DEL MINIMO
- (7) SEDE DELLA VALVOLA



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

Controllare il funzionamento del galleggiante.

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



CONTROLLO DEL LIVELLO DEL GALLEGGIANTE

Con la valvola del galleggiante montata e la linguetta del galleggiante che tocca appena la valvola, misurare il livello del galleggiante con il calibro indicato nella figura.

LIVELLO DEL GALLEGGIANTE: 24 mm

Regolare il livello del galleggiante piegando con cautela la linguetta del galleggiante.

Installare un nuovo anello di tenuta nella scanalatura della camera del galleggiante.

Installare la camera del galleggiante e stringere saldamente il bullone di fissaggio.

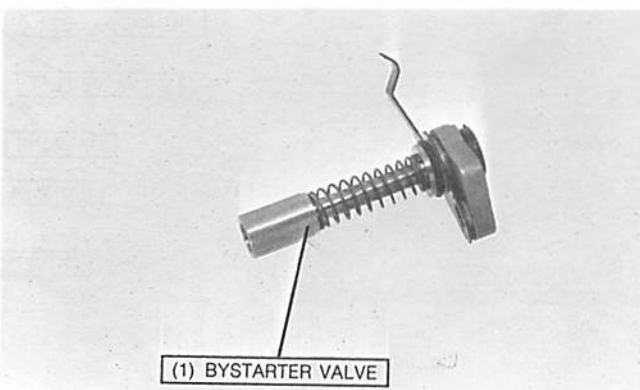
- (1) CALIBRO CONTROLLO LIVELLO GALLEGGIANTE 07401-0010000



Controllare che la valvola dello starter non sia usurata o danneggiata.

Montare la valvola e la leva dello starter nell'ordine inverso allo smontaggio.

- (1) VALVOLA DELLO STARTER





Pulire il retino del filtro ed il tappo del filtro.

- (1) TAPPO DEL FILTRO
(2) RETINO DEL FILTRO

Montare il retino del filtro, il tappo del filtro e la rondella sul carburatore.

NOTA

- Installare il tappo del filtro come indicato nella figura.

INSTALLAZIONE

Installare i tubi di sfiato sul carburatore.

NOTA

- Il tubo di sfiato del lato sinistro è più lungo di quello del lato destro.

Installare il carburatore e stringere le fascette del tubo di collegamento.

Spurgare l'aria dal tubo di raccordo dell'olio e collegare il tubo al carburatore (Pag. 2-4).

Montare la valvola del gas (Pag. 4-6).

- (1) TUBI DI SFIATO
(2) FASCETTE DEL TUBO DI COLLEGAMENTO

REGOLAZIONE DELLA VITE MISCELA MINIMO

PROCEDIMENTO PER LA RIDUZIONE DEL MINIMO

NOTA

- La vite miscela minimo viene registrata in fabbrica. Non è necessario regolarla, a meno che il carburatore non venga revisionato.

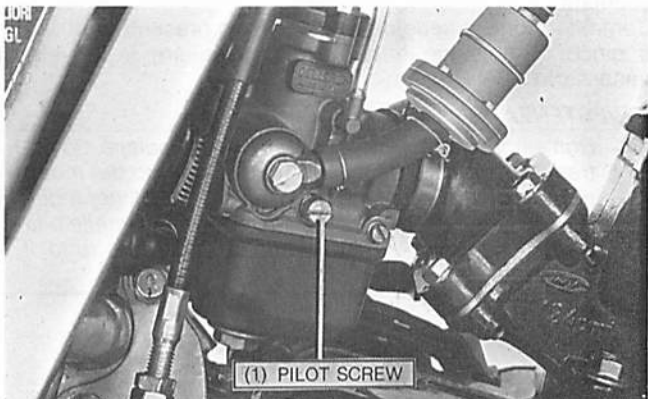
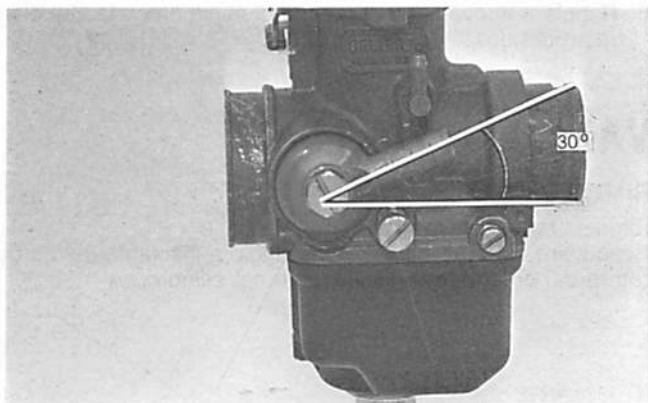
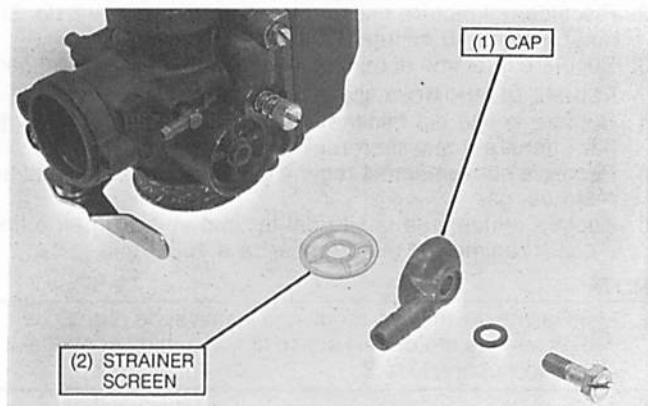
AVVERTENZA

- La sede della vite miscela minimo può essere danneggiata se la vite viene stretta contro la sua sede.

1. Ruotare la vite miscela minimo in senso orario fino a che è alloggiata leggermente e poi ruotarla in senso contrario secondo le indicazioni fornite. Questa è la posizione prima della regolazione definitiva della vite miscela minimo.

APERTURA INIZIALE: 2-1/2 giri fuori

- (1) VITE MISCELA MINIMO





CIRCUITO DI ALIMENTAZIONE

2. Riscaldare il motore fino alla temperatura di esercizio. Sono sufficienti 10 minuti di marcia cittadina.
3. Regolare il regime di minimo con la vite di arresto del gas.

REGIME DI MINIMO: 1.400 ± 100 g/min.

4. Ruotare la vite del minimo in dentro o in fuori lentamente per ottenere il massimo regime del motore.
5. Regolare nuovamente il regime di minimo con la vite di arresto del gas.
6. Ruotare lentamente la vite del minimo verso l'interno fino a che il regime del motore scende a 100 g/min.

NOTA

- Se la vite del minimo raggiunge la sua sede prima che il regime del motore sia sceso di 100 g/min., continuare con l'operazione 7.

7. Ruotare la vite del minimo e aprirla partendo dalla posizione ottenuta al punto 6.
8. Regolare nuovamente il regime di minimo con la vite di arresto del gas.

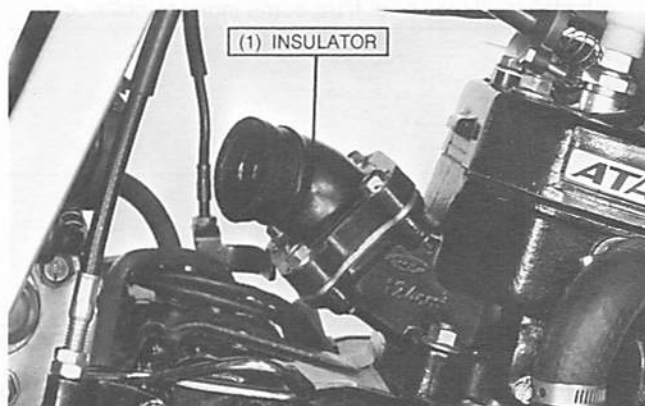
VALVOLA LAMELLARE

RIMOZIONE

Rimuovere il carburatore (Pag. 4-6).

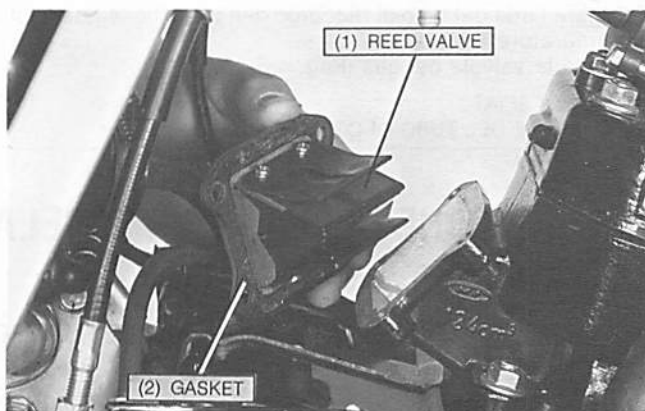
Rimuovere i quattro bulloni di fissaggio e l'isolante del carburatore dal collettore di aspirazione del cilindro.

(1) ISOLANTE



Rimuovere la valvola lamellare e la guarnizione.

(1) VALVOLA LAMELLARE
(2) GUARNIZIONE



CONTROLLO

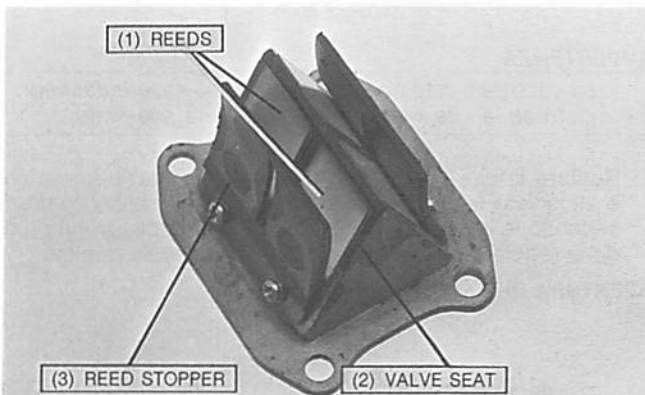
Controllare che la valvola lamellare non sia danneggiata o allentata.

Controllare che la sede della valvola non presenti graffi, danni o gioco tra la sede e la valvola. Sostituire la valvola se necessario.

AVVERTENZA

- Non smontare o piegare i ferma-lamine, poiché ciò potrebbe provocare un cattivo funzionamento del motore. Non è possibile sostituire i singoli componenti della valvola lamellare: se i ferma-lamine, le lamelle o la sede della valvola sono difettosi, sostituire tutto il gruppo.

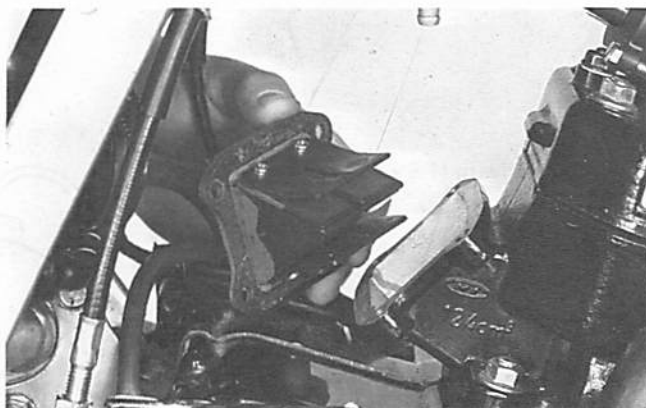
(1) LAMELLE
(2) SEDE DELLA VALVOLA
(3) FERMA-LAMELLE

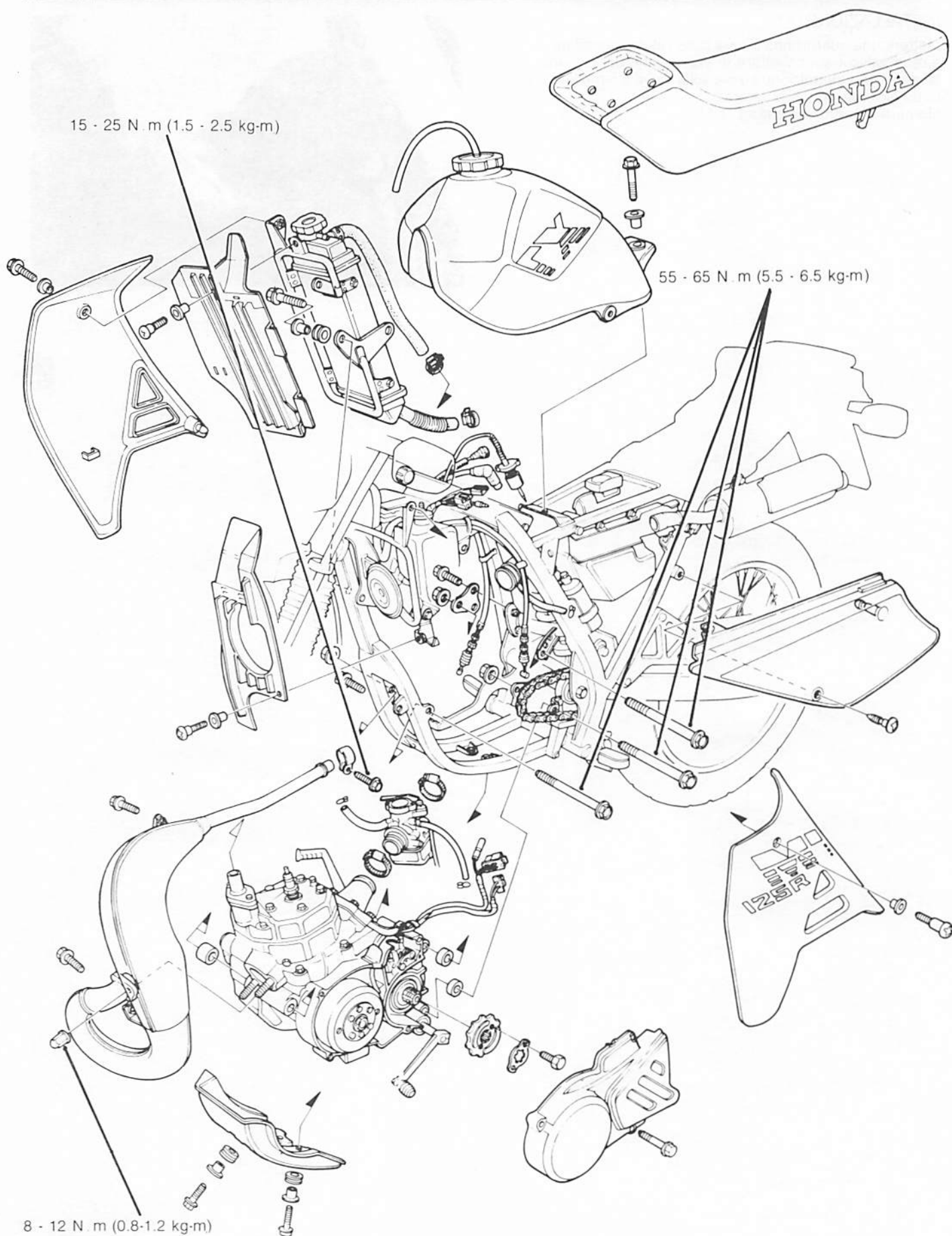




INSTALLAZIONE

Mettere una guarnizione nuova sulla valvola lamellare e montare la valvola sul collettore di aspirazione del cilindro.
Montare una guarnizione nuova sulla valvola lamellare e montare l'isolante del carburatore.
Montare il carburatore (Pag. 4-11).







INFORMAZIONI DI SERVIZIO
RIMOZIONE DEL MOTORE

5-1
5-2

INSTALLAZIONE DEL MOTORE

5-3

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Per eseguire la manutenzione della trasmissione e dell'albero a gomiti il motore deve essere rimosso dal telaio.

DATI TECNICI

Peso a secco del motore	22 kg.
Capacità olio trasmissione	0, 8 litri dopo lo smontaggio 0,7 litri dopo il cambio dell'olio
Olio della trasmissione raccomandato	Olio a 4 tempi Honda o equivalente Classificazione API: SE o SF Viscosità: SAE-10W-40
Capacità liquido raffreddamento:	
Motore e radiatore	0,8 litri
Serbatoio riserva	0,2 litri
COPPIE DI SERRAGGIO:	
Bullone supporto motore	55-65 Nm (5,5-6,5 kgm)
Bullone pedale del cambio	8-12 Nm (0,8-1,2 kgm)
Dado perno ruota posteriore	60-80 Nm (6,0-8,0 kgm)
Marmitta (dado di accoppiamento)	8-12 Nm (0,8-1,2 kgm)
(bullone fascetta)	15-25 Nm (1,5-2,5 kgm)



RIMOZIONE DEL MOTORE

Rimuovere i seguenti componenti:

- sella
- serbatoio carburante

Far scolare l'olio del cambio (Pag. 2-2).

Far scolare il liquido di raffreddamento (Pag. 9-4).

Rimuovere il coperchio del basamento sinistro (Pag. 8-2).

(1) COPERCHIO DEL BASAMENTO SINISTRO

Allentare il dado del perno ruota posteriore ed i dadi di regolazione della catena di trasmissione.

Rimuovere i bulloni del pignone, la piastra di supporto ed il pignone dall'albero secondario.

Staccare il cavo di controllo dell'olio dalla leva di controllo.

Staccare il condotto dell'olio ed il condotto di passaggio dell'olio dalla pompa dell'olio e chiuderlo con un morsetto.

Staccare la spina dell'interruttore di folle/generatore di impulsi e la spina ed il connettore del filo dell'alternatore.

- (1) CONDOTTI DELL'OLIO
- (2) CAVO DI CONTROLLO DELL'OLIO
- (3) PIGNONE
- (4) FILI

Rimuovere la marmitta (Pag. 15-2).

Rimuovere la piastra paramotore ed il pedale del cambio.

- (1) MARMITTA
- (2) PEDALE DEL CAMBIO
- (3) PIASTRA PARAMOTORE

Staccare le tubazioni superiore e inferiore del radiatore dal motore.

Staccare il cappellotto della candela dalla candela.

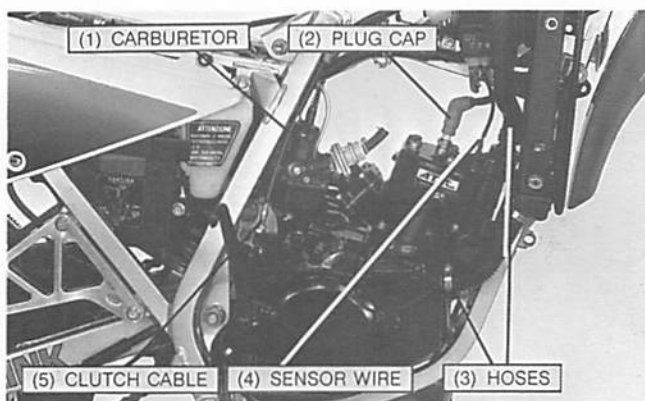
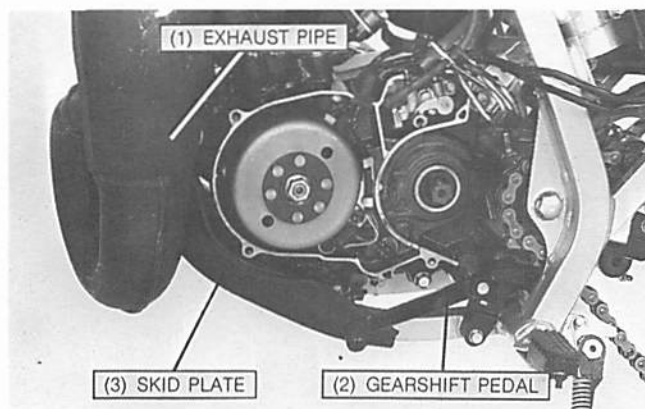
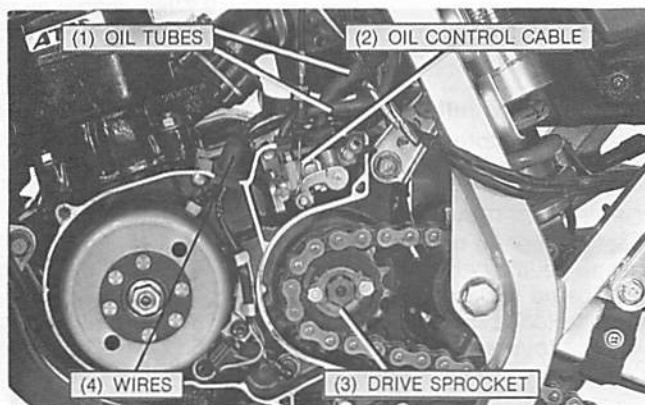
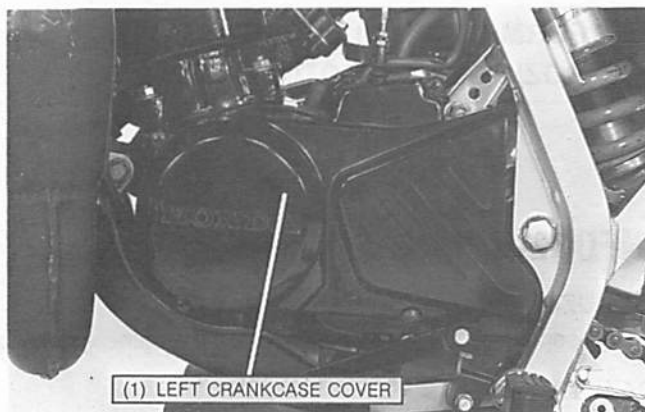
Staccare il filo del sensore della temperatura dal sensore.

Rimuovere il supporto del cavo della frizione e staccare il cavo della frizione.

Rimuovere il carburatore (Pag. 4-6).

Staccare il pedale del freno posteriore (Pag. 13-9).

- (1) CARBURATORE
- (2) CAPPELOTTO DELLA CANDELA
- (3) TUBAZIONI
- (4) FILO DEL SENSORE
- (5) CAVO DELLA FRIZIONE



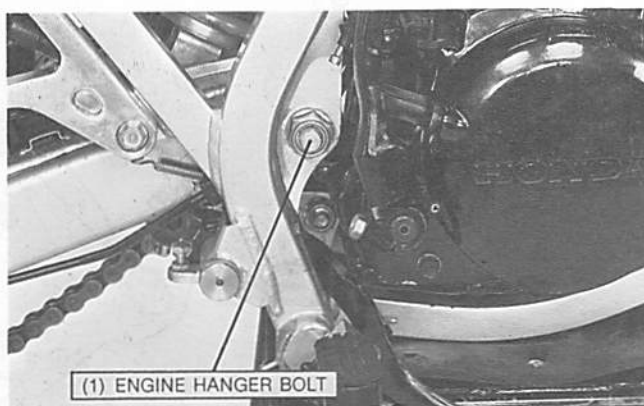
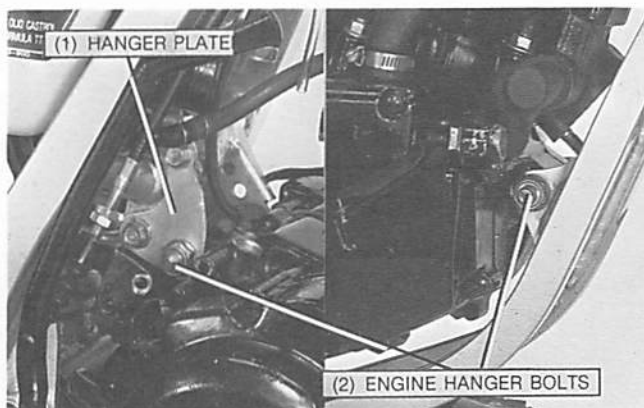


Rimuovere i bulloni di supporto del motore e la piastra di supporto.

- (1) PIASTRA DI SUPPORTO
(2) BULLONI DI SUPPORTO DEL MOTORE

Rimuovere il motore dal lato destro.

- (1) BULLONE DI SUPPORTO DEL MOTORE



INSTALLAZIONE DEL MOTORE

La installazione avviene nell'ordine inverso a quello della rimozione.

NOTA

- Montare i bulloni nella loro giusta posizione e prendere nota della posizione delle boccole di montaggio del motore.
- Stringere i bulloni alle coppie prescritte.
- Disporre correttamente i fili ed i cavi elettrici (Pag. 1-8).

COPPIE DI SERRAGGIO:

Bulloni supporto motore	55-65 Nm (5.5-6.5 kgm)
Bullone pedale cambio	8-12 (0.8-1.2 kgm)
Dado perno ruota posteriore	60-80 Nm (6.0-8.0 kgm)
Marmitta (dado accoppiamento)	8-12 Nm (0.8-1.2 kgm)
(bullone fascetta)	15-25 Nm (1.5-2.5 kgm)

Aggiungere olio del cambio fino a raggiungere il livello prescritto (Pag. 2-2).

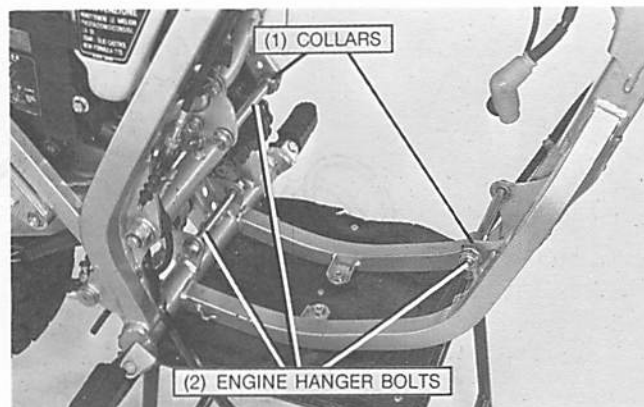
Disareare la pompa dell'olio e il tubo di passaggio dell'olio (Pag. 2-4).

Riempire e disareare il circuito di raffreddamento (Pag. 9-3).

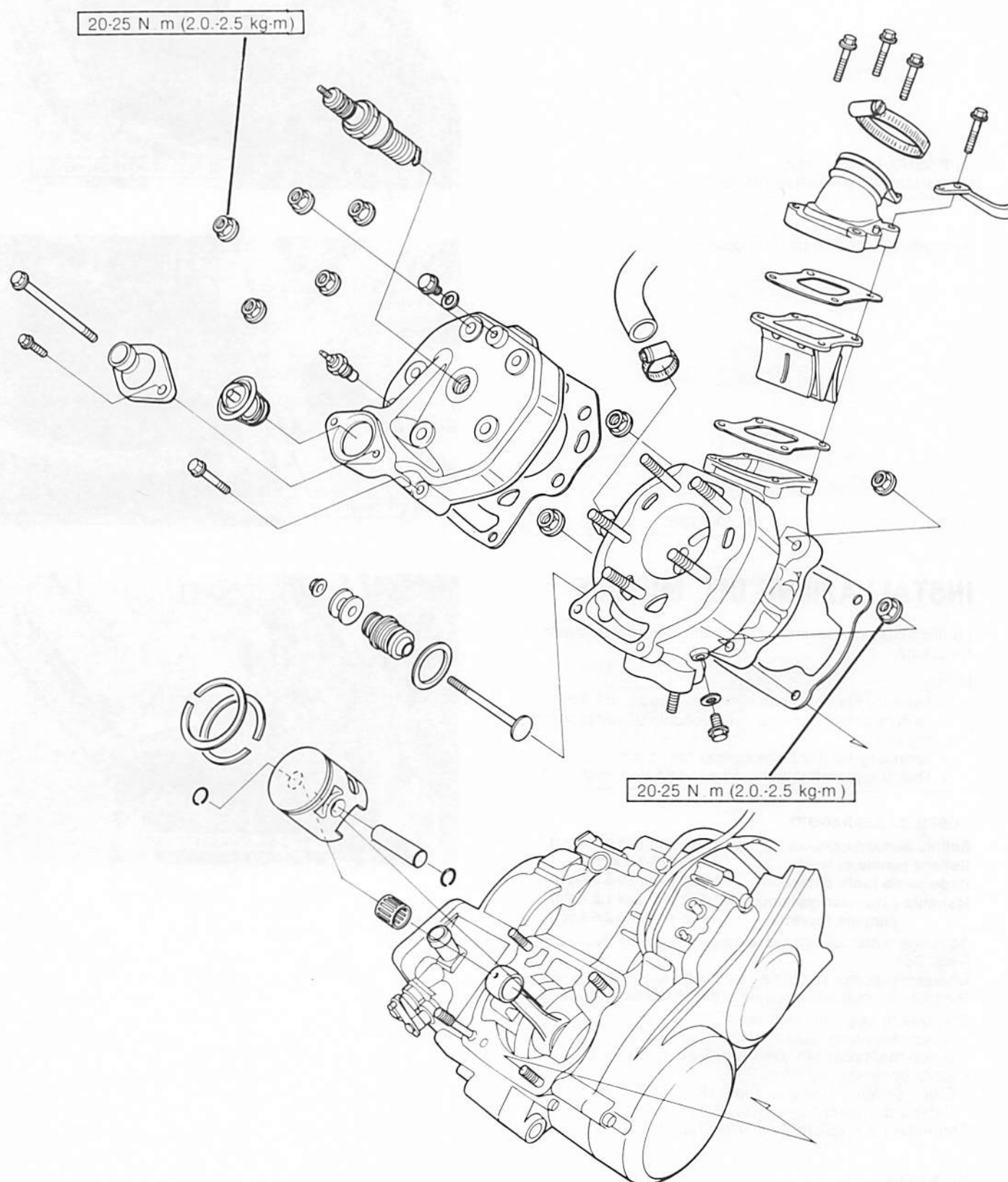
Eseguire le seguenti regolazioni:

- Gioco della leva della frizione (Pag. 3-13).
- Gioco manopola del gas (Pag. 3-4).
- Cavo controllo olio (Pag. 2-4).
- Gioco pedale freno posteriore (Pag. 3-12).
- Catena di trasmissione (Pag. 3-9).

Controllare e regolare il minimo (Pag. 3-7).



- (1) BOCCOLE
(2) BULLONI SUPPORTO MOTORE





INFORMAZIONI DI SERVIZIO
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE
DEGLI INCONVENIENTI

6-1

6-1

TESTATA
CILINDRO/PISTONE

6-2
6-3

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Tutte le operazioni di manutenzione e controllo della testata, del cilindro e del pistone possono essere eseguite con il motore montato.
- Prima di procedere alla separazione, pulire il motore per evitare che la sporcizia e la polvere penetrino nel cilindro e nel basamento.
- Rimuovere tutto il materiale di guarnizione dalle superfici di accoppiamento del cilindro e del basamento.
- Fare attenzione durante la separazione ed il montaggio della testata, del cilindro e del pistone per evitare di danneggiarli.
- Pulire a fondo tutti i componenti separati prima di controllarli.
- Lubrificare tutte le superfici di scorrimento con olio motore pulito prima del montaggio.

CARATTERISTICHE TECNICHE

OGGETTO		VALORI STANDARD	LIMITE DI USURA
Distorsione testata		—	0,10 mm
Cilindro	Diametro interno	56,000-56,015 mm	56,10 mm
	Ovalizzazione	—	0,02 mm
	Distorsione parte superiore	—	0,10 mm
Pistone, Spinotto, Segmenti	Diametro esterno pistone a 10 mm (0,4 in) dalla parte superiore	55,960-55,975 mm	55,93 mm
	Alesaggio spinotto	16,002-16,008 mm	16,03 mm
	Diametro esterno spinotto	15,994-16,00 mm	15,98 mm
	Gioco pistone-spinotto	0,002-0,014 mm	0,04 mm
	Gioco segmento-scanalatura	0,200-0,457 mm	0,70 mm
	Distanza segmento-estremità	0,15-0,30 mm	0,35 mm
Gioco cilindro-pistone		0,035-0,045 mm	0,045 mm
Diametro interno piede di biella		20,005-20,017 mm	20,3 mm

COPPIE DI SERRAGGIO

Dado testata

20-25 N.m (2,0-2,5 kg-m)

Dado montaggio cilindro

20-25 N.m (2,0-2,5 kg-m)

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Compressione troppo bassa, difficoltà di avviamento o cattive prestazioni alle basse velocità

- La guarnizione della testata manca di tenuta.
- Candela allentata.
- Segmenti del pistone usurati, grippati o rotti.
- Cilindro e pistone usurati o danneggiati.
- Valvola a lamina difettosa.
- La guarnizione del basamento manca di tenuta.

Compressione troppo alta, surriscaldamento o battito

- Eccessivo accumulo di depositi carboniosi nel cilindro o sul cielo dei pistoni.

Rumorosità eccessiva del pistone

- Pistone e cilindro usurati.
- Spinotto o foro dello spinotto usurato.
- Cuscinetti del piede di biella usurati.

Rumorosità eccessiva dei segmenti

- Segmenti usurati, grippati o rotti.
- Cilindro usurato o danneggiato.

Liquido di raffreddamento sporco

- La guarnizione della testata manca di tenuta.

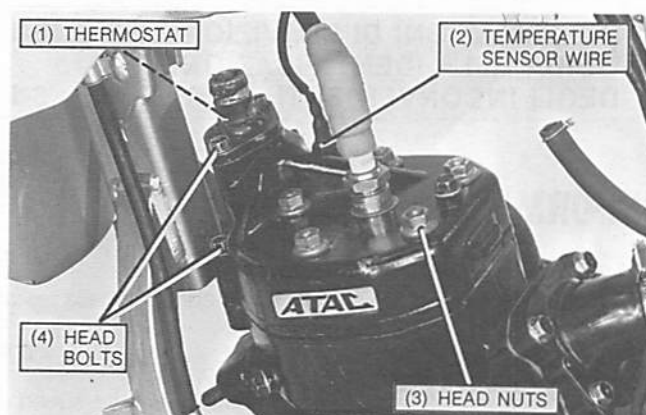


TESTATA

RIMOZIONE

Far scolare il liquido di raffreddamento (Pag. 9-4).
Rimuovere la sella ed il serbatoio carburante.
Rimuovere il radiatore (Pag. 9-5).
Rimuovere il condotto di scarico (Pag. 15-2).
Staccare il connettore del sensore della temperatura.
Rimuovere il cappellotto della candela e la candela.
Rimuovere i due bulloni della testata, i cinque dadi della testata e la testata.
Rimuovere la guarnizione della testata.
Rimuovere il termostato.

- (1) TERMOSTATO
- (2) FILO DEL SENSORE DELLA TEMPERATURA
- (3) DADI DELLA TESTATA
- (4) BULLONI DELLA TESTATA

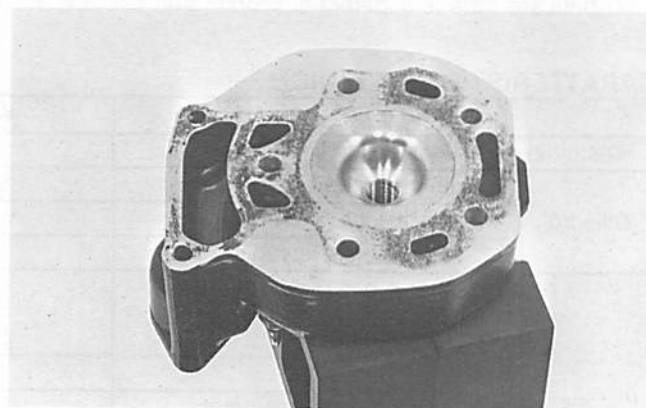


CONTROLLO

Togliere ogni residuo del materiale della guarnizione dalla superficie della guarnizione della testata.

AVVERTENZA

- Fare attenzione a non danneggiare la superficie della guarnizione.



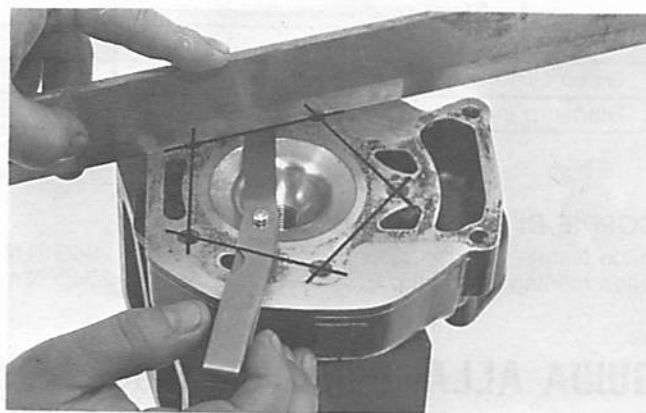
Controllare che non vi siano crepe intorno ai fori della candela e dei prigionieri.

Controllare la distorsione della testata mediante una riga ed uno spessimetro nelle direzioni indicate.

LIMITE DI USURA: 0,10 mm

NOTA

- Se si deve sostituire la testata, staccare il sensore della temperatura.

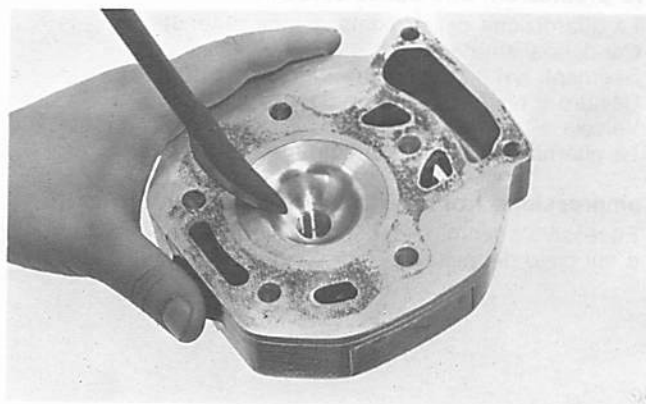


DISINCROSTAZIONE

Rimuovere i depositi carboniosi dalla camera di combustione.

AVVERTENZA

- Fare attenzione a non danneggiare le pareti della camera di combustione.





INSTALLAZIONE

Pulire la superficie di accoppiamento della testata dai residui del materiale della guarnizione, facendo attenzione a non danneggiarla.

Montare una nuova guarnizione della testata.

Mettere la testata sul cilindro.
Inserire i cinque dadi della testata e stringerli in due-tre volte secondo uno schema diagonale.

COPPIA DI SERRAGGIO: 20-25 Nm (2.0-2.5 kgm)

Montare il termostato (pag. 9-6).
Montare e stringere i bulloni della testata.
Montare la candela ed il cappellotto della candela.
Collegare il connettore del filo del sensore della temperatura.
Montare il condotto di scarico (Pag. 15-3).
Montare il radiatore, riempire e disareare il circuito di raffreddamento (Pag. 9-4).
Montare il serbatoio e la sella.

- (1) VITI DELLA TESTATA
- (2) DADI DELLA TESTATA

CILINDRO/PISTONE

RIMOZIONE

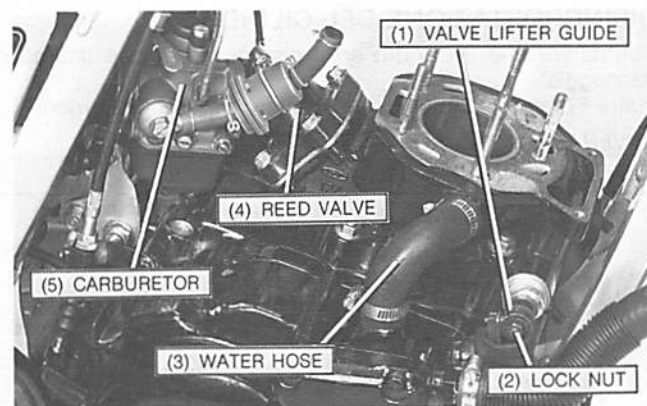
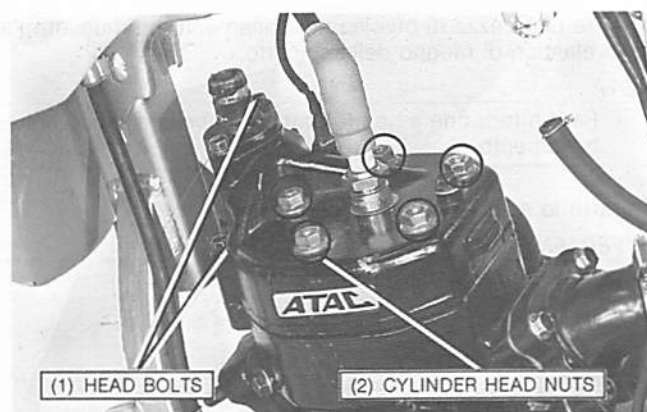
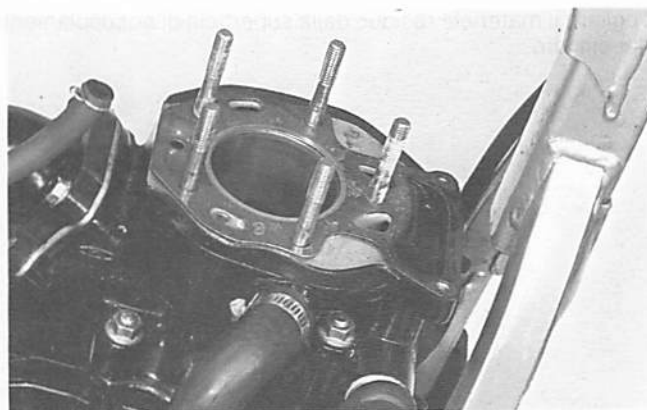
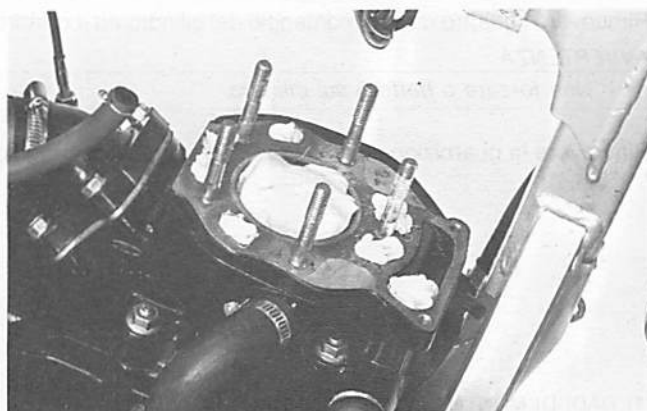
Rimuovere i seguenti componenti:

- testata (Pag. 6-2).
- carburatore (Pag. 4-6).
- valvola lamellare (Pag. 4-11).

Rimuovere la tubazione dell'acqua dal cilindro al coperchio destro del basamento.

Far scivolare verso il basso il coperchio della valvola ATAC e rimuovere il dado di serraggio e la guida dell'alza valvola ATAC.

- (1) GUIDA ALZA VALVOLA ATAC
- (2) DADO DI SERRAGGIO
- (3) TUBAZIONE ACQUA
- (4) VALVOLA LAMELLARE
- (5) CARBURATORE





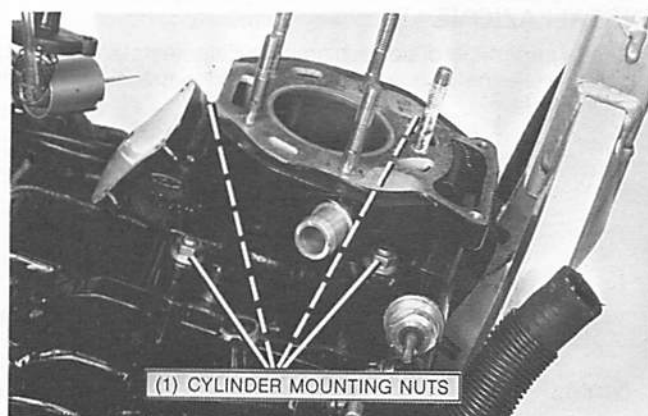
Rimuovere i quattro dadi di montaggio del cilindro ed il cilindro.

AVVERTENZA

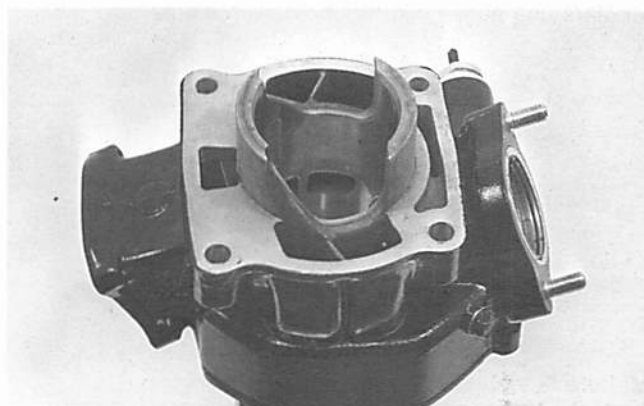
- Non forzare o battere sul cilindro.

Rimuovere la guarnizione del cilindro e le spine di centraggio.

(1) DADI DI MONTAGGIO DEL CILINDRO



Togliere il materiale residuo dalla superficie di accoppiamento del cilindro.



Inserire una pezza di officina nel basamento e rimuovere l'anello elastico di ritegno dello spinotto.

NOTA

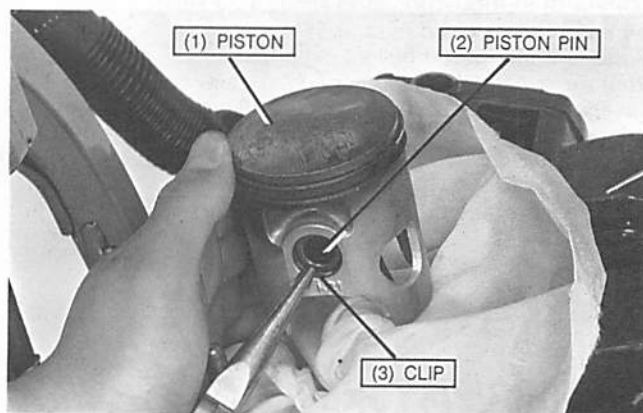
- Fare attenzione a non far cadere l'anello elastico nel basamento.

Estrarre lo spinotto e rimuovere il pistone.

AVVERTENZA

- Non premere lateralmente sulla biella.

- (1) PISTONE
- (2) SPINOTTO
- (3) ANELLO ELASTICO



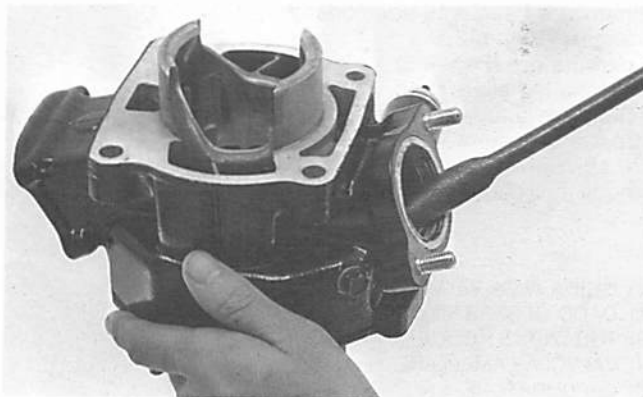
DISINCROSTAZIONE DEL CILINDRO

Controllare che il cilindro ed il pistone non siano usurati o danneggiati.

Pulire i depositi carboniosi dal settore dei fori di scarico.

AVVERTENZA

- Non danneggiare l'alesaggio del cilindro.

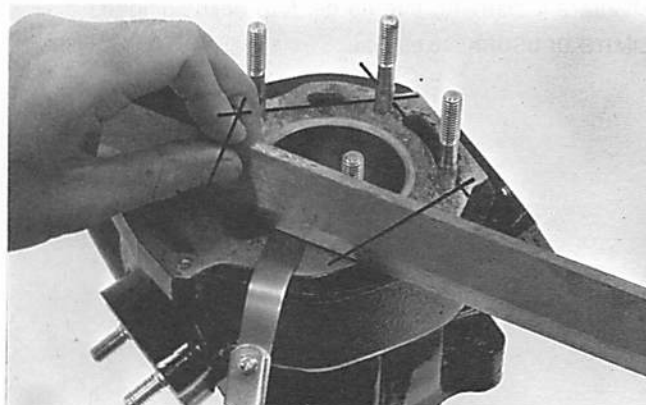




CONTROLLO DEL CILINDRO

Usare una riga calibrata ed uno spessore per controllare la planarità della superficie della guarnizione sul cilindro. Se la distorsione supera il limite di usura, rettificare o sostituire il cilindro.

LIMITE DI USURA: 0,10 mm

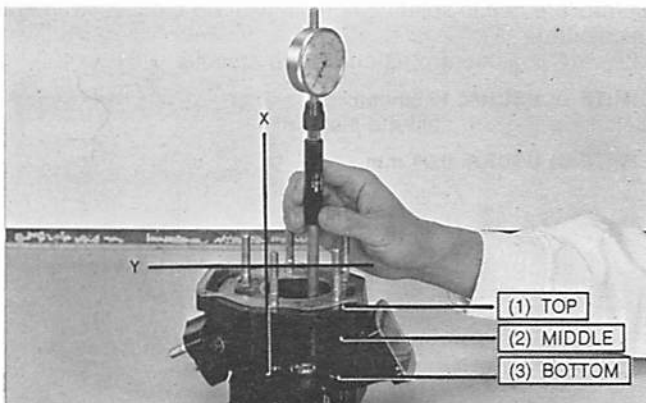


Controllare l'usura dell'alesaggio del cilindro a tre livelli nelle direzioni X e Y. Per stabilire l'usura del cilindro prendere il valore più alto misurato.

LIMITE DI USURA: 56,10 mm

Calcolare l'errore di ovalizzazione.

LIMITE DI USURA: 0,02 mm



- (1) IN ALTO
- (2) CENTRO
- (3) IN BASSO

CONTROLLO DEI SEGMENTI DEL PISTONE

Misurare il gioco fasce/cava con uno spessore.

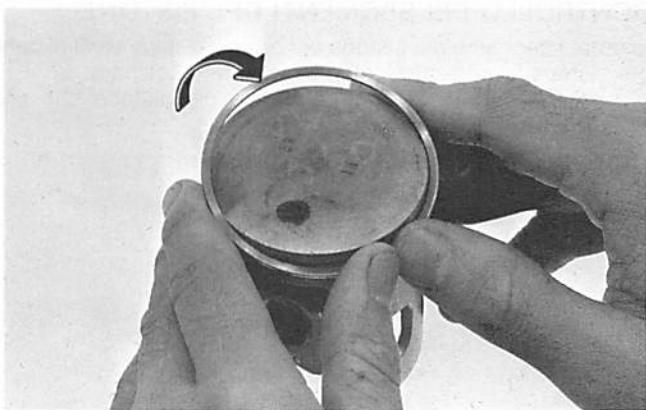
LIMITE DI USURA: 0,70 mm

RIMOZIONE DEI SEGMENTI

Allargare ogni segmento e rimuoverlo sollevandolo da un punto opposto all'apertura.

AVVERTENZA

- Non danneggiare i segmenti allargando eccessivamente l'apertura.



CONTROLLO DEL PISTONE

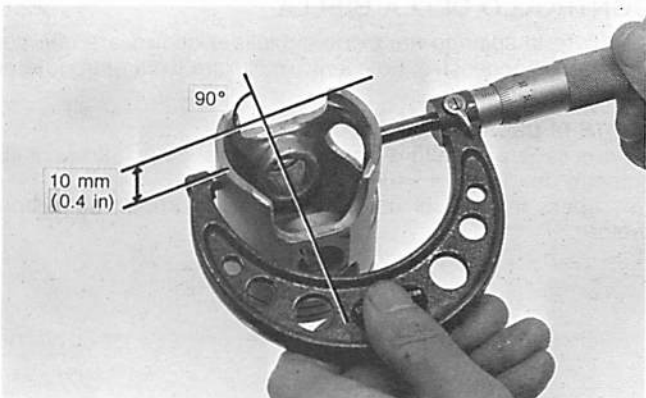
Misurare il diametro esterno del pistone a 10 mm di distanza dalla parte superiore e ad angolo retto rispetto al foro dello spinotto.

LIMITE DI USURA: 55,93 mm

Se il diametro esterno è inferiore al limite di usura, sostituire il pistone.

Calcolare il gioco pistone-cilindro.

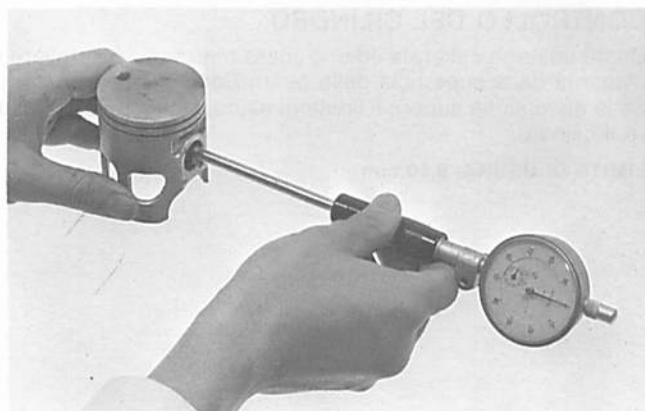
LIMITE DI USURA: 0,045 mm



**TESTATA/CILINDRO/PISTONE**

Misurare il diametro interno del foro dello spinotto.

LIMITE DI USURA: 16,03 mm



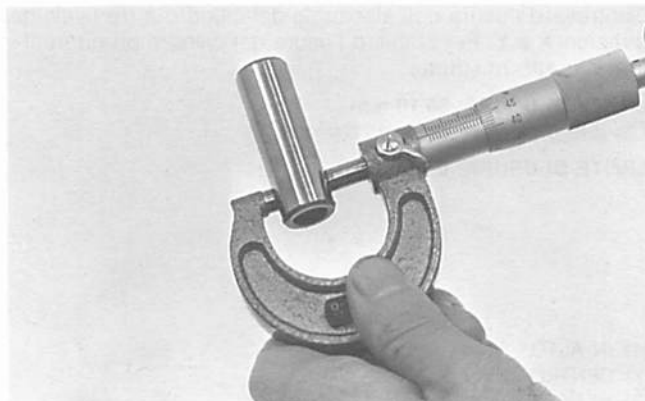
Controllare che lo spinotto non sia usurato o eccessivamente decolorato.

Misurare il diametro esterno dello spinotto.

LIMITE DI USURA: 15,98 mm

Calcolare il gioco spinotto-pistone.

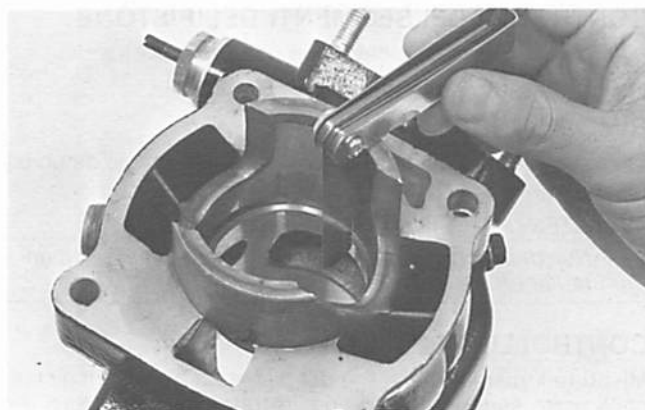
LIMITE DI USURA: 0,04 mm

**CONTROLLO DEI SEGMENTI DEL PISTONE**

Inserire i segmenti del pistone nel cilindro. Utilizzare il pistone per sistemare correttamente i segmenti nel cilindro.

Misurare l'apertura di ogni segmento del pistone con uno spessimetro.

LIMITE DI USURA: 0,35 mm

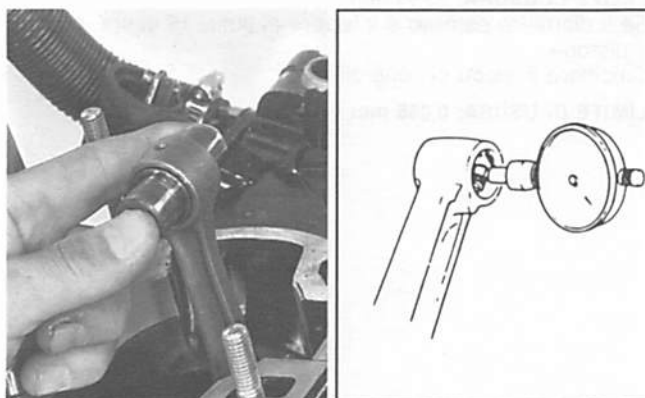
**CONTROLLO DELLA BIELLA**

Installare lo spinotto nel piede di biella e controllare che non vi sia gioco eccessivo. Se è lento, misurare il diametro interno del piede di biella.

LIMITE DI USURA: 20,03 mm

Se non supera il limite di usura, sostituire lo spinotto ed il cuscinetto del piede di biella.

Se supera il limite di usura, sostituire il gruppo dell'albero motore.





INSTALLAZIONE

Allinearle estremità dei segmenti con le spine di riferimento nelle scanalature e montare il primo ed il secondo segmento nelle rispettive scanalature.

NOTA

- Il primo segmento ha un profilo a cuneo e non è intercambiabile con il secondo segmento a sezione quadrata.

Controllare l'alloggiamento di ogni segmento nella sua sede premendolo nella rispettiva scanalatura assicurandosi che sia a filo del pistone in diversi punti.

Se non si riesce a comprimere un segmento, vuol dire che la scanalatura è sporca o che il segmento è nella scanalatura sbagliata.

- (1) PRIMO SEGMENTO
- (2) SECONDO SEGMENTO
- (3) SEGNO DI RIFERIMENTO DEL SEGMENTO

NOTA

- Montare i segmenti con i segni di riferimento rivolti verso l'alto.
- Non sostituire solo un segmento senza sostituire l'altro.
- Non utilizzare segmenti di diverse marche sullo stesso motore.

Mettere una pezza di officina sull'apertura del basamento per evitare che gli anelli di ritegno dello spinotto cadano nel basamento.

Lubrificare il cuscinetto a rullini e lo spinotto con olio a 2 tempi. Montare il cuscinetto nella biella e installare il pistone con il segno di riferimento "IN" rivolto verso il lato aspirazione.

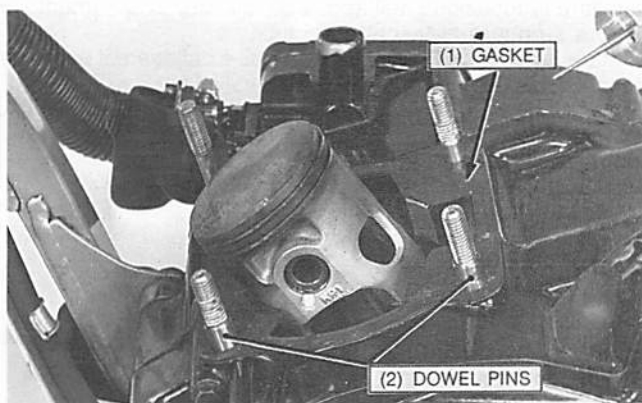
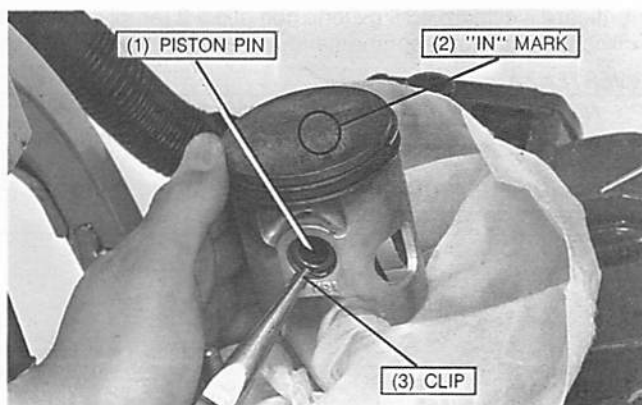
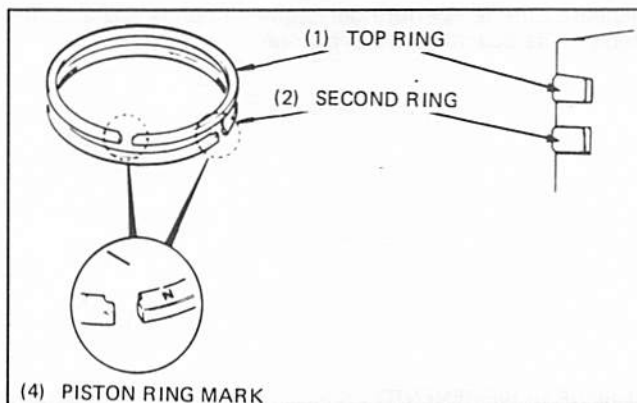
Montare nuovi anelli di ritegno dello spinotto.

- (1) SPINOTTO
- (2) SEGNO DI RIFERIMENTO "IN"
- (3) ANELLO DI RITEGNO

Togliere tutti i residui del materiale di guarnizione dalle superfici di accoppiamento del cilindro e del basamento.

Installare le spine di centraggio ed una nuova guarnizione del cilindro sul basamento.

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





Allineare tutte le aperture dei segmenti con la spina di riferimento nella scanalatura del pistone.

(1) SPINE DI RIFERIMENTO

Lubrificare il cilindro ed il pistone con olio a 2 tempi e montare il cilindro sul pistone comprimendo i segmenti del pistone.

AVVERTENZA

- Non ruotare il cilindro, poiché i segmenti del pistone potrebbero agganciarsi ad un foro del cilindro e rompersi.
- Fare attenzione a non danneggiare le superfici di scorrimento del pistone e del cilindro.

Montare i quattro dadi di montaggio del cilindro e stringerli in 2-3 passaggi secondo uno schema diagonale.

COPPIA DI SERRAGGIO: 20-25 Nm (2.0-2.5 kgm)

(1) DADI DI MONTAGGIO DEL CILINDRO

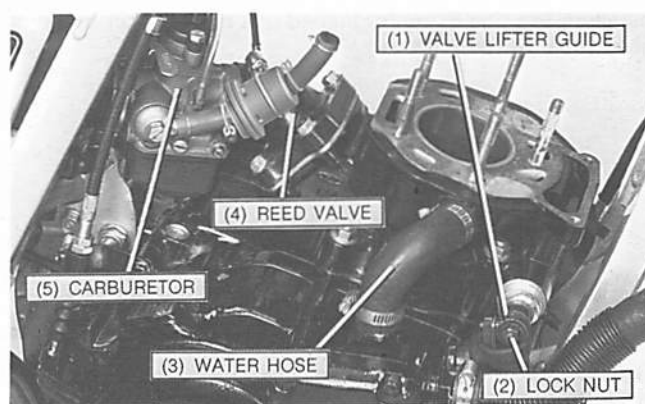
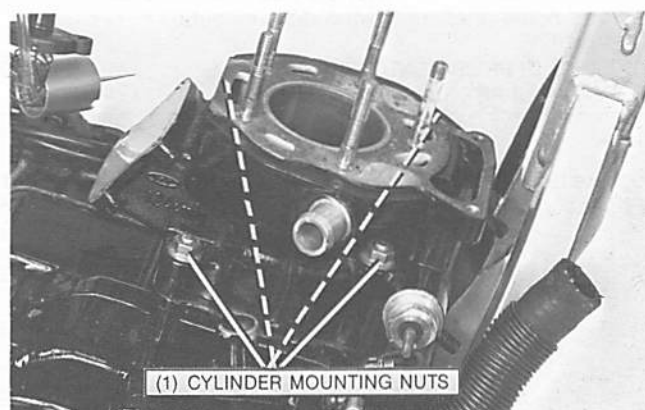
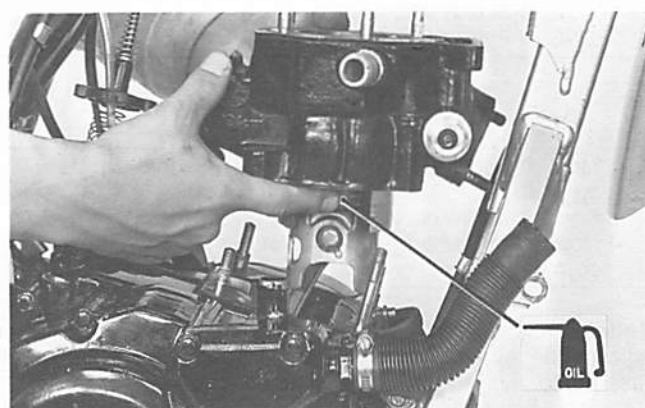
Installare la tubazione dell'acqua dal cilindro al basamento sinistro e stringere le fascette dei tubi. Montare la guida dell'alza valvola ATAC e collegare il perno del braccio ATAC con la guida dell'alza valvola. Montare il dado di serraggio e far scivolare il coperchio ATAC sulla valvola.

Controllare il sistema ATAC (Pag. 11-5).

Installare i seguenti componenti:

- Testata (Pag. 6-3).
- Valvola lamellare (Pag. 4-12).
- Carburatore (Pag. 4-11).

- (1) GUIDA ALZA VALVOLA
- (2) CONTRODADO
- (3) TUBAZIONE ACQUA
- (4) VALVOLA LAMELLARE
- (5) CARBURATORE



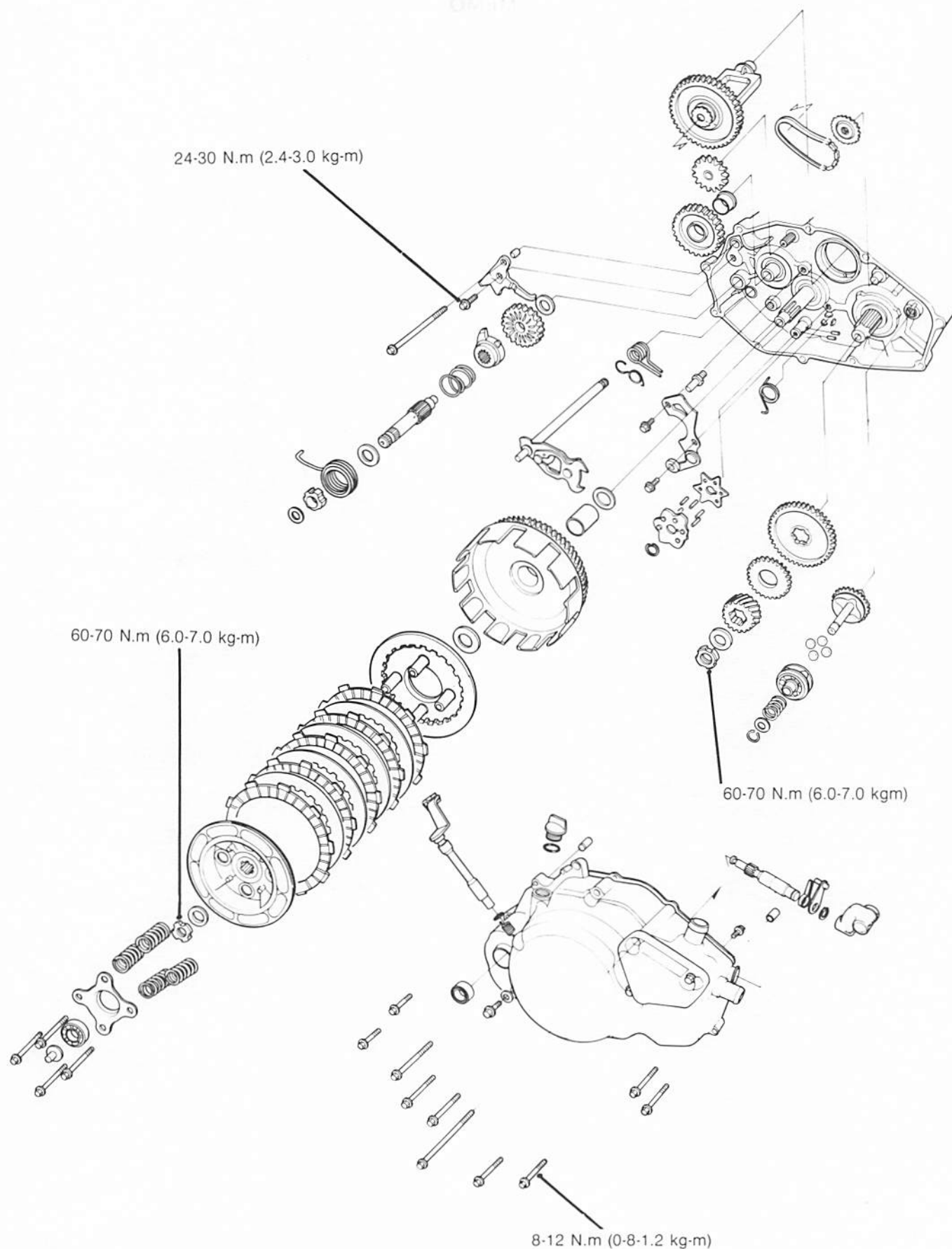


HONDA
MTX125R

FRIZIONE E PARTI COLLEGATE DEL CILINDRO E PEDALE

MEMO







INFORMAZIONI DI SERVIZIO	7-1	ALBERO CONTROROTANTE DI COMPENSAZIONE	7-9
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	7-2	ARTICOLAZIONE DEL CAMBIO	7-11
RIMOZIONE COPERCHIO DESTRO DEL BASAMENTO	7-3	AVVIAMENTO A PEDALE	7-13
FRIZIONE	7-4	INSTALLAZIONE COPERCHIO DESTRO DEL BASAMENTO	7-16

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Questo capitolo comprende la frizione, l'articolazione del cambio e la manutenzione dell'avviamento a pedale. Le operazioni di manutenzione su questi particolari possono essere effettuate con il motore montato sul telaio.
- Allineare la fasatura dell'albero controrotante ogni volta che viene rimosso l'albero o l'ingranaggio conduttore dell'albero.
- Rimuovere tutti i residui di materiale della frizione dalle superfici di accoppiamento del basamento e del coperchio.
- Pulire tutti i particolari prima di controllarli. Lubrificare tutte le superfici di contatto con olio della trasmissione pulito prima di rimontarli.
- Il circuito di raffreddamento deve essere svuotato per rimuovere il coperchio destro del basamento durante le operazioni di manutenzione della frizione, della articolazione del cambio e dell'avviamento a pedale.

DATI TECNICI

OGGETTO		VALORI STANDARD	LIMITE DI USURA
Molla della frizione	Lunghezza	34,8 mm	33,8 mm
	Precairco	22,7 kg/22,6 mm	—
Spessore disco conduttore		2,92-3,08 mm	2,5 mm
Distorsione piatto spingidisco		—	0,20 mm
Diametro interno campana frizione		23,00-23,021 mm	23,06 mm
Corsa a vuoto leva frizione		10-20 mm	—
Guida campana frizione	Ø interno	16,988-17,010 mm	17,04 mm
	Ø esterno	22,930-22,950 mm	22,80 mm
Ø esterno albero principale alla guida della campana della frizione		16,966-16,984 mm	16,95 mm)
Ø esterno albero controrotante		16,966-16,984 mm	16,95 mm
Ingranaggio di rinvio avviamento a pedale	Ø interno	20,020-20,041 mm	20,10 mm
	Ø int. boccola	17,010-17,035 mm	17,10 mm
	Ø est. boccola	19,984-19,995 mm	19,90 mm
Ø est. albero secondario alla boccola dell'ingranaggio di rinvio		19,972-19,985 mm	19,95 mm
Ø int. pignone dell'avviamento a pedale		16,016-16,034 mm	16,070 mm
Ø esterno albero avviamento pedale		15,966-15,984 mm	15,94 mm

COPPIE DI SERRAGGIO

Controdado della frizione	60-70 N·m (6.0-7.0 kg·m)
Controdado ingranaggio conduttore primario	60-70 N·m (6.0-7.0 kg·m)
Bullone piastra di arresto avviamento (8 mm)	24-30 N·m (2.4-3.0 kg·m)
Bullone coperchio basamento destro	8-12 N·m (0.8-1.2 kg·m)

ATTREZZI

Speciali

Attrezzo bloccaggio mozzo frizione	07923-KE10000
------------------------------------	---------------

Comuni

Chiave per controdadi, 20 × 24 mm	07716-0020100
Attrezzo bloccaggio ingranaggi	07724-0010200



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Il funzionamento difettoso della frizione di solito può essere corretto regolando la corsa a vuoto della leva della frizione.

La frizione slitta quando si accelera

- Mancanza di gioco.
- Dischi usurati.
- Molle della frizione allentate.

La frizione non stacca

- Gioco eccessivo.
- Dischi deformati.

Funzionamento della frizione brusco

- Scanalature della campana danneggiate.

Innesto delle marce duro

- Alberino del cambio piegato.
- Disco del cambio piegato o danneggiato.
- Camma di innesto danneggiata.

Fuoriuscita delle marce

- Molla di richiamo del braccio di arresto debole o rotta.
- Braccio di arresto danneggiato.
- Camma del cambio usurata o danneggiata.
- Molla della piastra del cambio danneggiata.

Il pedale del cambio non ritorna automaticamente

- Molla di richiamo dell'albero di comando del cambio debole o rotta.
- Albero di comando del cambio piegato.

L'avviamento a pedale slitta

- Denti del nottolino di arresto dell'avviamento e/o pignone dell'avviamento usurati o danneggiati.
- Molla del nottolino di arresto rotta.

Il pedale dell'avviamento non ritorna

- Molla di richiamo dell'avviamento a pedale debole o danneggiata.
- Gancio della molla di richiamo fuori posto.

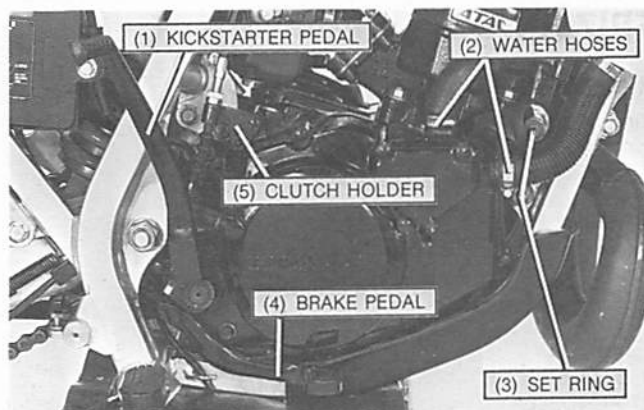


RIMOZIONE COPERCHIO DESTRO DEL BASAMENTO

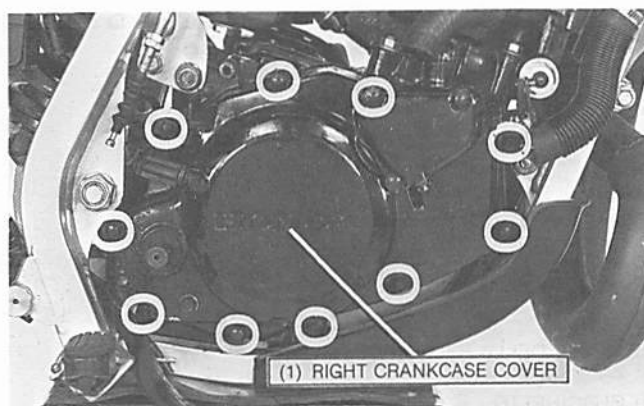
Far scolare l'olio della trasmissione (Pag. 2-2).
Far scolare il liquido di raffreddamento del radiatore (Pag. 9-4).
Rimuovere il pedale di avviamento.
Rimuovere il supporto del cavo della frizione e staccare il cavo dal braccio della frizione.
Staccare le tubazioni dell'acqua dal coperchio destro del basamento.

Rimuovere il pedale del freno posteriore (Pag. 13-9).
Far scivolare verso il basso il coperchio della valvola ATAC e rimuovere il controdado e l'anello di fissaggio della valvola ATAC.

- (1) PEDALE DI AVVIAMENTO
- (2) TUBAZIONI DELL'ACQUA
- (3) ANELLO DI FISSAGGIO
- (4) PEDALE DEL FRENO
- (5) SUPPORTO DELLA FRIZIONE



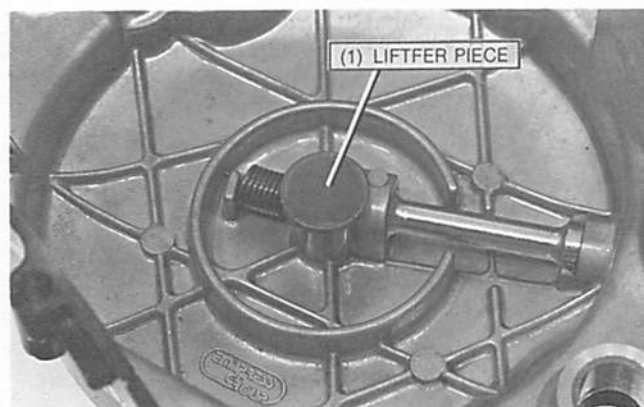
Rimuovere i bulloni del coperchio del basamento destro ed il coperchio.
Rimuovere la guarnizione e le spine di centraggio.



(1) COPERCHIO DESTRO DEL BASAMENTO

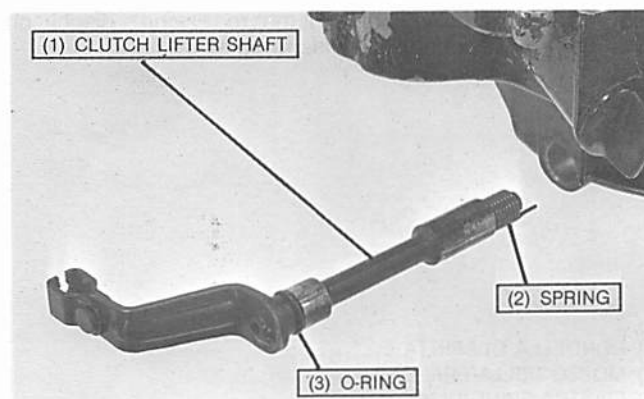
RIMOZIONE DELL'ELEMENTO DI AZIONAMENTO DELLA FRIZIONE

Rimuovere l'elemento di azionamento dal coperchio destro del basamento.



(1) ELEMENTO DI AZIONAMENTO DELLA FRIZIONE

Estrarre il braccio della frizione/l'albero di azionamento dal basamento destro e rimuovere la molla e l'anello di tenuta dall'albero.



- (1) ALBERO DI AZIONAMENTO DELLA FRIZIONE
- (2) MOLLA
- (3) ANELLO DI TENUTA

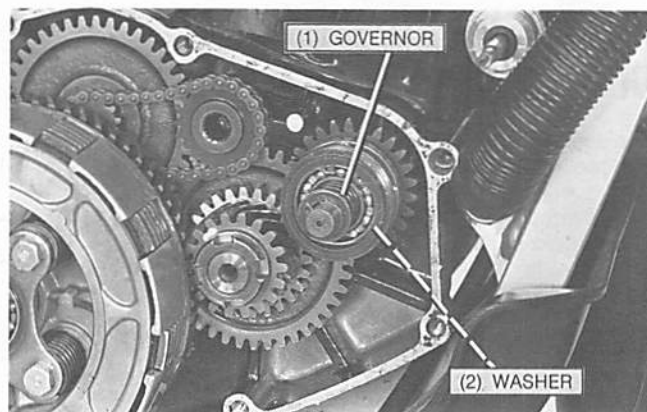


FRIZIONE

RIMOZIONE

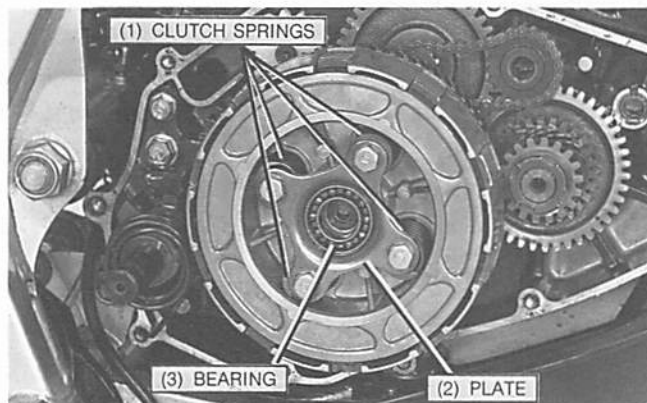
Rimuovere il regolatore e la rondella.

- (1) REGOLATORE
- (2) RONDELLA



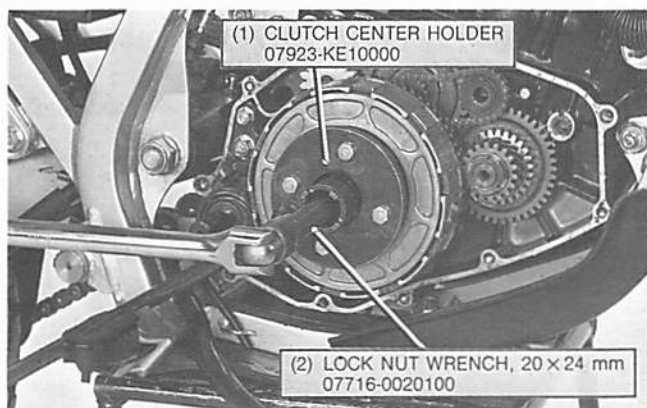
Rimuovere i bulloni della frizione, il cuscinetto e la piastra di azionamento e le molle della frizione.

- (1) MOLLE DELLA FRIZIONE
- (2) PIASTRA
- (3) CUSCINETTO



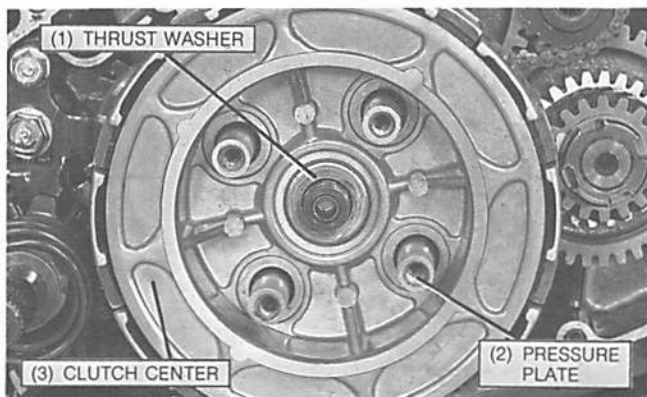
Montare l'attrezzo di bloccaggio del mozzo frizione come indicato nella figura e rimuovere il controdado.

- (1) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO DEL MOZZO DELLA FRIZIONE
- (2) CHIAVE PER CONTRODADI 20 x 24 mm



Rimuovere la rondella di spinta, il mozzo frizione, i dischi conduttori, i dischi condotti e la piastra spingidisco.

- (1) RONDELLA DI SPINTA
- (2) MOZZO DELLA FRIZIONE
- (3) PIASTRA SPINGIDISCO





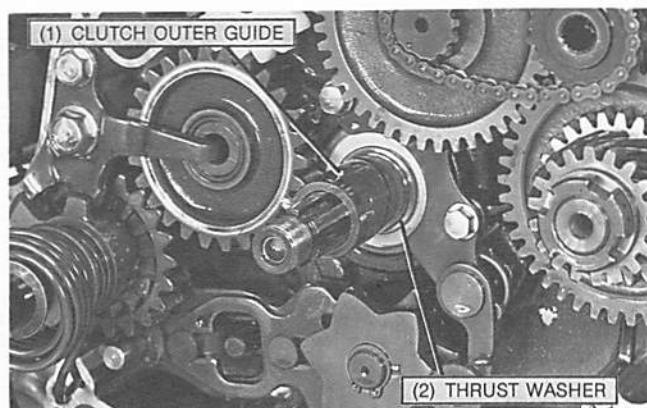
Rimuovere la rondella di spinta e la campana della frizione.

- (1) RONDELLA DI SPINTA
(2) CAMPANA DELLA FRIZIONE



Rimuovere la guida della campana e la rondella di spinta dall'albero principale.

- (1) GUIDA CAMPANA FRIZIONE
(2) RONDELLA DI SPINTA



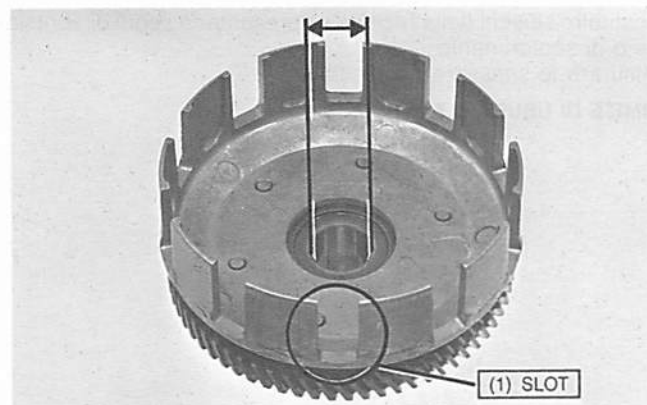
CONTROLLO

Controllare che le scanalature della campana della frizione non siano danneggiate o usurate dai dischi della frizione. Sostituire se necessario.

Misurare il diametro interno della campana della frizione.

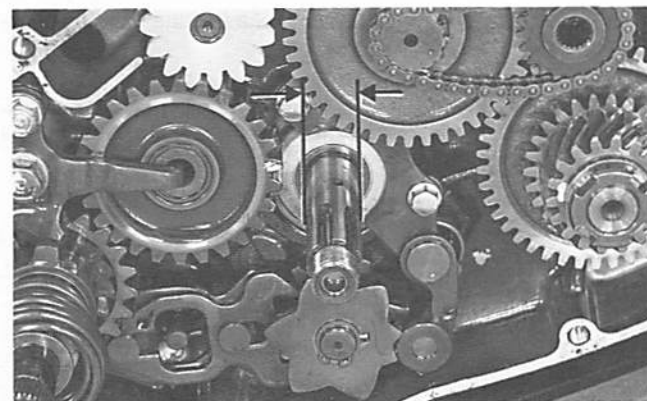
LIMITE DI USURA: 23,06 mm

- (1) FESSURE



Misurare il diametro esterno dell'albero principale alla guida della campana frizione.

LIMITE DI USURA: 16,95 mm





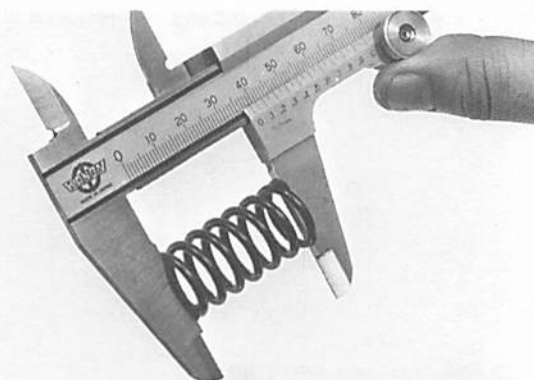
Misurare il diametro interno ed il diametro esterno della guida della campana frizione.

LIMITE DI USURA: \varnothing interno 17,04 mm
 \varnothing esterno 22,80 mm



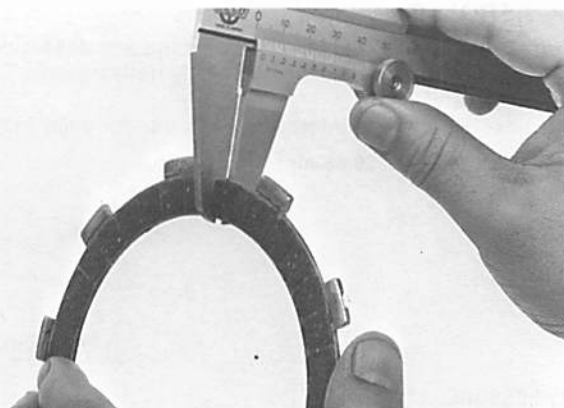
Misurare la lunghezza libera della molla della frizione.

LIMITE DI USURA: 33,8 mm



Sostituire i dischi della frizione se presentano segni di abrasione o di scolorimento.
Misurare lo spessore dei dischi.

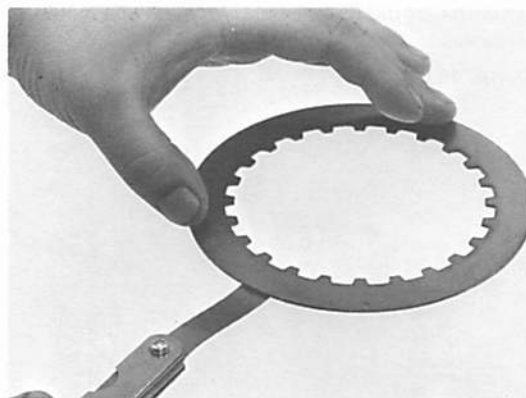
LIMITE DI USURA: 2,5 mm



Controllare la distorsione dei dischi della frizione e metallici utilizzando uno spessimetro.

LIMITE DI USURA: 0,20 mm

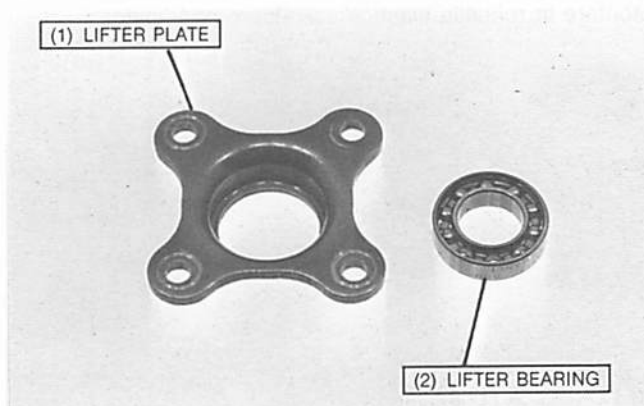
Controllare che le scanalature del mozzo della frizione non siano usurate o danneggiate dai dischi della frizione. Sostituire il mozzo della frizione se necessario.





Controllare che il cuscinetto dell'azionamento della frizione non abbia eccessivo gioco o sia danneggiato.
Controllare che la piastra di azionamento non sia danneggiata.

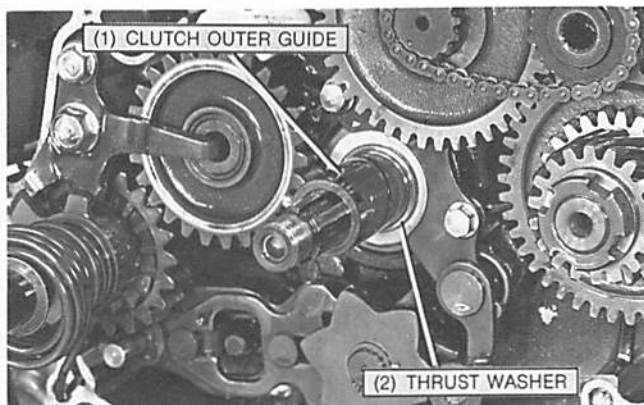
- (1) PIASTRA DI AZIONAMENTO
- (2) CUSCINETTO DELLA PIASTRA



INSTALLAZIONE

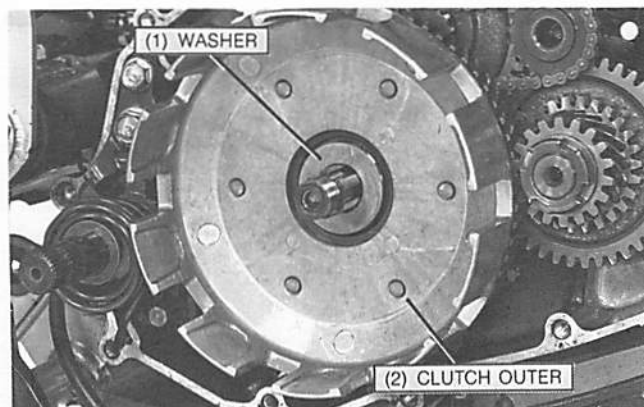
Installare la rondella di spinta e la guida della campana frizione sull'albero principale.

- (1) GUIDA DELLA CAMPANA FRIZIONE
- (2) RONDELLA DI SPINTA



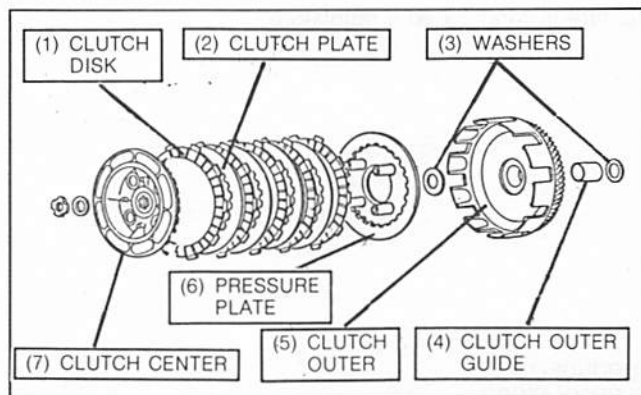
Installare la campana della frizione e la rondella di spinta.

- (1) RONDELLA
- (2) CAMPANA DELLA FRIZIONE



Lubrificare i dischi della frizione e i dischi metallici con olio motore pulito.
Montare il piatto spingidisco, i dischi, i dischi metallici ed il mozzo della frizione come indicato nella figura.

- (1) DISCO FRIZIONE
- (2) DISCO METALLICO
- (3) RONDELLE
- (4) GUIDA CAMPANA FRIZIONE
- (5) CAMPANA FRIZIONE
- (6) PIATTO SPINGIDISCO
- (7) MOZZO FRIZIONE





Montare la rondella elastica sull'albero principale.

(1) RONDELLA ELASTICA

Montare il controdado.
Installare l'attrezzo di bloccaggio del mozzo frizione e stringere il controdado.

COPPIA DI SERRAGGIO: 60-70 Nm (6.0-7.0 kgm)

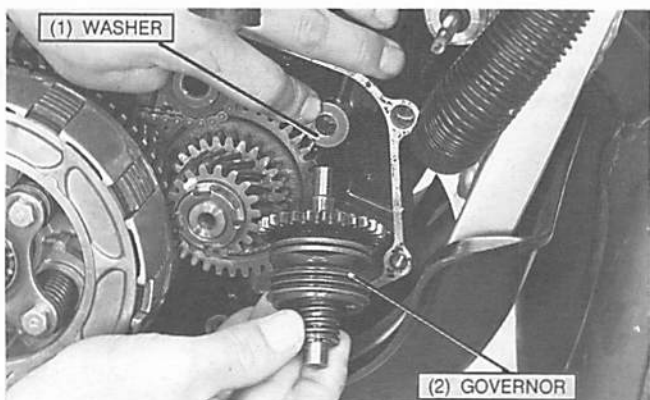
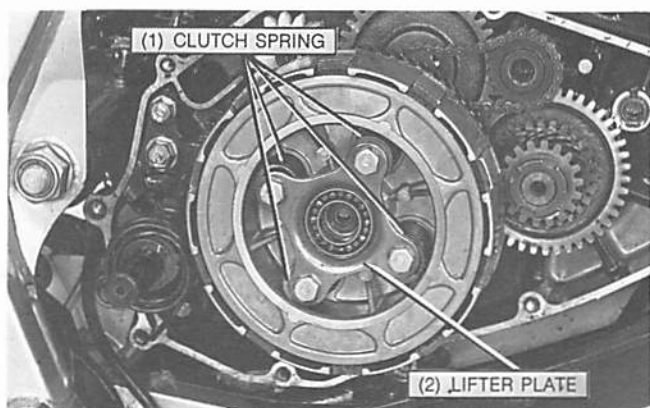
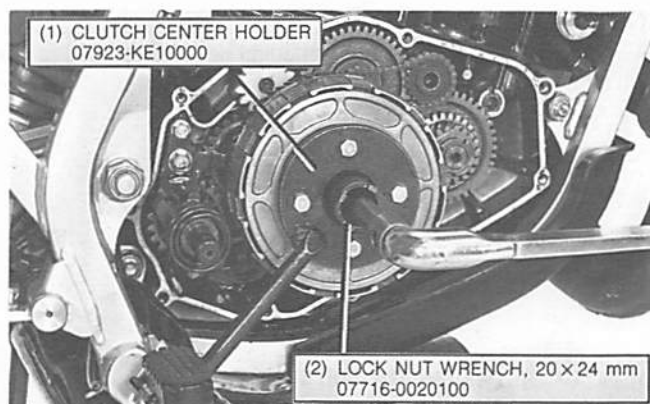
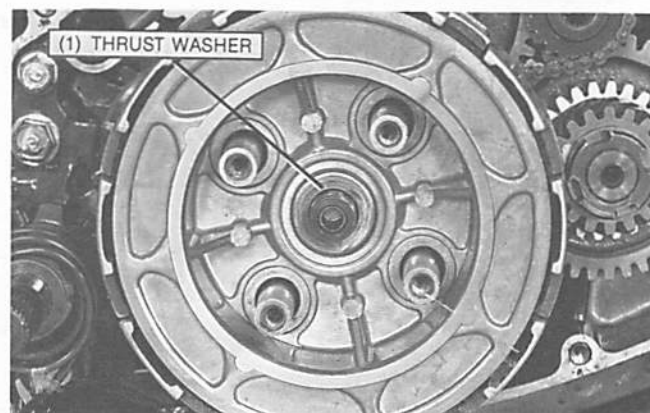
(1) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO DEL MOZZO FRIZIONE
(2) CHIAVE PER CONTRODADI, 20 x 24 mm

Montare le molle della frizione e la piastra di azionamento. Installare e stringere i bulloni della frizione.

(1) MOLLA DELLA FRIZIONE
(2) PIASTRA DI AZIONAMENTO

Montare la rondella ed il regolatore.

(1) RONDELLA
(2) REGOLATORE





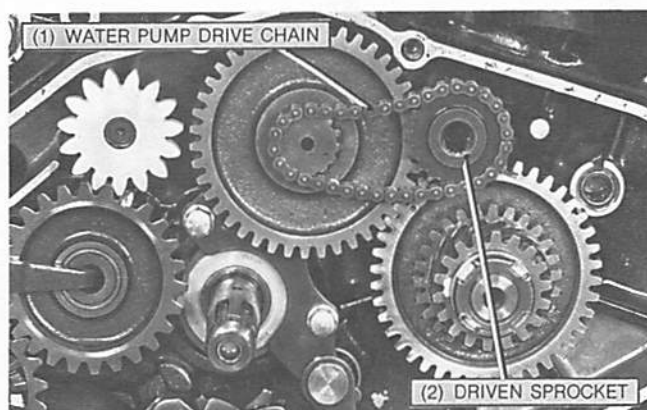
ALBERO DI COMPENSAZIONE

RIMOZIONE

Rimuovere la frizione (Pag. 7-4).

Rimuovere la catena di comando della pompa acqua e l'ingranaggio condotto.

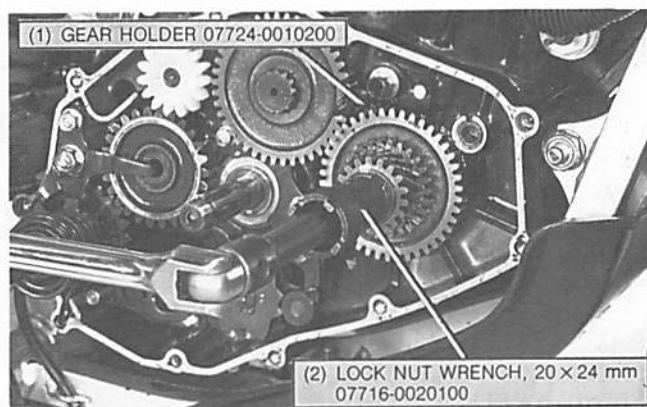
- (1) CATENA DI COMANDO POMPA ACQUA
- (2) INGRANAGGIO CONDOTTO



Bloccare l'albero motore installando un attrezzo di bloccaggio degli ingranaggi tra gli ingranaggi conduttore e condotto dell'albero di compensazione e rimuovere il controdado.

Rimuovere la rondella di bloccaggio, l'ingranaggio conduttore primario l'ingranaggio conduttore ATAC e l'ingranaggio conduttore dell'albero di compensazione.

- (1) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO DEGLI INGRANAGGI
- (2) CHIAVE PER CONTRODADI 20 x 24 mm



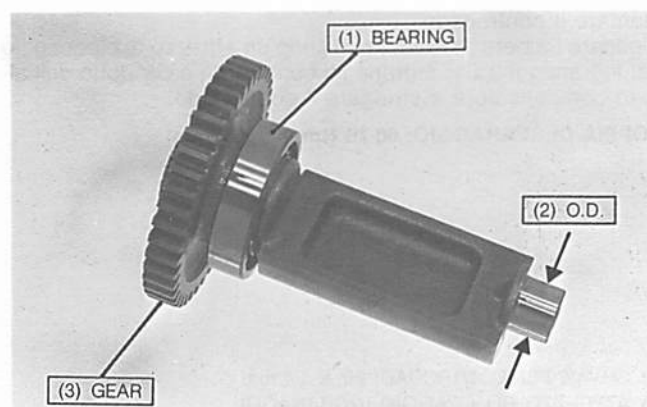
CONTROLLO

Controllare che l'ingranaggio dell'albero di compensazione non sia usurato o danneggiato.

Far girare la pista esterna del cuscinetto dell'albero compensatore con le dita. Il cuscinetto deve ruotare facilmente e senza rumore. Controllare anche che l'anello interno del cuscinetto sia perfettamente aderente all'albero di compensazione. Misurare il diametro esterno dell'albero compensatore sulle superfici di scorrimento.

LIMITE DI USURA: 16, 95 mm

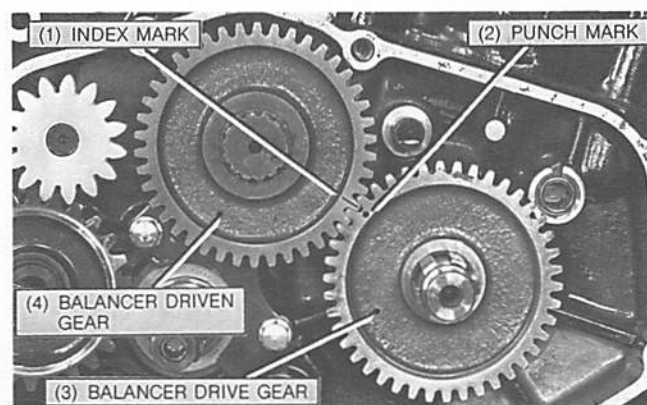
- (1) CUSCINETTO
- (2) DIAMETRO ESTERNO
- (3) INGRANAGGIO



INSTALLAZIONE

Installare l'ingranaggio conduttore dell'albero di compensazione sull'albero motore. Allineando il segno di riferimento a punzone sull'ingranaggio dell'albero compensatore con il segno sull'ingranaggio condotto, montare l'albero compensatore.

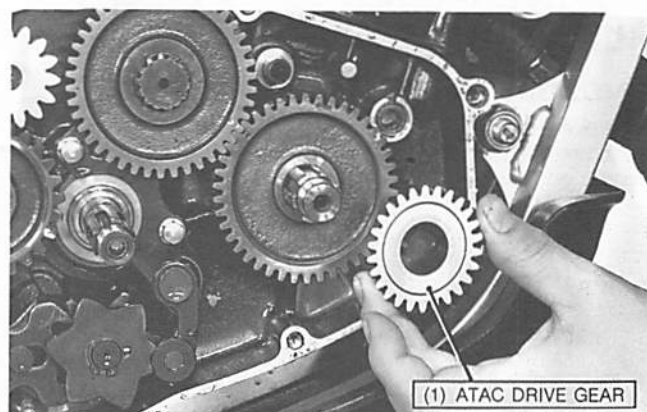
- (1) SEGNO DI RIFERIMENTO
- (2) SEGNO A PUNZONE
- (3) INGRANAGGIO CONDUTTORE DELL'ALBERO COMPENSATORE
- (4) INGRANAGGIO CONDOTTO DELL'ALBERO COMPENSATORE





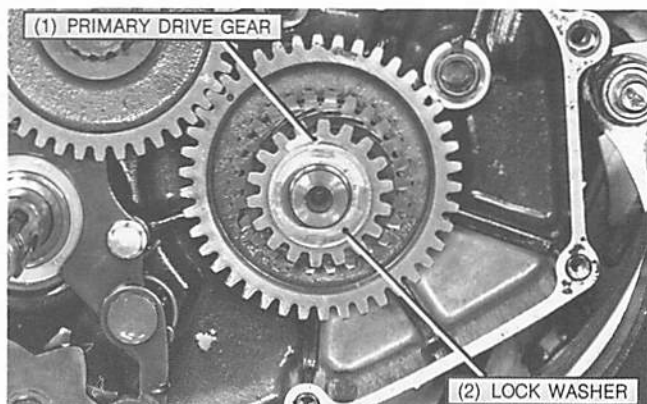
Montare l'ingranaggio conduttore ATAC con il lato scanalato rivolto verso l'interno.

(1) INGRANAGGIO CONDOTTO ATAC



Installare l'ingranaggio conduttore primario e la rondella di bloccaggio.

(1) INGRANAGGIO CONDUTTORE PRIMARIO
(2) RONDELLA DI BLOCCAGGIO

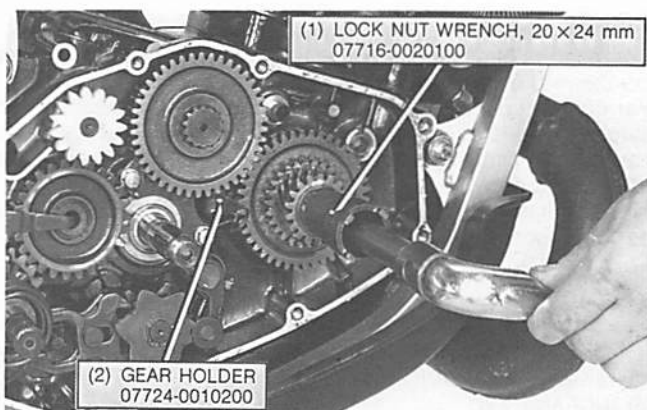


Montare il controdado.

Bloccare l'albero motore installando un attrezzo di bloccaggio per ingranaggi tra gli ingranaggi conduttore e condotto dell'albero compensatore e stringere il controdado.

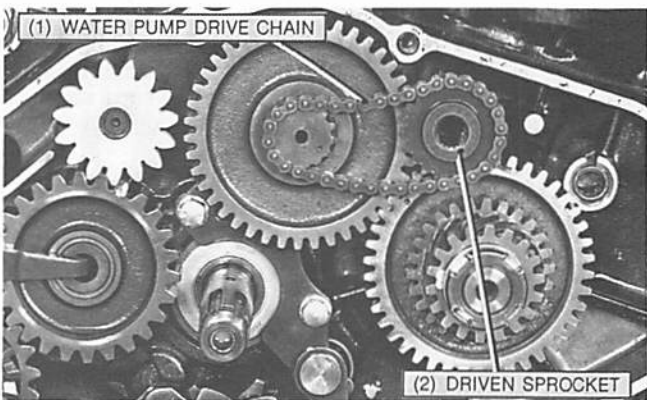
COPPIA DI SERRAGGIO: 60-70 Nm (6.0-7.0 kgm)

(1) CHIAVE PER CONTRODADI 20 x 24 mm
(2) ATTREZZO BLOCCAGGIO INGRANAGGI



Installare la catena di comando della pompa acqua e l'ingranaggio condotto.
Montare la frizione (Pag. 7-7).

(1) CATENA DI COMANDO POMPA ACQUA.
(2) INGRANAGGIO CONDOTTO





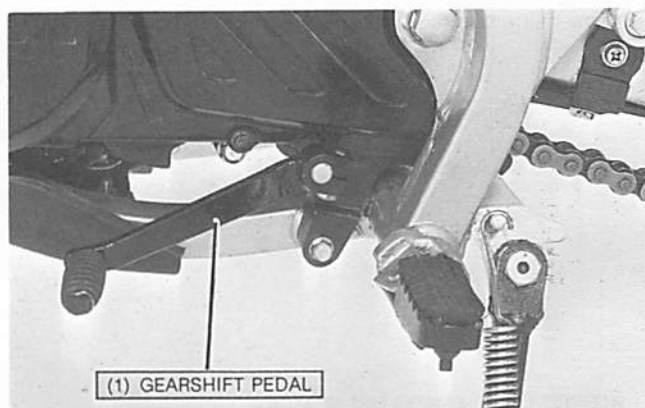
LEVERAGGIO DEL CAMBIO

RIMOZIONE

Rimuovere i seguenti particolari:

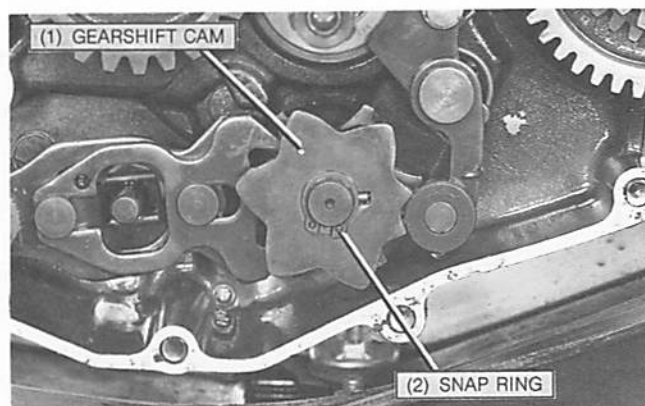
- Pedale del cambio.
- Frizione (Pag. 7-4).
- Avviamento a pedale (Pag. 7-13).

(1) PEDALE DEL CAMBIO



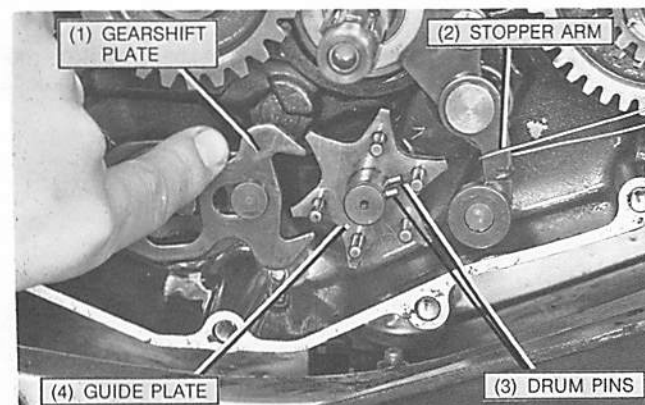
Rimuovere l'anello elastico e la camma del cambio.

(1) CAMMA DEL CAMBIO
(2) ANELLO ELASTICO



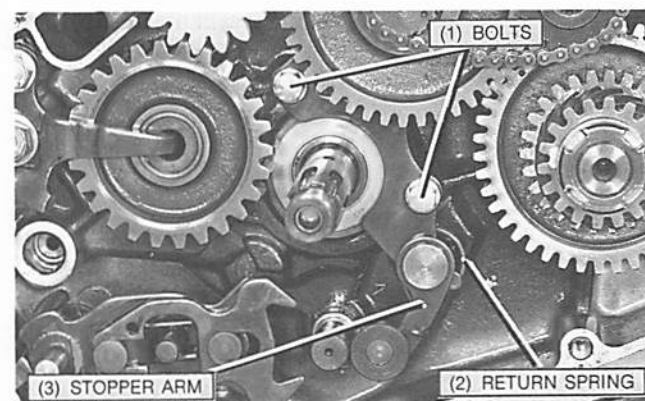
Tirare il braccio di ritegno verso destra, spingere la piastra del cambio verso sinistra e rimuovere la piastra di guida del cambio e le due spine del tamburo spostamarce.

(1) PIASTRA DEL CAMBIO
(2) BRACCETTO DI RITEGNO
(3) SPINE DEL TAMBURO
(4) PIASTRA DI GUIDA



Rimuovere i due bulloni, il braccio di ritegno e la molla di richiamo.

(1) BULLONI
(2) MOLLA DI RICHIAMO
(3) BRACCIO DI RITEGNO





Estrarre l'albero di comando del cambio dal basamento.

(1) ALBERO DI COMANDO DEL CAMBIO

CONTROLLO

Controllare che la molla di richiamo e la molla del braccetto non siano usurate o allentate.
Controllare che l'albero del cambio non sia usurato o piegato.

(1) MOLLE
(2) ALBERO

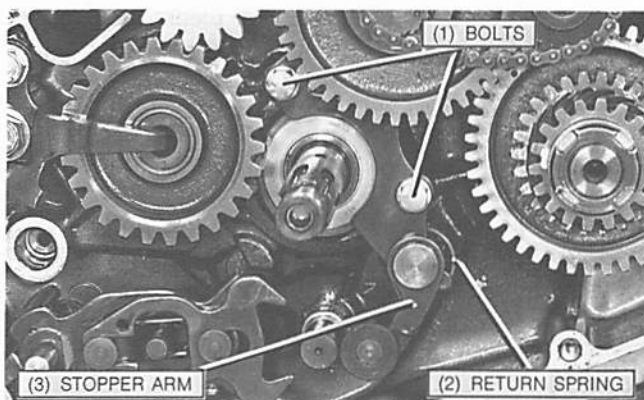
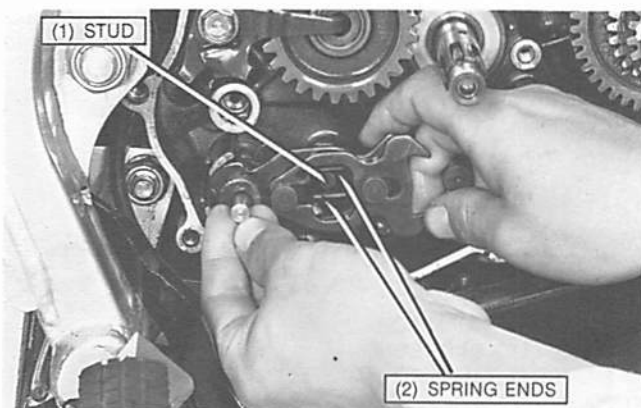
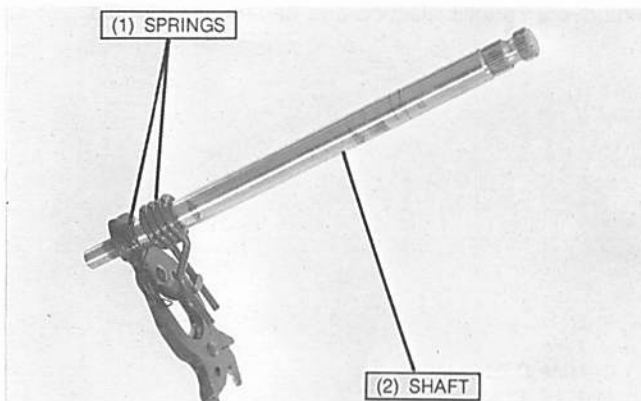
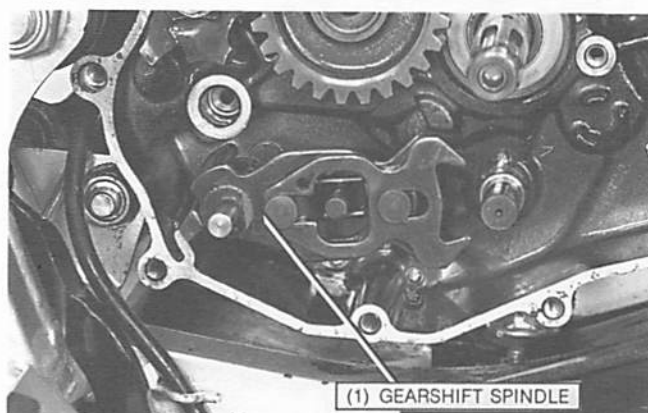
INSTALLAZIONE

Installare l'albero di comando del cambio nel basamento in modo tale che il prigioniero venga a trovarsi tra le estremità della molla di richiamo.

(1) PRIGIONIERO
(2) ESTREMITÀ DELLA MOLLA

Installare la molla di richiamo del braccio di ritegno ed il braccio di ritegno come indicato nella figura e stringere saldamente i bulloni.

(1) BULLONI
(2) MOLLE DI RICHIAMO
(3) BRACCIO DI RITEGNO

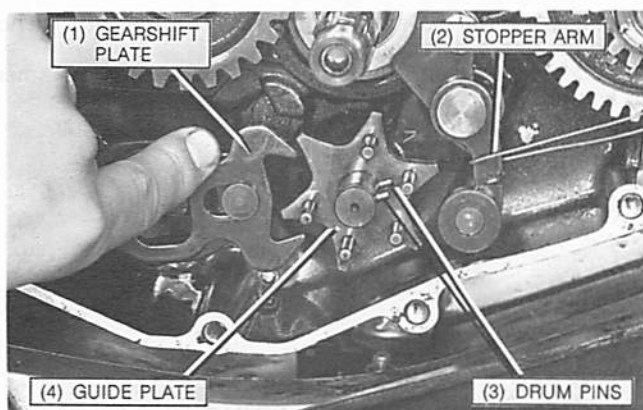




Tirare il braccio di ritegno verso destra, spingere la piastra del cambio verso sinistra e installare le spine del tamburo delle marce.

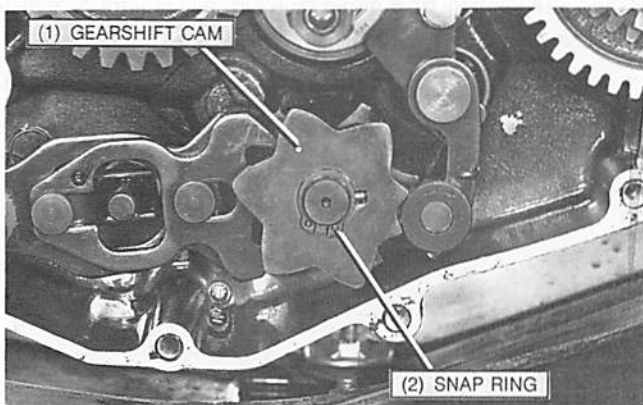
Montare la piastra di guida del cambio, allineando la scanalatura nella piastra di guida con la spina del tamburo selettore.

- (1) PIASTRA DEL CAMBIO
- (2) BRACCIO DI RITEGNO
- (3) SPINE DEL TAMBURIO
- (4) PIASTRA DI GUIDA



Montare la camma del cambio, allineando la fessura nella camma con la spina del tamburo selettore e fermarlo con l'anello elastico.

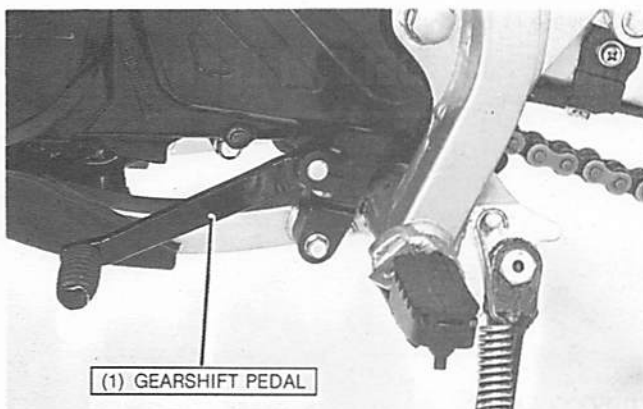
- (1) CAMMA DEL CAMBIO
- (2) ANELLO ELASTICO



Montare i seguenti componenti:

- Avviamento a pedale (Pag. 7-15).
- Frizione (Pag. 7-7).
- Pedale del cambio

- (1) PEDALE DEL CAMBIO



AVVIAMENTO A PEDALE

RIMOZIONE/SMONTAGGIO/CONTROLLO DELL'AVVIAMENTO A PEDALE

Estrarre il gruppo dell'albero di comando dell'avviamento a pedale e rimuovere il pignone di avviamento e la rondella di spinta. Rimuovere il nottolino dell'avviamento e la molla del nottolino dall'albero di comando.

Rimuovere l'arresto della molla, quindi rimuovere la molla di richiamo e la rondella dall'albero di comando.

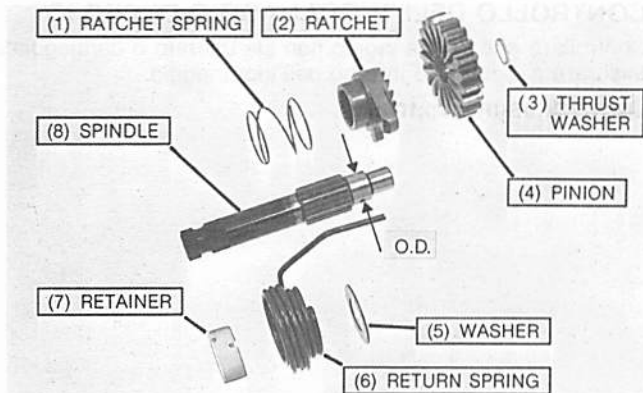
Controllare che le scanalature sull'albero di comando non siano usurate o danneggiate.

Controllare che la molla di richiamo non sia danneggiata.

Misurare il diametro esterno dell'albero di comando.

LIMITE DI USURA: 15,94 mm

- (1) MOLLA DEL NOTTOLINO
- (2) NOTTOLINO DI ARRESTO
- (3) RONDELLA DI SPINTA
- (4) PIGNONE
- (5) RONDELLA
- (6) MOLLA DI RICHIAMO
- (7) ARRESTO DELLA MOLLA
- (8) ALBERO DI RICHIAMO



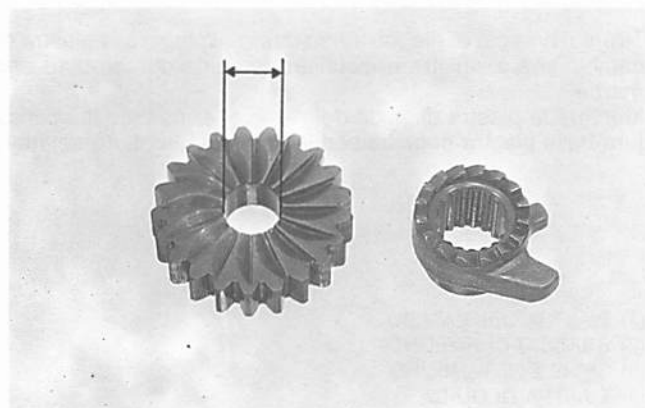


Controllare che la molla di richiamo e la molla del nottolino non siano usurate o danneggiate.

Controllare che il dente del nottolino ed il pignone di avviamento non siano usurati o danneggiati.

Misurare il diametro interno del pignone di avviamento.

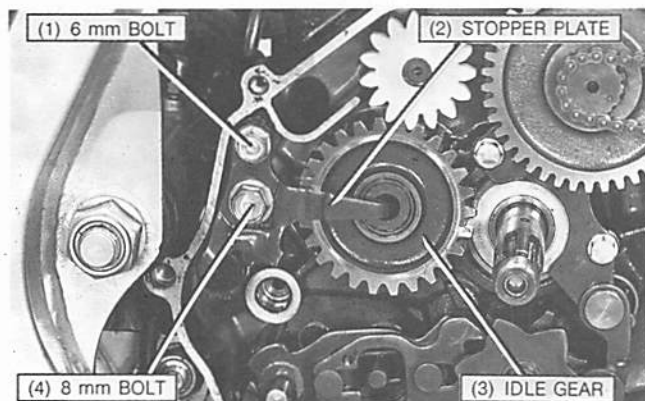
LIMITE DI USURA: 16,070 mm



RIMOZIONE DELL'INGRANAGGIO DI RINVIO

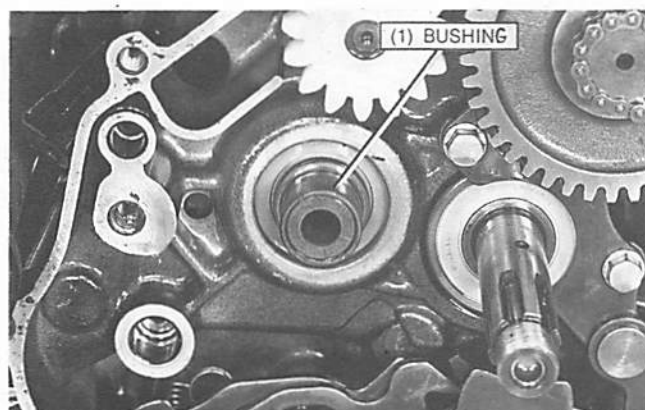
Rimuovere la frizione (Pag. 7-4).

Rimuovere i bulloni da 8 mm e da 6 mm e la piastra di arresto.



- (1) BULLONE DA 6 mm
- (2) PIASTRA DI ARRESTO
- (3) INGRANAGGIO DI RINVIO
- (4) BULLONE DA 8 mm

Rimuovere la boccia.

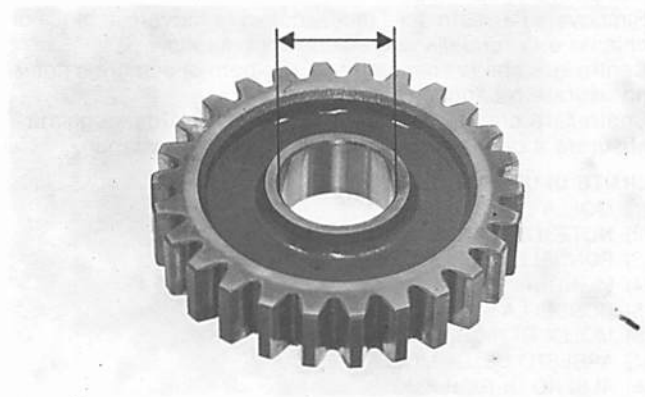


- (1) BOCCOLA

CONTROLLO DELL'INGRANAGGIO DI RINVIO

Controllare che l'ingranaggio non sia usurato o danneggiato. Misurare il diametro interno dell'ingranaggio.

LIMITE DI USURA: 20,10 mm





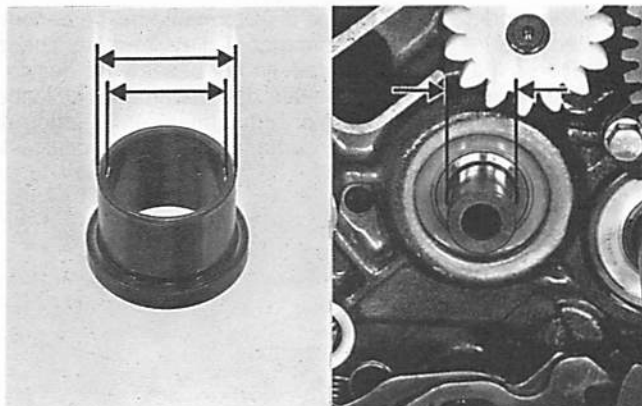
CONTROLLO DELLA BOCCOLA

Misurare il diametro interno ed il diametro esterno della boccia dell'ingranaggio di rinvio.

LIMITE DI USURA: \varnothing interno 17,10 mm
 \varnothing esterno 19,90 mm

Misurare il diametro esterno dell'albero secondario sulla boccia dell'ingranaggio di rinvio.

LIMITE DI USURA: 19,95 mm



INSTALLAZIONE

Montare la boccia dell'ingranaggio di rinvio e l'ingranaggio sull'albero.

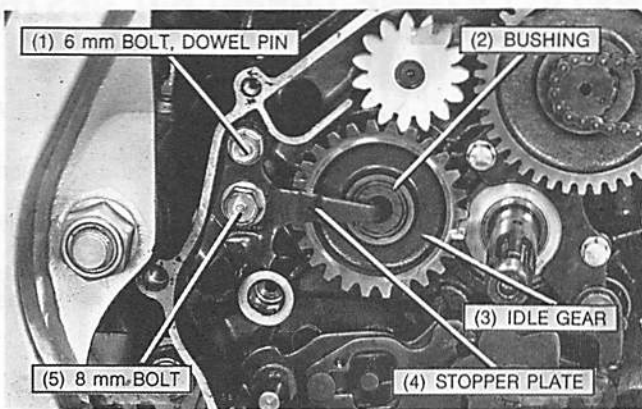
Montare la spina di centraggio, la piastra di arresto ed il bullone da 6 mm.

Applicare un prodotto frenafili alla filettatura del bullone da 8 mm montare e stringere il bullone da 8 mm.

COPPIA DI SERRAGGIO: 24-30 Nm (2.4-3.0 kgm)

Montare la frizione (Pag. 7-7).

- (1) BULLONE DA 6 mm, SPINA DI CENTRAGGIO
- (2) BOCCOLA
- (3) INGRANAGGIO DI RINVIO
- (4) PIASTRA DI ARRESTO
- (5) BULLONE DA 8 mm.

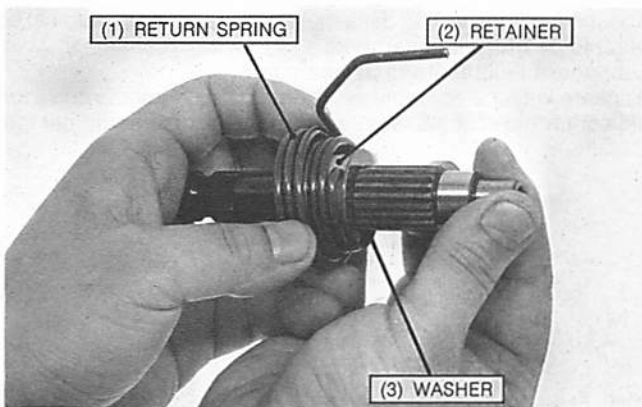


MONTAGGIO/INSTALLAZIONE DELL'AVVIAMENTO A PEDALE

Montare la rondella e la molla di richiamo ed inserire la estremità della molla nel foro dell'albero di comando.

Installare il fermo della molla allineando la tacca del fermo con la estremità della molla.

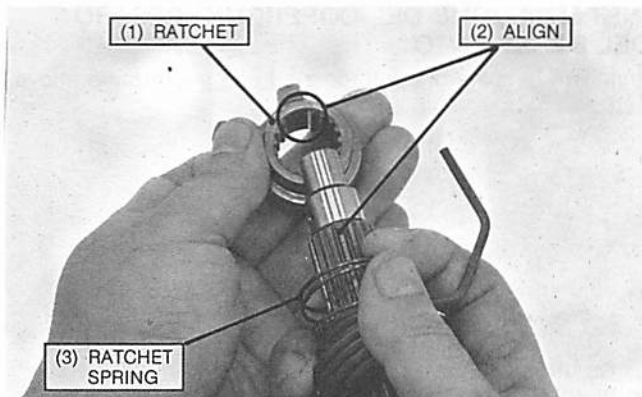
- (1) MOLLA DI RICHIAMO
- (2) FERMO DELLA MOLLA
- (3) RONDELLA



Installare la molla del nottolino.

Installare il nottolino di avviamento sull'albero di comando, allineando la scanalatura larga nel nottolino con la scanalatura cianfrinata larga dell'albero di comando.

- (1) NOTTOLINO DI ARRESTO
- (2) ALLINEARE
- (3) MOLLA DEL NOTTOLINO

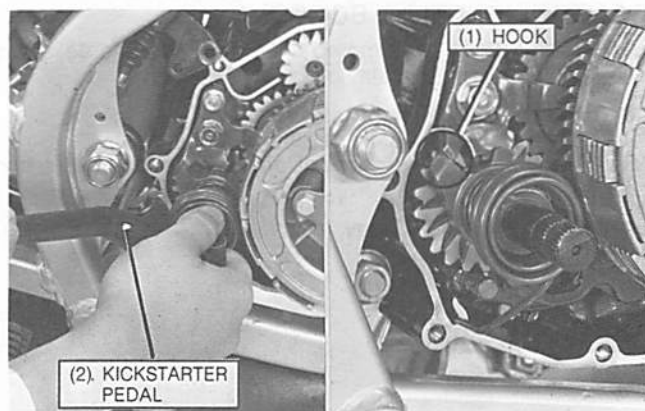




FRIZIONE/ARTICOLAZIONE DEL CAMBIO/AVVIAMENTO A PEDALE

Mettere la rondella ed il pignone di avviamento sul basamento destro ed inserire l'albero di comando dell'avviamento a pedale attraverso il pignone e la rondella nel basamento destro. Montare provvisoriamente il pedale dell'avviamento sull'albero di comando, ruotare l'albero di comando in senso antiorario ed agganciare il nottolino di avviamento alla piastra di arresto come indicato nella figura.

- (1) AGGANCIARE
- (2) PEDALE DI AVVIAMENTO



INSTALLAZIONE COPERCHIO DESTRO DEL BASAMENTO

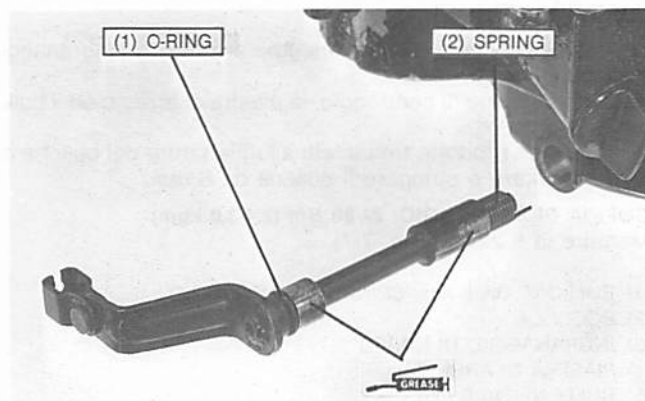
INSTALLAZIONE DELL'AZIONAMENTO DELLA FRIZIONE

Installare un nuovo anello di tenuta nella scanalatura nell'albero di azionamento.

Installare la molla di azionamento nell'albero di azionamento ed inserire la estremità della molla nel foro dell'albero.

Lubrificare con grasso le superfici di scorrimento dell'albero di azionamento e montare l'albero nel coperchio destro del basamento.

- (1) ANELLO DI TENUTA
- (2) MOLLA
- (3) LUBRIFICARE

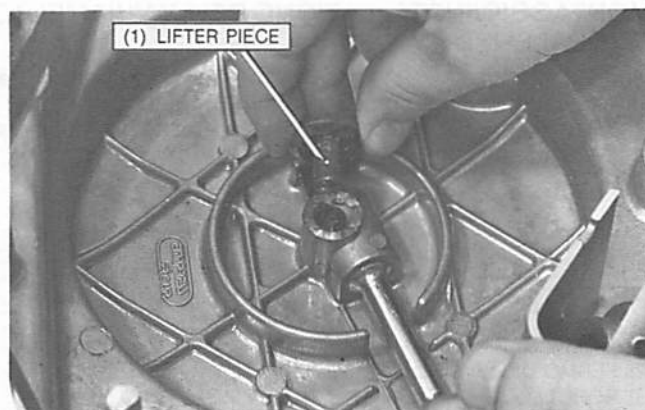


Agganciare la estremità della molla all'arresto alloggiato nel coperchio destro del basamento.

Lubrificare l'elemento di azionamento.

Allineare la tacca esistente nell'albero di azionamento con il foro del coperchio ed installare l'elemento di azionamento nel foro.

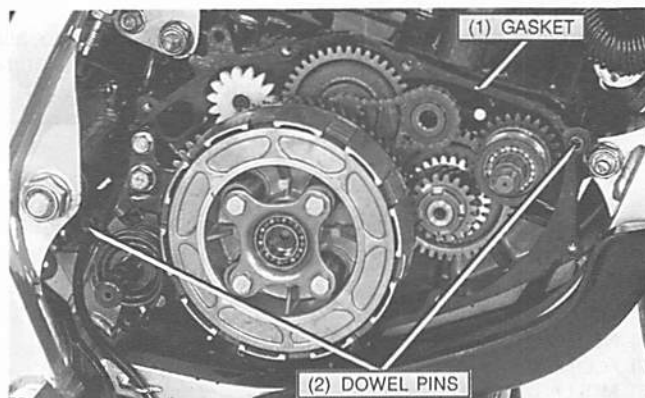
- (1) ELEMENTO DI AZIONAMENTO



INSTALLAZIONE DEL COPERCHIO DESTRO DEL BASAMENTO

Installare le spine di centraggio ed una guarnizione nuova.

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





Rimuovere provvisoriamente il coperchio della pompa acqua. Applicare dell'olio del cambio pulito ai labbri dell'anello paraolio dell'avviamento a pedale.

Montare il braccio dell'albero di azionamento ATAC con la valvola ATAC completamente aperta (Pag. 11-5).

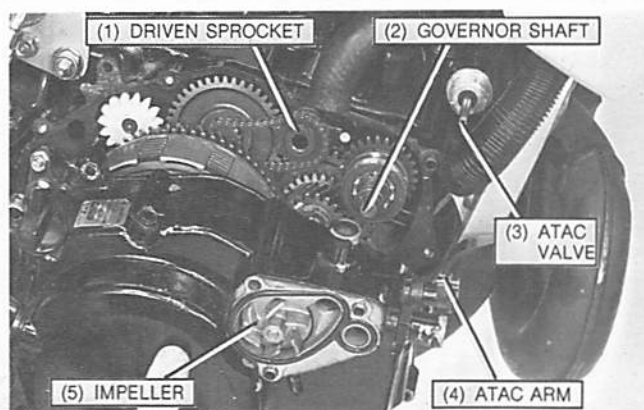
Installare il coperchio destro del basamento ruotando la girante di impulsi della pompa acqua al fine di allineare l'albero della pompa acqua con l'ingranaggio condotto ed allineando l'albero del regolatore con il foro del cuscinetto.

Installare il coperchio della pompa acqua.

AVVERTENZA

- Fare attenzione a non danneggiare i labbri dell'anello paraolio dell'avviamento a pedale.

- (1) INGRANAGGIO CONDOTTO
- (2) ALBERO DEL REGOLATORE
- (3) VALVOLA ATAC
- (4) BRACCIO ATAC
- (5) GIRANTE POMPA ACQUA



Stringere i bulloni di montaggio del coperchio destro del basamento.

COPPIA DI SERRAGGIO: 8-12 Nm (0.8-1.2 kgm)

Collegare il cavo della frizione al braccio della frizione e installare il supporto del cavo, allineando il foro nel supporto con la spina di centraggio riferimento sul coperchio destro del basamento.

Installare il pedale dell'avviamento.

Collegare le tubazioni dell'acqua al coperchio destro del basamento e stringere saldamente le fascette dei tubi.

Installare il pedale del freno posteriore (Pag. 13-10).

Montare l'anello di fissaggio della valvola ATAC, inserendo il perno del braccio dell'albero di comando ATAC con l'anello di fissaggio della valvola.

Installare il controdado e far scivolare il coperchio ATAC sulla valvola.

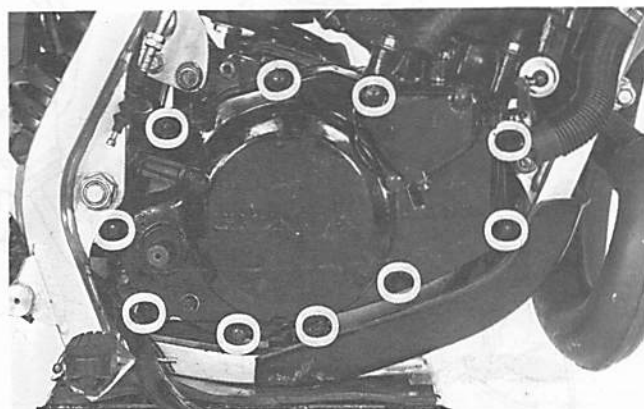
Controllare il sistema ATAC (Pag. 11-5).

Riempire e spurgare il circuito di raffreddamento (Pag. 9-4).

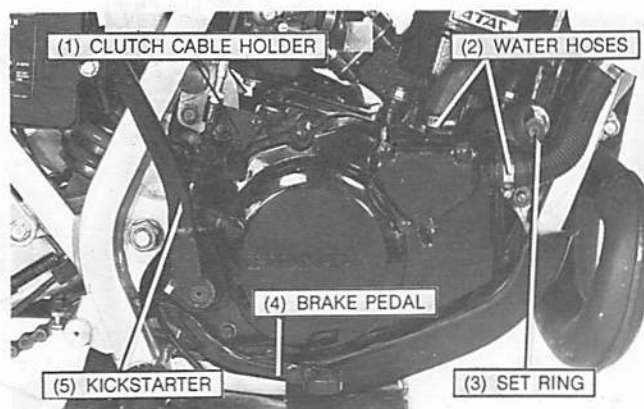
Riempire la trasmissione con olio del tipo raccomandato (Pag. 2-2).

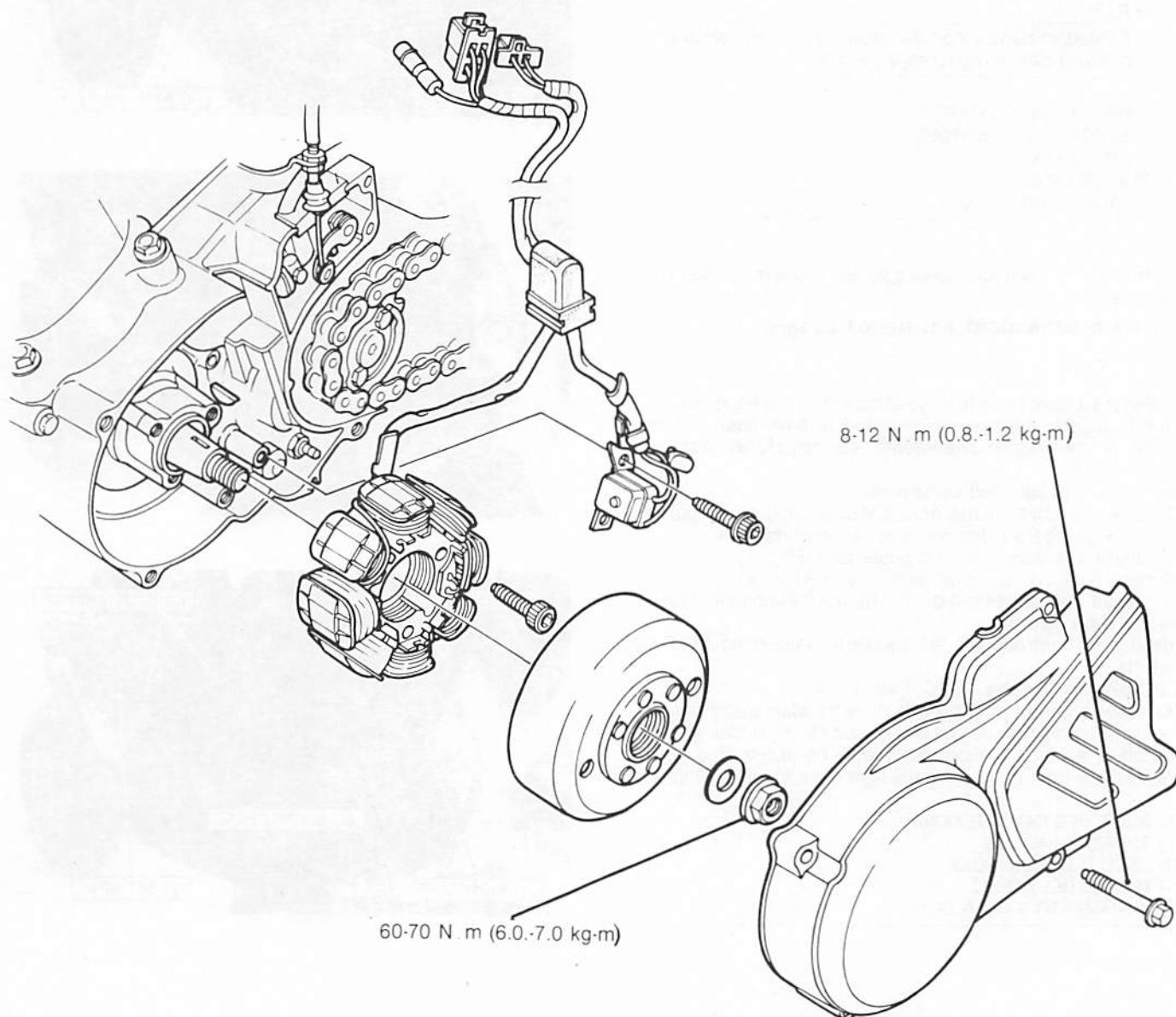
Regolare la corsa a vuoto del pedale del freno (Pag. 3-12).

Regolare la corsa a vuoto della leva della frizione (Pag. 3-13).



- (1) SUPPORTO CAVO FRIZIONE
- (2) TUBAZIONI ACQUA
- (3) ANELLO DI FISSAGGIO
- (4) PEDALE DEL FRENO
- (5) AVVIAMENTO A PEDALE







INFORMAZIONI DI SERVIZIO

8-1

INSTALLAZIONE DELL'ALTERNATORE 8-3

RIMOZIONE DELL'ALTERNATORE

8-2

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Questo capitolo comprende la rimozione e la installazione dell'alternatore e del generatore di impulsi.
- Consultare i capitoli 17 e 18 per il controllo dell'alternatore ed il capitolo 18 per il controllo del generatore di impulsi.

COPPIE DI SERRAGGIO

Dado del volano

60-70 Nm (6.0-7.0 kgm)

Bullone del coperchio basamento sinistro

8-12 Nm (0.8-1.2 kgm)

ATTREZZI

Comuni

Estrattore volano

07733-0010000

Attrezzo di bloccaggio universale

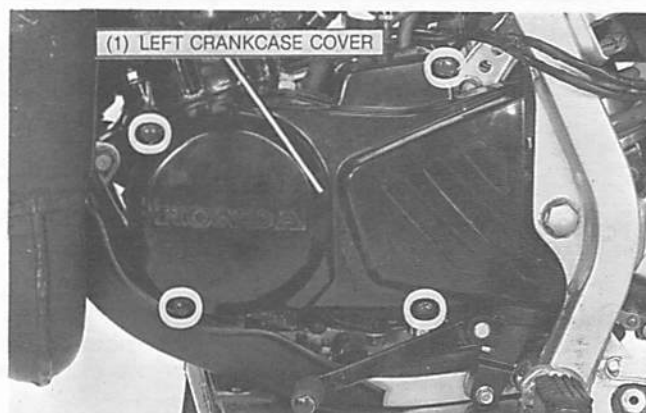
07725-0030000



RIMOZIONE DELL'ALTERNATORE

Rimuovere i quattro bulloni ed il coperchio sinistro del basamento.

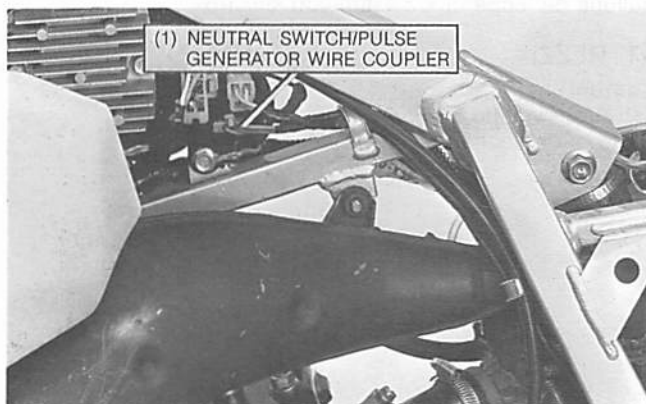
(1) COPERCHIO SINISTRO DEL BASAMENTO



RIMOZIONE DEL GENERATORE DI IMPULSI

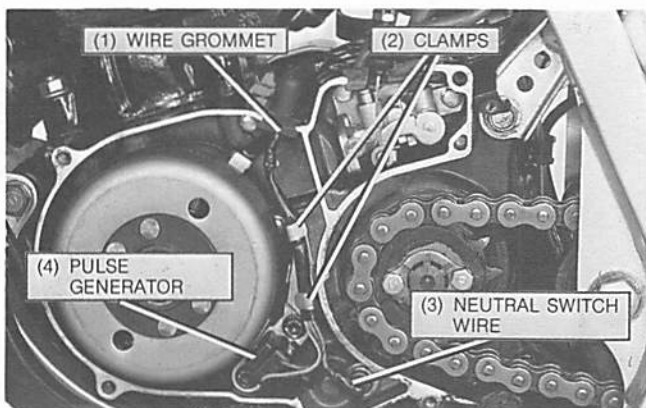
Rimuovere la sella ed il serbatoio del carburante.
Staccare la spina dell'interruttore di folle/generatore di impulsi.

(1) SPINA DEL FILO INTERRUOTORE DI FOLLE/GENERATORE DI IMPULSI



Staccare il filo dell'interruttore di folle dall'interruttore.
Rimuovere il passafili dal basamento sinistro.
Rimuovere i due bulloni a testa cava, i morsetti dei fili ed il generatore di impulsi.

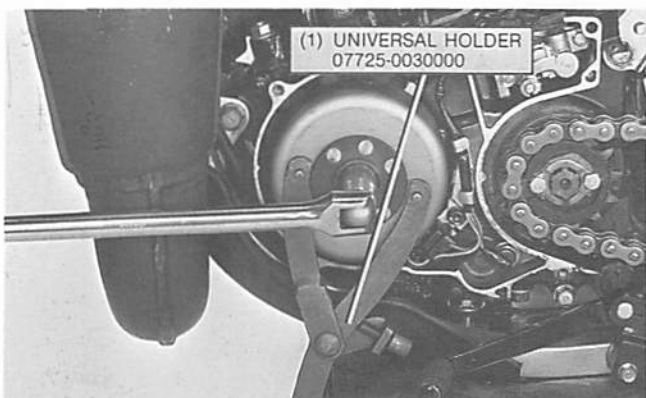
(1) PASSAFILI
(2) MORSETTI
(3) FILO DELL'INTERRUTTORE DI FOLLE
(4) GENERATORE DI IMPULSI



RIMOZIONE DELLO STATORE

Tenere fermo il volano utilizzando l'attrezzo di bloccaggio universale e rimuovere il dado del volano.

(1) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO UNIVERSALE





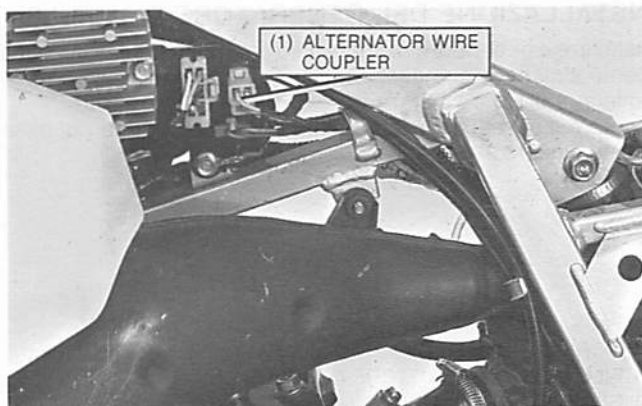
Rimuovere il volano con l'estrattore per volano.

(1) ESTRATTORE PER VOLANO 07733-0010000



Rimuovere la sella ed il serbatoio del carburante.
Staccare la spina del filo dell'alternatore.

(1) SPINA DEL FILO DELL'ALTERNATORE



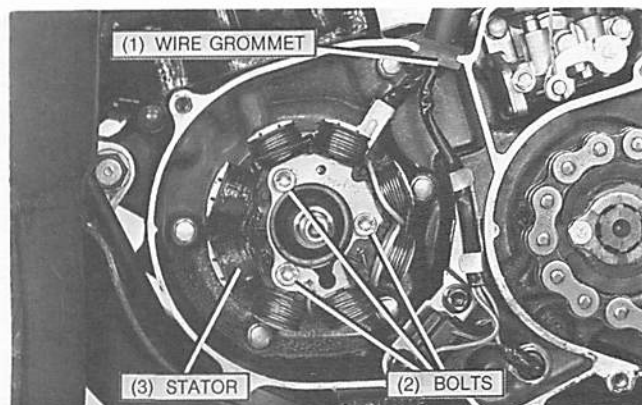
Rimuovere i passafili del basamento sinistro.
Rimuovere i tre bulloni a testa cava e lo statore dal basamento sinistro.

INSTALLAZIONE DELL'ALTERNATORE

INSTALLAZIONE DELLO STATORE.

Installare lo statore sul basamento sinistro e stringere saldamente i bulloni a testa cava.
Installare correttamente il passafili nella scanalatura del basamento sinistro.

- (1) PASSAFILI
- (2) BULLONI
- (3) STATORE



Collegare la spina del filo dell'alternatore.
Installare il serbatoio del carburante e la sella.



(1) SPINA DEL FILO DELL'ALTERNATORE.

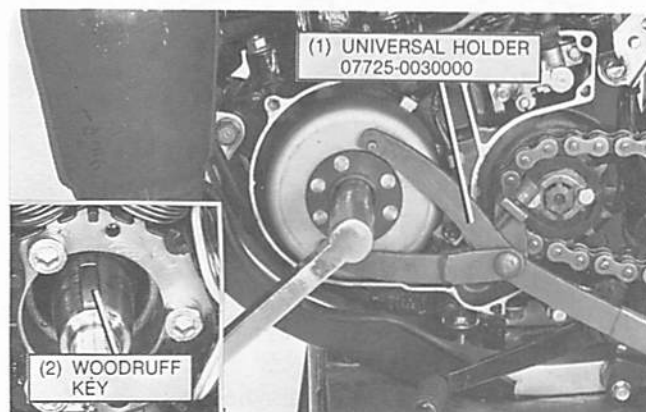


ALTERNATORE

Assicurarsi che la chiavetta woodruff sia installata nell'albero motore e che la parte interna del volano sia pulita. Montare il volano sull'albero motore allineando la chiavetta nel volano con la chiavetta sull'albero motore.
Mantenere fermo il volano utilizzando l'attrezzo di bloccaggio universale e stringere il dado del volano.

COPPIA DI SERRAGGIO: 8-12 Nm (0.8-1.2 kgm)

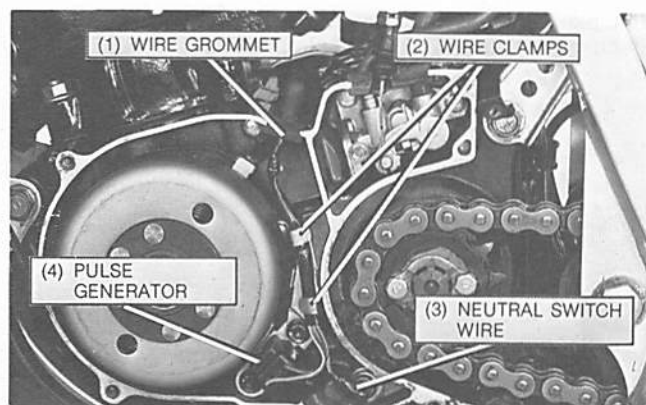
- (1) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO UNIVERSALE
- (2) CHIAVETTA WOODRUFF



INSTALLAZIONE DEL GENERATORE DI IMPULSI

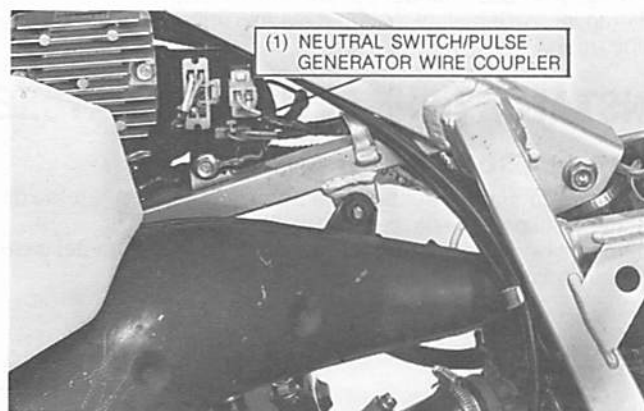
Installare il generatore di impulsi ed i morsetti del filo sul basamento sinistro e stringere i bulloni a testa cava.
Collegare il filo dell'interruttore di folle all'interruttore.
Montare il passafili correttamente nella scanalatura del basamento sinistro.

- (1) PASSAFILI
- (2) MORSETTI DEL FILO
- (3) FILO DELL'INTERRUTTORE DI FOLLE
- (4) GENERATORE DI IMPULSI



Collegare la spina del filo dell'interruttore di folle/generatore di impulsi.
Installare il serbatoio del carburante e la sella.

- (1) SPINA DEL FILO DELL'INTERRUTTORE DI FOLLE/GENERATORE DI IMPULSI



Installare e stringere il coperchio del basamento sinistro.

COPPIA DI SERRAGGIO: 60-70 Nm (6.0-7.0 kgm)

NOTA

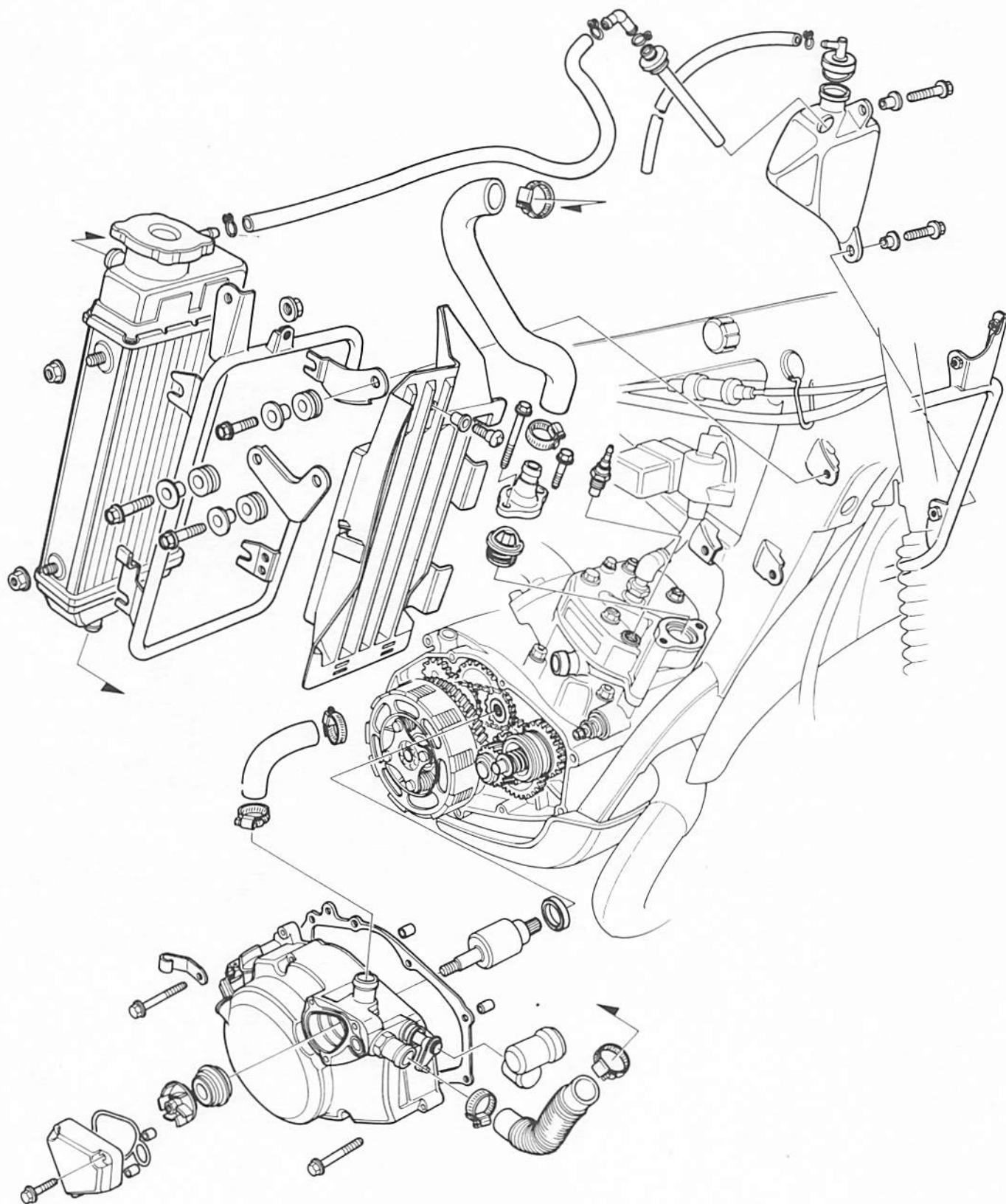
- Prendere nota della posizione del morsetto serrafili



- (1) MORSETTO SERRAFILI
- (2) COPERCHIO DEL BASAMENTO SINISTRO



MEMO



13-17 N.m (1.3-1.7 kgm)



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	9-1	SOSTITUZIONE DEL LIQUIDO	
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE		DI RAFFREDDAMENTO	9-4
DEGLI INCONVENIENTI	9-2	RADIATORE	9-5
CONTROLLO DEL RADIATORE E		TERMOSTATO/SENSORE DELLA	
DELLE TUBAZIONI	9-3	TEMPERATURA	9-5
DIAGNOSI DEL CIRCUITO	9-3	POMPA DELL'ACQUA	9-7

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

ATTENZIONE

- **Non togliere il tappo del radiatore a motore caldo. Il liquido refrigerante è sotto pressione e potrebbe provocare gravi ustioni.**
- **Il motore deve essere freddo allorché si effettuano interventi sul circuito di raffreddamento.**

- Usare solo acqua distillata e glicole etilenico nel circuito di raffreddamento. Per una migliore protezione contro la corrosione si raccomanda una miscela al 50%. Non usare antigelo a base di alcool o un antigelo con caratteristiche autosigillanti.
- Aggiungere liquido refrigerante nel serbatoio di riserva. Non togliere il tappo del radiatore se non per immettere o scolare il liquido refrigerante nel circuito.
- Per effettuare lavori di manutenzioni al gruppo di tenuta della pompa dell'acqua, rimuovere il coperchio del basamento destro.
- Tutti gli interventi sul circuito di raffreddamento possono essere effettuati con il motore montato sul telaio.
- Gli interventi sul radiatore e sul termostato possono essere effettuati con il motore montato sul telaio.
- Evitare di versare il liquido refrigerante su superfici verniciate.
- Dopo aver effettuato gli interventi sul circuito di raffreddamento, controllare con l'apposito apparecchio di prova che non vi siano perdite.
- Consultare il capitolo 19 per il controllo del trasmettitore della temperatura.

DATI TECNICI

Pressione della valvola del tappo radiatore	75-105 kPa (0.75-1.05 kg/cm ²)
Punto di congelamento (controllo del densimetro)	55% acqua distillata + 45% glicole etilen.: -32°C 50% acqua distillata + 50% glicole etilen.: -37°C 45% acqua distillata + 55% glicole etilen.: -44,5°C
Capacità liquido refrigerante: Radiatore e motore Serbatoio di riserva Circuito completo	0,8 litri 0,2 litri 1,0 litri
Termostato	Inizio apertura: da 69,5° a 72,5°C Alzata della valvola: almeno 3,5 mm. a 80°C
Temperatura di ebollizione (con miscela al 50%)	A pressione atmosferica: 107,7°C con tappo, sotto pressione: 125,6°C

COPPIE DI SERRAGGIO

Dado girante pompa acqua

13-17 Nm (1.3-1.7 kgm)

ATTREZZI

Speciali

Apparecchio di controllo circuito di raffreddamento
Attrezzo di bloccaggio universale
Guida albero pompa acqua
Manico guida

Equivalente disponibile in commercio
07725-0030000
07947-KR10000
07947-KR10100



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Temperatura del motore troppo alta

- Termometro acqua o sensore della temperatura difettoso.
- Termostato bloccato in posizione di chiusura.
- Tappo del radiatore difettoso
- Liquido refrigerante insufficiente
- Passaggi acqua ostruiti nel radiatore, o nelle tubazioni
- Pompa dell'acqua difettosa
- Bolle d'aria nel circuito di raffreddamento

Temperatura del motore troppo bassa

- Termometro acqua o sensore della temperatura difettoso
- Termostato bloccato in posizione di apertura

Perdita di liquido refrigerante

- Gruppo di tenuta della pompa difettoso
- Raccordi della tubazione dell'acqua lenti
- Tubazioni dell'acqua danneggiate o deteriorate



CONTROLLO DEL RADIATORE E DELLE TUBAZIONI

Rimuovere la griglia del radiatore.

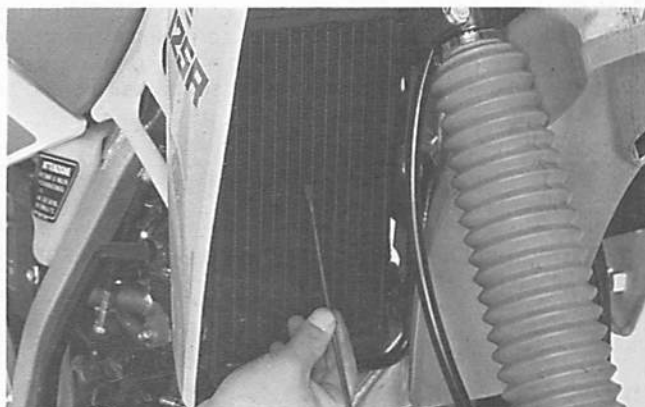
Controllare che i passaggi dell'aria non siano bloccati o danneggiati.

Raddrizzare le alette di raffreddamento piegate con la estremità del cacciaviti.

Rimuovere insetti, fango o oggetti estranei mediante dell'aria compressa o con un getto di acqua a bassa pressione.

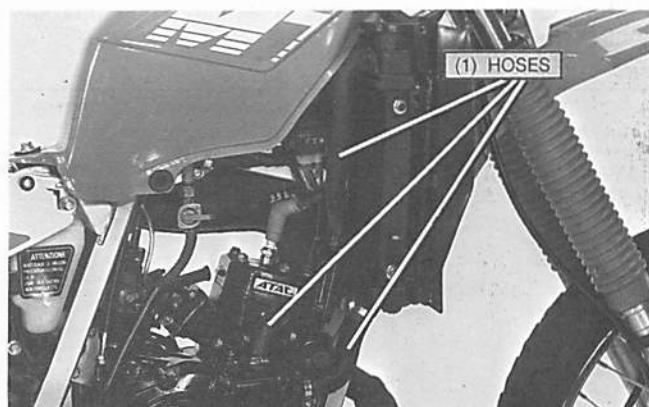
NOTA

- Sostituire il radiatore se il flusso dell'aria è ristretto su una superficie superiore al 20% della superficie totale del radiatore.



Controllare che le tubazioni del radiatore non siano deteriorate o usurate e sostituirle se necessario.

Assicurarsi che i morsetti di fissaggio delle tubazioni siano stretti.



DIAGNOSI DEL CIRCUITO

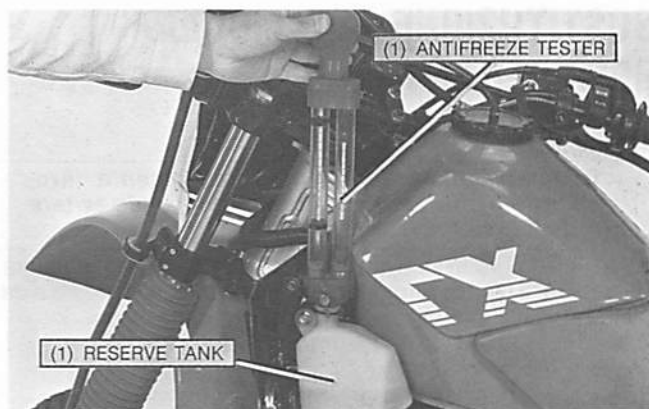
LIQUIDO REFRIGERANTE

Rimuovere la fiancata sinistra.

Rimuovere il tappo del serbatoio di riserva del liquido.

Controllare la miscela del liquido refrigerante con un tester per antigelo.

Per una protezione ottimale contro la corrosione si raccomanda una soluzione di glicole etilenico e di acqua distillata al 50%.



- (1) TESTER ANTIGELO
(2) SERBATOIO DI RISERVA

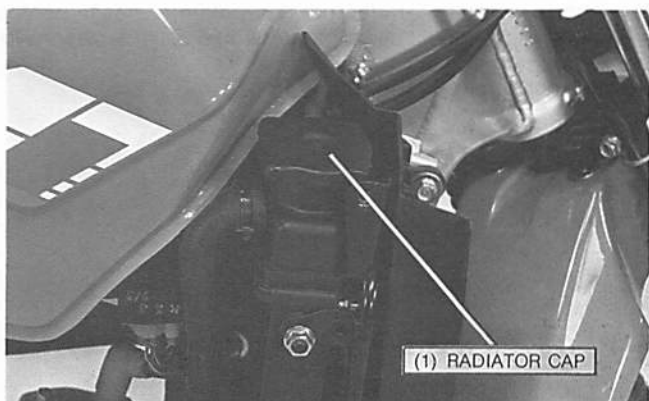
CONTROLLO DEL TAPPO DEL RADIATORE/ CONTROLLO DEL CIRCUITO

Rimuovere la protezione destra del radiatore.

Rimuovere il tappo del radiatore.

ATTENZIONE

- Il motore deve essere freddo prima di rimuovere il tappo del radiatore, altrimenti potrebbero risultare gravi ustioni.



- (1) TAPPO DEL RADIATORE



CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO

Controllare la pressione del tappo del radiatore. Sostituire il tappo del radiatore se esso non mantiene la pressione o se la pressione di apertura della valvola è troppo alta o troppo bassa. Il tappo deve mantenere la pressione prescritta per almeno sei secondi.

NOTA

- Prima di montare il tappo sull'apparecchio di controllo, inumidire le superfici di tenuta.

PRESSIONE DELLA VALVOLA DEL TAPPO DEL RADIATORE:
75-105 kPa (0.75-1.05 kg/cm²)

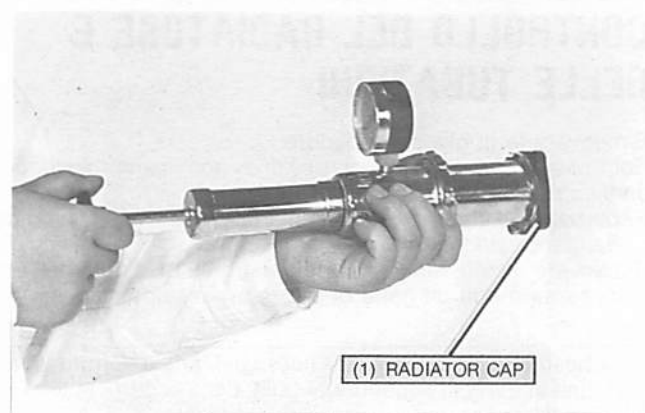
(1) TAPPO DEL RADIATORE

Mettere sotto pressione il radiatore, il motore e le tubazioni e controllare che non vi siano perdite.

AVVERTENZA

- Una eccessiva pressione può danneggiare il radiatore. Non superare una pressione di 1Kg/cm².

Riparare o sostituire i componenti se il circuito non mantiene la pressione prescritta per almeno sei secondi.



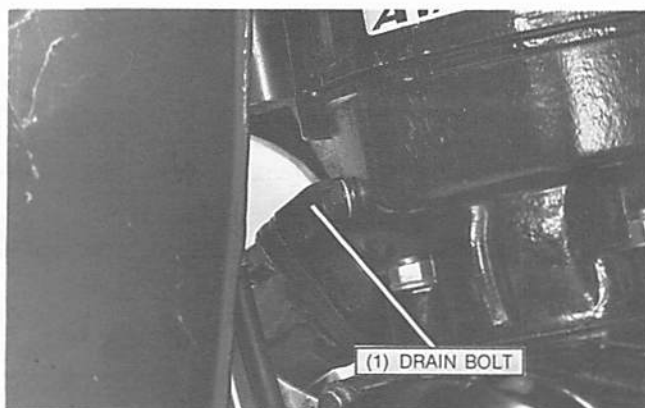
SOSTITUZIONE DEL LIQUIDO REFRIGERANTE

ATTENZIONE

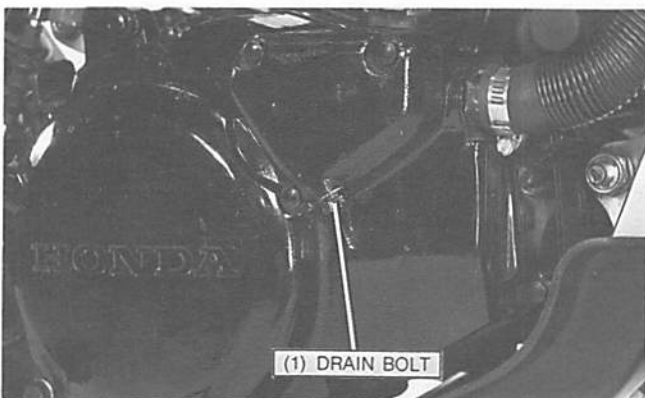
- Gli interventi sul circuito di raffreddamento devono essere effettuati a motore freddo, onde evitare il rischio di gravi ustioni.

Rimuovere la protezione del radiatore ed il tappo del radiatore. Far scolare il liquido refrigerante dalla testata del cilindro e dal cilindro togliendo il bullone di drenaggio dal cilindro.

(1) BULLONE DI DRENAGGIO



Far scolare il liquido refrigerante dal radiatore e dalla pompa dell'acqua togliendo il bullone di drenaggio dalla parte inferiore della pompa acqua. Montare nuovamente i bulloni di drenaggio.



(1) BULLONE DI DRENAGGIO

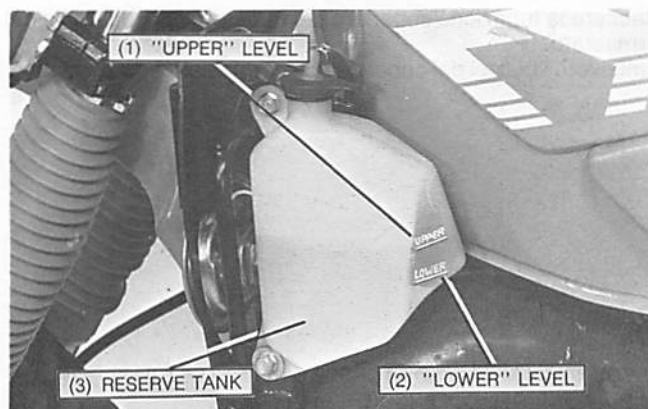


Riempire il circuito con una miscela al 50% di acqua distillata e di glicole etilenico.

Spurgare l'aria dal radiatore seguendo il seguente procedimento:

- Avviare il motore e farlo girare fino a che non compaiono bolle di aria nel liquido refrigerante ed il livello si stabilizza.
- Arrestare il motore ed aggiungere liquido refrigerante fino al livello prescritto se necessario.
- Montare il tappo del radiatore.
- Controllare il livello del liquido refrigerante nel serbatoio di riserva e rabboccare fino al livello prescritto se necessario.

- (1) LIVELLO SUPERIORE
- (2) LIVELLO INFERIORE
- (3) SERBATOIO DI RISERVA

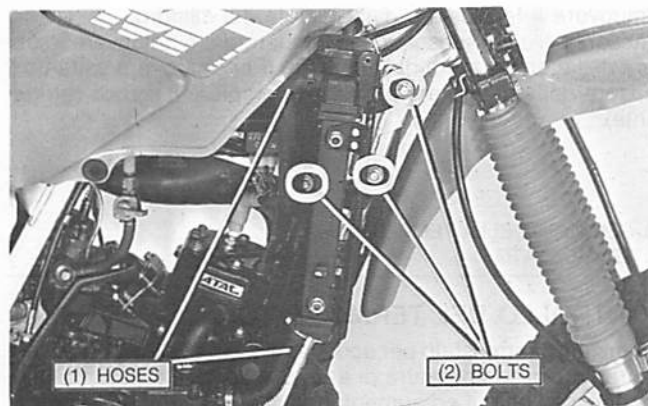


RADIATORE

RIMOZIONE

Far scolare il liquido dal radiatore (pag.9-4).
Rimuovere la protezione destra del radiatore.
Staccare le tubazioni in alto ed in basso dal radiatore.
Staccare il tubo di troppo pieno del radiatore dal bocchettone di riempimento del radiatore.
Rimuovere i tre bulloni del supporto di montaggio del radiatore ed il radiatore con il supporto.

- (1) TUBAZIONI
- (2) BULLONI



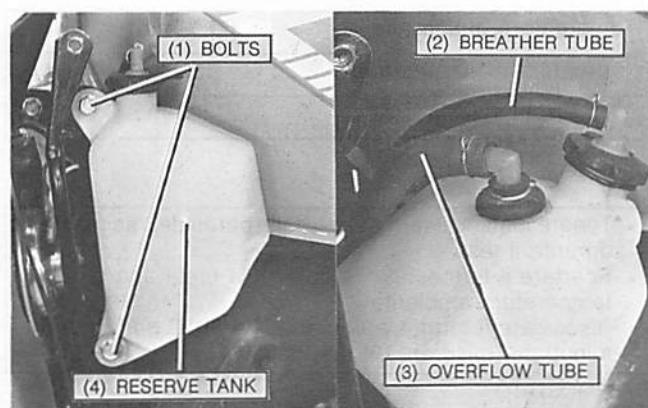
Rimuovere la protezione sinistra.
Rimuovere i due bulloni di montaggio del serbatoio di riserva.
Staccare il tubo di troppo pieno del radiatore ed il tubo di sfiato del serbatoio di riserva dal serbatoio di riserva.
Rimuovere il serbatoio di riserva.

INSTALLAZIONE

La installazione avviene essenzialmente nell'ordine inverso alla rimozione.

Riempire e spurgare il circuito di raffreddamento (pag. 9-4).
Dopo la installazione, controllare che il radiatore e le tubazioni non presentino perdite.

- (1) BULLONI
- (2) TUBO DI SFIATO
- (3) TUBO DI TROPPO PIENO
- (4) SERBATOIO DI RISERVA

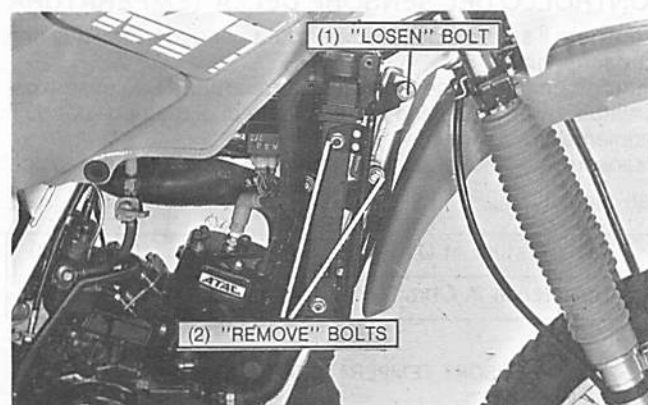


TERMOSTATO/SENSORE DELLA TEMPERATURA

RIMOZIONE

Far scolare il liquido refrigerante.
Rimuovere la protezione destra del radiatore, rimuovere il bullone del supporto anteriore in basso e posteriore del radiatore ed allentare il bullone del supporto anteriore in alto.
Spostare il radiatore in avanti.

- (1) BULLONE DA ALLENTARE
- (2) BULLONI DA RIMUOVERE

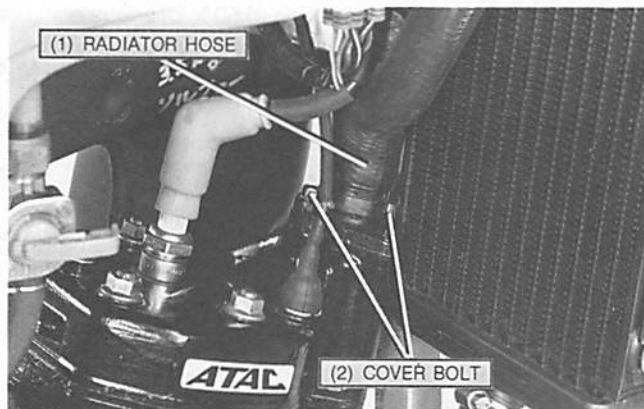




CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO

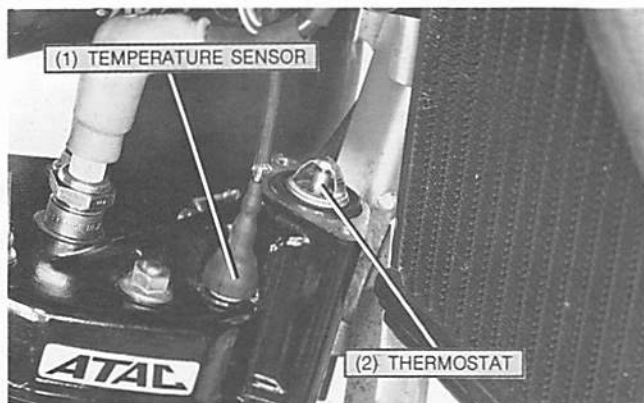
Staccare la tubazione superiore del radiatore dal coperchio del termostato.
Rimuovere i bulloni del coperchio del termostato ed il coperchio.

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



Rimuovere il termostato dalla testata del cilindro.
Staccare il filo del sensore della temperatura e rimuovere il sensore della temperatura dalla testata. (Per rimuovere soltanto il sensore della temperatura, basta far scolare il liquido refrigerante).

- (1) SENSORE DELLA TEMPERATURA
(2) TERMOSTATO



CONTROLLO DEL TERMOSTATO

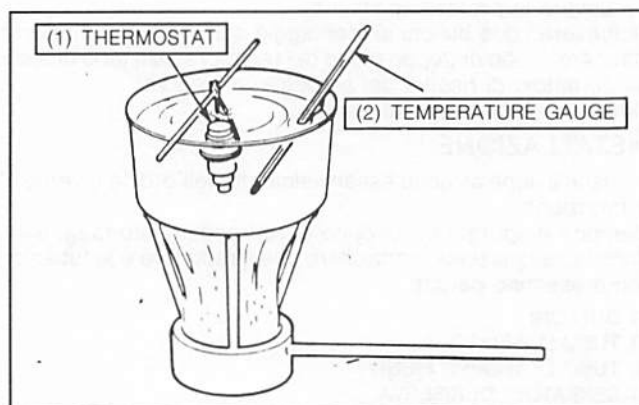
Esaminare il termostato per accertarsi che non sia danneggiato. Controllare la temperatura di apertura del termostato sospendendolo nell'acqua ed aumentando gradualmente la temperatura.

Temperatura di apertura	69,5-72,5°C
Temperatura piena apertura	80°C
Alzata valvola	3,5 mm

NOTA

- Tenere lontano il termostato dalle pareti del recipiente durante il test.
- Scartare il termostato se la valvola resta aperta alla temperatura ambiente.
- Riscaldare il termostato in acqua a 80°C per circa 5 minuti per misurare l'alzata della valvola.

- (1) TERMOSTATO
(2) TERMOMETRO



CONTROLLO DEL SENSORE DELLA TEMPERATURA

Esaminare il sensore della temperatura per accertarsi che non sia danneggiato.

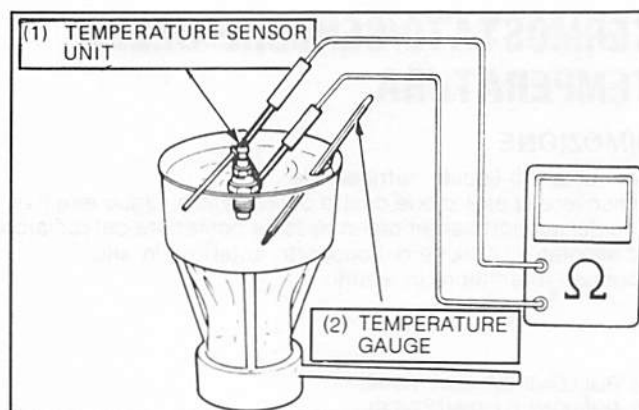
Il funzionamento del sensore della temperatura può essere osservato sospendendolo in un recipiente di olio e riscaldando il recipiente gradualmente.

Il sensore è normale se corrisponde ai seguenti dati tecnici:

Dati tecnici:

Temperatura in C°	50	80	100	120
Resistenza in Ohm	154	52	27	16

- (1) GRUPPO SENSORE TEMPERATURA
(2) TERMOMETRO





INSTALLAZIONE

Installare una nuova guarnizione del termostato sulla flangia del termostato.

Montare il termostato sulla testata del cilindro.

Montare il coperchio del termostato e stringere saldamente i bulloni.

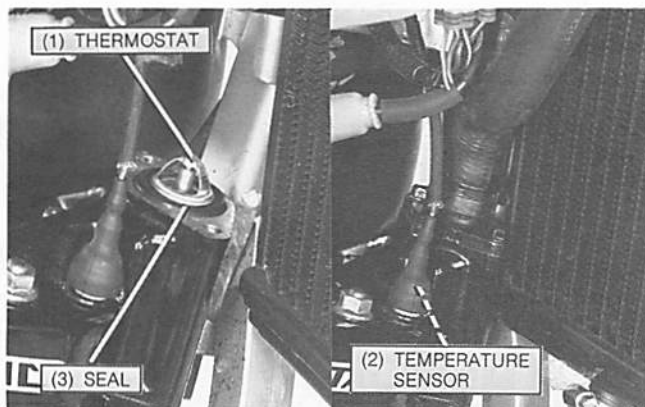
Collegare la tubazione superiore del radiatore al coperchio del termostato e stringere saldamente la fascetta del tubo.

Montare il sensore della temperatura.

(1) TERMOSTATO

(2) SENSORE DELLA TEMPERATURA

(3) GUARNIZIONE



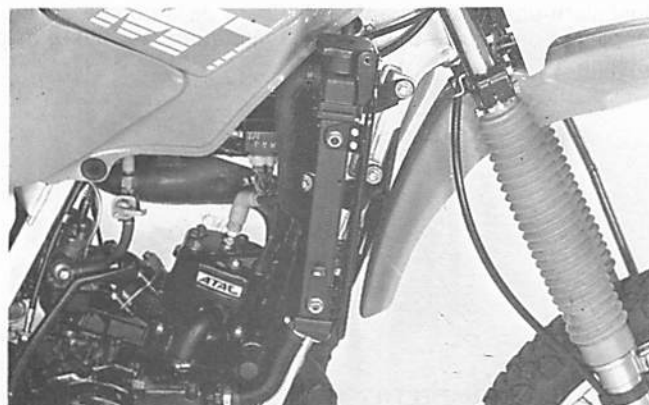
NOTA

- Applicare del liquido frena-filetti alle filettature e alla parte inferiore delle filettature del sensore.

Collegare la spina del filo del sensore della temperatura.

Installare tutti i particolari nell'ordine inverso alla rimozione.

Riempire e spurgare il circuito di raffreddamento (pag.9-4).



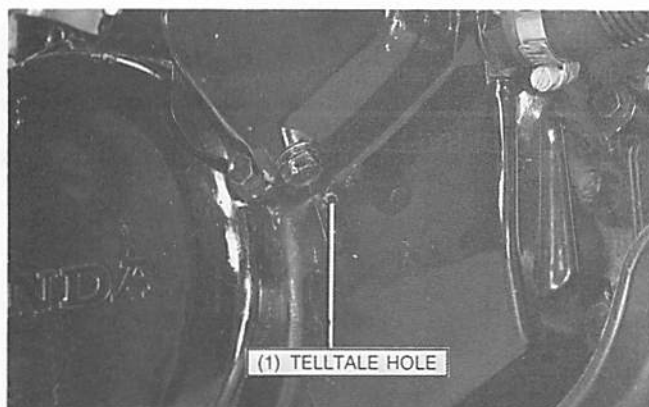
POMPA DELL'ACQUA

CONTROLLO DEL GRUPPO DI TENUTA

Attraverso il foro di controllo accertarsi che non vi siano perdite di liquido.

Se vi sono perdite, sostituire il gruppo di tenuta.

(1) FORO DI CONTROLLO



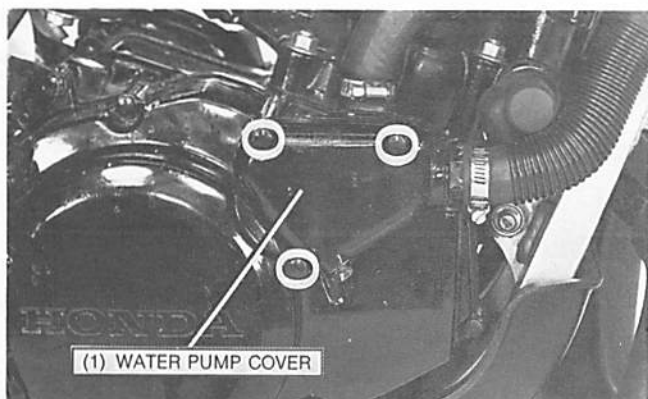
SOSTITUZIONE DELLA GIRANTE

Far scolare il liquido refrigerante (pag. 9-4).

Rimuovere i tre bulloni di montaggio del coperchio della pompa acqua ed il coperchio.

Rimuovere le spine di centraggio e l'anello di tenuta.

(1) COPERCHIO POMPA ACQUA



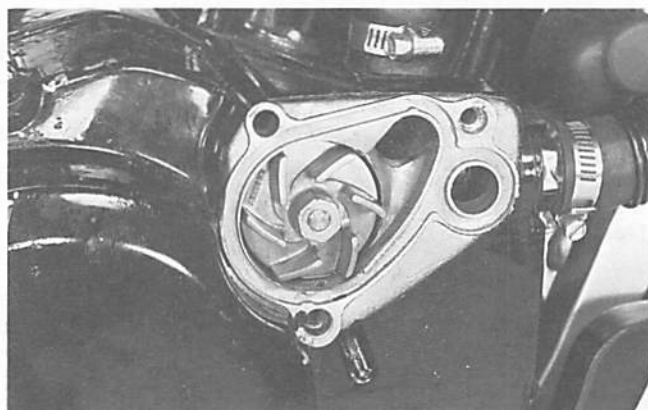


Rimuovere il coperchio del basamento sinistro e tenere fermo il volano con l'attrezzo di bloccaggio universale.

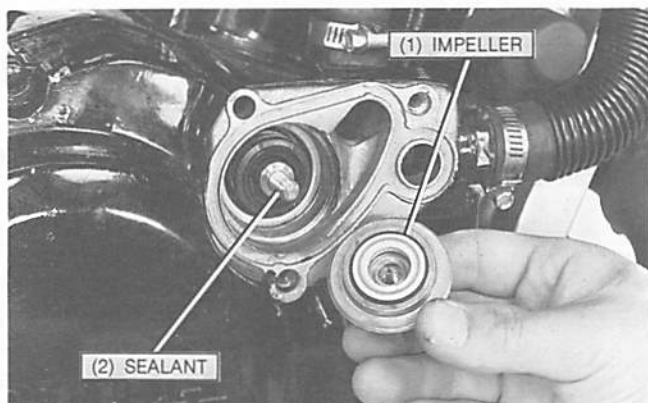
Attrezzo di bloccaggio universale: 07725-0030000

Rimuovere il dado della girante della pompa acqua ruotandolo in senso antiorario.

Rimuovere la girante dall'albero della pompa acqua.



Installare una nuova girante sull'albero della pompa acqua. Applicare del liquido frenafretili alle filettature dell'albero della pompa.

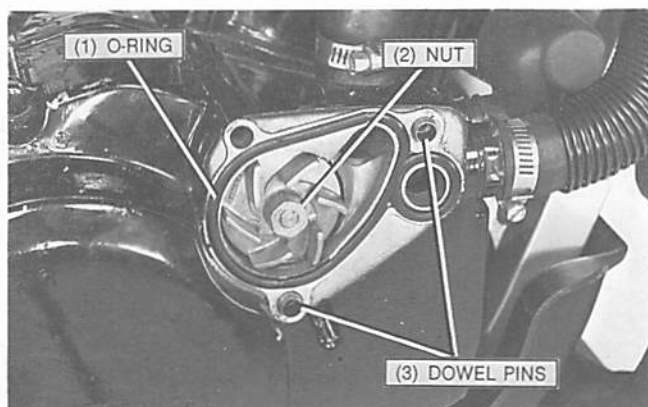


- (1) GIRANTE
- (2) LIQUIDO FRENAFILETTI

Installare e stringere il dado della girante.

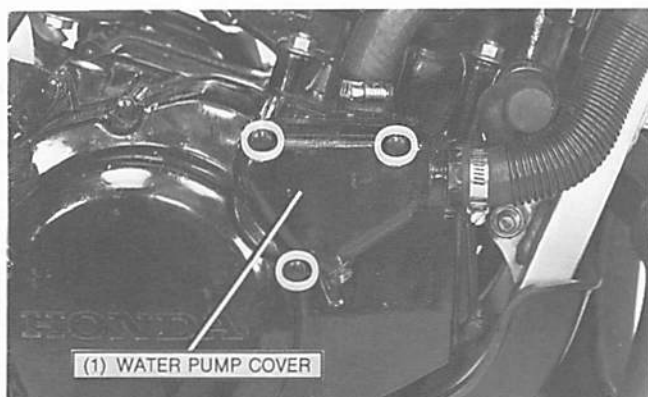
COPPIA DI SERRAGGIO: 13-17 Nm (1.3-1.7 kgm)

Rimuovere l'attrezzo di bloccaggio universale dal volano ed installare il coperchio del basamento sinistro. Montare le spine di centraggio ed un nuovo anello di tenuta.



- (1) ANELLO DI TENUTA
- (2) DADO
- (3) SPINE DI CENTRAGGIO.

Installare il coperchio della pompa acqua e stringere saldamente i bulloni di montaggio. Riempire e spurgare l'aria dal circuito di raffreddamento (pag. 9-3).



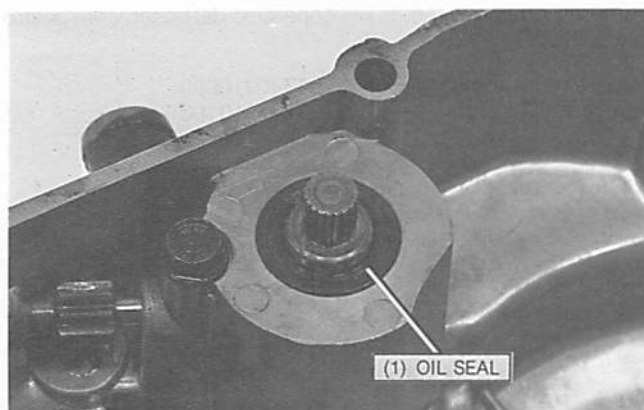
- (1) COPERCHIO POMPA ACQUA



SOSTITUZIONE DEL GRUPPO DI TENUTA

Rimuovere la girante della pompa acqua.
Rimuovere il coperchio del basamento destro (pag.7-3).
Rimuovere l'anello paraolio dell'albero della pompa acqua dal coperchio del basamento destro.

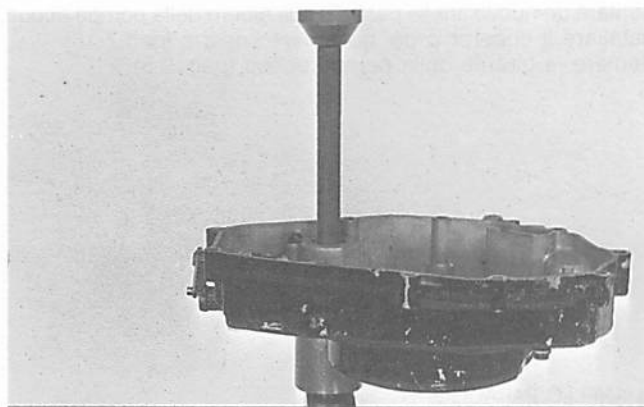
(1) ANELLO PARAOLIO



Spingere il gruppo di tenuta e l'albero della pompa acqua fuori dal coperchio del basamento destro.

ATTREZZO:

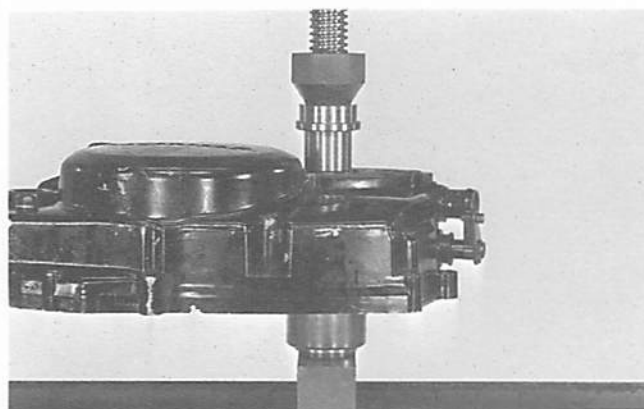
Manico della guida 07947-KR10100



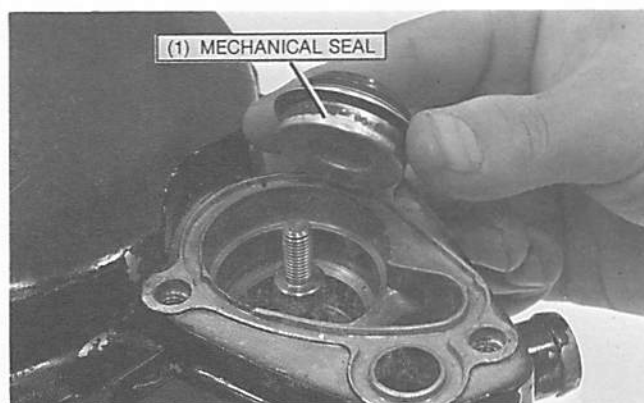
Premere l'albero della pompa acqua nel coperchio del basamento destro.

ATTREZZI:

Guida albero pompa acqua 07947-KR10000
Manico della guida 07947-KR10100



Montare un nuovo gruppo di tenuta nel coperchio del basamento destro.



(1) GRUPPO DI TENUTA

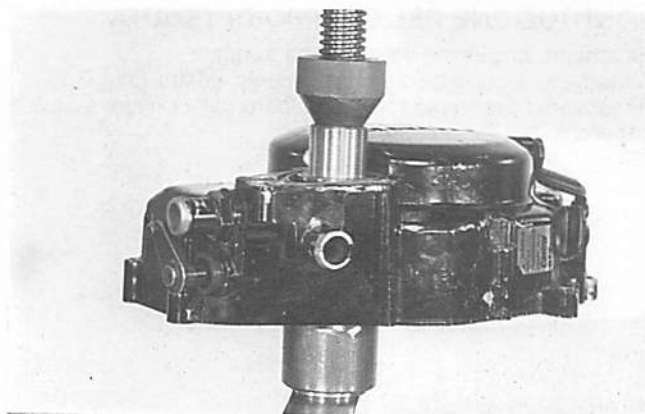


Premere il gruppo di tenuta nel coperchio del basamento destro.

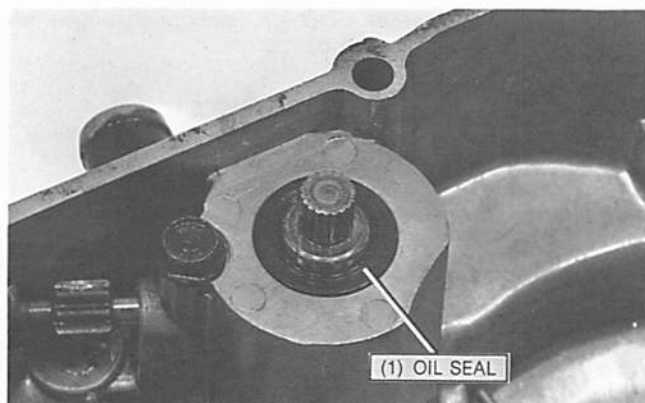
ATTREZZI:

Guida albero pompa acqua 07947-KR10000

Manico della guida 07947-KR10100



Montare un nuovo anello paraolio sull'albero della pompa acqua.
Installare il coperchio del basamento destro (pag. 7-16).
Montare la girante della pompa acqua (pag. 9-8).



(1) ANELLO PARAOLIO

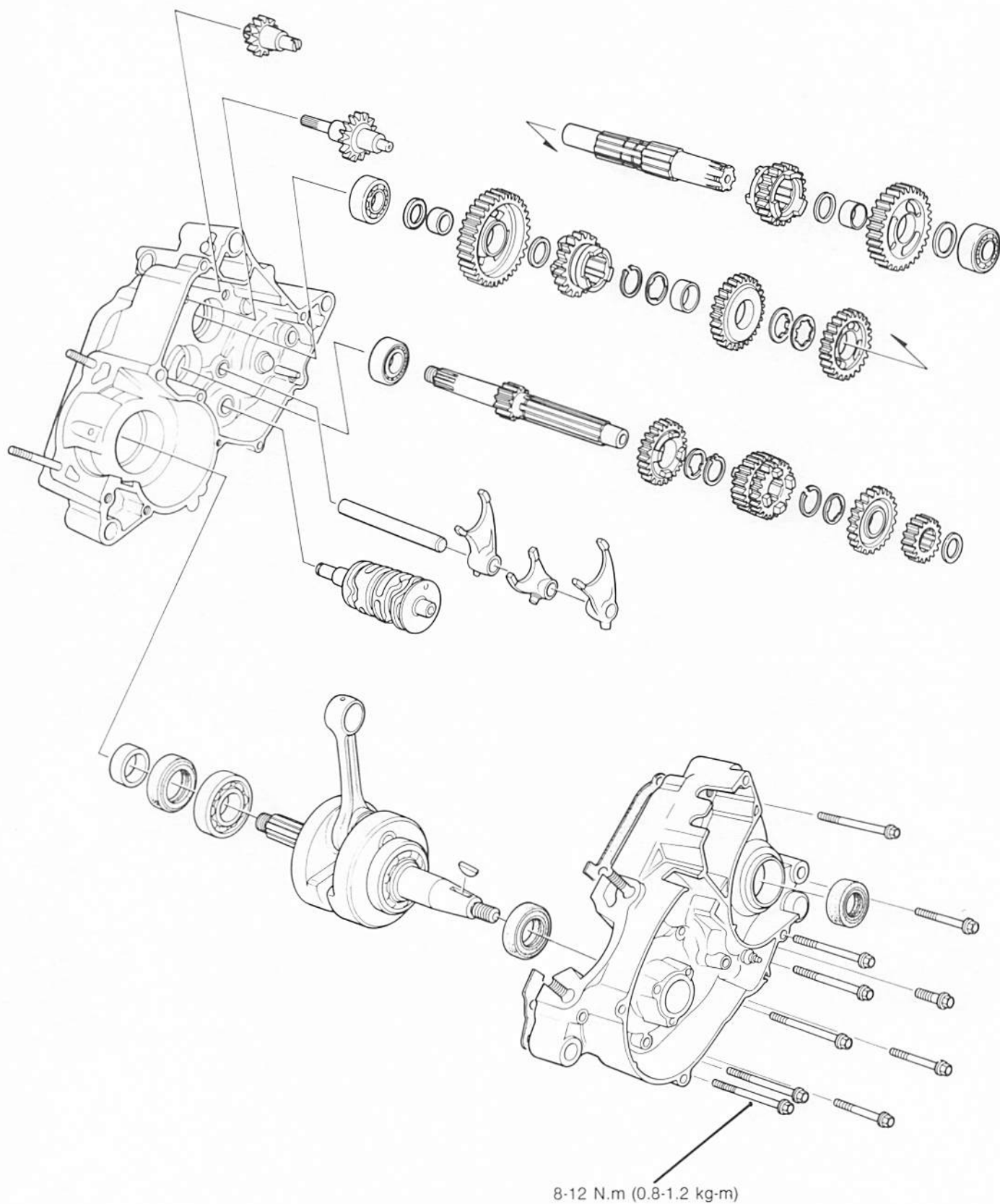


HONDA
MTX125R

BASEMENTO L BEAL MOTORS PPARAL SIGNE

MEMO







INFORMAZIONI DI SERVIZIO	10-1	ALBERO MOTORE	10-8
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE		SOSTITUZIONE CUSCINETTI	
DEGLI INCONVENIENTI	10-2	BASAMENTO	10-11
SEPARAZIONE DEL BASAMENTO	10-3	MONTAGGIO DEL BASAMENTO	10-12
TRASMISSIONE	10-4		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Per la riparazione dell'albero motore e della trasmissione il basamento deve essere separato.
- Prima di separare il basamento, rimuovere i seguenti particolari:
- Testata cilindro, cilindro e pistone (Cap. 6).
- Frizione, articolazione del cambio ed avviamento a pedale (Cap. 7).
- Alternatore (Cap 8).
- Pompa dell'olio (Cap. 2).

DATI TECNICI

OGGETTO			VALORI STANDARD	LIMITE DI USURA
Forcella spostamarce, albero	Perni forcella	Ø interno	12.000-12.018 mm	12.05 mm
		Spessore estremità	4.93-5,00 mm	4,50 mm
	Ø esterno albero		11.966-11.984 mm	11,94 mm
Trasmissione	Ø Int. ingranaggio	M5, M6	20.020-20.041 mm	20.10 mm
		C1	22.020-20.041 mm	20.08 mm
		C2	22.025-22.046 mm	22.10 mm
		C3	25.020-25.041 mm	25.10 mm
		C4	22.020-22.041 mm	22.10 mm
	Ø esterno boccola ingr	C1	19.984-19.995 mm	19.92 mm
		C2	21.984-22.005 mm	21.90 mm
		C3	24.984-24.993 mm	24.90 mm
	Ø interno boccola ingr.	C1	17.016-17.034 mm	17.09 mm
		C2	20.020-20.041 mm	20.10 mm
		C3	22.020-22.041 mm	20.10 mm
	Gioco ingr. boccola	C1	0,025-0,057 mm	0.075 mm
		C2	0.020-0.062 mm	0.08 mm
		C3	0.027-0.057 mm	0,075 mm
	Ø est. albero	M5, M6	19.959-19.980 mm	19.92 mm
		C1	16.975-16.984 mm	16.95 mm
		C2	19.974-19.987 mm	19.94 mm
		C3, C4	21.959-21.980 mm	21.92 mm
	Gioco ingr./al- bero	M5,M6	0,040-0,082 mm	0.10 mm
		C4	0.040-0.082 mm	0.10 mm
	Gioco boccola/ albero	C1	0.032-0.059 mm	0.07 mm
		C2	0.033-0.067 mm	0.08 mm
		C3	0.040-0.082 mm	0.10 mm
Albero motore	Ovalizzazione		—	0.10 mm
	Gioco assiale biella		0.15-0.55 mm	0.85 mm
	Gioco radiale biella		0.05 mm	0.05 mm

**COPPIE DI SERRAGGIO**

Bullone del basamento

8-12 N.m (0.8-1.2 kg-m)

ATTREZZI**Speciali**

Estrattore volano

07935-8050003

Estrattore universale cuscinetti

07631-0010000

Attrezzo montaggio basamento

07965-KE10000

Estrattore cuscinetti, 17 mm

07936-3710300

Manico estrattore cuscinetti

07936-3710100

Estrattore sfere cuscinetti

07741-0010201

Comuni

Guida interna

07746-0030100

Accessorio, diametro interno 25 mm

07746-0030200

Guida

07749-0010000

Accessorio, 52 × 55 mm

07746-0010400

Manico, 22 mm

07746-0041000

Accessorio, 42 × 47 mm

07746-0010300

Manico, 20 mm

07746-0040500

Accessorio, 37 × 40 mm

07746-0010200

Manico, 17 mm

07746-0040400

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Albero motore rumoroso

- Cuscinetto testa di biella usurato.
- Biella deformata.
- Cuscinetti di banco usurati.

Le marce escono spontaneamente

- Forcella spostamarce piegata o danneggiata.
- Albero della forcella spostamarce piegato.
- Estremità della forcella spostamarce piegata.
- Denti dell'innesto frontale usurati.
- Scanalature del tamburo selettore danneggiate.

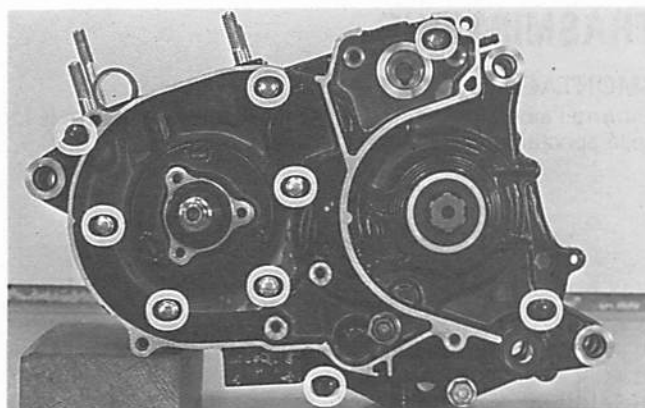
Difficoltà nell'innesto delle marce

- Frizione non regolata correttamente.
- Forcella spostamarce piegata o danneggiata.
- Albero della forcella piegato.

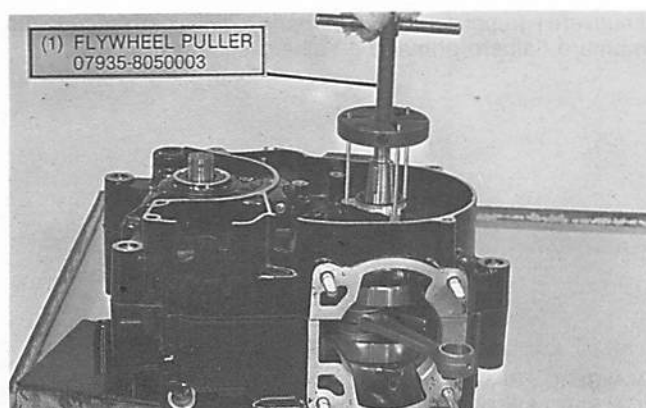


SEPARAZIONE DEL BASAMENTO

Consultare le informazioni di servizio (Pag. 10-1) per la rimozione dei particolari necessari prima di separare il basamento. Allentare il bullone del basamento seguendo uno schema diagonale in due-tre passaggi e rimuovere i bulloni. Deposare il basamento con la parte destra rivolta verso il basso. Separare il basamento sinistro dal basamento destro.

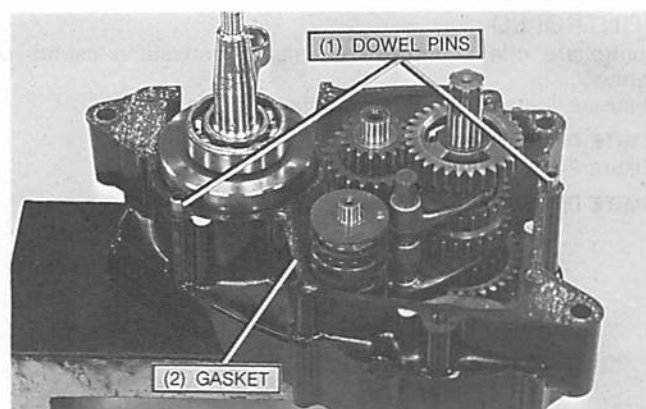


Se la separazione del basamento è difficoltosa, utilizzare l'attrezzo speciale.



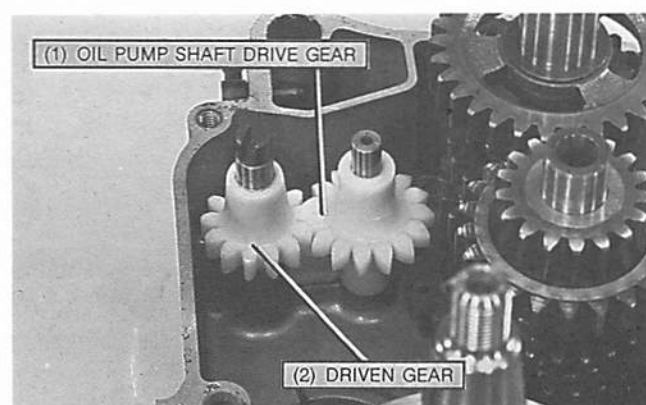
(1) ESTRATTORE DEL VOLANO

Rimuovere le spine di centraggio e la guarnizione.



(1) SPINE DI CENTRAGGIO
(2) GUARNIZIONE

Rimuovere gli ingranaggi conduttore e condotto dell'albero della pompa dell'olio. Controllare che tutti gli ingranaggi non siano usurati o danneggiati.



(1) INGRANAGGIO CONDUTTORE ALBERO POMPA AD OLIO
(2) INGRANAGGIO CONDOTTO

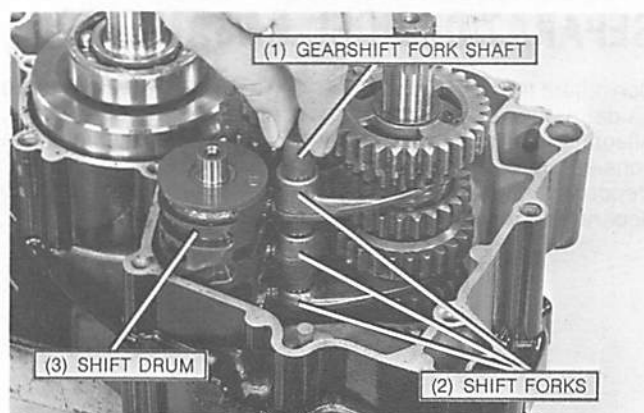


TRASMISSIONE

SMONTAGGIO

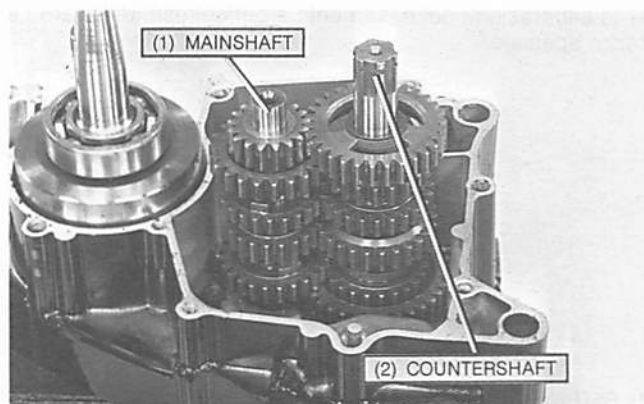
Estrarre l'albero delle forcelle spostamarce e rimuovere le forcelle spostamarce ed il tamburo selettore.

- (1) ALBERO DELLE FORCELLE SPOSTAMARCE
- (2) FORCELLE SPOSTAMARCE
- (3) TAMBURRO SELETTORE



Rimuovere i gruppi dell'albero primario e dell'albero secondario. Smontare l'albero primario e l'albero secondario.

- (1) ALBERO PRIMARIO
- (2) ALBERO SECONDARIO



CONTROLLO

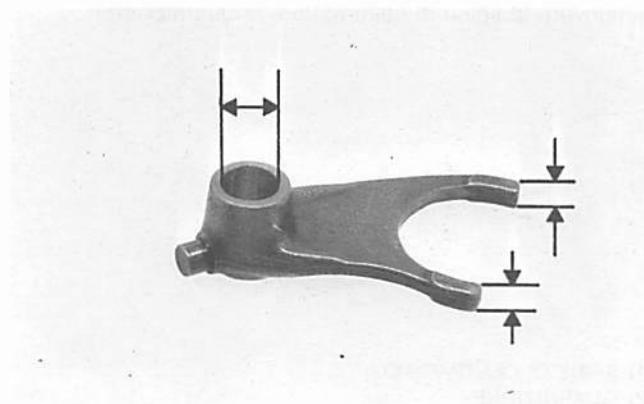
Controllare che le forcelle e l'albero non siano usurati o danneggiati.

Misurare il diametro interno del foro dell'albero.

LIMITE DI USURA: 12,05 mm

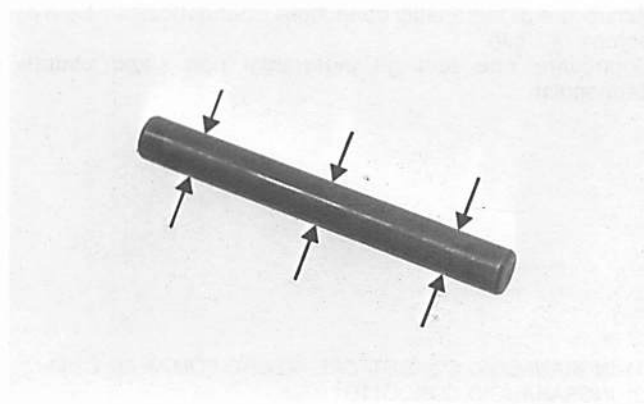
Misurare lo spessore delle forcelle spostamarce.

LIMITE DI USURA: 4,5 mm



Misurare il diametro esterno dell'albero delle forcelle.

LIMITE DI USURA: 11,94 mm





Controllare che il tamburo del cambio non presenti abrasioni, scalfitture o segni evidenti di mancanza di lubrificazione. Controllare che le scanalature del tamburo non siano danneggiate.

Controllare che tutti gli ingranaggi non siano usurati o danneggiati e sostituirli se necessario. Controllare che i denti e gli innesti degli ingranaggi non siano usurati o danneggiati. Controllare che le scanalature e le superfici di scorrimento dell'albero primario e dell'albero secondario non siano usurate o danneggiate.

Misurare il diametro interno di ogni ingranaggio.

LIMITE DI USURA:

M5, M6	20,10 mm
C1:	20,08 mm
C2:	22,10 mm
C3:	25,10 mm
C4:	22,10 mm

Misurare il diametro interno ed il diametro esterno delle boccole.

LIMITE DI USURA:

Diametro esterno boccola C1:	19,92 mm
Diametro interno boccola C1:	17,09 mm
Diametro esterno boccola C2:	21,90 mm
Diametro interno boccola C2:	20,10 mm
Diametro esterno boccola C3:	24,90 mm
Diametro interno boccola C3:	22,10 mm

Calcolare il gioco tra le boccole e gli ingranaggi.

LIMITE DI USURA: C1:	0,075 mm
C2:	0,08 mm
C3:	0,075 mm

Misurare il diametro esterno dell'albero primario e dell'albero secondario nei punti indicati nella figura.

LIMITE DI USURA:

A (boccola C1)	: 16,95 mm
B (boccola C3), C (ingranaggio C4)	: 19,92 mm
D (boccola C2)	: 19,94 mm
E (ingranaggio M5), F (ingranaggio M6)	: 21,92 mm

Calcolare il gioco ingranaggi/albero

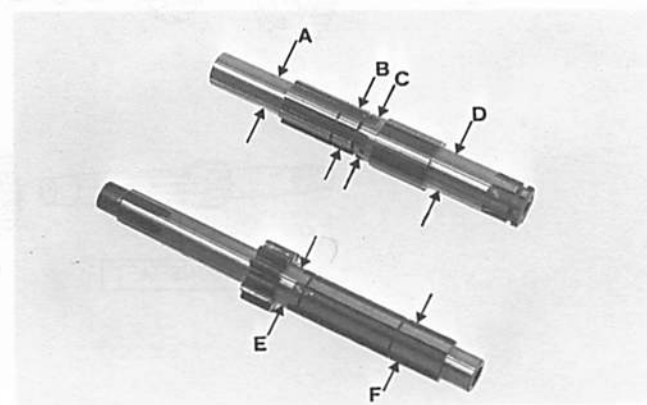
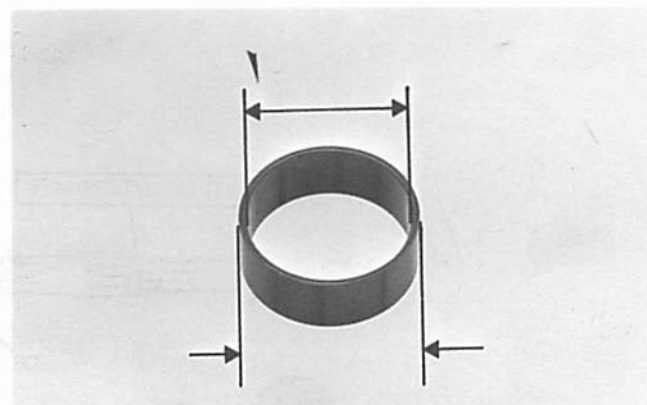
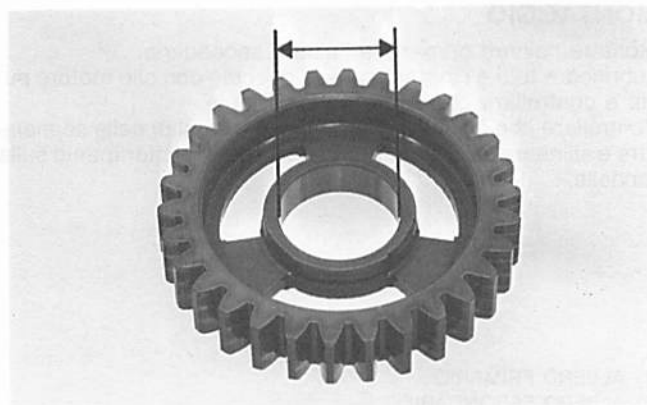
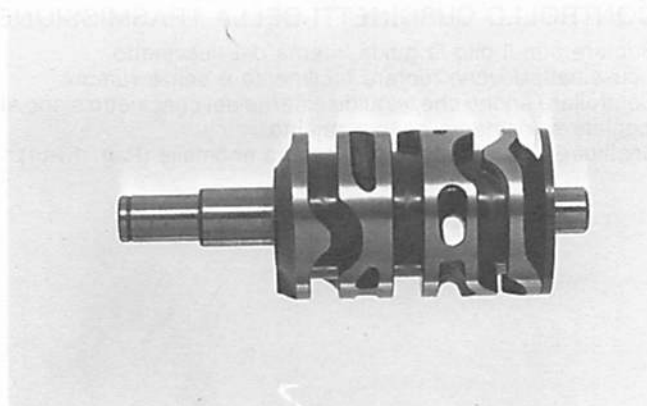
LIMITE DI USURA:

M5, M6	: 0,10 mm
C4	: 0,10 mm

Calcolare il gioco boccole/albero secondario:

LIMITE DI USURA:

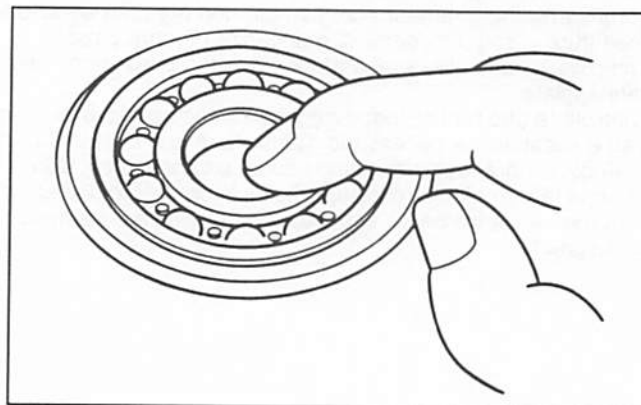
C1	: 0,07 mm
C2	: 0,08 mm
C3	: 0,10 mm





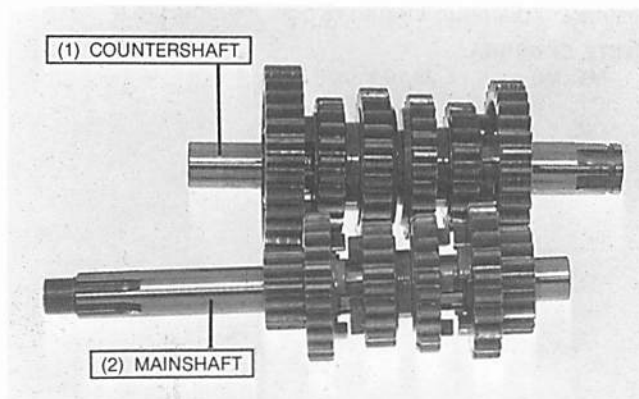
CONTROLLO CUSCINETTI DELLA TRASMISSIONE

Ruotare con il dito la guida interna del cuscinetto.
I cuscinetti devono ruotare facilmente e senza rumore.
Controllare anche che le guide esterne del cuscinetto siano alloggiati saldamente nel basamento.
Sostituire i cuscinetti se presentano anomalie (Pag. 10-11).

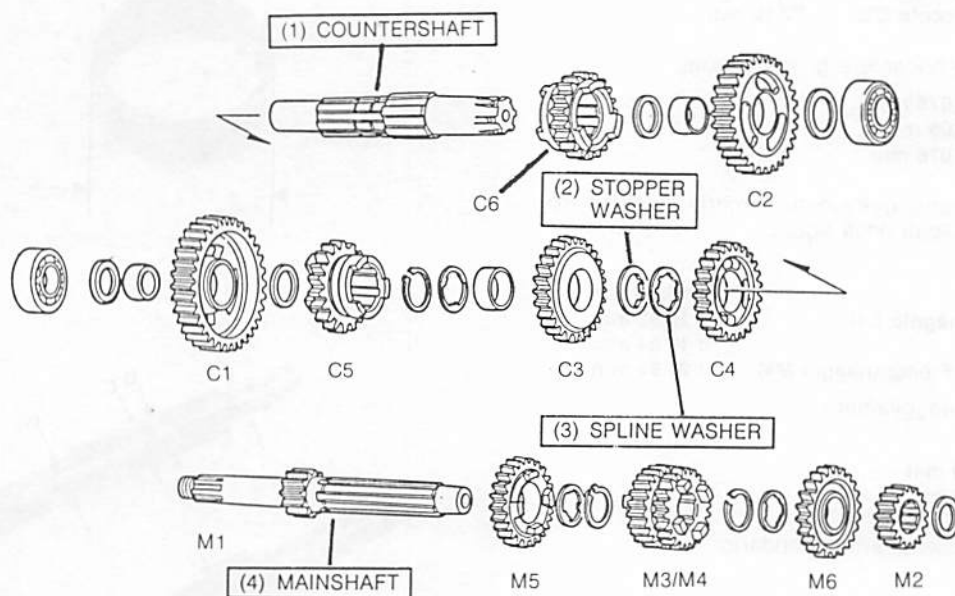


MONTAGGIO

Montare l'albero primario e l'albero secondario.
Lubrificare tutti gli ingranaggi e le boccole con olio motore pulito e controllare che scorrano facilmente.
Controllare che gli anelli elastici siano alloggiati nelle scanalature e allineare le loro aperture con il segno di riferimento sulla rondella.



- (1) ALBERO PRIMARIO
(2) ALBERO SECONDARIO





NOTA

- Montare la rondella di arresto dell'ingranaggio C4 allineando le sue linguette con le scanalature nella rondella scanalata dell'ingranaggio C4 come indicato nella figura.

- (1) RONDELLA SCANALATA
(2) RONDELLA DI ARRESTO

Installare l'albero primario e l'albero secondario nel basamento destro.

- (1) ALBERO PRIMARIO
(2) ALBERO SECONDARIO

Installare la forcella spostamarce destra nella scanalatura dell'ingranaggio C5 con il segno di riferimento "KR1-R" rivolto verso l'alto.

Montare il tamburo selettore.

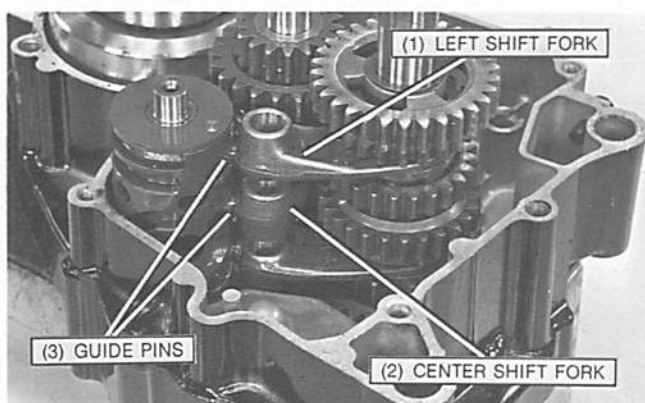
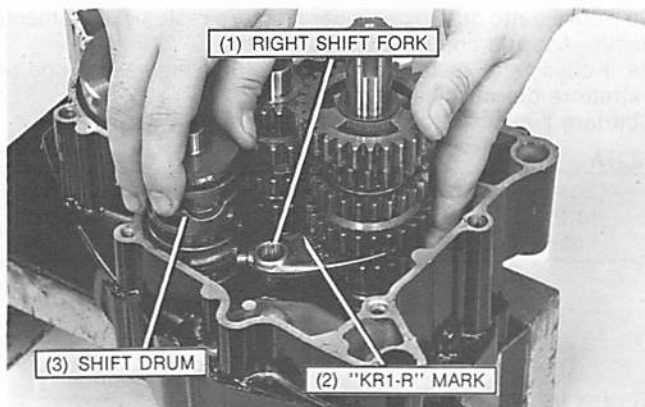
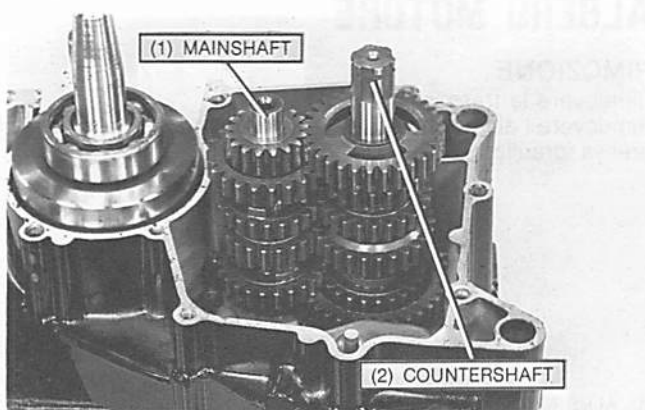
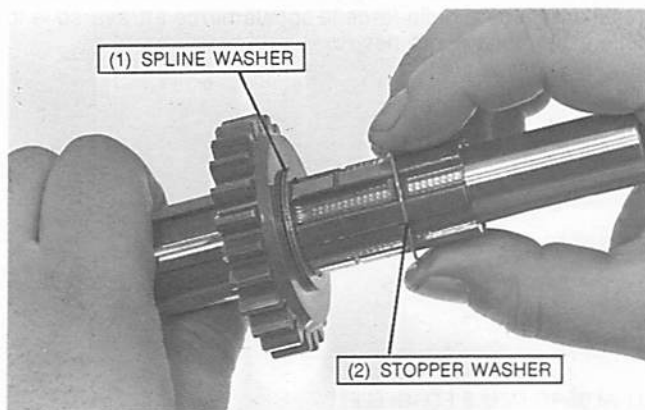
- (1) FORCELLA SPOSTAMARCE DESTRA
(2) SEGNO DI RIFERIMENTO "KR1-R"
(3) TAMBURIO SELETORE

Installare la forcella spostamarce centrale nella scanalatura dell'ingranaggio M3-M4 con il segno di riferimento "KR1-C" rivolto verso il basso.

Installare la forcella spostamarce sinistra nella scanalatura dell'ingranaggio C6 con il segno di riferimento "KR1-L" rivolto verso il basso.

Inserire le spine di guida delle forcelle spostamarce nelle scanalature del tamburo.

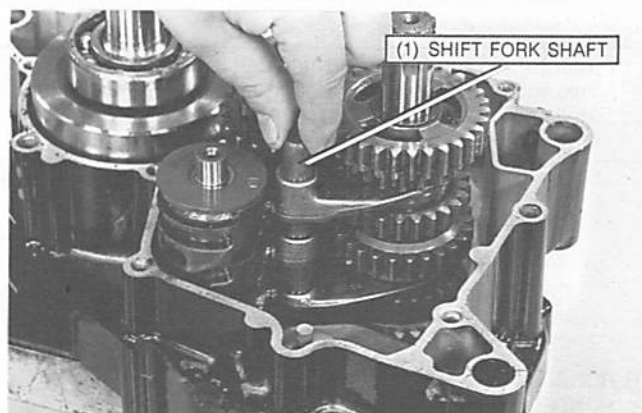
- (1) FORCELLA SPOSTAMARCE SINISTRA
(2) FORCELLA SPOSTAMARCE CENTRALE
(3) SPINE DI GUIDA





Installare l'albero delle forcelle spostamarce attraverso le forcelle e nel basamento destro.

(1) ALBERO DELLE FORCELLE



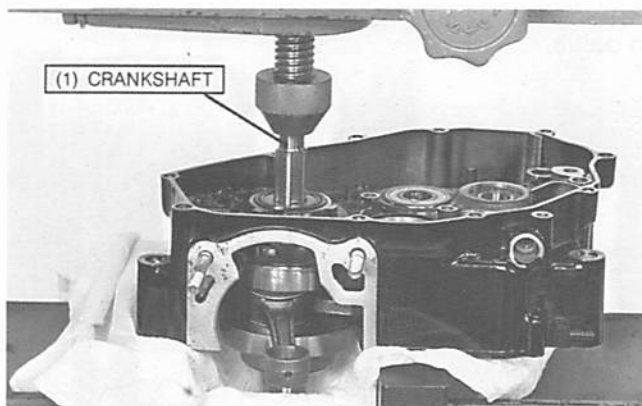
ALBERO MOTORE

RIMOZIONE

Rimuovere la trasmissione (Pag. 10-4).

Rimuovere l'albero motore dal basamento destro usando una pressa idraulica.

(1) ALBERO MOTORE



Se il cuscinetto destro dell'albero motore resta nel basamento destro, estrarlo con un attrezzo adatto.

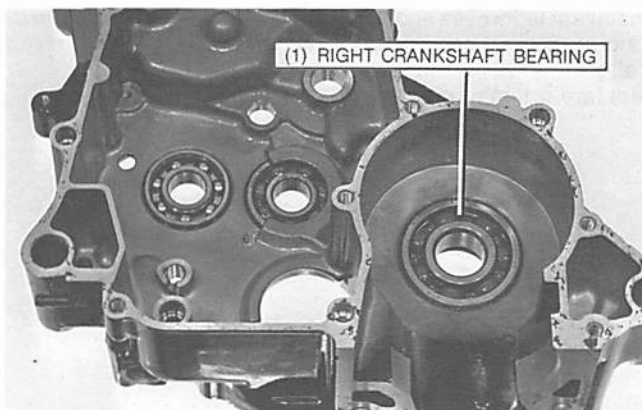
Se il cuscinetto resta sull'albero motore, rimuoverlo con un estrattore per cuscinetti (vedi sotto).

Scartare il cuscinetto destro dell'albero motore.

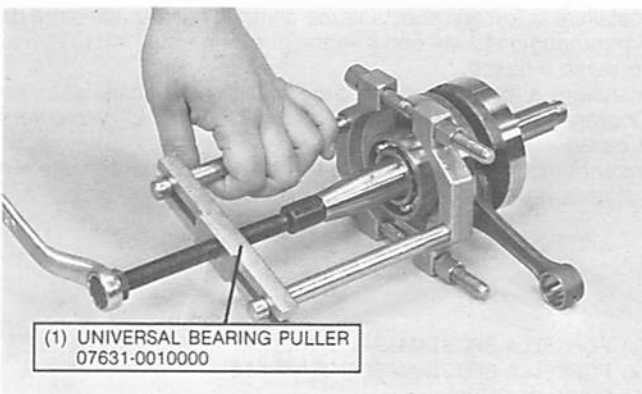
NOTA

- Sostituire sempre il cuscinetto destro dell'albero motore ogni volta che l'albero motore viene rimosso dal basamento destro.

(1) CUSCINETTO DESTRO ALBERO MOTORE



Rimuovere il cuscinetto sinistro con un estrattore per cuscinetti.



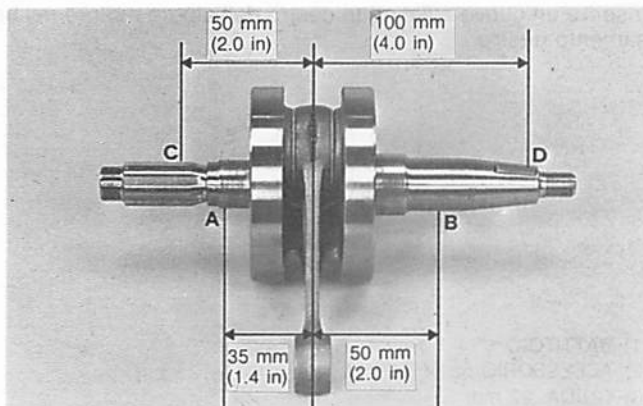
(1) ESTRATTORE UNIVERSALE PER CUSCINETTI



CONTROLLO

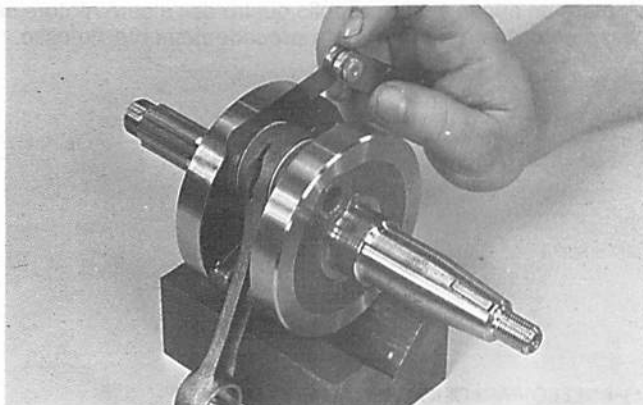
Poggiare i punti A e B dell'albero motore su un banco o su blocchetti a V e leggere la rettilineità sui punti C e D utilizzando dei comparatori.

LIMITE DI USURA: Punto C: 0,015 mm
Punto D: 0,05 mm



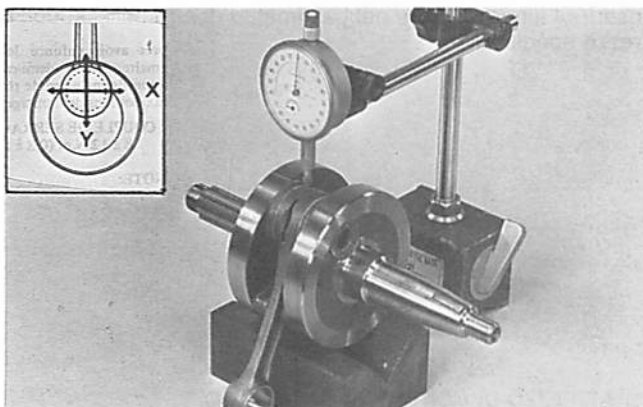
Misurare il gioco laterale tra la testa di biella e il contrappeso dell'albero motore con uno spessore.

LIMITE DI USURA: 0,6 mm



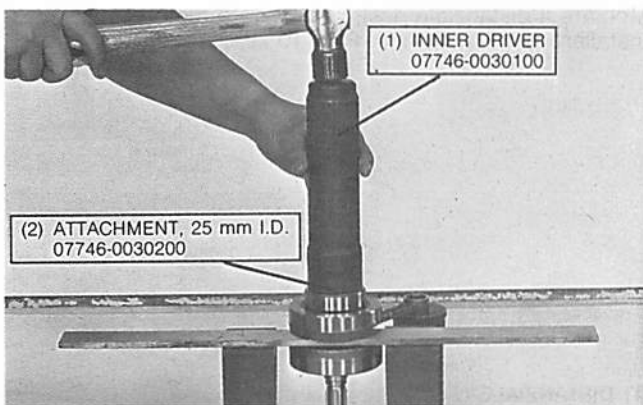
Misurare il gioco radiale sulla testa di biella in due punti nella direzione indicata dalle frecce.

LIMITE DI USURA: 0,035 mm



INSTALLAZIONE

Inserire un nuovo cuscinetto sinistro sull'albero motore.



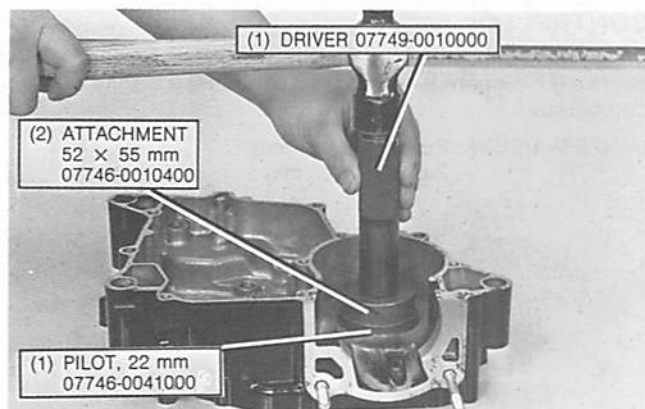
- (1) BATTITOIO INTERNO
(2) ACCESSORIO DIAMETRO INTERNO 25 mm



BASAMENTO/ALBERO MOTORE/TRASMISSIONE

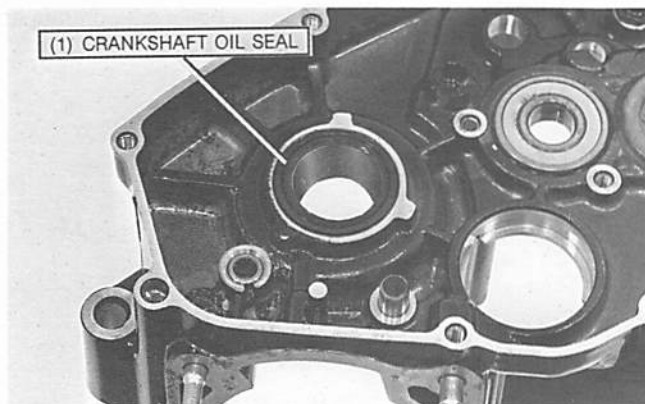
Inserire un nuovo cuscinetto destro dell'albero motore nel basamento destro.

- (1) BATTITOIO
- (2) ACCESSORIO 52 × 55 mm
- (3) GUIDA, 22 mm



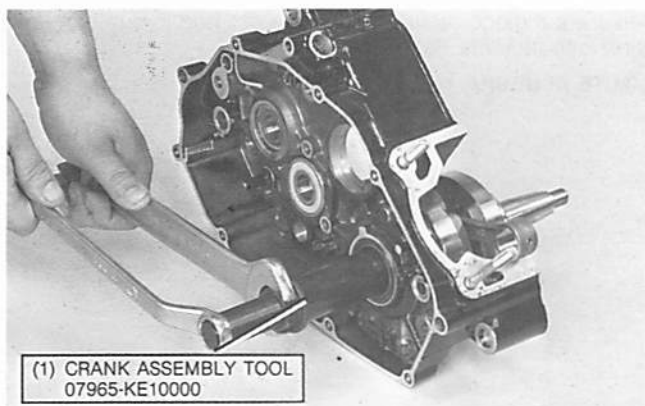
Montare un nuovo anello paraolio destro dell'albero motore nel basamento destro se era stata precedentemente rimosso.

- (1) ANELLO PARAOLIO DELL'ALBERO MOTORE



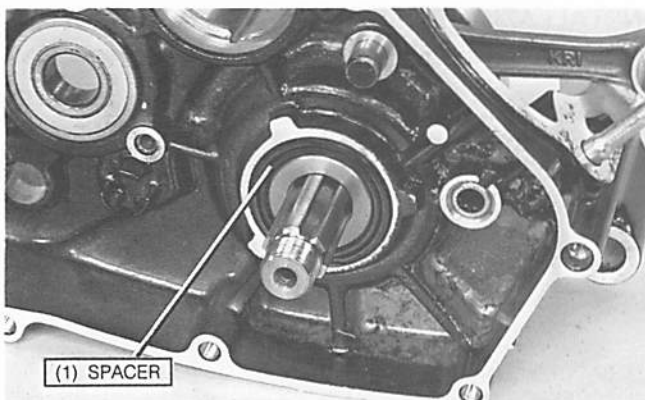
Inserire l'albero motore nel basamento destro utilizzando l'attrezzo speciale.

- (1) ATTREZZO DI MONTAGGIO BASAMENTO



Montare il distanziale destro dell'albero motore.
Installare la trasmissione (Pag. 10-7).

- (1) DISTANZIALE





SOSTITUZIONE CUSCINETTI DEL BASAMENTO

BASAMENTO SINISTRO

Rimuovere l'anello paraolio dell'albero secondario.
Estrarre il cuscinetto dell'albero secondario dal basamento sinistro.

- (1) ANELLO PARAOLIO
(2) CUSCINETTO DELL'ALBERO SECONDARIO

Rimuovere il cuscinetto dell'albero controrotante di compensazione con gli attrezzi speciali.

- (1) PESO ESTRATTORE
(2) ESTRATTORE CUSCINETTI
(3) MANICO ESTRATTORE CUSCINETTI

Inserire dei cuscinetti nuovi nel basamento con i seguenti attrezzi:

Cuscinetti albero secondario.

- Battitoio
- Accessorio, 42 × 47 mm
- Guida, 20 mm

Cuscinetti albero secondario

- Battitoio
- Accessorio, 37 × 40 mm

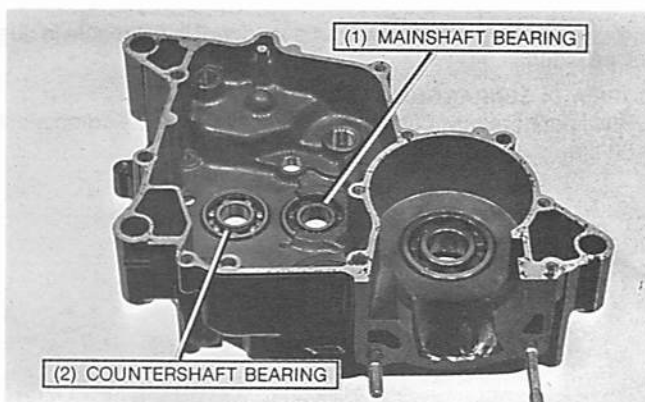
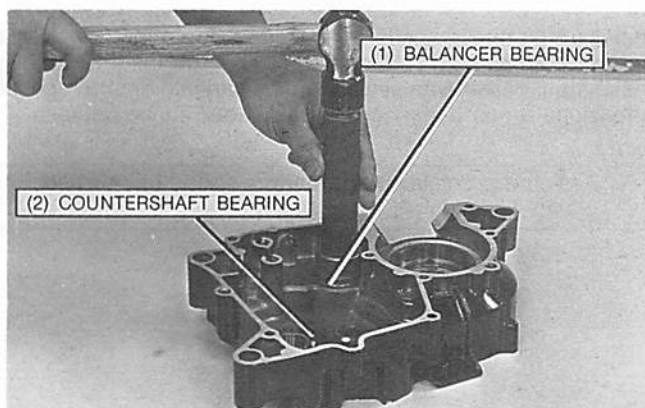
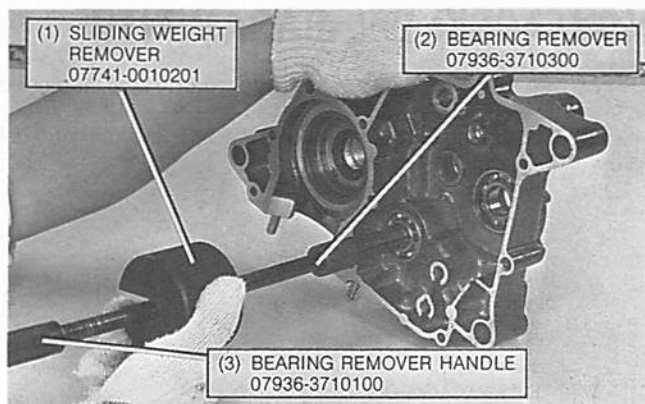
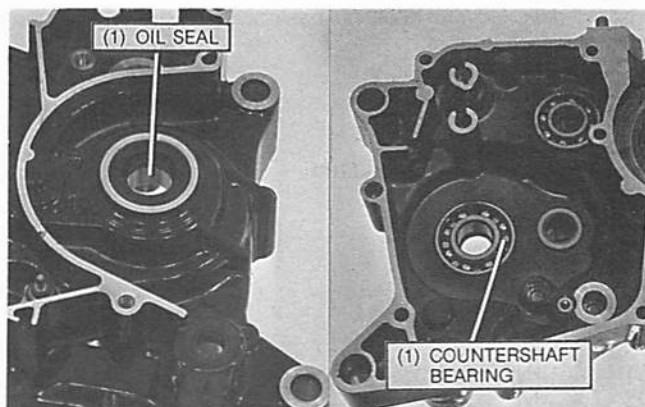
Installare un nuovo anello paraolio sull'albero secondario.

- (1) CUSCINETTO ALBERO COMPENSATORE
(2) CUSCINETTO ALBERO SECONDARIO

BASAMENTO DESTRO

Estrarre i cuscinetti dell'albero primario e dell'albero secondario dal basamento destro.

- (1) CUSCINETTO ALBERO PRIMARIO
(2) CUSCINETTI ALBERO SECONDARIO

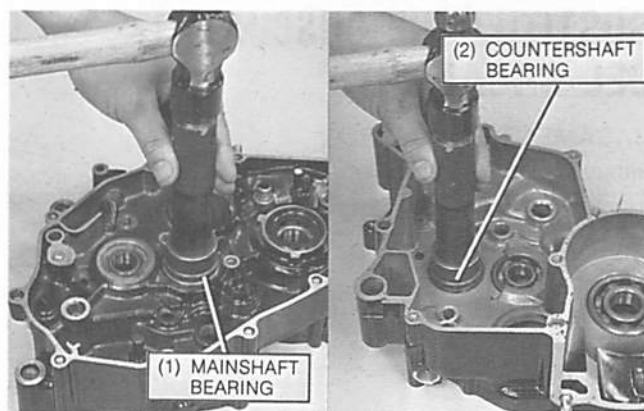




Inserire dei cuscinetti nuovi nel basamento destro con i seguenti attrezzi:

- Cuscinetto albero primario.
- Battitoio
- Accessorio 42 x 47 mm
- Guida, 17 mm
- Cuscinetto albero secondario
- Battitoio
- Accessorio 37 x 40 mm
- Guida, 17 mm

- 61) CUSCINETTO ALBERO PRIMARIO
62) CUSCINETTO ALBERO SECONDARIO

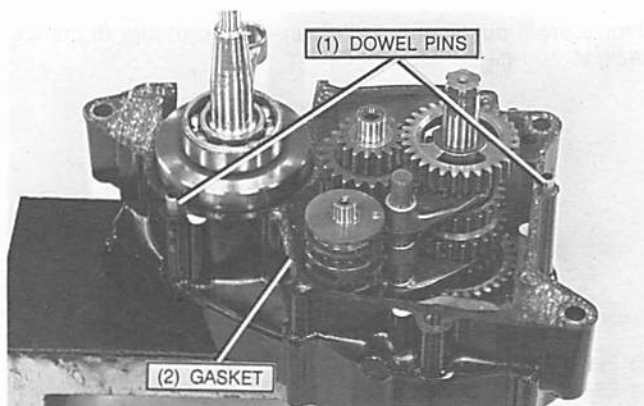


MONTAGGIO DEL BASAMENTO

Installare le spine di centraggio e una guarnizione nuova nel basamento destro.

Montare l'ingranaggio conduttore dell'ingranaggio condotto dell'albero della pompa olio.

- (1) SPINE DI CENTRAGGIO
(2) GUARNIZIONE

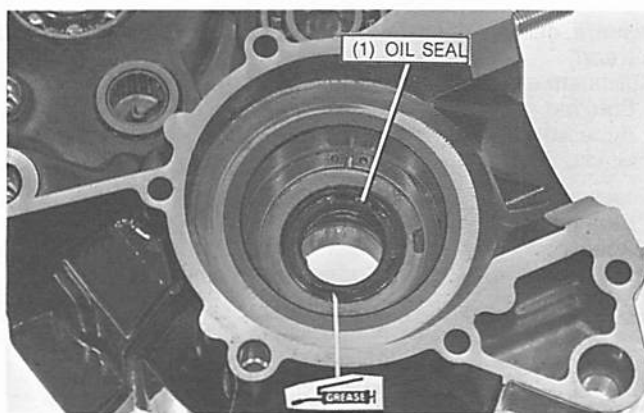


Installare un nuovo anello paraolio dell'albero motore sinistro nel basamento sinistro e lubrificare i labbri dell'albero paraolio. Installare il basamento sinistro sul basamento destro facendo attenzione a non danneggiare i labbri dell'anello paraolio.

NOTA

- Assicurarsi che la guarnizione sia correttamente alloggiata.

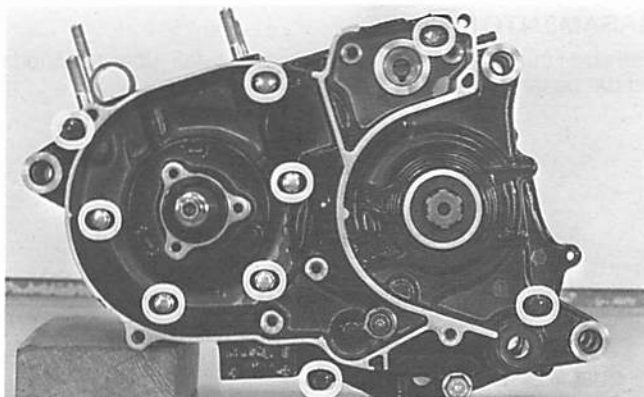
- (1) ANELLO PARAOLIO



Installare i bulloni del basamento e stringerli in diagonale in due tre passaggi.

COPPIA DI SERRAGGIO: 8-12 Nm (0.8-1.2 kgm)

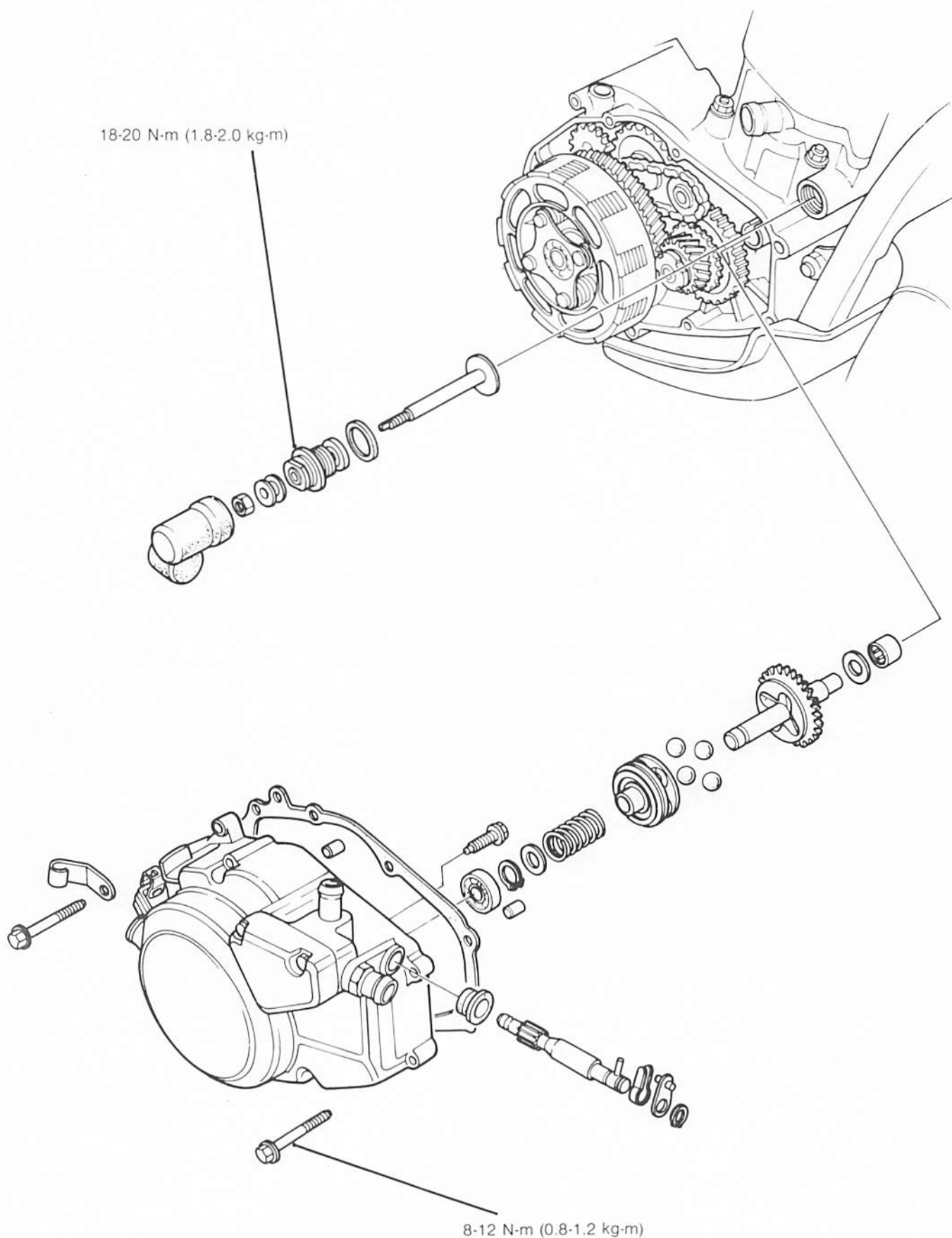
Consultare i relativi capitoli per la installazione dei componenti smontati.





MEMO







INFORMAZIONI DI SERVIZIO	11-1	VALVOLA	11-2
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	11-1	ALBERO/REGOLATORE	11-2

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Tutte le operazioni di manutenzione sul sistema ATAC possono essere effettuate senza rimuovere il motore dal telaio.
- Fare attenzione durante la rimozione e la installazione della valvola e dell'albero ATAC per evitare che la polvere ed altri materiali estranei penetrino nel motore.
- Prendere nota della direzione di montaggio degli anelli di tenuta e delle guarnizioni. Sostituire con guarnizioni nuove ogni volta che le componenti vengono rimontate.
- Tutte le operazioni di manutenzione e di riparazione sul sistema ATAC devono essere effettuate con il motore FREDDO.

COPPIE DI SERRAGGIO

Bullone coperchio basamento destro	8-12 Nm (0.8-1.2 kgm)
Guida valvola ATAC	18-20 Nm (1.8-2.0 kgm)

ATTREZZI

Speciali

Serie estrattori cuscinetti (10 mm)	07936-GE00000
-	07936-GE00100
-	07936-GE00200
-Estrattore sfere	07741-0010201

Comuni

Battitoio	07749-0010000
Accessorio, 24 x 26 mm	07746-0010700
Guida, 10 mm	07746-0040100

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

La valvola ATAC non funziona.

- Valvola ATAC bloccata sul cilindro.
- Regolatore ATAC rotto.

Perdita di potenza alle velocità inferiori a 6.000 giri/min.

- Valvola ATAC bloccata sul cilindro.

Perdita di potenza alle velocità superiori ai 7.000 giri/min.

- Valvola ATAC bloccata sul cilindro.



VALVOLA

RIMOZIONE

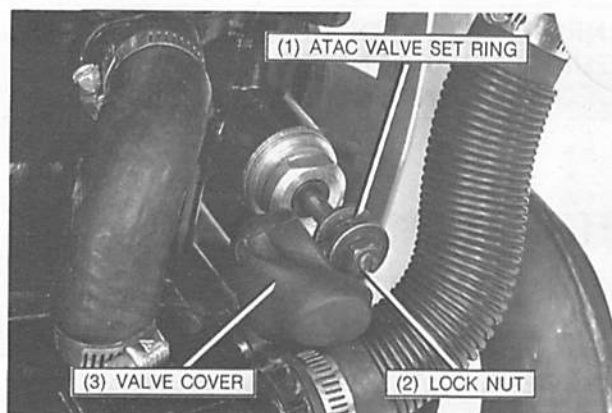
Far scivolare verso il basso il coperchio della valvola e rimuovere il controdado e l'anello di fissaggio della valvola. Rimuovere la guida della valvola, la rondella di tenuta e la valvola dal cilindro.

NOTA

- Sostituire la rondella di tenuta se questa risulta danneggiata.

Rimuovere i depositi carboniosi della valvola (Pag. 3-8).

- (1) ANELLO DI FISSAGGIO VALVOLA ATAC
- (2) CONTRODADO
- (3) COPERCHIO VALVOLA



CONTROLLO/INSTALLAZIONE

Controllare che la valvola non sia piegata, danneggiata o usurata.

NOTA

- Applicare del grasso ai siliconi all'anello paraolio.

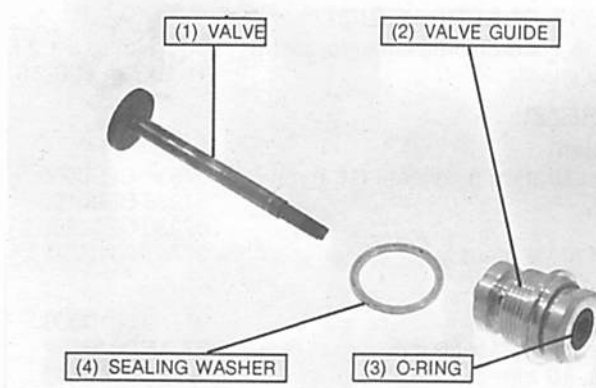
Montare la valvola, la rondella di tenuta e la guida della valvola sul cilindro.

Stringere la guida della valvola.

COPPIA DI SERRAGGIO: 18-20 Nm (1.8-2.0 kgm)

Montare l'anello di montaggio della valvola innestando la spina del braccio dell'albero nell'anello di montaggio della valvola. Montare il controdado e far scivolare il coperchio della valvola sulla valvola.

- (1) VALVOLA
- (2) GUIDA DELLA VALVOLA
- (3) ANELLO DI TENUTA
- (4) RONDELLA DI TENUTA



ALBERO/REGOLATORE

RIMOZIONE DEL ALBERO/REGOLATORE

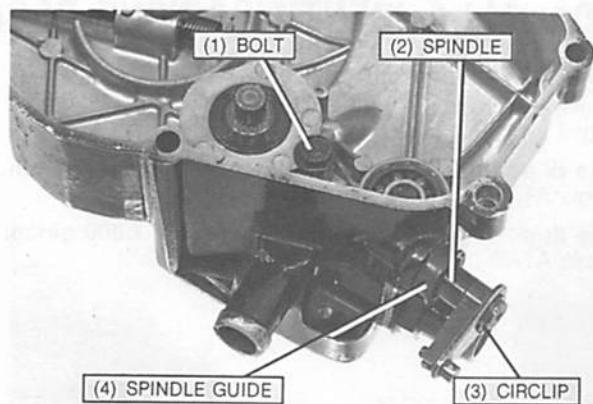
Rimuovere il coperchio del basamento destro (Pag. 7-3).

Rimuovere il bullone sul coperchio del basamento destro e l'albero come un gruppo unico.

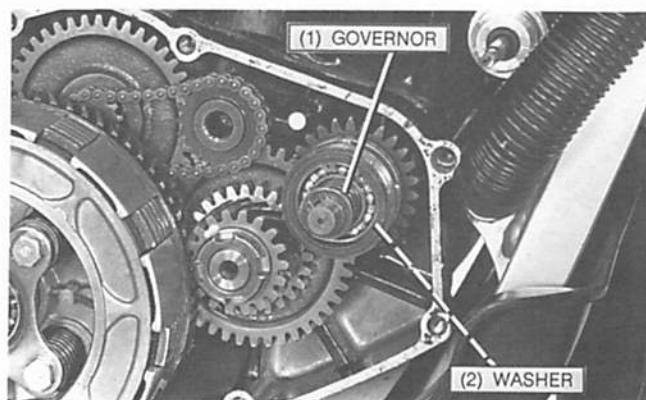
Rimuovere la guida dell'albero.

Rimuovere l'anello elastico e spostare il perno.

- (1) BULONE
- (2) ALBERO
- (3) ANELLO ELASTICO
- (4) GUIDA DEL PERNO



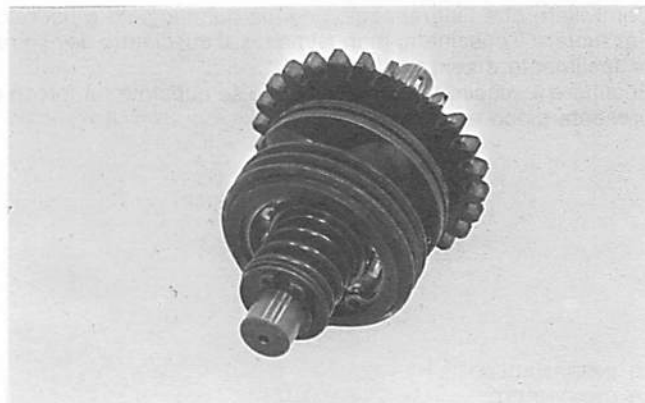
Rimuovere il regolatore e la rondella.



- (1) REGOLATORE
- (2) RONDELLA

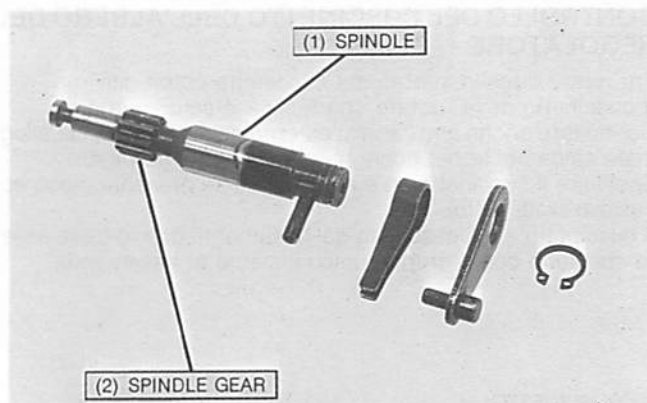


Rimuovere l'anello elastico e smontare il regolatore.



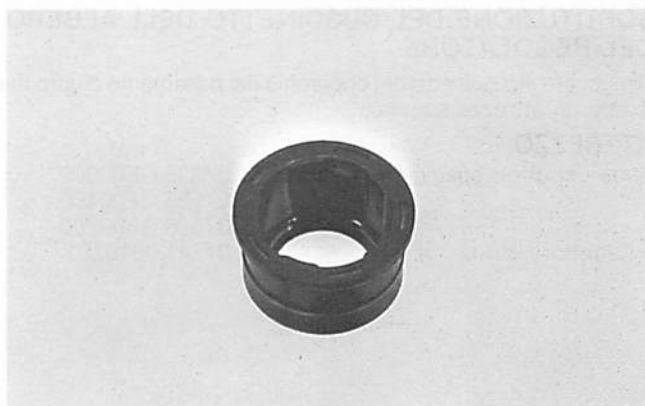
CONTROLLO DELL'ALBERO

Controllare che l'albero non sia piegato, danneggiato o usurato.
Controllare che l'ingranaggio dell'albero non sia danneggiato o usurato.



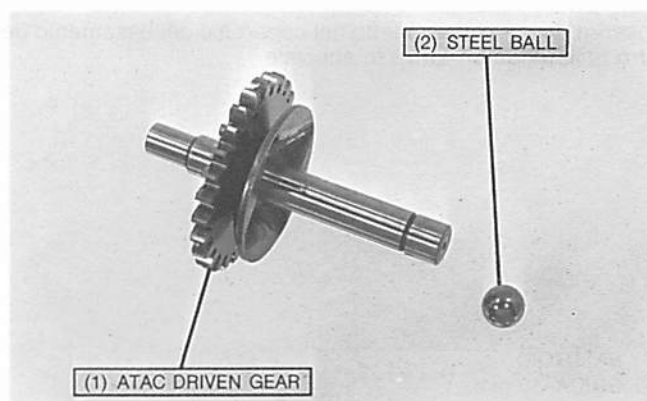
- (1) ALBERO
- (2) INGRANAGGIO DEL PERNO

Controllare che la guida dell'albero non sia usurata o allentata.



CONTROLLO DEL REGOLATORE

Controllare che l'albero regolatore non sia piegato, danneggiato o usurato.
Controllare che le quattro sfere di acciaio dell'ingranaggio condotto ATAC non siano danneggiate o usurate.

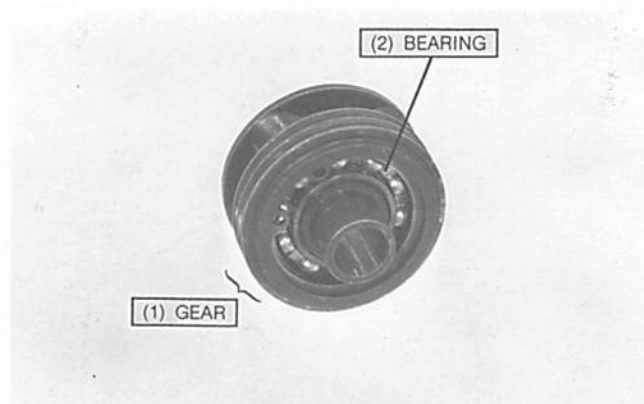


- (1) INGRANAGGIO CONDOTTO ATAC
- (2) SFERA DI ACCIAIO



Controllare che l'ingranaggio non sia danneggiato o usurato. Far ruotare il cuscinetto manualmente. Il cuscinetto deve girare facilmente e senza rumore. Sostituire il cuscinetto con uno nuovo se questo è rumoroso o presenta gioco eccessivo.

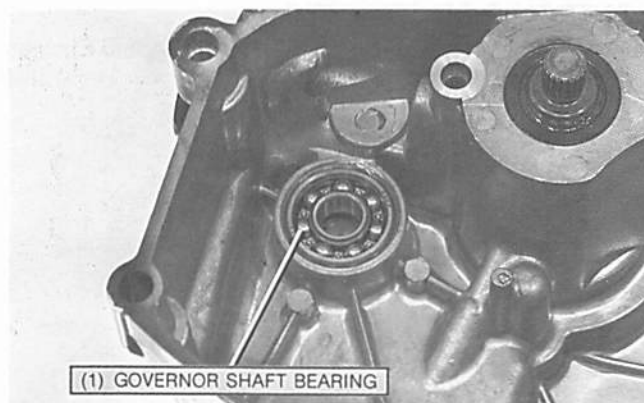
- (1) INGRANAGGIO
- (2) CUSCINETTO



CONTROLLO DEL CUSCINETTO DELL'ALBERO DEL REGOLATORE.

Far girare l'anello interno del cuscinetto con il dito. Il cuscinetto deve ruotare con facilità e senza rumore. Controllare anche che l'anello esterno del cuscinetto sia alloggiato saldamente nel coperchio del basamento destro. Sostituire il cuscinetto se è rumoroso o se presenta gioco eccessivo (vedi sotto). Il cuscinetto a rullini sul lato del basamento destro deve essere sostituito come gruppo unico insieme al basamento.

- (1) CUSCINETTO



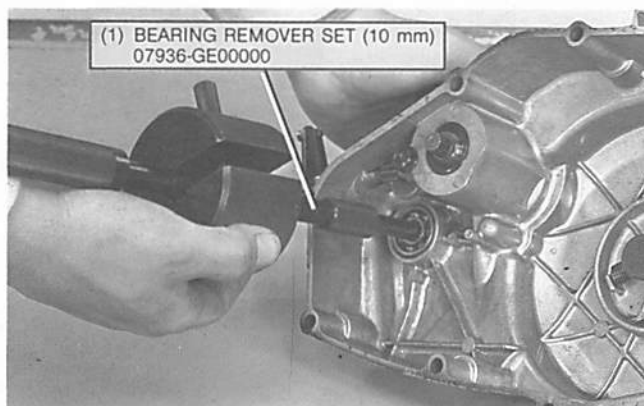
SOSTITUZIONE DEL CUSCINETTO DELL'ALBERO DEL REGOLATORE

Rimuovere il cuscinetto del coperchio del basamento destro mediante un attrezzo speciale.

ATTREZZO

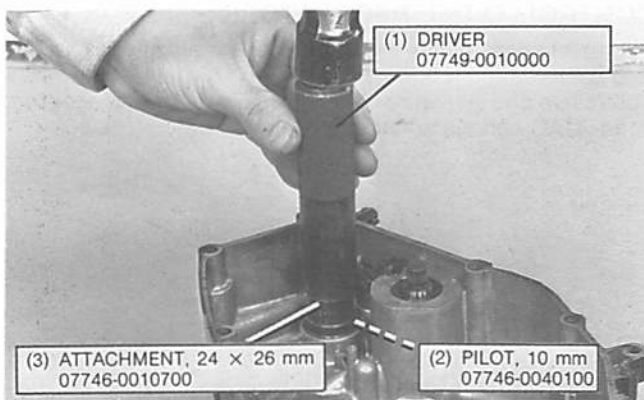
- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| Serie estrattori cuscinetti (10mm). | 07936-GE00000 |
| - | 07936-GE00100 |
| - | 07936-GE00200 |
| - Estrattore sfere. | 07741-0010201 |

- (1) SERIE ESTRATTORI CUSCINETTI (10 mm)



Inserire un nuovo cuscinetto nel coperchio del basamento destro utilizzando un attrezzo speciale.

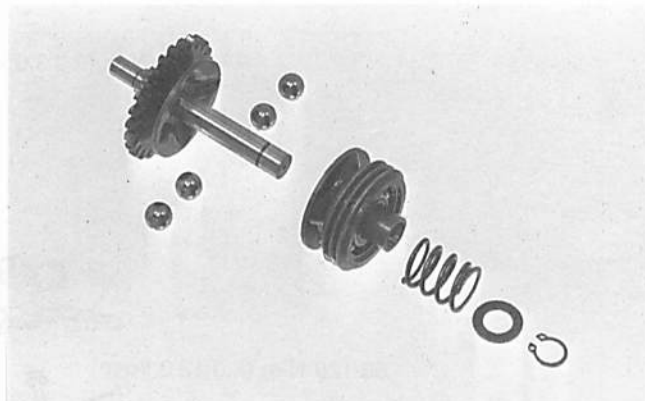
- (1) BATTITOIO
- (2) GUIDA, 10 mm
- (3) ACCESSORIO, 24 x 26 mm





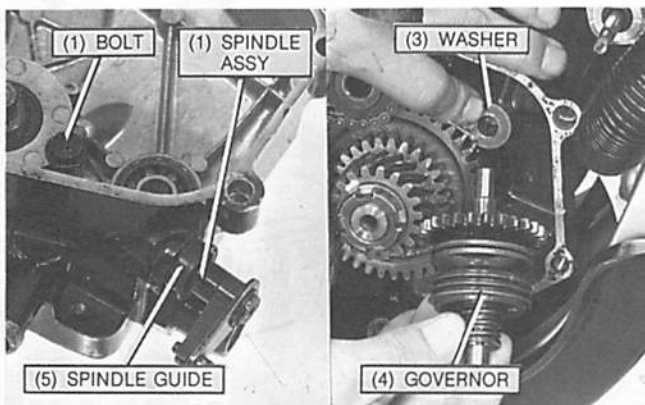
INSTALLAZIONE DELL'ALBERO/REGOLATORE

Montare il regolatore seguendo l'ordine inverso alla rimozione.



Montare l'albero seguendo l'ordine inverso alla rimozione.
Applicare del grasso al bisolfuro di molibdeno all'albero del regolatore.
Montare la guida dell'albero sul coperchio del basamento destro, montare l'albero e il bullone.
Installare la rondella ed il regolatore.

- (1) BULLONE
- (2) GRUPPO DELL' ALBERO
- (3) RONDELLA
- (4) REGOLATORE
- (5) GUIDA DELL' ALBERO



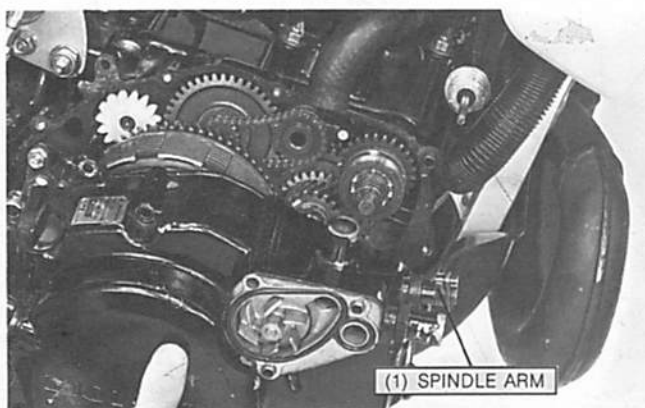
Installare il coperchio del basamento destro (Pag. 7-16).

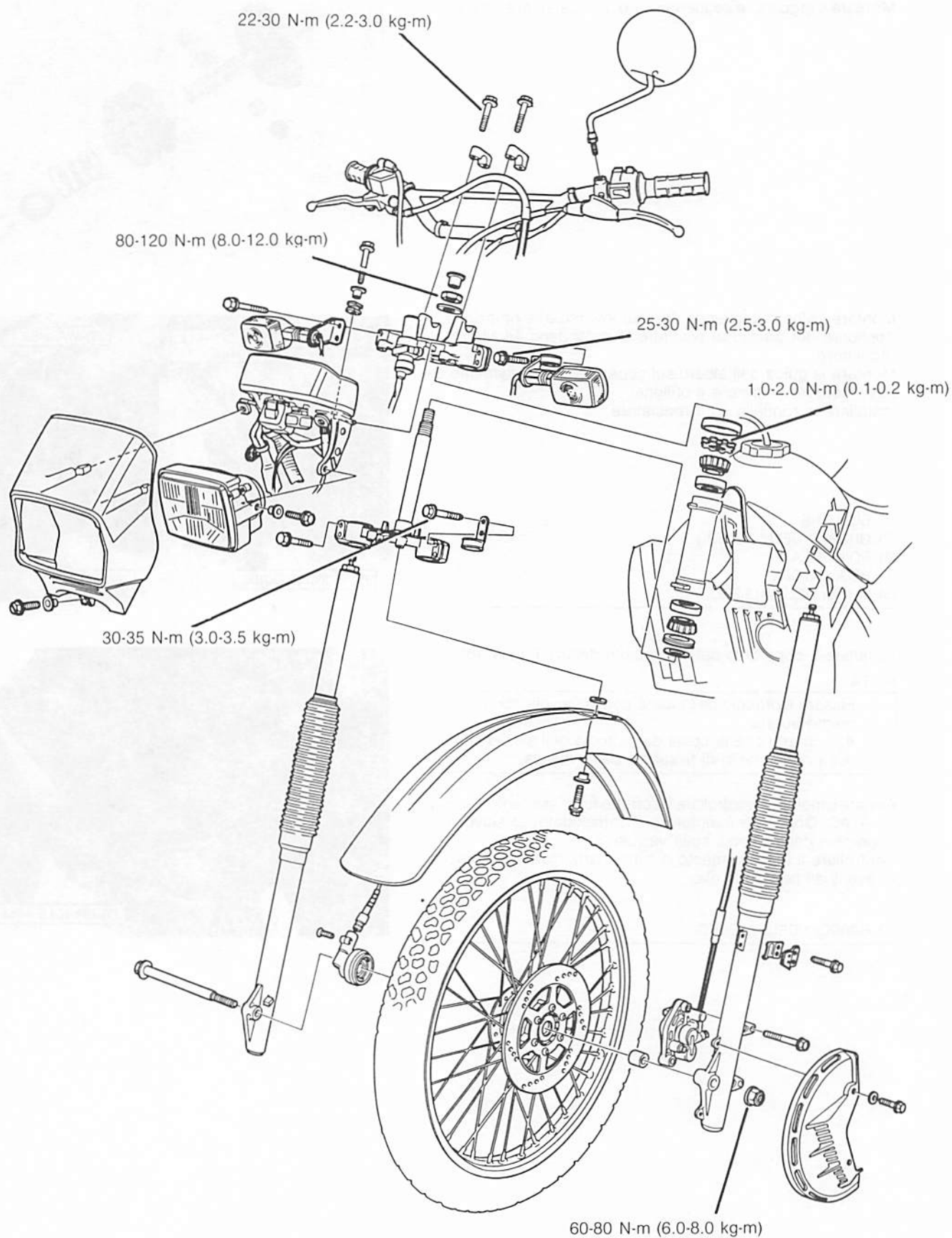
NOTA

- Fissare il braccio dell'albero con la valvola completamente aperta.
- Assicurarsi che la spina del braccio dell'albero si innesti con l'anello di fissaggio della valvola.

Avviare il motore e controllare il corretto funzionamento del gruppo ATAC. Dopo che il motore si è raffreddato far scivolare il coperchio della valvola sulla valvola.
Controllare il funzionamento di tutti i particolari e la presenza di eventuali perdite di olio

- (1) BRACCIO DELL'ALBERO







INFORMAZIONI DI SERVIZIO	12-1	RUOTA ANTERIORE	12-6
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	12-2	FORCELLE ANTERIORI	12-10
MANUBRIO	12-3	CANNOTTO DELLO STERZO	12-17

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Poggiare il motociclo su un banco di lavoro o su un altro supporto.

DATI TECNICI

OGGETTO		VALORI STANDARD	LIMITE DI USURA
Curvatura del perno della ruota		—	0,2 mm
Errore centraggio cerchio ruota	radiale	—	2,0 mm
	assiale	—	2,0 mm
Lunghezza libera molla forcella		595 mm	—
Curvatura canne della forcella		—	0,2 mm
Capacità olio forcella anteriore		300 cc	—
Livello olio forcella anteriore		170 mm	—
Pressione aria forcella anteriore		0 kPa (0 Kg/cm ²)	—

COPPIE DI SERRAGGIO

Bullone supporto manubrio	22-30 Nm (2.2-3.0 kg-m)
Bullone supporto cilindro principale	8-12 Nm (0.8-1.2 kg-m)
Raggio	2,5-5,0 Nm (0.25-0.5 kg-m)
Bullone montaggio disco freno	14-16 Nm (1.4-1.6 kg-m)
Dado perno anteriore	60-80 Nm (6.0-8.0 kg-m)
Bullone esagonale forcella anteriore	20-30 Nm (2.0-3.0 kg-m)
Bullone a calotta forcella anteriore	15-30 Nm (1.5-3.0 kg-m)
Bullone serraggio forcella anteriore (sup.) (inf.)	25-30 Nm (2.5-3.0 kg-m)
	30-35 Nm (3.0-3.5 kg-m)
Dado di regolazione cuscinetto testa dello sterzo	1-2 Nm (0.1-0.2 kg-m)
Dado cannotto dello sterzo	80-120 Nm (8.0-12.0 kg-m)

ATTREZZI

Speciali

Accessorio battitoio per anello di tenuta forcella	07947-KA20200
Chiave per cannotto di sterzo	07916-3710100
Estrattore sfere dei cuscinetti	07953-4250002
Battitoio cannotto di sterzo	07946-4300101

Comuni

Albero per attrezzo rimozione cuscinetti	07746-0050100
Testa per attrezzo rimozione cuscinetti, 15 mm	07746-0050400
Battitoio	07749-0010000
Accessorio 32x35 mm	07746-0010100
Accessorio 42x47 mm	07746-0010300
Guida 15 mm	07746-0040300
Corpo battitoio anello di tenuta forcella	07747-0010100
Prolunga	07716-0020500



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Sterzo duro

- Dado di regolazione 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 dritto

- Forcelle anteriori piegate.
- Perno della ruota anteriore piegato, montaggio non corretto della ruota.
- Diversità di pressione nelle due forcelle anteriori.
- Diversità di quantità di olio nelle due forcelle anteriori.

La ruota anteriore oscilla

- Cerchio piegato.
- Cuscinetti della ruota anteriore usurati.
- Raggi piegati.
- Pneumatico difettoso.
- Dado del perno della ruota serrato non correttamente.

Sospensione troppo morbida

- Insufficienza di olio nelle forcelle.
- Olio nelle forcelle troppo fluido.
- Molle delle forcelle indebolite.

Sospensione troppo rigida

- Livello olio forcella troppo alto (troppo olio)
- Olio nella forcella troppo denso.
- Canne della forcella piegate e/o foderi danneggiati.

Sospensione anteriore rumorosa

- Foderi della forcella bloccati.
- Insufficiente olio nelle forcelle.
- Bulloni forcelle anteriori lenti.

Cattive prestazioni del freno

- Liquido dei freni mancante o insufficiente.
- Pasticche del freno usurate.
- Disco e/o pastiche contaminati.
- La leva entra in contatto con il comando del gas: risistemare il comando dell'acceleratore e il cilindro principale sui loro rispettivi punti di riferimento sul manubrio (pag. 2.5).

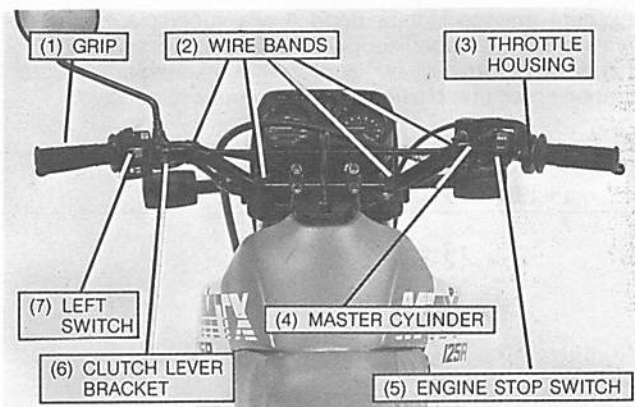


MANUBRIO

RIMOZIONE

Rimuovere le fascette dei fili. Rimuovere la scatola di comando acceleratore, la manopola dell'acceleratore, l'interruttore di arresto del motore ed il cilindro principale dal manubrio destro. Rimuovere l'interruttore del manubrio sinistro e la manopola del manubrio sinistro dal manubrio sinistro. Rimuovere i bulloni del supporto del manubrio, i supporti superiori del manubrio e il manubrio. Rimuovere il supporto della leva della frizione.

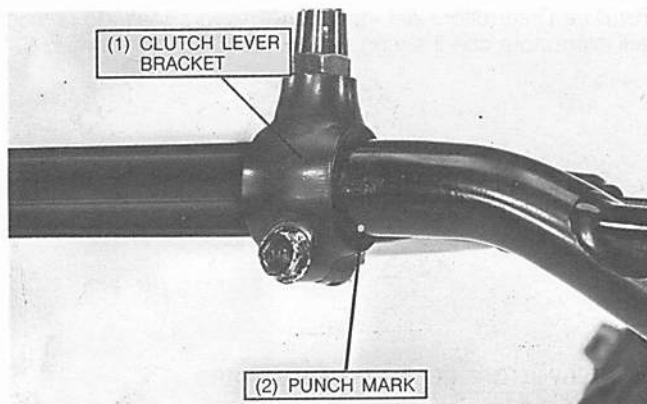
- (1) MANOPOLA
- (2) FASCETTE DEI FILI
- (3) SCATOLA COMANDO ACCELERATORE
- (4) CILINDRO PRINCIPALE
- (5) INTERRUTTORE ARRESTO MOTORE
- (6) SUPPORTO LEVA FRIZIONE
- (7) INTERRUTTORE SINISTRO



INSTALLAZIONE

Installare il supporto della leva della frizione, allineando l'incavo del supporto con il segno di riferimento a punzone sul manubrio.

- (1) SUPPORTO LEVA FRIZIONE
- (2) SEGNO DI RIFERIMENTO PUNZONATO

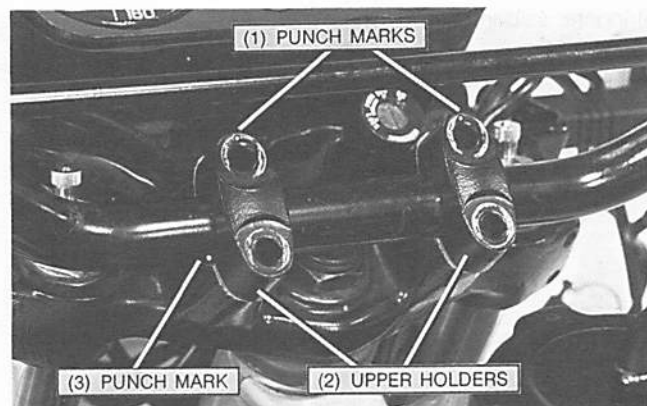


Installare il manubrio sui supporti inferiori.

Allineare i segni di riferimento sul manubrio con la parte superiore dei supporti.

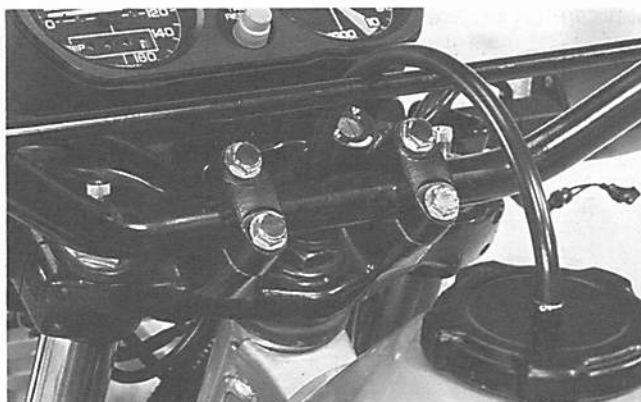
Installare i supporti superiori sul manubrio con i segni di riferimento rivolti in avanti.

- (1) SEGNI DI RIFERIMENTO
- (2) SUPPORTI SUPERIORI
- (3) SEGNO DI RIFERIMENTO



Stringere dapprima i bulloni anteriori poi quelli posteriori alla coppia prescritta.

COPPIA DI SERRAGGIO: 22-30 Nm. (2.2-3.0 Kgm)





RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONE/STERZO

Applicare mastice Honda Bond A alla superficie interna della manopola e alla superficie pulita del manubrio sinistro. Attendere 3-5 minuti ed incollare la manopola. Ruotare la manopola per una distribuzione uniforme dell'adesivo.

NOTA

- Far asciugare la colla per un'ora prima di usare il manubrio.

(1) MANOPOLA DEL MANUBRIO SINISTRO

Installare l'interruttore del manubrio sinistro allineando la tacca dell'interruttore con il segno di riferimento sul manubrio.

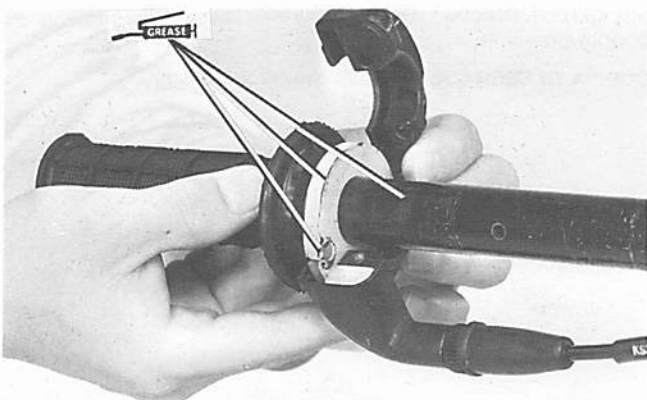
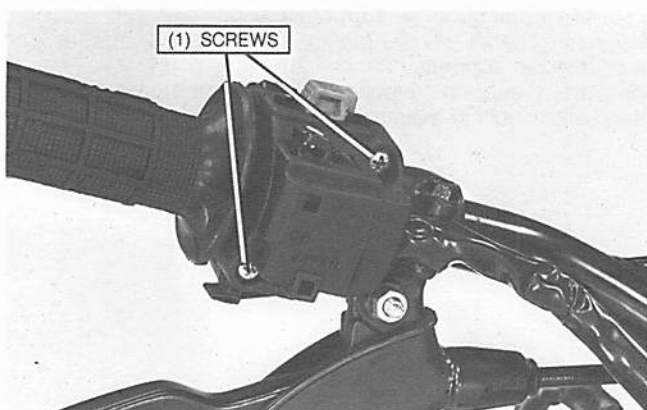
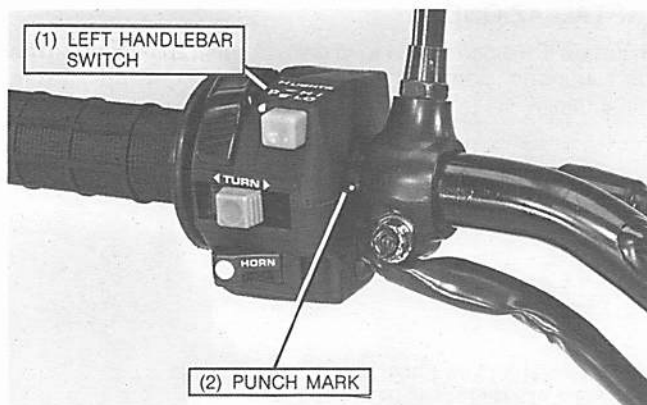
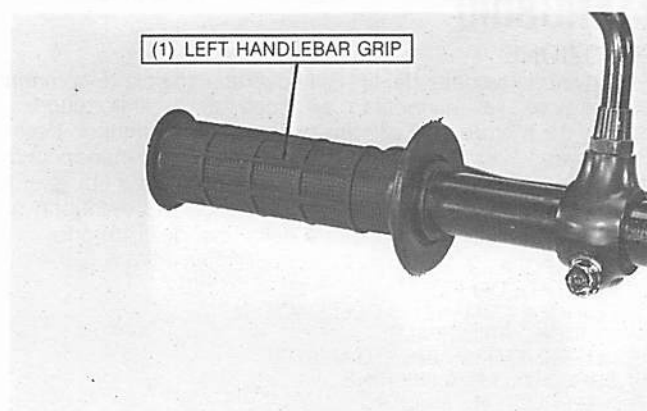
(1) INTERRUTTORE DEL MANUBRIO SINISTRO (2) SEGNO DI RIFERIMENTO

Stringere saldamente dapprima la vite anteriore poi quella posteriore.

(1) VITI

Applicare un leggero strato di grasso alla superficie di scorrimento della manopola del comando del gas e alla scatola del comando gas e far scorrere la manopola sul manubrio.

(1) LUBRIFICARE





Allineare la tacca della scatola del comando gas con il segno di riferimento sul manubrio.
Stringere saldamente prima la vite anteriore poi quella posteriore.

- (1) SEGNO DI RIFERIMENTO
- (2) VITI

Installare l'interruttore di arresto del motore, allineando il foro del supporto inferiore con il foro del manubrio come indicato nella figura.
Stringere saldamente dapprima la vite in alto, poi quella in basso.

- (1) INTERRUTTORE ARRESTO MOTORE
- (2) FORO
- (3) VITI

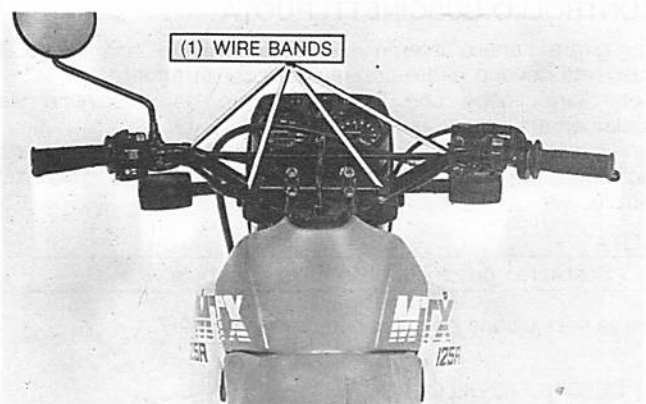
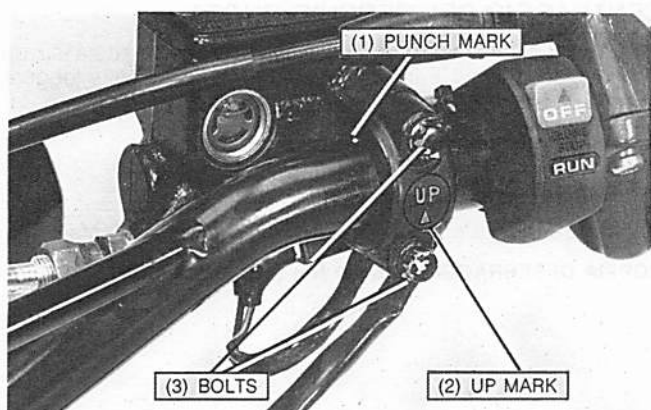
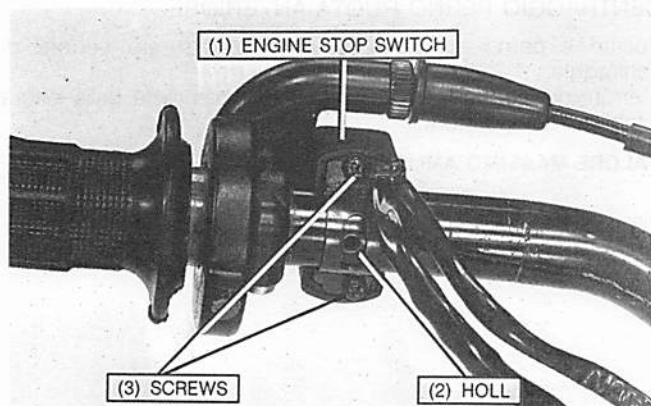
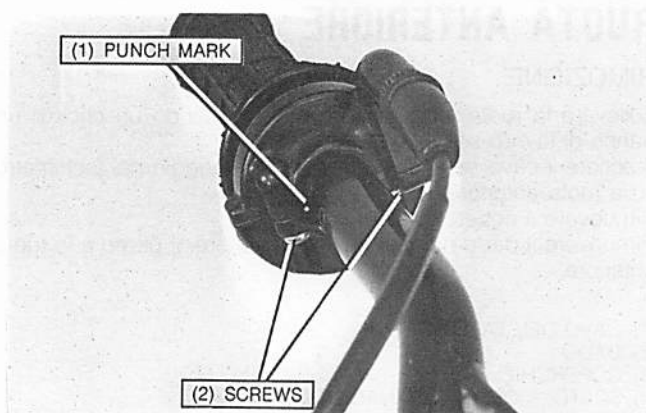
Mettere il cilindro principale sul manubrio.
Installare il supporto del cilindro principale con il segno di riferimento "UP" rivolto verso l'alto e allineare l'estremità del supporto con il segno di riferimento sul manubrio.
Stringere il bullone superiore alla coppia prescritta, poi stringere il bullone inferiore alla stessa coppia.

COPPIA DI SERRAGGIO: 8-12 Nm (0.8-1.2 Kgm)

- (1) SEGNO DI RIFERIMENTO
- (2) SEGNO DI RIFERIMENTO "UP"
- (3) BULLONE

Installare le fascette dei fili.
Regolare il cavo dell'acceleratore (pag. 3-4).

- (1) FASCETTE DEI FILI





RUOTA ANTERIORE

RIMOZIONE

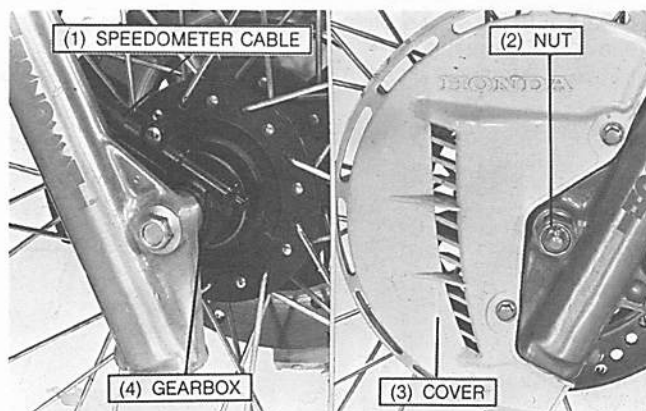
Sollevare la ruota anteriore dal suolo ponendo un crick o un banco di lavoro sotto il motore.

Staccare il cavo del tachimetro dall'ingranaggio del tachimetro sulla ruota anteriore.

Rimuovere il coperchio del disco.

Rimuovere il dado del perno ruota anteriore, il perno e la ruota anteriore.

- (1) CAVO DEL TACHIMETRO
- (2) DADO
- (3) COPERCHIO
- (4) SCATOLA DELL'INGRANAGGIO

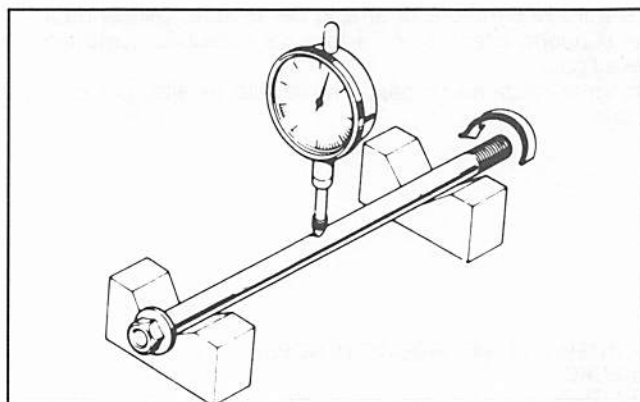


CENTRAGGIO PERNO RUOTA ANTERIORE

Posare il perno su blocchetti a V e misurare l'errore di centraggio.

L'errore di centraggio reale corrisponde alla metà della lettura totale del comparatore.

VALORE MASSIMO AMMESSO: 0,2 mm.



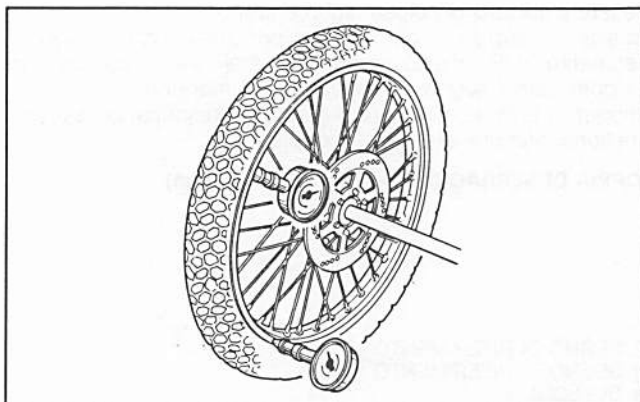
CENTRAGGIO DEL CERCHIO RUOTA

Controllare il centraggio del cerchio posando la ruota su un banco di centraggio. Far girare la ruota manualmente e leggere l'errore di centraggio usando un comparatore.

VALORI MASSIMI AMMESSI:
OSCILLAZIONE RADIALE: 2,0 mm
OSCILLAZIONE ASSIALE: 2,0 mm

Controllare i raggi e stringere quelli che risultano allentati.

COPIA DI SERRAGGIO: 2,5-5,0 Nm (0.25-0.5 Kg)



CONTROLLO CUSCINETTI RUOTA

Far girare l'anello interno di ogni cuscinetto con il dito. I cuscinetti devono girare con facilità e senza rumore.

Controllare anche che l'anello esterno del cuscinetto sia saldamente alloggiato sul mozzo ruota.

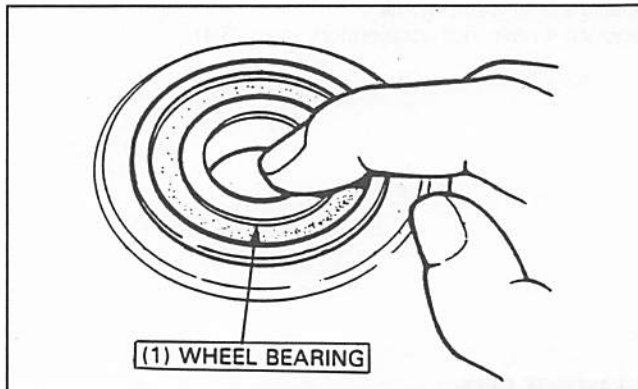
Rimuovere e scartare i cuscinetti se gli anelli non girano facilmente, silenziosamente o se hanno eccessivo gioco sul mozzo.

NOTA

- Sostituire i cuscinetti della ruota in coppia.

Per la sostituzione dei cuscinetti vedi pag. 12-7.

- (1) CUSCINETTO DELLA RUOTA

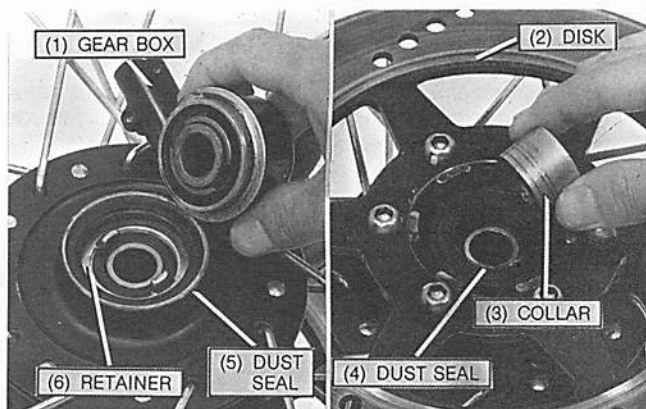




SMONTAGGIO

Rimuovere la scatola del rinvio tachimetro, l'anello parapolvere e l'anello di ritegno dell'ingranaggio del tachimetro. Rimuovere il collare, l'anello parapolvere e il disco del freno.

- (1) SCATOLA DEL RINVIO TACHIMETRO
- (2) DISCO DEL FRENO
- (3) COLLARE
- (4) ANELLO PARAPOLVERE
- (5) ANELLO PARAPOLVERE
- (6) ANELLO DI RITEGNO

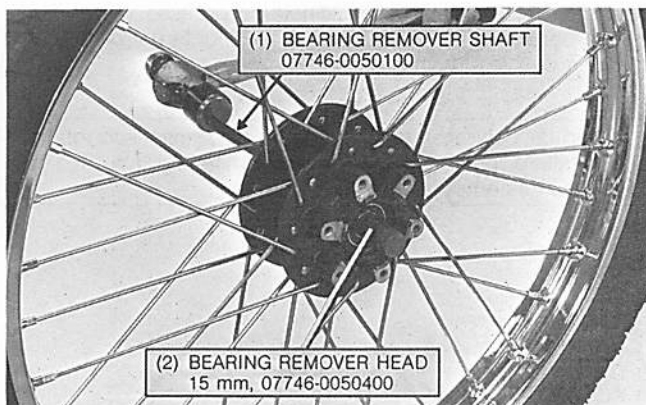


Rimuovere i cuscinetti della ruota e la bussola distanziale dal mozzo della ruota.

NOTA

- Non rimontare i vecchi cuscinetti; una volta rimossi, i cuscinetti devono essere sostituiti con nuovi cuscinetti.

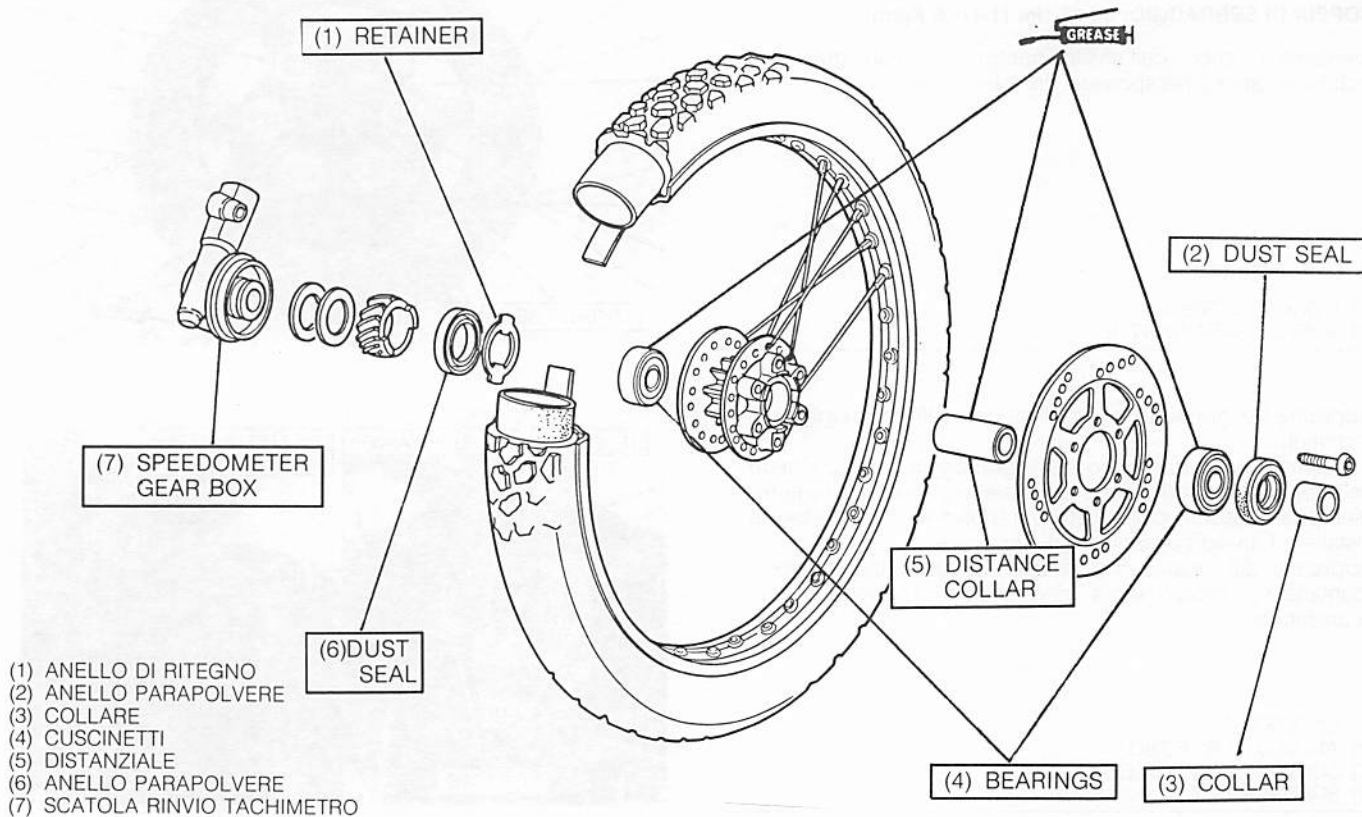
- (1) ALBERO ESTRATTORE CUSCINETTI
- (2) TESTA DELL'ESTRATTORE PER CUSCINETTI



MONTAGGIO

ATTENZIONE

- Non applicare del grasso sul disco del freno: ciò pregiudica la forza frenante.



- (1) ANELLO DI RITEGNO
- (2) ANELLO PARAPOLVERE
- (3) COLLARE
- (4) CUSCINETTI
- (5) DISTANZIALE
- (6) ANELLO PARAPOLVERE
- (7) SCATOLA RINVIO TACHIMETRO



RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONE/STERZO

Collocare il cerchio sul banco di lavoro.

Posare il mozzo con il disco rivolto verso il basso e cominciare ad infilare i raggi nuovi.

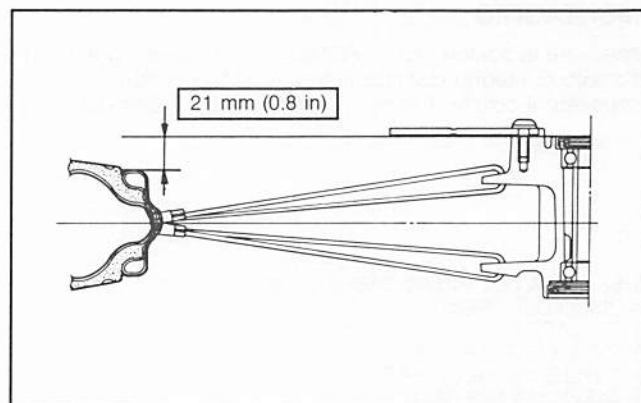
Regolare la posizione del mozzo in modo tale che la distanza dalla superficie alla estremità sinistra del mozzo al lato del cerchio sia 21 mm come indicato dalla figura.

Stringere i raggi in due o tre passaggi successivi.

COPPIA DI SERRAGGIO: 2,5-5,0 Nm (0.25-0.5 Kgm)

Controllare l'errore di centraggio della ruota (pag. 12-6).

Installare il bloccaggio del cerchio, la fascetta del cerchio, la camera d'aria ed il pneumatico.



Riempire tutte le cavità dei cuscinetti con grasso.

Inserire dapprima il cuscinetto destro e montare il distanziale.

Inserire il cuscinetto sinistro.

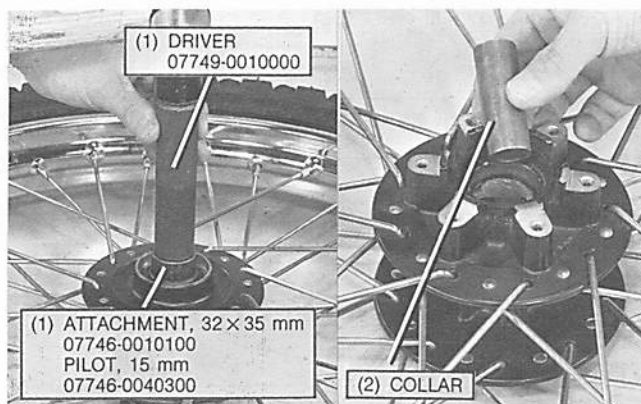
NOTA

- Non far oscillare i cuscinetti quando si inseriscono.
- Installare cuscinetti con la estremità sigillata rivolta verso l'esterno.

(1) BATTITOIO 07749-0010000

(2) DISTANZIALE

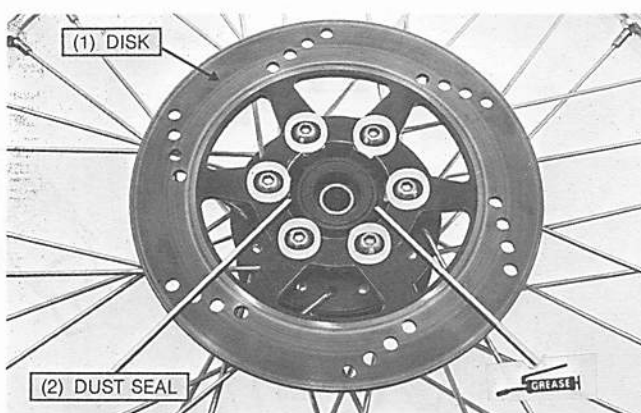
(3) ACCESSORIO, 32x35 mm GUIDA 15 mm



Installare il disco del freno sul mozzo della ruota e stringere i bulloni di montaggio del disco.

COPPIA DI SERRAGGIO: 14-16 Nm (1.4-1.6 Kgm)

Riempire i labbri dell'anello parapolvere con grasso e installare l'anello parapolvere del lato sinistro.



(1) DISCO DEL FRENO

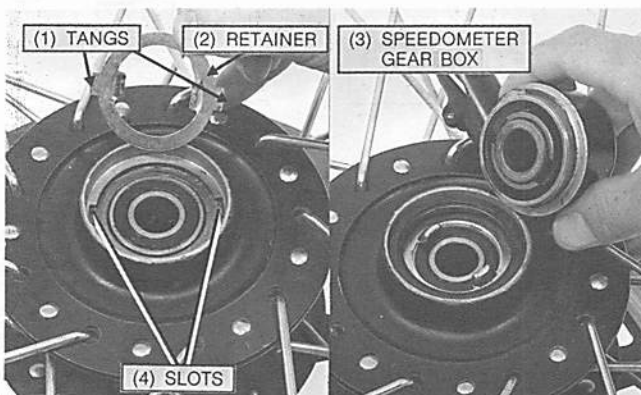
(2) ANELLO PARAPOLVERE

Applicare del grasso all'anello di ritegno dell'ingranaggio del tachimetro.

Installare l'anello di ritegno dell'ingranaggio del tachimetro nel mozzo ruota, allineando le linguette con le scanalature.

Riempire i labbri dell'anello parapolvere con grasso e installare l'anello parapolvere sul lato destro.

Applicare del grasso alla scatola di rinvio tachimetro e montarla sul mozzo ruota, allineando le linguette con le scanalature.



(1) LINGUETTE

(2) ANELLO DI RITEGNO

(3) SCATOLA RINVIO TACHIMETRO

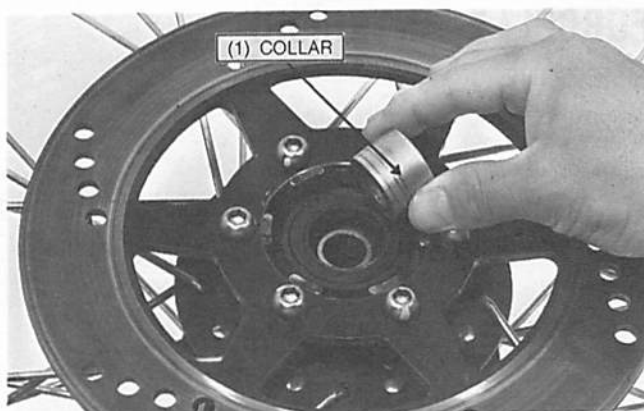
(4) SCANALATURE



Installare il collare.

Pulire il disco del freno con un prodotto sgrassante di alta qualità.

(1) COLLARE



INSTALLAZIONE

Sistemare la pinza sopra il disco del perno facendo attenzione a non danneggiare le pastiche.

Pulire l'albero del perno ruota e montarlo.

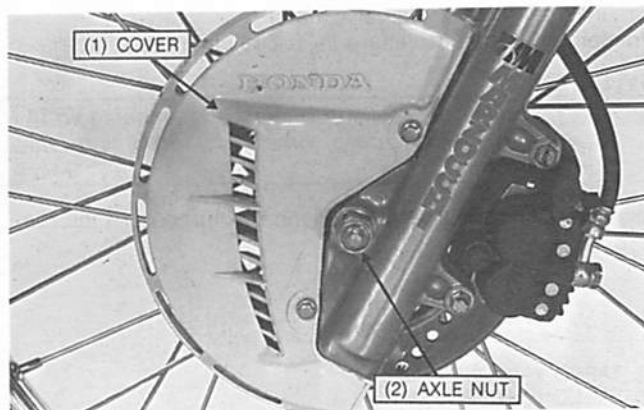
Stringere il dado del perno ruota alla coppia prescritta.

COPPIA DI SERRAGGIO: 60-80 Nm (6.0-8.0 Kgm)

Installare il coperchio del disco del freno.

(1) COPERCHIO

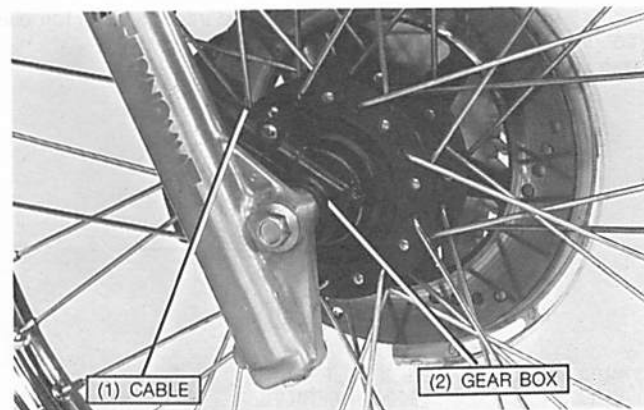
(2) PERNO DEL DISCO RUOTA



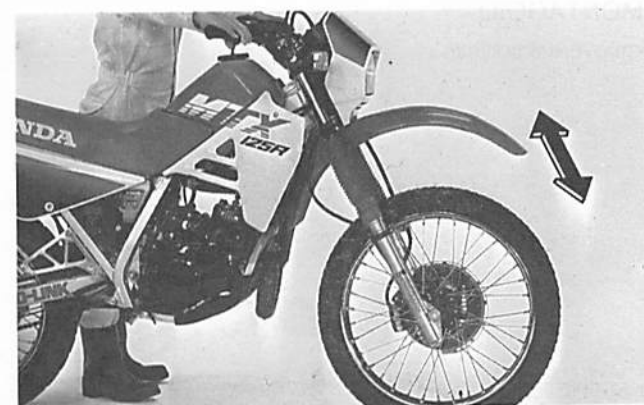
Collegare il cavo del tachimetro alla scatola di rinvio.

(1) CAVO

(2) SCATOLA DI RINVIO



Applicando il freno anteriore, pompare diverse volte le forcelle anteriori per stabilizzare il perno ruota e controllare il funzionamento del freno anteriore.





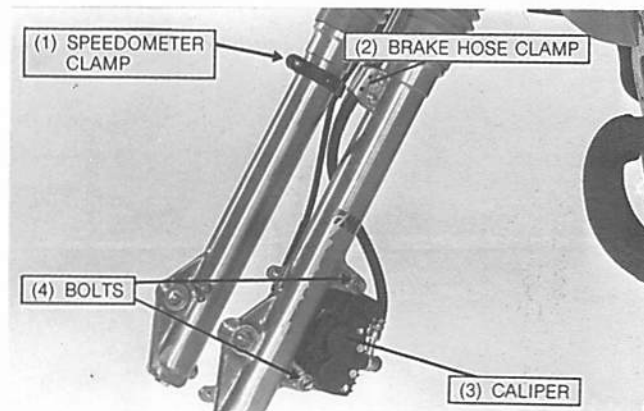
FORCELLE ANTERIORI

RIMOZIONE

Rimuovere i seguenti particolari:

- ruota anteriore (pag. 12.6);
- bulloni morsetti tubazione freno;
- bulloni di montaggio della pinza e la pinza della forcella sinistra;
- morsetto del cavo del tachimetro dalla forcella sinistra.

- (1) MORSETTO DEL CAVO DEL TACHIMETRO
(2) MORSETTO TUBAZIONE FRENO
(3) PINZA
(4) BULLONI



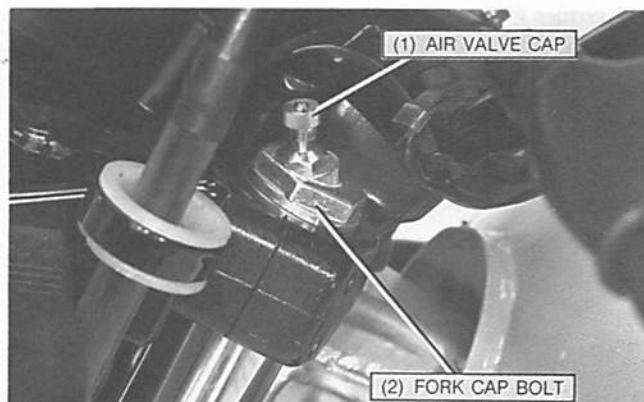
Rimuovere il tappo della valvola aria.
Premere la valvola dell'aria e far uscire l'aria dalla forcella.

AVVERTENZA

- Se non si fa uscire l'aria prima dello smontaggio, il bullone del tappo della forcella può diventare un proiettile.

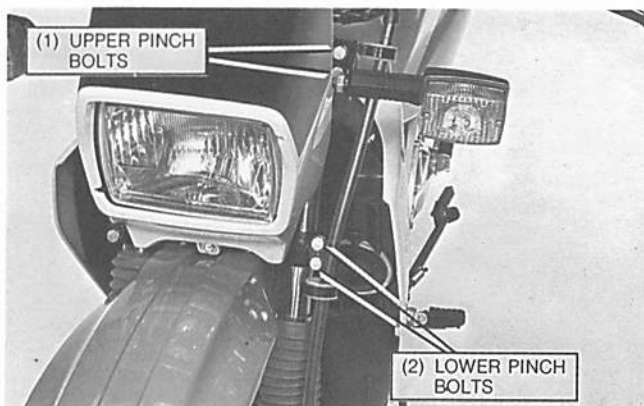
Allentare provvisoriamente il bullone del tappo della forcella.

- (1) TAPPO VALVOLA ARIA
(2) BULLONE TAPPO FORCELLA



Allentare i bulloni di serraggio superiori ed inferiori della forcella anteriore.
Rimuovere la forcella anteriore.

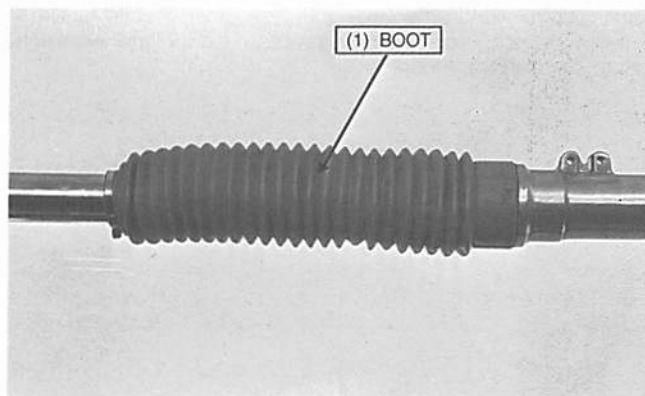
- (1) BULLONE DI SERRAGGIO SUPERIORE
(2) BULLONE DI SERRAGGIO INFERIORE



SMONTAGGIO

Rimuovere il soffietto.

- (1) SOFFIETTO





Rimuovere il bullone del tappo della forcella.

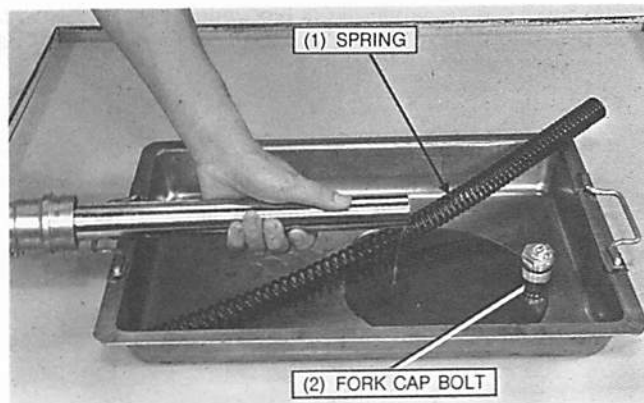
AVVERTENZA

- Il tappo è sotto pressione della molla. Fare attenzione nella rimozione e proteggersi gli occhi ed il volto.

Rimuovere la molla della forcella.

Scaricare il liquido della forcella pompando la forcella in su e in giù diverse volte.

- (1) MOLLA
(2) BULLONE DEL TAPPO DELLA FORCELLA



Bloccare il fodero della forcella con una morsa a ganasce in materiale tenero o avvolgerla in una pezza.
Rimuovere il bullone a testa cava.

NOTA

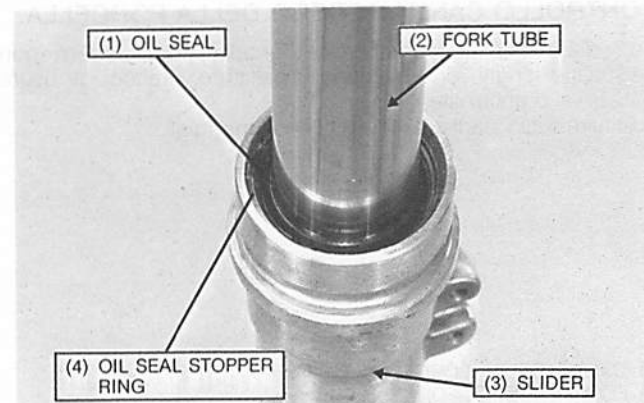
- Non stringere eccessivamente il fodero della forcella nella morsa.
- Installare provvisoriamente la molla ed il tappo della forcella se la rimozione del bullone a testa cava risulta difficoltosa.

- (1) BULLONE A TESTA CAVA



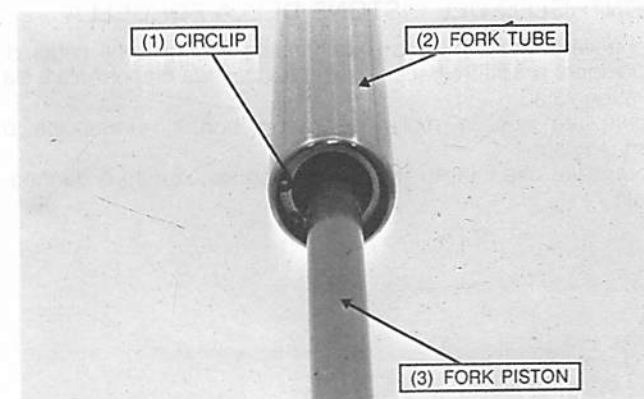
Rimuovere l'anello di fermo del paraolio.
Con movimenti rapidi estrarre la canna della forcella dal fodero.
Rimuovere l'anello paraolio.

- (1) ANELLO PARAOLIO
(2) CANNA DELLA FORCELLA
(3) FODERO
(4) ANELLO DI FERMO DEL PARAOLIO



Rimuovere l'anello elastico.
Estrarre il pistone della forcella dalla canna della forcella.

- (1) ANELLO ELASTICO
(2) CANNA DELLA FORCELLA
(3) PISTONE DELLA FORCELLA

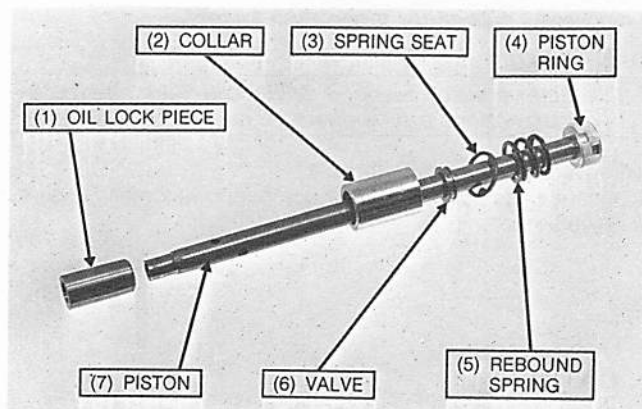




RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONE/STERZO

Rimuovere il collare, la valvola di bloccaggio olio, la valvola la sede della molla, la molla di rilascio e l'anello del pistone dal pistone della forcella.

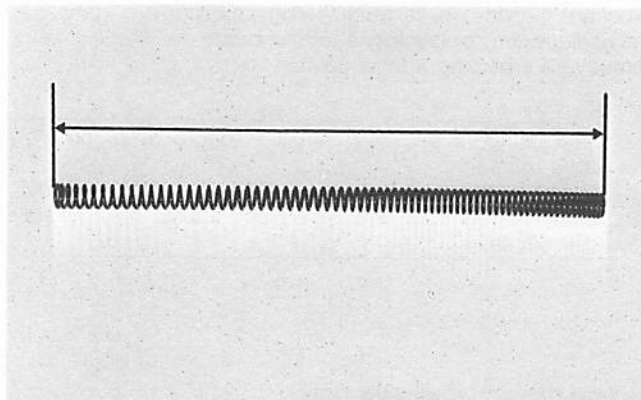
- (1) VALVOLA BLOCCAGGIO OLIO
- (2) COLLARE
- (3) SEDE DELLA MOLLA
- (4) ANELLO DEL PISTONE
- (5) MOLLA DI RILASCIO
- (6) VALVOLA
- (7) PISTONE



CONTROLLO DELLA MOLLA DELLA FORCELLA

Misurare la lunghezza libera della molla della forcella.

LUNGHEZZA LIBERA: 595 mm

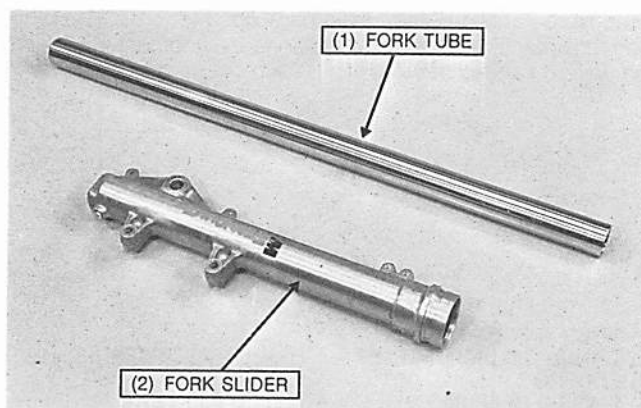


CONTROLLO CANNA/FODERO DELLA FORCELLA

Controllare che la canna della forcella ed il fodero non presentino segni di abrasione, scalfitture, tracce di usura eccessiva o anormale.

Sostituire tutti i particolari usurati o danneggiati.

- (1) CANNA DELLA FORCELLA
- (2) FODERO DELLA FORCELLA



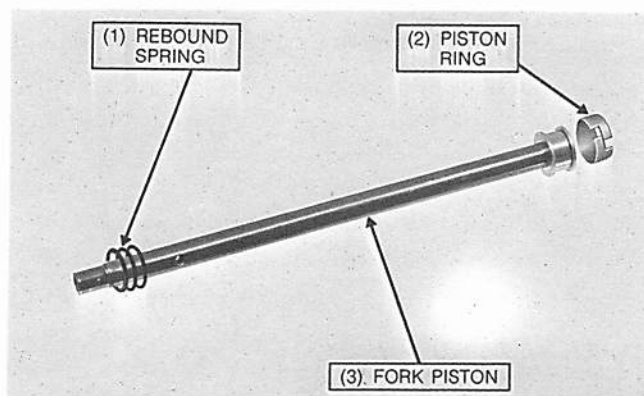
CONTROLLO DEL PISTONE DELLA FORCELLA

Controllare che il pistone della forcella non presenti segni di abrasione, scalfitture tracce di usura eccessiva o anormale o sia danneggiata.

Controllare che la molla di rilascio non sia indebolita o danneggiata.

Controllare che l'anello del pistone non sia usurato o danneggiato.

- (1) MOLLA DI RILASCIO
- (2) ANELLO DEL PISTONE
- (3) PISTONE DELLA FORCELLA

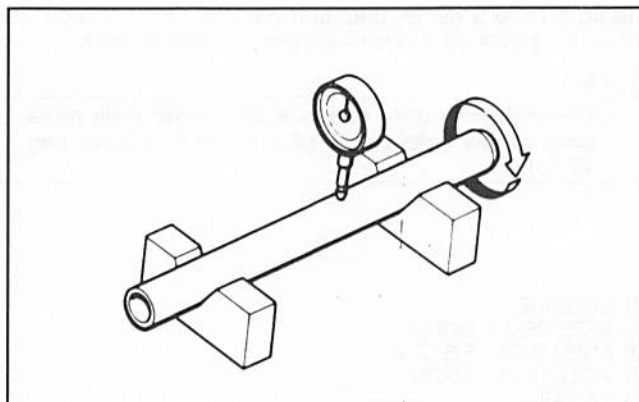




CONTROLLO DELLA CANNA DELLA FORCELLA

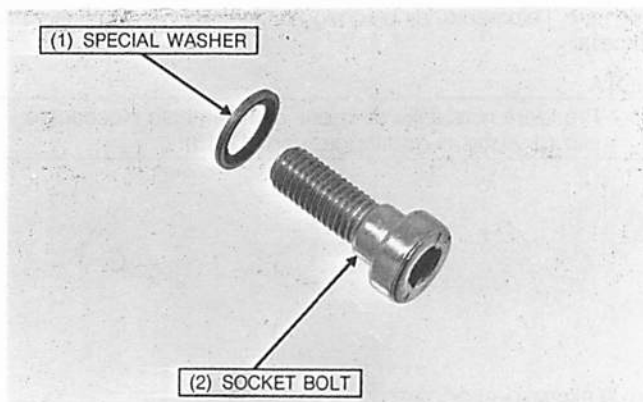
Appoggiare la canna della forcella su blocchetti a V e controllare l'errore di centraggio.
L'errore di centraggio reale corrisponde alla metà della lettura sul comparatore.

LIMITE DI USURA: 0,20 mm



CONTROLLO DEL BULLONE A TESTA CAVA E DELLA RONDELLA SPECIALE

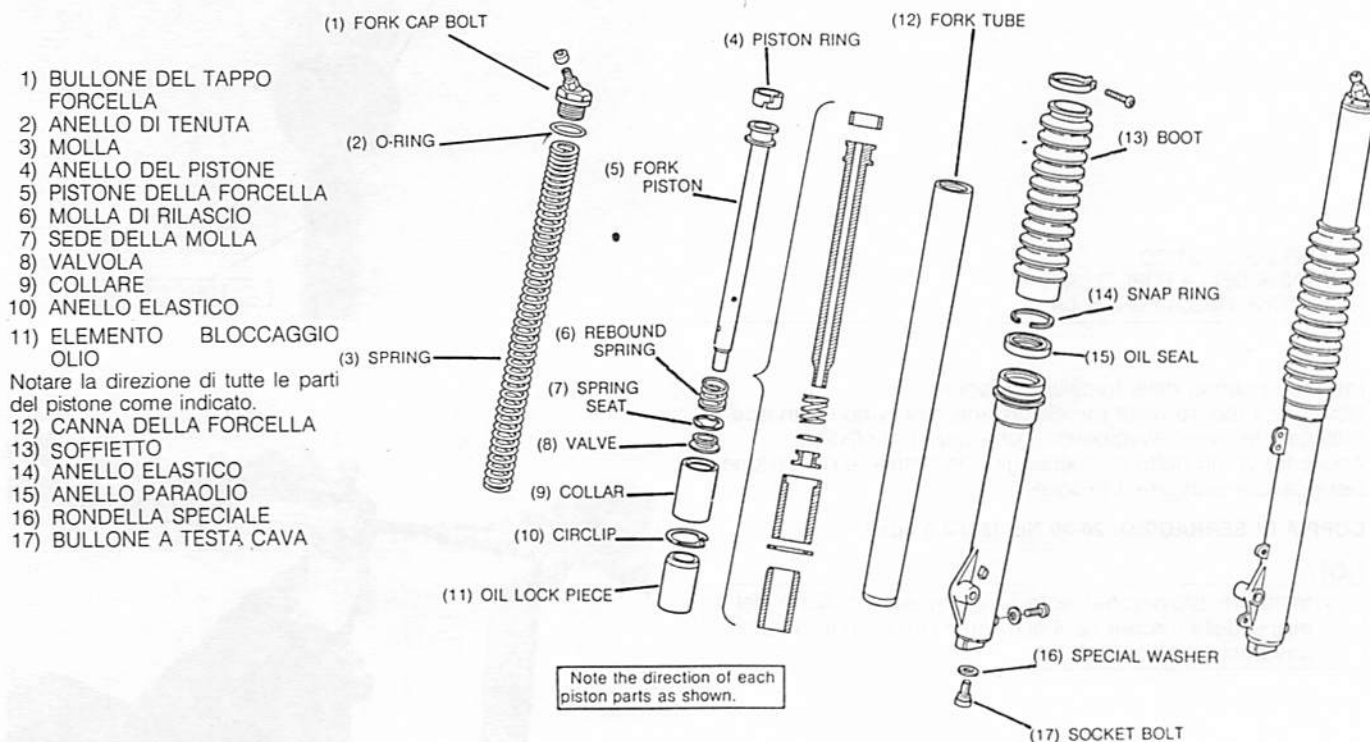
Controllare che il bullone a testa cava non sia usurato o danneggiato.
Controllare che la rondella speciale non sia usurata o indebolita.



- (1) RONDELLA SPECIALE
- (2) BULLONE A TESTA CAVA

MONTAGGIO

Lavare tutti i particolari con un solvente prima di rimontarli.





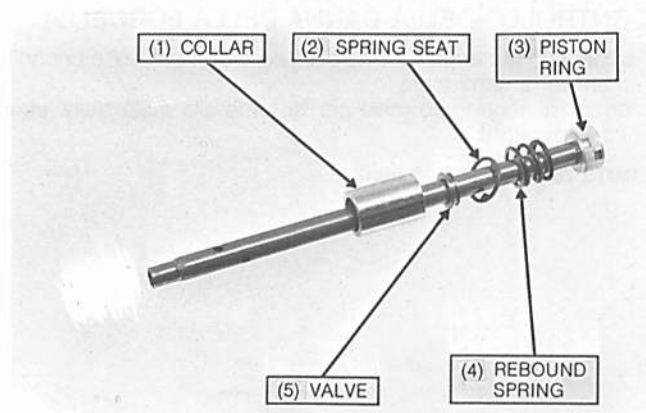
RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONE/STERZO

Installare l'anello del pistone, la molla di rilascio, la sede della molla, la valvola ed il collare sul pistone della forcella.

NOTA

- Prendere nota della direzione della sede della molla, della valvola e del collare (disegno di montaggio pag. 12-13).

- (1) COLLARE
(2) SEDE DELLA MOLLA
(3) ANELLO DEL PISTONE
(4) MOLLA DI RILASCIO
(5) VALVOLA

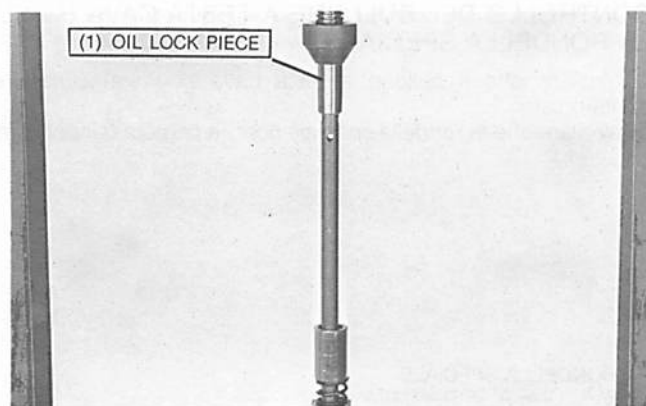


Premere l'elemento di bloccaggio dell'olio nel pistone della forcella.

NOTA

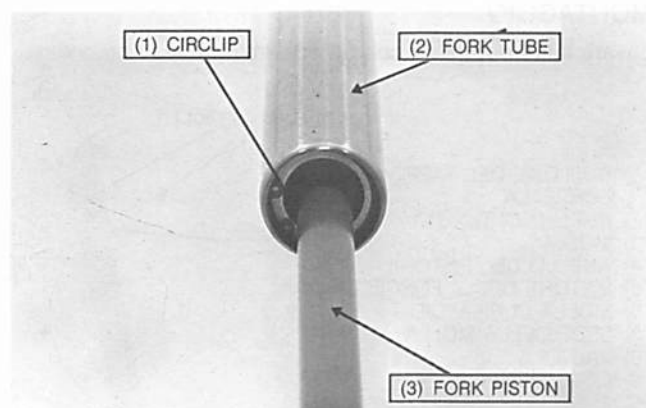
- Prendere nota della direzione dell'elemento bloccaggio olio (disegno di montaggio pag. 12-13).

- (1) ELEMENTO BLOCCAGGIO OLIO



Inserire il gruppo del pistone della forcella nella canna della forcella.
Installare l'anello elastico.

- (1) ANELLO ELASTICO
(2) CANNA DELLA FORCELLA
(3) PISTONE DELLA FORCELLA

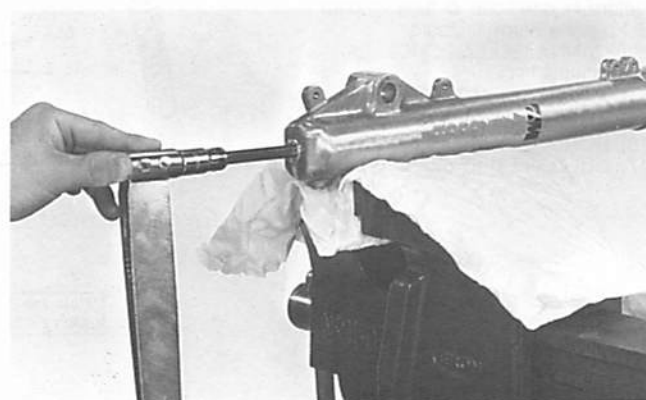


Inserire la canna della forcella nel fodero.
Bloccare il fodero della forcella in una morsa con ganasce di materiale tenero o avvolgerlo in una pezza di officina.
Applicare un prodotto di bloccaggio alle filettature del bullone a testa cava e stringere il bullone.

COPPIA DI SERRAGGIO: 20-30 Nm (2.0-3.0 kgm)

NOTA

- Installare provvisoriamente la molla ed il bullone del tappo della forcella se il serraggio del bullone a testa cava risulta difficoltoso.





Cospargere un paraolio nuovo con olio ATF e montarlo con i segni di riferimento rivolti verso l'alto.
Inserire il paraolio al suo posto con il battitoio per paraolio e il relativo accessorio.
Installare l'anello di fermo del paraolio.

- (1) CORPO DEL BATTITOIO PARAOLIO FORCELLA 07747-0010100
(2) ACCESSORIO BATTITOIO 007947-KA20200

Riempire con la quantità di olio prescritta, ATF.

CAPACITÀ: 300 cc

Comprimere fino in fondo la forcella anteriore e misurare il livello dell'olio partendo dall'alto della forcella.

NOTA

- Assicurarsi che il livello dell'olio sia uguale nelle due canne della forcella.

LIVELLO OLIO STANDARD: 170 mm.

Livello massimo olio	175 mm	Con la pressione aria prescritta, la molla forcella è leggermente più dura.
Livello minimo:	165 mm	Con la pressione aria prescritta, la molla forcella è leggermente più morbida.

- (1) LIVELLO OLIO
(2) OLIO DELLA FORCELLA

Asciugare tutti i residui dell'olio dalla molla della forcella e montarla nella canna con la spirale stretta rivolta verso il bullone del tappo della forcella.

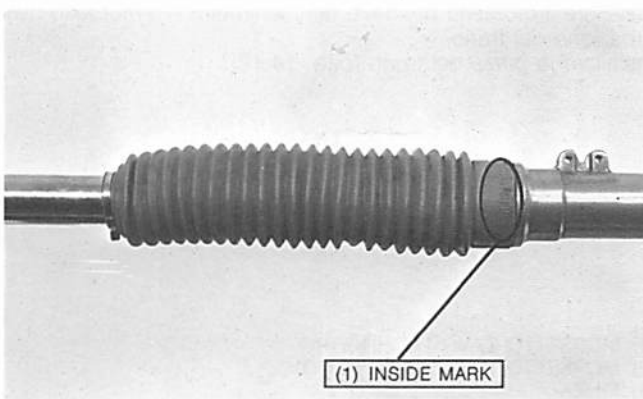
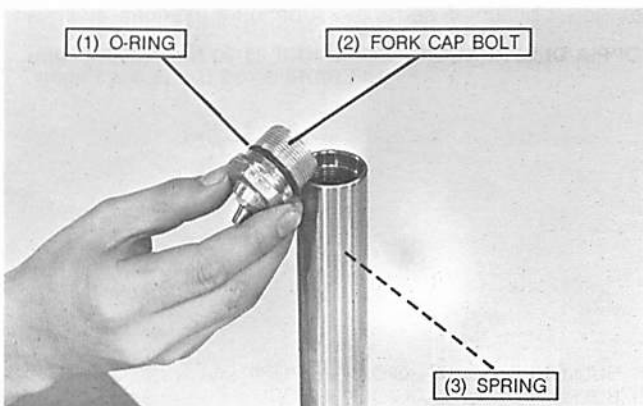
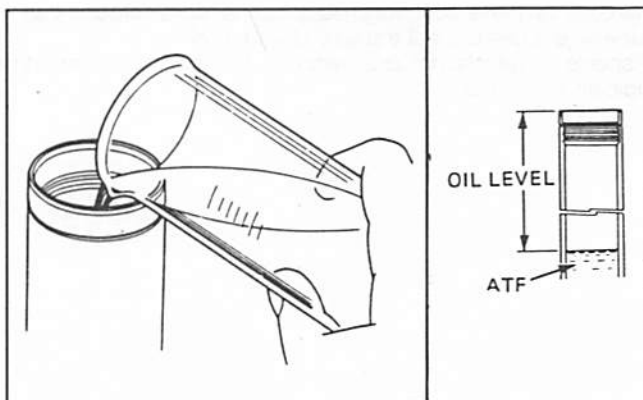
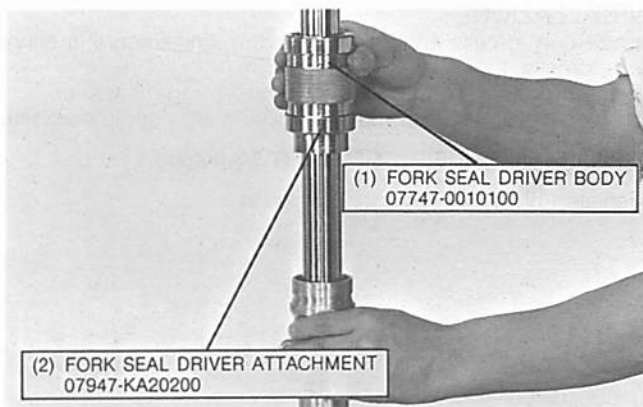
Controllare che l'anello di tenuta del bullone del tappo della forcella non sia usurato o allentato.

Installare provvisoriamente il bullone del tappo della forcella.

- (1) ANELLO DI TENUTA
(2) BULLONE DEL TAPPO DELLA FORCELLA
(3) MOLLA

Installare il soffietto della forcella con il segno di riferimento "INSIDE" rivolto verso il basso e verso l'interno.

- (1) SEGNO DI RIFERIMENTO "INSIDE"





RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONE/STERZO

INSTALLAZIONE

Installare la forcella anteriore ruotando manualmente la canna della forcella.

Stringere provvisoriamente i bulloni di serraggio superiori.

Stringere il bullone del tappo della forcella alla coppia prescritta.

COPPIA DI SERRAGGIO: 15-30 Nm (1.5-3.0 kgm)

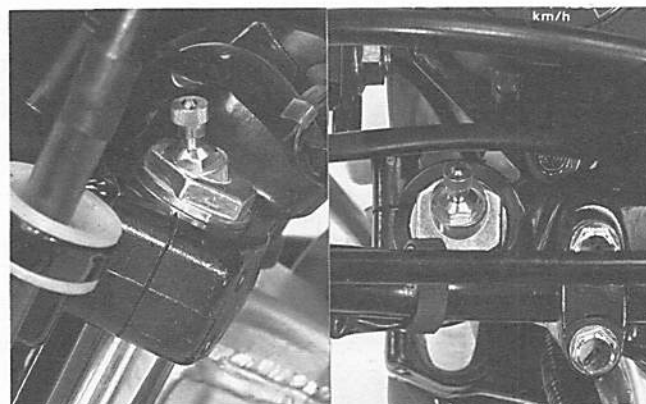
Allentate i bulloni di serraggio superiori.

(1) BULLONE DEL TAPPO DELLA FORCELLA.



Allineare la parte superiore della canna della forcella con la superficie superiore del trapezio della forcella.

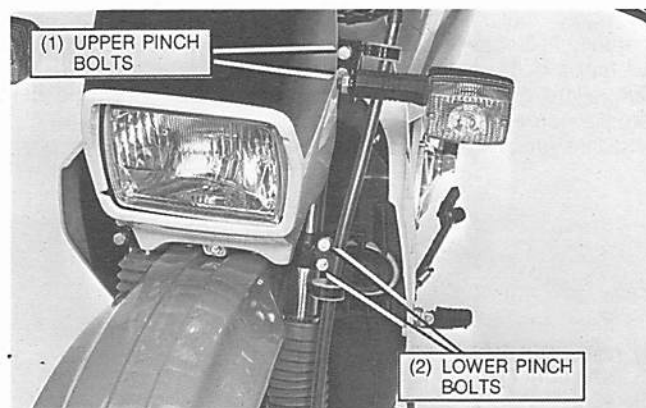
Disporre la valvola dell'aria verso la direzione anteriore come indicato nella figura.



Stringere i bulloni di serraggio superiori e inferiori.

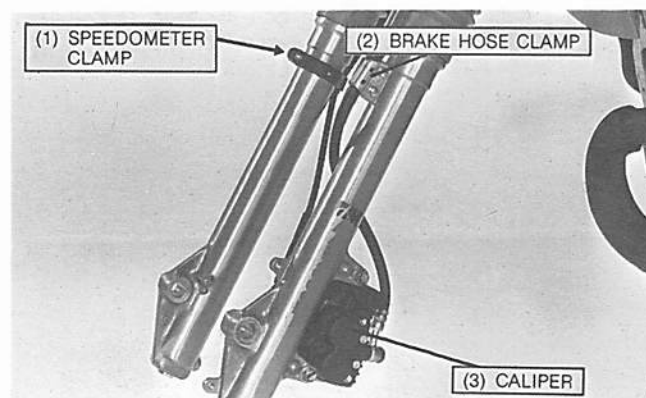
COPPIA DI SERRAGGIO: SUPERIORI 25-30 Nm (2.5-3.0 kgm)
INFERIORI 30-35 Nm (3.0-3.5 kgm)

(1) BULLONI DI SERRAGGIO SUPERIORI
(2) BULLONI DI SERRAGGIO INFERIORI



Installare il morsetto del cavo del tachimetro e il morsetto della tubazione del freno.

Installare la pinza del freno (pag. 14-12).



(1) MORSETTO CAVO TACHIMETRO
(2) MORSETTO TUBAZIONE FRENO
(3) PINZA



Installare la ruota anteriore (pag. 12-9).

Spingere il soffietto della forcella verso l'alto fino a che tocchi appena il canotto dello sterzo.

Assicurarsi che non vi sia alcun peso sulla ruota anteriore e caricare le forcelle con l'aria compressa.

PRESSIONE STANDARD: 0 kPa (0 Kg/cm²)

AVVERTENZA

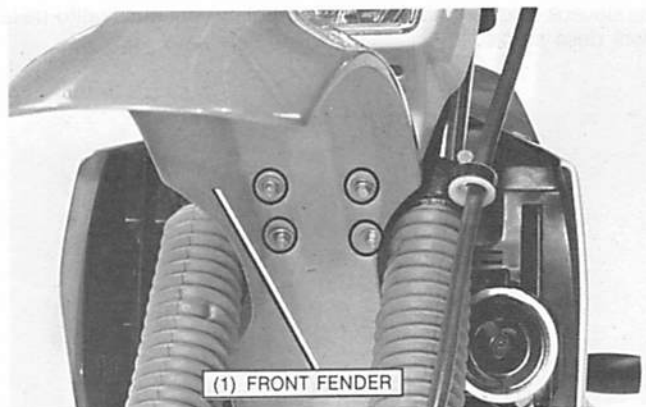
- Usare una pompa a basso volume, e a bassa pressione per caricare le forcelle.



CANNOTTO DELLO STERZO

RIMOZIONE

Rimuovere i quattro bulloni di montaggio del parafrangente anteriore e rimuovere il parafrangente.

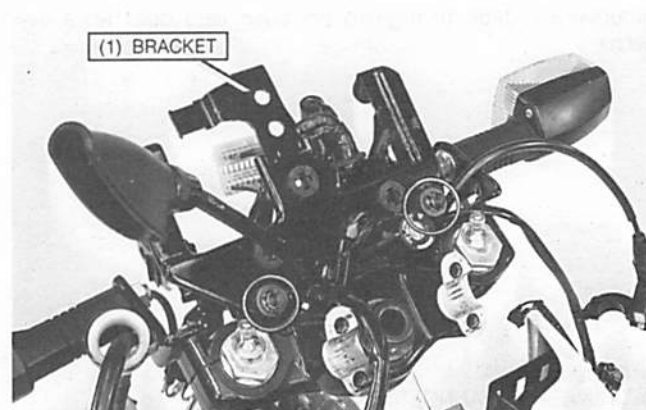


(1) PARAFANGO ANTERIORE

Rimuovere i seguenti particolari:

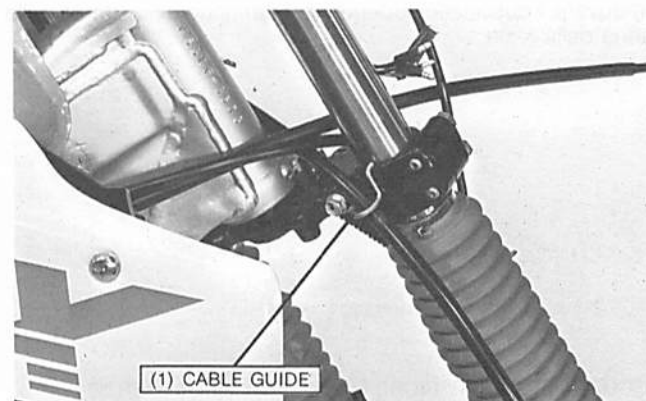
- Faro (pag. 19-3)
- Strumenti (pag. 19-5)
- Manubrio (pag. 12-3)
- Ruota anteriore (pag. 12-6)

Rimuovere il supporto degli strumenti e del faro.



(1) SUPPORTO

Rimuovere la guida del cavo del tachimetro dal canotto dello sterzo.



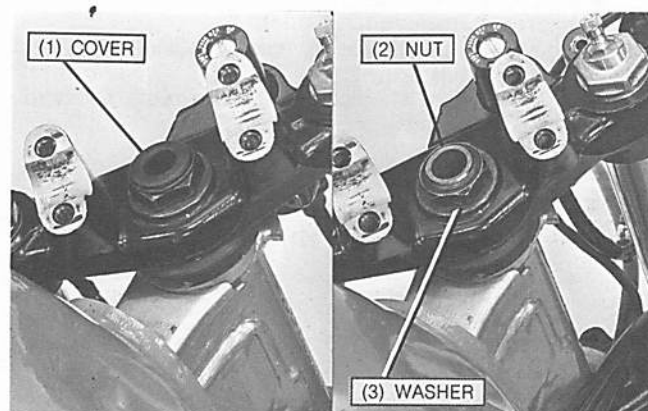
(1) GUIDA DEL CAVO



RUOTA ANTERIORE/SOSPENSIONE/STERZO

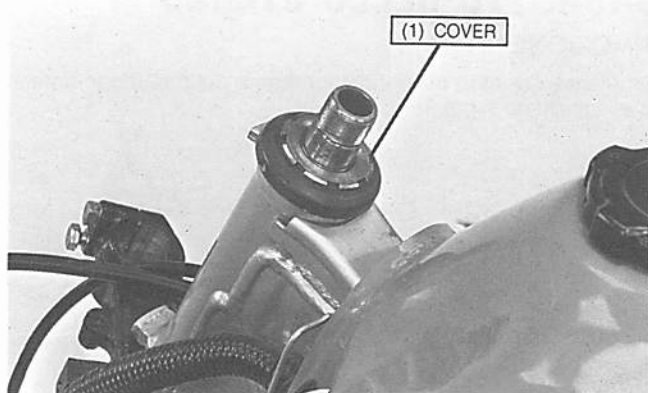
Rimuovere il coperchio del dado del canotto dello sterzo.
Rimuovere il dado del canotto dello sterzo e la rondella.
Rimuovere le forcelle anteriori (pag. 12-10) e il trapezio superiore della forcella.

- (1) COPERCHIO
- (2) DADO
- (3) RONDELLA



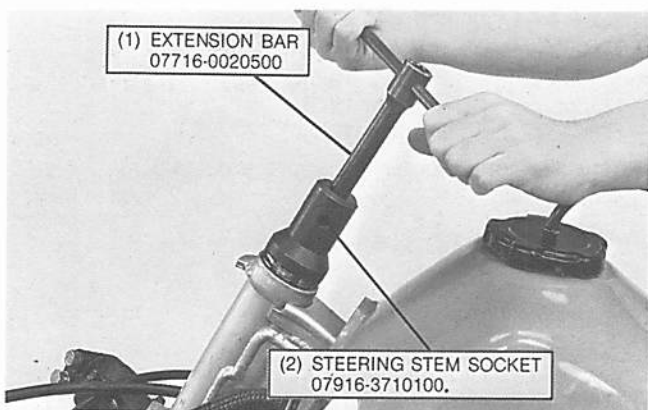
Rimuovere il coperchio del dado di registro del cuscinetto della testa dello sterzo.

- (1) COPERCHIO



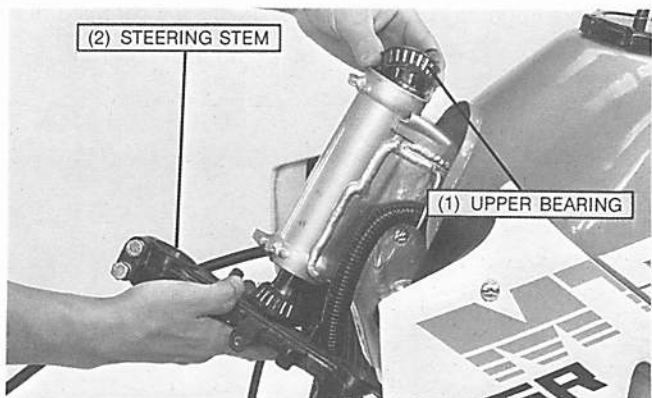
Rimuovere il dado di registro del cuscinetto della testa dello sterzo.

- (1) PROLUNGA
- (2) CHIAVE PER CANNOTTO DELLO STERZO



Rimuovere il cuscinetto superiore e il canotto dello sterzo dalla canna della testa.

- (1) CUSCINETTO SUPERIORE CANNOTTO DELLO STERZO





SOSTITUZIONE CUSCINETTI

NOTA

- Sostituire sempre insieme il cuscinetto e l'anello di guida del cuscinetto.

Rimuovere gli anelli dei cuscinetti superiori e inferiori dalla testa dello sterzo.

(1) ESTRATTORE SFERE CUSCINETTI

Installare i nuovi anelli di guida dei cuscinetti.

NOTA

- Se il motociclo ha subito un incidente, esaminare attentamente che non vi siano fessurazioni nel settore intorno alla testa dello sterzo.

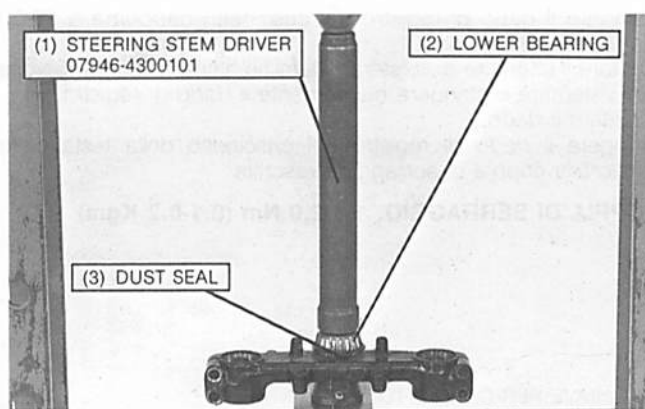
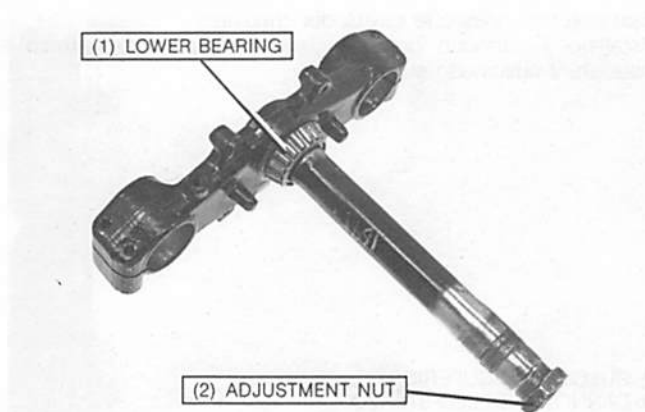
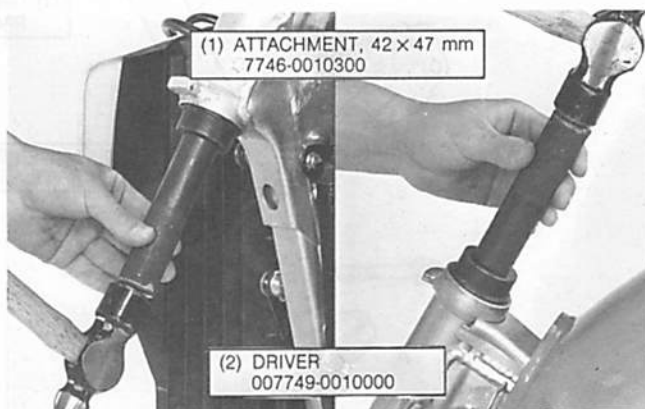
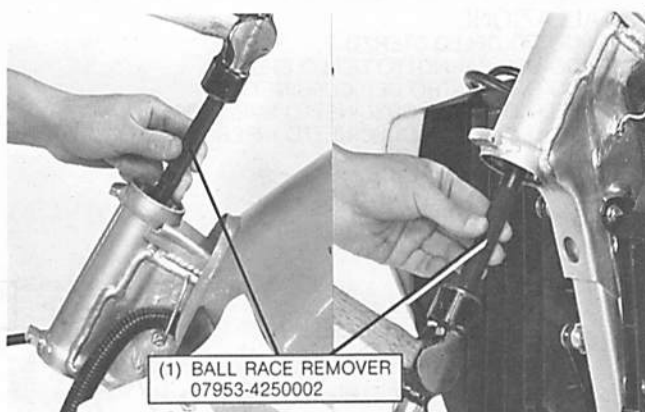
- (1) ACCESSORIO, 42x47 mm
(2) BATTITOIO

Installare il dado di registro del cuscinetto sulla parte superiore del canotto dello sterzo per evitare di danneggiare le filettature.
Rimuovere il cuscinetto inferiore dal canotto dello sterzo.
Sostituire l'anello parapolvere con uno nuovo ogni volta che viene rimosso.

- (1) CUSCINETTO INFERIORE
(2) DADO DI REGISTRO

Installare l'anello parapolvere nuovo.
Installare il cuscinetto inferiore mediante una pressa idraulica ed il battitoio del canotto dello sterzo.

- (1) BATTITOIO DEL CANNOTTO DELLO STERZO
(2) CUSCINETTO ANTERIORE
(3) ANELLO PARAPOLVERE

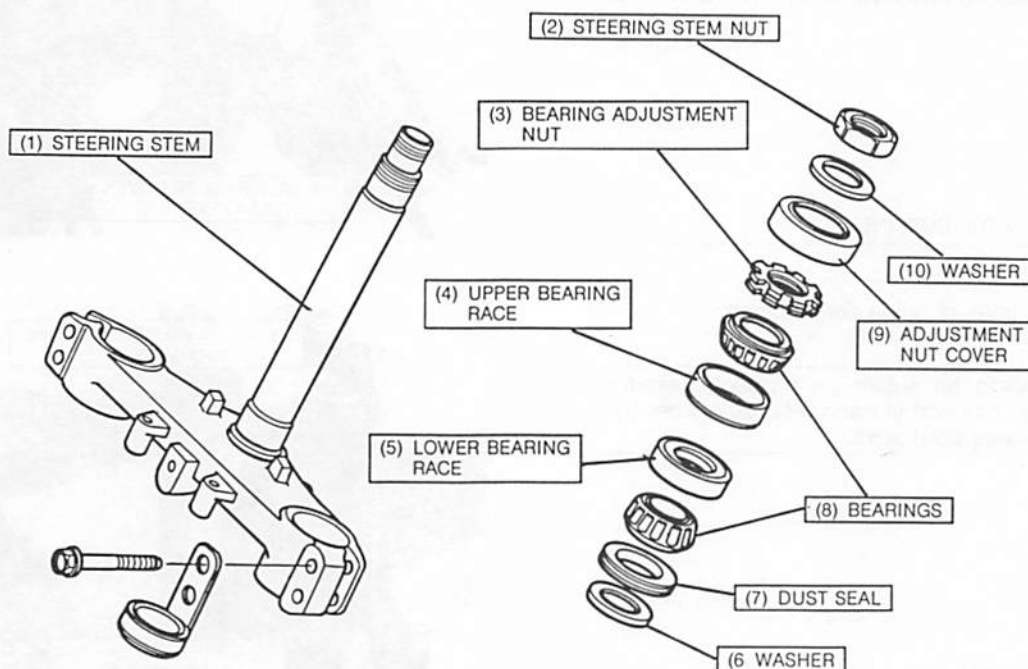




INSTALLAZIONE

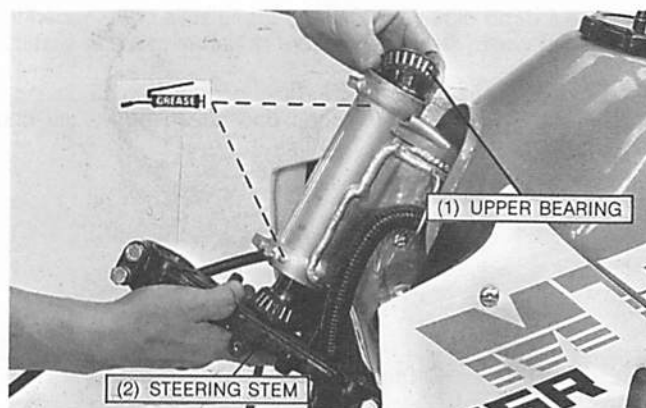
- (1) CANNOTTO DELLO STERZO
- (2) DADO DEL CANNOTTO DELLO STERZO
- (3) DADO DI REGISTRO DEL CUSCINETTO
- (4) ANELLO DI GUIDA CUSCINETTO SUPERIORE
- (5) ANELLO DI GUIDA CUSCINETTO INFERIORE

- (6) RONDELLA
- (7) ANELLO PARAPOLVERE
- (8) CUSCINETTI
- (9) COPERCHIO DADO DI REGISTRO
- (10) RONDELLA



Riempire con grasso le cavità dei cuscinetti.
Installare il canotto dello sterzo nella testa dello sterzo e installare il cuscinetto superiore.

- 1) CUSCINETTO SUPERIORE
- 2) CANNOTTO DELLO STERZO



Stringere il dado di registro del cuscinetto dapprima a 20-30 Nm (2.0-3.0 Kg_m).
Ruotare il canotto dello sterzo da inizio a fine corsa per 5 volte per sistemare e stringere nuovamente il dado di registro.
Allentare il dado.
Stringere il dado di registro del cuscinetto della testa dello sterzo alla coppia di serraggio prescritta.

COPPIA DI SERRAGGIO: 1,0-2,0 Nm (0.1-0.2 Kg_m)

- (1) CHIAVE PER CANNOTTO DELLO STERZO





Installare il dado di registro.
Installare il coperchio del dado di registro del cuscinetto della testa dello sterzo.

(1) COPERCHIO

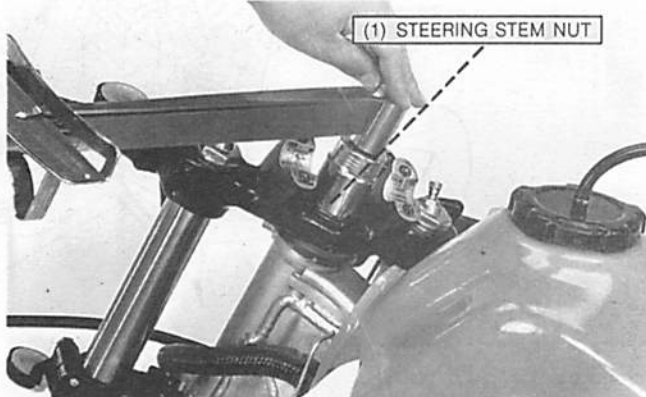


Installare le forcelle anteriori (pag. 12.16).
Installare il trapezio superiore della forcella e la rondella e stringere il dado del canotto.

COPPIA DI SERRAGGIO: 80-120 Nm (8.0,12.0 kgm)

Controllare nuovamente la regolazione del canotto dello sterzo.

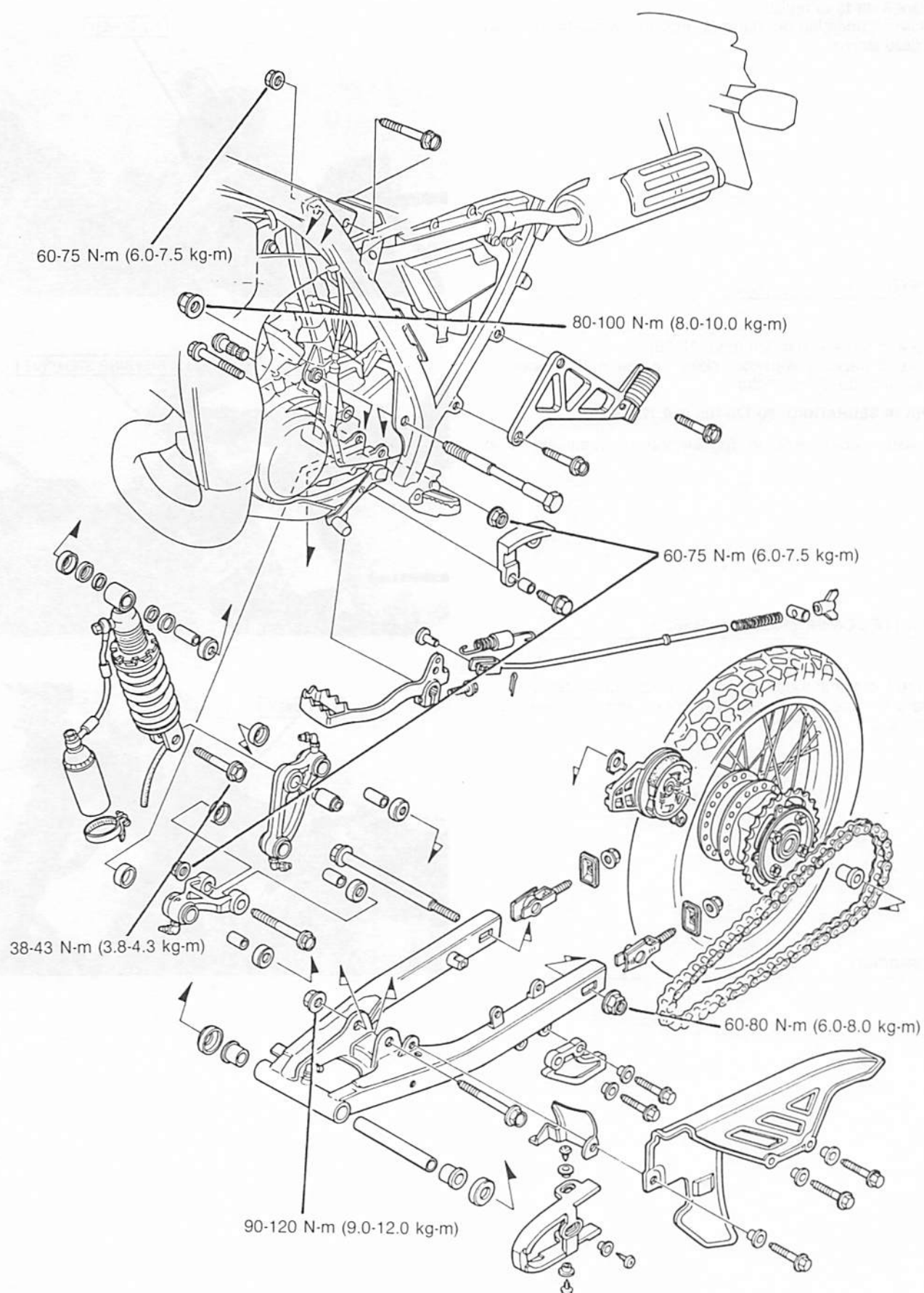
(1) DADO DEL CANNOTTO DELLO STERZO



Installare il coperchio del dado del canotto dello sterzo.
Installare i particolari rimossi seguendo l'ordine inverso alla rimozione.

(1) COPERCHIO







INFORMAZIONI DI SERVIZIO	13-1	FRENO POSTERIORE	13-7
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	13-2	AMMORTIZZATORE	13-10
		LEVERAGGIO DELL'AMMORTIZZATORE	13-13
RUOTA POSTERIORE	13-3	FORCELLONE OSCILLANTE	13-15

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- È necessario un banco di lavoro o un crick per sollevare il motociclo.
- Utilizzare leveraggi della sospensione posteriore e bulloni/perni dell'ammortizzatore originali.
- Prendere nota della direzione dei bulloni.

ATTENZIONE

- *L'ammortizzatore è accoppiato con un serbatoio riempito di gas. Non immettere aria nel serbatoio.*
- *L'ammortizzatore posteriore contiene azoto ad alta pressione. Tenere lontano dall'ammortizzatore fiamme o fonti di calore.*
- *Assicurarsi di scaricare l'azoto prima dello smontaggio.*
- *La polvere del freno può contenere amianto il quale può essere nocivo alla salute. Non utilizzare aria compressa per pulire il tamburo del freno o il piatto portaganasce. Utilizzare un aspiratore con un recipiente di raccolta della polvere sigillato. Indossare una maschera protettiva per il viso e lavarsi accuratamente le mani al termine del lavoro.*

DATI TECNICI

OGGETTO		VALORE STANDARD	LIMITE DI USURA
Errore di centraggio cerchio ruota post.	radiale	—	2,0 mm
	assiale	—	2,0 mm
Curvatura perno ruota post.		—	0,2 mm
Ø Interno tamburo freno post.		110 mm	111,0 mm
Spessore guarnizioni freno post.		4,0 mm	2,0 mm
Lunghezza libera molla ammort. post.		200 mm	—

COPPIE DI SERRAGGIO

Raggi	2,5-5,0 N-m (0.25-0.5 kg-m)
Dado ingranaggio condotto	55-65 N-m (5.5-6.5 kg-m)
Dado perno ruota post.	60-80 N-m (6.0-8.0 kg-m)
Bullone braccio freno	8-12 N-m (0.8-1.2 kg-m)
Controdado di montaggio inf. ammort.	60-75 N-m (6.0-7.0 kg-m)
Controdado di registro della molla dell'ammortizzatore	80-100 N-m (8.0-10.0 kg-m)
Bullone di montaggio ammortizzatore (sup.)	60-75 N-m (6.0-7.5 kg-m)
(inf.)	38-43 Nm (3.8-4.3 kg-m)
Bullone del perno braccio ammort.-forcellone	90-120 Nm (9.0-12.0 kg-m)
Bullone del perno braccio ammort.-articolaz. ammort.	60-75 N-m (6.0-7.5 kg-m)
Bullone del perno articolazione ammort.-telaio	60-75 N-m (6.0-7.5 kg-m)
Bullone del perno forcellone	80-100 N-m (8.0-10.0 kg-m)

**ATTREZZI****Speciali**

- Serie estrattore cuscinetti
- Serie estrattore cuscinetti
- Manico estrattore
- Estrattore sfere

07936-3710001
07936-3710600
07936-3710100
07741-0010201

Comuni

- Albero estrattore cuscinetti
- Testa estrattore cuscinetti, 15 mm
- Battitoio
- Accessorio, 32 × 35 mm
- Accessorio, 42 × 47 mm
- Guida, 15 mm
- Guida, 20 mm

07746-0050100
07746-0050400
07749-0010000
07746-0010100
07746-0010300
07746-0040300
07746-0040500

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Oscillazioni e vibrazioni nel motociclo

- Cerchio deformato.
- Cuscinetti della ruota lenti.
- Raggi lenti o deformati.
- Pneumatico difettoso.
- Perno della ruota lento.
- Boccola del perno del forcellone usurata.
- Differenza di regolazione nei registri della catena.

Sospensione morbida

- Molla indebolita.
- Fodero dell'ammortizzatore posteriore difettoso.

Sospensione dura

- Fodero dell'ammortizzatore posteriore difettoso.
- Manicotto di spinta della molla piegato.
- Asta dell'ammortizzatore piegata.
- Cuscinetti del perno del forcellone danneggiati.

Sospensione rumorosa

- Fodero dell'ammortizzatore posteriore difettoso.
- Organi di unione lenti.
- Boccole dell'articolazione della sospensione usurate.

Insufficienti prestazioni del freno

Regolazione del freno non corretta.

- Guarnizioni del freno usurate.
- Guarnizioni del freno grasse o sporche.
- Camma del freno usurata.
- Tamburo del freno usurato.
- Dentellature del braccio del freno non innestate correttamente.
- Guarnizioni del freno usurate nel settore di contatto della camma.

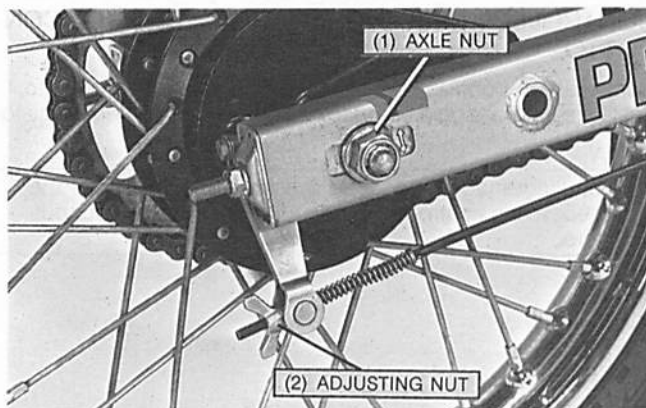


RUOTA POSTERIORE

RIMOZIONE

Sollevare la ruota posteriore dal suolo poggiando un supporto sotto il motore.
Rimuovere il dado di registro del freno posteriore.
Rimuovere il perno della ruota posteriore la ruota posteriore il collare e il piatto portaceppi.

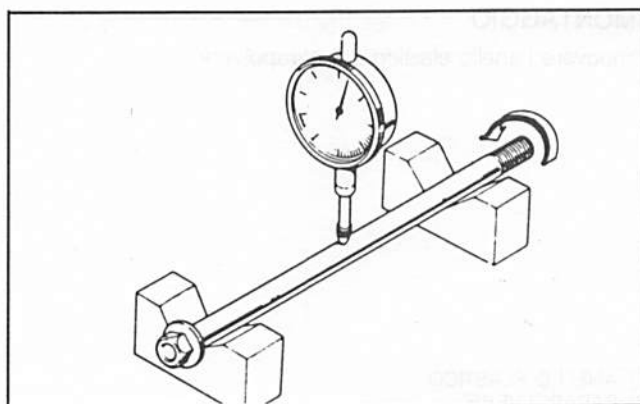
- (1) DADO DEL PERNO RUOTA
(2) DADO DI REGISTRO



CENTRAGGIO DEL PERNO RUOTA POSTERIORE

Poggiare il perno ruota posteriore su blocchetti a V e misurare l'errore di rettilineità.

Valore massimo: 0,2 mm



CONTROLLO CUSCINETTI RUOTA

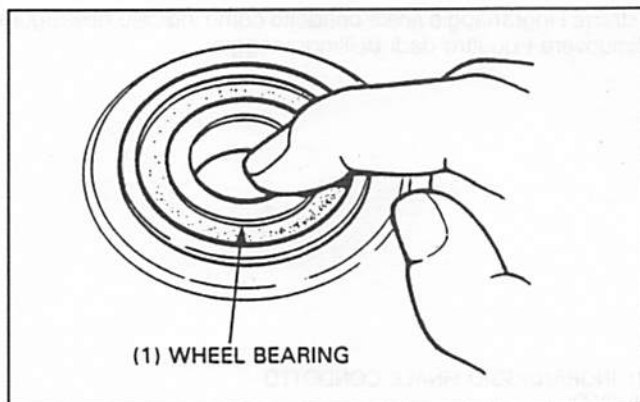
Far ruotare l'anello interno di ogni cuscinetto con il dito. I cuscinetti devono ruotare con facilità e senza rumore. Controllare anche che l'anello esterno del cuscinetto sia alloggiato saldamente nel mozzo ruota.
Rimuovere e scartare i cuscinetti se non scorrono con facilità, senza rumore o se sono alloggiati lenti sul mozzo.

NOTA

- Sostituire i cuscinetti della ruota in coppia.

Per la sostituzione dei cuscinetti, vedi pag. 13.4, 13.5.

- (1) CUSCINETTO DELLA RUOTA



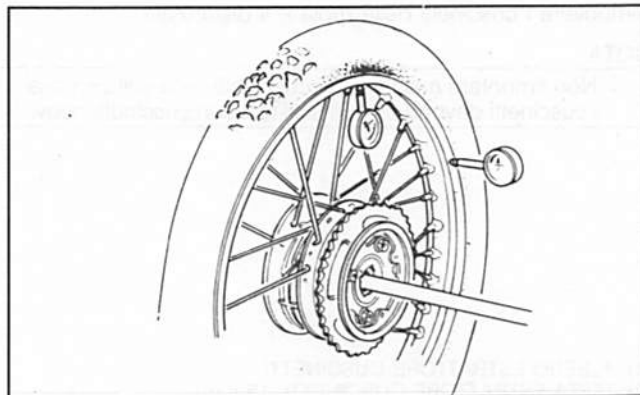
CENTRAGGIO DEL CERCHIO RUOTA

Controllare l'errore di centraggio del cerchio collocando la ruota su un banco di centraggio.
Far girare manualmente la ruota e leggere l'errore di centraggio usando un comparatore.

VALORI MASSIMI: RADIALE 2,0 mm (0.08 mm)
ASSIALE 2,0 mm (0.08 mm)

Stringere tutti i raggi eventualmente allentati.

COPPIA DI SERRAGGIO: 2,5-5,0 Nm (0.25-0.5 kgm)





RUOTA POSTERIORE/FRENO/SOSPENSIONE

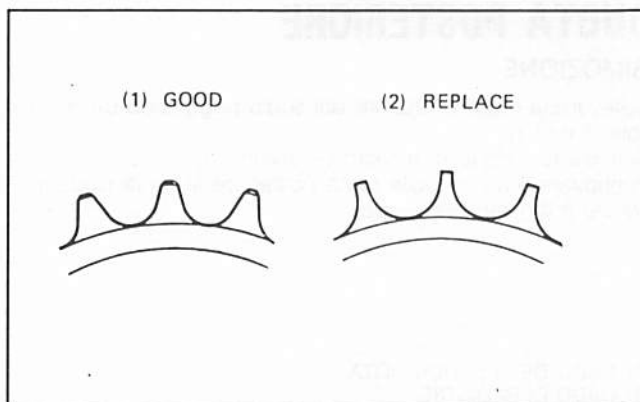
CONTROLLO DELL'INGRANAGGIO FINALE CONDOTTO

Controllare le condizioni dei denti dell'ingranaggio condotto. Sostituire l'ingranaggio se questo risulta usurato o danneggiato.

NOTA

- Se l'ingranaggio condotto è usurato o danneggiato, è necessario controllare la catena e l'ingranaggio conduttore.

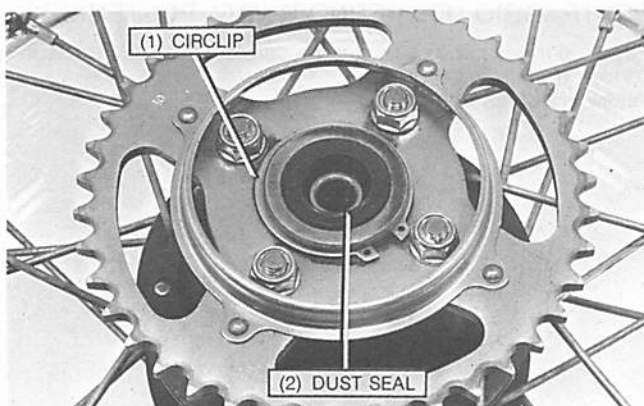
- (1) A POSTO
(2) SOSTITUIRE



SMONTAGGIO

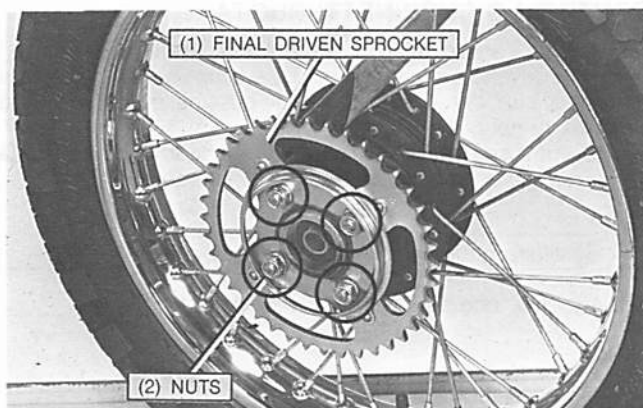
Rimuovere l'anello elastico e il parapolvere.

- (1) ANELLO ELASTICO
(2) PARAPOLVERE



Estrarre l'ingranaggio finale condotto come indicato nella figura. Rimuovere i quattro dadi dell'ingranaggio.

- (1) INGRANAGGIO FINALE CONDOTTO
(2) DADI



Rimuovere i cuscinetti della ruota e il distanziale.

NOTA

- Non rimontare mai i vecchi cuscinetti; una volta rimossi i cuscinetti devono essere sostituiti con cuscinetti nuovi.

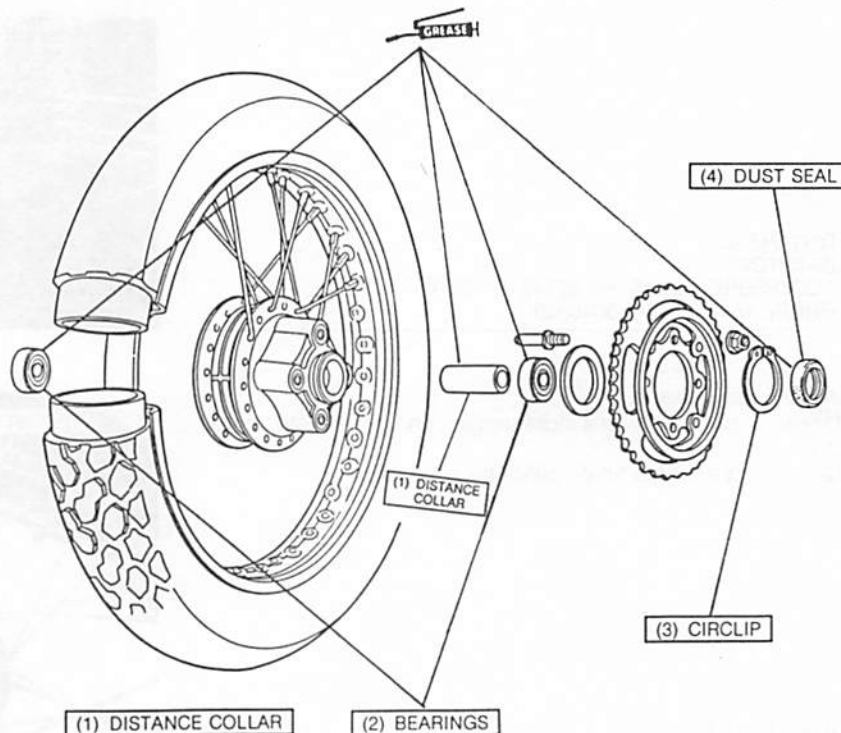
- (1) ALBERO ESTRATTORE CUSCINETTI
(2) TESTA ESTRATTORE CUSCINETTI, 15 mm





MONTAGGIO

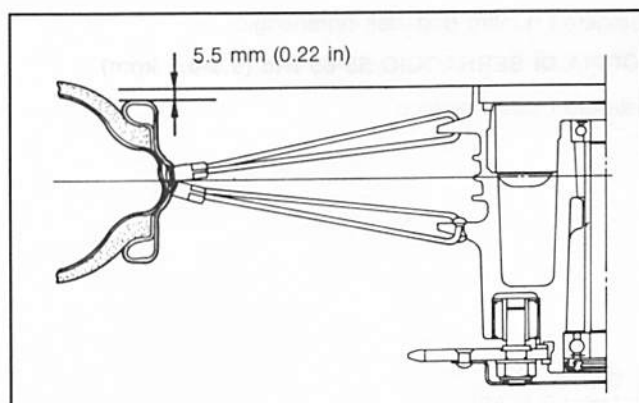
- (1) DISTANZIALE
- (2) CUSCINETTI
- (3) ANELLO ELASTICO
- (4) PARAPOLVERE



Collocare il cerchio sul banco di lavoro.
Collocare il mozzo al centro e cominciare ad inserire i raggi nuovi.
Regolare la posizione del mozzo in modo tale che la distanza dalla superficie estrema sinistra del mozzo al lato del cerchio sia di 5,5 mm come indicato nella figura.
Stringere i raggi in due o tre passaggi successivi.

COPPIE DI SERRAGGIO: 2,5-5,0 Nm (0.25-0.5 kgm)

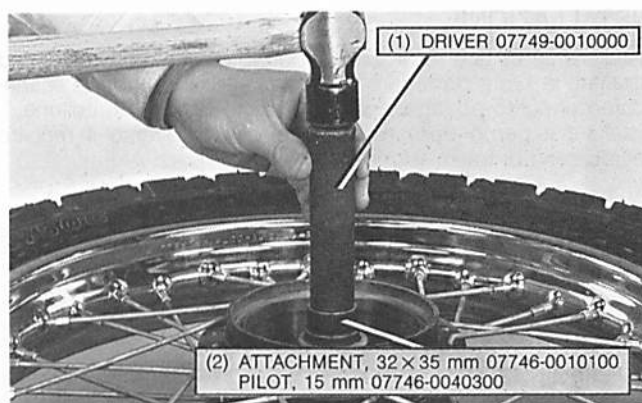
Controllare il centraggio della ruota (pag. 13.3).
Installare il bloccaggio del cerchio, la fascia la camera d'aria e il pneumatico.



Riempire tutte le cavità dei cuscinetti con del grasso.
Inserire dapprima il cuscinetto destro.

NOTA

- Non fare oscillare i cuscinetti durante il loro inserimento.
- Installare i cuscinetti con la parte chiusa rivolta verso l'esterno.



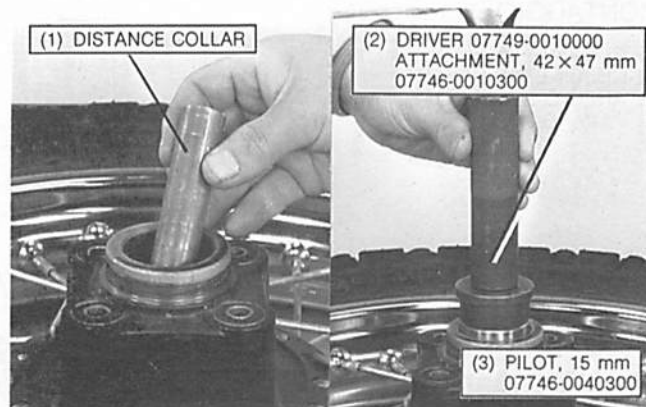
- (1) BATTITOIO 07749-0010000
- (2) ACCESSORIO, 32x35 mm 07746-0010000
GUIDA, 15 mm 07746-0040300



RUOTA POSTERIORE/FRENO/SOSPENSIONE

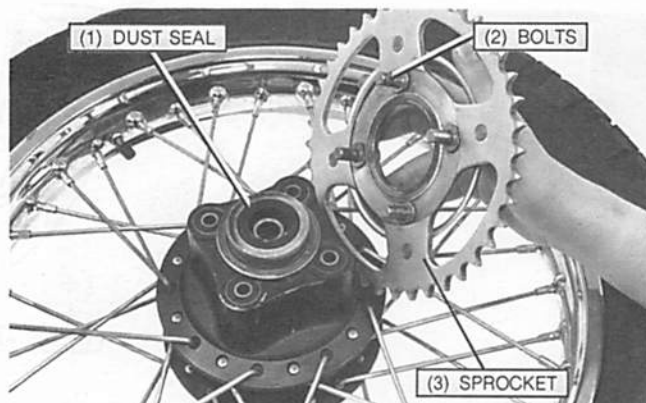
Montare il distanziale.
Inserire il cuscinetto sinistro.

- (1) DISTANZIALE
- (2) BATTITOIO ACCESSORIO, 42x45 mm 07746-0010300
- (3) GUIDA, 15 mm 07746-0040300



Montare il parapolvere.
Installare i prigionieri sull'ingranaggio come indicato nella figura.
Installare l'ingranaggio finale condotto sul mozzo.

- (1) PARAPOLVERE
- (2) PRIGIONIERI
- (3) INGRANAGGIO

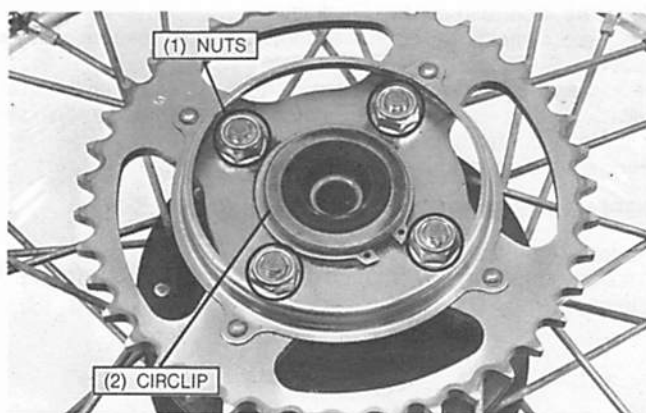


Stringere i quattro dadi dell'ingranaggio.

COPPIA DI SERRAGGIO 55-65 Nm (5.5-6.5 kgm)

Installare l'anello elastico.

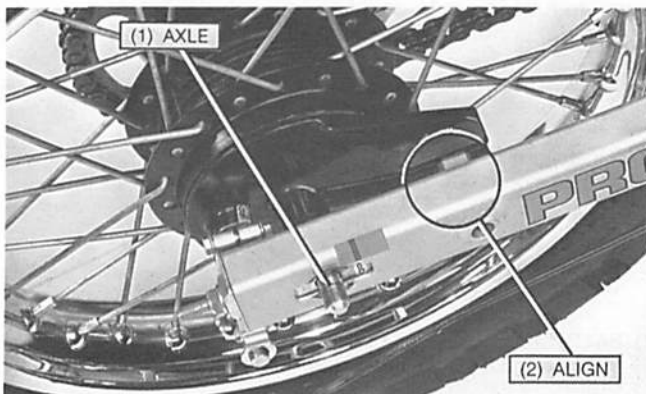
- (1) DADI
- (2) ANELLO ELASTICO



INSTALLAZIONE

Installare il collare e il piatto portaganasce alla ruota ed installare la ruota posteriore sul forcellone, allineando le scanalature del piatto portaganasce con la linguetta sul forcellone. Installare il perno della ruota posteriore attraverso il registro della catena di trasmissione sinistro.

- (1) PERNO RUOTA POSTERIORE
- (2) ALLINEARE



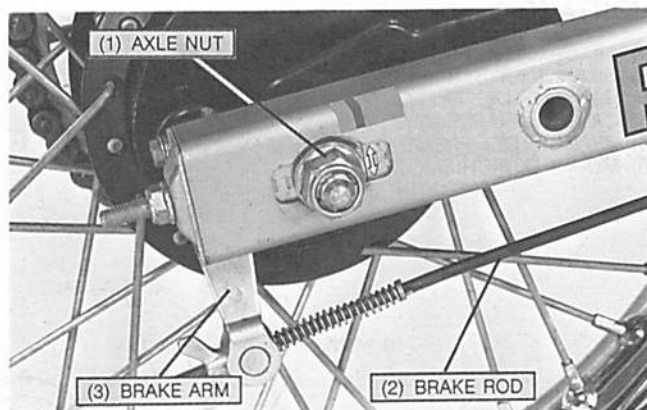


Collegare l'asta del freno al braccio del freno.
Regolare la tensione della catena di trasmissione (pag. 3.9).
Installare e stringere il perno della ruota posteriore.

COPPIA DI SERRAGGIO: 60-80 Nm (6.0-8.0 kgm)

Regolare la corsa a vuoto del pedale del freno posteriore (pag. 3-12).

- 1) DADO PERNO RUOTA
- 2) ASTA DEL FRENO
- 3) BRACCIO DEL FRENO



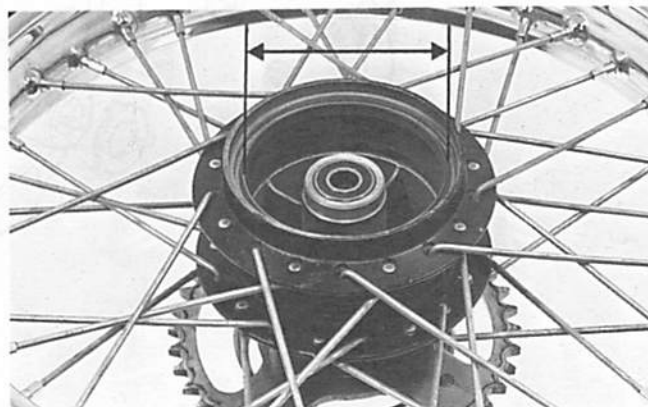
FRENO POSTERIORE

Rimuovere la ruota posteriore (pag. 13-3).

CONTROLLO DEL TAMBURO DEL FRENO

Misurare il diametro interno del tamburo del freno posteriore in diversi punti del tamburo.

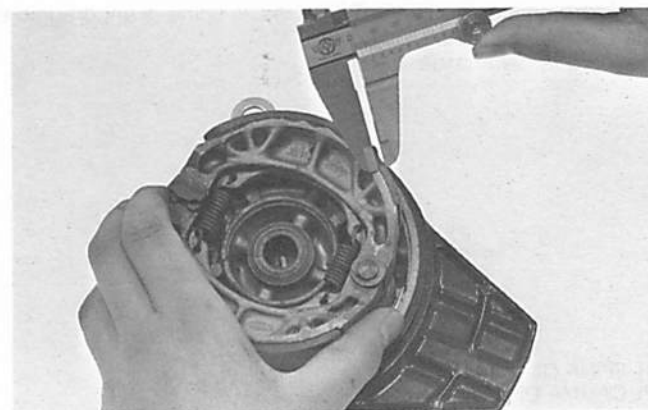
LIMITE DI USURA: 111,0 mm



SPESSORE DEI FERODI

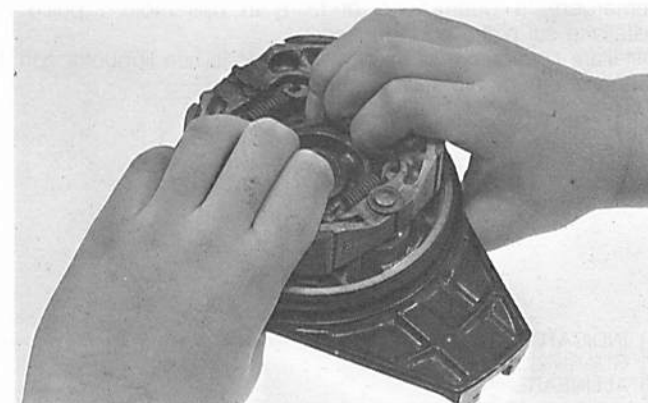
Misurare lo spessore dei ferodi.

LIMITE DI USURA: 2,0 mm



SMONTAGGIO

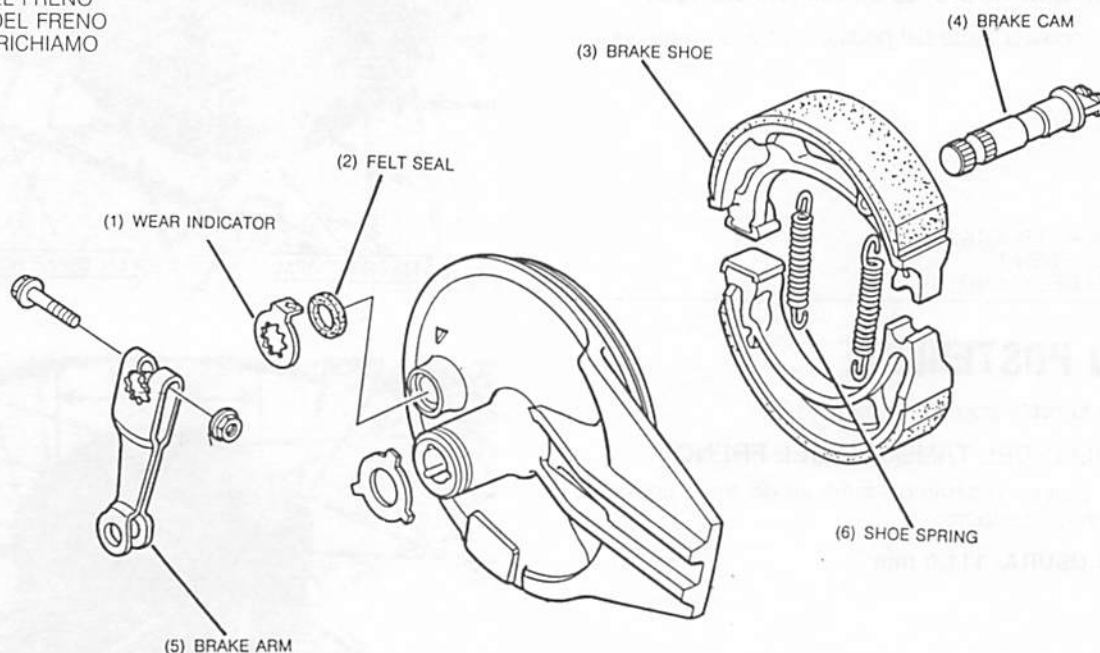
Forzare manualmente le ganasce del freno per estrarle.
Rimuovere il braccio del freno, l'indicatore di usura, la guarnizione di feltro e la canna del freno dal piatto portaganasce.





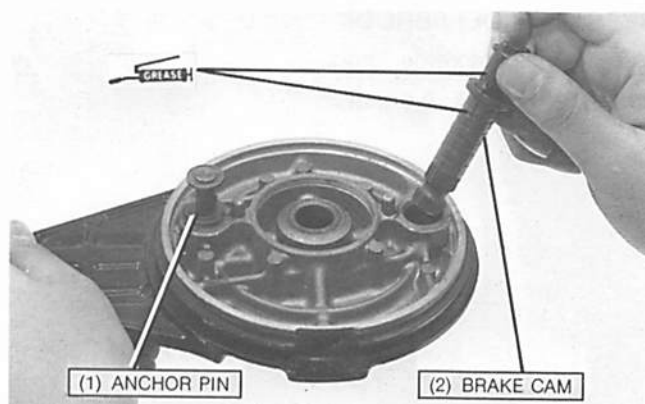
MONTAGGIO

- (1) INDICATORE DI USURA
- (2) GUARNIZIONE DI FELTRO
- (3) GANASCE DEL FRENO
- (4) CAMMA DEL FRENO
- (5) BRACCIO DEL FRENO
- (6) MOLLA DI RICHIAMO



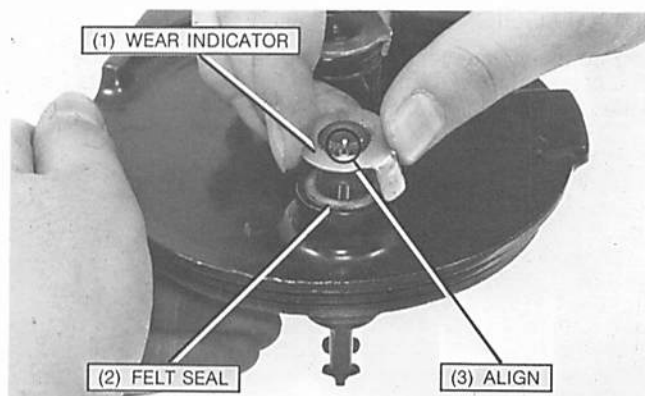
Applicare un leggero strato di grasso alle spine di ancoraggio e alla camma del freno.
Installare la camma del freno.

- (1) SPINA DI ANCORAGGIO
- (2) CAMMA DEL FRENO



Immergere la guarnizione di feltro in olio motore pulito e installarla sul piatto portaganasce.
Installare l'indicatore di usura allineando la sua linguetta con il segno di riferimento sulla camma del freno.

- (1) INDICATORE DI USURA
- (2) GUARNIZIONE DI FELTRO
- (3) ALLINEARE





Installare il braccio del freno sulla camma del freno con i segni di riferimento allineati.
Stringere il bullone del braccio del freno.

COPPIA DI SERRAGGIO: 8-12 Nm (0.8-1.2 kgm)

(1) SEGNI DI RIFERIMENTO

Installare le ganasce e le molle sul piatto portaganasce.

ATTENZIONE

• I ferodi del freno sporchi riducono la potenza frenante. Non sporcare di grasso i ferodi. Ripulire ogni eccesso di grasso dalla camma.

Installare il piatto portaganasce nel mozzo della ruota.
Installare la ruota posteriore (pag. 13-6).

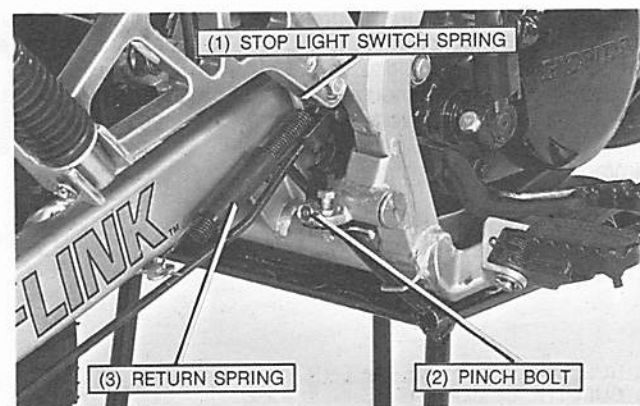
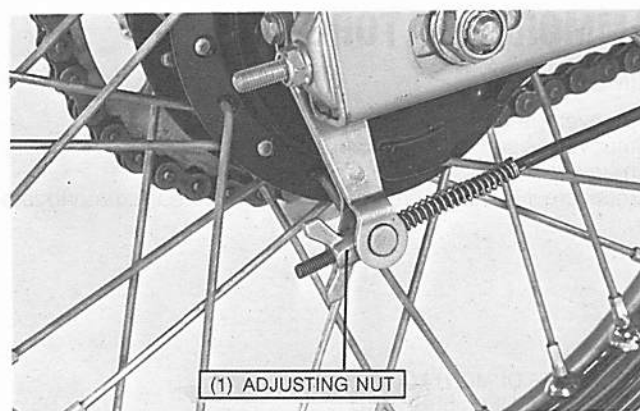
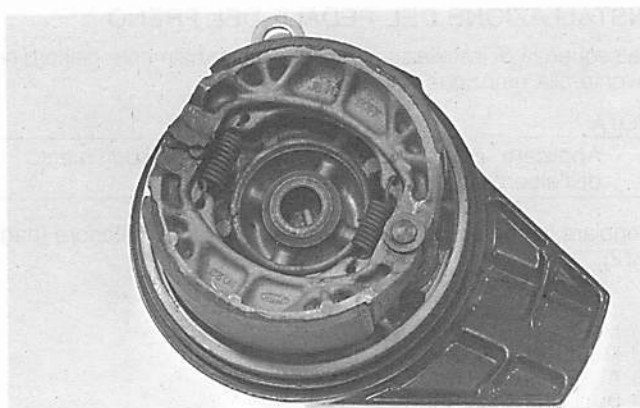
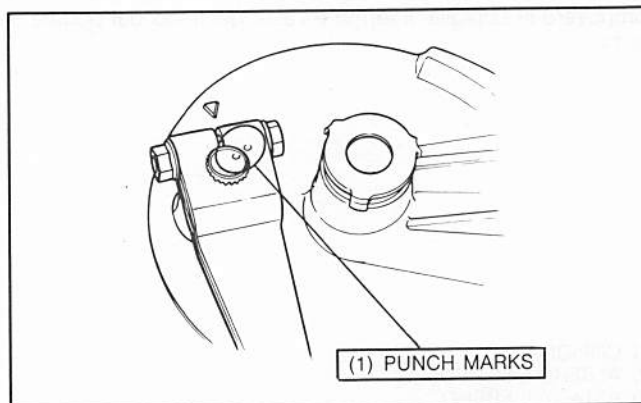
RIMOZIONE PEDALE DEL FRENO

Rimuovere il dado di registro del freno posteriore.

(1) DADO DI REGISTRO

Rimuovere la molla di ritorno del pedale del freno dal forcellone.
Rimuovere la molla dell'interruttore della luce di arresto del freno posteriore.
Rimuovere il bullone di serraggio del pedale del freno.

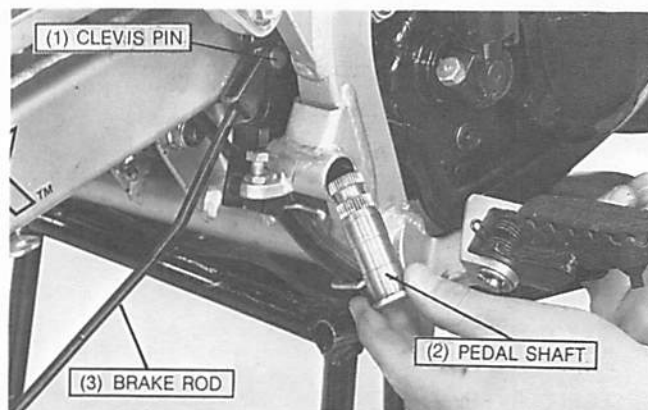
(1) MOLLA DELL'INTERRUTTORE LUCE DI ARRESTO
(2) BULLONE DI SERRAGGIO
(3) MOLLA DI RICHIAMO





Rimuovere la copiglia, il fermo e l'asta del freno dal pedale del freno.

- (1) COPIGLIA
- (2) ALBERO DEL PEDALE
- (3) ASTA DEL FRENO



INSTALLAZIONE DEL PEDALE DEL FRENO

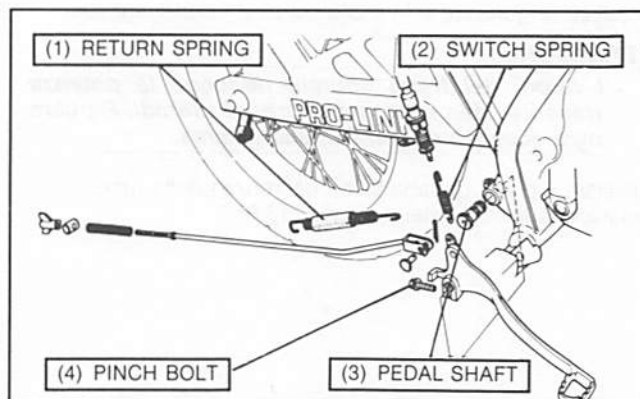
La sequenza di installazione avviene essenzialmente nell'ordine inverso alla rimozione.

NOTA

- Applicare del grasso alla superficie di scorrimento dell'albero del pedale.

Regolare la corsa a vuoto del pedale del freno posteriore (pag. 3-12).

- (1) MOLLA DI RICHIAMO
- (2) MOLLA DELL'INTERRUTTORE
- (3) ALBERO DEL PEDALE
- (4) BULLONE DI SERRAGGIO



AMMORTIZZATORE

RIMOZIONE

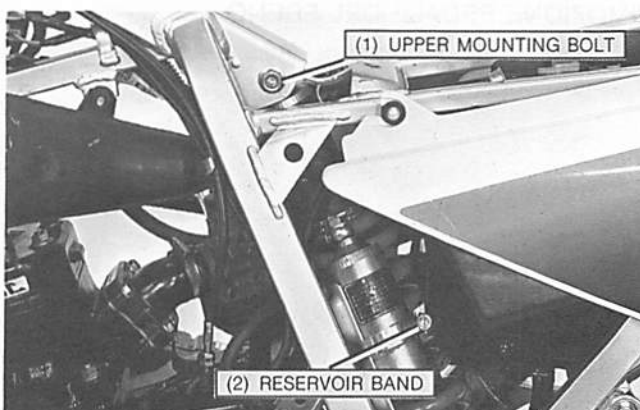
Rimuovere la sella.

Rimuovere il serbatoio del carburante (pag. 4.3).

Rimuovere il serbatoio allentando la fascetta.

Rimuovere il bullone di montaggio superiore dell'ammortizzatore.

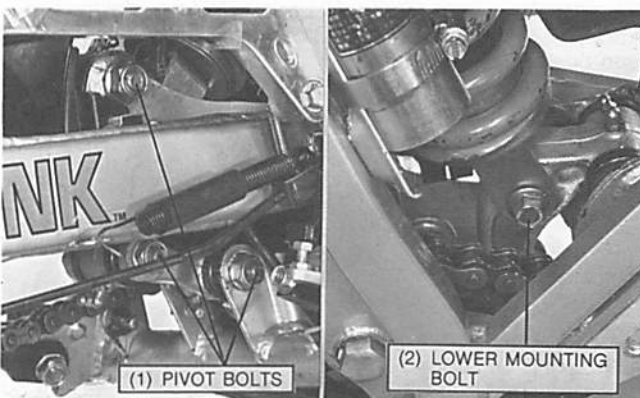
- (1) BULLONE DI MONTAGGIO SUPERIORE
- (2) FASCETTA DEL SERBATOIO



Rimuovere il bullone tra il braccio dell'ammortizzatore e il forcellone ed il bullone tra il braccio dell'ammortizzatore e l'articolazione dell'ammortizzatore.

Rimuovere il bullone di montaggio inferiore dell'ammortizzatore, sollevando l'ammortizzatore e abbassando la ruota posteriore. Rimuovere il braccio dell'ammortizzatore e quindi togliere l'ammortizzatore con il serbatoio.

- (1) BULLONI DI INCERNIERAMENTO
- (2) BULLONE DI MONTAGGIO INFERIORE



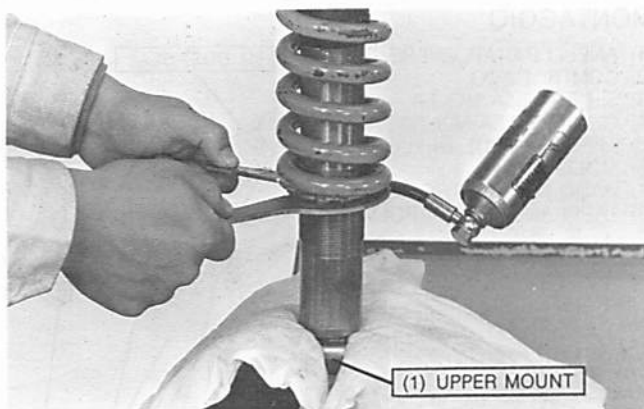


SMONTAGGIO

Bloccare l'ammortizzatore superiore in una morsa con ganasce in materiale tenero o in una pezza di officina.
Allentare il controdado e il dado di registro.

AVVERTENZA

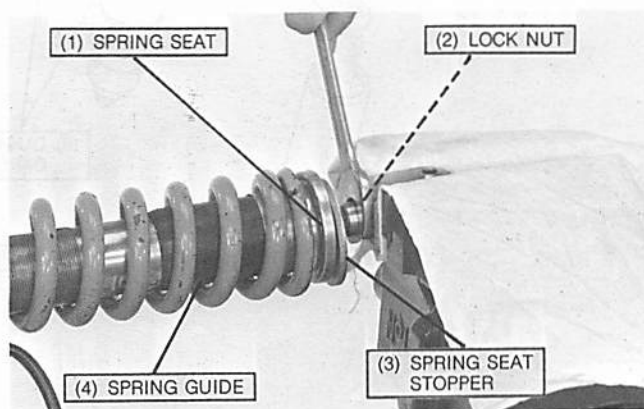
- Quando si blocca l'ammortizzatore nella morsa fare attenzione a non danneggiare le tubazioni di collegamento



(1) AMMORTIZZATORE SUPERIORE

Bloccare l'ammortizzatore inferiore in una morsa con ganasce in materiale tenero o in una pezza di officina.
Allentare il controdado.

Rimuovere l'ammortizzatore inferiore, il fermo della sede della molla, la guida della molla, la sede della molla e la molla.

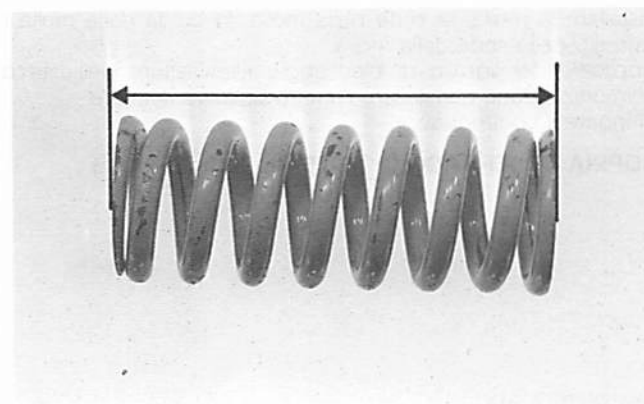


- (1) SEDE DELLA MOLLA
- (2) CONTRODADO
- (3) FERMO DELLA SEDE DELLA MOLLA
- (4) GUIDA DELLA MOLLA

CONTROLLO DELLA MOLLA

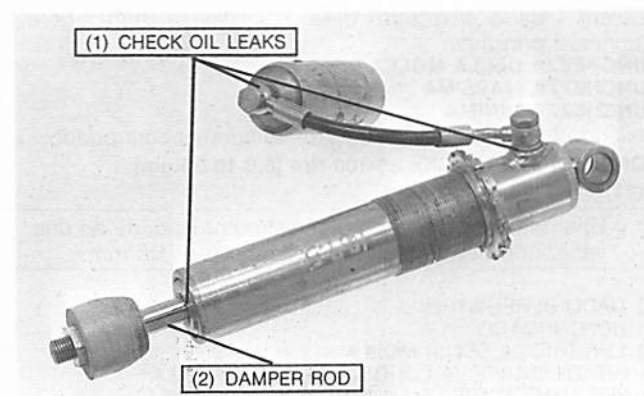
Misurare la lunghezza libera della molla.

LUNGHEZZA LIBERA: 200 mm



CONTROLLO AMMORTIZZATORE

Ispezionare il gruppo di ammortizzazione per accertarsi che non presenti ammaccature, perdite di olio o altri danni.
Assicurarsi che l'asta dell'ammortizzatore non sia piegata.
Sostituire il gruppo se necessario.

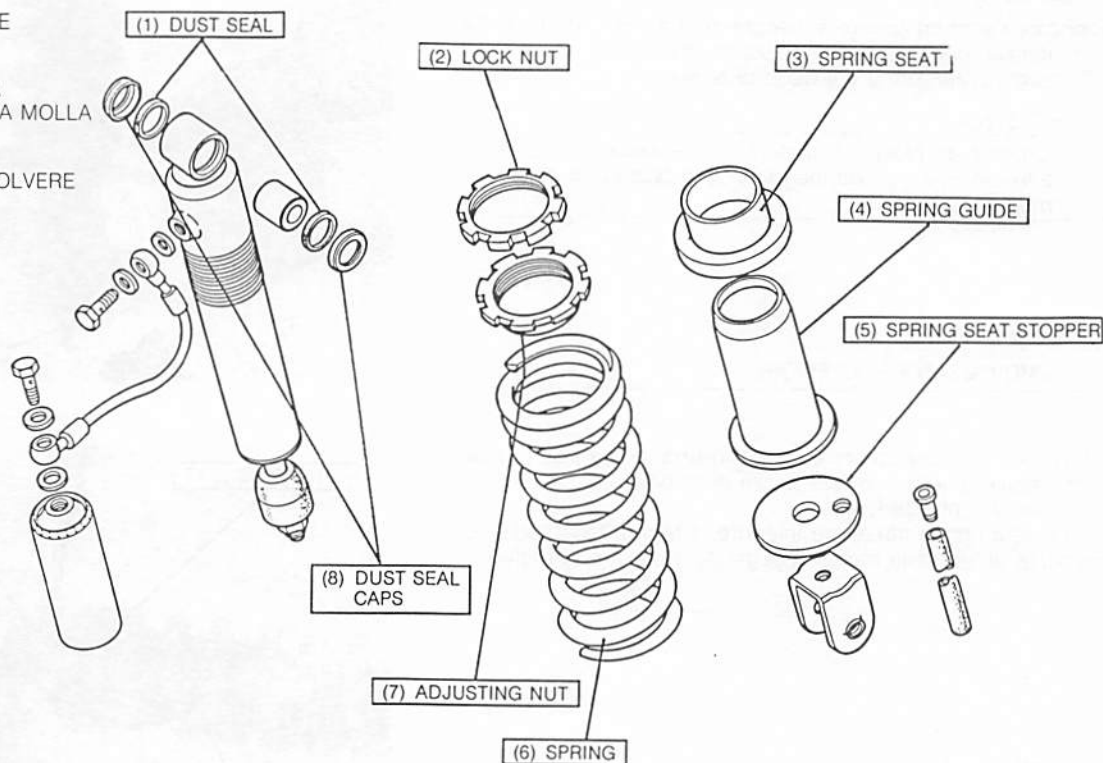


- (1) CONTROLLARE PERDITE OLIO
- (2) ASTA DI AMMORTIZZAZIONE



MONTAGGIO

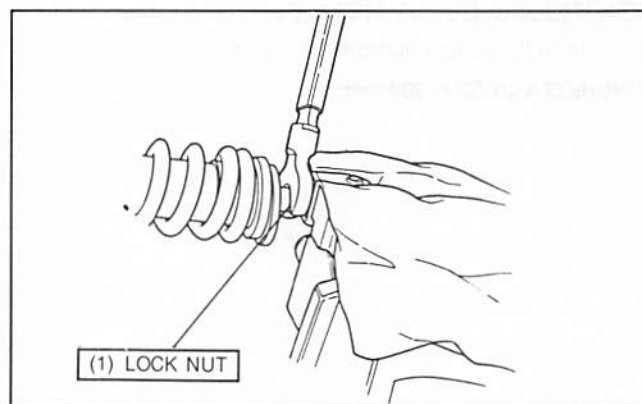
- (1) ANELLI PARAPOLVERE
- (2) CONTRODADO
- (3) SEDE DELLA MOLLA
- (4) GUIDA DELLA MOLLA
- (5) ARRESTO SEDE DELLA MOLLA
- (6) MOLLA
- (7) DADO DI REGISTRO
- (8) TAPPI ANELLI PARAPOLVERE



Installare la molla, la sede della molla, la guida della molla e l'arresto della sede della molla.
Applicare del liquido di bloccaggio alle filetture dell'asta di ammortizzazione e installare l'ammortizzatore inferiore.
Stringere il controdamo.

COPPIA DI SERRAGGIO: 60-75 Nm (6.0-7.5 Kgm)

(1) CONTRODADO



Ruotare il dado di registro della molla fino a raggiungere la lunghezza prescritta.

LUNGHEZZA DELLA MOLLA : 200 mm

LUNGHEZZA MASSIMA : 202 mm

LUNGHEZZA MINIMA : 198 mm

Tenendo fermo il dado di registro, stringere il controdamo.

COPPIA DI SERRAGGIO: 80-100 Nm (8.0-10.0 Kgm)

NOTA

- Una rotazione del dado di registro corrisponde ad una variazione della lunghezza della molla di 1,5 mm.

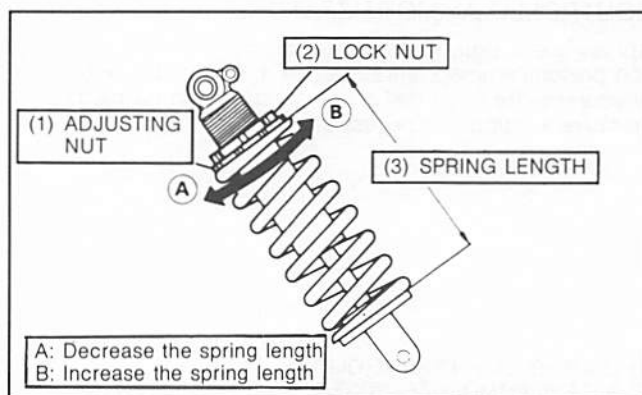
(1) DADO DI REGISTRO

(2) CONTRODADO

(3) LUNGHEZZA DELLA MOLLA

A) PER DIMINUIRE LA LUNGHEZZA DELLA MOLLA

B) PER AUMENTARE LA LUNGHEZZA DELLA MOLLA





CONTROLLO DEL COLLARE/BOCCOLA/ PARAPOLVERE

Controllare il collare e la boccia.

Controllare che il collare e la boccia non siano danneggiati o usurati.

Controllare che i parapolvere non siano usurati o allentati.

Applicare del grasso al bisolfuro di molibdeno al collare alla boccia e ai parapolvere.

- (1) BOCCOLA
- (2) PARAPOLVERE
- (3) COLLARE
- (4) TAPPI DEI PARAPOLVERE

INSTALLAZIONE

Montare l'ammortizzatore con il serbatoio e il braccio dell'articolazione.

Stringere il bullone di montaggio inferiore, sollevando l'ammortizzatore e abbassando la ruota posteriore.

COPPIA DI SERRAGGIO: 38-43 Nm (3.8-4.3 kgm)

Installare il perno filettato tra il braccio dell'ammortizzatore e il forcellone ed il perno filettato tra il braccio dell'ammortizzatore e l'articolazione dell'ammortizzatore.

Stringere tutti i dadi alla coppia prescritta.

COPPIA DI SERRAGGIO:

BRACCIO AMMORT.-FORCELLONE: 90-120 Nm (9.0-12.0 Kg)

BRACCIO AMMORT.-ARTICOLAZIONE AMMORTIZZATORE: 60-75 Nm (6.0-7.5 Kg)

- (1) PERNO FILETTATO TRA BRACCIO AMMORT. E FORCELLONE
- (2) PERNO FILETTATO TRA BRACCIO AMMORT. E ARTICOLAZIONE AMMORTIZZATORE
- (3) BULLONE DI MONTAGGIO INFERIORE

Abbassare la ruota posteriore e fissare l'ammortizzatore superiore al telaio, poi stringere il dado di montaggio superiore.

COPPIA DI SERRAGGIO: 60-75 Nm (6.0-7.5 Kg)

Installare il serbatoio del carburante (pag. 4.3) e la sella.

Disporre correttamente la tubazione del serbatoio (pag. 1.8) e installare il serbatoio sul supporto.

Montare la fascetta del serbatoio e stringere la vite.

Controllare il funzionamento dell'ammortizzatore.

- (1) BULLONE DI MONTAGGIO SUPERIORE
- (2) FASCETTA

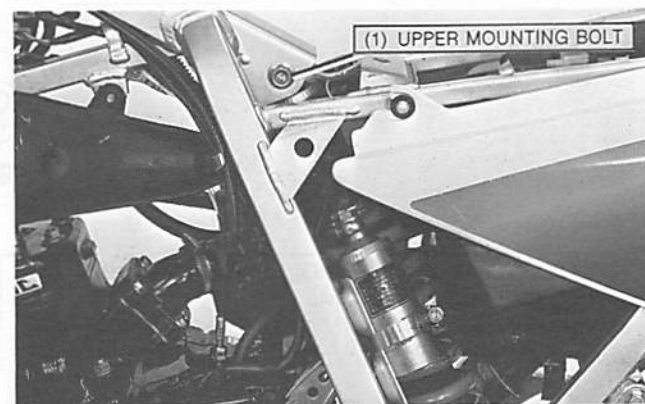
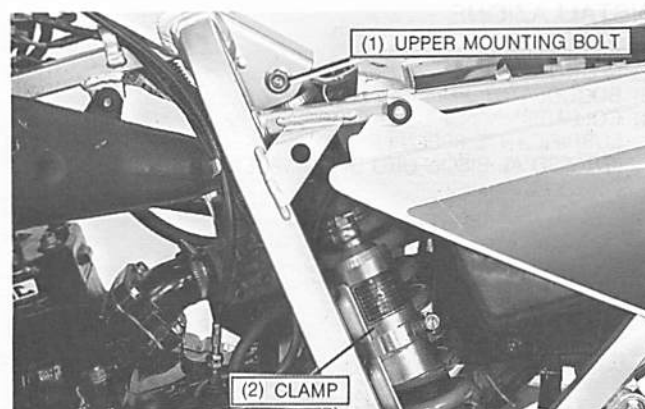
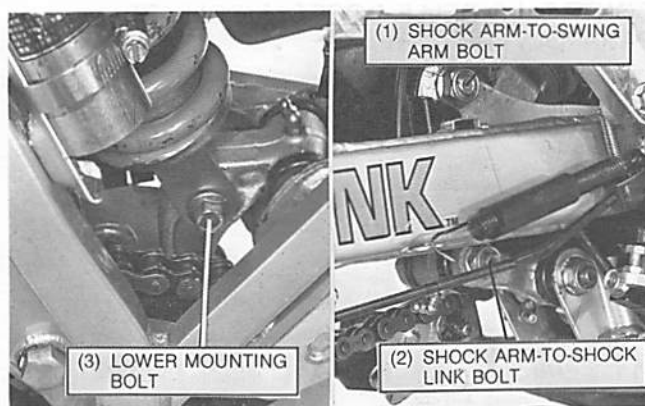
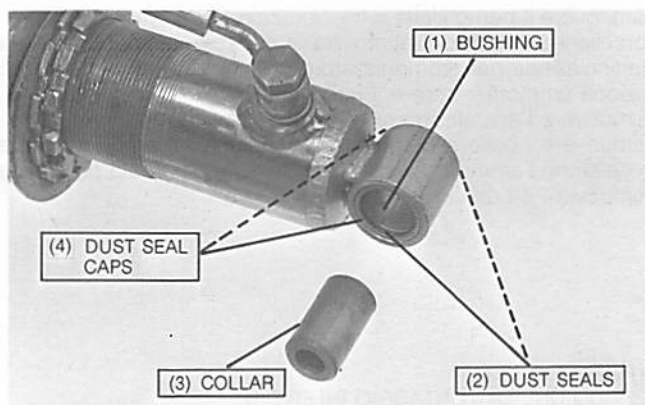
ARTICOLAZIONE DELL'AMMORTIZZATORE

RIMOZIONE

Rimuovere la sella e il serbatoio del carburante.

Rimuovere il bullone di montaggio superiore dell'ammortizzatore.

- (1) BULLONE DI MONTAGGIO SUPERIORE





RUOTA POSTERIORE/FRENO/SOSPENSIONE

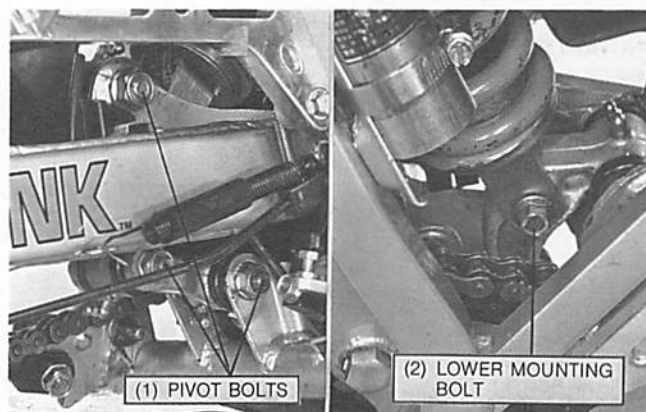
Rimuovere il perno filettato tra il braccio dell'ammortizzatore e il forcellone, il perno filettato tra il braccio ammortizzatore e l'articolazione dell'ammortizzatore e il perno filettato tra l'articolazione ammortizzatore e il forcellone.

Rimuovere l'articolazione dell'ammortizzatore.

Rimuovere il bullone di montaggio inferiore dell'ammortizzatore, sollevando l'ammortizzatore ed abbassando la ruota posteriore.

Rimuovere il braccio dell'ammortizzatore.

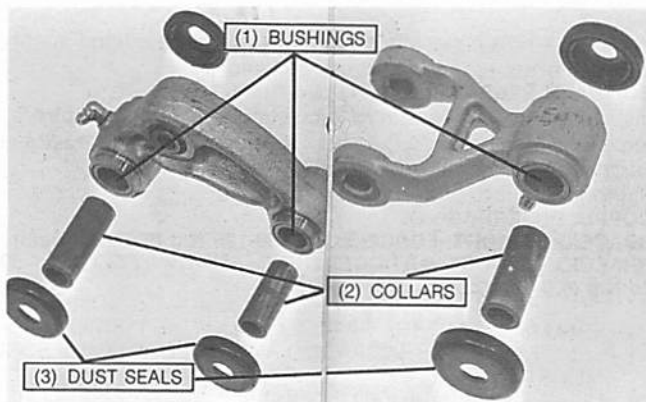
- (1) PERNI FILETTATI
- (2) BULLONE DI MONTAGGIO INFERIORE



CONTROLLO DELLE BOCCOLE/COLLARI/ PARAPOLVERE

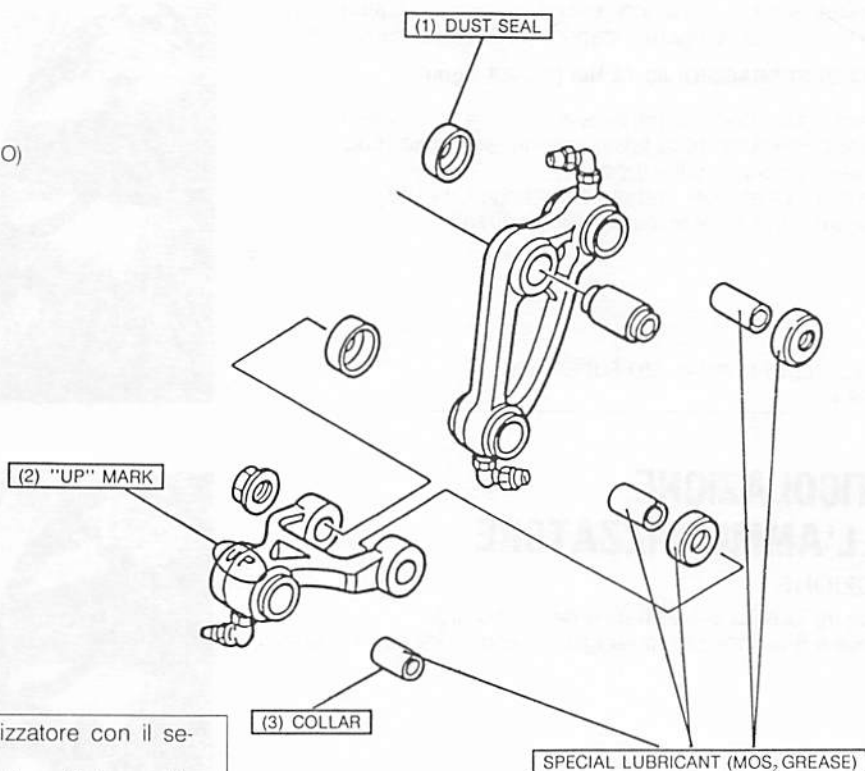
Controllare che le boccole, gli anelli parapolvere e i collari non siano danneggiati o usurati.

- (1) BOCCOLE
- (2) COLLARI
- (3) ANELLI PARAPOLVERE



INSTALLAZIONE

- (1) ANELLO PARAPOLVERE
- (2) SEGNO "UP"
- (3) BOCCOLA
- (4) COLLARE
LUBRIFICANTE SPECIALE
(GRASSO AL BISOLFURO DI MOLIBDENO)



NOTA

- Installare l'articolazione dell'ammortizzatore con il segno "UP" rivolto verso l'alto.
- Applicare del grasso al bisolfuro di molibdeno alle boccole e ai collari.



Montare il braccio di ammortizzazione nel supporto inferiore dell'ammortizzatore e nel forcellone.
Stringere il bullone di montaggio inferiore sollevando l'ammortizzatore ed abbassando la ruota posteriore.

COPPIA DI SERRAGGIO: 38-43 Nm (3.8-4.3 kgm)

- (1) BULLONE DI MONTAGGIO INFERIORE
(2) BRACCIO AMMORTIZZATORE

Montare l'articolazione dell'ammortizzatore ed installare il perno filettato tra il braccio dell'ammortizzatore al forcellone, il perno filettato tra il braccio dell'ammortizzatore all'articolazione ammortizzatore e il telaio.
Stringere ogni dado alla coppia prescritta.

COPPIE DI SERRAGGIO:

BRACCIO AMMORT.-FORCELLONE: 90-120 Nm (9.0-12.0 kgm)

BRACCIO AMMORT.-ARTICOLAZIONE AMMORT.: 60-75 Nm (6.0-7.5 kgm)

ARTICOLAZIONE AMMORT.-TELAIO: 60-75 Nm (6.0-7.5 kgm)

Applicare del grasso alle boccole dell'articolazione dell'ammortizzatore attraverso i punti di lubrificazione (pag. 3.15).

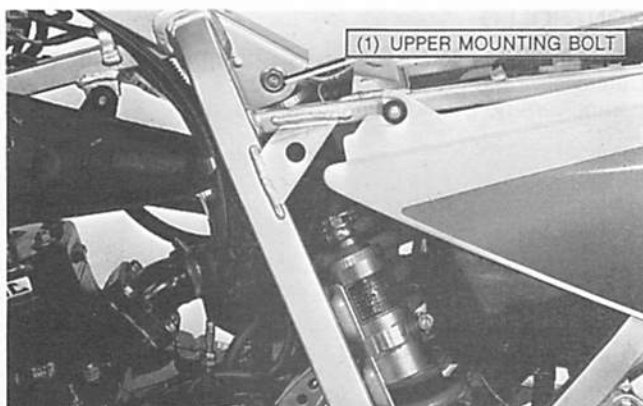
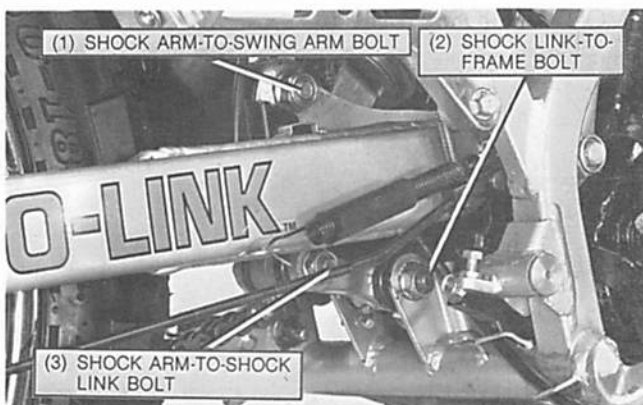
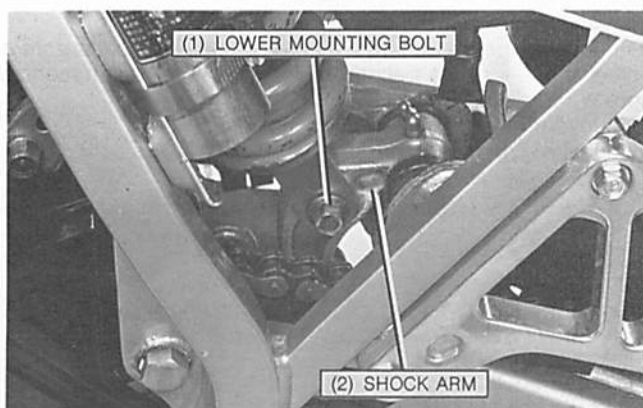
- (1) BULLONE BRACCIO AMMORT.-FORCELLONE
(2) BULLONE ARTICOLAZIONE AMMORT.-TELAIO
(3) BULLONE BRACCIO AMMORT.-ARTICOLAZIONE AMMORT.

Abbassare la ruota posteriore e montare il supporto superiore al telaio; poi stringere il dado di montaggio superiore.

COPPIA DI SERRAGGIO: 60-75 Nm (6.0-7.5 kgm)

Montare il serbatoio del carburante (pag. 4-3) e la sella.

- (1) BULLONE DI MONTAGGIO SUPERIORE

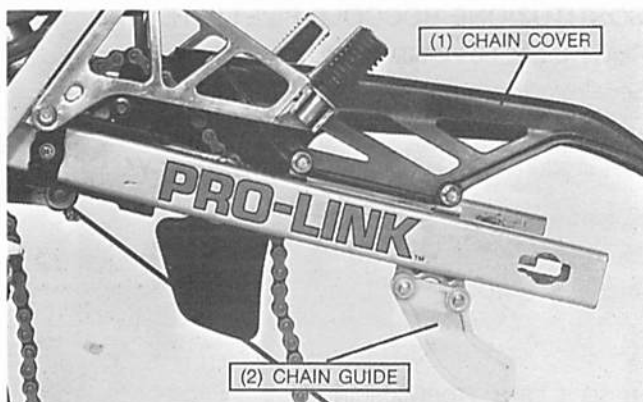


FORCELLONE OSCILLANTE

RIMOZIONE

Rimuovere la ruota posteriore (pag. 13.3).
Rimuovere il coperchio della catena di trasmissione.
Rimuovere la guida della catena di trasmissione.

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

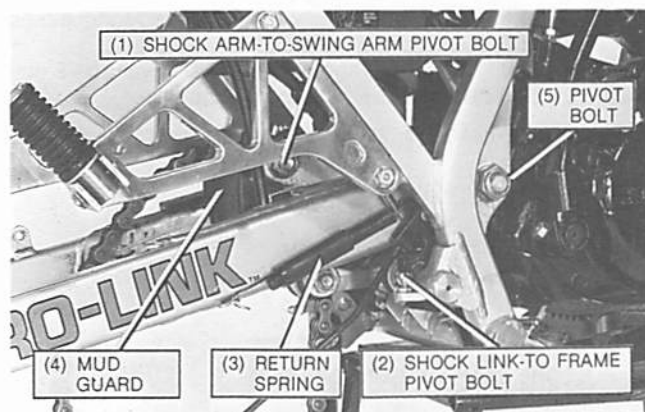




RUOTA POSTERIORE/FRENO/SOSPENSIONE

Rimuovere la molla di richiamo del pedale del freno.
Rimuovere il perno filettato tra il braccio dell'ammortizzatore e il forcellone, e il perno filettato tra l'articolazione dell'ammortizzatore e il telaio.
Rimuovere il perno filettato del forcellone.
Rimuovere il lamierino di protezione.

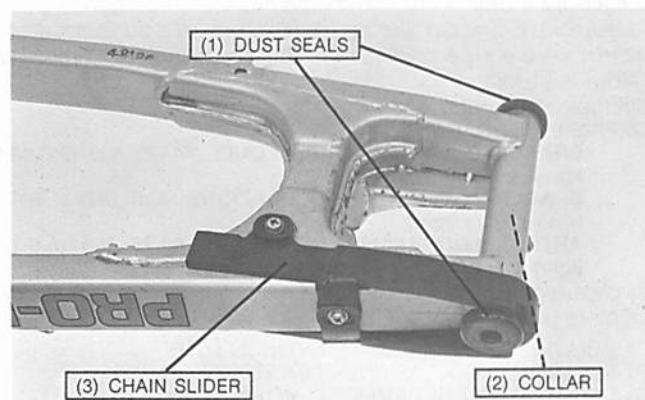
- (1) PERNO FILETTATO BRACCIO AMMORT.-FORCELLONE
- (2) PERNO FILETTATO ARTICOLAZ. AMMORT.-TELAIO
- (3) MOLLA DI RICHIAMO
- (4) LAMIERINO DI PROTEZIONE
- (5) PERNO FILETTATO



SMONTAGGIO

Rimuovere il pattino della catena di trasmissione.
Rimuovere gli anelli parapolvere e il collare flangiato.

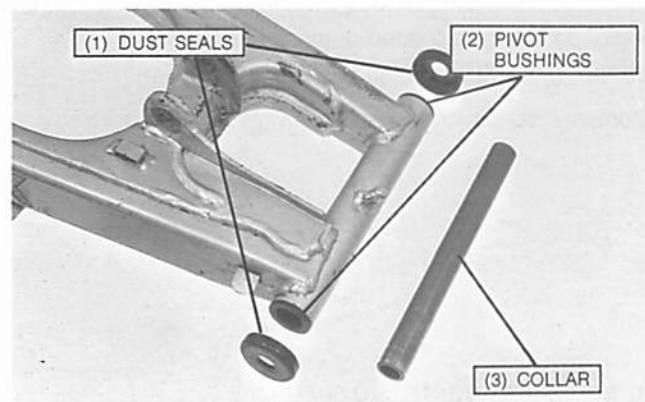
- (1) ANELLI PARAPOLVERE
- (2) COLLARE
- (3) PATTINO DELLA CATENA DI TRASMISSIONE



CONTROLLO

Controllare che il forcellone non sia deformato o ammaccato.
Controllare che le boccole filettate, il collare e gli anelli parapolvere non siano usurati o danneggiati.

- (1) ANELLI PARAPOLVERE
- (2) BOCCOLE FILETTATE
- (3) COLLARE

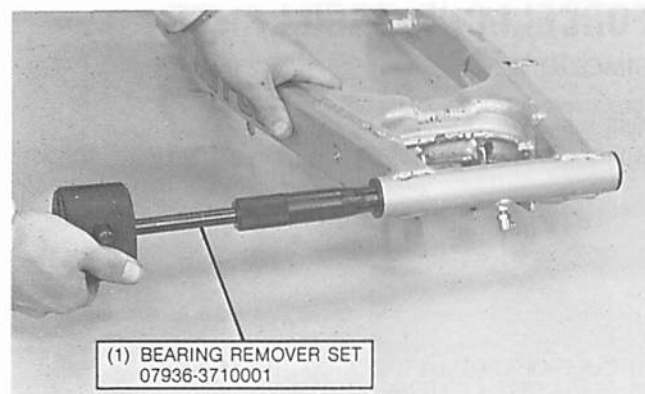


SOSTITUZIONE BOCCOLE FILETTATE

Rimuovere le boccole filettate con i seguenti attrezzi:

- Serie estrattore cuscinetti: 07936-3710001
- Serie estrattore cuscinetti 07936-3710600
- Manico estrattore 07936-3710100
- Estrattore sfere cuscinetti 07741-0010201

- (1) SERIE ESTRATTORI CUSCINETTI





Installare le boccole nuove nel forcellone.

- (1) BATTITOIO
- (2) ACCESSORIO, 32x35 mm
- (3) BOCCOLA
- (4) GUIDA, 20 mm

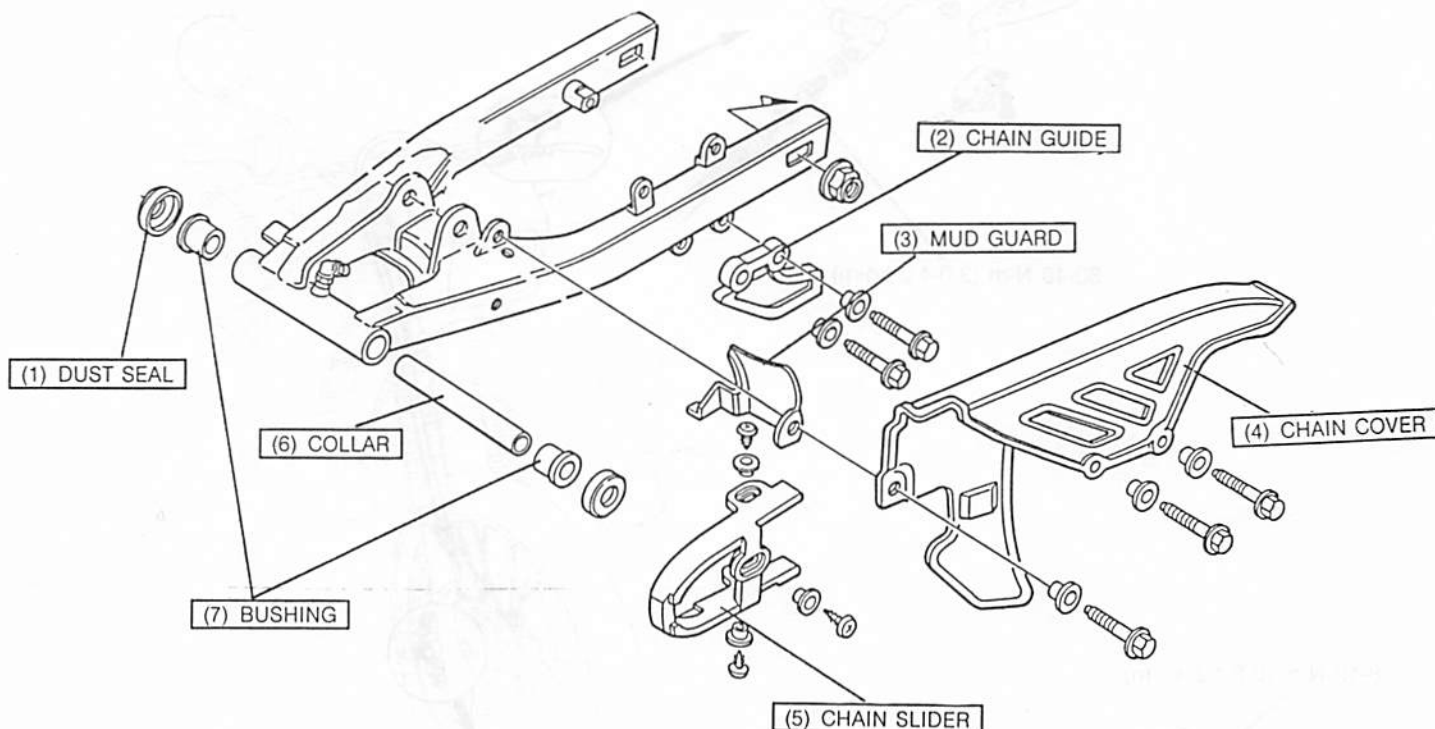
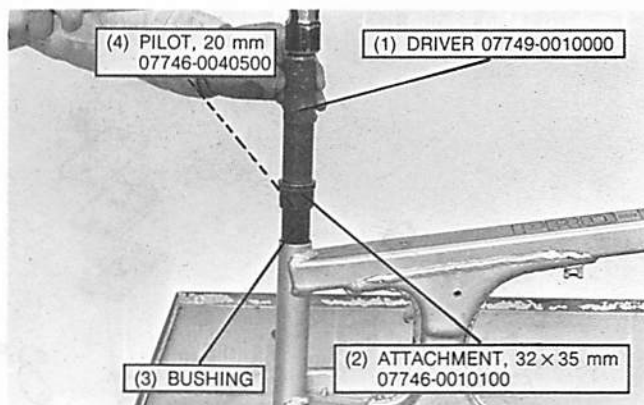
MONTAGGIO

Rimontare il forcellone nell'ordine inverso allo smontaggio.

NOTA

- Applicare del grasso al bisolfuro di molibdeno alle boccole e al collare.

- (1) ANELLO PARAPOLVERE
- (2) GUIDA DELLA CATENA
- (3) LAMIERINO DI PROTEZIONE
- (4) COPERCHIO DELLA CATENA
- (5) PATTINO DELLA CATENA
- (6) COLLARE
- (7) BOCCOLE



INSTALLAZIONE

Installare il braccio del forcellone e il perno filettato. Stringere il dado.

COPPIA DI SERRAGGIO: 80-100 Nm (8.0-10.0 Kg)

Installare il perno filettato tra l'articolazione dell'ammortizzatore e il telaio e il perno filettato tra il braccio dell'ammortizzatore e il forcellone e stringere ogni dado alla coppia prescritta.

COPPIE DI SERRAGGIO:

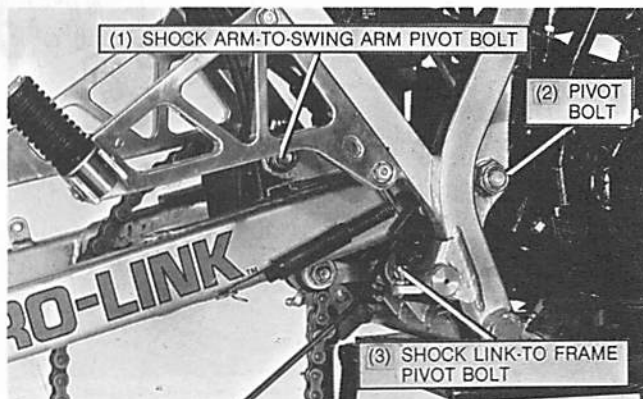
ARTICOLAZ. AMMORT.-TELAIO 60-75 Nm (6.0-7.5 kg)

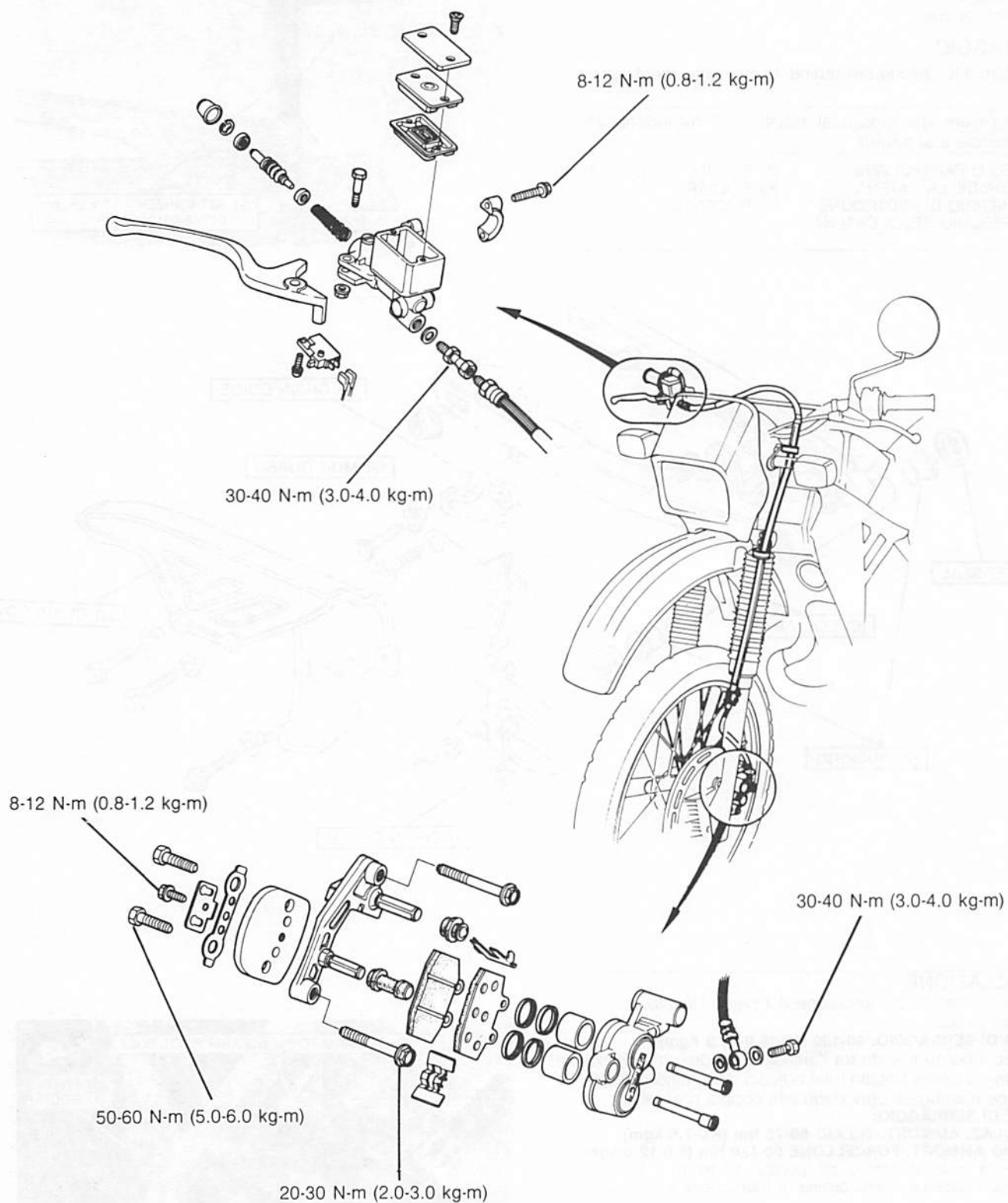
BRACCIO AMMORT.-FORCELLONE 90-120 Nm (9.0-12.0 kg)

Installare la molla di ritorno del pedale del freno, il lamierino di protezione il coperchio della catena di trasmissione e la guida della catena.

Installare la ruota posteriore (pag. 13.6).

- (1) BULLONE TRA BRACCIO AMMORT. E FORCELLONE
- (2) PERNO FILETTATO
- (3) BULLONE TRA ARTICOL. AMMORT. E TELAIO







INFORMAZIONI DI SERVIZIO	14-1	DISAREAZIONE	14-3
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	14-2	PASTICCHE/DISCO FRENO CILINDRO PRINCIPALE	14-4 14-7
SOSTITUZIONE LIQUIDO FRENI	14-3	PINZA DEL FRENO	14-9

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Usare liquido dei freni DOT 3 o 4.
- Disareare il circuito idraulico quando viene smontato o se il freno è spugnoso.
- Evitare la penetrazione di materiale estraneo nel circuito quando si riempie il serbatoio.
- Il liquido dei freni danneggia le superfici verniciate, di plastica o di gomma. Maneggiando il liquido dei freni proteggere i componenti verniciati, di plastica o di gomma coprendoli con una pezza di officina. Se il liquido entra in contatto con tali particolari asciugarlo immediatamente con una pezza pulita.
- Controllare sempre il funzionamento del freno prima di partire.

DATI TECNICI

OGGETTO	STANDARD	LIMITE DI USURA
Spessore disco anteriore	3,5 mm	3,0 mm
Distorsione disco anteriore	—	0,30
Diametro interno cilindro principale anter.	12,700-12,743 mm	12,755 mm
Diametro esterno pistone principale anter.	12,657-12,684 mm	12,64 mm
Diametro interno cilindro pinza anteriore	25,400-25,405 mm	25,45 mm
Diametro esterno pistone pinza anteriore	25,318-25,368 mm	25,30 mm

COPPIE DI SERRAGGIO

Valvola spurgo aria	4-7 N-m (0.4-0.7 kg-m)
Bullone montaggio pinza	20-30 N-m (2.0-3.0 kg-m)
Bullone della piastra dei perni pastiche	8-12 N-m (0.8-1.2 kg-m)
Raccordo tubazione freno	30-40 N-m (3.0-4.0 kg-m)
Bullone supporto cilindro principale	8-12 N-m (0.8-1.2 kg-m)
Bullone della piastra di arresto del supporto della pinza	50-60 N-m (5.0-6.0 kg-m)
Bullone della tubazione del freno	30-40 N-m (3.0-4.0 kg-m)

ATTREZZI

Speciali

Pinze per anelli elastici	07914-3230001
---------------------------	---------------



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Leva del freno morbida o spugnosa

- Aria nel circuito idraulico
- Livello del liquido insufficiente
- Perdite nel circuito idraulico

Leva del freno troppo dura

- Pistone/i bloccato/i
- Circuito idraulico ostruito
- Pasticche vetrificate o eccessivamente usurate

I freni strisciano

- Circuito idraulico bloccato
- Pistone/i bloccato/i

Il freno si inceppa o tira da un lato

- Pasticche sporche
- Disco o ruota fuori allineamento

Il freno vibra o stride

- Pasticche sporche
- Eccessivo sfarfallamento del disco
- Pinza installata in modo non corretto
- Disco o ruota fuori allineamento



SOSTITUZIONE LIQUIDO DEI FRENI/DISAREAZIONE

Controllare il livello del liquido con il serbatoio del liquido orizzontale.

AVVERTENZA

- Installare il coperchio del cilindro principale ogni volta che si aziona la leva del freno, altrimenti il liquido dei freni fuoriesce dal serbatoio.
- Evitare di versare il liquido dei freni su superfici verniciate, di plastica o di gomma. Proteggere questi particolari con pezze di officina ogni volta che vengono effettuate operazioni di manutenzione sul circuito.

(1) LIVELLO MINIMO

SCARICO DEL LIQUIDO DEI FRENI

Collegare una tubazione di sfiato alla valvola di sfiato. Allentare la valvola di sfiato della pinza e pompare la leva del freno.

Cessare di pompare la leva quando il liquido smette di fluire dalla valvola di sfiato.

ATTENZIONE

- La presenza di liquido dei freni sul disco o sulle pastiglie riduce la forza di frenata. Qualora ciò avvenga, gettare le pastiglie e pulire il disco contaminato con un solvente o sgrassante per freni di buona qualità

(1) TUBAZIONE DI SFIATO

(2) VALVOLA DI SFIATO

RIEMPIMENTO LIQUIDO DEI FRENI/DISAREAZIONE

AVVERTENZA

- Non mescolare diversi tipi di liquido dei freni, poiché essi non sono compatibili fra loro.

Chiudere la valvola di sfiato, riempire il cilindro principale con liquido dei freni DOT 3 o 4 fino al livello della sporgenza stampata.

Collegare l'apparecchio di spurgo dei freni Mityvac n. 6860 o un apparecchio equivalente alla valvola di sfiato.

(1) SPORGENZA STAMPATA

NOTA

- Controllare costantemente il livello del liquido durante le operazioni di spurgo, per evitare che l'aria venga pompata nel circuito.
- Usare soltanto liquido freni DOT 3 o 4 prelevato da un contenitore sigillato.
- Non mescolare liquidi dei freni di diverso tipo e non riutilizzare il liquido contaminato che è stato estratto durante l'operazione di spurgo, poiché ciò pregiudicherebbe la efficienza del sistema frenante.
- Quando viene usato un apparecchio di spurgo per freni, seguire le istruzioni operative indicate dal costruttore dell'apparecchio.

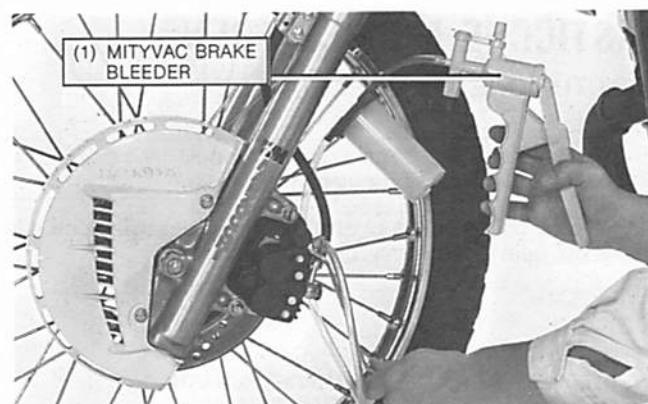
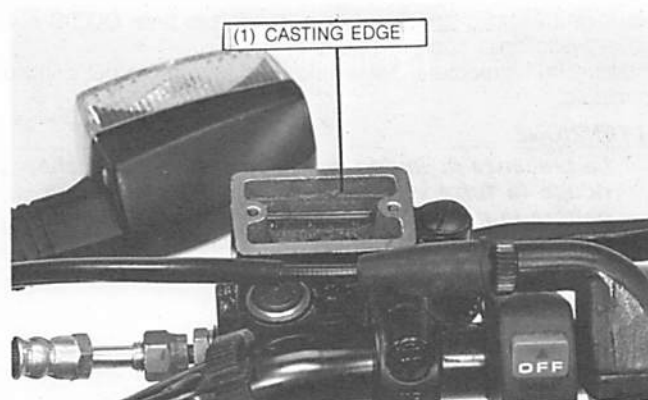
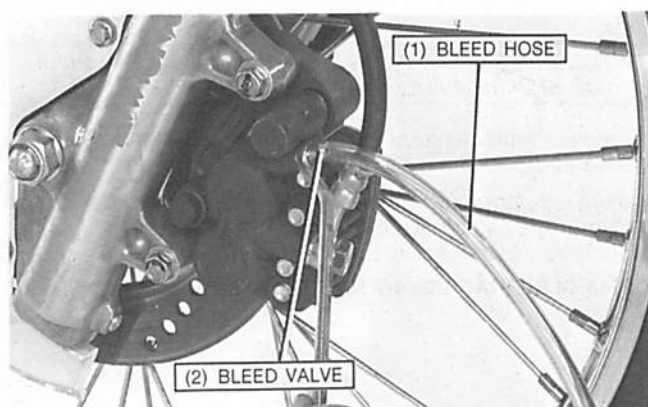
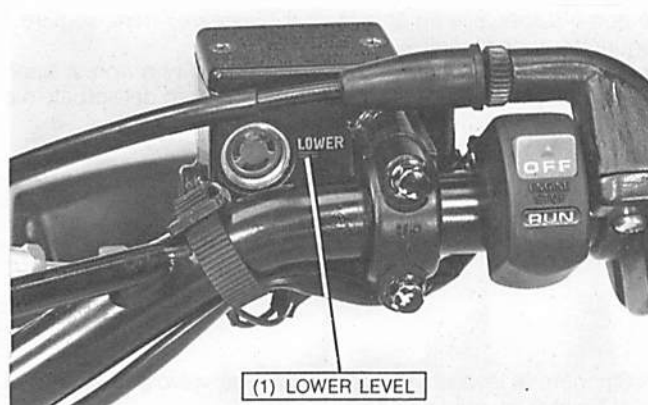
Pompate l'apparecchio di sfiato ed allentare la valvola di sfiato. Aggiungere del liquido quando il livello nel cilindro principale è basso.

Ripetere le suddette operazioni finché non appaiono più bolle di aria nel tubo di plastica.

NOTA

- Se dell'aria penetra nell'apparecchio dalla filettatura della valvola di spurgo, sigillare le filettature con nastro adesivo di teflon.

(1) APPARECCHIO DI SPURGO FRENI MITYVAC





FRENO IDRAULICO

Se non è disponibile un attrezzo per disareare i freni, seguire il seguente procedimento:

Pompate l'aria nel circuito con la leva fino a che non vi siano più bolle di aria nel liquido che fuoriesce dal foro del serbatoio e si sente una certa resistenza della leva.

1. Stringere la leva del freno, poi aprire la valvola di spurgo di 1/2 giro e quindi richiuderla.

NOTA

- Non rilasciare la leva del freno fino a che la valvola di disareazione non è richiusa.

2. Lasciare lentamente la leva del freno ed attendere diversi secondi dopo che è ritornata nella sua posizione iniziale.

Ripetere le operazioni 1 e 2 fino a che le bolle di aria cessano di comparire nel liquido alla estremità della tubazione. Stringere la valvola di sfiato.

COPPIA DI SERRAGGIO: 4-7 Nm (0.4-7.0 kgm)

(1) VALVOLA DI SFIATO

Riempire il cilindro principale con liquido dei freni DOT 3 o 4 fino al livello della sporgenza stampata. Installare nuovamente il diaframma ed il coperchio del cilindro principale.

ATTENZIONE

- **La presenza di liquido sul disco o sulle pastiche riduce la forza di frenata. Qualora ciò avvenga, gettare le pastiche e pulire il disco contaminato con uno sgrassante di elevata qualità.**

(1) SPORGENZA STAMPATA

PASTICCHE E DISCO FRENO

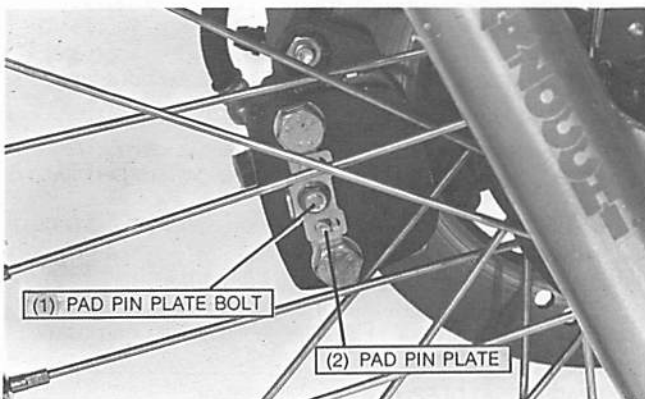
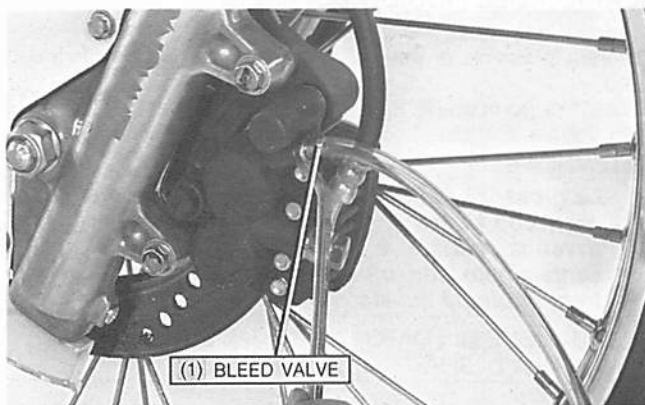
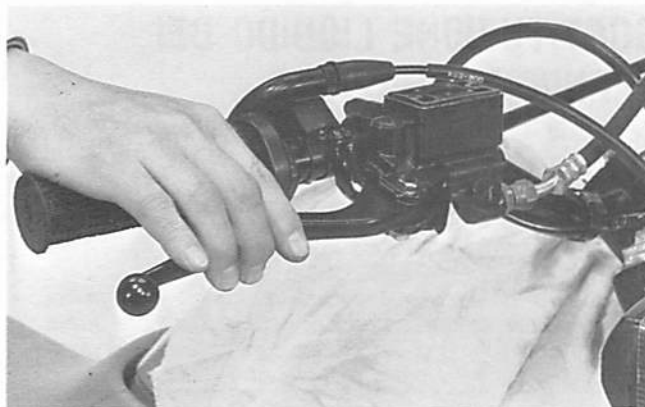
SOSTITUZIONE DELLE PASTICCHE

NOTA

- Sostituire sempre le pastiche in coppia in modo da ottenere una pressione uniforme sul disco.

Rimuovere il bullone della piastra del perno della pasticca e la piastra del perno della pasticca.

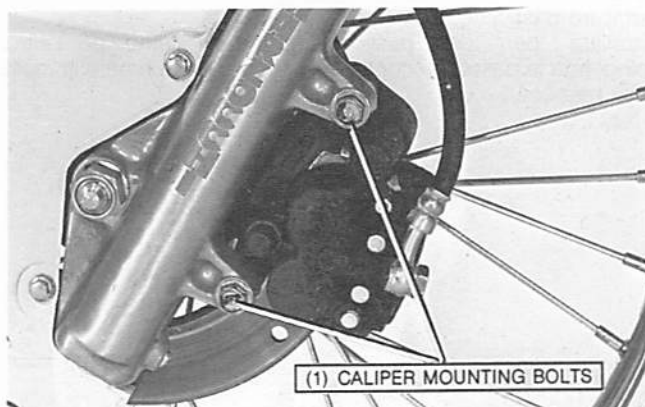
- (1) BULLONE PIASTRA DEL PERNO DELLA PASTICCA
- (2) PIASTRA DEL PERNO DELLA PASTICCA





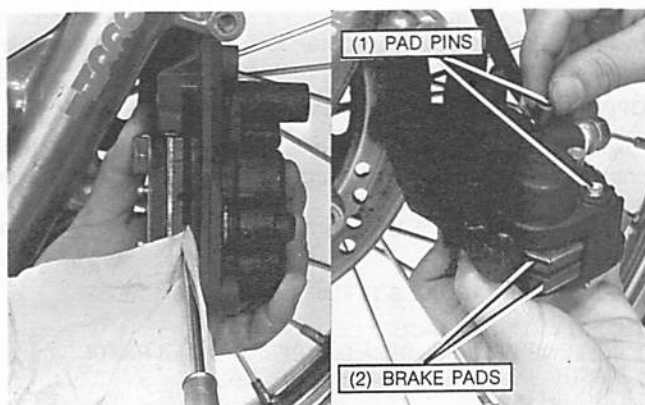
Rimuovere i bulloni di montaggio della pinza e la pinza dalla forcella sinistra.

(1) BULLONI DI MONTAGGIO DELLA PINZA



Far leva con una pasticca vecchia contro la pinza mediante un cacciavite per spingere i pistoni nella pinza. Estrarre i perni delle pasticche dalla pinza. Rimuovere le pasticche del freno.

(1) PERNI DELLE PASTICCHE (2) PASTICCHE DEL FRENO



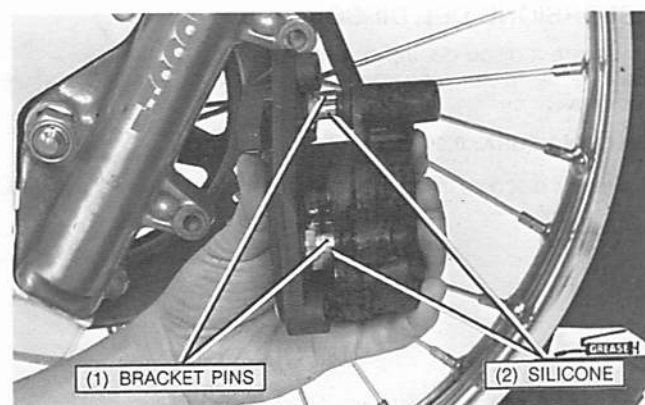
Assicurarsi che la molla della pasticca nella pinza sia alloggiata come è indicato nella figura.

(1) MOLLA DELLA PASTICCA



Applicare del grasso ai siliconi ai perni di supporto della pinza.

(1) PERNI DI SUPPORTO (2) SILICONE



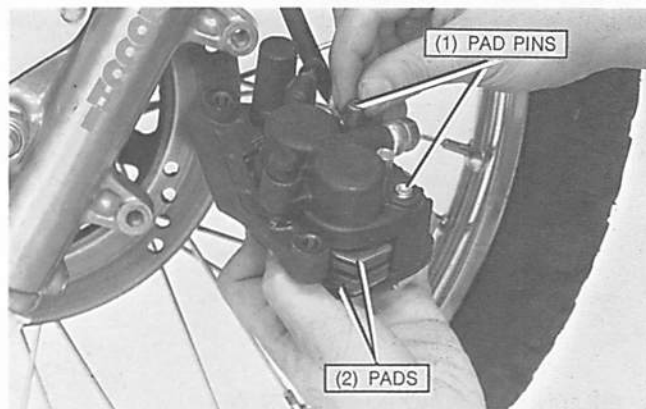


FRENO IDRAULICO

Installare pastiche nuove nella pinza.

Installare i perni delle pastiche, prima un perno, poi l'altro, spingendo le pastiche contro la pinza per comprimere la molla della pasticca.

- (1) PERNI DELLA PASTICCA
(2) PASTICHE



Installare la pinza in modo tale che il disco del freno venga a trovarsi tra le pastiche, assicurandosi di non danneggiare le pastiche e stringere i bulloni di montaggio della pinza.

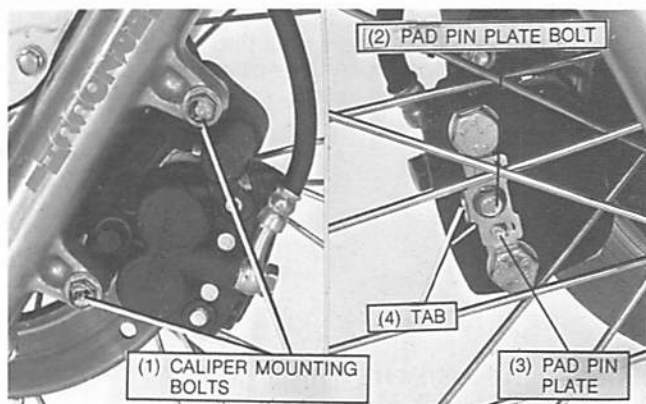
COPPIA DI SERRAGGIO: 20-30 Nm (2.0-3.0 kgm)

Installare la piastra del perno della pasticca con la linguetta centrale rivolta verso la parte posteriore come indicato nella figura.

Installare e stringere il bullone della piastra del perno della pasticca.

COPPIA DI SERRAGGIO: 8-12 Nm (0.8-1.2 kgm)

- (1) BULLONI DI MONTAGGIO DELLA PINZA
(2) BULLONE DELLA PIASTRA DEL PERNO DELLA PASTICCA
(3) PIASTRA DEL PERNO DELLA PASTICCA
(4) LINGUETTA

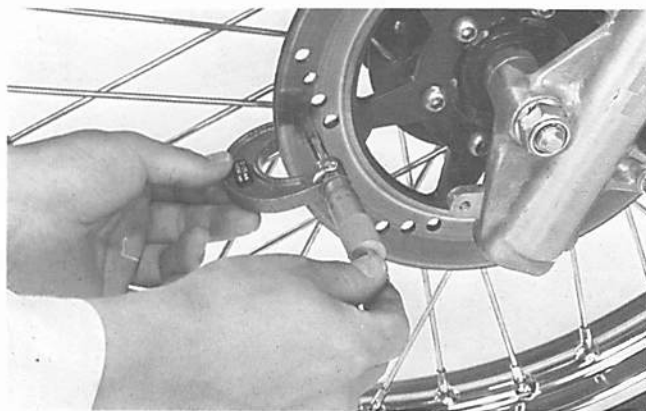


SPESSORE DEL DISCO

Misurare lo spessore del disco.

LIMITE DI USURA: 3,0 mm

Sostituire il disco se risulta più sottile del limite di usura.



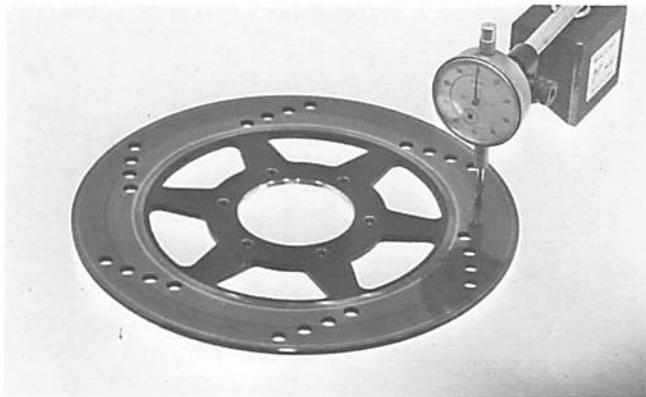
DISTORSIONE DEL DISCO

Rimuovere il disco del freno (pag. 12-7).

Misurare la distorsione del disco freni su una superficie orizzontale.

LIMITE DI USURA: 0,30 mm

Sostituire il disco se la distorsione è maggiore del limite di usura.





CILINDRO PRINCIPALE

SMONTAGGIO

Scaricare il liquido dei freni dal circuito.

AVVERTENZA

- Evitare di versare liquido dei freni su componenti verniciati, di plastica o di gomma. Coprire con una pezza questi particolari ogni volta che si effettuano interventi sul circuito.

Staccare la tubazione del freno dal cilindro principale. Rimuovere il cilindro principale.

NOTA

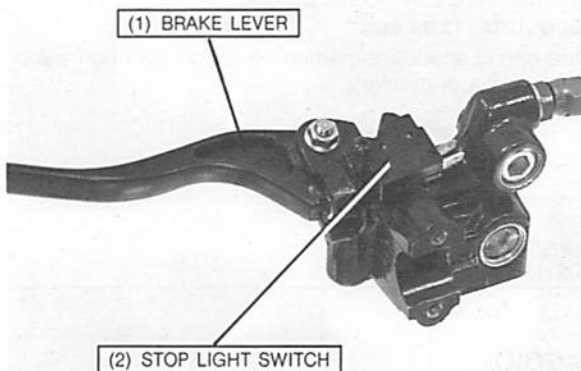
- Rimuovendo la tubazione del freno coprire la estremità della tubazione per evitare una contaminazione. Fissare la tubazione per evitare che il liquido sgoccioli.

(1) RACCORDO DELLA TUBAZIONE DEL FRENO



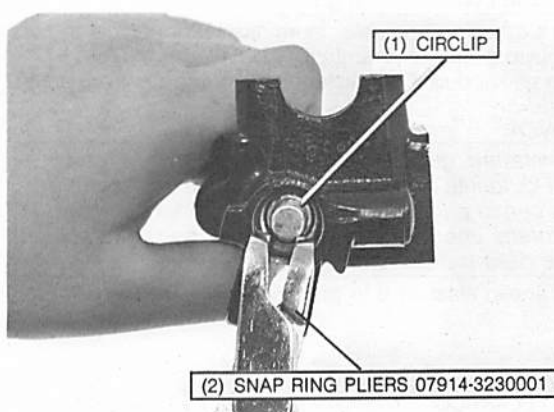
Rimuovere la leva del freno dal cilindro principale.
Rimuovere l'interruttore della luce dello stop anteriore.

- (1) LEVA DEL FRENO
(2) INTERRUOTORE LUCE DI STOP.



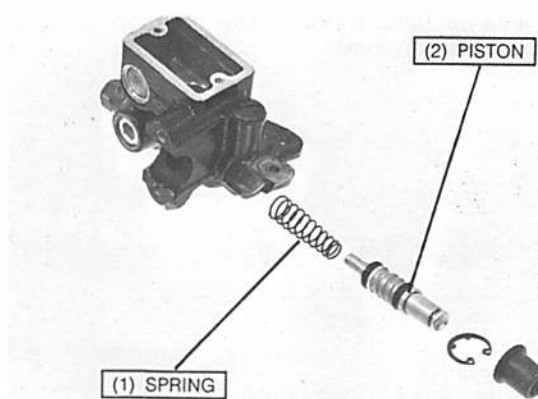
Rimuovere la protezione del pistone e l'anello elastico dal corpo del cilindro principale.

- (1) ANELLO ELASTICO
(2) PINZE PER ANELLI ELASTICI.



Rimuovere il pistone e la molla.
Pulire la parte interna del cilindro principale e del serbatoio con liquido dei freni.

- (1) MOLLA
(2) PISTONE



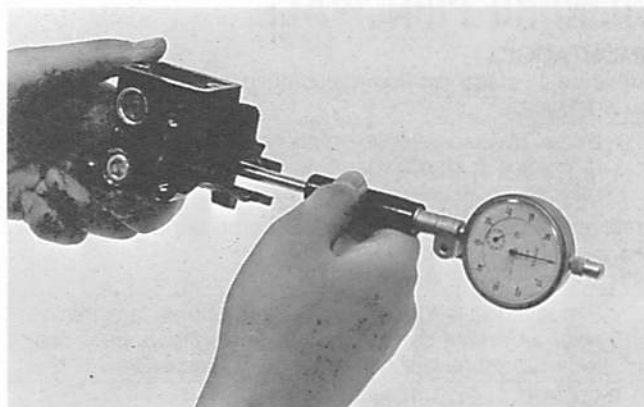


CONTROLLO

Controllare che il cilindro principale non presenti graffi, abrasioni o scalfitture.

Misurare il diametro interno del cilindro principale.

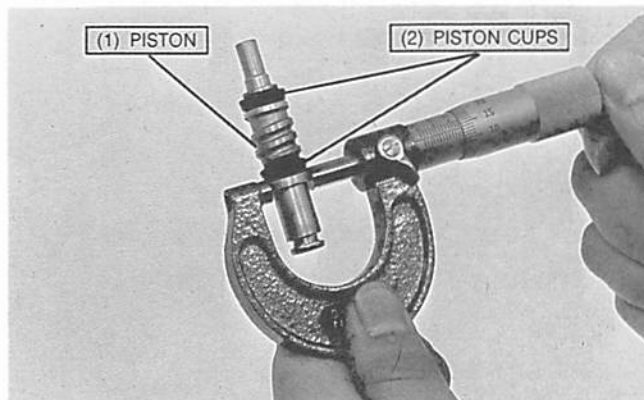
LIMITE DI USURA: 12,755 mm



Misurare il diametro esterno del pistone.

LIMITE DI USURA: 12,64 mm

Controllare che lo scodellino primario e secondario non siano danneggiati prima di montarli.



- (1) PISTONE
(2) SCODELLINI DEL PISTONE

MONTAGGIO

AVVERTENZA

- Considerare il pistone del cilindro principale, il cilindro e la molla come un solo gruppo.

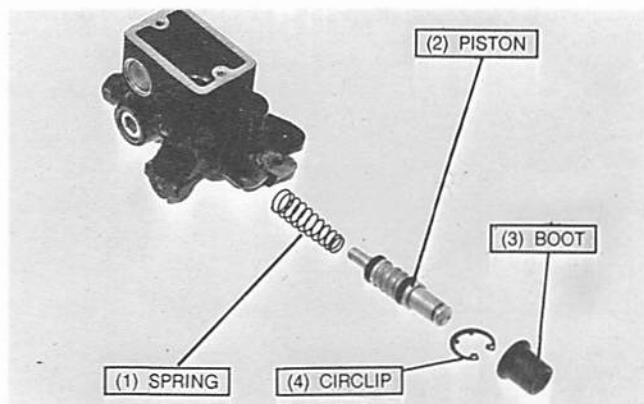
Rimontare il cilindro principale. Inumidire tutti i particolari con olio freni pulito prima di rimontarli.

Immergere gli scodellini del pistone nel liquido dei freni prima di rimontarli.

AVVERTENZA

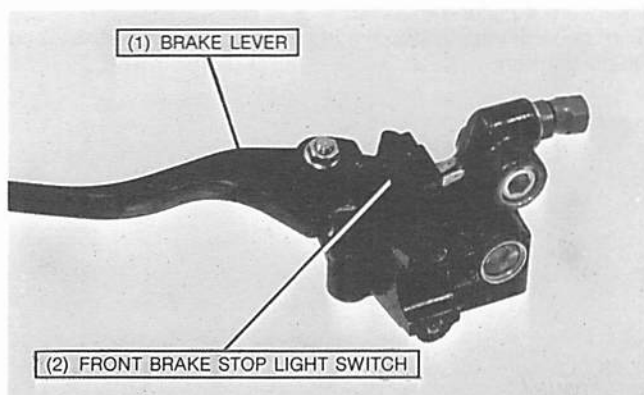
- Nell'installare gli scodellini fare attenzione a che i labbri di tenuta non vengano rovesciati. Installare la molla con la parte più piccola rivolta verso il pistone. Assicurarsi che l'anello elastico sia alloggiato stabilmente nella scanalatura.

Installare l'anello elastico e la protezione.



- (1) MOLLA
(2) PISTONE
(3) PROTEZIONE
(4) ANELLO ELASTICO

Installare la leva del freno e l'interruttore della luce di stop anteriore sul cilindro principale.



- (1) LEVA DEL FRENO
(2) INTERRUOTTORE DELLA LUCE DI STOP ANTERIORE



Sistemare il cilindro principale sul manubrio ed installare il supporto e due bulloni di montaggio con il segno del supporto "UP" rivolto verso l'alto.

Allineare l'estremità del supporto con il segno punzonato sul manubrio e stringere dapprima il bullone superiore, poi stringere il bullone inferiore.

COPPIA DI SERRAGGIO: 8-12 Nm (0.8-1.2 kgm)

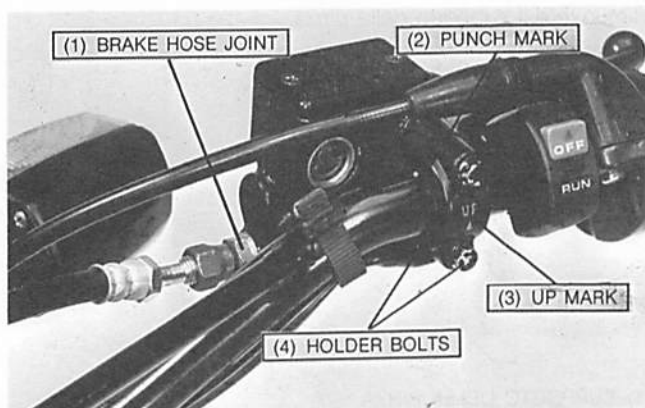
Collegare e stringere il raccordo della tubazione del freno.

COPPIA DI SERRAGGIO: 30-40 Nm (3.0-4.0 kgm)

Collegare i fili dell'interruttore della luce di stop anteriore.

Riempire il cilindro principale fino al livello prescritto e eliminare l'aria dal circuito come descritto a pag. 14-3).

- (1) RACCORDO TUBAZIONE FRENO
- (2) SEGNO PUNZONATO
- (3) SEGNO "UP"
- (4) BULLONI DEL SUPPORTO

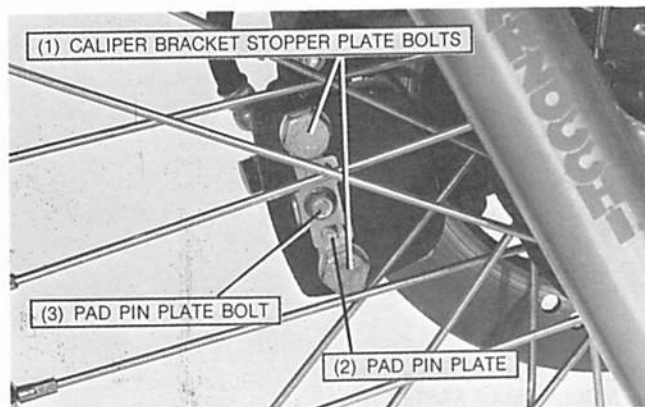


PINZA DEL FRENO

RIMOZIONE

Allargare le linguette della rondella di bloccaggio ed allentare provvisoriamente i bulloni della piastra di arresto del supporto. Rimuovere il bullone della piastra del perno pasticcio e la piastra del perno pasticcio.

- (1) BULLONI DELLA PIASTRA DI ARRESTO DEL SUPPORTO DELLA PINZA
- (2) PIASTRA DEL PERNO PASTICCA
- (3) BULLONE DELLA PIASTRA DEL PERNO PASTICCA.



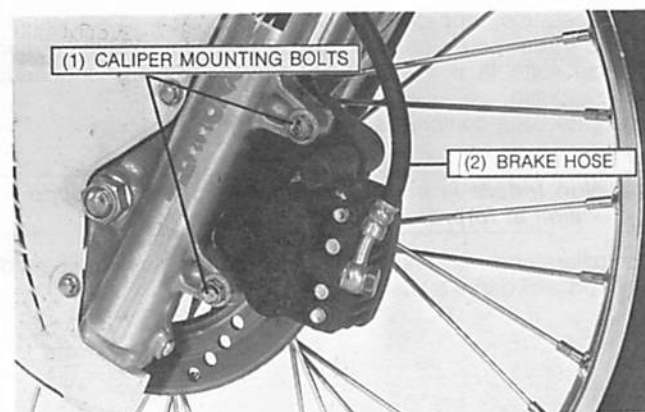
Collocare un recipiente pulito sotto la pinza e staccare la tubazione del freno della pinza.

AVVERTENZA

- Evitare di versare il liquido dei freni sulle superfici verniciate.

Rimuovere i bulloni di montaggio della pinza e la pinza. Rimuovere le pastiche e la molla delle pastiche.

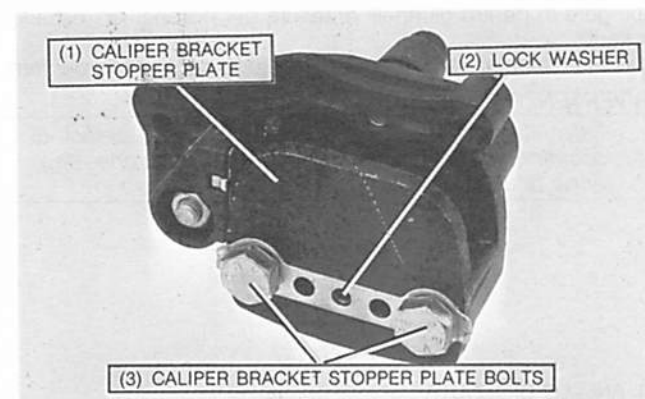
- (1) BULLONI DI MONTAGGIO DELLA PINZA
- (2) TUBAZIONE FRENO



SMONTAGGIO

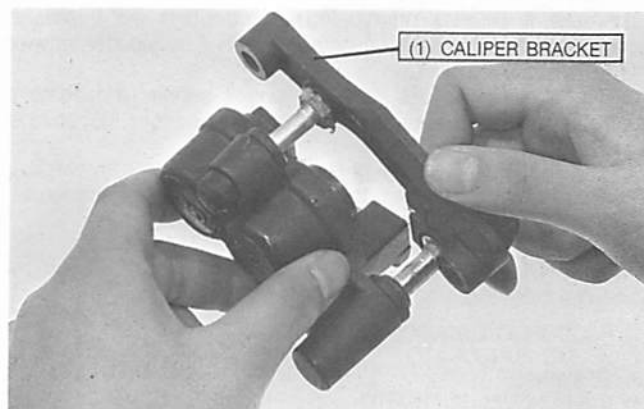
Rimuovere i bulloni della piastra di arresto del supporto della pinza, la rondella di bloccaggio e la piastra di arresto del supporto della pinza.

- (1) PIASTRA DI ARRESTO DEL SUPPORTO DELLA PINZA
- (2) RONDELLA DI BLOCCAGGIO
- (3) BULLONI DELLA PIASTRA DI ARRESTO DEL SUPPORTO DELLA PINZA



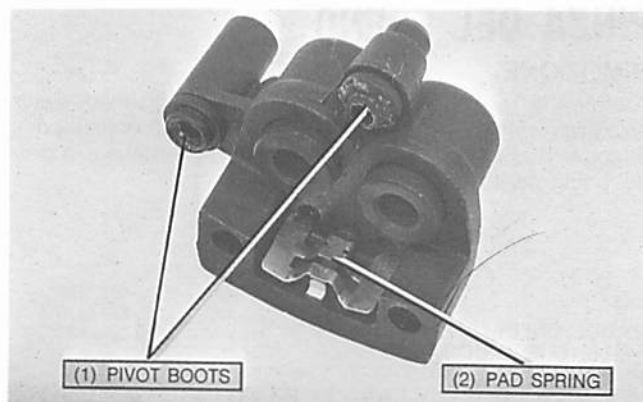
Rimuovere il supporto della pinza.

(1) SUPPORTO DELLA PINZA



Rimuovere la molla della pasticca e i soffietti parapolvere.

(1) SOFFIETTI PARAPOLVERE
(2) MOLLA DELLA PASTICCA



Se necessario, applicare dell'aria compressa all'entrata del liquido della pinza per estrarre il pistoncino. Mettere uno straccio sotto la pinza per raccogliere il pistoncino quando viene espulso.

Applicare l'aria compressa a piccoli colpi.

ATTENZIONE

- **Non tenere la pistola dell'aria compressa troppo vicina al foro di ingresso del liquido.**

Controllare che i pistoncini e la pinza non presentino segni di graffi ed altri danni e sostituirli se necessario.

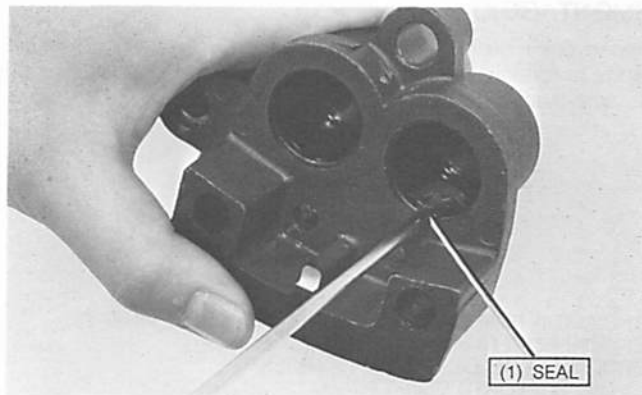


Spingere in dentro gli anelli di tenuta del pistone, poi estrarli e gettarli.

Pulire le scanalature di tenuta del pistone con liquido dei freni.

AVVERTENZA

- **Fare attenzione a non danneggiare le superfici di scorrimento del pistone durante la rimozione degli anelli di tenuta.**



(1) ANELLO DI TENUTA

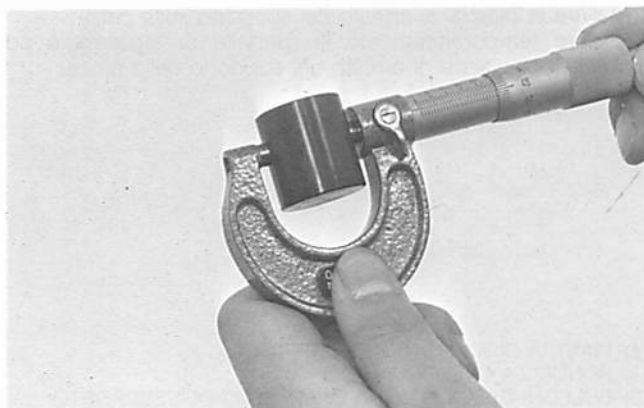


CONTROLLO DEL PISTONE

Controllare che i pistoni non presentino graffi, scalfitture o altri danni.

Misurare il diametro del pistone con un micrometro.

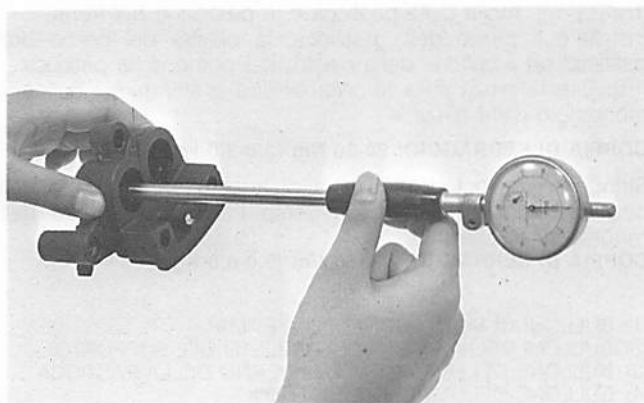
LIMITE DI USURA: 25,30 mm



CONTROLLO DEL CILINDRO

Controllare che il cilindro della pinza non presenti graffi, scalfitture o altri difetti. Misurare l'alesaggio del cilindro della pinza.

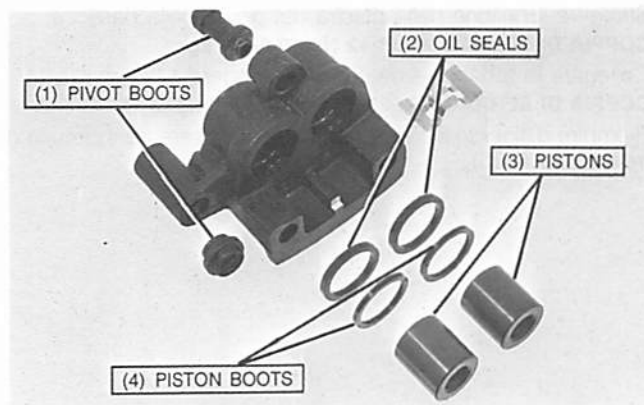
LIMITE DI USURA: 25,45 mm



RIMONTAGGIO

Se i gommini di protezione sono induriti o deteriorati, sostituirli con gommini nuovi. Il gommino del pistone e l'anello paraolio devono essere sostituiti ogni volta che vengono rimossi. Prima del rimontaggio inumidire gli anelli paraolio e i gommini di protezione con grasso ai siliconi o con liquido dei freni. Installare anelli nuovi e gommini di protezione del pistone nuovi.

- (1) GOMMINI DI PROTEZIONE
- (2) ANELLI PARAOLIO
- (3) PISTONI
- (4) PROTEZIONI DEL PISTONE



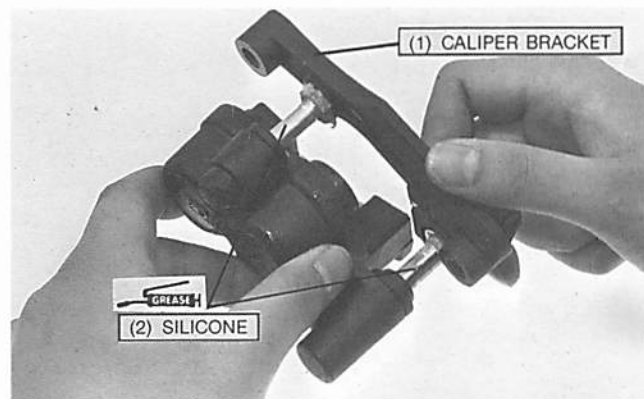
NOTA

- Fare attenzione a non rivoltare gli anelli paraolio o le protezioni di gomma del pistone durante il montaggio.

Installare i pistoni con le estremità aperte rivolte verso le pasticche.

Installare i gommini di protezione, assicurandosi che siano correttamente alloggiati nelle scanalature della pinza.

Applicare del grasso ai siliconi ai perni del supporto della pinza. Installare il supporto della pinza sulla pinza.

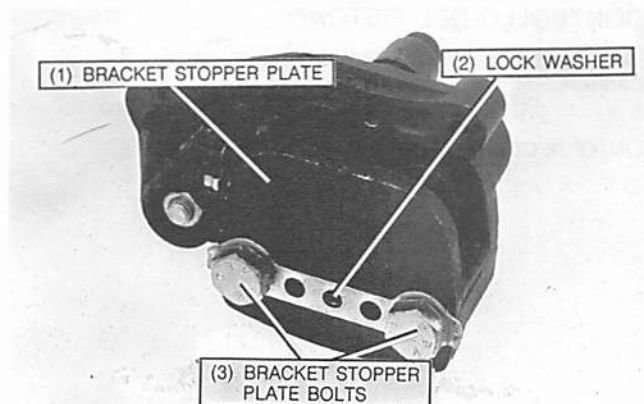


- (1) SUPPORTO DELLA PINZA
- (2) GRASSO AI SILICONI



Installare la piastra di arresto del supporto sulla pinza.
Installare temporaneamente la rondella di bloccaggio ed i bulloni della piastra di arresto del supporto della pinza.

- (1) PIASTRA DI ARRESTO DEL SUPPORTO
- (2) RONDELLA DI BLOCCAGGIO
- (3) BULLONI DELLA PIASTRA DI ARRESTO DEL SUPPORTO



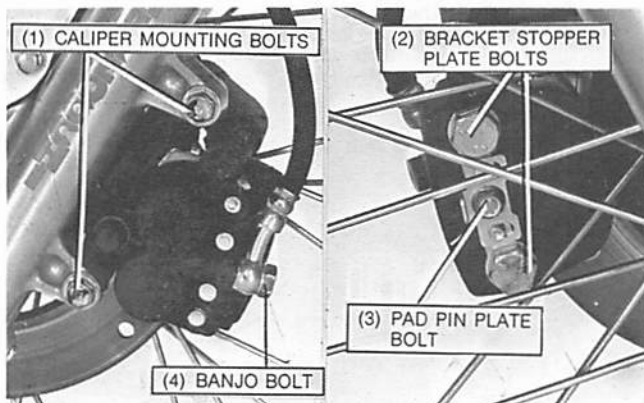
Installare la molla della pasticca e le pasticche del freno.
Installare il perno della pasticca, la piastra del perno della pasticca ed il bullone della piastra del perno della pasticca.
Installare la pinza sulla forcella sinistra e stringere i bulloni di montaggio della pinza.

COPPIA DI SERRAGGIO: 20-30 Nm (2.0-3.0 kgm)

Stringere i bulloni della piastra di arresto del supporto della pinza e bloccarli ripiegando verso l'altro le linguette della rondella di bloccaggio.

COPPIA DI SERRAGGIO: 50-60 Nm (5.0-6.0 Kgm)

- (1) BULLONI DI MONTAGGIO DELLA PINZA
- (2) BULLONI DELLA PIASTRA DI ARRESTO DEL SUPPORTO
- (3) BULLONE DELLA PIASTRA DEL PERNO DELLA PASTICCA
- (4) BULLONE DELLA TUBAZIONE FRENO



Stringere il bullone della piastra del perno della pasticca.

COPPIA DI SERRAGGIO: 8-12 Nm (0.8-1.2 kgm)

Collegare la tubazione del freno e stringere il bullone.

COPPIA DI SERRAGGIO: 30-40 Nm (3.0-4.0 kgm)

Riempire di liquido il cilindro principale e disareare il circuito del freno (Pag. 14-3).



INFORMAZIONI DI SERVIZIO
PARAFANGO POSTERIORE

15-1
15-2

TUBO DI SCARICO

15-2

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

Questo capitolo descrive la rimozione/installazione del parafango posteriore e delle tubo dei gas di scarico.

ATTENZIONE

- *Non effettuare operazioni sul sistema di scarico quando questo è caldo.*

COPPIE DI SERRAGGIO

Dado di raccordo tubo di scarico
Bullone del morsetto tubo di scarico
Bullone di montaggio della marmitta

8-12 N-m (0.8-1.2 kg-m)
15-25 N-m (1.5-2.5 kg-m)
20-30 N-m (2.0-3.0 kg-m)

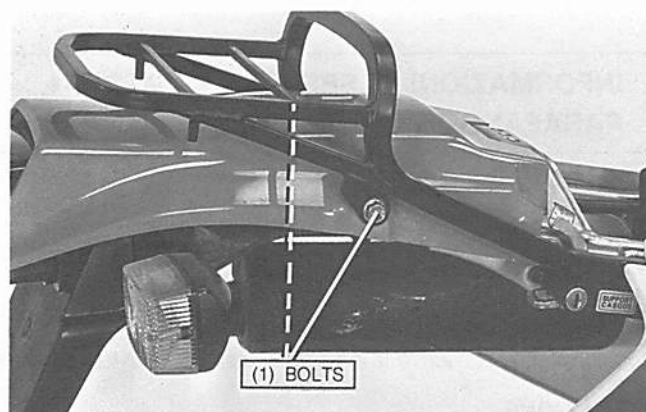


PARAFANGO POSTERIORE

RIMOZIONE

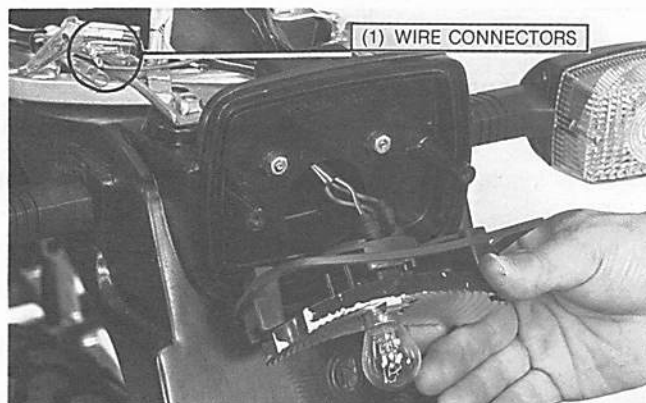
Rimuovere la sella.
Rimuovere i due bulloni di montaggio del portapacchi e sollevare il portapacchi.

(1) BULLONI



Staccare le spine del filo delle luci posteriori e degli indicatori di direzione posteriori.
Rimuovere il vetro del fanalino di coda e il fanalino di coda.

(1) SPINE DEL FILO

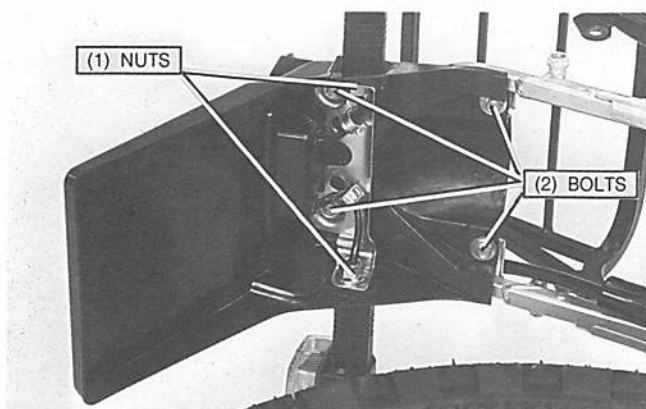


Rimuovere i dadi dell'indicatore di direzione posteriori e rimuovere gli indicatori di direzione posteriori.
Rimuovere il bullone di montaggio tra il telaio e il parafango posteriore.

INSTALLAZIONE

Installare il parafango posteriore nell'ordine inverso alla rimozione.

(1) DADI
(2) BULLONI



TUBO DI SCARICO

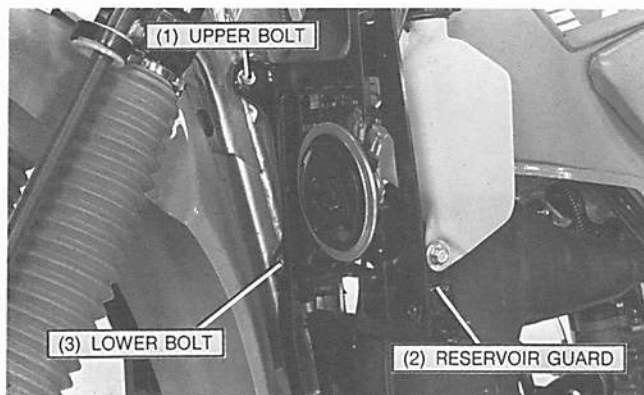
ATTENZIONE

• Non effettuare operazioni sul tubo di scarico quando è caldo.

RIMOZIONE

Rimuovere la protezione del serbatoio del radiatore sinistro.
Rimuovere il bullone di montaggio inferiore e allentare il bullone di montaggio superiore.
Estrarre la protezione del serbatoio.

(1) BULLONE SUPERIORE
(2) PROTEZIONE DEL SERBATOIO
(3) BULLONE INFERIORE



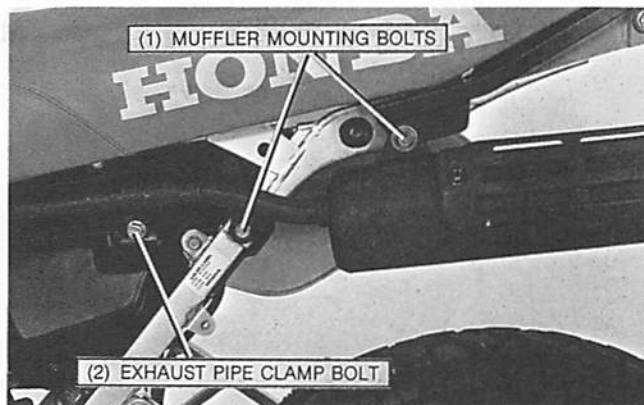


Rimuovere la fiancata sinistra.

Rimuovere i bulloni di montaggio della marmitta.

Allentare il bullone della fascetta del tubo di scarico e rimuovere la marmitta.

- (1) BULLONI DI MONTAGGIO DELLA MARMITTA
- (2) BULLONE DELLA FASCETTA DELLA TUBAZIONE DI SCARICO



Rimuovere i bulloni di montaggio del tubo di scarico e i dadi di raccordo del tubo di scarico.
Estrarre il tubo di scarico.

INSTALLAZIONE

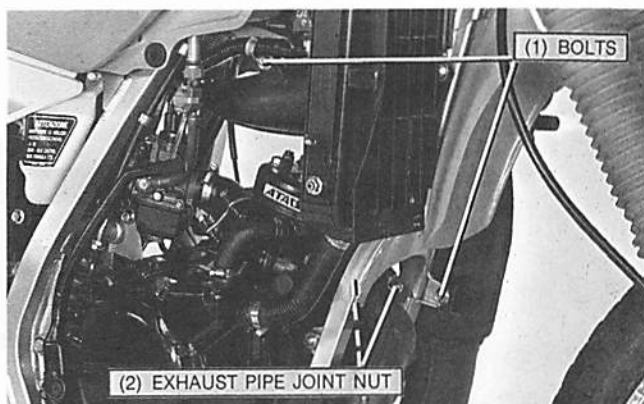
Installare il tubo di scarico e la marmitta nell'ordine inverso alla rimozione.

COPPIE DI SERRAGGIO:

DADO DI RACCORDO TUBO DI SCARICO: 8-12 Nm (0.8-1.2 kgm)

BULLONE FASCETTA TUBO DI SCARICO: 15-25 Nm (1.5-2.5 kgm)

BULLONE DI MONTAGGIO MARMITTA: 20-30 Nm (2.0-3.0 kgm)



NOTA

- Al termine della installazione assicurarsi che non vi siano perdite di scarico.

- (1) BULLONI
- (2) DADO DI RACCORDO TUBO DI SCARICO



MEMO



**INFORMAZIONI GENERALI**

I seguenti codici di colori utilizzati vengono indicati in tutto lo schema elettrico, batteria/circuito di carica, circuito di accensione e luci/interruttori/avvisatore acustico.

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

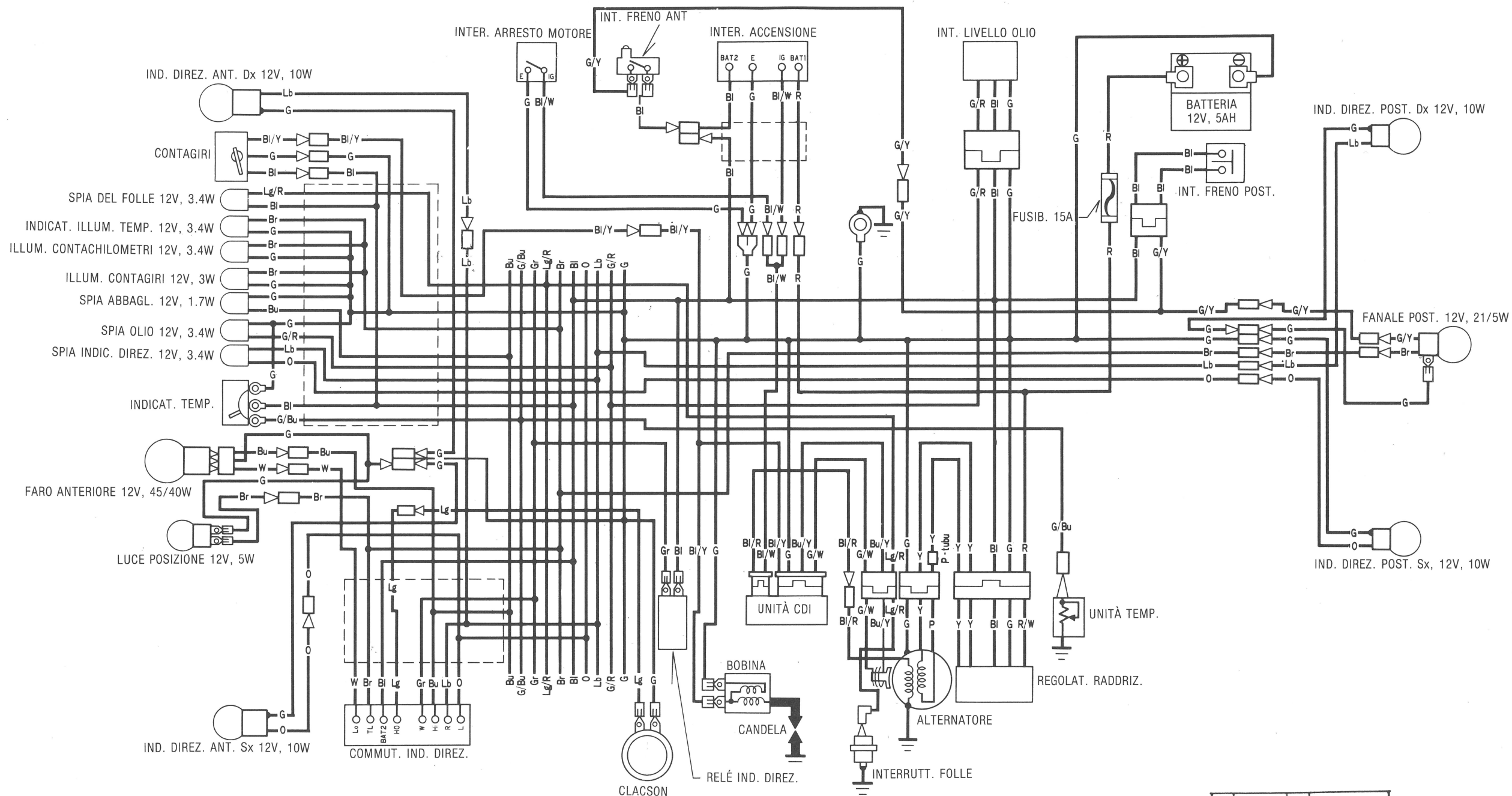


MEMO

1. General Information
2. Electrical System
3. Ignition System
4. Lighting System
5. Instrumentation
6. Accessory Equipment
7. Battery
8. Grounding
9. Wiring Diagrams
10. Troubleshooting



MTX125R — SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO








SCHEMI CONNESSIONE

COMMUT. IND. DIREZ.			
	W	R	L
R	○	○	
N			
L	○		○
COLOR	Gr	Lb	O

INTER. CLACSON		
	HO	BAT2
FREE		
PUSH	○	○
COLOR	Lg	BI

COMMUT. ABBAGLIANTI			
	HL	Hi	Lo
Hi	○	○	
(N)	○	○	○
Lo	○		○
COLOR	(Bu/W)	Bu	W

INTER. ILLUMIN.			
	BAT2	TL	HL
OFF			
P			
H			
COLOR	Bl	Br	(Bu/W)

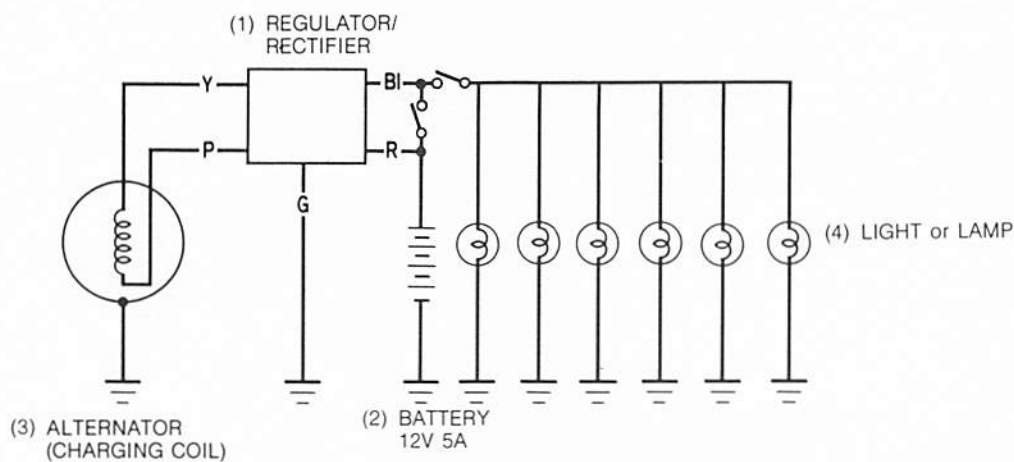
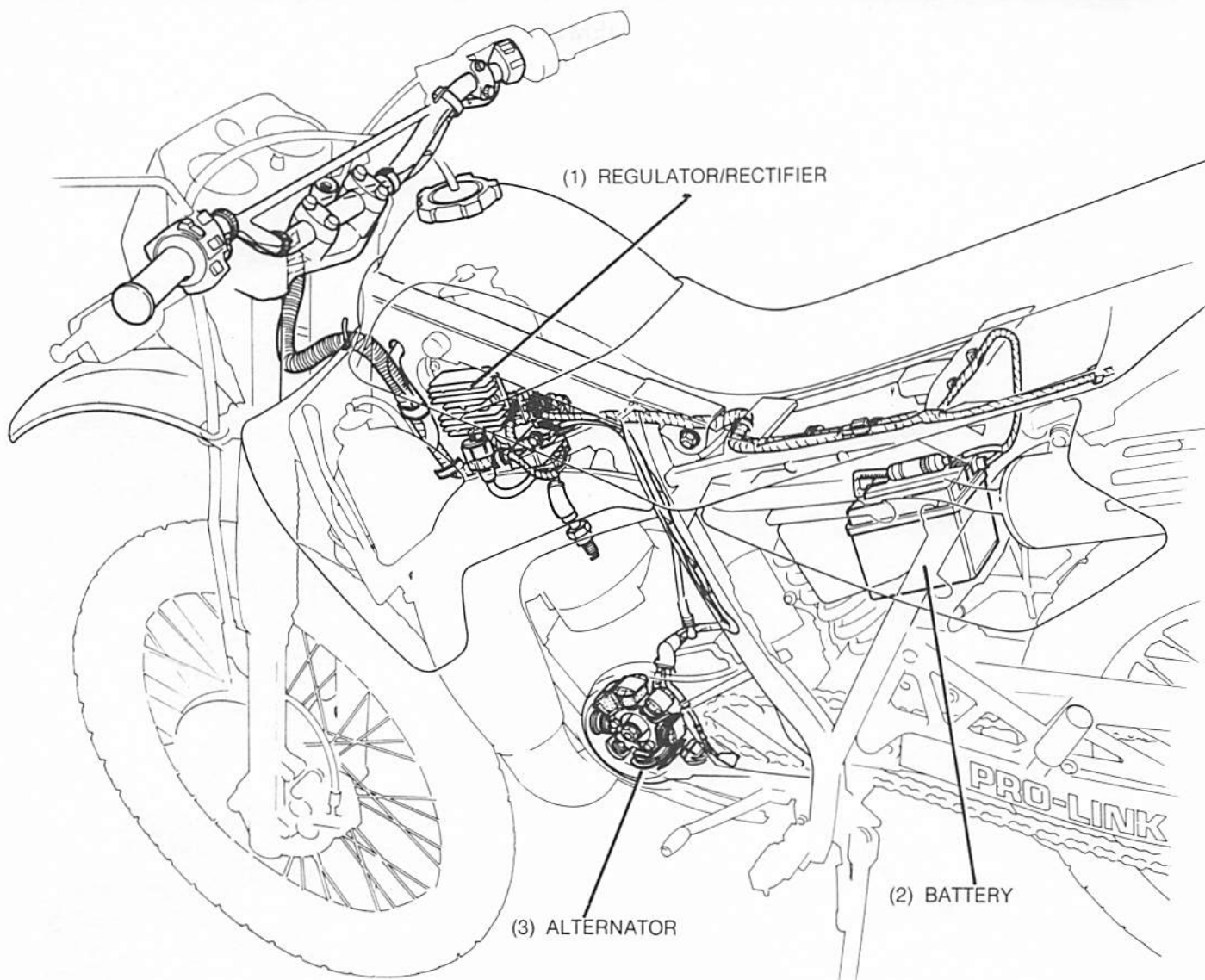
INTER. ARRESTO MOTORE		
	IGN	E
OFF	○	○
RUN		
COLOR	BI/W	G

INTER. ACCENSIONE				
	BAT1	BAT2	IG	E
ON	○	○		
OFF			○	○
LOCK			○	○
COLOR	R	BI	BI/W	G

INTER. LUCI SORPASSO		
	BAT2	Hi
FREE		
PUSH	○	○
COLOR	BI	Bu

B	NERO	Br	MARRONE
Y	GIALLO	O	ARANCIO
L	BLU	Lb	BLU CHIARO
G	VERDE	Lg	VERDE CHIARO
R	ROSSO	P	ROSA
W	BIANCO	Gr	GRIGIO

0030Z — KS3 — 9000



- (1) REGOLAZIONE/RADDRIZZATORE
- (2) BATTERIA
- (3) ALTERNATORE
- (4) LUCE o SPIA



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	17-1	CIRCUITO DI RICARICA	17-3
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	17-1	BOBINA DI RICARICA DELL'ALTERNATORE	17-4
BATTERIA	17-2	REGOLATORE/RADDRIZZATORE	17-4

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Il livello del liquido elettrolitico della batteria deve essere controllato regolarmente. Se necessario rabboccare con acqua distillata.
- Rimuovere la batteria dal motociclo per caricarla.
- Durante la ricarica della batteria tenere lontane fiamme e scintille poiché il processo di ricarica genera idrogeno.
- Tutti i componenti del circuito di ricarica possono essere collaudati sulla motocicletta.
- Per la rimozione dell'alternatore, vedi cap. 8.
- La batteria può essere sottoposta a carica rapida solo in caso di emergenza; la carica lenta è preferibile.

DATI TECNICI

Capacità della batteria	12V 5AH
Peso specifico dell'elettrolito	1270-1290 a 20° C
Corrente di carica	0,5 A max.
Alternatore giri/min. carica	max. 2300 giri/min.
Capacità	min. 2,4 A (14,5 V) a 3000 giri/min.
	max. 6,5 A (14,5) a 8000 giri/min.
Regolatore/raddrizzatore	Regolatore transistorizzato non regolabile
Fusibile	Principale 15 A
Resistenza bobina di carica alternatore	0.1 Ohm-0.2 Ohm

ATTREZZI SPECIALI

SANWA (SP 10 D), KOWA (TH-5H) o KOWA DIGITAL TESTER (07411-0020000).

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Non vi è corrente-Chiave inserita:

- Batteria esaurita
 - Batteria scarica
 - Elettrolito della batteria evaporato
 - Avaria nel sistema di ricarica
- Cavo della batteria disinserito
- Fusibile principale bruciato
- Interruttore dell'accensione difettoso

Corrente debole-Chiave inserita:

- Batteria debole
 - Livello del liquido basso
 - Basso peso specifico
 - Avaria nel circuito di ricarica
- Collegamenti della batteria allentati

Corrente debole-Motore in marcia:

- Batteria parzialmente scarica
 - Livello del liquido basso
 - Uno o più elementi fuoriuso
- Avaria nel circuito di ricarica

Corrente intermittente:

- Collegamento della batteria lento
- Collegamento del circuito di ricarica lento
- Collegamento lento o cortocircuito nel sistema di accensione
- Collegamento lento o cortocircuito nel sistema di illuminazione.

Avaria nel circuito di ricarica:

- Filo o collegamento lento, rotto o in cortocircuito
- Regolatore di tensione difettoso
- Raddrizzatore difettoso
- Alternatore difettoso



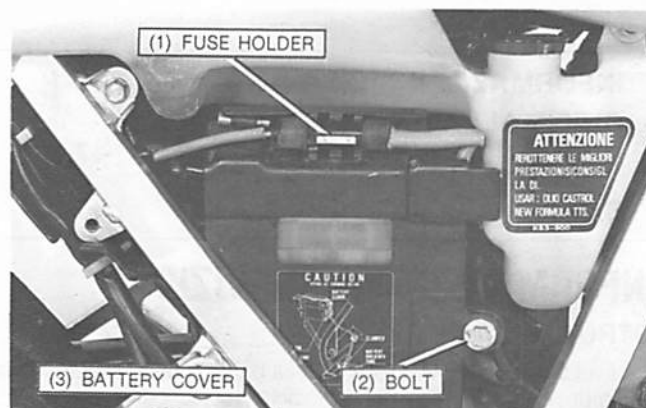
BATTERIA

RIMOZIONE

Rimuovere la fiancata destra.

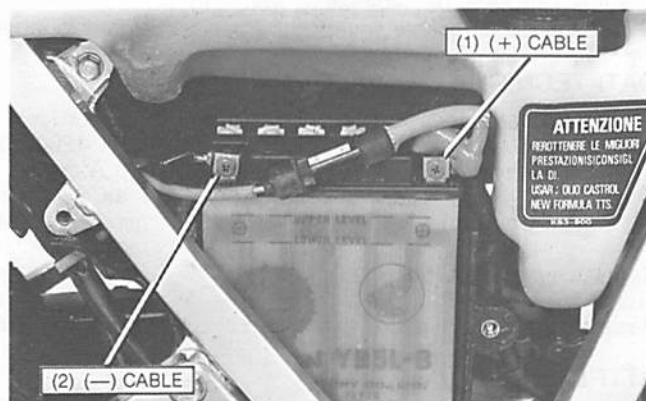
Rimuovere i bulloni e il sostegno del fusibile e rimuovere il coperchio della batteria.

- (1) SUPPORTO DEL FUSIBILE
- (2) BULLONE
- (3) COPERCHIO DELLA BATTERIA



Staccare il terminale negativo della batteria (—) dalla batteria.
Staccare il terminale positivo della batteria (+) dalla batteria.
Rimuovere la batteria.

- (1) TERMINALE POSITIVO (+)
- (2) TERMINALE NEGATIVO (—)



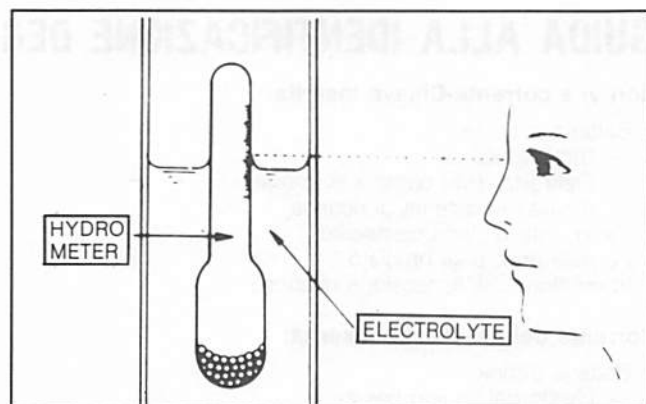
CONTROLLO DEL PESO SPECIFICO

Controllare ogni elemento con un densimetro.

PESO SPECIFICO (20° C)

- 1.27-1.29 COMPLETAMENTE CARICA
- 1.26 SCARICA

- (1) DENSIMETRO
- (2) ELETTROLITO



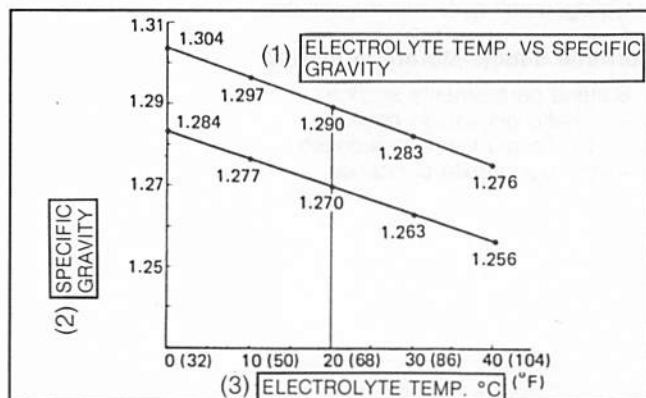
NOTA

- La batteria deve essere caricata se il peso specifico è inferiore a 1.23.
- Il peso specifico varia a seconda della temperatura, come si rileva dalla tabella qui accanto.
- Sostituire la batteria se vi sono tracce evidenti di solfatazione.
- La batteria deve essere sostituita se vi sono sedimenti sulla parte inferiore degli elementi.

ATTENZIONE

- La batteria contiene acido solforico. Evitare il contatto con la pelle, gli occhi o gli abiti.
- In caso di contatto lavare con abbondante acqua e ricorrere immediatamente alle cure mediche.

- (1) RAPPORTO TRA PESO SPECIF. E TEMPO DI CARICA
- (2) PESO SPECIFICO
- (3) TEMPO DI CARICA



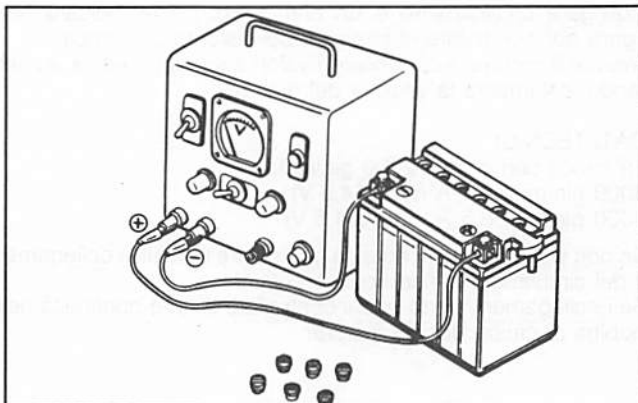


RICARICA DELLA BATTERIA

Collegare il cavo positivo (+) del caricabatteria al terminale positivo della batteria.
Collegare il cavo negativo del caricabatteria al terminale negativo della batteria.

CORRENTE DI RICARICA: max. 0,5 A
TEMPO DI RICARICA: 10 ore

Caricare la batteria fino a che il peso specifico della batteria è di 1,27-1,29 a 20° C.



ATTENZIONE

- Prima di caricare la batteria togliere i cappucci da ogni elemento.
- Tenere lontane fiamme e scintille dalla batteria durante la ricarica.
- Azionare il comando ON/OFF sul caricabatteria, e non sui terminali della batteria.
- Interrompere la carica se la temperatura dell'elettrolito supera i 45° C.

AVVERTENZA

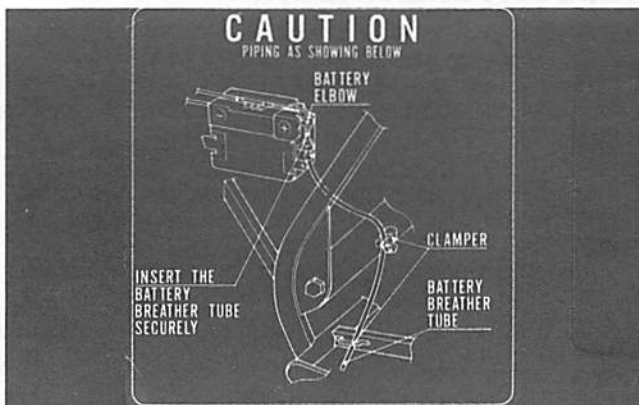
- La batteria può essere sottoposta a ricarica rapida solo in caso di emergenza. La carica lenta è preferibile.

INSTALLAZIONE

Dopo aver installato la batteria, cospargere i terminali di grasso pulito.

AVVERTENZA

- Disporre il tubo di sfiato come indicato sulla targhetta di avvertenza della batteria.



CIRCUITO DI RICARICA

NOTA

- Usare una batteria completamente carica per controllare le prestazioni del circuito di ricarica.

Riscaldare il motore facendo girare per 10 minuti a 5000 giri/min. prima di effettuare le misurazioni.

Rimuovere la sella e il serbatoio del carburante.

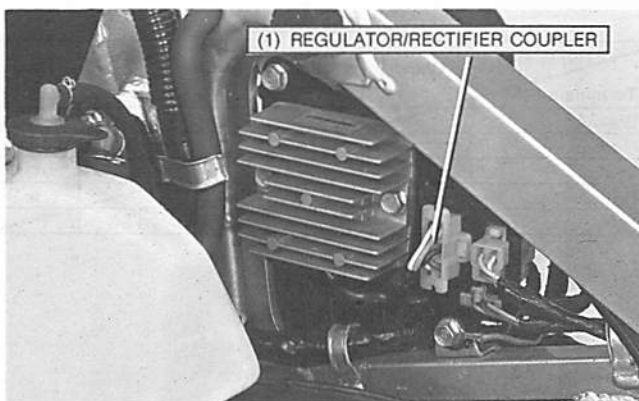
Staccare la spina del regolatore/raddrizzatore.

Staccare il filo nero dalla spina e collegarlo nuovamente alla spina.

NOTA

- Il regolatore/raddrizzatore è un componente delicato. Fare attenzione a non danneggiarlo.

(1) SPINA DEL REGOLATORE/RADDRIZZATORE





BATTERIA/CIRCUITO DI RICARICA

Collegare un voltmetro e un ohmmetro, come indicato nella figura per controllare la capacità del sistema di ricarica. Avviare il motore e controllare i valori sugli apparecchi aumentando lentamente la velocità del motore.

DATI TECNICI

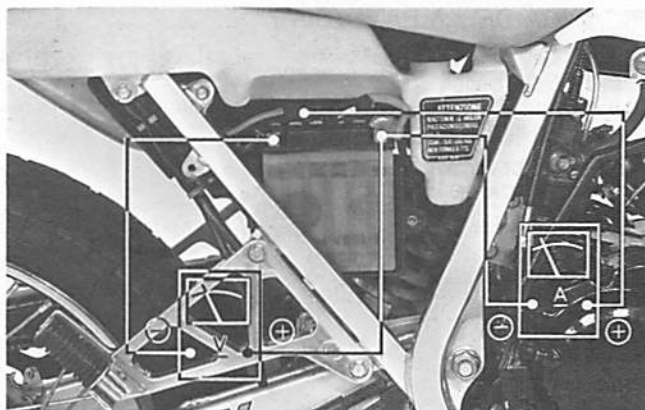
La carica comincia a 2300 giri/min.

3000 giri/min. 2,4 A min. (14,5 V)

8000 giri/min. 6,5 A max. (14,5 V)

Se non vi è corrente di ricarica controllare che tutti i collegamenti del circuito di ricarica non siano lenti.

Se i collegamenti sono buoni controllare se vi è continuità nella bobina di carica dell'alternatore.



BOBINA DI CARICA ALTERNATORE

CONTROLLO

NOTA

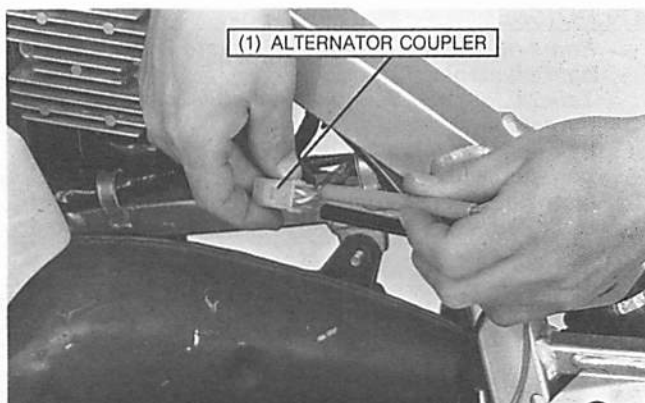
- Per effettuare questo controllo non è necessario rimuovere lo statore.

Staccare la spina dell'alternatore.

La bobina di ricarica va bene se vi è continuità tra il filo rosa e il filo giallo.

RESISTENZA: 0,1-0,2 Ohm

(1) SPINA DELL'ALTERNATORE



REGOLATORE/RADDRIZZATORE

CONTROLLO

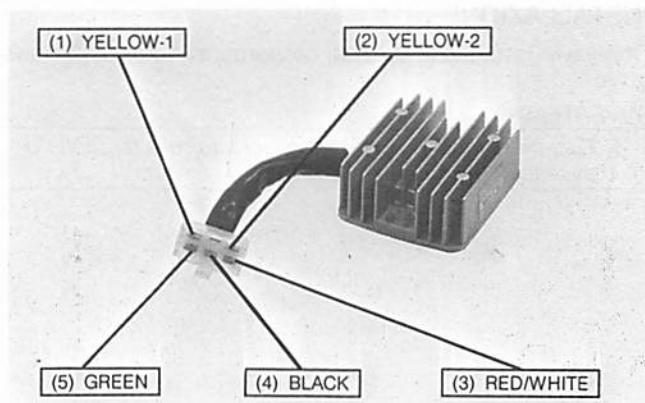
Staccare le spine del regolatore/raddrizzatore.

Controllare le resistenze tra i conduttori con un ohmmetro. Se la resistenza è differente dai valori prescritti sostituire il regolatore/raddrizzatore.

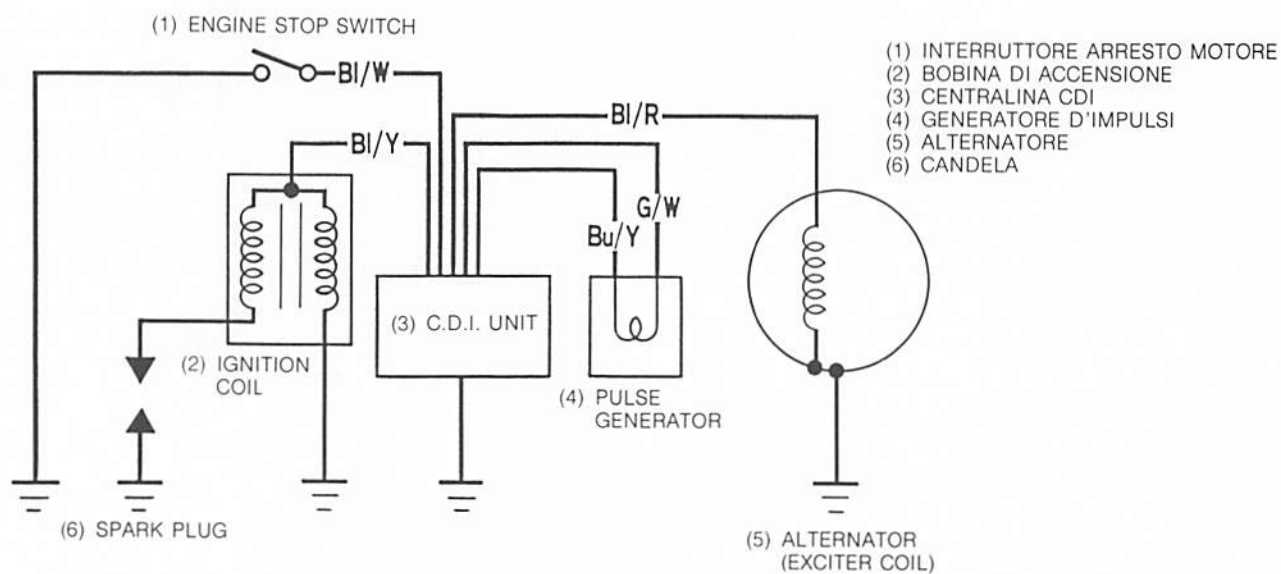
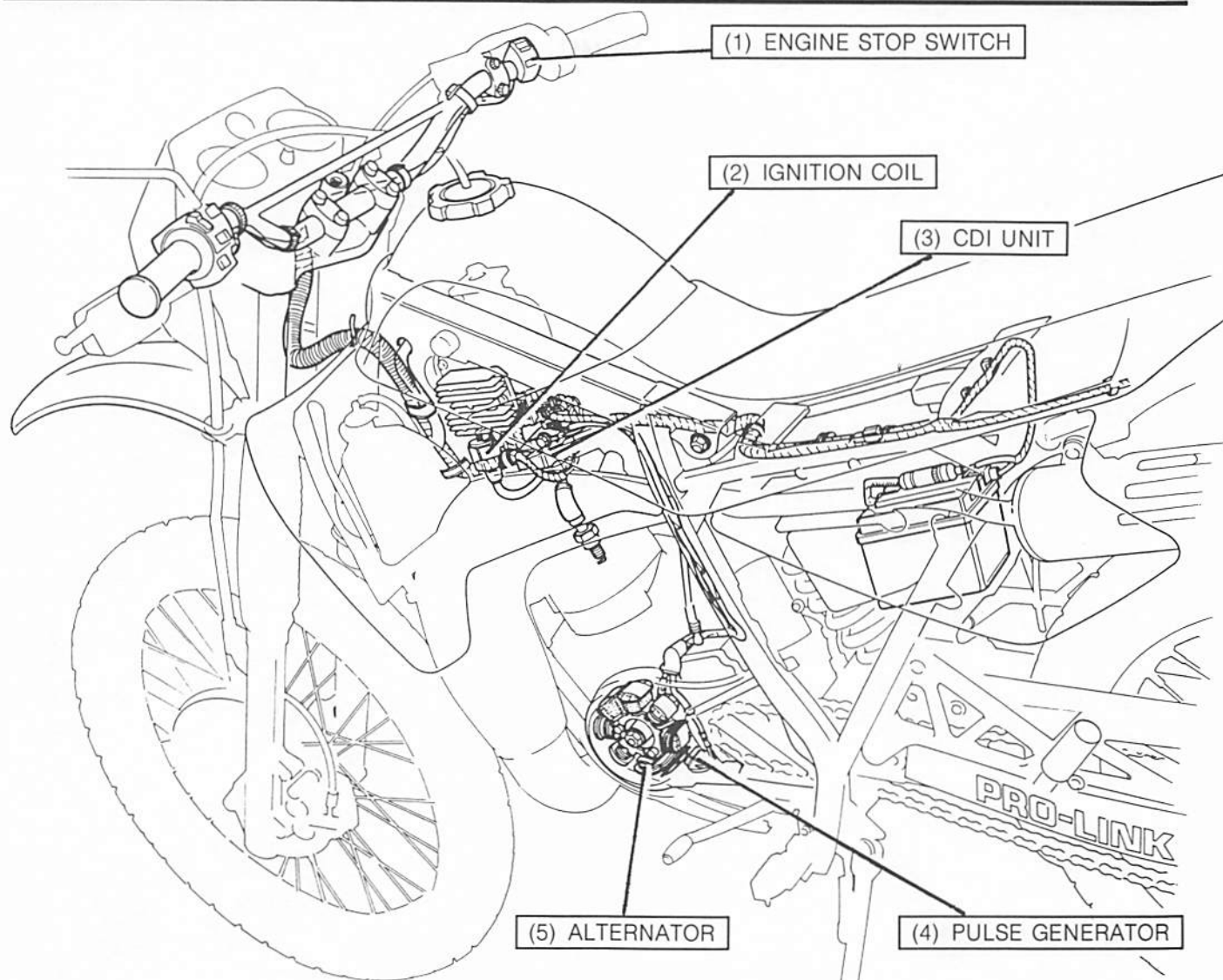
NOTA

- Utilizzare un apparecchio di controllo SANWA (SP-10D) o KOWA (TH-5H), o KOWA DIGITAL TESTER (07411-0020000).
- Il regolatore/raddrizzatore ha un semiconduttore che provocherebbe valori errati con l'utilizzazione di apparecchi di controllo differenti.

- (1) GIALLO-1 (4) NERO
(2) GIALLO-2 (5) VERDE
(3) ROSSO/BIANCO



Terminale (+)	Giallo-1	Giallo-2	Verde	Rosso/Bianco	Nero
Terminale (-)					
Giallo-1		∞	∞	0,5-10	∞
Giallo-2	∞		∞	0,5-10	∞
Verde	0,5-20	0,5-20		1-50	0,2-5
Rosso/Bianco	∞	∞	∞		∞
Nero	0,5-20	0,5-20	0,2-5	1-50	





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	18-1	CENTRALINA DELL'ACCENSIONE	
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE		TRANSISTORIZZATA	18-4
DEGLI INCONVENIENTI	18-2	GENERATORE DI IMPULSI	18-5
BOBINA DI ACCENSIONE	18-3	FASATURA DI ACCENSIONE	18-6
BOBINA DI ECCITAZIONE		INTERRUTTORE ARRESTO MOTORE	18-6
DELL'ALTERNATORE	18-4		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- La fasatura di accensione non può essere regolata, poiché la centralina CDI non è regolabile. Se l'anticipo di accensione è errato, controllare la centralina CDI, il generatore di impulsi e l'alternatore e sostituire i particolari che risultano difettosi.
- Per il controllo della distanza tra gli elettrodi della candela e le operazioni di regolazione, vedi pag. 3.6.
- Per la rimozione e la installazione dell'alternatore, vedi Cap. 8.

DATI TECNICI

OGGETTO			
Candela	Per climi freddi (sotto 5°C)	NGK	ND
		BR 7 ES	W 22ESR-U
	Standard	BR 8 ES	W 24ESR-U
	Per uso prolungato ad alte velocità	BR 9 ES	W 27ESR-U
Distanza tra gli elettrodi		0,7-0,8 mm.	
Anticipo di accensione	minimo	21° p. PMS a 1.300 giri/min.	
	massimo	6° p. PMS a 10.000 giri/min.	
Potenza alternatore		0,153 Kw a 5.000 giri/min.	
Resistenza avvolgimento primario accensione		0,162-0,198 Ohm	
Resistenza avvolgimento secondario accensione		3,690-4,510 KOhm	
Resistenza avvolgimento di eccitazione dell'alternatore		125-300 Ohm	
Resistenza del generatore di impulsi		0,1-0,5 Ohm	
Apertura ponte generatore di impulsi		0,9 mm	

ATTREZZI SPECIALI

Apparecchio di controllo SANWA (SP10D), KOWA DIGITAL TESTER (07411-0020000) o KOWA (TH-5H) TESTER

Adattatore per il controllo (A1) 07508-0012300

Adattatore per candele 07GGK-0010100



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Il motore si avvia ma poi si ferma

- Mancanza di scintilla alla candela.
- Anticipo di accensione non corretto.
- Candela difettosa.

Mancanza di scintilla alla candela

- Interruttore arresto motore in posizione "OFF".
- Fili mal collegati, rotti o in cortocircuito:
 - tra l'alternatore e la bobina di accensione.
 - tra la centralina CDI e l'interruttore di arresto motore.
 - tra la centralina CDI e la bobina di accensione.
 - tra la bobina di accensione e la candela.
 - tra il generatore di impulsi e la centralina CDI.
- Bobina di accensione difettosa.
- Centralina CDI difettosa.
- Generatore di impulsi difettoso.
- Alternatore difettoso.
- Apertura punte della bobina del generatore di impulsi non corretta.

Il motore si avvia ma non funziona correttamente:

- Circuito primario di accensione:
 - bobina di accensione difettosa.
 - fili male isolati o mal collegati.
 - alternatore difettoso.
- Circuito secondario di accensione:
 - candela difettosa.
 - centralina CDI difettosa.
 - generatore di impulsi difettoso.
 - filo alta tensione difettoso.
- Anticipo di accensione non corretto:
 - rotore di avanzamento difettoso.
 - generatore di impulsi difettoso.
 - centralina CDI difettosa.

Avviamento difficoltoso

- Apertura punte bobina del generatore di impulsi non corretta.

Il motore non si ferma quando viene ruotato l'interruttore di arresto motore

- Interruttore difettoso.
- Filo dell'interruttore mal collegato, lento o rotto.

Il motore non si avvia

- Fili dell'interruttore di arresto motore in corto circuito.



BOBINA DI ACCENSIONE

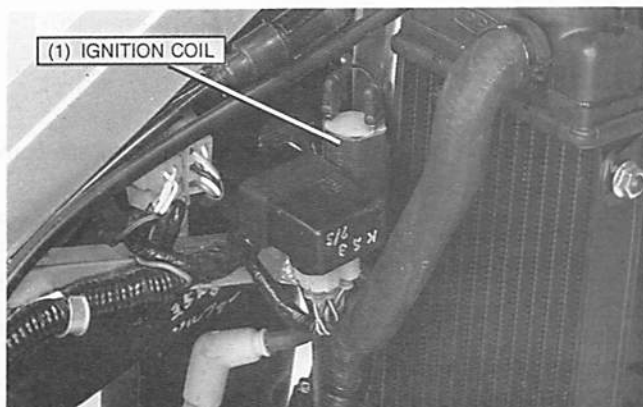
RIMOZIONE

Rimuovere la sella ed il serbatoio del carburante.
Staccare i conduttori dei fili.
Rimuovere la pipetta della candela dalla candela.
Rimuovere la bobina di accensione.

INSTALLAZIONE

La installazione avviene nell'ordine inverso alla rimozione.
Collegare il filo nero/giallo al terminale nero ed il filo verde al terminale verde.
Installare il serbatoio del carburante e la sella.

(1) BOBINA DI AVVIAMENTO



CONTROLLO DELLA CONTINUITÀ

Controllare se vi è continuità tra i terminali dell'avvolgimento primario e massa.

RESISTENZA AVVOLGIMENTO PRIMARIO: 0,162-0,198 Ohm.

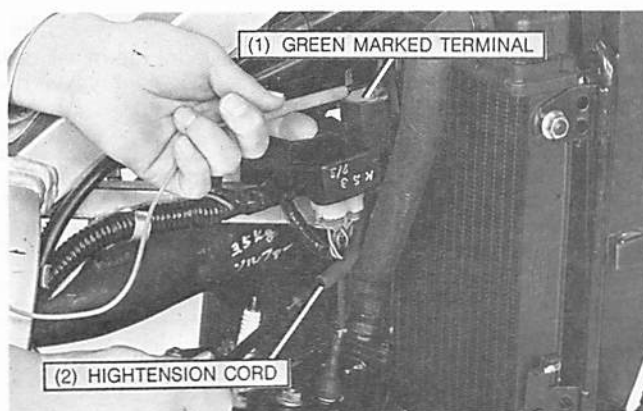


(1) TERMINALE MARCATO NERO
(2) TERMINALE MARCATO VERDE

Rimuovere la pipetta della candela ruotandola in senso antiorario.

Misurare la resistenza dell'avvolgimento secondario.

RESISTENZA DELL'AVVOLGIMENTO SECONDARIO: 3,690-4,510 Ohm



(1) TERMINALE MARCATO VERDE
(2) FILO ALTA TENSIONE

CONTROLLO

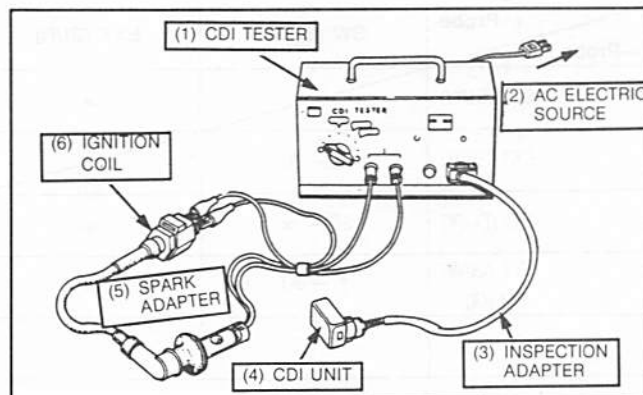
Controllare la bobina di accensione con l'apparecchio di controllo CDI.

NOTA

- Seguire le istruzioni del costruttore dell'apparecchio

Sostituire la bobina di accensione se la scintilla non scocca alla candela.

(1) APPARECCHIO DI CONTROLLO CDI
(2) FONTE CORRENTE ALTERNATA
(3) ADATTATORE PER IL CONTROLLO
(4) CENTRALINA CDI
(5) ADATTATORE PER CANDELA
(6) BOBINA DI ACCENSIONE





CIRCUITO DI ACCENSIONE

BOBINA DI ECCITAZIONE DELL'ALTERNATORE

CONTROLLO

Staccare la spina del filo dell'alternatore e controllare come segue:

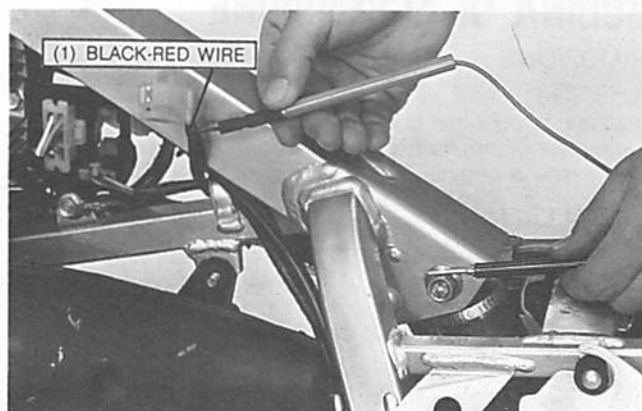
NOTA

- Non è necessario rimuovere l'avvolgimento dello statore per effettuare questo controllo.

La bobina è normale se vi è continuità tra il filo nero/rosso e massa.

RESISTENZA: 125-300 Ohm.

(1) FILO NERO/ROSSO



CENTRALINA CDI

RIMOZIONE

Rimuovere la sella ed il serbatoio del carburante.

Staccare la spina.

Rimuovere la centralina CDI.



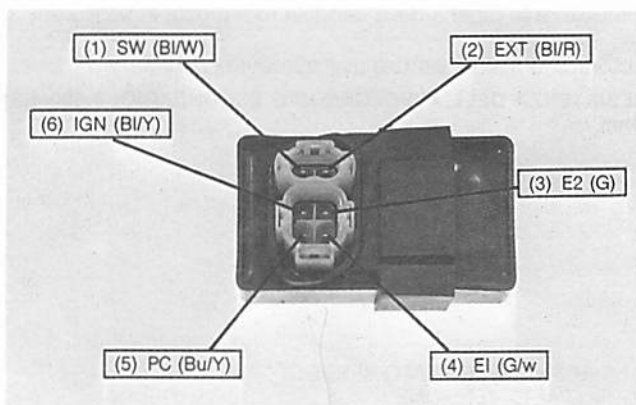
(1) CENTRALINA CDI

CONTROLLO

Staccare i fili e controllare se vi è continuità tra i terminali della centralina CDI. Sostituire la centralina CDI se i valori non corrispondono a quelli dello schema.

NOTA

- La centralina CDI è completamente transistorizzata.
- Per un controllo accurato è necessario usare un apparecchio del tipo specificato. La utilizzazione di un altro apparecchio di controllo può fornire risultati errati.
- Usare un apparecchio SANWA (SP 10D), KOWA DIGITAL TESTER o KOWA (TH-5H)



+ Probe —Probe	SW (BI/W)	EXT (BI/R)	PC (BU/Y)	E1 (G/W) E2 (G)	IGN (BI/Y)
SW (BI/W)		∞	∞	∞	∞
EXT (BI/R)	1 ~ 30		100 ~ ∞	20 ~ ∞	∞
PC (BU/Y)	20 ~ ∞	∞		10 ~ ∞	∞
E1 (G/W) E2 (G)	1 ~ 30	∞	10 ~ ∞		∞



CONTROLLO

Controllare la centralina CDI con l'apparecchio CDI

NOTA

- Seguire le istruzioni del costruttore dell'apparecchio CDI

Collegare gli adattatori alla centralina CDI e all'apparecchio.

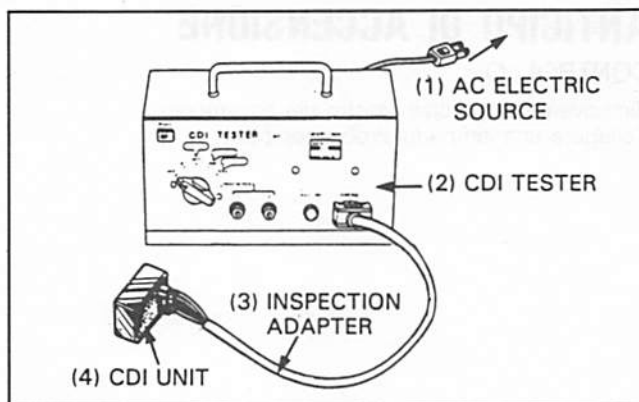
POSIZIONE DELL'INTERRUTTORE DELL'APPARECCHIO	CENTRALINA CDI CORRETTA	CENTRALINA CDI DIFETTOSA
1. OFF	scint. non scocca	—
2. P	—	—
3. EXT	—	scintilla scocca
4. ON1	scintilla scocca	scint. non scocca
5. ON2	—	—

(1) FONTE CORRENTE ALTERNATA

(2) APPARECCHIO CDI

(3) ADATTATORE DI PROVA

(4) CENTRALINA CDI



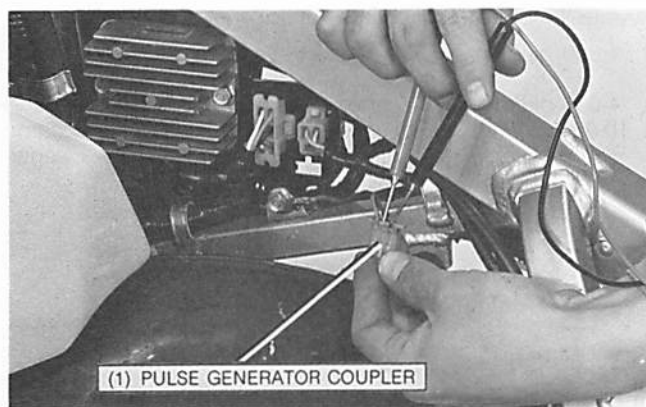
GENERATORE DI IMPULSI

CONTROLLO

Staccare la spina del generatore di impulsi.

Misurare la resistenza tra i fili verde/bianco e azzurro/giallo

RESISTENZA: 0,1-0,5 Ohm.



(1) SPINA DEL GENERATORE DI IMPULSI

SOSTITUZIONE

Rimuovere il coperchio sinistro del basamento (pag. 8.2)

Staccare la spina del generatore di impulsi.

Staccare la spina dall'interruttore del folle.

Rimuovere i due bulloni di collegamento tra il generatore di impulsi ed il generatore.

Installare un nuovo generatore di impulsi.

Installare saldamente il passacavi nella scanalatura del basamento sinistro.

Ruotare l'albero motore in senso antiorario ed allineare il segno "F" con il segno di riferimento del basamento.

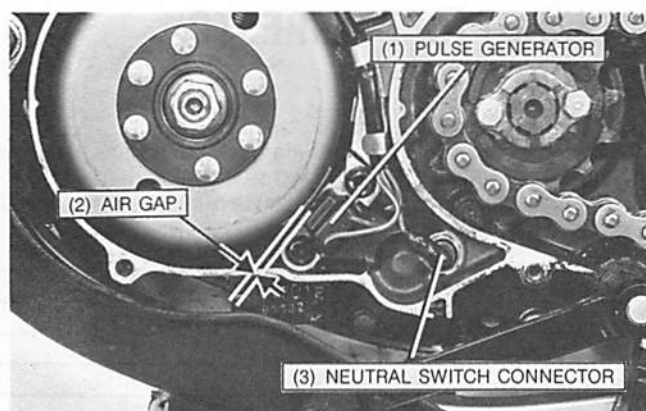
Assicurarsi che l'apertura delle punte sia corretta.

APERTURA PUNTE: 0,9 mm

Montare il coperchio del basamento sinistro (pag. 8-4).

NOTA

- Disporre correttamente il filo (pag. 1-8).



(1) GENERATORE DI IMPULSI

(2) DISTANZA PUNTE

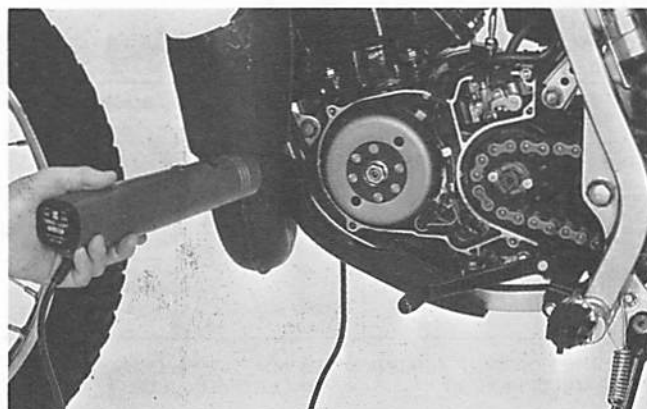
(3) SPINA INTERRUTTORE DEL FOLLE



ANTICIPO DI ACCENSIONE

CONTROLLO

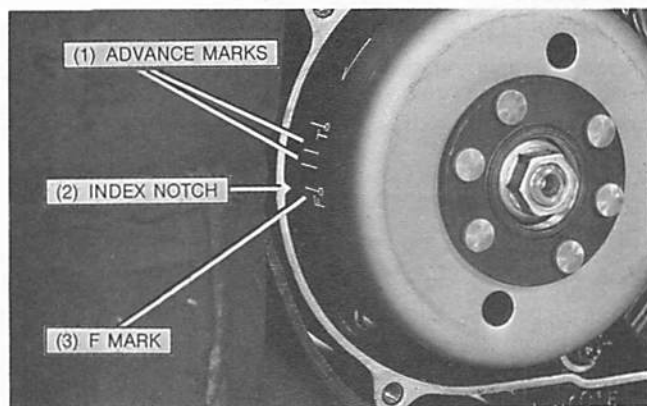
Rimuovere il coperchio sinistro del basamento.
Collegare una lampada stroboscopica.



Avviare il motore e controllare l'anticipo di accensione.

- a 1.300 giri/min. - la tacca deve essere allineata con il segno "F"
- a 4.000 giri/min. - l'anticipo di accensione deve iniziare
- a 10.000 giri/min. - l'anticipo deve terminare. La tacca di riferimento deve trovarsi tra i segni dell'anticipo massimo.

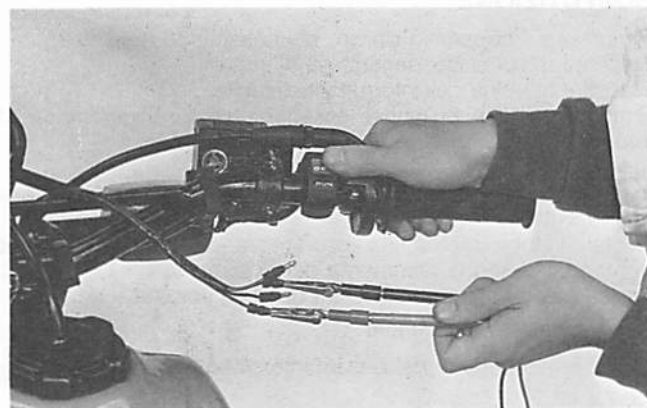
- (1) SEGNI DI RIFERIMENTO DELL'ANTICIPO
- (2) TACCA DI RIFERIMENTO
- (3) SEGNO "F"



INTERRUTTORE ARRESTO MOTORE

Rimuovere la scatola del faro principale.
Staccare i conduttori dell'interruttore e controllare se vi è continuità tra i fili Nero/Bianco e Verde.
L'interruttore è normale se vi è continuità quando l'interruttore è sulla posizione OFF.

Colore	Nero/Bianco	Verde
OFF	O	O
RUN		
Terminale	IG	E





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	19-1	INTERRUTTORE LUCE DI STOP ANTERIORE	19-8
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	19-2	INTERRUTTORE LUCE DI STOP POSTERIORE	19-8
FARO PRINCIPALE	19-3	INTERRUTTORE DEL FOLLE	19-8
LUCE POSTERIORE	19-4	CIRCUITO SPIA LIVELLO OLIO	19-8
INDICATORE DI DIREZIONE	19-4	SENSORE DELLA TEMPERATURA	19-9
STRUMENTI	19-5	AVVISATORE ACUSTICO	19-10
INTERRUTTORE DI ACCENSIONE	19-6		
INTERRUTTORE COMBINATO SUL MANUBRIO	19-7		

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Tutti i fili ed i connettori elettrici sono dotati di un codice di colore. Quando sono collegati fili di due o più colori, una fascetta colorata che corrisponde al colore principale dell'altro filo è disposta in prossimità del connettore. Osservare i codici di colore prima di staccare qualsiasi filo.
- 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. Al fine di isolare una avaria elettrica, controllare la continuità del percorso della corrente attraverso il componente. Un controllo della continuità di solito può essere effettuato senza rimuovere il componente dalla motocicletta - semplicemente staccando i fili e collegando ai terminali o ai connettori un tester oppure un voltmetro/ohmmetro. Un tester di continuità è utile allorché si cerca di individuare se vi è o meno un collegamento elettrico tra due punti. Un ohmmetro è necessario per misurare la resistenza di un circuito, come ad esempio quando si tratta di una determinata resistenza di un avvolgimento o per controllare che non vi sia una elevata resistenza causata da collegamenti corrosi. Molti ohmmetri sono dotati di circuiti voltmetrici integrati.
- I controlli della continuità per gli interruttori possono essere effettuati senza rimuoverli dal motociclo.

DATI TECNICI

Faro principale	12V 45/40 W
Luce di posizione	12V 5 W
Luce di coda/Stop	12V 5/21 W
Indicatori di direzione	12V 10W
Luci strumenti	
— spia del folle	12V 3,4 W
— luce termometro	12V 3,4 W
— luce tachimetro	12V 3,4 W
— luce contagiri	12V 3,4 W
— spia abbaglianti	12V 1,7 W
— spia livello olio	12V 3,4 W
— spia indicatori di direzione	12V 3,4 W



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

La illuminazione non si accende quando viene azionato l'interruttore

- Lampadina difettosa o bruciata
- Interruttore difettoso
- Circuito aperto o corto circuito
- Fusibile bruciato
- Batteria debole o esaurita
- Fili lenti, rotti o in cortocircuito

Tutte le luci si accendono, ma sono deboli

- Batteria esaurita o mal collegata
- Il filo o l'interruttore ha una eccessiva resistenza
- Alternatore difettoso

La luce del faro non viene commutata quando viene azionato l'interruttore

- Lampadina difettosa o bruciata
- Interruttore di commutazione difettoso



FARO PRINCIPALE

SOSTITUZIONE DELLA LAMPADINA DEL FARO PRINCIPALE/DELLA LUCE DI POSIZIONE

Rimuovere il bullone della scatola del faro principale e la scatola del faro.

(1) BULLONE

Rimuovere le due viti di montaggio del faro principale.

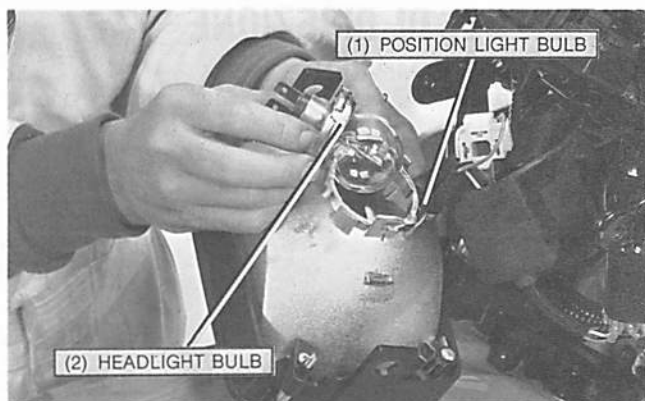
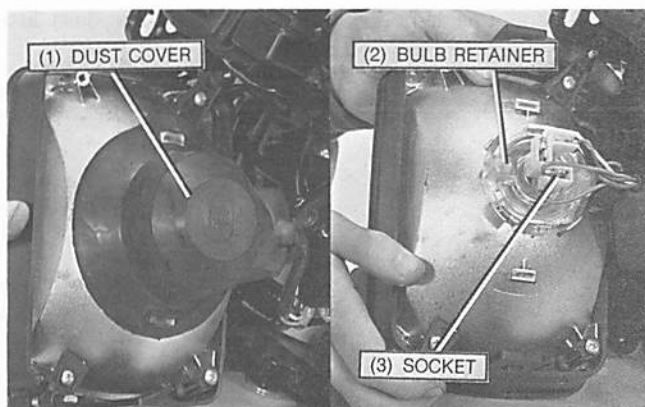
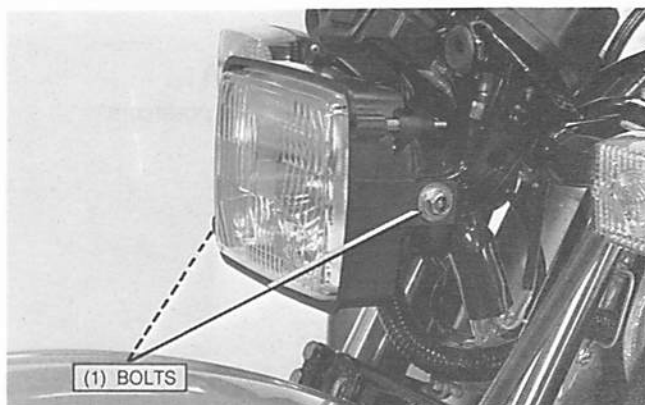
(1) VITI

Rimuovere il coperchio parapolvere.
Rimuovere il portalampada e rimuovere il sostegno della lampadina ruotandolo in senso antiorario.

(1) COPERCHIO PARAPOLVERE
(2) SOSTEGNO DELLA LAMPADINA
(3) PORTALAMPADA

Sostituire la lampadina con una nuova.
Rimuovere il portalampada della luce di posizione estraendolo manualmente.
Sostituire la lampadina della luce di posizione.

(1) LAMPADINA DELLA LUCE DI POSIZIONE
(2) LAMPADINA DEL FARO PRINCIPALE





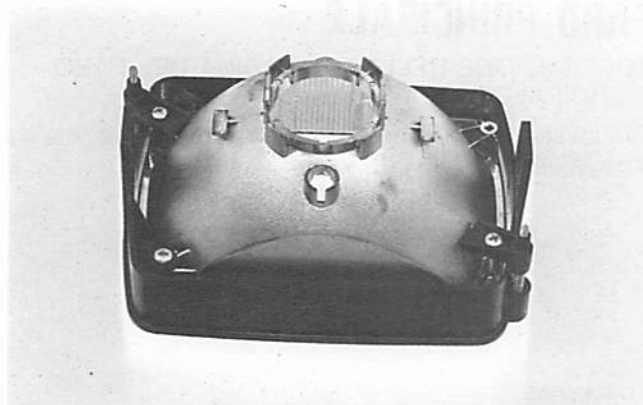
LUCI/INTERRUTTORI/AVVISATORE ACUSTICO

CONTROLLO

Controllare che la scatola del faro principale non sia usurata o danneggiata.

INSTALLAZIONE

La installazione avviene nell'ordine inverso alla rimozione.
Se sono stati staccati i fili del portalamпада del faro principale o della luce di posizione, collegare i fili al cavo dei fili secondo i codici dei colori.



LUCE POSTERIORE

SOSTITUZIONE DELLA LAMPADINA

Rimuovere le due viti e il vetro della luce posteriore.

- (1) VETRO LUCE POSTERIORE
- (2) VITI



Sostituire con una lampadina nuova la lampada della luce posteriore.
Installare la luce posteriore nell'ordine inverso alla rimozione.

- (1) LAMPADINA LUCE POSTERIORE

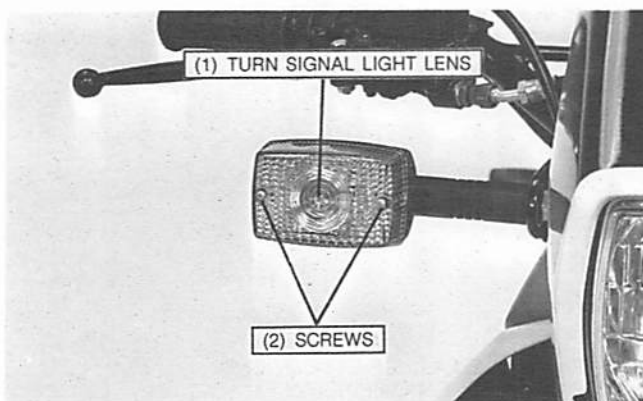


INDICATORI DI DIREZIONE

SOSTITUZIONE LAMPADINA

Rimuovere le due viti e il vetro degli indicatori di direzione.

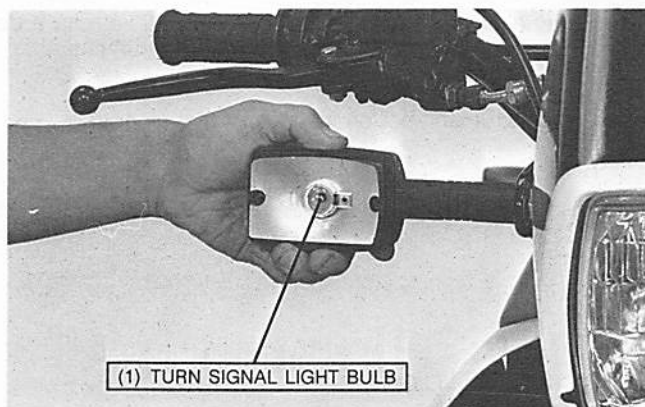
- (1) VETRI DEGLI INDICATORI DI DIREZIONE
- (2) VITI





Sostituire la lampadina degli indicatori di direzione.
Installare gli indicatori di direzione nell'ordine inverso alla rimozione.

(1) LAMPADINA INDICATORI DI DIREZIONE

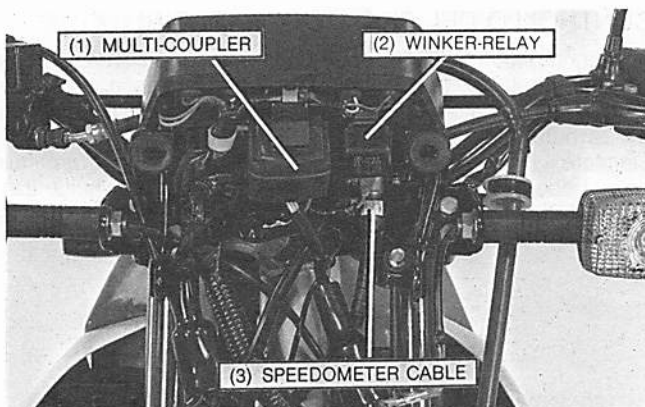


STRUMENTI

RIMOZIONE

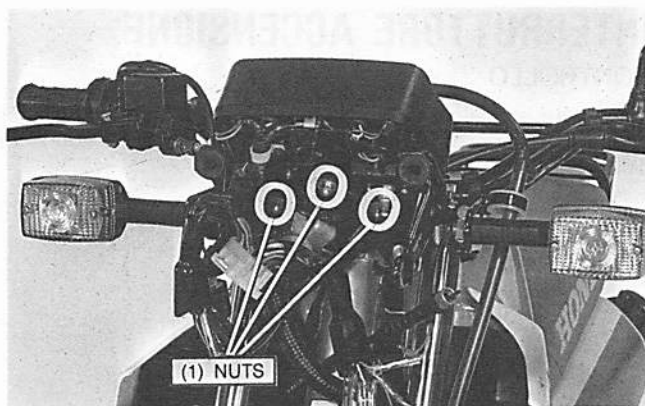
Rimuovere il faro principale (pag. 19-3).
Rimuovere la spina multipla e il relay dei lampeggiatori dal supporto.
Staccare il cavo dell'indicatore di velocità.

- (1) SPINA MULTIPLA
- (2) RELAY LAMPEGGIATORI
- (3) CAVO INDICATORE DI VELOCITÀ



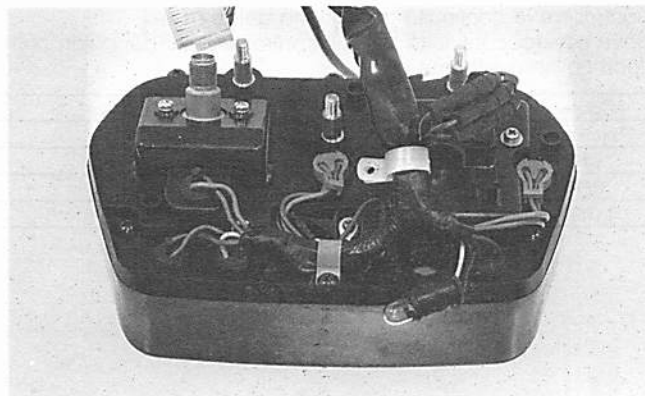
Rimuovere i tre dadi di montaggio degli strumenti.
Staccare la spina degli strumenti dalla spina multipla.
Rimuovere lo strumento dal supporto.

(1) DADI



SOSTITUZIONE LAMPADINE

Estrarre le lampadine degli strumenti, delle spie o della illuminazione e sostituirle con lampadine nuove.





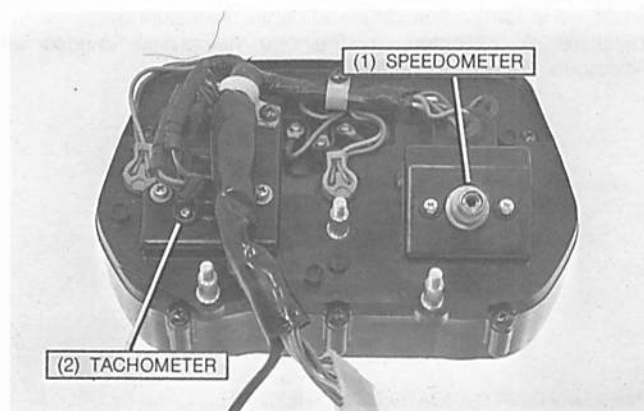
LUCI/INTERRUTTORI/AVVISATORE ACUSTICO

Rimuovere le viti di montaggio dell'indicatore di velocità e del contagiri e rimuoverli dall'alloggiamento degli strumenti.

INSTALLAZIONE

Installare gli strumenti nell'ordine inverso alla rimozione.

- (1) INDICATORE DI VELOCITÀ
(2) CONTAGIRI



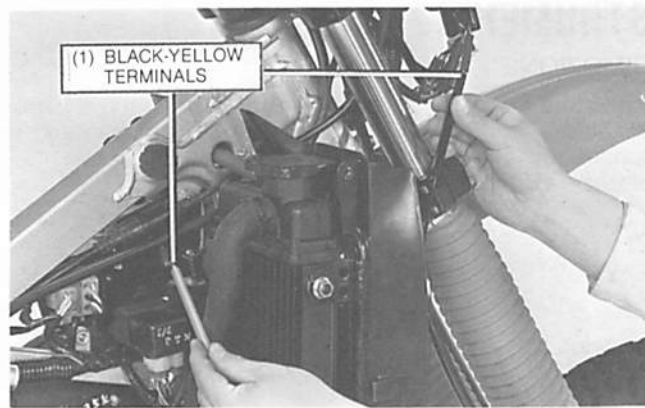
CONTROLLO DEL FILO DEL CONTAGIRI

Se il contagiri funziona in modo anomalo, controllare dapprima il filo del contagiri, poi controllare il contagiri stesso. Rimuovere la scatola del faro principale, la sella ed il serbatoio del carburante.

Staccare la spina nero/giallo e il filo nero/giallo del terminale della bobina di accensione e controllare la continuità tra i terminali dei fili.

Il filo è normale se vi è continuità.

- (1) TERMINALI NERO/GIALLO

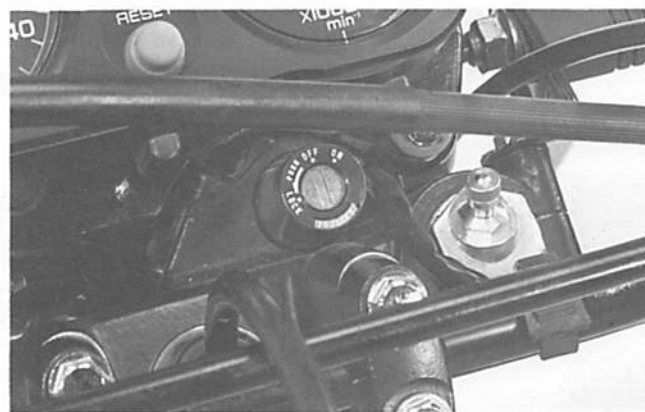


INTERRUTTORE ACCENSIONE

CONTROLLO

Rimuovere la scatola del faro principale.

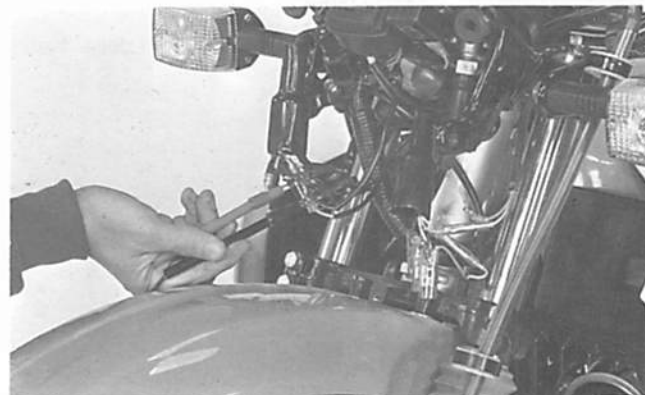
Rimuovere il coperchio del connettore e staccare i connettori dell'interruttore di accensione.



Controllare la continuità tra ognuno dei terminali.

Deve esserci continuità tra i fili contrassegnati dai colori come riportato nello schema.

Colore	R	BI	BI/W	G
Terminale	BAT 1	BAT 2	IG	E
ON	0	0		
OFF			0	0
LOCK			0	0





SOSTITUZIONE

Rimuovere i due bulloni e l'interruttore di accensione.

(1) VITI

Rimuovere il fermo togliendo la vite.

Spingere le linguette che sono bloccate nelle scanalature poi estrarre la base di contatto dall'interruttore.

Installare l'interruttore di accensione nell'ordine inverso alla rimozione.

(1) LINGUETTA/SCANALATURA

(2) VITE

(3) FERMO

INTERRUTTORE COMBINATO SUL MANUBRIO

Rimuovere il faro principale e staccare la spina dell'interruttore combinato dalla spina multipla.

L'interruttore è normale se vi è continuità tra i punti collegati riportati in ognuno degli schemi seguenti.

Interruttore illuminazione

Colore		BI	Br	Bu/W
Terminale		BAT ₂	TL	HL
Posizione interruttore	•			
	P	0	0	
	H	0	0	0

Commutatore luce faro

Colore		Bu/W	W	Bu
Terminale		HL	Lo	Hi
Posizione interruttore	R	0	0	
	(N)	0	0	0
	Hi	0	0	0

Interruttore indicatori di direzione

Colore		Gr	Lb	0
Terminale		W	R	L
Posizione interruttore	R	0	0	
	N			
	L	0		0

Avvisatore acustico

Colore		Lg	BI
Terminale		Ho	BAT ₂
Posizione interruttore	Libero	0	0
	Premuto		

Interruttore luce di sorpasso

Colore		BI	Bu
Terminale		BAT ₂	Hi
Libero			
Premuto	0		0

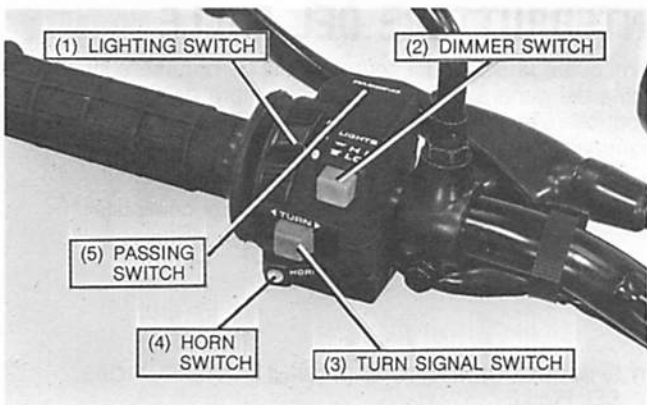
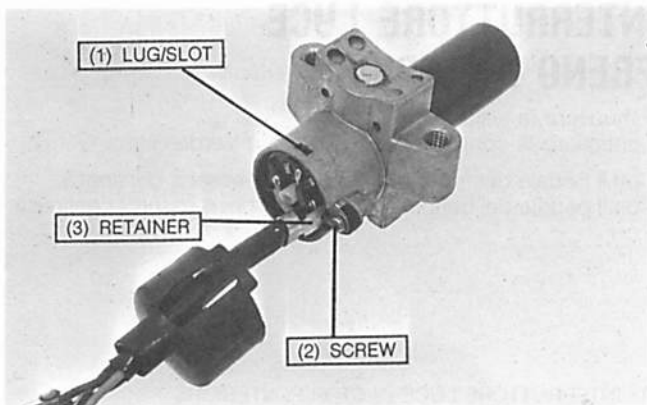
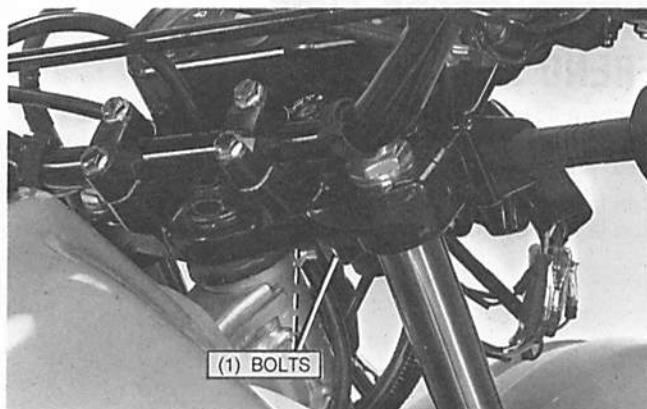
(1) INTERRUTTORE ILLUMINAZIONE

(2) INTERRUTTORE COMMUTAZIONE LUCE FARO

(3) INTERRUTTORE INDICATORE DI DIREZIONE

(4) AVVISATORE ACUSTICO

(5) INTERRUTTORE LUCE DI SORPASSO

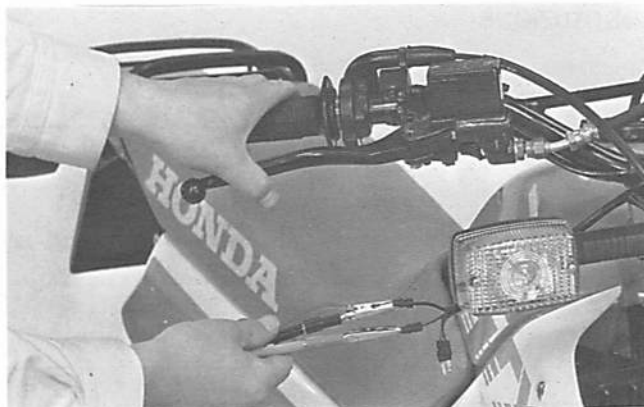




INTERRUTTORE LUCE FRENO POSTERIORE

Staccare il filo dall'interruttore della luce freno anteriore.
Controllare la continuità stringendo e rilasciando la leva del freno anteriore.

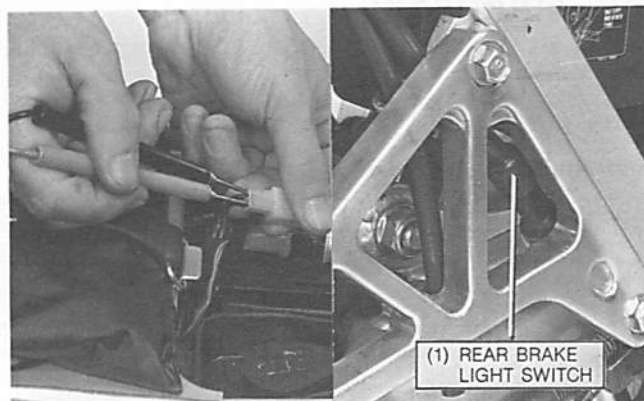
Con la leva del freno azionata: deve esserci continuità
Con la leva del freno rilasciata: non deve esserci continuità



INTERRUTTORE LUCE FRENO ANTERIORE

Rimuovere la sella.
Controllare la continuità tra i fili Nero e Verde/Giallo.

Con il pedale del freno premuto: deve esserci continuità.
Con il pedale del freno rilasciato: non deve esserci continuità.

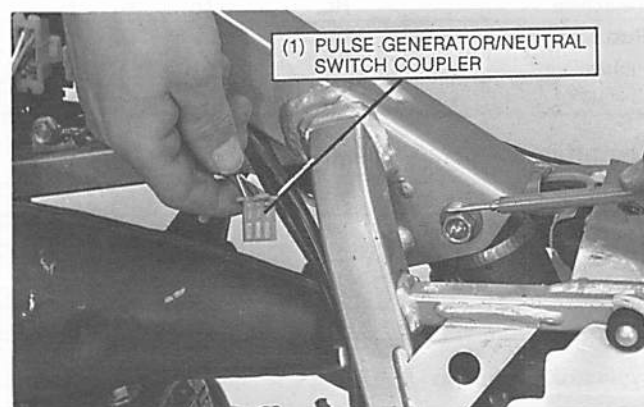


(1) INTERRUTTORE LUCE DI STOP POSTERIORE

INTERRUTTORE DEL FOLLE

Rimuovere la sella ed il serbatoio del carburante e staccare la spina del generatore di impulsi/interruttore del folle.
Controllare la continuità tra il filo Verde Chiaro/Rosso e massa in ognuna delle posizioni del cambio.

Folle: deve esserci continuità
Posizione di marcia: non deve esserci continuità

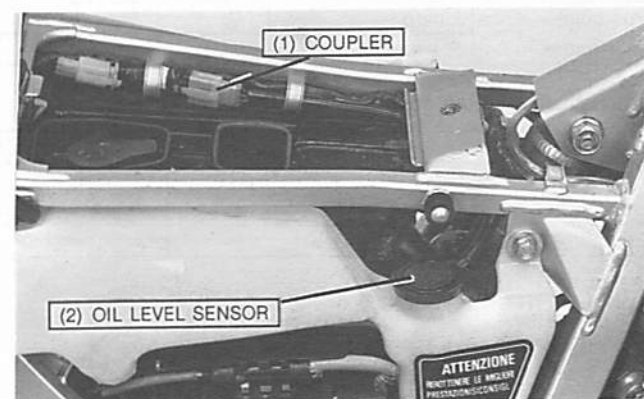


(1) SPINA DEL GENERATORE DI IMPULSI/INTERRUTTORE DEL FOLLE

CIRCUITO SPIA LIVELLO OLIO

SENSORE LIVELLO OLIO

Rimuovere la sella e la fiancata sinistra.
Staccare la spina ed estrarre il sensore dal serbatoio dell'olio.



(1) SPINA
(2) SENSORE LIVELLO OLIO



Misurare le resistenze tra i terminali con il galleggiante abbassato completamente.

VERDE/ROSSO-NERO: 5-15 Ohm

VERDE-NERO: ∞

Misurare la resistenza tra i terminali con il galleggiante alzato completamente.

VERDE/ROSSO-NERO: 340 Ohm

- (1) GALLEGGIANTE COMPLETAMENTE ABBASSATO
(2) GALLEGGIANTE COMPLETAMENTE ALZATO

SPIA LIVELLO OLIO

Collegare la spina; ruotare l'interruttore di accensione su ON.

NOTA

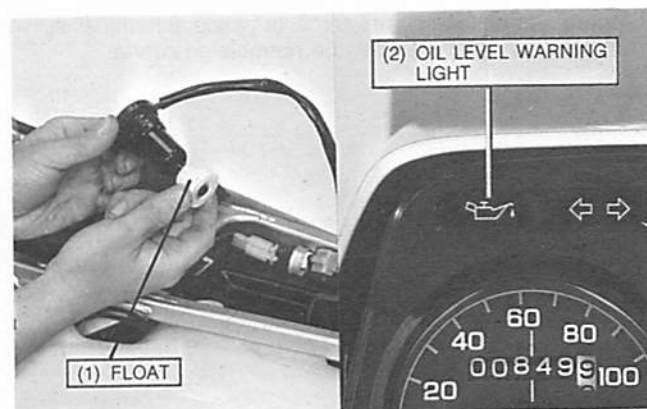
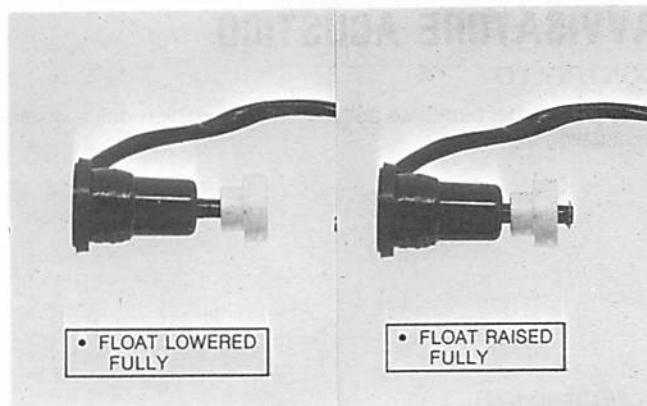
- Ruotare l'interruttore dell'indicatore di direzione su ON per assicurarsi che il circuito della batteria sia normale di effettuare il seguente controllo.

Muovere il galleggiante in alto ed in basso per controllare che la spia si accenda e si spenga.

NOTA

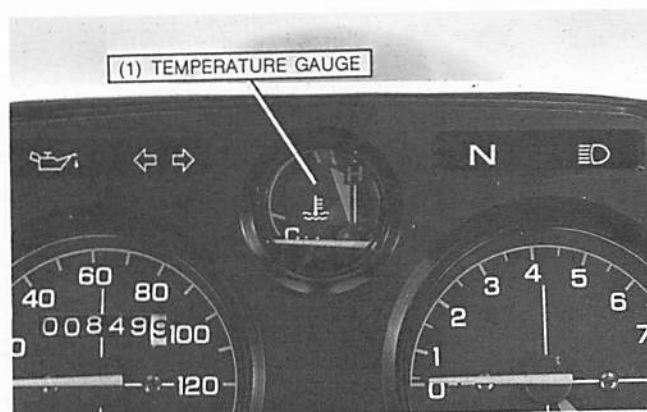
- Se la spia non si accende, controllare la lampadina e se vi sono dei collegamenti lenti o staccati, e poi ricontrollare.

- (1) GALLEGGIANTE
(2) SPIA LIVELLO OLIO



INDICATORE DELLA TEMPERATURA

Staccare il filo del sensore della temperatura dal sensore.



- (1) INDICATORE DELLA TEMPERATURA

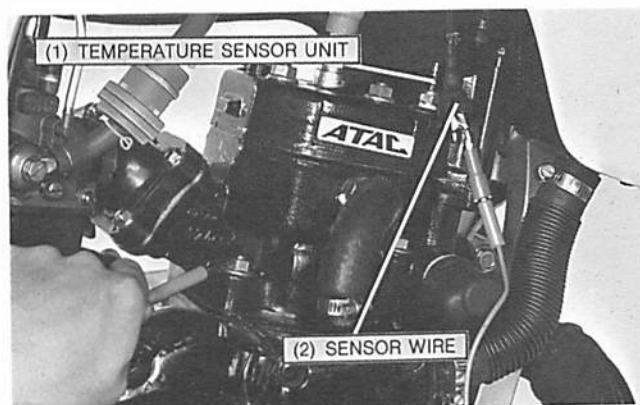
CONTROLLO DEL TERMOMETRO

Usando un filo di corto circuito mettere a massa il sensore della temperatura con il motore e ruotare l'interruttore di accensione su ON.

L'ago dell'indicatore della temperatura deve spostarsi completamente fino a H (Caldo).

AVVERTENZA

- Non lasciare il filo del sensore della temperatura a massa per oltre 5 secondi, altrimenti l'indicatore della temperatura ne verrà danneggiato.



- (1) GRUPPO SENSORE TEMPERATURA
(2) FILO DEL SENSORE



AVVISATORE ACUSTICO

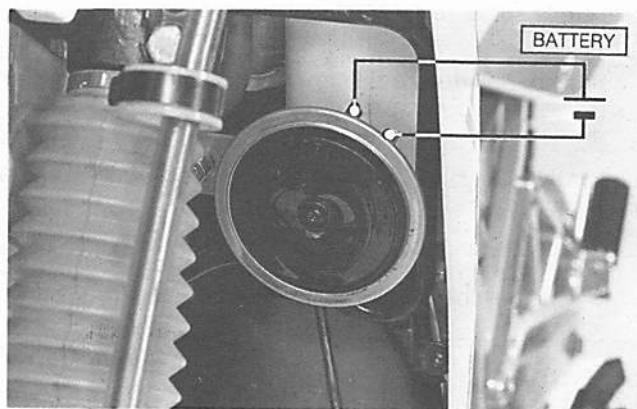
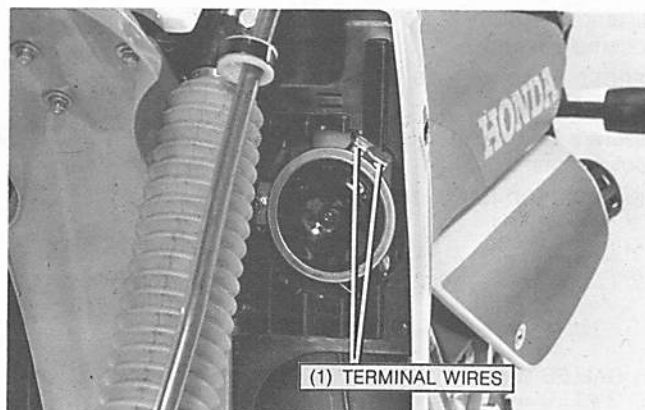
CONTROLLO

Staccare i fili del terminale dell'avvisatore acustico dall'avvisatore acustico.

(1) FILI TERMINALI

Collegare una batteria completamente carica ai terminali sull'interruttore. L'avvisatore acustico è normale se suona.

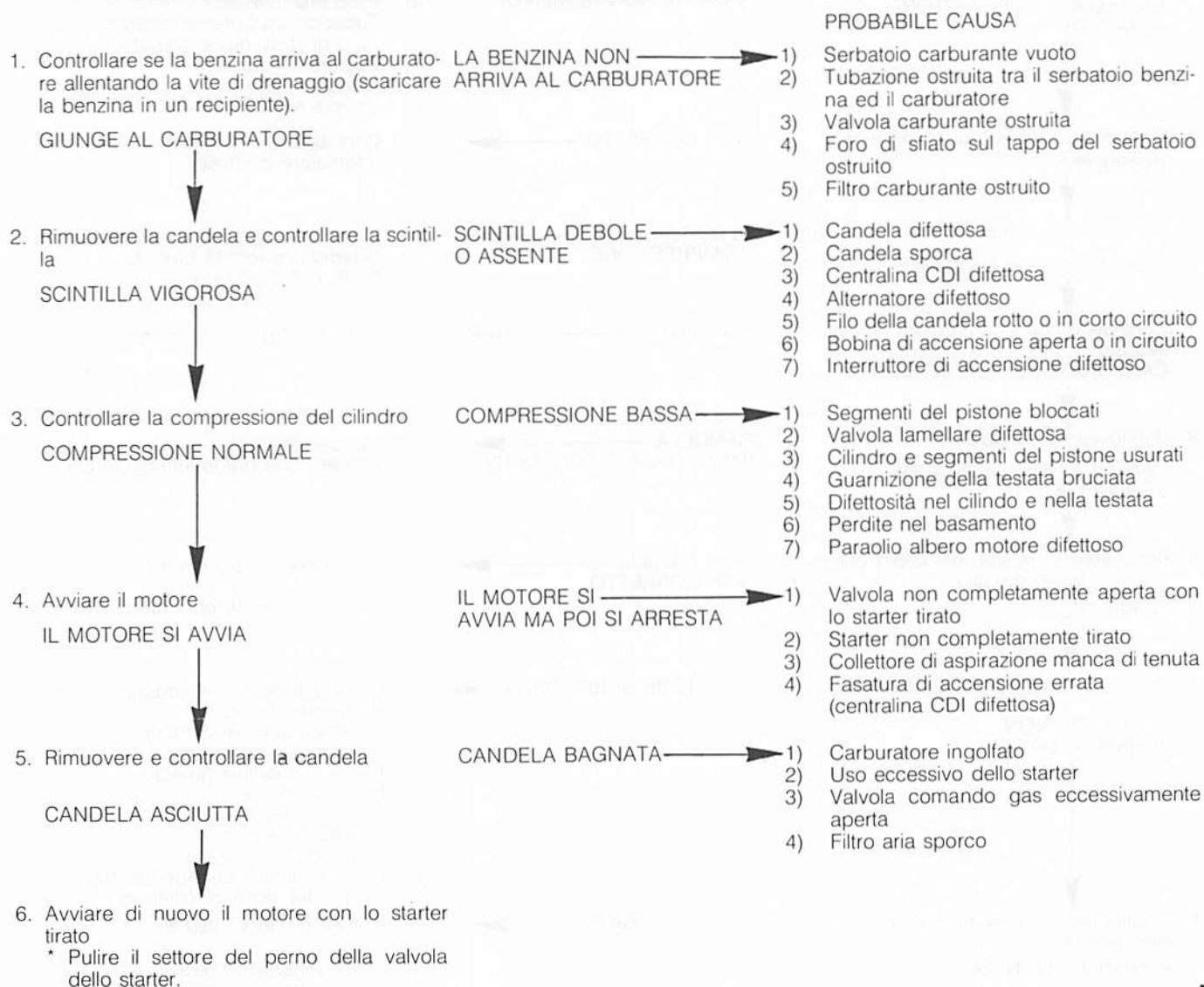
(1) BATTERIA





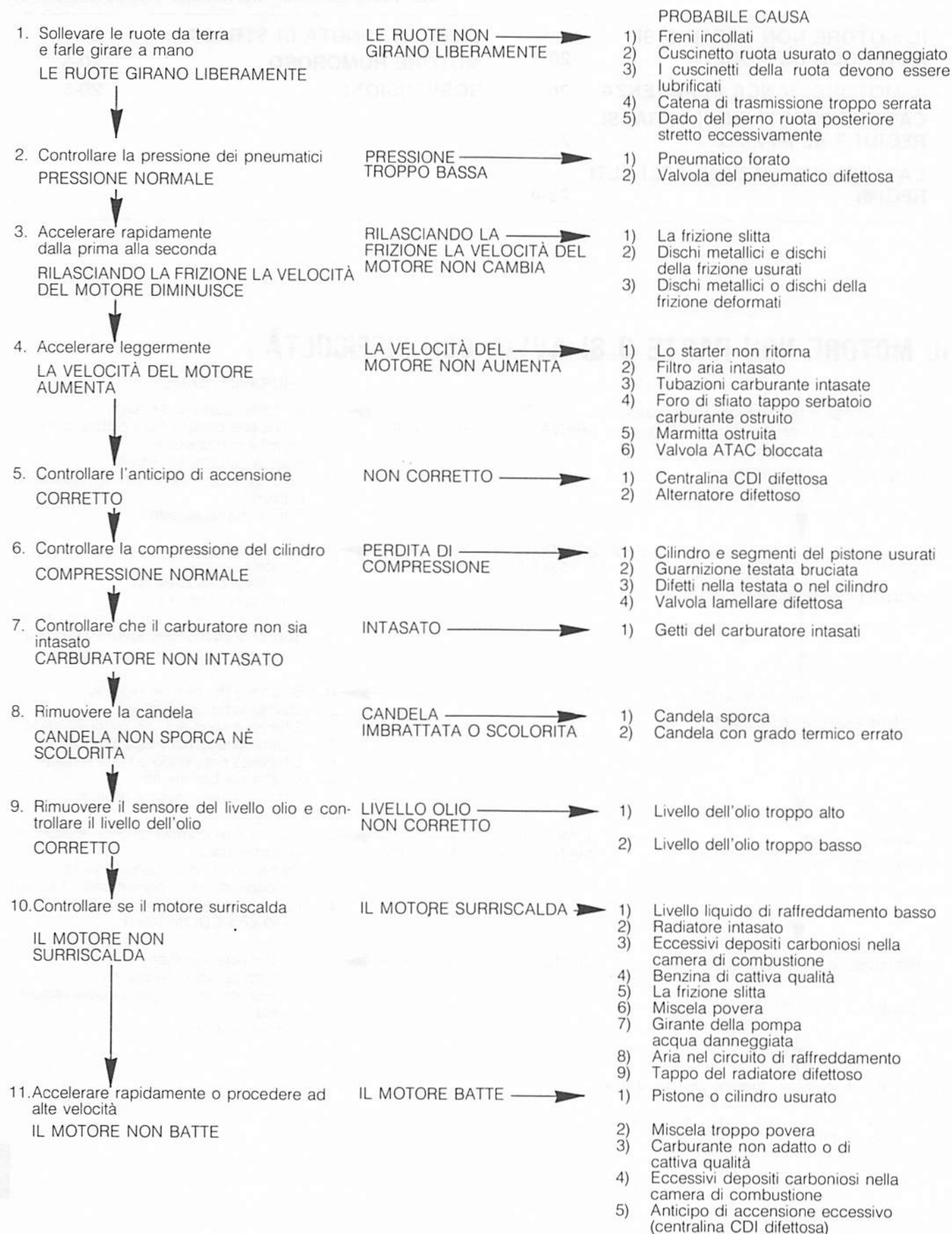
IL MOTORE NON PARTE O SI AVVIA CON DIFFICOLTÀ	20-1	CATTIVA TENUTA DI STRADA	20-4
IL MOTORE MANCA DI POTENZA	20-2	MOTORE RUMOROSO	20-5
CATTIVE PRESTAZIONI AI BASSI REGIMI E AL MINIMO	20-3	SOSPENSIONI	20-5
CATTIVE PRESTAZIONI AGLI ALTI REGIMI	20-4		

IL MOTORE NON PARTE O SI AVVIA CON DIFFICOLTÀ



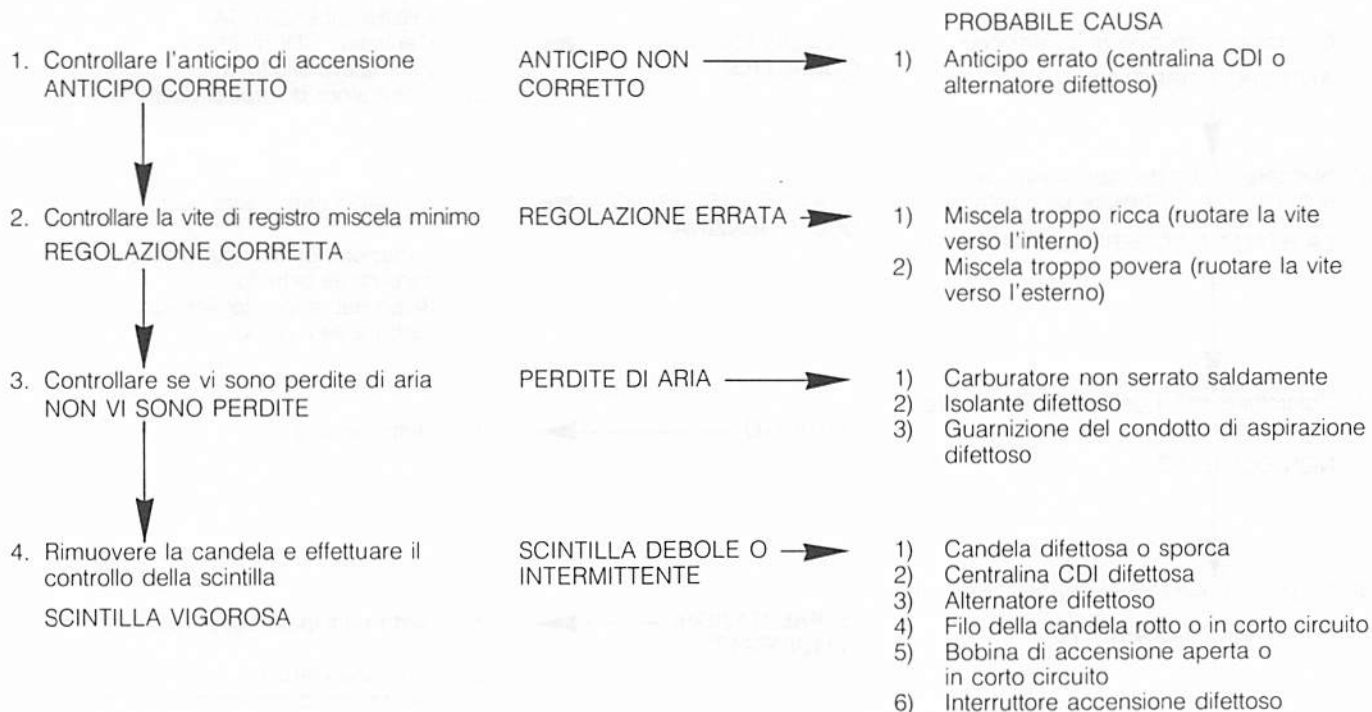


IL MOTORE MANCA DI POTENZA



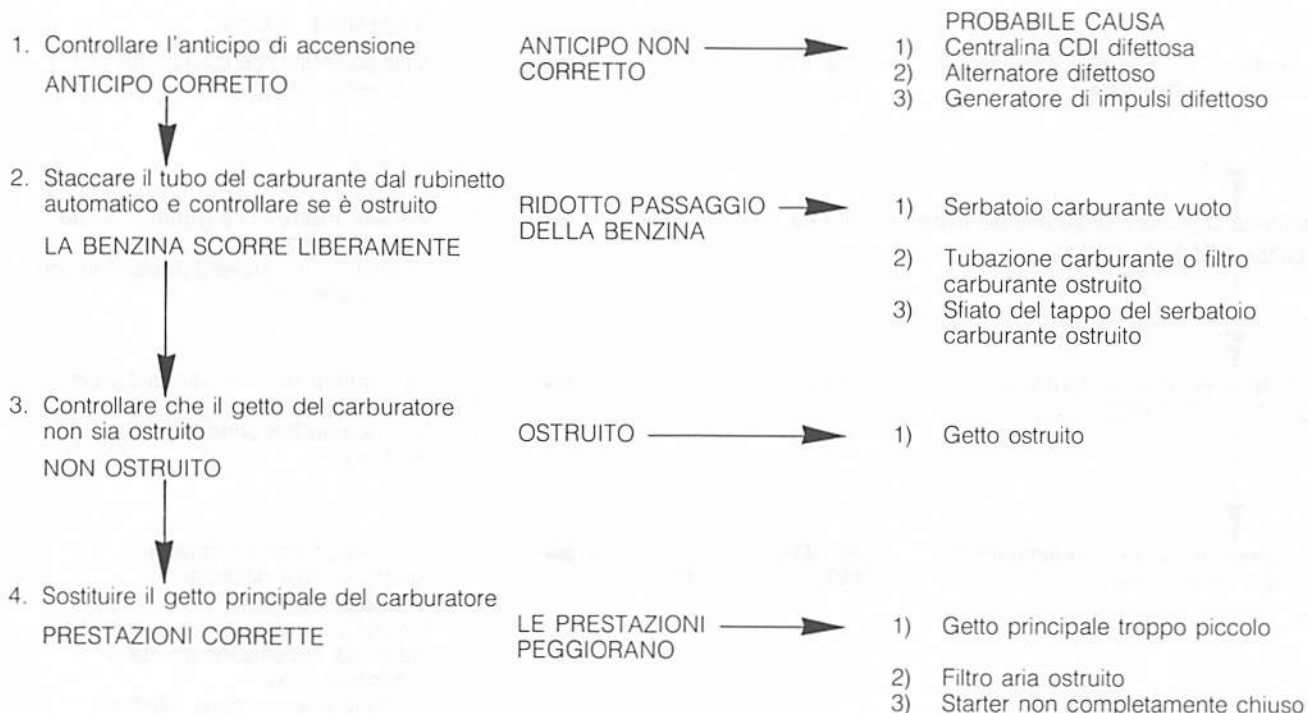


CATTIVE PRESTAZIONI AI BASSI REGIMI E AL MINIMO





CATTIVE PRESTAZIONI AGLI ALTI REGIMI



CATTIVA TENUTA DI STRADA

CONTROLLARE

Controllare la pressione dei pneumatici

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1. Se lo sterzo è pesante _____ | 1) Dado di regolazione testa dello sterzo troppo serrato
2) Cuscinetto canotto dello sterzo danneggiato |
| 2. Se una delle ruote oscilla _____ | 1) Eccessivo gioco dei cuscinetti della ruota
2) Cerchio deformato
3) Mozzo ruota non correttamente installato
4) Boccola del perno del forcellone danneggiata
5) Telaio deformato
6) Bullone perno forcellone eccessivamente serrato |
| 3. Se la moto tira da una parte _____ | 1) Ammortizzatori mal regolati
2) Ruote anteriore e posteriore non allineate
3) Forcella anteriore piegata
4) Forcellone piegato
5) Perno ruota anteriore piegato |



MOTORE RUMOROSO

CONTROLLARE

- | | |
|--|--|
| 1. Se il pistone sbatte _____ | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1)</div> Pistone o cilindro usurato
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">2)</div> Spinotto del pistone o piede di biella usurato
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">3)</div> Eccessivi depositi carboniosi nella camera di combustione o sul cielo del pistone |
| 2. Se la frizione stride _____ | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1)</div> Gioco nella campana della frizione e nei dischi metallici
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">2)</div> Gioco nel mozzo della frizione e nei dischi
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">3)</div> Guida della campana della frizione usurata
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">4)</div> Dischi metallici o dischi della frizione deformati |
| 3. Se l'albero motore è rumoroso _____ | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1)</div> Cuscinetti dell'albero motore usurati
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">2)</div> Piede di biella usurato |
| 4. Se gli ingranaggi sono rumorosi _____ | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1)</div> Ingranaggi della trasmissione o ingranaggio primario usurato o deformato
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">2)</div> Scanalature della trasmissione usurate. |

PROBABILE CAUSA

SOSPENSIONI

Controllare la pressione dei pneumatici

CONTROLLARE

- | | |
|---|---|
| 1. Se la sospensione è troppo morbida _____ | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1)</div> Molla indebolita
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">2)</div> Caricco eccessivo |
| 2. Se la sospensione è troppo dura _____ | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1)</div> Canna o asta della forcella piegata
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">2)</div> Boccola posteriore usurata o danneggiata |
| 3. Se la sospensione è rumorosa _____ | <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">1)</div> Pattino della catena bloccato
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">2)</div> Pattino della catena e molla bloccati
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">3)</div> Gommino di fermo dell'ammortizzatore danneggiato (posteriore)
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">4)</div> Pistone forcella ant. usurato
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">5)</div> Guida della canna della forcella usurata
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">6)</div> Dado del canotto dello sterzo allentato
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">7)</div> Bulloni di serraggio del trapezio superiore della forcella allentati |

PROBABILE CAUSA



HONDA