

OWNER'S MAINTENANCE MANUAL
MANUEL D'ENTRETIEN DU CONDUCTEUR
FAHRER-WARTUNGSHANDBUCH

INSTRUCTIEBOEKJE
MANUAL DE MANTENIMIENTO DEL PROPIETARIO
MANUALE DI MANUTENZIONE DEL PROPIETARIO

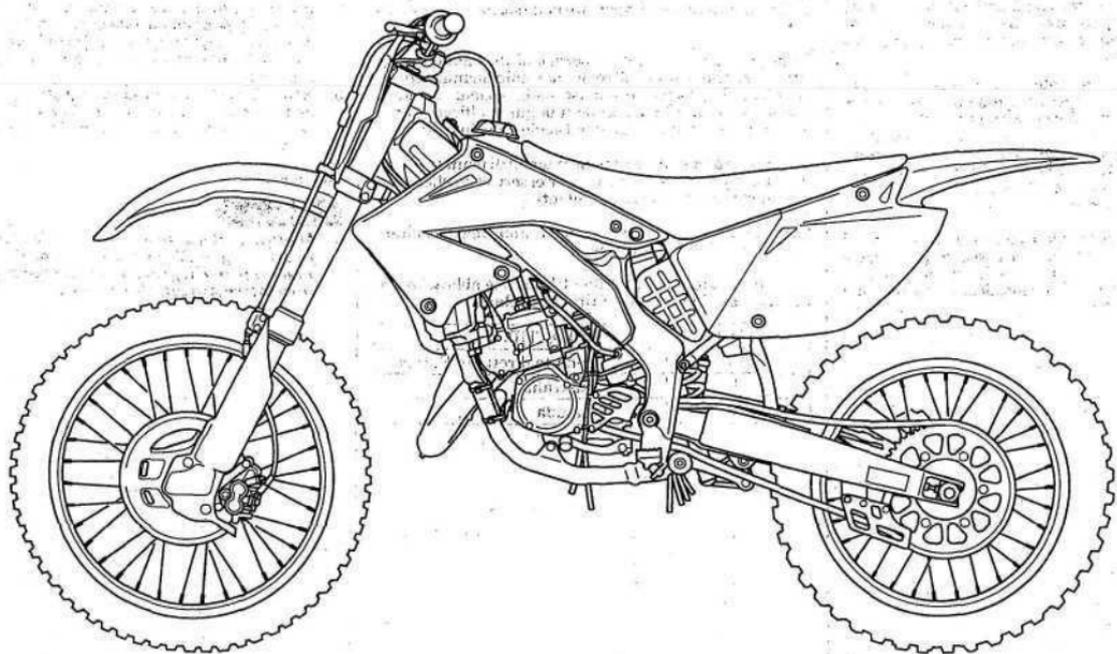
HONDA

CR125R

**MANUALE DI MANUTENZIONE DEL
PROPRIETARIO**

I

Honda CR125R
MANUALE DI MANUTENZIONE DEL PROPRIETARIO



Tutte le informazioni presenti in questo manuale sono basate sulle ultime informazioni sul prodotto disponibili al momento della stampa. Honda Motor Co., Ltd. si riserva il diritto di eseguire cambiamenti senza preavviso in qualsiasi momento senza incorrere in alcun obbligo. Nessuna parte di questa pubblicazione può essere riprodotta senza permesso scritto.

Scegliendo una Honda CR125R da motocross come la vostra nuova motocicletta siete entrato a far parte di una distinta famiglia di proprietari e piloti di motociclette.

▲ AVVERTENZA

- *La CR è una motocicletta da corsa ad alte prestazioni che utilizza tutti gli ultimi ritrovati della tecnologia per motocross. Questa motocicletta deve essere utilizzata in gara solo da piloti esperti.*

Questo nuovo modello da motocross è stato disegnato in modo da essere il più competitivo possibile. Il motocross è comunque uno sport fisico che richiede di più che una buona motocicletta. Per ottenere buoni risultati è necessario essere in buone condizioni fisiche ed essere un pilota abile. Per ottenere i migliori risultati possibili, allenarsi diligentemente per il condizionamento fisico ed esercitarsi di frequente.

Lo scopo di questo manuale consiste nell'aiutarvi ad ottenere la massima soddisfazione possibile dalla vostra motocicletta CR da motocross - soddisfazione ottenuta tramite le prestazioni della motocicletta stessa ed i successi ottenuti in gara.

COME UTILIZZARE QUESTO MANUALE

Lo scopo del manuale di manutenzione dell'utente consiste nell'aiutarvi ad ottenere la massima soddisfazione possibile dalla vostra motocicletta CR da motocross - soddisfazione ottenuta tramite le prestazioni della motocicletta stessa ed i successi ottenuti in gara seguendo le istruzioni riportate nelle sezioni da 1 a 3 e da 5 a 13.

Se si prevede di eseguire operazioni di manutenzione sulla CR che vanno oltre la normale manutenzione standard, le procedure incluse nella sezione 4 e nelle sezioni da 14 a 16 forniscono una guida efficace per le operazioni di smontaggio/montaggio e di riparazione.

Seguire le raccomandazioni per i tempi di manutenzione per la competizione (pag. 11) per essere certi che la CR sia sempre in condizioni eccellenti.

Se non si conosce la causa di un certo problema, consultare la sezione 16 di diagnostica.

In tutto il manuale vengono utilizzate le abbreviazioni seguenti per identificare i tipi particolari:

CODICE	AEEÀTIPO'yf, v.
ED	Vendite dirette in Europa
: U	Australia, " : - * > ' ' "
... C M	• • • /Canada , • , : ' "

ACCESSORI DI PROTEZIONE

1. La maggior parte dei decessi conseguenti ad incidenti motociclistici è dovuta a ferite al capo. Usare **SEMPRE** un casco per motocicletta di tipo omologato. Indossare anche, per quanto possibile, una visiera o degli occhiali aderenti, stivali, guanti ed abiti protettivi.
2. Il sistema di scarico diviene estremamente caldo durante l'uso e rimane tale per un certo tempo anche dopo. Non toccare mai le parti calde del sistema di scarico. Indossare abiti che coprano completamente le gambe.
3. Non indossare abiti larghi che si possano impigliare nelle leve di comando, nel pedale dell'avviamento, nei poggiatesta, nella catena di trasmissione o nelle ruote.

MODIFICHE

▲ AVVERTENZA

- *Modifiche della motocicletta o la rimozione di parti originali possono rendere il veicolo insicuro o illegale. Ottemperare a tutte le normative nazionali e locali.*

1. ISTRUZIONI PER L'USO	2	• Sospensioni posteriori	25
Carburante	2	• Freni	27
Funzionamento di base	3	• Catena di trasmissione	28
• Avviamento motore	3	• Pattini catena di trasmissione	30
• Spegnimento motore	3	• Rulli catena di trasmissione	30
• Rodaggio	3	• Corona	30
Comandi	4	• Camera di espansione	30
Registrazione dei comandi	5	• Cavi di comando	30
• Posizione della leva della frizione	5	• Valvolame	31
• Corsa a vuoto della leva della frizione	5	5. REGOLAZIONE CARBURATORE	32
• Manopola acceleratore	6	• Carburatore	32
• Leva freno anteriore	7	• Messa a punto per condizioni speciali	34
• Altezza pedate freno	7	• Indicazioni colore candela	35
Regolazione preferenze personali	8	6. REGOLAZIONE SOSPENSIONI	35
• Posizione comandi	8	• Abbassamento in gara	35
• Posizione, larghezza e forma manubrio	8	• Regolazione sospensioni a seconda delle condizioni specifiche	37
• Regolazioni individualizzate addizionali	8	• Addebi-pista	37
2. DATI TECNICI	9	• Guida regolazione sospensioni	38
3. PARTI OPZIONALI	10	7. REGOLAZIONE DEL TELAIO PER LE CONDIZIONI	41
4. ASSISTENZA E MANUTENZIONE	11	-DELLA PISTA	41
Elenco controlli per l'ispezione prima della guida	11	• Estr. emitt. posteriore	41
Tempi di manutenzione	11	• Altezza/angolo forc.lla	41
Informazioni di assistenza generale	12	• Passo Ruote	41
Manutenzione tra le batterie/tra prova e gara	12	8. SELEZIONE RAPPORTI	42
Manutenzione dopo la gara	13	9. SELEZIONE PNEUMATICI	42
• Lubrificazione, dopo la gara	13	10. REGISTRO MANUTENZIONE A PUNTO È GARA	43
• Pulizia di routine	13	11. PARTIDIRICAMBIO E ATTORE	45
• Lavaggio a pressione	13	12. PULIZIA	46
• Controllo condensa	13	13. RIMESSAGGIO	46
• Lubrificazione dopo la pulizia	13	• Preparazione della motocicletta per il rimessaggio	46
Manutenzione generale	14	• Fine rimessaggio	46
Preparativi per la manutenzione	17	14. SMONTAGGIO/MONTAGGIO	47
• Sedile	17	• Informazioni di servizio generali	47
• Serbatoio del carburante	17	• Rimozione/installazione motore	55
• Copertura laterale	17	• Impianto di alimentazione	56
• Telaio secondario	18	• Testa cilindro/cilindro/pistone	63
• Piastra numero	18	• Valvola RC	67
Procedure di manutenzione	19	• Frizione/collegamento cambio/avviamento a pedale	74
• Olio del cambio	19	• Cambio/albero motore/carter	80
• Liquido di raffreddamento	19	• Sistema di raffreddamento	86
• Candela	20	• Manubrio/cannotto sterzo/forc.lla	89
• Accensione	21	• Sospensioni posteriori	101
• Filtro aria	21	• Ruote	114
• Dadi, bulloni ed elementi di fissaggio	21	• Freno idraulico	119
• Frizione	22	• Sostituzione lana di vetro	126
• Manubrio e cuscinetti testa sterzo	22	• Sistema di accensione	127
• Manopola acceleratore	22	15. SCHEMA ELETTRICO	137
• Linea del carburante	22	16. DIAGNOSTICA	137
• Carburatore	23		
• Ruote e pneumatici anteriori e posteriori	23		
• Corona	23		
• Sospensioni anteriori	24		

CARBURANTE...

La CR possiede un motore a due tempi che necessita di una miscela di benzina e olio.

Capacità serbatoio carburante: 7,7 litri

Per aprire il tappo del foro di riempimento del carburante, estrarre il tubo di sfiato dal dado del cannotto dello sterzo. Ruotare quindi il tappo in senso antiorario.

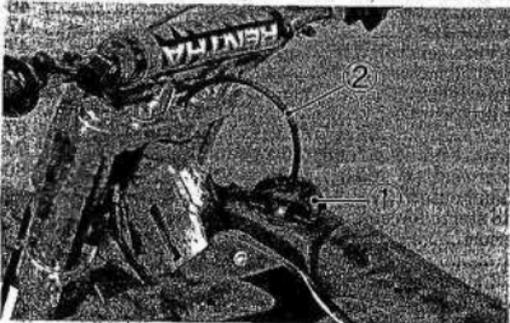
- Utilizzare benzine per automobili con un numero di ottani alla pompa (JK) di 92 o più, oppure un numero di ottani di ricerca di 98 o più. Se il motore battè in testa, provare con marche di benzina diverse o con un numero di ottani più alto.

- Miscelare la benzina e l'olio in un rapporto di 20:1 (tipo CM, 32:1). Preparare la miscela in un contenitore pulito e mescolare fino a miscelazione completa prima di riempire il serbatoio del carburante.

Usare olio Honda per motori a due tempi: olio Pro Honda HP2 per motori a due tempi (solo tipo CM) o prodotto equivalente.

ATTENZIONE:

- Una quantità eccessiva di olio causa fumo e sporca la cilindrata. Olio scarso causa usura prematura del motore. Usare il rapporto di miscela con un rapporto di 20 parti di benzina per 1 parte di olio (20:1) (Tipo CM, 32:1).



(1) TAPPO FORO RIEMPIMENTO SERBATOIO
(2) TUBO DI SFIATO

- Gli oli vegetali si separano dalla benzina in maggiore facilità di quelli minerali, specialmente in climi freddi.
- Si consiglia di utilizzare oli minerali quando si prevedono temperature ambiente inferiori a 0°C.
- Se la miscela viene lasciata in un contenitore per un lungo periodo, le capacità di lubrificazione si deteriorano. Utilizzare la miscela entro 24 ore oppure l'intervallo di periodo di tempo raccomandato dal fabbricante dell'olio.
- Quando un contenitore di olio è stato aperto, l'olio deve essere utilizzato entro un mese dato che esso potrebbe ossidarsi.

ATTENZIONE:

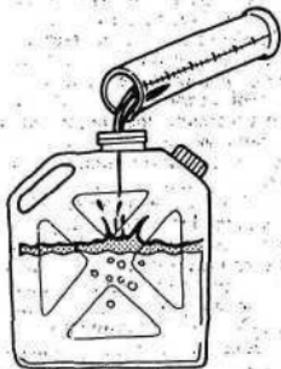
Non mescolare oli minerali e oli vegetali.

AVVERTENZA

La benzina è estremamente infiammabile ed in certe condizioni anche esplosiva. Eseguire le operazioni in un'area ben ventilata e a motore spento. Non fumare e non produrre fiamme o scintille nell'area in cui la benzina viene caricata o conservata oppure dove viene eseguito il rifornimento.

TABELLA MISCELAZIONE BENZINA/OLIO

Benzina - 20 - Litri	Olio cm ³	Benzina 32 Litri	Olio 1 cm ³
0,5	25	0,5	16
1,0	50	1,0	31
1,5	75	1,5	47
2,0	100	2,0	63
2,5	125	2,5	78
3,0	150	3,0	94
3,5	175	3,5	109
4,0	200	4,0	125
4,5	225	4,5	141
5,0	250	5,0	156
5,5	275	5,5	172
6,0	300	6,0	188
6,5	325	6,5	203
7,0	350	7,0	219
7,5	375	7,5	234



FUNZIONAMENTO DI BASE

Avviamento motore

AVVERTENZA

- *Non accendere mai il motore al chiuso. I gas di scarico contengono monossido di carbonio velenoso che può causare la perdita di coscienza o la morte.*
- *Ogni eventuale tentativo di avviare il motore con la marcia ingranata e la frizione innestata può risultare in lesioni fisiche e danni meccanici.*

NOTA:

- La CR può essere avviata col pedale quando la marcia è ingranata se la frizione viene disinnestata prima di azionare il pedale di avviamento.

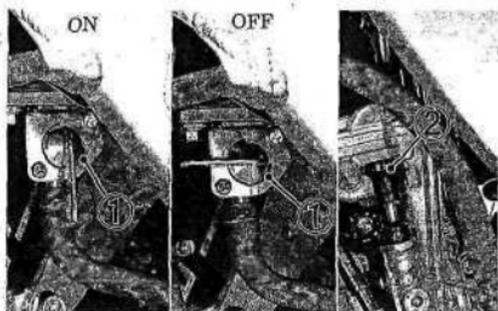
Controllare i livelli dell'olio del cambio e del liquido di raffreddamento prima di avviare il motore (pag. 19).

Avviamento del motore a freddo:

1. Portare la valvola del carburante & u ON.
2. Portare il cambio in folle.
3. Tirare in alto il pomello dell'aria.
4. Senza toccare l'acceleratore far funzionare la leva di avvio del motore. Partendo dalla posizione superiore della corsa della leva abbassarla a fondo con un movimento rapido e continuo.
5. Dopo l'avviamento del motore, il pomello dell'aria deve essere spinto in basso al più presto per evitare di sporcare la candela.
6. Lasciare riscaldare il motore per almeno 2 minuti prima di partire, preferibilmente fino a che il lato del cilindro non viene sentito molto caldo al tatto attraverso il guanto. Aumentare lentamente i giri del motore e non far scattare l'acceleratore. Il riscaldamento del motore è estremamente importante per evitare grippaggi a freddo.

Avviamento a motore caldo:

1. Portare la valvola del carburante su ON.
2. Portare il cambio in folle.
3. Spingere in basso il pomello dell'aria.
4. Aprire l'acceleratore (1/8—1/4) ed azionare il pedale dell'avviamento.



(1) VALVOLA CARBURANTE

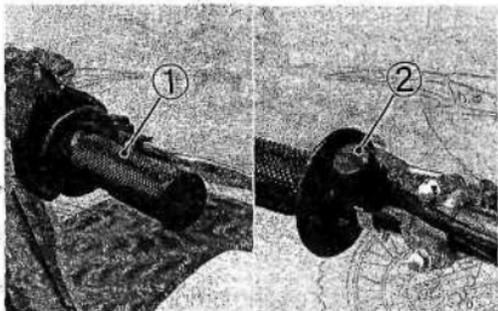
(2) POMELLO ARI

Spegnimento motore-) • > *

1. Portare il cambio in lolle.
2. Portare la valvola del carburante su OFF-
3. Aprire leggermente l'acceleratore per 2 o 3 volte e quindi chiuderlo.
4. Tenerépremutoilpialstantedispegnimentodelmotore fino a che il motore non si ferma completamente.

NOTA:

- Se la valvola del carburante non viene chiusa si può causare l'ingolfamento dei carburante, il riempimento con carburante del carter ed un conseguente avviamento difficoltoso.



(1) MANOPOLA ACCELERATORE

(2) PULSANTE SPEGNIMENTO MOTORE

Rodaggio

Come aiuto per assicurarsi a lungo prestazioni e affidabilità ottimali da parte della CR, prestare un'attenzione particolare il primo giorno di guida o durante i primi 25 km.

Durante questo periodo, evitare sia le partenze con accelerazione a fondo che le accelerazioni rapide.

Queste procedure devono essere ripetute ogni volta che:

- Il pistone viene sostituito.
- L'anello del pistone viene sostituito
- Il cilindro viene sostituito
- L'albero a gomito o il cuscinetto dell'albero a gomito sono stati sostituiti

COMANDI

: : LEVA FRIZIONE

. LEVA FRENO ANTERIORE

PULSANTE •
SPEGNIMENTO
MOTORE

MANOPOLA ACCELERATORE

POMELLO ARIA

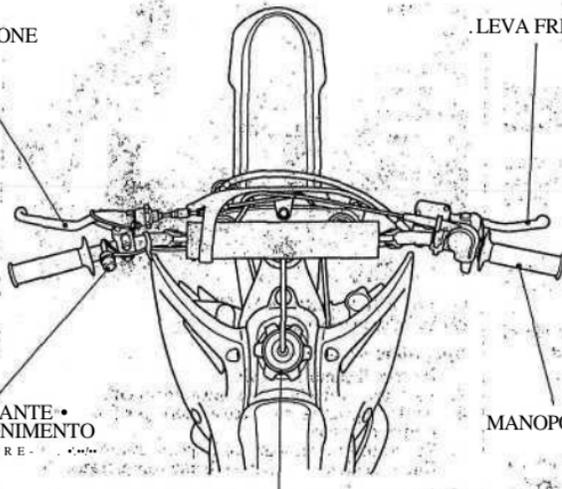
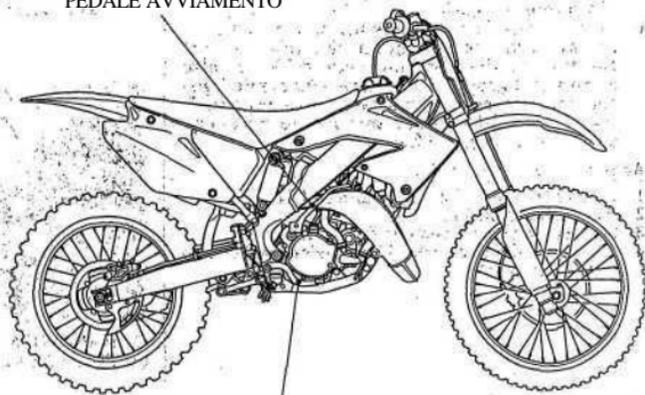
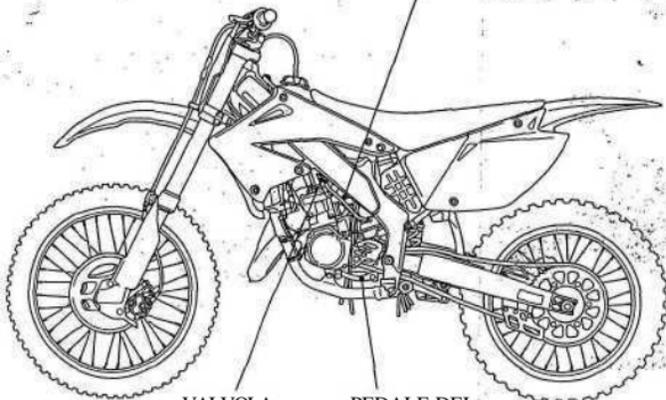
TAPPO FORO RIEMPIMENTO,
SERBATOIO

PEDALE AVVIAMENTO

VALVOLA
CARBURANTE

PEDALE DEL
CAMBIO

PEDALE FRENO POSTERIORE



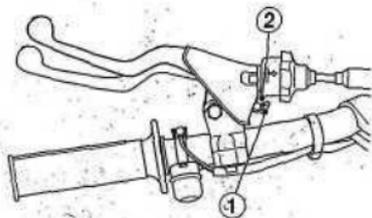
REGISTRAZIONE DEI COMANDI

Posizione della leva della frizione

ATTENZIONE:

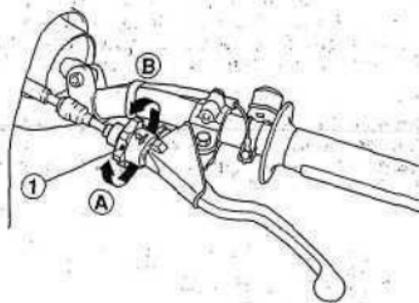
- Registrare la corsa a vuoto della leva della frizione dopo aver registrato la posizione della leva dopo aver staccato il cavo della frizione.
- Ingrassare la superficie interna del registro all'estremità del cavo della frizione.

1. È possibile regolare la posizione della leva della frizione allentando il controdamo, e girando il registro. Girando il registro in senso orario si avvicina la leva della frizione alla manopola; girando il registro in senso antiorario si allontana la leva dalla manopola. Serrare saldamente il controdamo.



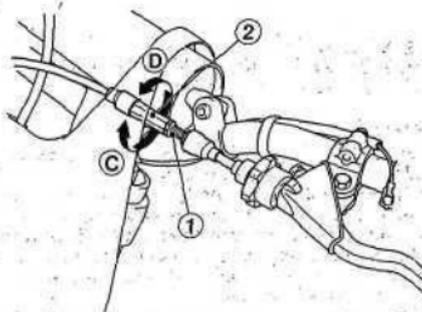
(1) REGISTRO
(2) CONTRODADO

2. Girare il registro all'estremità del cavo della frizione nella direzione: A finché non tocca leggermente e quindi allentarlo di 5 giri.



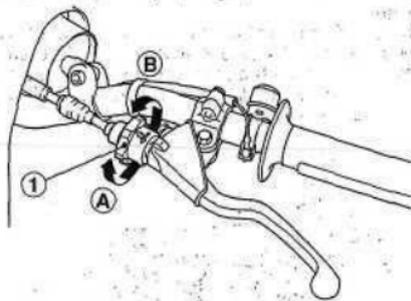
(1) REGISTRO ALL'ESTREMITÀ DEL CAVO DELLA FRIZIONE
(A) AUMENTO (B) RIDUZIONE

3. Allentare il controdamo e girare il registro incorporato nel cavo per portare la corsa a vuoto della frizione a 10 - 20 mm in corrispondenza della punta della leva. Serrare il controdamo.



(1) CONTRODADO
(2) REGISTRO INCORPORATO NEL CAVO
(C) RIDUZIONE (D) AUMENTO

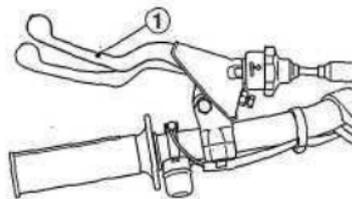
4. Eseguire le registrazioni di minore entità con il registro all'estremità del cavo.



(1) REGISTRO ALL'ESTREMITÀ DEL CAVO DELLA FRIZIONE
(A) AUMENTO (B) RIDUZIONE

Corsa a vuoto della leva della frizione

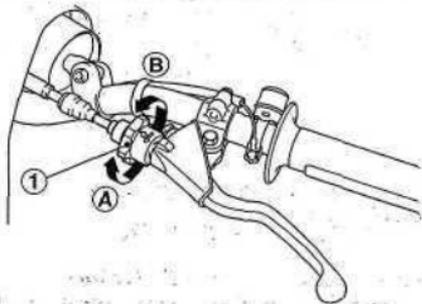
1. La normale corsa a vuoto della leva della frizione è di 10-20 mm in corrispondenza della punta della leva.



(1) LEVA DELLA FRIZIONE

2. Le regolazioni di minore entità—si possono eseguire con il registro all'estremità del cavo.
 Girando il registro nella direzione A si aumenta la corsa a vuoto, e girandolo nella direzione B la si riduce.

Se il registro è svitato fino alla fine della filettatura oppure non si riesce a ottenere il gioco corretto, avvitarlo completamente il registro, svitarlo di un giro ed eseguire la registrazione con il registro integrato nel cavo.

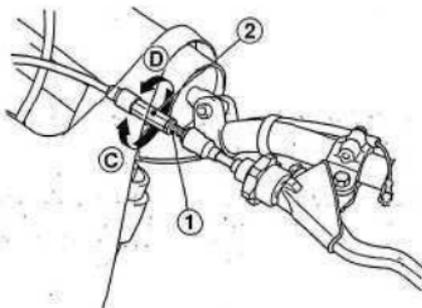


(1) REGISTRO ALL'ESTREMITÀ DEL CAVO
 (A) AUMENTO (B) RIDUZIONE

3. Le regolazioni di maggiore entità si possono eseguire con il registro incorporato nel cavo. • Allentare il controdado e girare il registro. Girando il registro nella direzione C si aumenta la corsa a vuoto e girandolo nella direzione D la si riduce. Serrare il controdado dopo la registrazione.
4. Fare un giro di prova per controllare che la frizione funzioni regolarmente senza slittare o strisciare.

NOTA:

• Se non si riesce a ottenere il gioco corretto o se la frizione non funziona regolarmente, vedere a pagina 74 "Smontaggio e controllo dell'usura della frizione".



(1) CONTRODADO
 (2) REGISTRO INCORPORATO NEL CAVO
 (C) RIDUZIONE (D) AUMENTO

Throttle Grip

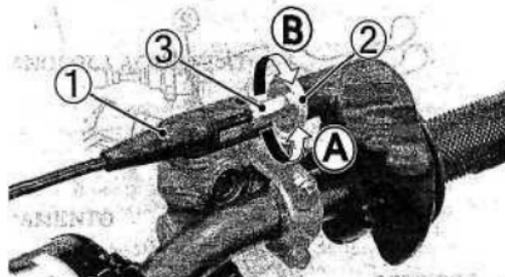
Standard throttle grip free play is approximately 3—5 mm (1/8—3/16 in) of grip rotation.

1. Minor adjustment, is made with the upper adjuster. Remove the dust cover and loosen the lock nut. Turning the adjuster in direction A will decrease free play and turning it in direction B will increase free play. Tighten the lock nut and reinstall the dust cover after adjustment. If the adjuster is threaded out near its limit or the correct free play cannot be reached, turn the adjuster all the way in and back out one turn. Tighten the lock nut, install the dust cover and make the adjustment with the carburetor cap adjuster.

Manopola acceleratore

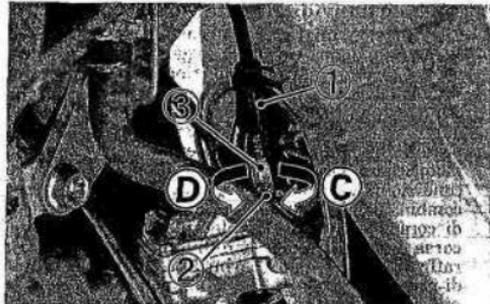
Il gioco standard della manopola dell'acceleratore è di circa 3—5 mm di rotazione della manopola stessa.

1. Regolazioni minori vengono eseguite col registro superiore. Rimuovere il parapolvere ed allentare il controdado. Ruotando il registro nella direzione A si aumenta il gioco mentre ruotandolo nella direzione B lo si diminuisce. Dopo la regolazione, stringere il controdado ed installare il parapolvere. Se il registro viene svitato fino al limite oppure se fosse impossibile ottenere il gioco corretto, avvitarlo completamente il registro e quindi svitarlo di un giro. Stringere il controdado, installare il parapolvere ed eseguire la regolazione del gioco col registro sul cappuccio del carburatore.



(1) PARAPOLVERE (2) CONTRODADO
 (3) REGISTRO SUPERIORE
 (A) AUMENTO (B) DIMINUZIONE

2. Per eseguire regolazioni di maggiore entità, sollevare il cappuccio di gomma sul carburatore ed allentare il controdado. Ruotare il registro nella direzione C per aumentare il gioco e nella direzione D per diminuirlo. Dopo la regolazione, stringere il controdado e reinstallare il cappuccio di gomma.
3. Azionare la manopola dell'acceleratore per accertarsi che funzioni senza problemi e che ritorni completamente in tutte le posizioni dello sterzo.



- (1) CAPPUCIO DI GOMMA • (2) CONTRODADO
 (3) REGISTRO - (C) AUMENTO
 (D) DIMINUZIONE

Leva freno anteriore

La posizione della leva del freno anteriore può essere regolata allentando il controdado e ruotando il registro. Ruotando il "registro" in senso orario si allontana la leva dalla manopola; ruotandolo in senso antiorario si avvicina la leva alla manopola.

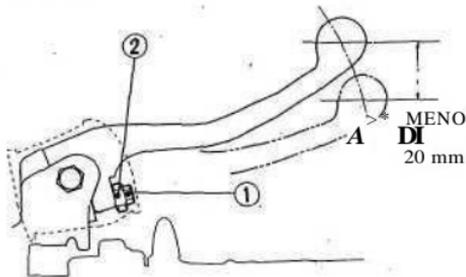
Stringere saldamente il controdado.

Se il gioco della leva del freno eccede i 20mm, vi è probabilmente dell'aria nel sistema frenante che deve quindi essere spurgato.

Vedere pagina 125 per lo spurgo dei freni.

ATTENZIONE:

- *Ingrassare le superfici di contatto del registro e del pistoncino.*



(1) REGISTRO

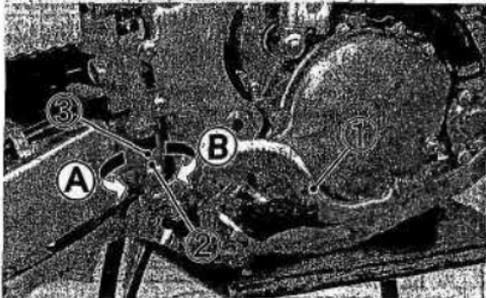
(2) CONTRODADO

Altezza del pedale freno

L'altezza del pedale del freno deve essere circa a livello col poggiatesta di destra.

Per regolare l'altezza del pedale del freno posteriore:

1. Allentare il controdado e ruotare il bullone di registro nella direzione A per sollevare il pedale e nella direzione B per abbassarlo.
2. Stringere il controdado in corrispondenza dell'altezza del pedale desiderata.

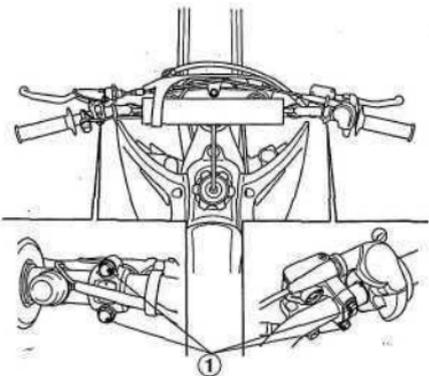


- (1) PEDALE FRENO POSTERIORE
 (2) CONTRODADO
 (3) BULLONE DI REGISTRO -
 (A) AUMENTO ALTEZZA PEDALE
 (B) DIMINUZIONE ALTEZZA PEDALE

REGOLAZIONE E REGOLAZIONI PERSONALI

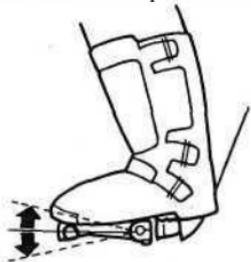
Posizione comandi

- Posizionare le leve di comando *in* modo che siano confortevoli da usare sia seduti che in piedi.
- Regolare la coppia del bullone di montaggio della leva di comando in modo che, in caso di caduta, le leve possano ruotare sullo sterzo invece di piegarsi o di rompersi. Applicare un agente bloccante, alle filettature di questi bulloni prima della regolazione per garantire il mantenimento della corretta coppia di torsione. Avvitare per primo il bullone superiore.



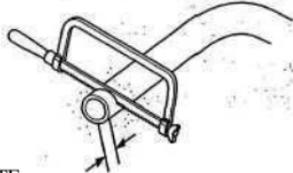
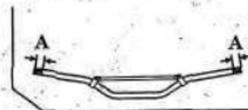
(1) BULLONI MONTAGGIO LEVA COMANDO

- Posizionare il pedale del cambio ed il pedale del freno in modo che si trovino vicino al proprio piede per consentirne un rapido accesso, ma non così vicino che uno dei due venga a trovarsi premuto quando si sta comodamente seduti o in piedi sulla motocicletta.



Posizione, larghezza e forma manubrio

- Posizionare il manubrio in modo da poterlo impugnare senza problemi e da poter azionare comodamente i comandi sia seduti che in piedi e sia quando si procede in linea retta che durante la sterzata. Stringere i bulloni anteriori per primi.
- Il manubrio può venire spostato in avanti di 3 mm con i supporti inferiori del manubrio opzionali o di 6 mm ruotando i supporti standard di 180°. Consultare in proposito le istruzioni di installazione del manubrio a pagina 90. Dopo la regolazione, non dimenticare di controllare i cavi ed il fascio fili.
- La larghezza del manubrio può essere ridotta per mezzo di una sega daferro onde adattare il manubrio alla larghezza delle spalle ed alle preferenze di guida. Prestare estrema attenzione e tagliare solo una piccola quantità alla volta su entrambi i lati in modo uguale. E' ovvio che è molto più facile ridurre la larghezza del manubrio che aumentarla.



NOTE:

- Smussare i bordi per rimuovere trucioli ed altre irregolarità dopo aver segato il manubrio.
- Forme diverse del manubrio, più alto o più inclinato, possono permettere una ulteriore regolazione della posizione di guida e possono adattarsi meglio alle dimensioni fisiche particolari o allo stile di guida. Ciascuna delle dimensioni ergonomiche della motocicletta è stata determinate in modo da adattarla al maggior numero possibile di piloti basandosi sulle dimensioni medie del pilota.

Regolazioni individualizzate aggiuntive

- Le regolazioni iniziali delle sospensioni devono essere eseguite dopo due ore di leggero rodaggio. Informazioni complete sulla regolazione delle sospensioni vengono fornite nella sezione apposita.
- Sono disponibili delle molle per le sospensioni anteriore e posteriore (anteriore: rigida o morbida; posteriore: rigida o morbida) per adeguare la propria motocicletta CR al proprio peso, stile di guida e condizioni del tracciato. Per determinare se il peso combinato del guidatore e della macchina in assetto di corsa (guidatore completamente vestito per la corsa e motocicletta con livelli del liquido per raffreddamento, olio e carburante al pieno in ordine di marcia) richiede una molla opzionale posteriore più rigida o più morbida, attenersi alle istruzioni contenute nella sezione dedicata alla Regolazione delle sospensioni, e concernente la predisposizione del punto di flessione della sospensione posteriore. L'uso di una molla posteriore più rigida può richiedere di essere equilibrata dall'uso di una molla anteriore più rigida.
- Allo scopo di ancor meglio adeguare la motocicletta CR a certe specifiche condizioni del terreno di corsa, si può scegliere fra due tipi di coppia conica, alta o bassa, con due rulli dentati condotti di alluminio. Per tracciati fangosi o sabbiosi esiste un rullo dentato condotto in acciaio, più durevole, con un numero standard di dentir. Come le molle opzionali, questi rulli dentati sono listati nella sezione di questo manuale dedicata alle parti opzionali.

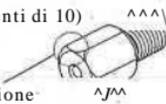
Voce		Sistema metrico
Dimensioni		
Lunghezza totale		2.157 mm
i-Larghezza totale		821 mm
Altezza totale		1.280 mm
Passo		1.466 mm
Altezza sedile		952 mm
Altezza poggipiedi		439 mm
Altezza dal suolo		349 mm
Peso a secco		87,5 kg
Telaio		
Tipo	Doppio tubo	
Tipo di sospensioni anteriori	Forcella telescopica	
Spostamento asse sospensioni anteriori	275 mm	
Corsa ammortizzatore sospensioni anteriori	305 mm	
Sospensioni posteriori, corsa	Pro-link, corsa 325 mm	
Dimensioni pneumatico ant., pressione fPa (kgf/cm ²)	80/100-21 M/C 51M 98(1,0)	
Dimensioni pneumatico, post., pressione kPa, (kgf/cm ²)	100/90-19 M/C 57M 98 (1,0)	
Freno ant., area spazzamento	Freno a disco singolo, 334,5 cm ²	
Freno post., area spazzamento	Freno a disco singolo, 391,1 cm ²	
Capacità carburante	7,7 litri	
Angolo inclinazione forcella	25° 39'	
Avancorsa	100 mm	
Olio forcella (per canna)	Capacità (STD)	463 cm ³
	Livello (STD)	71 mm
	Olio forcella raccomandato	Honda ULTRA CUSHION OIL SPECIAL o un equivalente

Voce	Sistema metrico
Motore	
Tipo	A2 tempi raffreddato ad acqua
Arrangiamento cilindri	Cilindro singolo inclinato di 18,5° dalla verticale
Alesaggio e corsa	54 x 54,5 mm
Cilindrata	124,8 cm ³
Rapporto compressione	9,1:1
Capacità olio cambio	0,65 litri
Carburatore	
Tipo	Con valvola a pistone
Numero identificazione	TMX04A
Getto principale (standard)	#420
Getto minimo (sf andarci)	#40
Apertura vite aria	2 giri in fuori
Livello galleggiante	7,5 mm
Trasmissione	
Tipo frizione	Multidisco a bagno d'olio
Cambio	A 5 velocità ad ingranaggio costante
Riduzione primaria	3,150
Rapporto velocità I	2,307
Rapporto velocità II	1,867
Rapporto velocità III	1,529
Rapporto velocità IV	1,294
Rapporto velocità V	1,130
Riduzione finale	4,077
Sistema cambio	Sistema di ritorno azionato dal piede sinistro 1-N-2-3-4-5

Voce	Baii tecnici	
Sistema elettrico		
Accensione	cm	
Sistema di avviamento	A pedale	
Candela Standard	(NGK) (DENSO)	BR9EG W27ESR-V
Opzionale	(NGK) (DENSO)	BR9EV W27ESR-G

ELENCO PARTI OPZIONALI

Queste parti e questi attrezzi possono essere ordinati presso il proprio concessionario autorizzato Honda.

CARBURATORE	Annotazioni
Getto principale (Standard: #420)	#360—480 (in incrementi di 10) 
Getto minimo (Standard: #40)	#35—40 (in incrementi di 2,5) #45—50 (in incrementi di 5)

Aghi getto	
Ago standard: 6DGY26—69	
Diametro dritto: 2,69 mm	Numero spillo getto
	

	NUMERO AGO GETTO (Serie STANDARD)	NUMERO SPILLO GETTO (1/2 posizione del fermo più in basso di quella della serie standard. Miscela più ricca solo per aperture della valvola del gas da 1/8 a 3/4)
Caratteristiche generali miscela ↑ Più grassa ↓ Più magra (da 1/16 a 1/8 di accelerazione)	6DGY26-66 (02,66 mm)	6DGY27-66 (02,66 mm)
	6DGY26-67 («2,67 mm)	6DGY27-67 (02,67 mm)
	6DGY26-68 (02,68 mm)	6DGY27-68 (02,68 mm)
	6DGY26-69 («2,69 mm) (STANDARD)	6DGY27-69 (02,69 mm)
	6DGY26-70 (02,70 mm)	6DGY27-70 (02,70 mm)
	6DGY26-71 («2,71 mm)	6DGY27-71 (02,71 mm)
6DGY26-72 (02,72 mm)	6DGY27-72 (02,72 mm)	

TELAIO	Annotazioni
Corona Standard	< >: Maglie catena tra- smissione 53T, alluminio <116>
.Opzionale	52T, alluminio <116> 54T, alluminio <116>
Supporto inferiore manubrio	Standard: Spostamento di 3 mm Opzionale: Nessuno spostamento
Ruota anteriore Standard	533,4 mm Altezza forcella: 7,0 mm (allineare la scanalatura di riferimento con la sommità dell'arresto superiore.)
Opzioni	508 mm • Gruppo ruota (salvo disco freno) • Camera d'aria gomma • Nastro di protezione • Arresto tallone gomma • Gomma anteriore (Dunlop D739FA) dimensione: 90/100—20 M/C Altezza forcella: 0 mm (allineare la sommità del gambale della forcella con la sommità dell'arresto superiore.) Gruppo forcella anteriore: vedi pagina 110. Distanza cerehione - mozzo: 23,0 mm Limite di servizio deformazione cerehione: Radiale: 2,0 mm Assiale: 2,0 mm

ATTREZZI	Annotazioni
Chiave a dente A 	Regolazione precarica molla ammortizzazione (due chiavi necessarie)
Banco da lavoro 	Per la manutenzione
Manometro	Controllo pressione aria pneumatici

TELAIO	Annotazioni
Molle forcella [Standard]	0,44 kgf/mm  • Nessun contrassegno (prodotti di fabbrica)
[Più morbide]	0,42 kgf/mm  H + segno tracciato
[Più rigide]	0,46 kgf/mm  4 ← 2 segno tracciato
Molle di serie [Standard]	4,6 kgf/mm  • Nessun contrassegno (prodotti di fabbrica) oppure / g s ^ j j — Contrassegno bianco (parti sul mercato)
[Più morbide]	4,4 kgf/mm () • — Contrassegno verde 
[Più rigide]	4,8 kgf/mm (!\$) • • — Contrassegno blu  5,0 kgf/mm (§11) ^ — Contrassegno rosso 

Le molle di ammortizzazione e della forcella standard montate sulla motocicletta in fabbrica non sono contrassegnate.

Prima di sostituire le molle, accertarsi di contrassegnarle in modo da poterle distinguere da altre molle opzionali.

Ispezione prima della guida

AVVERTENZA

Se l'ispezione prima della guida e quella prima della gara non venissero eseguite è possibile incorrere in gravi lesioni personali e danni della macchina.

- Livello olio cambio 19
- Livello liquido raffreddamento 20
- Condizioni sistema di raffreddante-rito e tubi 20
- Gamma temperatura, incrostazioni carboniose e allentamento terminale cavo alta tensione sulla candela 20
- Condizioni e pulizia filtro aria 21
- Funzionamento e gioco frizione 5, 22
- Condizioni cuscinetti canotto sterzo e parti correlate 22, 99
- Funzionamento valvola carburatore 6, 22
- Condizioni e pressione pneumatici 23
- Allentamento raggi 23, 115, 118
- Allentamento fermi cerehione 23
- Finzionamento sospensioni anteriori e posteriori 24, 25
- Controllo funzionamento freni anteriori e posteriori 7, 27
- Lasco e lubrificazione catena di trasmissione 28
- Danni o usura pàttini e rulli guida catena di trasmissione 30
- Danni o mancanza di tensione in camera di espansione 30
- Possibili allentamenti delle varie parti (quelli della testata del cilindro, bulloni di montaggio del motore, dadi degli assali, bulloni di fissaggio del manubrio, bulloni dei tripli morsetti della forcella, regolatori della catena di trasmissione, guida della catena di trasmissione e i conduttori del fascio conduttori, bullone di montaggio del pedale di avviamento, ecc.) 51, 52

TEMPI DI MANUTENZIONE

Eseguiti l'ispezione prima della guida in corrispondenza di ciascun tempo di manutenzione indicato. I: Sostituire e pulire, regolare, lubrificare o sostituire se necessario. R: Sostituire. C: Pulire. L: Lubrificare

VOCE	NOTA	Ogni gara o circa 2,5 ore	Ogni 3 gare o circa 7,5 ore	Ogni 9 gare o circa 22,5 ore	Pag. rif.
FONZIONAMENTO ACCELERATORE		I			6,22
INTEGRAZIONE	(NOTA 1)	C			21
QUADRO			R		20
LIQUIDO RAFFREDDAMENTO RADIATORE	(NOTA 2)	I			19
SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO					20
DECARBONIZZAZIONE TESTA CILINDRO			C		64
DECARBONIZZAZIONE VALVOLA SCARICO		C			68
PISTONE E FASCE ELASTICHE			R		te 19
SPINOTTO PISTONE E CUSCINETTO PIEDE DI BIELLA				R	65
VALVOLA A LAMELLA SOLAMENTE			R		M
OLIO CAMBIO	7 PP				19
CATENA DI TRASMISSIONE		I	R		28
PATTINI CATENA DI TRASMISSIONE		I			30
RULLI CATENA DI TRASMISSIONE		I			30
PIGNONE					29
CORONA					30
LIQUIDO FRENI	(NOTA 2)	I			27
USURA PASTIGLIE FRENI					27, 28
SISTEMA FRENANTE		I			27
SISTEMA FRIZIONE			J		5, 74
CAVI DI COMANDO	*	I, L			80, 58
CAMERA ESPANSIONE/SII-ENZIATORE			j		301126
SOSPENSIONI					24, 26
FOCELLONE/COLLEGAMENTO AMMORTIZZAZIONE					
OLIO FORCELLA	(NOTA 3)		-R		96
DADI, BULLONI ED ELEMENTI DI FISSAGGIO		I			51, 52
RUOTE/PNEUMATICI		I			23, 114
CUSCINETTI TESTA STERZO				I	22, 99

Questi tempi di manutenzione sono basati su condizioni di guida medie. Macchine soggette ad un uso più pesante necessitano di manutenzione più frequente.

- NOTE:
1. Pulire dopo ciascuna batteria in condizioni ambientali polverose.
 2. Sostituire ogni 2 anni. La sostituzione necessita di conoscenze meccaniche.
 3. Sostituire dopo il primo periodo di rodaggio.

INFORMAZIONI DI ASSISTENZA GENERALE

- Eseguire la manutenzione su un piano resistente ed a livello utilizzando il banco da lavoro opzionale o un supporto equivalente.
- Al momento del rimontaggio, installare sempre guarnizioni, anelli ad O, coppiglie, anelli elastici dello spinotto del pistone, anelli elastici, ecc. nuovi.
- Quando si stringono bulloni, dadi o viti, iniziare sempre da quelli di diametro maggiore o più interni e stringerli alla coppia specificata seguendo uno schema incrociato.
- Utilizzare parti di ricambio originati Honda o parti equivalenti per la manutenzione della CR.
- Al momento del rimontaggio, pulire le parti con un solvente di pulizia non infiammabile. Lubrificare le superfici di scorrimento, gli anelli ad O e le tenute prima del rimontaggio.

AVVERTENZA

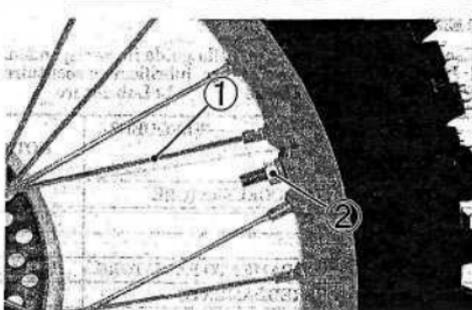
- *La benzina o solventi a bassopunto di ignizione sono estremamente infiammabili o esplosivi e non devono essere mai utilizzati per la pulizia delle parti o del Pelemento del filtro dell'aria. Il loro uso potrebbe causare fiamme o esplosioni.*
- Dopo il rimontaggio controllare che tutte le parti siano state reinstallate in modo corretto e che funzionino in modo appropriato.
- Ingrassare le parti dove specificato.

NOTA:

- I dati tecnici sono elencati a pagina 9.

MANUTENZIONE TRA LE BATTERIE/TRA PROVA E GARA

- Sporco = usura e peso. Pulire lo sporco accumulato sotto ai parafranghi e, sulle ruote, sospensioni, manopole, comandi e poggiatesta. Utilizzare una spazzola di nylon rigida per la pulizia delle parti.
- Controllare la pressione dell'aria dei pneumatici.
- Controllare la tensione dei raggi ed il serraggio dei manicottini.

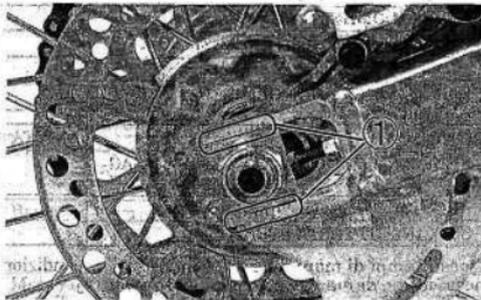


(1) RAGGI (2) CONTRODADI CERCHIONE

- Pulire la catena con una spazzola rigida di nylon; lubrificare e regolare se necessario.
- Controllare il serraggio dei bulloni e dei dadi della corona.

AVVERTENZA

- *Non eseguire la manutenzione col motore acceso. Ciò potrebbe causare ferite alle dita e alle mani.*
- Dopo la regolazione, controllare che i contrassegni dei registri della catena siano nella stessa posizione su entrambi i lati per accertarsi che la ruota posteriore sia allineata in modo corretto. Ciò è particolarmente importante per ottenere le migliori prestazioni dal freno a disco posteriore e per estendere la durata delle pastiglie.

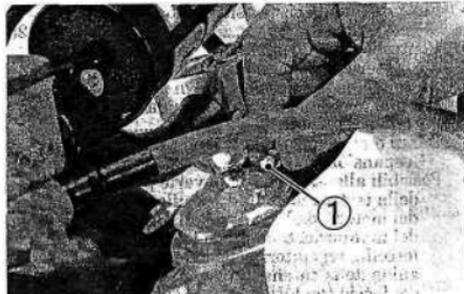


(1) CONTRASSEGNO REGISTRO CATENA

- Accertarsi che la benzina e l'olio siano ben mescolati agitando bene il contenitore prima di versare la miscela nel serbatoio del carburante.



- Rilasciare la pressione accumulata nelle camere della forcella (eccedente la normale pressione atmosferica: 0 kPa) a causa del normale lavoro della forcella stessa durante la guida. La ruota anteriore deve essere sollevata dal suolo per eseguire questa operazione.



(1) VITE RILASCIO PRESSIONE

MANUTENZIONE DOPO LA GARA

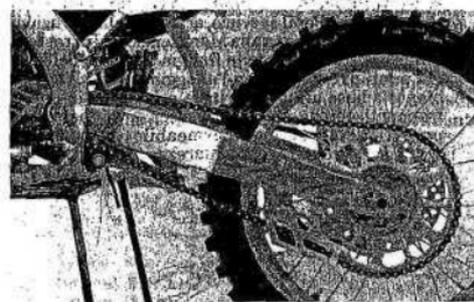
Per le prestazioni a lungo termine della CR è importante eseguire sempre correttamente la manutenzione. Se si considera che il ciclo di manutenzione termina quando la macchina è completamente pronta per le prove della prossima gara ed inizia nuovamente dopo tali prove, è chiaro che c'è del lavoro da fare. Dopo la gara, è un buon momento per iniziare la manutenzione di routine.

Lubrificazione dopo la gara

Applicare un leggero strato di olio antiruggine alla catena di trasmissione, al pignone e a qualsiasi parte di acciaio del telaio o del motore dove la vernice si è usurata ed il metallo è esposto potrebbe arrugginirsi. Applicare una maggiore quantità di olio se la gara fosse stata particolarmente umida o fangosa.

AVVERTENZA

Fare attenzione a non rimanere impigliati con le dita tra la catena e la corona.



Pulizia di routine

Se la CR fosse solo leggermente sporca, pulirla manualmente con una spazzola rigida di nylon ed alcuni stracci puliti. Non vi è alcuna ragione di utilizzare umidità non necessaria.

AVVERTENZA

Fare attenzione a non rimanere impigliati con le dita tra la catena e la corona.

Dedicare tempo sufficiente per pulire ed asciugare completamente la CR per ridurre le possibilità di corrosione e ruggine.

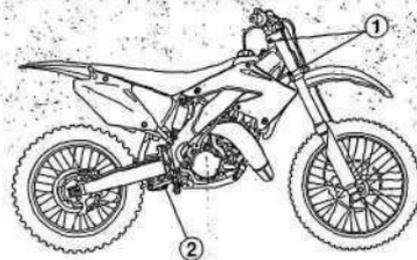
Lo sporco accumulato deve essere allentato con un getto d'acqua; esso va quindi spazzolato con una spazzola adatta, sapone ed acqua; la macchina deve quindi essere risciacquata con acqua pulita ed asciugata completamente.

Nei negozi di ferramenta o di articoli vari sono disponibili vari tipi di spazzole che sono estremamente utili per rimuovere lo sporco dalle molte rientranze della CR.

Lavaggio a pressione

ATTENZIONE*

Verso certe zone della motocicletta non bisogna dirigere il getto di uno spruzzo d'acqua sotto pressione. Si può facilmente cedere alla tentazione di permettere alla pressione dell'acqua di eliminare tutto lo sporco accumulatosi, ma è necessario controllarsi, ha forzatamente a queste particolari condizioni di pressione può forzare l'impermeabilità dei para-polveri dei puntelli perno delle sospensioni e nei cuscinetti della forcella dello sterzo, consentendo la penetrazione di polvere in luoghi dove, al contrario, facendone fuoriuscire gli agenti lubrificanti. Evitare di spruzzare acqua sotto il sedile ed il serbatoio del carburante, come pure nell'alloggiamento del filtro e nel sistema di scarico.



(1) CUSCINETTI FORCELLA

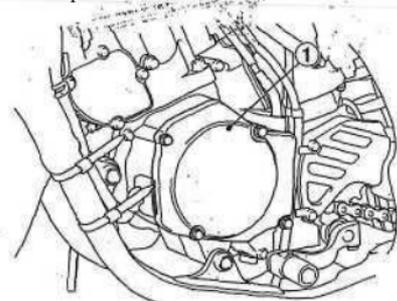
(2) PUNTI DI SOSTEGNO SOSPENSIONI

Controllo condensa

I Cambiamenti di temperatura assieme con l'umidità dell'aria permettono la formazione di condensa in alcune aree della CR. L'area maggiormente colpita è quella della cavità dell'alternatore/acensione sul lato sinistro del carter.

Ogni volta che si procede al lavaggio della motocicletta CR si deve anzitutto togliere il coperchio dell'alternatore, strofinare con un panno asciutto per eliminare ogni traccia visibile di condensa, e attendere per un paio d'ore che la cavità si asciughi prima di rimettere il coperchio. Prima di rimettere il coperchio controllare le condizioni della guarnizione e sostituirla se del caso.

Della condensa può formarsi anche nella cavità del cambio. Ciò normale ed inoltre una ragione in più per cambiare spesso l'olio d'anello.



(1) COPERCHIO ALTERNATORE

Lubrificazione dopo la pulizia

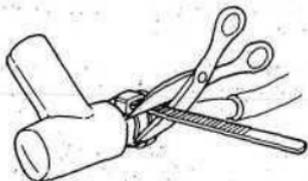
Per quanto si possano fondamentalmente seguire le istruzioni fornite nella sezione di manutenzione generale (pagine 14-16), vi sono alcune cose da fare dopo il lavaggio della CR per prevenire ruggine e corrosione.

Quando la CR è pulita ed asciutta, proteggere qualsiasi punto di acciaio esposto con un leggero strato di anilina. Applicare la catena di trasmissione ed il pignone dopo averli rimossi e' beh puliti con solvente di pulizia. Accertarsi che la catena sia pulita ed asciutta prima di applicare il lubrificante.

Seguire le raccomandazioni fornite in questo manuale per la lubrificazione di parti come i punti perno delle leve del freno e della frizione e dei perni dei poggiatesta.

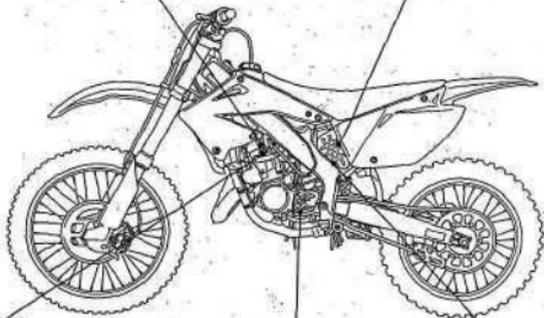
MANUTENZIONE GENERALE.

- Cappuccio candela: legare il cappuccio della candela con un filo di plastica per evitare che possa allentarsi o che l'acqua possa penetrare all'interno.



- Candela: Certe candele non a resistenza possono causare problemi di accensione. Vedere i consigli in altra parte di questo manuale per certi tipi specifici di candele, onde poter essere sicuri di aver utilizzato candele di portata e gamma di calore adeguati.

∴ Sostituire la candela periodicamente, attenendosi a quanto indicato nel Programma di Manutenzione Cpag.11.e20k .- ...



- Olio del cambio: Scaricare e sostituire spesso l'olio della trasmissione, per garantire la massima possibile durata della trasmissione e della frizione. Frequenti cambi di olio, inoltre, assicureranno anche costanti prestazioni nell'uso del cambio e della frizione (pag. 19).

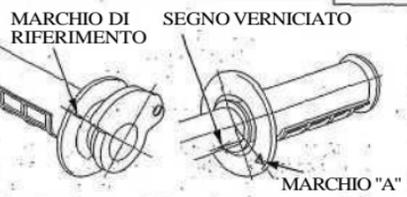
• Filtro dell'aria: Pulire ed oliare periodicamente il filtro dell'aria perché il volume di aria in grado di passare attraverso il filtro, influisce in modo determinante sulle prestazioni della motocicletta. Sia le prestazioni del motore sia la sua lunga durata possono venire influenzati negativamente da un filtro dell'aria che si sia deteriorato sino a consentire il passaggio di polvere. Ispezionare accuratamente il filtro dell'aria ogni volta che si procede alla sua manutenzione, per verificare che non ci siano piccole rotture o separazioni nelle cuciture. Tenere sempre a disposizione un filtro nuovo, pulito, oliato, pronto per l'installazione, e conservato in un sacchetto di plastica. Correndo in condizioni particolarmente polverose, si può rendere necessaria la manutenzione del filtro dell'aria o la sua sostituzione con un altro filtro già pronto all'uso, fra una manche e l'altra; Fare attenzione a non oliare troppo il filtro. Mentre è importante oliare accuratamente il filtro, una oliatura eccessiva può causare delle condizioni di corsa troppo ricche, probabilmente ancora più evidenti col motore al minimo o comunque a basso regime di giri: Per il servizio, attenersi alle istruzioni della sezione dedicata alla Manutenzione. Ingrassare sempre accuratamente la flangia del filtro dell'aria nei punti di contatto con l'alloggiamento. Il grasso bianco a base di litio, si rivela assai utile in questi frangenti perché qualsiasi presenza di sporco che penetri nella zona impermeabile potrà essere individuata con maggior chiarezza (pag. 21).

• Tenuta dell'alloggiamento del filtro dell'aria: In caso di anche minimi dubbi sull'integrità della sua tenuta, togliere la protezione dell'alloggiamento del filtro dell'aria e provvedere a ricostituirne la tenuta d'aria nel punto in cui la copertura si collega all'alloggiamento del filtro, usando un sigillante al silicone. Usare un agente bloccante anche sui bulloni di attacco. Ispezionare periodicamente il filtro dell'aria e il condotto dell'aprés d'aria per individuare eventuali segni di deterioramento o presenza di polvere o sporco.

Manopole; dopola sostituzione delle manopole, usare sempre fissatore Honda Bond A per fissare quelle nuove. Per quanto riguarda rimozione, consultare pagina 89...

Manopola del gas: allineare il segno di riferimento sulla manopola del gas al bordo della guida del cavo del gas.

Manopola sinistra: allineare il segno "A" sulla manopola sinistra al segno verniciato sul manubrio.



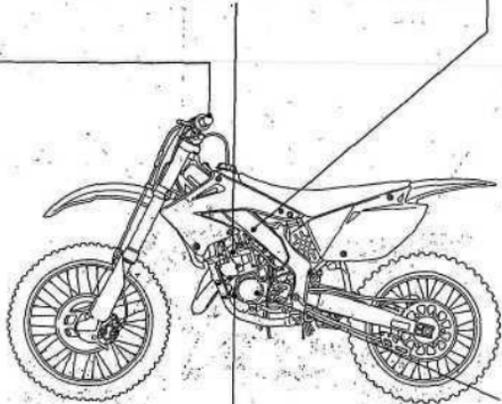
Per maggior sicurezza, si può decidere di legare il cavo di sicurezza alle manopole del manubrio e all'acceleratore, per evitare che possano allentarsi. Posizionare le estremità arrotolate del cavo lontano dalle proprie palme e verificare di aver ben piegato le estremità inserendole nella gomma della manopola, in modo che non vengano ad impedire il movimento dei guanti.



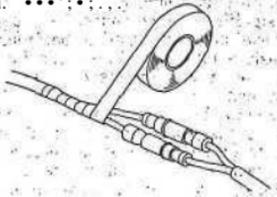
Comando dell'acceleratore: Periodicamente, dopo un certo numero di corse, smontare il comando dell'acceleratore, ripulire accuratamente l'interno del tamburo e il manubrio ed applicare un leggero strato di lubrificante al suo interno. Ispezionare accuratamente il cavo per individuare eventuali piegamenti o altri danni che potrebbero in qualche modo impedire il buon controllo dell'acceleratore. Spostare il manubrio da una estremità all'altra per verificare che il cavo non interferisca con il movimento. Verificare che la parte superiore del carburatore sia strettamente avvitata. Verificare inoltre che, dopo la manutenzione e l'ispezione, il funzionamento dell'acceleratore sia perfetto.

Guarnizioni; utilizzare sempre guarnizioni nuove quando si smontano i componenti.

Rimozione cilindro: ingrassare leggermente le spine di montaggio del cilindro onde evitare la corrosione. Le tolleranze sono piuttosto strette ed è perciò necessario tenere queste spine ben pulite (pag. 63).



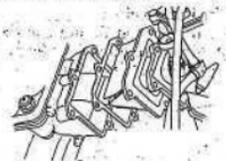
Connettori elettrici: pulire i contatti elettrici ed avvolgerli con nastro isolante per ridurre la possibilità di scollamenti, cortocircuiti dovuti all'umidità o corrosione. Protezione aggiuntiva: contro la corrosione viene fornita utilizzando la speciale Grease, o un equivalente, su tutti i collegamenti elettrici.



Filtro carburante: scaricare periodicamente il carburante dal serbatoio e rimuoverlo e pulire la valvola filtro del carburante. Sostituire l'anello ad O della valvola del carburante se vi sono segni di danno o deterioramento (pag. 22).

Contaminazione, del carburante: Svuotare periodicamente la vaschetta del galleggiante e verificare che il carburante non risulti contaminato da sporco o terriccio (pag. 32).

Tenuta del tratto di aspirazione: Le perdite di aria intorno all'isolatore del carburatore ed al complesso della valvola, a lamella devono essere chiuse smontando, e pulendo il tutto, rimettendo il dispositivo a tenuta con una nuova guarnizione ed un qualche agente sigillante. Fare attenzione a non stringere troppo i bulloni di montaggio - questa è infatti la più comune causa di perdite in questo

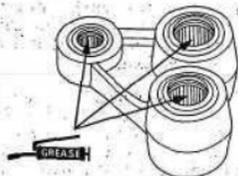


Accensione: rimuovere il coperchio dell'acceleratore e tenerlo rimosso per alcune ore dopo ciascun lavaggio per lasciare evaporare la condensa. Estrarre il volano ogni poche corse e pulirlo assieme alla superficie di montaggio sull'albero motore, allo statore dell'alternatore; il pickup del generatore di impulsi.

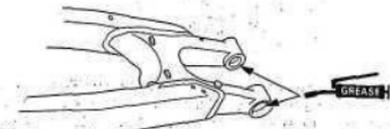
La presenza di polvere tra il generatore di impulsi dell'accensione ed il volano, rende necessaria la compensazione da parte del modulo di controllo dell'acceleratore. La pulizia dello sbocco dalla testata principale (sulla parte superiore) dell'accensione aiuta a prevenire un'usura prematura. Un'attenta ispezione di questa testata può rivelare problemi di perdita di olio che si verificano nel motore.

Bulloni di montaggio del motore: Verificare che i bulloni di montaggio del motore siano serrati alla coppia di torsione specificata. Per maggiore tranquillità; togliere i dadi, pulire le filettature e applicarvi un agente sigillante prima di stringere i dadi stessi.

- Lubrificazione collegamento sospensioni: smontare, pulire, ispezionare e lubrificare tutti i cuscinetti di perno dopo ogni 7,5 ore di utilizzo per mantenere le prestazioni delle sospensioni e minimizzare l'usura. Utilizzare pasta al bisolfuro di molibdeno (contenente più del 40% di bisolfuro di molibdeno).



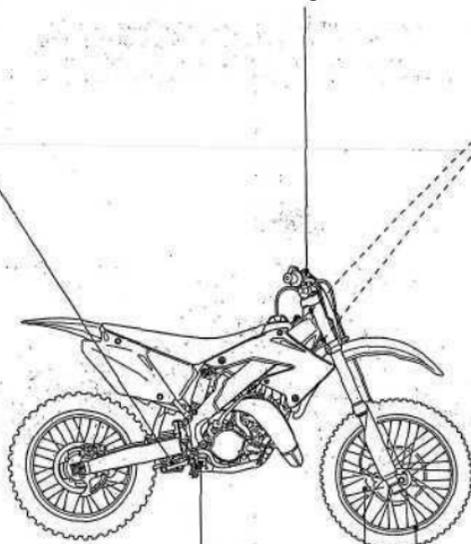
- Lubrificazione del perno del forcellone oscillante: Pulire, ispezionare e lubrificare quando si procede alla manutenzione dei perni di collegamento dei sospensioni. Verificare che tutte le tenute dei perni delle sospensioni siano in buone condizioni. Usa una pasta al bisolfuro di molibdeno (contenente oltre il 40% di bisolfuro di molibdeno).



- Forcellone oscillante: non saldare o riparare qualsiasi modo un forcellone oscillante danneggiato. Le saldature indeboliscono il forcellone.
- Poggiapiedi: i denti usurati dei poggiapiedi possono essere riparati limando le gole tra i denti con una lima triangolare, listare ce se i denti sono, troppo affilati, la durata delle suole degli stivali si accorcia. Affilare solo le punte dei denti! Se si limano eccessivamente le gole, i poggiapiedi si indeboliscono. Accertarsi che i poggiapiedi possano ruotare liberamente e che le coppie di fermo dei perni siano in buone condizioni.

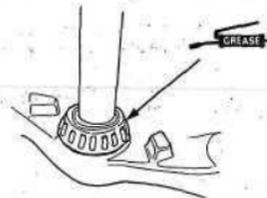


- Sostituire il liquido idraulico del circuito frenante ogni due anni.



- Foro di ispezione della pompa dell'acqua: Dopo ogni corsa controllare il foro di ispezione ubicato subito sotto il coperchio della pompa dell'acqua, nel coperchio-destro del cárter. Ripulire eventuali accumuli di sporco o polvere, se necessario; Controllare che non vi siano perdite di liquido per raffreddamento o di olio. Eventuali perdite di liquido per raffreddamento significano che la guarnizione dell'acqua è usurata o danneggiata. La presenza di perdite di olio significa che la guarnizione dell'olio della trasmissione è in cattive condizioni. Se si rende necessaria la sostituzione anche solo di una delle due guarnizioni, entrambe le guarnizioni devono essere sostituite contemporaneamente.
- Ispezione pinza freno: accertarsi che entrambe le pinze anteriore e posteriore siano in grado di muoversi liberamente sui perni delle staffe relative. Controllare periodicamente lo spessore delle pastiglie e sostituire quest'ultime quando esse raggiungono lo spessore minimo.

- Cuscinetti testa sterzo: pulire, ispezionare ed ingrassare periodicamente i cuscinetti della testa dello sterzo - specialmente se si percorrono frequentemente tracciati umidi, fangosi o estremamente polverosi.



Olio/prestazioni forcella: smontare, pulire ed ispezionare la forcella e cambiare l'olio regolarmente. La contaminazione dovuta alle piccole particelle metalliche prodotte dal normale lavoro della forcella, oltre al normale deterioramento dell'olio, causa il deterioramento delle prestazioni delle sospensioni. Utilizzare Honda ULTRA CUSHION OIL SPECIAL o un olio equivalente contenente additivi speciali per assicurare le prestazioni ottimali delle sospensioni anteriori della OR (pag. 96).

Telaio: dato che la CR è una macchina ad alte prestazioni, anche il telaio deve essere tenuto in considerazione come parte del programma globale di manutenzione per le competizioni. Ispezionare periodicamente il telaio per individuare possibili crepe o altri danni. Ciò fa parte della logica delle competizioni.

Raggi: controllare frequentemente la tensione dei raggi tra le prime corse. Quando i raggi, i manicottini ed i punti di contatto sul cerchione si assestano, è possibile che i raggi debbano essere ristretti. Una volta superato questo periodo di assestamento, i raggi devono essere in grado di mantenere la tensione. Includere comunque il controllo regolare della tensione dei raggi e delle condizioni generali della ruota nel programma di manutenzione per la gara (pag. 23).

- Dadi, bulloni, ecc: L'applicazione di un agente che blocca le filettature delle chiusure più importanti offre, un ulteriore elemento di sicurezza. Togliere i dadi, pulire le filettature sia dei bulloni sia dei dadi, applicare l'agente, bloccante e restringere i bulloni alla coppia specificata.

PREPARATIVI PER LA MANUTENZIONE

SEDILE

Rimozione

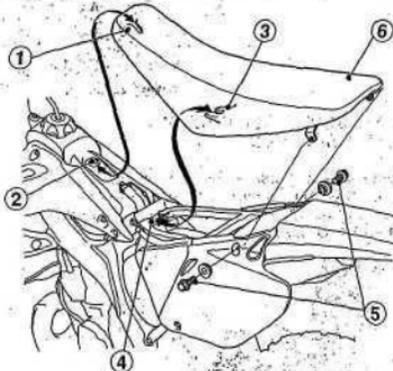
1. Togliere i bulloni ed i collari del sedile.
2. Far scorrere il sedile all'indietro mentre lo si solleva e quindi rimuoverlo.

Installazione

Inserire la sporgenza anteriore del sedile nella staffa e quella posteriore nelle linguette premendo e spingendo in avanti il sedile.

3. Rimontare i collari e i bulloni.
- 3; Stringere i bulloni alla coppia specificata.

COPPIA: 20N-m (2,7 kgf-m)



(1) SPORGENZA ANTERIORE

(2) STAFFA

(3) SPORGENZA POSTERIORE

(4) LINGUETTE

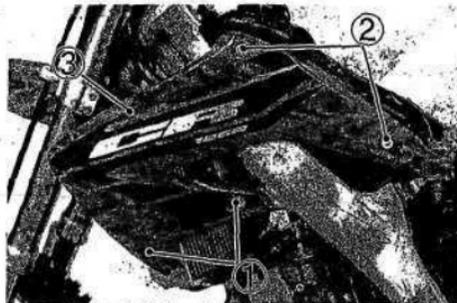
(5) BULLONI/COLLARI

(6) SEDILE

SERBATOIO CARBURANTE

Rimozione/installazione

1. Togliere il sedile (vedi sopra).
2. Portare la valvola del carburante su OFF.
3. Rimuovere i bulloni A delle protezioni ed i collari lunghi.
4. Rimuovere i collari B delle protezioni, i collari corti e le protezioni.

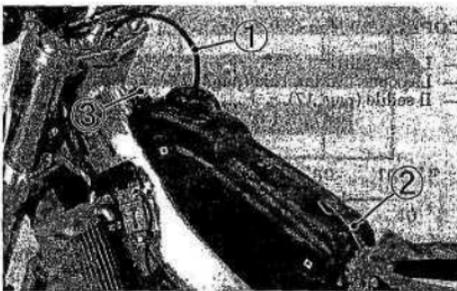


(1) BULLONE PROTEZIONE/COLLARI CORTI

(2) BULLONI PROTEZIONE/COLLARI LUNGI

(3) PROTEZIONE

5. Estrarre il tubo dello sfiato dal dato del canotto dello sterzo.
6. Sganciare e rimuovere la fascetta del serbatoio del carburante.
7. Rimuovere il bullone del serbatoio del carburante.



(1) TUBO SFIATO

(2) FASCETTA SERBATOIO CARBURANTE

(3) BULLONE SERBATOIO CARBURANTE

8. Scollegare la linea del carburante dalla valvola del carburante.
9. Rimuovere il serbatoio del carburante.

AVVERTENZA

- La benzina è estremamente infiammabile ed in certe particolari condizioni può anche esplodere. Assicurare questa operazione in un'area ben ventilata e lontano da fiamme o scintille. Non avvicinare fiamme o scintille all'area in cui la benzina viene scaricata o conservata o dove si esegue il rifornimento.



(1) LINEA CARBURANTE

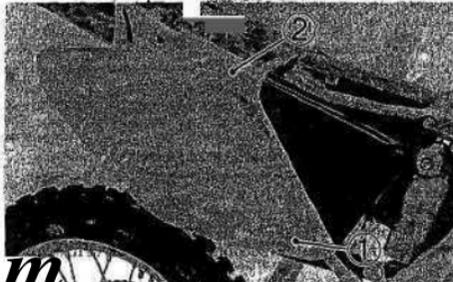
(2) VALVOLA CARBURANTE

Installazione: viene eseguita nell'ordine inverso a quello di rimozione.

COPERTURA LATERALE

Rimozione/installazione

1. Asportare la sella.
2. Rimuovere il bullone della copertura laterale e il collare e la copertura laterale.



(1) BULLONE COPERTURA LATERALE/COLLARE

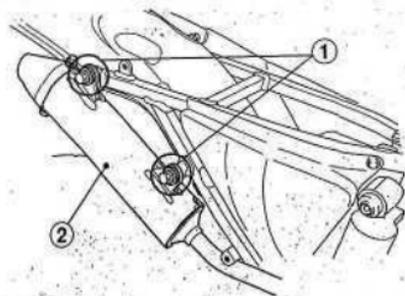
(2) COPERTURA LATERALE

Il rimontaggio viene eseguito in ordine inverso a quello dello smontaggio.

TELAIO SECONDARIO

Rimozione

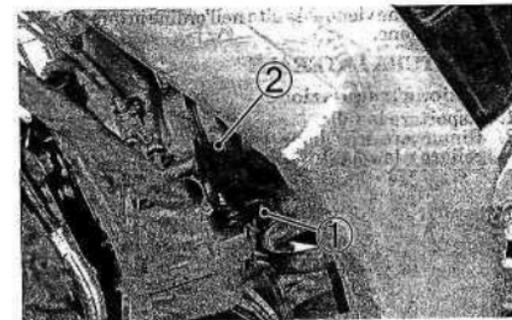
1. Rimuovere il sedile (pag. 17).
2. Rimuovere la copertura laterale destra (pag. 17).
3. Togliere i bulloni di montaggio, della marmitta e la marmitta.



(1) BULLONI DI MONTAGGIO

(2) MARMITTA

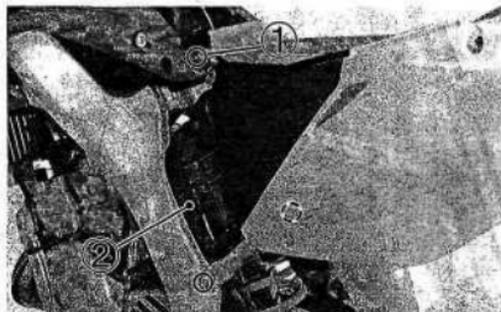
4. Allentare la vite della fascetta del tubo di collegamento del filtro dell'aria.



(1) VITE

(2) MORSETTO

5. Rimuovere i tre bulloni di montaggio posteriori del telaio secondario.
6. Rimuovere il telaio secondario, tirandolo dritto indietro.



(1) BULLONI MONTAGGIO TELAIIO SECONDARIO

(2) TELAIIO SECONDARIO

Installazione

Installare quanto segue

- Il telaio secondario.
- H tubo di collegamento e stringere la fascetta.
- I bulloni di montaggio del telaio secondario e stringerli.

COPPIA: 29 N-m (3,0 kgf-m)

- La marmitta.
- La copertura laterale (pag. 17).
- Il sedile (pag. 17).

PIASTRA NUMERO

Rimozione/installazione

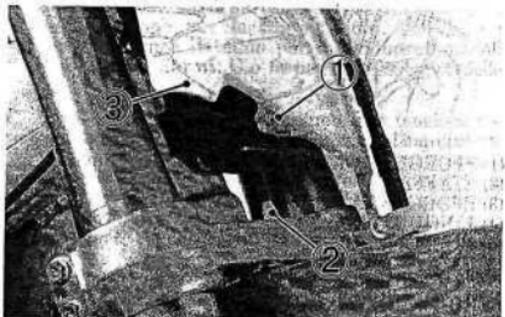
1. Rimuovere la linguetta della piastra del numero dal manubrio.
2. Togliere il bullone e la targa per il numero di gara.



(1) LINGUETTA (2) BULLONE

(3) PIASTRA NUMERO

3. Installare la piastra del numero allineando il suo foro col perno del cannotto dello sterzo.
4. L'installazione viene eseguita nell'ordine inverso a quello di rimozione.



(1)FORO (2) PERNO (3) PIASTRA NUMERO

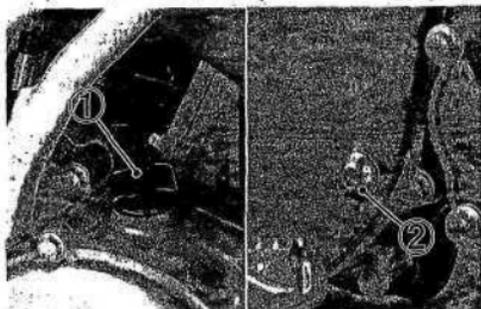
PROCEDURE DI MANUTENZIONE

OLIO DEL C&MBIO

Ispezione e rabbocco dell'olio della trasmissione

1. Porre la motocicletta in una posizione verticale ed in piano.
2. Avviare il motore e lasciarlo riscaldare! per circa tre minuti. Spegnerlo quindi, il motore e lasciarlo raffreddare per altri tre minuti.
3. Tenendo la CR in posizione verticale, rimoviere il tappo del foro di riempimento dell'olio ed il bullone di controllo. Una piccola quantità d'olio deve fluire dal foro di controllo.
4. Se vi fosse olio in eccesso, lasciare che esso fluisca dal foro di controllo fino ad esaurimento.
5. Se il livello dell'olio fosse inferiore al foro di controllo, aggiungere olio attraverso il foro di riempimento fino a che esso non inizia a fluire dal foro di controllo. Installare il bullone di controllo ed il tappo del foro di riempimento. Ripetere le fasi da 2 a 4.
6. Dopo aver eseguito il controllo, stringere saldamente il bullone di controllo ed il tappo del foro di riempimento.

Coppia: Bullone di controllo dell'olio:
9,8 Nm (1,0 kgf m)



- (1) TAPPO FORO RIEMPIIMENTO OLIO
- (2) BULLONE CONTROLLO OLIO

Olio eambiou-accomaralato
UTILIZZARE OLIO Horida PER MOTORI A4 TEMPIO UN EQUIVALENTE. Utilizzare solo-olio motore altamente, detergente di ottima qualità corrispondente alla O'ccedente la certificazione, di servizio API SE, SP o SG. L'olio motore certificato SE, SF-o SG presenta tale indicazione sul contenitore. L'uso di additivi vi pedalino è necessario e contribuisce unicamente all'aumento delle spese di esercizio.

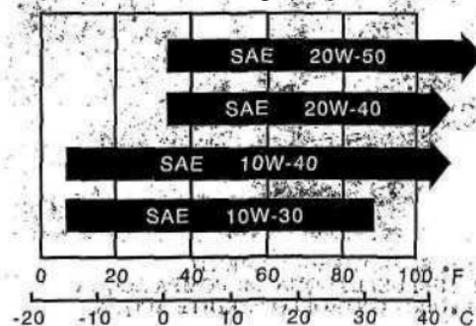
ATTENZIONE

- L'olio è un fattore importante per le prestazioni e la durata del cambio e della frizione. Oli da gara non detergenti, vegetali o a base di olio di castoreo non sono raccomandati.

Viscosità olio raccomandata

SAE 10W-40

Altre viscosità indicate nella tabella in basso possono essere utilizzate quando la temperatura media nella zona di esercizio rientra nella gamma indicata.



Sostituzione dell'olio

1. Rimuovere il tappo di riempimento all'olio dalla motocicletta.
2. Porre un contenitore per raccogliere l'olio sotto al motore e quindi rimuovere il bullone di scarico.
3. Dopo aver scaricato completamente l'olio, reistallare il bullone di scarico con una nuova rondella e mantenerlo a tenuta.

Coppia: 29 N-in (3,0 kgf-m)

4. Aggiungere olio raccomandato.

Capacità: 0,57 litri allo scarico

5. Controllare il livello dell'olio seguendo le fasi da 2 a 6 della procedura di controllo del livello dell'olio.



1) BULLONE SCARICO OLIO

2) TAPPO RIEMPIIMENTO OLIO

Raccomandazioni, Uguale di raffreddamento

Utilizzare solo un olio a base glicolico di ottima qualità, con additivi di protezione dalla corrosione specifici raccomandati per l'utilizzo con motori in alluminio. (Vedere l'etichetta del contenitore dell'antigelo).

ATTENZIONE:

- L'uso di fluido di raffreddamento con inibitori di corrosione può essere usato in un sistema di raffreddamento a pompa dell'acqua o l'intasamento dei passaggi del radiatore. L'uso di acqua non distillata può danneggiare il motore.
- I liquidi di raffreddamento salati sono dannosi.
- Il fluido di raffreddamento (La fabbrica fornisce la CR con miscela 50/50 di antigelo e acqua. Questa miscela viene raccomandata per la gran parte delle temperature di funzionamento e fornisce una buona protezione dalla corrosione. Una maggiore concentrazione di antigelo diminuisce le prestazioni del sistema di raffreddamento e viene raccomandata solo qualora fosse necessaria una ulteriore protezione dal freddo. L'uso di una quantità di antigelo inferiore al 40% non fornisce un raffreddamento o una protezione dalla corrosione adeguati.

Livello liquido di raffreddamento

AVVERTENZA

- Non rimuovere mai il tappo del radiatore quando il motore è ancora caldo. Il liquido di raffreddamento è pressurizzato e può causare gravi scottature.

- A motore freddo, togliere il tappo del radiatore e controllare il livello del liquido per il raffreddamento. Il livello del liquido è corretto quando si trova in corrispondenza del lato inferiore del bocchettone di rabbocco del radiatore.



(1) TAPPO RADIATORE

- Se il livello è basso rabboccare sino alla base del bocchettone.

- NOTA**
- Ispezionare il livello del liquido di raffreddamento prima di ciascun utilizzo. Una perdita di liquido di circa 20-30 cm³ attraverso il tubo di traboccamento è normale. Se la perdita di liquido fosse superiore, ispezionare il sistema di raffreddamento.

**Capacità: 0,97 litri allo smontaggio
0,88 litri allo scarico**

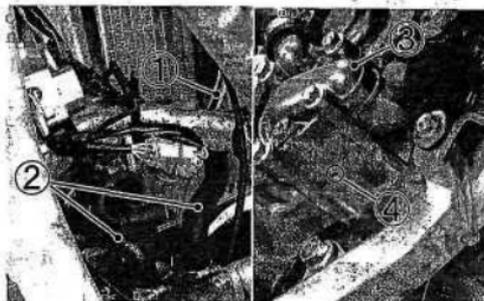
- Installare saldamente il tappo del radiatore.

ATTENZIONE: ; ? T - ' v l e , ' \ . -

- Se il tappo del radiatore non viene installato in modo corretto, ciò causa perdite eccessive di liquido e con conseguente surriscaldamento e danneggiamento del motore.

Ispesione sistema di raffreddamento

- Controllare se vi sono perdite, sul sistema di raffreddamento.
- Controllare che i tubi dell'acqua non abbiano screpolature e non siano deteriorati, e che le fascette di chiusura non siano allentate.
- Controllare se il supporto del radiatore è allentato.
- Accertarsi che il tubo di traboccamento sia collegato e non intasato.
- Controllare se le alette del radiatore fossero intasate.
- Controllare il foro di controllo sotto la pompa dell'acqua per vedere se vi sono perdite. Accertarsi che il foro rimanga aperto: Se vi sono perdite di acqua attraverso il foro di controllo, la tenuta della pompa dell'acqua è danneggiata. Se vi sono perdite di olio attraverso il foro di ispezione, il paraolio del cambio è danneggiato. Vedere pagina 87.



- TUBO DI TRABOCCAMENTO
- TUBI DELL'ACQUA (3) POMPA ACQUA
- FORO CONTROLLO PERDITE ACQUA

CANDELA

CANDELA RACCOMANDATA:

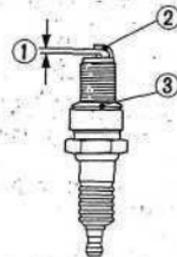
MAHCA	STANDARD	OPZIONAXE
NGK	•BR9EG	BR9EV
DENSO	• W27ESE-V	W27ESB-G

Se si sostituisce la candela con una qualsiasi altra marca, accertarsi di selezionare lunghezza della filettatura e gamma di temperatura corrette.

Prima di rimuovere la candela, pulire bene l'area del foro della candela per evitare l'ingresso di sporco nel cilindro.

ATTENZIONE:

- L'uso di una candela con lunghezza della filettatura e gamma di temperatura scorrette può causare danni al motore. L'uso di una candela senza resistenzapuò causare problemi all'accensione.
- Con uno spessimetro misurare il gioco della candela e regolarlo, se del caso, piegando con attenzione il lato dell'elettrodo. Il gioco raccomandato della candela è: 0,5-0,6 mm
 - Controllare se l'elettrodo fosse usurato o con depositi, se la guarnizione fosse danneggiata e se l'isolatore fosse crepato.



- DISTANZA ELETTRODI CANDELA
- ELETTRODO LATERALE
- GUARNIZIONE DI TENUTA

- Per ottenere indicazioni accurate della candela, accelerare fino alla velocità di corsa in linea retta. Premere il pulsante di spegnimento del motore e disinnestare la frizione azionandone la leva. Lasciar fermare la motocicletta e quindi rimuovere e controllare la candela. L'isolatore di porcellana attorno all'elettrodo centrale deve essere di colore marroncino o un grigio medio.

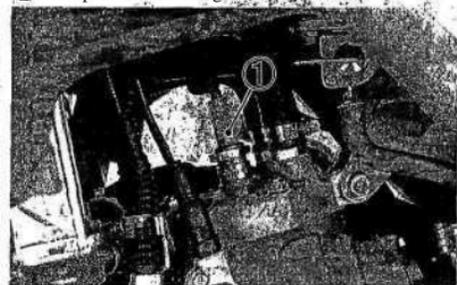
NOTA: —

- Se si utilizza una candela nuova, guidare per almeno dieci minuti prima di controllare la candela; una candela nuova non si colora subito.

Se gli elettrodi appaiono bruciati oppure se l'isolatore è bianco o grigio chiaro (miscela povera) o gli elettrodi e l'isolatore sono neri o sporchi (miscela ricca) vi è un problema altrove.

Controllare la miscela benzina/olio, il carburatore ed il sistema di alimentazione del carburante, e la fase dell'accensione.

- 4/ Inserire la candela, avvitlarla a mano SIA, quando non si riesce ad avvitlarla oltre e poi si può stringerla con un'apposita chiave per candele sino a quando la guarnizione di tenuta risulta compressa (mezzo giro per la compressione e S' / 3 giri per la compressione di una guarnizione usata).



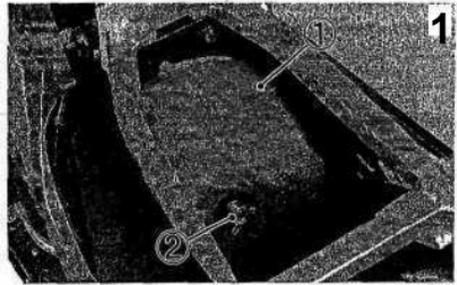
(1) CANDELA
ACCENSIONE

Questo modello CR ha un sistema di accensione a scarica capacitiva (CDI), pertanto la registrazione periodica della fase dell'accensione non è necessaria. - Se si desidera controllare la fase dell'accensione, vedere a pagina 13&.

FILTRO ARIA

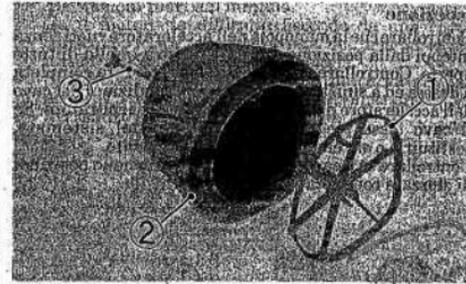
Il filtro dell'aria utilizza un elemento interno ed uno esterno di poliuretano che non possono essere separati. Un filtro dell'aria sporco riduce la potenza del motore. Per pulire il filtro dell'aria..

1. Togliere il sedile (pag. 17).
2. Allentare il bullone di Assaggio del filtro dell'aria.
3. Rimuovere il gruppo del filtro dell'aria.



(1) FILTRO ARIA (2) BULLONE FISSAGGIO

4. Rimuovere il filtro dell'aria da' suo supporto.



- (1) SUPPORTO FILTRO ARA (2) FILTRO ARIA
- (3) BULLONE FISSAGGIO FILTRO ARA
5. Lavare il filtro delubarla con un solvente pie? pulizia non infiammabile, e lavafflo'goi in una soluzione di acqua calda e orinale detersivo per la lavatura dei piatti di cucinavi e
6. Pulire l'interno dell'alloggiamento del filtro dell'aria.

AVVERTENZA

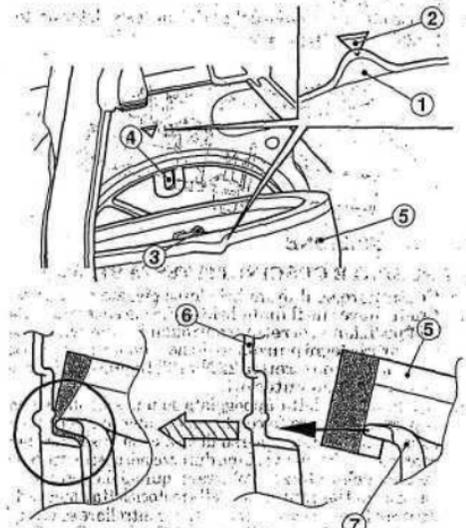
• Non utilizzare mai benzina o solventi a basso punto di ignizione per la pulizia del filtro dell'aria. Il loro uso potrebbe essere causa di esplosioni.

NOTA: Il filtro, dell'aria è costituito di due elementi: interno ed esterno, che non possono essere separati.

7. Attendere che il filtro dell'aria sia completamente asciutto. Una volta asciutto, imbibirlo* con olio per filtri Honda Oulito, o con un olio equivalente; Spalmare d'olio l'intera superficie, interna ed esterna, e strofinare bene con entrambe le mani per far ben impregnare d'olio il filtro dell'aria. Strizzarlo poi per togliere l'olio in eccesso.
8. Spalmare sulla superficie di tenuta un sottile strato di grasso bianco al litio.
9. Rimontare il complesso del filtro dell'aria e del supporto. Inserire la protuberanza del supporto del filtro dell'aria nel foro del filtro stesso, e far passare il bullone di sostegno del filtro attraverso il complesso del filtro e del supporto.
10. Installare il complesso del filtro dell'aria nel suo alloggiamento allineando la protuberanza che si trova sul supporto del filtro con il foro dell'alloggiamento, e la linguetta del filtro dell'aria con il contrassegno "A" che si trova sull'alloggiamento del filtro stesso. Stringere saldamente il bullone di fissaggio.
11. Rimontare il sedile (pag. 17).

ATTENZIONE:

• In caso di non corretta installazione del complesso del filtro dell'aria, polvere e sporcio possono penetrare nel motore con conseguente rapida usura degli anelli, del pistone e del cilindrino.



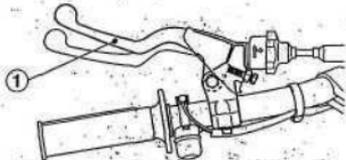
- (1) LINGUETTA
- (2) CONTRASSEGNO DI RIFERIMENTO
- (3) PROTUBERANZA
- (4) FORO
- (5) FILTRO DELL'ARIA
- (6) ALLOGGIAMENTO FILTRO ARIA
- (7) BULLONE DI FISSAGGIO

Prima dell'uso controllare sempre e ristringere, se del caso, i dadi, i bulloni e gli altri dispositivi di fissaggio.

FRIZIONE

Funzionamento¹

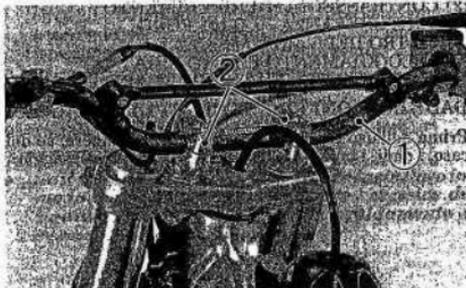
1. Controllare che la leva della frizione funzioni, senza intoppi, tuffirriche, l'ém, o; della, leva della frizione o il cavo della frizion^ se vi fossero problemi di funzionamento.
2. Controllare se il cavo della frizione fosse deteriorato, piegato o danneggiato.



(1) LEVA FRIZIONO

MANUBRIO E CUSCINETTI TESTA STERZO

1. Controllare se il manubrio fosse piegato o crepato.
2. Controllare che il manubrio non si sia spostato dalla sua posizione corretta (controllando l'allineamento dei contrassegni punzonati) e che i bulloni dei supporti superiori siano stretti a 22 N·m (2,2 kgf·m). Stringere prima i bulloni anteriori.
3. Con la motocicletta appoggiata su una scatola, p su un supporto, dUayo^Q^cori, laruota anteriore-so lje, vata), ruotare il manubrio verso destri e verso sinistra per controllare che non vi siano durezze nei cuscinetti della testata, dello sterzo. Afferrare quindi la forcella (o l'assale) dal lato anteriore della motocicletta* muoverla dentro e fuori (verso il motore) per controllare se vi è del gioco sui cuscinetti della testa dello sterzo. Se vi fosse durezza o gioco vedere pagina 99.



(1) MANUBRIO
(2) SUPPORTI SUPERIORI MANUBRIO

MANOPOLA ACCELERATORE

Ispezione

Controllare che la manopola dell'acceleratore ruoti senza intoppi dalla posizione di tutto chiuso a quella di tutto aperto. Controllare nelle posizioni di sterzata completa a destra ed a sinistra. Ispezionare le condizioni del cavo dell'acceleratore dalla manopola fino al carburatore. Se il cavo fosse piegato, consumato o mal sistemato, sostituirlo o sistemarlo in modo appropriato. Controllare se il cavo fosse teso o sforzato nelle posizioni di sterzata completa a destra ed a sinistra.



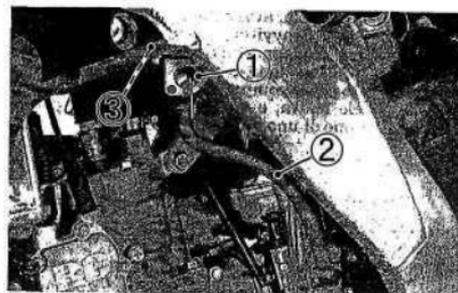
(1) MANOPOLA ACCELERATORE

AVVERTENZA

- Per un funzionamento sicuro e per ottenere una buona risposta, del motore il cavo dell'acceleratore deve essere regolato in modo appropriato.

LINEA DEL CARBURANTE

1. Controllare se la valvola ed il filtro, del carburante sono contaminati.
2. Controllare se vi sono perdite.
3. Controllare se le linee del carburante presentano segni di crepe, deterioramento o perdite.
4. Controllare se vi sono interferenze tra il telaio ed il serbatoio e aggiustare se necessario.



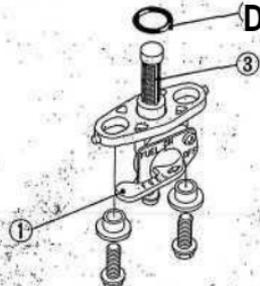
(1) VALVOLA CARBURANTE
(2) LINEA CARBURANTE (3) SERBATOIO

Filtro Carburante

Il filtro del carburante è incorporato nella valvola del carburante che è montata sul lato inferiore del serbatoio. Lo sporco accumulato nel filtro del carburante impedisce il flusso dello stesso al carburatore. La manutenzione del filtro del carburante deve perciò essere eseguita frequentemente.

Manutenzione -

1. Scaricare il carburante dal serbatoio in un contenitore approvato per benzina. Scollegare, la linea del carburante.
2. Svitare le viti ed i collari e togliere la valvola del carburante. Lavare il filtro del carburante con un solvente per pulizia ad alto punto di infiammabilità



(1) VALVOLA CARBURANTE
(2) ANELLO AD O-RING (3) FILTRO CARBURANTE

- Rimontare la valvola del carburante in ordine inverso a quello dello smontaggio. Assicurarsi che un nuovo anello ad O sia stato installato. Procedere poi a reinstallare la valvola nel serbatoio del carburante. Collegare la linea del carburante e portare la valvola su ON; controllare che non vi siano perdite.

AVVERTENZA

- La benzina è estremamente infiammabile ed in certe condizioni anche esplosiva. Eseguire queste operazioni in un'area ben ventilata ed a motore spento. Non fumare e non produrre fiamme o scintille nell'area in cui la benzina viene sgarriata o conservata oppure dove viene eseguito il rifornimento.

CARBURATORE

NOTA:

- La registrazione standard del carburatore è ideale per le seguenti condizioni: miscela olio-carburante standard (vedere a pagina 2), altitudine al livello del mare e temperatura dell'aria di 20 °C. Se le condizioni di uso sono diverse, potrebbe essere necessario registrare il carburatore usando le informazioni riportate a pagina 34. Prima di procedere, controllare se la registrazione esistente è corretta.

Regolazioni minori

- Regolare la taratura del carburatore in base alle informazioni per la messa a punto date alle pagg. 32 e 34.
- Quando il motore è caldo a sufficienza per funzionare senza dover chiudere l'aria, spingere il pomello dell'aria verso il basso.
 - Per diminuire il regime del minimo, ruotare la vite in direzione antioraria.
 - Per aumentare il regime del minimo, ruotare la vite in direzione oraria.
- Allentare il controdado e girare la vite di arresto dell'acceleratore per ottenere un minimo il più possibile regolare:
 - Per diminuire il regime del minimo, ruotare la vite in direzione antioraria.
 - Per aumentare il regime del minimo, ruotare la vite in direzione oraria.
- Stringere il controdado fermando la "vite di arresto, dell'acceleratore.

COPPIA DI SERRAGGIO: 2,0 N-m (0,2 kgf-m)

- Regolare la vite dell'aria per ottenere le migliori prestazioni fuori dal minimo.
 - Se il motore fa difficoltà uscendo da una curva (miscela ricca), ruotare la vite dell'aria, in senso antiorario per impoverire la miscela.
 - Se il motore si imballa uscendo da una curva (miscela povera), ruotare la vite dell'aria in senso orario per arricchire la miscela.



- (1) CONTRODADO
 (2) VITE ARRESTO ACCELERATORE (3) VITE ARIA
 (A) DIMINUIZIONE (B) AUMENTO

NOTA:

- Le posizioni minima e massima della gamma di regolazione della vite dell'aria sono da 1 a 3 giri in fuori dalla posizione: completamente in dentro. Se si eccedono i 3 giri in fuori, è necessario utilizzare il getto successivo più piccolo.

RUOTE E PNEUMATICI ANTERIORI E POSTERIORI

Pneumatici

Una pressione appropriata dell'aria fornirà la massima stabilità, comodità di guida e durata. Controllare frequentemente la pressione dei pneumatici e regolare se necessario. Se si fosse a meno di 1 giro in fuori, è necessario utilizzare il getto successivo più grande.

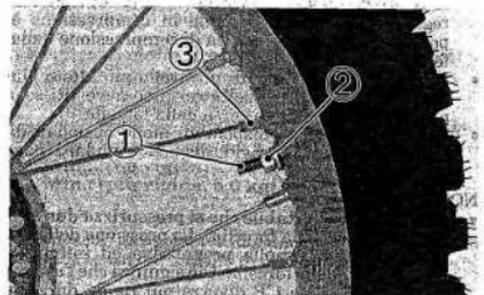
NOTA:

- La pressione dell'aria deve essere controllata quando i pneumatici sono freddi.

Pressione pneumatici freddi in kPa (kgf/cm ²)	Anteriore: 98 (1.0) Posteriore: 98 (1.0)
Dimensioni pneumatico	Anteriore: 80/100-21 MC 51M Posteriore: 100/90-19 MC 57M

CERECHIONI E RAGGI

- Controllare che i cerechioni, e i raggi delle ruote non abbiano subito danni.
 - Stringere i manicottini dei raggi e controdadi del cerechione eventualmente allentati.
- COPPIA:**
Manicottini raggi: 3,9 N-m (0,4 kgf-m)
Controdadi cerechione: 12 Nm (1,2 kgf-m)
- Controllare la scéntratura del cerechione. Se fosse notevole, vedere pagina 115.



- (1) VALVOLA CEECHIONE (2) CONTRODADO
 (3) MANICOTTINIRAGGI

Assali e cuscinetti ruote (pag. 115)

- Controllare la scéntratura dell'assale.
- Controllare le condizioni dei cuscinetti delle ruote.

COKONA

Dopo ogni gara controllare i valori della coppia di serraggio dei dadi della corona.

COPPIA: 32 N-m (3,3 kgf-m)

SOSPENSIONI ANTERIORI

La forcella deve sempre essere regolata in base al peso del pilota ed alle condizioni della pista utilizzando uno o più dei metodi seguenti.

Vi sono basilariamente quattro tipi di regolazione possibili per le sospensioni anteriori:

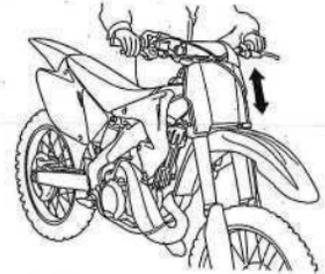
- Ammortizzazione finecorsa; Ruotando la vite di registro dell'ammortizzazione del finecorsa è possibile regolare la velocità di estensione della forcella.
- Ammortizzazione: compressione. Ruotando la vite di registro dell'ammortizzazione in compressione è possibile regolare la velocità di compressione della forcella.
- Volano: Per gli effetti di un livello più alto o più basso in Volano della forcella vengono avvertiti solo nei 100 mm finali della corsa della forcella.
- Molle forcella. Sono disponibili molle opzionali di tipo più morbido o più rigido di quello standard (pag. 10).

AVVERTENZE

La forcella è un gas instabile che si pressurizza durante l'intera corsa della forcella. La pressione dell'aria agisce come una molla progressiva ed influenza la forza della forcella. Ciò significa che l'azione della forcella della CR diverrà più rigida durante una gara. Per questa ragione, rilasciare la pressione dell'aria creatasi nelle canne della forcella. Accertarsi che la forcella sia completamente estesa col pneumatico anteriore sollevato dal suolo quando si rilascia la pressione dell'aria.

ISPEZIONE

1. Controllare che le protezioni della forcella e i parapolveri siano puliti e non imbrattati di sporco e fango.
2. Controllare se visorio segni di perdite di olio.
3. Eseguire un veloce controllo del funzionamento della forcella spingendo su e giù il manubrio col freno anteriore azionato: "X".



AVVERTENZE

- Se un qualsiasi componente delle sospensioni apparisse usurato o danneggiato, consultare un concessionario Honda autorizzato per un ulteriore controllo. I componenti delle sospensioni sono direttamente correlati alla sicurezza del mezzo ed il concessionario autorizzato Honda è in grado di determinare se parti di ricambio o riparazioni sono necessarie o meno.
- Contattare il proprio concessionario autorizzato Honda per riparazioni concernenti usura o danni dello sterzo o delle sospensioni anteriori.
- Non utilizzare la motocicletta con componenti dello sterzo o delle sospensioni anteriori allentati, usurati o danneggiati in quanto la manovrabilità del mezzo viene influenzata negativamente.

NOTE:

- Quando la CR è nuova, eseguire circa un'ora di rodaggio per far lavorare le sospensioni (pag. 3).
- Dopo il rodaggio, eseguire un giro di prova con le sospensioni anteriori della CR sull'impostazione standard prima di eseguire qualsiasi regolazione.
- Per prestazioni ottimali della forcella si raccomanda di smontarla e pulirla dopo aver guidato per tre ore. Vedere pagina 91 per lo smontaggio della forcella.
- Sostituire l'olio della forcella ogni tre gare o 7,5 ore di uso. Vedere pagina 96 per la regolazione del livello dell'olio dopo averlo cambiato.
- Utilizzare Honda ULTRA CUSHION OIL SPECIAL o un equivalente contenente additivi speciali che assicurano le prestazioni ottimali delle sospensioni anteriori della CR.
- Controllare e pulire periodicamente tutte le parti delle sospensioni anteriori per assicurare prestazioni ottimali. Controllare i parapolveri per sporco, polvere o materiali estranei. Controllare se l'olio fosse contaminato.
- Eseguire tutte le regolazioni dell'ammortizzazione in compressione in incrementi da uno scatto. (Regolazioni di due o più scatti alla volta possono causare l'oltrepassamento della posizione ottimale). Eseguire una corsa di prova dopo ciascuna regolazione.
- Se ci si confonde a proposito delle varie regolazioni, ritornare alle impostazioni standard e ricominciare.
- Se la forcella fosse ancora troppo rigida/morbida dopo la regolazione dell'ammortizzazione in compressione, determinare quale parte della corsa è ancora troppo rigida/morbida. Questo è un passo importante che aiuterà a risolvere problemi riguardanti le sospensioni. Vedere pagina 37 per la regolazione delle sospensioni.

Regolazione ammortizzazione finecorsa

Il registro dell'ammortizzazione di finecorsa possiede 18 posizioni 0 più. La rotazione della vite di registro di un giro in senso orario fa avanzare il registro di quattro posizioni. Per regolare l'ammortizzazione di finecorsa nella posizione standard procedere come descritto di seguito:
Ruotare il registro in senso orario fino a che non si ferma. Il registro viene impostato nella posizione standard quando esso viene ruotato in senso antiorario per 15 scatti.

Regolazione ammortizzazione compressione

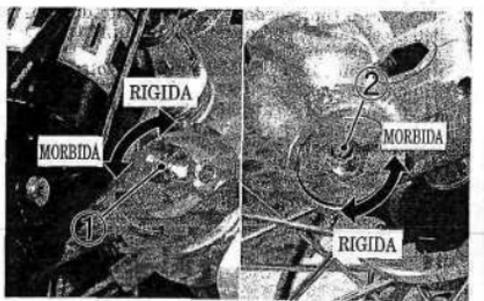
Questa regolazione influenza la velocità della compressione della forcella. La vite di regolazione dell'ammortizzazione in compressione possiede 20 posizioni o più. La rotazione della vite di registro di un intero giro fa variare il registro di quattro posizioni. Per regolare l'ammortizzazione di finecorsa nella posizione standard procedere come descritto di seguito:
Rimuovere il tappo di gomma e ruotare il registro in senso orario fino a che non si ferma. Il registro viene impostato nella posizione standard quando esso viene ruotato in senso antiorario per 6 scatti.

NOTA:

- Sia l'ammortizzazione di finecorsa che quella della compressione possono essere aumentate ruotando il registro in senso orario.

ATTENZIONE:

- Iniziare sempre con la posizione completamente rigida quando si regola l'ammortizzazione.
- Non ruotare le viti di registro più di quanto indicato o non danneggiare i registri stessi.
- Accertarsi che i registri dell'ammortizzazione di finecorsa e della compressione siano saldamente inseriti in una cava e non in mezzo tra le posizioni.



(1) VITE REGISTRO AMMORTIZZAZIONE FINECORSA

(2) VITE REGISTRO AMMORTIZZAZIONE COMPRESSIONE

SOSPENSIONI POSTERIORI

Il forcellone oscillante viene controllato da un ammortizzatore idraulico con un serbatoio di azoto pressurizzato. La pressione del gas nel serbatoio viene contenuta da una bolla d'olio. La precarica della molla dell'ammortizzatore e le impostazioni dell'ammortizzatore (compressione e finecorsa) devono essere regolati a seconda del peso del pilota e delle condizioni della pista (pag. 35).

AVVERTENZE

- Utilizzare solo azoto per pressurizzare l'ammortizzatore. L'uso di gas instabili può causare amee esplosioni con conseguenti lesioni personali.
- L'ammortizzatore posteriore contiene azoto ad alta pressione. Non avvicinare l'ammortizzatore a fiamme o fonti di calore.
- Prima di gettare l'ammortizzatore, rilasciare l'azoto premendo sull'anima della valvola. Rimuovere quindi la valvola dall'ammortizzatore stesso.

NOTE:

- Quando la CR è nuova, eseguire il rodaggio per circa un'ora con le impostazioni standard delle sospensioni prima di eseguire la regolazione delle sospensioni posteriori.
- Eseguire tutte le regolazioni dell'ammortizzazione della compressione e di finecorsa in incrementi da uno scatto. (Regolazioni di due o più scatti alla volta possono causare l'oltrepassamento della posizione ottimale). Eseguire una corsa di prova dopo ciascuna regolazione.
- Se le sospensioni anteriori fossero troppo rigide/morbide, regolare ruotando i registri dell'ammortizzazione sia della compressione che di finecorsa in incrementi da uno scatto fino a che la sospensione non sembra "giusta". (La rotazione di un solo registro, invece di entrambi, può causare una perdita di equilibrio tra l'ammortizzazione della compressione e di finecorsa). Dopo aver regolato entrambi i registri contemporaneamente, la regolazione fine delle sospensioni può essere eseguita ruotando il registro dell'ammortizzazione della compressione o di finecorsa in incrementi da uno scatto.
- Se ci sono problemi nell'eseguire regolazioni accettabili, ritornare alle impostazioni standard e ricominciare.



(1), AMMORTIZZATORE POSTERIORE

Ispezione

- Controllare se la nioUa fosse rotta o collassata;
- Far saltare su e giù il retro della motocicletta e controllare che le "sospensioni" funzionino senza problemi;
- Controllare che gli ammortizzatori non presentino alberi piegati o perdite di olio;
- Spingere la ruota posteriore lateralmente per controllare se i cuscinetti del forcellone sono allentati o usurati. Non vi deve essere alcun movimento laterale. Se vi fosse un movimento laterale, sostituire i cuscinetti (pag. 112).

Regolazione

L'ammortizzatore posteriore deve essere regolato in base al peso del pilota e delle condizioni della pista.

NOTA:

- Se la CR è nuova, eseguire un rodaggio ad acceleratore parziale sufficiente (circa un'ora) ad assestare le sospensioni posteriori.

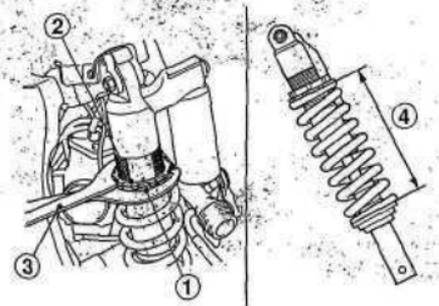
- Porre un supporto sotto al motore per sollevare la ruota posteriore dal suolo.
- Allentare la vite della-fascetta del tubo di collegamento e rimuovere i bulloni di montaggio del telaio secondario per rimuovere il telaio secondario stesso. Vedere pagina 18.
- Controllare chela precarica della molla sia regolata per la lunghezza standard. Regolare come necessario allentando il controdado e ruotando il dado di registro. Per ruotare il controdado ed il dado di registro sono necessari etelle chiavi adente. Vedere pagina 10 per informazioni sulle-chrivi a dente opzionali.

Lunghezza molla precaricata (inolia standard)
 Standard; 266,5 mm.
 Min.: 258 mm

Lunghezza molla preearicata (molla diKlonal)
 > Mjn.: (più morbida) 4,8 kgf/inni; 258 mm
 Min.: (più rigida, 4,8 kgf/inni) - 258 mm
 Min.: (più rigida, 5,0 kg&mm) : 258 mm.

NOTA:

- Ciascun giro completo del dado di registro cambia la lunghezza della molla di 1,5 mm.



- (1) REGISTRO (2) CONTRODADO
 (3) CHIAVI A DENTE (4) LUNGHEZZA MOLLA

4- Il registro dell'ammortizzazione di finecorsa possiede 30 posizioni o più. La rotazione di un giro completo della vite di registro fa avanzare il registro di otto posizioni. Per regolare l'ammortizzazione di finecorsa sull'impostazione standard, procedere come descritto di seguito:

Ruotare il regolatore in senso orario sino a quando si arresta.

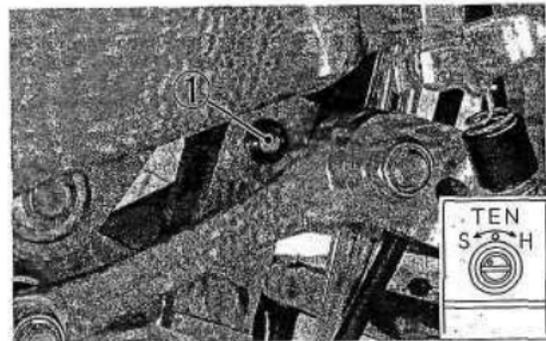
Il regolatore si trova nella posizione standard quando il regolatore stesso viene ruotato in senso antiorario di un numero di scatti variabile da 18 a 22, ed i contrassegni punzonati presenti sul regolatore e sull'ammortizzatore sono allineati.

NOTA:

- L'ammortizzazione di finecorsa può essere aumentata ruotando il registro in senso orario.

ATTENZIONE^

- *Accertarsi che il registro di finecorsa sia ben inserito in una cava e non si trovi in mezzo tra le posizioni.*



(1) VITE REGISTRO AMMORTIZZAZIONE FINECORSA

5. Il registro dell'ammortizzazione della compressione può essere regolato in due fasi con registri separati.

Il registro dell'ammortizzazione ad alta velocità è efficace quando si desidera una regolazione dell'ammortizzazione per il funzionamento ad alta velocità. Il registro dell'ammortizzazione a bassa velocità deve essere utilizzato quando si desidera la regolazione dell'ammortizzazione a velocità relativamente basse.

L'ammortizzazione ad alta velocità può essere regolata ruotando la porzione esagonale del registro della compressione.

Il regolatore di smorzamento della compressione ha 2 o più giri.

Per regolare l'ammortizzazione ad alta velocità sul valore standard, procedere come segue:

Ruotare il regolatore in senso orario sino a quando si arresta.

Il regolatore si trova nella posizione standard quando il regolatore stesso viene ruotato in senso antiorario di un numero di scatti variabile da 1V_e a 1V₂ di giro, ed i contrassegni punzonati presenti sulla porzione esagonale e sul corpo del regolatore sono allineati.

Il registro della compressione a bassa velocità possiede 18 posizioni o più.

Ruotando il registro di un intero giro in senso orario si fa avanzare la registrazione di quattro posizioni. Per regolare l'ammortizzazione della compressione sul valore standard, procedere come segue:

Ruotare il registro in senso orario *fino a che* non si ferma.

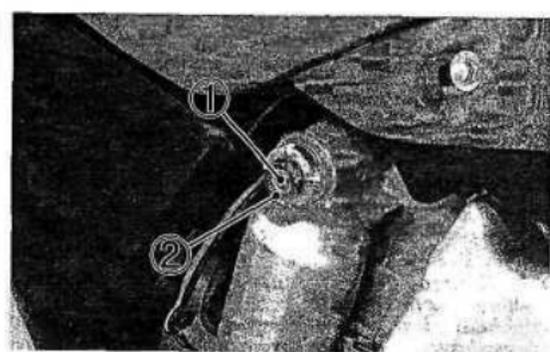
Il registro è impostato nella posizione standard quando esso viene ruotato in senso antiorario per 7-11 scatti.

NOTE:

- L'ammortizzazione della compressione sia ad alta velocità che a bassa velocità può essere aumentata ruotando il registro appropriato in senso orario.
- Regolare il registro della compressione ad alta velocità in incrementi da 1/12 di giro.

ATTENZIONE:

- *Accertarsi che il registro della compressione a bassa velocità sia ben posizionato in una cava e non in mezzo tra le posizioni.*



(1) REGISTRO AMMORTIZZAZIONE BASSA VELOCITÀ

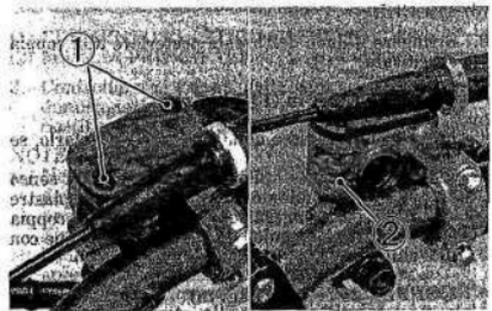
(2) REGISTRO AMMORTIZZAZIONE ALTA VELOCITÀ

FRENI
 La motocicletta CR dispone di freni a disco idraulici anteriori e posteriori. Con la progressiva usura delle pastiglie dei freni, il livello del fluido dei freni si abbassa. Di conseguenza, il livello del fluido, frenante e l'usura delle pastiglie, devono essere ispezionati periodicamente.

Liquido freno anteriore
 Se il livello del fluido frenante si trova vicino al contrassegno di livello inferiore, presente sul serbatoio, rabboccare con fluido per freni del tipo DOT 4, da un contenitore sigillato. Togliere le viti, il coperchio del serbatoio ed il diaframma, è svuotare il serbatoio se del caso. Non riempire eccessivamente. Reinstallare il diaframma ed il coperchio del serbatoio. Serrare le viti alla coppia specificata.

COPPIA: 1,5 N-m (0,15 kgf-m)
 Se il gioco della leva del freno eccede i 20 mm, probabilmente vi è dell'aria nel sistema frenante che deve essere spurgata. Vedere pagina 125.

ATTENZIONE:
 Per il rabbocco del fluido per freni, controllare che il serbatoio sia in posizione perfettamente orizzontale prima di togliere il coperchio, onde evitare possibili fuoriuscite del liquido stesso.

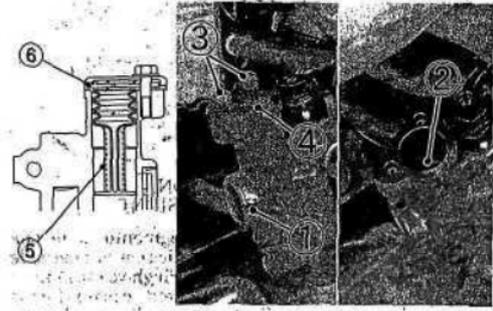


(1) VITI
 (2) CONTRASSEGNO LIVELLO INFERIORE

Liquido freno posteriore
 Se il livello del fluido frenante si trova vicino al contrassegno di livello inferiore, presente sul serbatoio, rabboccare con fluido per freni del tipo DOT 4, da un contenitore sigillato. Togliere i bulloni del coperchio del serbatoio, il coperchio, la piastrina da fissaggio ed il diaframma. Aggiungere quindi liquido frenante al contrassegno di livello superiore e non riempire eccessivamente il serbatoio. Reinstallare il diaframma, la piastrina di fissaggio ed il coperchio del serbatoio.

NOTA:
 • Non piegare il diaframma durante l'installazione.
 Stringere i bulloni alla coppia specificata.
COPPIA: 1,5 N-m (0,15 kgf-m)
 Se il gioco del pedale del freno eccede i 23 mm, probabilmente vi è dell'aria nel sistema frenante che deve essere spurgata. Vedere pagina 125.

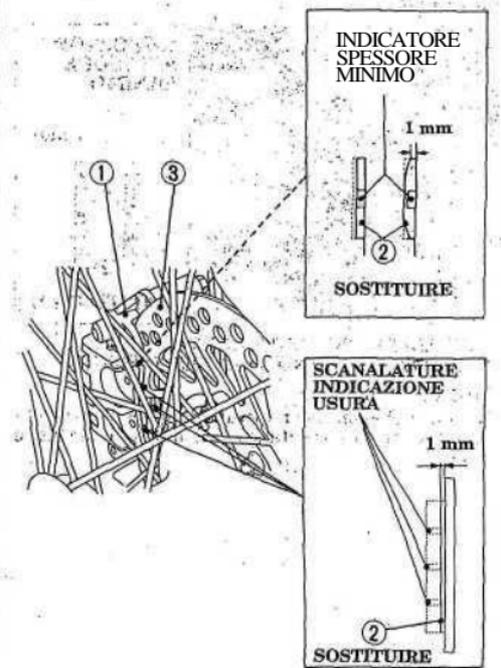
ATTENZIONE:
 Per il rabbocco del fluido per freni, controllare che il serbatoio sia in posizione perfettamente orizzontale prima di togliere il coperchio, onde evitare possibili fuoriuscite del liquido stesso.



(1) CONTRASSEGNO VALLO INFERIORE
 (2) CONTRASSEGNO DIVELLO SUPERIORE
 (3) BULLONI (4) COPECHIO SERBATOIO
 (5) DIAFRAMMA
 (6) PIASTRA DI FISSAGGIO

Per la regolazione della posizione della leva del freno anteriore e dell'altezza del pedale del freno posteriore vedere pagina 7.

Pastiglie freno anteriore
 Controllare visualmente le pastiglie attrattive della ruota anteriore per determinarne l'usura. Se un' delle pastiglie fosse usurata in qualsiasi punto fino ad una epaisseur di mm, sostituire entrambe le pastiglie (pagina 12G).



(1) PINZA FRENO ANTERIORE
 (2) PASTIGLIE FRENO (3) DISCO FRENO

Pastiglie freno posteriore

Controllare visualmente le pastiglie dal lato posteriore della pinza per determinarne l'usura. Se una delle pastiglie fosse usurata in qualsiasi punto fino ad uno spessore di 1 mm, sostituire entrambe le pastiglie (pagina 120).



- (1) PINZA FRENO POSTERIORE
(2) PASTIGLIE FRENO (3) DISCO FRENO

Altri controlli

Accertarsi che non vi siano perdite di kquido. Controllare se tubi e giunti presentano segni di deterioramento e crepe.

CATENA DI TRASMISSIONE

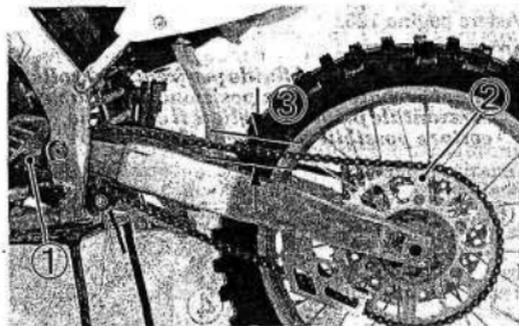
La pulizia, la lubrificazione ed una regolazione appropriata aiutano ad estendere la durata della catena di trasmissione.

AVVERTENZA

- Fare attenzione ad evitare di impigliare le dita tra la catena e la corona.

Ispezione

- Spegnere il motore, sollevare dal suolo la ruota posteriore ponendo un sostegno da lavoro opzionale o un supporto, equivalente sotto al motore e portare la marcia in folle.
- Verificare il lasco della catena di trasmissione circa 25 e 35 mm.



- («PIGNONE (2) CORONA'
(3) LASCO CATENA DI TRASMISSIONE

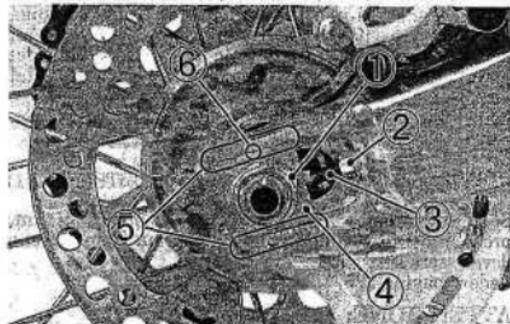
Se la catena fosse lasca in un segmento della sua lunghezza e tesa in un altro, ciò significa che vi sono delle maglie usurate, piegate o incollate. Pieghie e incollature possono essere eliminate frequentemente con una buona pulizia e lubrificazione. Se la catena di trasmissione richiede regolazione, procedere come segue:

NOTA:

- Un lasco eccessivo della catena può permettere alla catena di cadere e danneggiare il carter.

Regolazione

- Allentare il dado dell'assale posteriore.
- Allentare i controdadi e ruotare i bulloni di regolazione in senso antiorario per diminuire il lasco; in senso orario per aumentarlo. Allineare le tacche delle piastre dell'assale con i corrispondenti segni di riferimento su entrambi i lati del forcellone oscillante.



- (1) DADO ASSALE POSTERIORE
(2) CONTRODADO
(3) BULLONE DI REGISTRO (4) PIASTRA ASSALE
(5) CONTRASSEGNI DI RIFERIMENTO
(6) TACCHE

- Stringere il dado dell'assale *posteriore* alla coppia specificata.

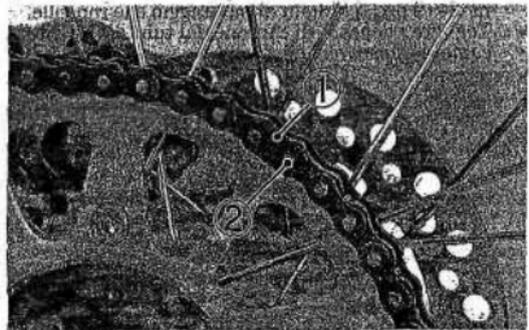
COPPIA: 127 N-m (13,0 kgf-m)

- Rientrare il lasco della catena e rirregolarlo, se necessario.
- Allentare appena i bulloni di regolazione in senso antiorario sino a quando viene a contatto delle piastre dell'assale. Ristringere poi i controdadi alla coppia specificata trattenendo i bulloni di regolazione con una chiave.

COPPIA: 26 N-m (2,7 kgf-m)

Rimozione, pulizia e ispezione
 Per una lunga durata, la catena di trasmissione deve essere pulita, lubrificata e regolata prima di ciascun utilizzo.

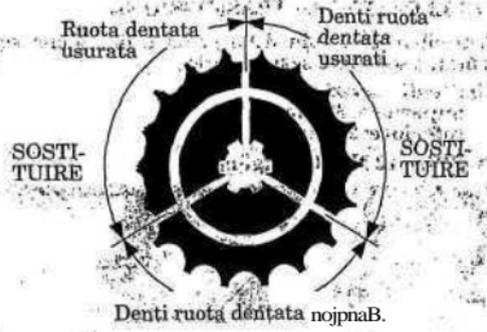
1. Rimuovere con attenzione l'elemento elastico di fermo della maglia principale con una pinza.
2. Rimuovere la maglia principale e la catena.
3. Pulire la catena di trasmissione con solvente al alto punto di ignizione e quindi lasciarla asciugare. Controllare se sono usurate e quindi lasciarla asciugare. Controllare se i rulli sono danneggiati, se le maglie sono allentate o troppo strette o se sembrano altrimenti in cattive condizioni.



- U) ELEMENTO ELASTICO
 (2) MAGLIA PRINCIPALE
3. Controllare se i denti della corona sono, usurati o danneggiati. Sostituire la corona se necessario.

NOTE

- Non installare mai una catena nuova su una ruota dentata (pignone e corona) usurata oppure su una ruota dentata nuova con una catena usurata. Sia la catena che le ruote dentate devono essere in buone condizioni altrimenti la catena o ruota dentata appena sostituita si userà rapidamente.
- Denti eccessivamente usurati possiedono un aspetto a gancio dovuto all'usura. Sostituire una ruota dentata che appaia danneggiata o eccessivamente usurata.



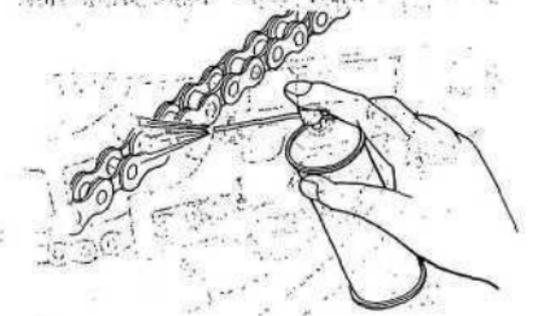
4. Ispezionare la catena per vedere se fosse usata oltre al limite di servizio. Ingranare la ruota dentata e far girare la ruota posteriore fino a tendere la catena. Quando la catena è tesa, misurare la distanza fra 17 perni, dal centro di un perno a quello dell'altro. Se la misurazione eccede il limite di servizio, sostituire la catena. Una volta misurata la catena, regolare il cambio in folle prima di procedere con ispezione e manutenzione.

Catena di cambio: DID520DMA2-116



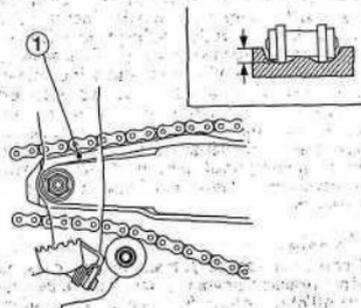
5. Lubrificare la catena di trasmissione con lubrificante per catene dentate e aggiungere lubrificante alla catena principale. Per facilitare la manutenzione, tenere le catene adiacenti della catena con i denti adiacenti della corona mentre si inserisce la maglia principale. Inserire l'elemento elastico di fermo della maglia principale in modo che la sua parte chiusa sia rivolta nel senso di rotazione in avanti della ruota. La maglia principale è la parte più critica relativa alla sicurezza della catena di trasmissione. Le maglie principali possono essere riusate se sono in condizioni, eccellenti ma si raccomanda di utilizzare un elemento elastico di fermo nuovo ogni volta che la catena viene rimontata.
7. Ricontrollare il lasco della catena e regolarlo, se necessario.

Lubrificazione
 Lubrificanti per catene di trasmissione possono essere acquistati presso i negozi specializzati e devono essere preferiti all'olio motore. Si raccomanda l'uso di Honda Chain Lube o un equivalente oppure di olio per granaggi SAE 80 o 90. Saturare ciascun giunto della catena in modo che il lubrificante penetri nello spazio tra le piastrelle ed i rulli della catena.



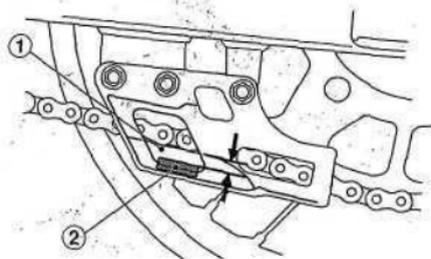
PATTINI CATENA DI TRASMISSIONE

1. Controllare se il pattino della catena di trasmissione è usurato: Se l'usura fosse di 5 mm o più, sostituire il pattino.



(1) PATTINO CATENA

2. Controllare se il pattino guida della catena è usurato. Sostituire il pattino guida se la catena è visibile attraverso la finestrella per il controllo dell'usura.



(1) PATTINO GUIDA CATENA
(2) FINESTRELLA CONTROLLO USURA

RULLI GUIDA CATENA

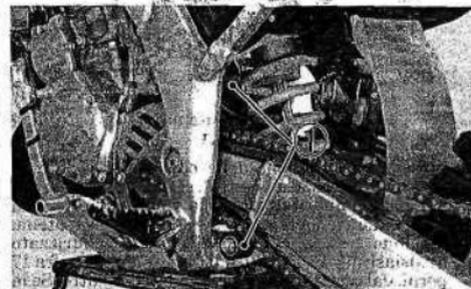
Controllare se i rulli della guida della catena sono usurati e sostituire se necessario.

Limite di servizio: >

Superiore: 35 min

Inferiore: 2 min

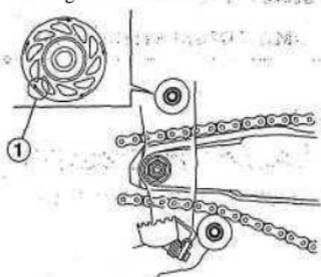
COPPIA: 12 N-m (1,2 kgf-m)



(1) RULLI GUIDA CATENA

NOTA:

- Se il rullo superiore di guida della catena è stato tolto, rimetterlo in posizione con il lato che contiene il contrassegno "→" rivolto verso l'esterno/



(1) MARCHIO "→"

CORONA

Controllare la coppia di serraggio dei dadi della corona dopo ciascuna gara.

COPPIA: 32 N-m (3,3 kgf-m)

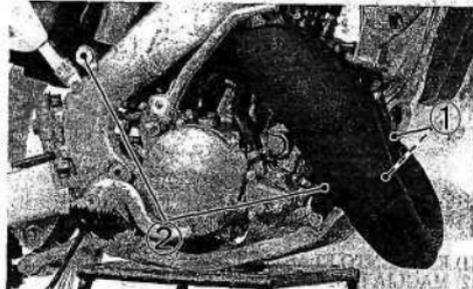
CAMERA DI ESPANSIONE

Ispezione

1. Verificare le molle della camera di espansione, e sostituirle se risultano danneggiate o stirate. Ogniqualvolta si toglie la camera di espansione sostituire sempre gli aghi circolari di tenuta.
2. Controllare se la camera di espansione presenta segni di crepe o deformazioni; Una camera di espansione danneggiata può diminuire le prestazioni del motore.

Rimozione

- Rimuovere la camera di espansione rimuovendo le molle (2 pz.), i bulloni di montaggio e le rondelle.
- Togliere i depositi di carbone dal tubo di testa della camera di espansione.



(1) MOLLE (2) BULLONI

Note per l'installazione

- Installare la camera di espansione nell'ordine inverso a quello di rimozione.

COPPIA DI SERRAGGIO:

Bullone sostegno camera/anteriore:

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

C A V I D I C O M A N D O

Lubrificazione

Scogliere periodicamente le estremità superiori dei cavi dell'acceleratore e della frizione.

Lubrificare completamente i punti di perno dei cavi con un lubrificante per cavi reperibile in commercio.

Ingrassare l'interno del registro all'estremità del cavo della frizione.

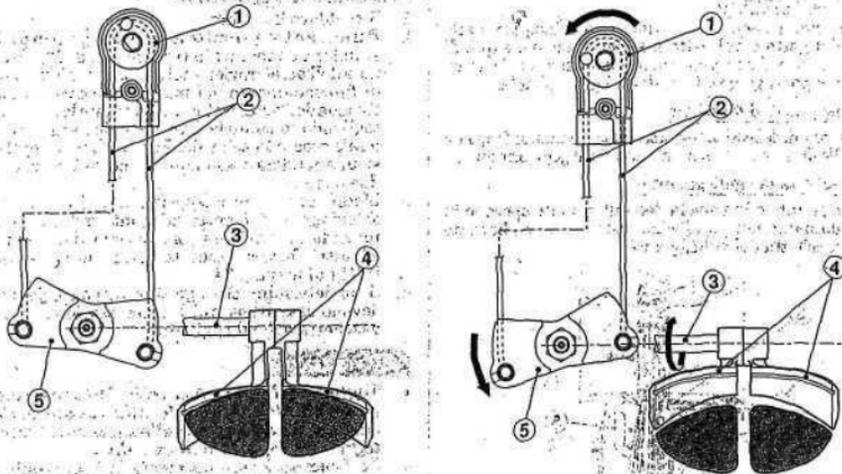
Accertarsi che il cavo dell'acceleratore non presenti pieghe o altri danni in modo che l'acceleratore possa ritornare senza intoppi.

Valvola RC

Le valvole di scarico si aprono e si chiudono in relazione alla velocità del motore per garantire una coppia sufficiente su tutta la gamma di rivoluzione del motore. Le valvole devono essere completamente chiuse ai bassi regimi e completamente aperte a quelli alti.

ATTENZIONE:

- Il sistema delle valvole di scarico è, un gruppo di precisione; Prima di iniziare le operazioni di ispezione/decarbonizzazione, studiare con attenzione il testo e le illustrazioni seguenti:
- Prima di affrontare lo smontaggio completo, vedere pagina 67. Una errata combinazione delle parti nella fase di montaggio può influenzare notevolmente le prestazioni del motore.



(1) SERVOMOTORE (2) CAVI DI COMANDO (3) ALBERO CONDOTTORE (4) VALVOLE A CERNIERA (5) PULEGGIA DELLA VALVOLA RC

Controllo della valvola di scarico

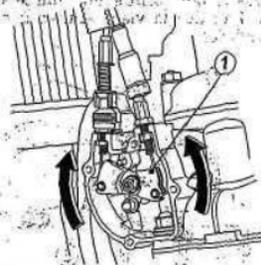
NOTA: Quando si avvia il motore, la puleggia della Valvola RC si sposta dalla posizione completamente chiusa alla posizione completamente aperta e quindi si ferma nella posizione iniziale. Sarà il motore alla velocità di funzionamento. Arrestare il motore.

Togliere il coperchio sinistro della valvola RC (pag. 67).

1. Collegare il contagiri.

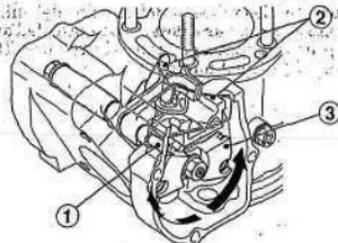
Avviare il motore e controllare che la puleggia della Valvola RC sia nella posizione di massima chiusura.

- Aumentare la velocità del motore fino a circa 11.500 giri/min e controllare che la puleggia della Valvola RC giri all'posizione di massima apertura.



(1) PULEGGIA

2. Staccare i cavi dalla puleggia della valvola-RC.
3. Controllare che la valvola di scarico ruoti senza problemi. Se la valvola è caricata, non girarla e senza intoppi, toglierla e decarbonizzare la valvola a cerniera e l'albero di trasmissione (pag. 67).



- (1) ALBERO CONDUTTORE
- (2) VALVOLE A CERNIERA
- (3) PULEGGIA

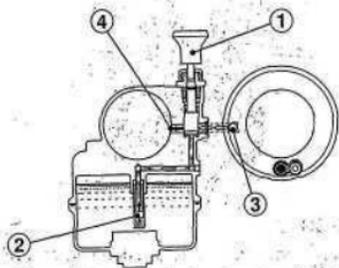
CARBURATORE

Il carburatore utilizzato sulla CR avrà *raramente* problemi con le impostazioni standard e condizioni di carico, climatiche e barometriche medie. Per eseguire la regolazione fine della potenza del motore, comunque, il carburatore potrebbe richiedere, delle regolazioni per le specifiche condizioni di una gara. Osservare le istruzioni che seguono per cambiare le impostazioni del carburatore.

Costruzione:

• Circuito avviamento

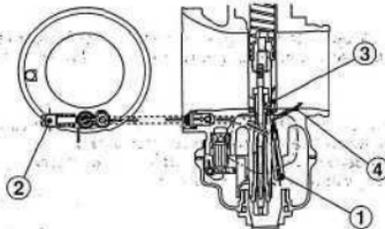
Quando il motore viene avviato, al cilindro deve arrivare una miscela molto ricca. Quando il pomello dell'aria viene tirato in su, il carburante viene dosato dal getto di avviamento. È viene miscelato, con l'aria proveniente dal condotto apposito per fornire una miscela ricca per l'avviamento. La miscela viene scaricata nel cilindro attraverso l'orificio.



(1) POMELLO ARIA. (2) GETTO AVVIAMENTO
(3) CONDOTTO ARIA. (4) ORIFIZIO

• Circuito minimo

Il carburante viene dosato dal circuito del minimo e viene miscelato con l'aria dosata dalla vite dell'aria. La miscela penetra nel passaggio venturi attraverso il bypass e l'uscita del getto del minimo.



(1) GETTO MINIMO (2) VITE ARIA
(3) BYPASS (4) USCITA GETTO MINIMO

• Circuito principale

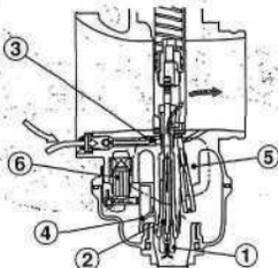
Il carburante viene dosato dal getto principale, dallo spillo del getto e dal getto a-spillo. Esso viene quindi miscelato con l'aria proveniente dal getto dell'aria ed entra nel passaggio venturi dopo il getto a spillo.

• Piastrina di deflessione

La piastrina di deflessione evita schiuma di carburante oppure un livello di carburante normale attorno al getto principale.

• Vaschetta del galleggiante

Il galleggiante e la valvola del galleggiante operano in modo da mantenere un livello costante del carburante nella vaschetta del galleggiante.



(1) GETTO PRINCIPALE (2) SPILLO GETTO
(3) GETTO ARIA
(4) PIASTRINA DI DEFLESSIONE
(5) GALLEGGIANTE
(6) VALVOLA GALLEGGIANTE

Controlli prima della regolazione

Prima di eseguire la regolazione delle impostazioni del carburatore, controllare quanto segue:

1. Condizioni filtro aria (pag. 21)
2. Perdite di aria
3. Fase accensione.
4. * Livello galleggiante
5. Intasamento getti carburatore
6. Contaminazione candela o gamma temperature scorretta
7. Freschezza del carburante e rapporto benzina/olio

Se tutte le condizioni sopraindicate sono a posto, regolare il carburatore per le condizioni specifiche della gara. La risposta del motore e l'aspetto dell'estremità di produzione della scintilla della candela sono estremamente indicativi delle condizioni del motore.

Vedere l'elenco a pagina 9 per le parti opzionali del carburatore.

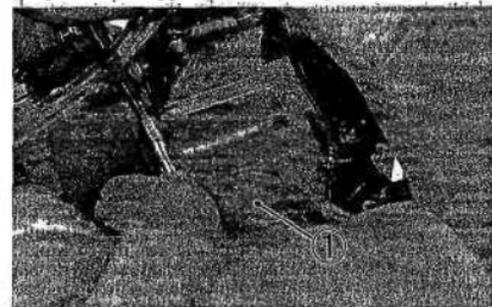
Procedura di regolazione

1. Riscaldare il motore.
2. Fare due o tre giri sul tracciato con i getti in posizione standard o modificata (vedere a pag. 33). Prendere nota dell'accelerazione del motore e di altre condizioni di funzionamento del motore in concomitanza con l'azione dell'acceleratore. Controllare la carburazione togliendo la candela e verificando l'estremità dalla quale scocca la scintilla. Per una buona regolazione su una candela possono essere necessari anche più di due o tre giri.
3. Modificare le predisposizioni del carburatore o selezionare dei getti adeguati del carburatore, tenendo in considerazione le condizioni del motore ed altri fattori quali la temperatura esterna e l'altitudine (pag. 34).
4. Se si determina che i getti: principale e del minimo devono essere sostituiti, è necessario rimuovere la vaschetta del galleggiante.

AVVERTENZA

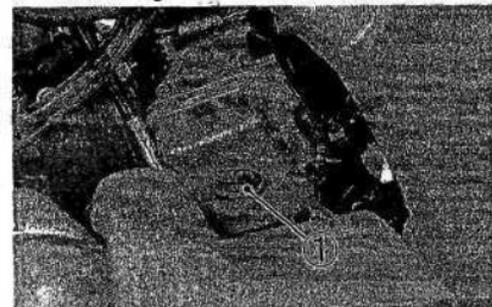
- *Togliendo i tappi o di scarico della vaschetta del galleggiante si procede allo svuotamento del carburatore contenuti nell'vaschetta stessa. Non togliere il tappo amatore caldo.*
 - *La benzina è estremamente infiammabile ed in certe particolari condizioni può anche esplodere. Rimuovere la vaschetta, del galleggiante in un'area ben ventilata.*
5. Portare la valvola del carburante su OFF e scollegare la linea del carburante dalla valvola stessa.
 6. Allentare le fascette che trattengono il tubo di collegamento tra la scatola del filtro, dell'aria e l'isolatore. Girare il carburatore. Togliere il tappo della vaschetta.

NOTA: Girare il manubrio tutto a sinistra, evitando di tendere il cavo del gas... Fare attenzione che il tubo di scarico surriscaldato non danneggi il sensore in posizione della valvola del gas e il cablaggio; A



(1) TAPPO DELLA VASCHETTA

7. Cambiare i getti, se è necessario.



(1) GETTO PRINCIPALE

8. Rimontare il tappo della vaschetta con un nuovo anello di tenuta.

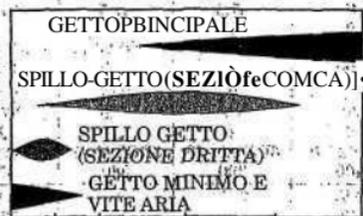
ATTENZIONE:

Accertarsi di installare la vaschetta del galleggiante in modo corretto con l'elemento di fissaggio del tubo di traboccamento rivolto verso il retro della motocicletta.

9. Rimuovere la parte superiore del carburatore, la valvola a farfalla ed il supporto del cavo (pag. 56) e quindi cambiare la posizione dell'anello elastico dello spillo del getto come necessario. Reinstallarlo sullo spillo del getto, la valvola a farfalla ed il supporto del cavo. Reinstallare saldamente la parte superiore del carburatore (pag. 59).
10. Raddrizzare il carburatore e stringere le viti di fissaggio.
11. Regolare l'apertura della vite dell'aria come necessario. Ricollegare la linea del carburante al carburatore.
12. Ripetere i passi da 2 a 10 fino a che il motore non fornisce la massima potenza con indicazioni corrette della candela. E' sempre meglio utilizzare una miscela un poco ricca piuttosto che un poco povera. E' consigliabile annotare le impostazioni, le condizioni del percorso, i tempi di giri e le condizioni climatiche e barometriche come riferimenti per il futuro.

Regolazioni circuiti

H carburatore possiede divergi circuiti ciascuno in grado di fornire la miscela benzina/aria appropriata per una certa porzione di apertura della valvola a farfalla. Il funzionamento di questi circuiti si sovrappone come indicato:



* 1/8 1/4 1/2 3/4 COMPLETEMENTE CHIUSO APERTO

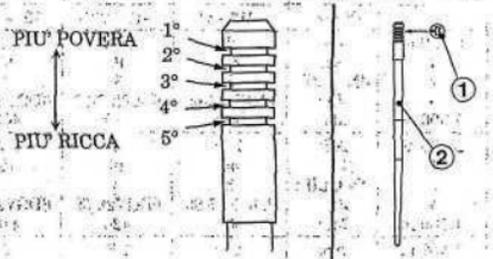
Getto principale influenza la miscela benzina/aria a alta quota. Le sue dimensioni devono essere ridotte ad alta quota.

NOTA:

Le dimensioni dei getti del carburatore della CR sono codificate con incrementi di 0,1 mm. Quando si cambiano le dimensioni del getto principale, aumentarle o diminuirle gradualmente sino ad ottenere dimensioni desiderate. Dato che i numeri delle dimensioni dei getti della CR non rispondono a quelli dei fabbricanti di getti, sare' solo parti di ricambio originali della Honda CE125R.

Spillogetto

Lo spillo del getto controlla la miscela benzina/aria da 1/16 a 3/4 di acceleratore. La sezione diritta influisce sulla risposta dell'acceleratore con un'apertura più piccola. Cambiando la posizione dell'anello elastico è possibile migliorare l'accelerazione alle velocità medio-basse e medie.



ANELLO ELASTICO (2) SEZIONE DRITTA
Getto minimo e vite aria
Vedere la sezione sulle regolazioni di minore entità del carburatore (pag. 23).

Regolazioni di maggiore entità del carburatore

NOTA* i * * * * :

Affinchè le seguenti raccomandazioni possano rivelarsi accurate è necessario che si faccia uso delle predisposizioni standard come linea di base. Inoltre, si consiglia di non procedere alla modifica di alcuna delle predisposizioni prima di aver determinato esattamente quali modifiche sono necessarie.

Impostazioni standard:

- Apertura vite aria. ** — 2 giri in fuori
- Getto minimo — #40
- Spillo getto — 6DGY26-69
- Posizione anellino spillo — 3° scanalatura
- Getto principale. • — #420
- Livello galleggiante — 7,5 mm
- Numero di identificazione — TMX04A

[A] Fattori di correzione {per cambiamenti in quota e temperatura}

- Tutte le impostazioni dei getti sono basate su:
 - Impostazioni/getti standard
 - Rapporto benzina/olio 20:1 (Tipo CM, 32:1)
 - Motore non modificato (incluse luci, scarico e fase);

- Legenda
- AS: Apertura vite aria da completamente avvitata
 - SJ: Getto minimo
 - JN CLIP: Posizione anellino spillo getto
 - JN: Spillo getto
 - MJ: Getto principale

Temperatura	Cent.	-30° - -17°	-18° - -6°	-7° - 5°	4° - 16°	15° - 27°	26° - 38°	37° - 49°
Quota	Fahr.	-21° ~ 0°	-1° - 20°	19° - 40°	39° - 60°	59° - 80°	79° - 100°	99° - 120°
3.050 m	AS: 2 SJ: 40 JN CLIP: 3 JN: 6DGY26-69 MJ: -420	2 > A 40 3 6DGY26-69 410	2 > A 40 3 6DGY26-69 410	2 Va 40 2 6DGY27-70 400	2 40 2 6DGJ27-70 390	2 A 37.5 2 6DGY26-71 380	2 Va 37.5 2 6DGY26-71 370	2 A 37.5 1 6DGY27-71 360
2.299 m	AS: 1% SJ: 40 JN CLIP: 3 JN: 6DGY27-69 MJ: -430	2 40 3 6DGY26-69 420	2 40 3 6DGY26-69 410	1 > A 40 3 6DGY26-69 410	2 Va 40 2 6DGY27-70 400	2 40 2 6DGY27-70 390	2 Va 37.6 2 6DGY26-71 380	2 Vi 37.5 2 6DGY26-71 370
1.499 m	AS: IV! SJ: 40 JN CLIP: 3 JN V MJ: 6DGY27-68 440	1% 40 3 6DGY27-69 430	2 40 3 6DGY26-69 410	2 40 3 6DGY26-69 410	2 A 40 3 6DGY26-69 410	2 Va 40 2 6DGY27-70 400	2 40 2 6DGY27-70 390	2 > A 37.5 2 6DGY26-71 380
749 m	AS: L'A SJ: 4 JN CLIP: 4 JN: 6DGY26-68 MJ: 450	L'A 3 3 6DGY27-68 440	ivi 3 3 6DGY27-68 440	1 > A 40 3 6DGY27-69 430	2 40 3 6DGY26-69 420	2 A 40 3 6DGY26-69 410	2 1/2 40 2 6DGY27-70 390	2 40 2 6DGY27-70 390
299 m	AS: 1 > A SJ: 45 JN CLIP: 4 JN: 6DGY27-67 MJ: 460	1 > A 45 4 6DGY27-67 460	1 < V 45 4 6DGY27-68 450	IV2 40 3 6DGY27-68 440	17 40 3 6DGY27-69 430	17 40 3 6DGY27-69 430	2 A 40 3 6DGY26-69 410	2 Va 40 2 6DGY27-70 400

Una volta regolato il carburatore in relazione alla temperatura ed alla quota, esso non richiede altre regolazioni di maggiore entità a meno che le condizioni di gara non cambino drasticamente. Vi sono comunque alcune uniche condizioni atmosferiche o situazioni di gara che possono richiedere regolazioni aggiuntive. Esse vengono indicate di seguito.

NOTA:

- Per evitare danni al motore, regolare sempre il getto principale prima di regolare lo spillo. Se vi sono dei dubbi, scegliere sempre il getto successivo più ricco in modo da avere un margine di sicurezza.

Getto principale

- Selezionare un getto principale più ricco, di un numero, quando:
 - la gara possiede una sezione diritta 0 in salita molto lunga, una grande percentuale di sabbia oppure quando è molto fangosa.
 - Selezionare un getto principale più povero, di un numero, quando:
 - il tempo è molto umido o sta piovendo oppure la temperatura supera i 45°C

NOTA:

- Dopo aver consultato la tabella ed aver eseguito tutte le regolazioni necessarie per le condizioni speciali non dovrebbe essere necessario andare oltre la selezione di un getto più ricco o più povero di un numero per eseguire la regolazione fine della CR. Se fossero necessari cambiamenti di getto di maggiore entità, controllare se vi sono tenute dell'albero motore usurate, perdite di aria, sistemi di scarico 0 di alimentazione del carburante bloccati o intasati oppure un filtro dell'aria sporco.

INDICAZIONI COLORE CANDELA

Normale	Da inartrone sopirò a m'rronco con, elettrodo asciutto	—
Suriscaldamento	Grigio/chiaro/bianco	Miscela povera
Bagnata	Bagnata e fuliginosa	Miscela ricca

Ricordare che oltre a getti inappropriati, una condizione di miscela povera può essere causata da perdite di aria, nel condotto di aspirazione; del giunto centrale del cárter e della tenuta dell'albero stiliato dell'accensione. Una condizione di miscela ricca può essere causata da una perdita della tenutasi di trasmissione primaria che aspira olio del cambio nella tiuscela benzina/aria. In questo caso vi sarà fumo eccessivo.

Lo stesso semplice sistema identifica l'apertura dell'acceleratore utilizzato nella sezione riguardante H rodaggio di questo manuali può essere utilizzata affinché per l'accurata identificazione dell'osatura si verificano problemi di carburazione, se essi fossero presenti. (Vedere pag. 3).

C. anitixxeniti, generali doviti a temperatura e

Condizioni	La miscela sarà	Regolare	Componente aggiustato
Temperature basse	Povera	Più ricca	Getto principale (spillo getto)
Temperature alte	Ricca	Più povera	Getto principale (spillo getto)
Aria secca	Povera	Più ricca	Getto principale (spillo getto)
Umidità elevata	Ricca	Più povera	Getto principale (spillo getto)
Alta quota	Ricca	Più povera	Getto principale (spillo getto)

ABBASSAMENTO IN GARA

È tutta la serie di regolazioni che devono essere eseguite sia in gara che in fabbrica, una volta dopo l'ispezione prima della guida e quindi dopo il rodaggio iniziale. Prima tra questi è la regolazione dell'abbassamento delle sospensioni posteriori in gara.

Primo, un errore comune

A causa dell'elevato potere ammortizzante del giunto di fine corsa, dell'ammortizzatore è difficile notare quando le sospensioni della GE raggiungono il fine corsa. Molti motociclisti ritengono che lo smorzamento o forse il fatto che il sollevamento sia troppo rigido. In realtà, in questi casi essi corrono con un troppo Bini al valore di precarico o dori una molla che è troppo morbida e che fa liso sofa dell'ultimo terzo della corsa. L'ipotesi della precarica dell'innalzamento in gara seguendo quanto qui descritto, assicurarsi che la regolazione è ad una selezione appropriata.

Precazione inolia ammortizzatore e regolazione abbassamento in gara. È un'operazione descritta di seguito stabilisce punto di partenza corretto e qualsiasi operazione che mesia attento delle sospensioni. Vessa foruscfrindicazioM per una corretta regolazione della precarica della inolia ed una selezione appropriata della inolia: stesSv in relazione alle necessità specifiche che li regolatori dell'ammortizzatore sono descritte in un'altra sezione di questo manuale. Il primo passo nella determinazione di una regolazione corretta delle sospensioni consiste nell'istituzione della precarica della inolia posteriore in modo da ottenere un'altitudine di abbassamento in gara appropriata. Per questa regolazione la GE deve essere caricata col motore in marcia a livelli di carburante, il cambio e i liquidi a Mreddativenti corrette.

Con la motocicletta in posizione di guida e la ruota posteriore sollevata dal terreno misurare anzitutto la dimensione senza carico. Misurare la distanza dal centro del bullone di montaggio del parafango posteriore sino al centro del controdado di regolazione della catena, come indicato in figura.



MISURAZIONE SENZA CARICO (senza pilota)
ESEMPIO: 600 mm

Misurare poi la dimensione a pieno carico, con il guidatore in sella vestito con la normale abbigliamento da corsa. Chiedere a qualcuno di tenere la motocicletta in posizione verticale in modo da poter mettere i piedi sui poggiatesta. Sarà necessario anche un altro aiutante per eseguire la misurazione. Caricare il proprio sedile un paio di volte per assicurare le sospensioni a superare qualsiasi incollamento e fornire un buon punto di riferimento.



SOTTO CARICO (con pilota)
ESEMPIO: 505 mm

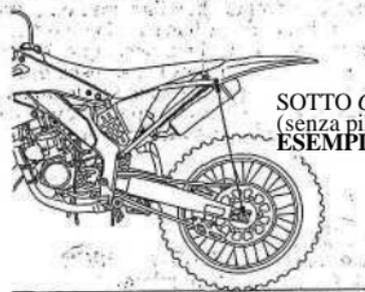
ESEMPIO:
SENZA CARICO = 600 mm
-SOTTO CARICO = 505 mm
ABBASSAMENTO GARA = 95 mm

L'abbassamento per la gara è rappresentato dalla differenza tra le misurazioni eseguite senza carico e sotto carico.

L'abbassamento per la gara standard di questa motocicletta è di 95 mm. Regolare il precarico della molla secondo necessità, sino ad ottenere i risultati di manipolazione corretti: Un 'abbassamento per la gara di 85-90 mm- migliora' le capacità di sterzata su piste convolute al costo di un'abbassamento di sterzata in linea retta. L'impostazione; Su 100-105 mm migliora la stabilità su piste più veloci; con meno curve ma riduce leggermente le capacità di sterzata.

Determinazione della molla corretta

E' quindi necessario comparare l'abbassamento delle sospensioni posteriori sotto il peso della sola parte sospesa della CR (senza il peso del pilota) alla misurazione senza carico.



SOTTO CARICO
(senza pilota)
ESEMPIO: 583 mm

ESEMPIO:	
SENZA CARICO	= 600 mm -r.
-SOTTO CARICO	583 mm
ABBASSAMENTO	= 17 mm
(SENZA PILOTA)	

Dopo aver impostato la precarica della molla per ottenere l'abbassamento per la gara appropriato, le sospensioni si devono abbassare da 10 a 25 mm circa sotto il peso della sola parte sospesa della CR.

Se, dopo aver predisposto il precarico della molla (abbassamento da corsa), la motocicletta si abbassa di oltre 25 mm sotto il suo solo peso, la molla è troppo rigida per il peso del guidatore. In tal caso, la molla non viene compressa a sufficienza, quando si riesce ad ottenere il corretto abbassamento da corsa, per consentire alla sospensione di estendersi a sufficienza di per se stessa. Una molla troppo morbida per il peso del guidatore richiede un precarico così alto, per ottenere un corretto abbassamento da corsa, che la coda della motocicletta finirebbe, quasi per saltare fuori nel momento in cui il guidatore scende di sella. Se il rapporto della molla è troppo morbido, diviene necessario un notevole precarico sulla molla per mantenere l'altezza di corsa (o abbassamento da corsa) desiderata. Come risultato, il trasferimento del peso, si rivela, non corretto e la coda della motocicletta rischia di capovolgersi anche a seguito di lievi frenate in discesa.

Molte persone pensano che queste indicazioni di molle morbide e rigide indichino il contrario di ciò che esse indicano veramente. La realtà è di più facile comprensione se si tiene conto dell'effetto delle regolazioni della precarica della molla e della necessità di un abbassamento della gara corretto.

Una molla, troppo rigida non permette al pneumatico posteriore di rimbalzare in accelerazione e passa una maggior parte di salti al pilota.

Presso un concessionario autorizzato Honda sono disponibili molle sia più morbide che più rigide di quella standard per l'ammortizzatore e per la forcella. La necessità di una molla più morbida o più rigida di quella standard per l'ammortizzatore, può rendere necessaria l'installazione di una molla opzionale anche per la forcella onde mantenere un appropriato equilibrio tra le sospensioni anteriori e quelle posteriori. Questi ed altri componenti sono elencati nella sezione delle parti di ricambio del manuale (pag. 10).

Ricordare che un sistema di sospensioni, regolato in modo corretto può raggiungere leggermente il finecorsa inferiore almeno una volta, per giro a tutte velocità. Questa conoscenza, assieme a queste indicazioni di regolazione e a quelle fornite per la regolazione dell'ammortizzatore altrove in questo manuale permettono di ottenere delle sospensioni regolate con la stessa precisione di quelle di una macchina ufficiale.

Molle forcella e livello olio

Le molle della forcella della CR sono giuste per piloti che pesano tra i 68 ed i 73 kg (senza gli abiti di gara).

Per i piloti più pesanti è perciò necessario aumentare il livello dell'olio o adottare una molla più rigida.

Quando si cambia l'olio o si controlla il suo livello, seguire la tabella riportata a pagina 97. Non utilizzare meno olio del minimo specificato per ciascuna molla altrimenti vi sarà una perdita di controllo dell'ammortizzazione in prossimità dell'estensione completa.

Se, la forcella fosse troppo dura su gobbe più grandi, quotare il registro dell'ammortizzazione, in senso antiorario di 1 giro ed abbassare il livello dell'olio in incrementi di 5 cm³ su entrambe le canne della forcella fino ad ottenere le prestazioni desiderate. Non abbassare comunque il livello dell'olio oltre il minimo raccomandato.

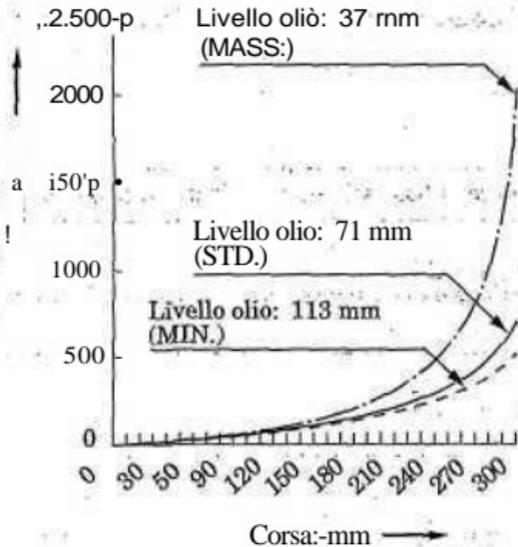
Livello olio minimo:

Molla standard:	113 mm
Molla più morbida:	108 mm
Molla più rigida:	117 mm

NOTA:

- Regolando i livelli dell'olio, tenere presente che l'aria presente nella forcella aumenta la pressione durante la corsa; pertanto, quanto più alto è il livello dell'olio, tanto più alta risulta la pressione dell'aria all'interno della forcella.

Caratteristiche corsa forcella



REGOLAZIONE SOSPENSIONI A SECONDA DELLE CONDIZIONI SPECIFICHE DELLA PISTA

Sui foci reni morbidi, piste di sabbia e specialmente a percorsi fangosi, è necessaria una maggiore forza di ammortizzazione in compressione sia anteriore che posteriore. Su terreni più duri è necessaria una ammortizzazione in compressione minore.

Piste di sabbia necessitano anche di una forza di ammortizzazione di finecorsa leggermente maggiore. Le gobbe sorio generalmente più grandi ma sono più distanziate e perciò l'ammortizzatore ha più tempo per riprendersi. Inoltre, non è desiderabile che l'estremità posteriore rimbalzi in aria nella sabbia.

Le caratteristiche necessarie della forza della molla non cambiano probabilmente di molto tra una pista dura ed una pista di sabbia. Potrebbero essere preferibili sospensioni anteriori leggermente più rigide per piste di sabbia per aiutare a mantenere in alto l'estremità anteriore e migliorare la stabilità in linea retta.

Su piste fangose, sono preferibili molle anteriori e posteriori più rigide in quanto la CR diviene molto più pesante con l'accumulo di fango.

Se non si compensa per il peso addizionale del fango accumulato durante la gara, la CR non viene ammortizzata a sufficienza e la manovrabilità si deteriora; le sospensioni verranno compresse ed oscilleranno per la gran parte del tempo e la CR non si comporterà in modo bene.

Nel caso di una pista veloce e dura senza grandi salti, è probabilmente possibile utilizzare una molla normale. Una molla di finecorsa è più morbida - sia in fase di compressione che di finecorsa. Con un'ammortizzazione di finecorsa più morbida, la ruota segue il terreno

scosso e le piccole gobbe con maggiore facilità e la moto si comporta in modo migliore. Con molta ammortizzazione di finecorsa, la ruota ritorna molto più in contatto col terreno abbastanza velocemente dopo ciascuna gobba. Il risultato è una perdita di trazione con tempi di giro inferiori.

GUIDA REGOLAZIONE SOSPENSIONI

Seguire le procedure descritte in basso per regolare accuratamente la CR utilizzando il metodo descritto alle pagine 24—26. Ricordare di eseguire tutte le regolazioni in incrementi di uno scatto. Eseguire un giro di prova dopo ciascuna regolazione.

Regolazione forcella

Regolazioni a seconda del tipo di pista

Pista a superficie dura	Iniziare con l'impostazione standard. Se le sospensioni fossero troppo rigide/morbide, regolare in base alla tabella riportata in basso.
Pista di sabbia	Regolare su una posizione più rigida. Esempio: — Ruotare il registro dell'ammortizzazione della compressione in una posizione più rigida. — Installare la molla opzionale più rigida. (In questo caso, regolare l'ammortizzazione della compressione su una posizione più morbida e quella di finecorsa su una più rigida).
Pista fangosa	Regolare su una posizione più rigida in quanto l'accumulo di fango aumenta il peso della CR. Esempio: — Ruotare il registro dell'ammortizzazione della compressione in una posizione più rigida. — Installare la molla opzionale più rigida.

Regolazioni per ammortizzazione troppo morbida/rigida

	Sintomo	Azione
Sospensioni morbide	Corsa iniziale troppo morbida: <ul style="list-style-type: none">• La sterzata è troppo veloce.• L'estremità anteriore salta in curva o durante la corsa in linea retta.	<ul style="list-style-type: none">— Provare regolazioni più rigide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto.— Provare regolazioni più rigide dell'ammortizzazione di finecorsa in incrementi da uno scatto.
	Corsa media troppo morbida: <ul style="list-style-type: none">• L'estremità anteriore sprofonda in curva.	<ul style="list-style-type: none">Se le sospensioni non sono rigide durante la corsa iniziale:<ul style="list-style-type: none">— Provare regolazioni più rigide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto.Se la corsa iniziale diviene rigida a causa della regolazione di cui sopra:<ul style="list-style-type: none">— Ridurre l'ammortizzazione di finecorsa in incrementi da uno scatto.— Provare regolazioni più morbide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. Se ciò non risolve il problema, installare la molla opzionale più rigida.
	Corsa finale troppo morbida: <ul style="list-style-type: none">• Raggiunge il finecorsa alla fine di un salto.• Raggiunge il finecorsa su gobbe grandi, specialmente in discesa.	<ul style="list-style-type: none">La corsa iniziale e media non è rigida:<ul style="list-style-type: none">— Provare regolazioni più rigide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto.La corsa iniziale e media è rigida:<ul style="list-style-type: none">— Installare la molla opzionale più rigida.Se la corsa iniziale è rigida dopo l'installazione della molla opzionale più rigida:<ul style="list-style-type: none">— Provare regolazioni più morbide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto.Se la corsa iniziale è ancora morbida dopo l'installazione della molla opzionale più rigida:<ul style="list-style-type: none">— Provare regolazioni più rigide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto.Se la corsa finale è ancora morbida dopo l'installazione della molla opzionale più rigida:<ul style="list-style-type: none">— Aumentare il livello dell'olio della forcella in incrementi di 5 mm.

	Sintomo	Azione
Sospensioni morbide	L'intera corsa è troppo morbida: <ul style="list-style-type: none"> • L'estremità anteriore scrolla, • La forcella raggiunge il finecorsa inferipresu qualsiasi tipo di terreno. 	<ul style="list-style-type: none"> — Installare la molla opzionale più rigida. — Provare regolazioni più rigide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. — Aumentare l'ammortizzazione di finecorsa in incrementi da uno scatto.
Sospensioni rigide	Corsa iniziale troppo rigida: <ul style="list-style-type: none"> • Rigidità su piccole gobbe guidando a tutto acceleratore in linea retta. • Rigidità su piccole gobbe in curva. • La forcella anteriore scappa mentre si guida a tutto acceleratore in linea retta. 	<ul style="list-style-type: none"> • Provare regolazioni più morbide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. — Ridurre l'ammortizzazione di finecorsa in incrementi da uno scatto. • Controllare se vi è sporco nei parapolveri; controllare se l'olio della forcella è contaminato. <p>NOTE:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se restano ancora rigide in curva, ridurre l'ammortizzazione di finecorsa in incrementi da uno scatto. Se ciò non risolve il problema, installare la molla opzionale più rigida. • Se la molla più rigida rende le sospensioni eccessivamente rigide sull'intera gamma della corsa, provare regolazioni più morbide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto fino a ottenere l'ammortizzazione desiderata per l'orsalmisile.
	Corsa media troppo rigida: <ul style="list-style-type: none"> • Rigidità sulle gobbe in curva. • L'estremità anteriore scappa in curva. • Sospensioni rigide sulle gobbe, specialmente in discesa. • In frenata l'estremità anteriore sprofonda durante la corsa iniziale e quindi diviene rigida. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se la corsa iniziale non è rigida: <ul style="list-style-type: none"> • Provare regolazioni più rigide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. (Ciò dovrebbe produrre una buona azione della forcella dalla corsa iniziale a quella media). • Se la corsa iniziale e quella media sono rigide: <ul style="list-style-type: none"> — Provare regolazioni più morbide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. — Ridurre l'ammortizzazione di finecorsa in incrementi da uno scatto.
	Corsa finale troppo rigida: <ul style="list-style-type: none"> • Non raggiunge il finecorsa alla fine dei salti in fornisce una sensazione di rigidità. • Rigidità su grandi gobbe specialmente in discesa. • Rigidità su grandi gobbe in curva. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se la corsa iniziale e quella media sono rigide: <ul style="list-style-type: none"> • Provare regolazioni più rigide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. (Ciò dovrebbe produrre una buona azione della forcella dalla corsa iniziale a quella media). • Se la corsa finale è ancora rigida dopo la regolazione di cui sopra oppure: <ul style="list-style-type: none"> • Provare regolazioni più morbide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. • Se l'intera corsa sembra rigida dopo la regolazione di cui sopra: <ul style="list-style-type: none"> — Provare regolazioni più morbide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto fino a ottenere l'ammortizzazione desiderata nella corsa iniziale. — Abbassare il livello dell'olio di 5 min.
	L'intera corsa è troppo rigida: <ul style="list-style-type: none"> • Sospensioni rigide su qualsiasi tipo di terreno: 	<ul style="list-style-type: none"> • Provare regolazioni più morbide dell'ammortizzazione della compressione in incrementi da uno scatto. — Ridurre l'ammortizzazione di finecorsa in incrementi da uno scatto. — Abbassare il livello dell'olio di 5 min.

Regolazione sospensioni posteriori

Regolazione a seconda del tipo di pista

Pista a superficie dura	Iniziare con l'impostazione normale. Se le sospensioni fossero troppo rigide/morbide, regolare seguendo la tabella in basso.
Pista di sabbia	Abbassare l'estremità posteriore (per migliorare la stabilità della ruota anteriore) aumentando l'abbassamento per la gara (ridurre la precarica della molla). Esempio: — Ruotare il registro dell'ammortizzazione della compressione e specialmente il registro dell'ammortizzazione di finecorsa su una posizione più rigida. — Aumentare l'abbassamento per la gara standard (da +5 a 10 mm in più).
Pista fangosa	Regolare su una posizione più rigida in quanto l'accumulo di fango aumenta il peso della CR. Esempio: — Regolare i registri dell'ammortizzazione della compressione e di fine corsa su impostazioni più rigide. — Installare la molla opzionale più rigida. — Ridurre l'abbassamento per la gara standard (da -5 a 10 mm in meno).

Sintomi e regolazioni

- Iniziare sempre dalle impostazioni standard.
- Ruotare i registri della compressione e di finecorsa a bassa velocità in incrementi da uno scatto ed il registro della compressione ad alta velocità in incrementi da 1/12 di giro alla volta. Regolazioni da due o più scatti o giri alla volta possono causare l'oltrepassamento della regolazione migliore. Eseguire un giro di prova dopo ciascuna regolazione.
- Se, dopo una regolazione, le sospensioni forniscono una sensazione inusuale, trovare il sintomo corrispondente nella tabella e provare regolazioni dell'ammortizzazione della compressione e/o di finecorsa più rigide o più morbide fino ad ottenere le impostazioni corrette descritte.

	Sintomo	Azione
Sospensioni rigide	Le sospensioni sembrano rigide su piccole gobbe.	1. Provare una regolazione più morbida della compressione a bassa velocità. 2. Se le sospensioni sembrano ancora rigide, provare ulteriori regolazioni più morbide per la compressione a bassa e ad alta velocità contemporaneamente.
	Le sospensioni sembrano rigide su grandi gobbe.	1. Provare una regolazione più morbida della compressione a bassa velocità. 2. Se le sospensioni sembrano ancora rigide, provare ulteriori regolazioni più morbide per la compressione a bassa e ad alta velocità contemporaneamente.
	L'intera corsa è troppo rigida	1. Provare ulteriori regolazioni più morbide per la compressione e di finecorsa a bassa e ad alta velocità contemporaneamente. 2. Se le sospensioni sembrano ancora rigide, sostituire la molla con una più morbida (opzionale) ed iniziare dall'impostazione standard verso impostazioni più morbide.
Sospensioni morbide	L'intera corsa è troppo morbida.	1. Provare regolazioni più rigide per la compressione a bassa e ad alta velocità contemporaneamente. 2. Se si continua ad avere un'impressione di eccessiva morbidezza, sostituire la molla con una più rigida (opzionale) e regolarla a partire dalla predisposizione standard verso quella più rigida.
	L'estremità posteriore oscilla.	1. Provare ulteriori regolazioni più rigide per la compressione e di finecorsa a bassa e ad alta velocità contemporaneamente.
Le sospensioni raggiungono il finecorsa inferiore.	Le sospensioni raggiungono il finecorsa inferiore alla fine dei salti.	1. Provare una regolazione più rigida della compressione ad alta velocità. 2. Se la molla continua a giungere sino a fine corsa, provare delle regolazioni di compressione più rigide ad alta e bassa velocità, e, se del caso, sostituire la molla con una più rigida (opzionale).
	Le sospensioni raggiungono il finecorsa inferiore dopo fine dei salti.	1. Provare una regolazione più rigida della compressione a bassa velocità. 2. Se la molla continua a giungere sino a fine corsa, provare delle regolazioni di compressione più rigide ad alta e bassa velocità, e, se del caso, sostituire la molla con una più rigida (opzionale).
	Le sospensioni raggiungono il finecorsa inferiore dopo la fine di gobbe continue.	1. Provare una regolazione più morbida dell'ammortizzazione di finecorsa. 2. Se la molla continua a giungere sino a fine corsa, provare delle regolazioni di compressione più rigide ad alta e bassa velocità, e una regolazione più morbida dello smorzamento dell'estensione, e, se del caso, sostituire la molla con una più rigida (opzionale).

Estremità posteriore

Se vi fossero dei problemi con la trazione della ruota posteriore è possibile utilizzare una precarica leggermentemaggior della moHa. Invece di impostare & 8mm di abbassamento, è possibile impostare 90 mm o anche 85 mm in modo che il retro della CR sia più alto. Ciò fornisce una trazione taiggiore a causa "Heli'angolo del forcellone e della posizione del centro di gravità.

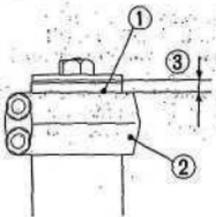
In contrasto, è possibile avere dei problemi con lo scuotimento della, testa, deik sterzo in condizioni che richiedono unusojrequeritede^ freno anteriore, eppure, si possono verificare, condizioni in; cui-la, QK tende a sterzare troppo rapidamente. In questi casi è consigliabile abbassare il retro della CRit/n^riduzione deHaprecarica della, molla, posteriore causar l'aumento dell'angolo e delravnacorsa della forcella aumentando cosila stabilità in linearetta.

Altezza/angolo forcella

La posizione dei gambali dgUafforeHa, nei arresti sono può venire regolata.

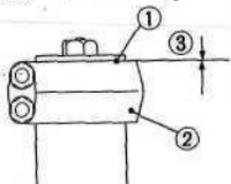
Allineare la scanalatura della cariba deHa forcenab^n la superficie superiore dei morsetto superiore della forcella. Se si installa la ruota opzionale da ^OpoUici, ajlin>are l'estremità superiore della canna dellaforcella, e non la sommità del tappo della forcella, con la sommità, del morsetto superiore della forcella.

Posizione standard:



- 1 W SCANALATURA
- (2) MORSETTO SUPERIORE FORCELLA
- (3) POSIZIONE STANDARD PER RUOTA ANTERIORE OPZIONALE P'AR 7 mm

Posizione standard per la ruota anteriore opzionale:



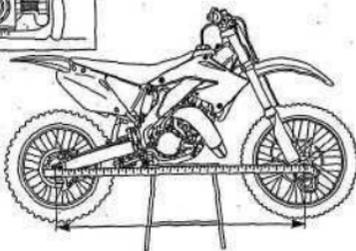
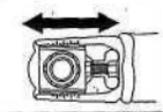
- (1) KSTREMITÀ SUPERIORE CANNA FORCELLA
- (2) MORSETTO SUPERIORE FORCELLA
- (3) POSIZIONE STANDARD PER RUOTA ANTERIORE OPZIONALE 0 mm

Passaggio

È possibile regolare la catena sulforcellone più iri avanti o più indietro all'interno della-gamma di regolazione ed aggiungere o rimuovere maglie comereccesario. Con l'assale più in avanti è possibile ottenere; tana trazione leggermeite migliore. Se vi sono tolte sezioni di pista veloci; sarà meglio impostare un' passò delle- ruote leggermentè più lungo. Su una pista con molti passaggi veloci, il passò lungo lavora bene. Se la pistaè più convoluta; come una-pista da supercrOsSjè iormàlinerite meglio utilizzare "un passo più corto; Ciò" specialihentè se la trazioneè scarsa. Un passopiù còrito trasferisci anche più "pessi all'indietrè-aiutando la CR iti curva e per- il sollevamento deUaruota anteriore;

Questa regolazione del passo può essere utilizzata; ottenere un'avancòrsa maggiorero; minore come **menzionato prima.**

È necessario rendersi conto che queste regolazioni della parte ciclistica causano sottili cambiamenti della manovrabilità generale. Quando si cambiano i miglioramenti nell'ape>pecificatè, S6 si cambia il passo delle ruote, accertarsi, di ricorAtrollare l'abbassamento per la gara e regolare, se necessario.



Proiezioni degli effetti sull'erogazione della potenza & sulla trazione

Invece di fare affidamento su modifiche del motore che sono spesso inaffidabili per migliorare le prestazioni del motore; si dovrebbe prima provare a regolare l'erogazione della potenza del motore standard in funzione del terreno e delle condizioni del percorso. Il modo più semplice per eseguire ciò consiste in cambiare i rapporti, cosa che permette di utilizzare una parte diversa della gamma di potenza del motore.

La p'ir^ della gamma "Sj pofenzti utilizzata può essere selezionata nel modo più efficiente cambiando il rapporto della trasmissione eiale utilizzando le opzioni opzionali. In questo modo l'erogazione di potenza può essere fatta corrispondente più esattamente alla trazione disponibile che cambia da un giorno all'altro a seconda del tipo di terreno della pista. Allo stesso modo, il numero di cambiamenti di Velleità necessari per ogni giro; oppure per sezione critiche specifiche, può essere "regolato" in modo da ridurre i tempi di giro con un semplice cambiamento della corona

Queste Corone (ruote dentate ruota posteriore) sono disponibili in incrementi di due denti in meno o in più, della corona standard. Questa piccola differenza è sufficiente per aumentare o diminuire la velocità della ruota in modo da ottenere la massima velocità della CR.

-TI- Rapporti più alti (numero denti corona inferiore) producono un trasferimento della potenza al suolo inferiore e permettono la trazione; della ruota posteriore quando la pista, è scivolosa (bagnata, sabbiosa, Ujfor da cretosi ecc.).
-RapBortpiù-ba'st (numero di denti corona maggiore) producono un trasferimento della potenza al suolo maggiore e permettono di utilizzare la massima trazione possibile della ruota posteriore.

Alcune piste all'aperto vengono bagnate prima della prima gara e quindi solo leggermente o addirittura per niente durante la giornata. Ciò fornisce una pista scivolosa durante le prime gare che cambia quindi da condizioni di trazione da buone a ottime per parte della giornata ritornando quindi ad una consistenza scivolosa con un Fondo estremamente duro. In teoria, i rapporti dovrebbero essere regolati per adattarsi a tutte queste condizioni.

- Bagnato e scivoloso o sabbioso: utilizzare meno denti della corona standard per mantenere bassi i giri del motore ed evitare slittamenti indesiderati della ruota. Il motore potrebbe abbassarsi di giri in curva e in tali casi sarà necessario compiere azionando la leva della frizione; un cambio di marcia potrebbe fornire un cambiamento di velocità troppo drastico.
- Condizioni medie: utilizzare la corona standard.
- Fondo duro (ma non scivoloso): utilizzare più denti della corona standard per mantenere alti i giri del motore mentre esso produce la massima potenza. Ciò può richiedere un ulteriore cambio alla marcia più alta in certe sezioni mentre a volte è possibile semplicemente tenere alti i giri, accelerando un poco più a lungo.

Un altro esempio dei benefici che si ottengono da un appropriato adeguamento alle condizioni del terreno può venire meglio compreso quando si corre su un tracciato in sabbia. Naturalmente, la parte anteriore del mezzo va tenuta leggera in modo che la ruota possa praticamente galleggiare. In termini generali, è più facile mantenere un assetto ideale con massima trazione della ruota posteriore ed estrema leggerezza della parte anteriore del mezzo con un rapporto maggiore di quello di serie in quanto si rimane più a lungo nella zona di erogazione della potenza di ciascuna marcia.

Se si corre con un rapporto troppo basso nella sabbia, è possibile notare che si viene superati molto rapidamente e che la parte anteriore del mezzo sembra molto pesante. La sterzata con la ruota anteriore della CR nella sabbia non è desiderabile. Un rapporto più alto permette di sterzare in modo più efficiente utilizzando l'acceleratore e la posizione del corpo.

A volte, l'alternanza di rapporti può essere di aiuto anche se le condizioni della pista rimangono consistenti durante la giornata. Se vi sono sezioni di pista in cui è necessario imballare il motore (invece di perdere tempo per cambiare nella marcia più alta), forse un rapporto più alto (una corona più piccola) può aiutare.

Quando si cambiano i rapporti, far controllare i tempi di giro (prima e dopo il cambiamento) da un assistente per ottenere delle osservazioni obiettive sui cambiamenti. Utilizzare un cronometro; le sensazioni personali non sono affidabili in quanto, se si eliminano gli slittamenti della ruota, si può avere la sensazione di procedere più lentamente ma in realtà il tempo di giro viene abbassato aumentando leggermente la velocità in ciascuna sezione della pista.

Tutto è però un compromesso e perciò è a volte necessario sacrificare le prestazioni in una sezione del percorso per ottenere un tempo totale migliore. Si dovrebbe mirare ai tempi di giro migliori senza preoccuparsi troppo se in alcuni tratti i rapporti, sembrano sbagliati. Naturalmente queste raccomandazioni vanno seguite tenendo in considerazione l'abilità del pilota, il percorso effettivo (lungo, corto, collinoso, ecc.) della pista e lo stile personale. Generalmente, però, queste raccomandazioni si adattano alla maggior parte delle condizioni e dei piloti. Se valga o meno la pena di impiegare lo sforzo ed il tempo necessari a cambiare i rapporti per poter ottenere una posizione migliore alla fine della gara è naturalmente una decisione personale.

La selezione di una battistrada e di una mescolata corretta può fare una grande differenza. I pneumatici di cui è dotata la motocicletta CR sono un perfetto "mezzo ideale" per la varietà di condizioni di terreno che la maggior parte dei corridori si troverà quasi certamente ad affrontare.

Il disegno dei pneumatici da motocross si è sviluppato in un'area di intenso studio. Le descrizioni qui fornite danno ai piloti della CR una conoscenza di base dei fattori relativi al disegno dei pneumatici in modo da poter utilizzare pneumatici appropriati per ottenere i migliori risultati in gara. Ulteriori informazioni sono disponibili nella sezione di manutenzione a pagina 23. Ottenere informazioni più complete dai vari rappresentanti è rivenditori dei diversi fabbricanti.

- Un terreno rigido o scivoloso richiede dei pneumatici con molte protuberanze relativamente corte, una vicina all'altra, allo scopo di ottenere la massima possibile area di contatto con la superficie del tracciato. La mescolata deve essere più morbida per fornire trazione ma non talmente morbida da consentire la deformazione dei tacchetti. Questi pneumatici tendono a consumarsi piuttosto rapidamente a causa della combinazione di gomma morbida e terreno duro.

- Terreni appiccicosi o fangosi richiedono un disegno più aperto per evitare impaccamenti. La mescolata utilizzata in queste condizioni può essere più dura per evitare che i tacchetti relativamente lunghi possano piegarsi in accelerazione o consumarsi rapidamente.

- Terreni morbidi e sabbiosi vengono affrontati nel modo migliore con pneumatici simili a quelli per terreni appiccicosi o fangosi ma con un numero di tacchetti leggermente superiore.

Non allontanarsi dalle dimensioni dei pneumatici raccomandate dal fabbricante in quanto ciò può influenzare la manovrabilità e perfino l'accelerazione.

Qualsiasi serio sforzo competitivo si guadagna da esperienze precedenti. Informazioni sui rapporti utilizzati, sulle condizioni meteorologiche/ quota e getti, sui pneumatici e sulle azioni delle sospensioni possono essere attori importanti per la gara successiva sulla stessa pista o anche su una simile. Il modo migliore per ordinare tutte queste informazioni che permettono di ottenere le migliori prestazioni possibili su un dato circuito in condizioni specifiche consiste nel registrare le impostazioni dei vari componenti con i commenti del caso in un registro per la manutenzione, la messa a punto e la gara.

Un registro può ricordare quando la manutenzione necessaria è stata eseguita, quando essa sarà nuovamente necessaria e specificamente quali regolazioni sono state eseguite per una determinata pista e quando. Inoltre, cosa più importante, sarà possibile sapere se tali regolazioni specifiche o selezioni di componenti hanno avuto successo o meno. Un registro, può ricordare le sospensioni, i rapporti, i pneumatici ed i getti utilizzati con successo su una determinata pista nel passato. Ciò può servire anche per ricordarsi del punto del percorso dove l'altro concorrente era stato quasi in grado di sorpassarvi all'ultimo giro, e così si rimane avvisati.

Annotazione tempi

Questo manuale elenca i tempi di manutenzione ogni alquante gare o alquante ore di lavoro. Dato che tutte le gare sono diverse, il modo più efficace di provvedere alla manutenzione consiste nel tenere nota delle ore di lavoro della CR. Il tipo di "stima" utilizzato ufficialmente è sufficiente per tale proposito. E' possibile registrare i tempi come per i tempi di utilizzo degli aerei (senza però l'aiuto di un cronometro elettrico). Tutti i tempi di lavoro vengono annotati in ore e decimi di ora (ogni sei minuti rappresentano un decimo di ora).

Annotazione operazioni di manutenzione

Le operazioni di manutenzione periodica che devono essere registrate includono: fasce elastiche, V, afo e risultati dei controlli di cilindro, pistone e

- Frequenza della necessità di decarbonizzazione con urti olio particolare.
- Quando è stata eseguita per l'ultima volta la manutenzione dei cuscinetti perno del sistema di ammortizzatori posteriore e del farcellone.
- Cambi di cambio, forcella e ammortizzatore.
- Sostituzioni catena, corona, guida catena e pattini.
- Cambio liquido di raffreddamento e sostituzione componenti relativi.
- Sostituzioni candela, pastiglie frenicavidi comando.

Inoltre, sarà necessario registrare tutte le irregolarità osservate nell'usura dei componenti in modo da ricordare di tenere sotto controllo tali aree nel futuro.

Annotazione operazioni di messa a punto

Alcune delle informazioni di messa a punto che si vogliono conservare nel proprio libro di dati devono anche comprendere la combinazione delle predisposizioni o dei componenti che hanno meglio funzionato in un certo particolare luogo, e che potrebbero di nuovo funzionare ugualmente bene in altre simili condizioni.

Alcune di queste voci sono:

- Condizioni base della pista, quota e temperatura per ciascuna prova della gara.
- Impostazioni delle sospensioni e regolazioni della parte ciclistica provate e selezionate,
- Selezioni di rapporti alternativi e risultati degli stessi.
- Selezione pneumatici e pressione aria.
- Cambiamenti carburatore.

Annotazioni sulla gara

Le informazioni da registrare in questa sezione possono includere:

- Posizionamento in ciascuna prova e piazzamento finale.
- Osservazioni utili per migliorare le proprie prestazioni future.
- Annotazioni sul posizionamento al cancello di partenza o sulle varie parti del percorso che potrebbero rivelarsi utili nel futuro.
- Sezioni del percorso in cui si è imboccata una traiettoria sbagliata permettendo un sorpasso troppo facile.
- Annotazioni su quelle strategie/ utilizzate dagli altri concorrenti che valgono la pena di essere ricordate.

Quanto sopra è un esempio di come annotare i tempi per i componenti del motore e delle sospensioni, i risultati di gara, le regolazioni e le operazioni di manutenzione eseguite ed i componenti eventualmente sostituiti in una giornata particolare.

Considerare anche l'uso di penne o matite di colore diverso per annotare informazioni specifiche, importanti o particolari. Per esempio, i tempi di lavoro possono essere annotati in nero, i risultati di gara in blu, i cambiamenti dei getti in rosso e le impostazioni delle sospensioni/telaio, assieme alle selezioni dei rapporti in verde. Ciò aiuterà ad identificare le varie voci con una sola occhiata.

Valore usato

Sebbene il proprio "giornale di corsa" possa essere di importanza critica per il futuro sviluppo delle proprie prestazioni, precise indicazioni sulle attività di manutenzione possono anche essere un decisivo punto di vantaggio per la vendita del proprio motociclo al prossimo proprietario, specialmente quando il mercato rigurgita di numerose altre motociclette da corsa usate.

Vi è un numero di parti di ricambio che devono essere portate sul luogo della gara per assicurare la funzionalità e la durata della gara *stessa*: Oltre ai soliti dadi, bulloni, rondelle, viti, cinghie, fili, funicelle di plastica, fascette sigillanti ai siliconi, gentili di pulizia e di contatore, grassi vari, considerare quanto segue: -i

PARTI DI RICAMBIO BASILARI

Candele
Filtro(i) aria (puliti e oliati, sigillati in un sacchetto di plastica)

Getti/spilli opzionali carburatore
Catena e maglie principali

Pattini guida catena
Guida catena

Rulli catena
Canne forcella (destro e sinistro)

Parafanghi
Targhe numero anteriore e laterale

Manopole
Leve (freno e frizione)

Supporto leva frizione sul manubrio
Acceleratore

Cavo acceleratore
Pedale cambio

Pedale freno
Raggi (anteriori e posteriore, ciascun lato)

Ruote dentate - sia più grandi che più piccole di quelle standard - per cambio rapporto

Questa è la *cosa* di cui si parla
Dadi, bulloni, rondelle e viti assortiti

Ricambi (preferibili)

Cilindro principale freno anteriore

Ruote e pneumatici (anteriore e posteriore, montati)
Dischi frizione e olio cambio

Parte superiore (Completa)
Tubi radiatore

Protezioni radiatore (sinistra e destra)
Poggiatesta

Tubi freni anteriore e posteriore
Sedile
Componenti accensione

ATTREZZI GENERALI!

Bussola
Cacciari - a latta e a erose Nq VI, > 2i'3

Chiave inglese-grande regolabile
Chiavi - fisse e a tubo

Chiavi esagonali (AJEil)
Chiave - per raggi

Chiave torsometrica (scala metrica con arresto a scatto)
Pinze - standard / abecchi, auto bloccanti

Martello - Testa di plastica
Siringa con arresto regolabile

Manometro pneumatici
Ferre pneumatici

Pompa per pneumatici b serbatoio aria
ATTREZZI DIBASE

Lampada
Corredo spessimetri

Pinze - fascette di sicurezza a filo
Cambi a cursore (metrico)

Attrezzi speciali Honda (pag. 52)

SCORTE ESSENZIALI

Horita ULTRA C17SHIGN OIL SPECIAL
Liquido per freni

liubrificanti per catene
Agente pulizia - zone di contatto

Composto dielettrico
Adesivo manopole

Agente bloccante
Pasta al bisolfuro di molibdeno (contenente il 40%

di bisolfuro di molibdeno)
Grasso bianco al litio

Grasso per cuscinetti ruote
Sigillante ai siliconi

Fascette di sicurezza a filo
Filo per nieccatrici

Nastro isolante
Antigelo

Nastro isolante

Ripulire regolarmente la motocicletta CR per proteggerne le rifiniture della superficie e controllare che non vi siano danni, usura o perdite di olio.

Quando si lava la CR, utilizzare sempre acqua o una miscela di acqua e detergente leggero (come liquido per piatti) onde evitare di scolorire simboli e decalcomanie.

ATTENZIONE:

• Evitare di spruzzare acqua ad alta pressione (tipica delle idropultrici per autovetture) nelle aree seguenti:

Mozi ruote

Pulsante spegnimento motore

Scarico della marmitta

Sotto al serbatoio del carburante

Catena di trasmissione

Sotto al sedile

Cilindro principale freno

Parapolvere della forcella anteriore

1. Dopo la pulizia, sciacquare accuratamente la motocicletta CR con abbondanza di acqua. Eventuali residui di forti detergenti possono corrodere le parti in lega.
2. Asciugare la CR, avviare il motore e lasciarlo girare per diversi minuti.
3. Lubrificare la catena di trasmissione subito dopo aver lavato ed asciugato la CR.
4. Provare i freni prima di utilizzare la CR. Per ripristinare le normali prestazioni del sistema frenante potrebbero essere necessari diversi azionamenti.

▲ AVVERTENZA

• Le prestazioni del sistema frenante potrebbero non essere buone subito dopo il lavaggio della CR.

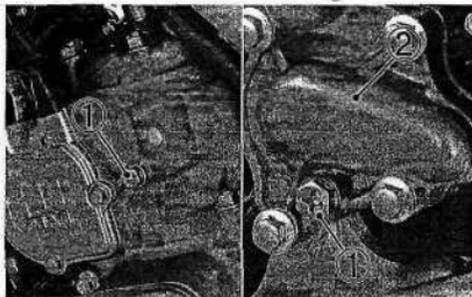
Per una lunga messa a riposo, come può succedere in inverno, è necessario prendere certe misure onde ridurre gli effetti del deterioramento derivante dal non uso della motocicletta CR. Inoltre, le riparazioni necessarie devono essere eseguite PRIMA del rimessaggio della moto, altrimenti, la necessità di tali riparazioni potrebbe essere stata dimenticata quando si riutilizza il mezzo.

PREPARAZIONE DELLA MOTOCICLETTA PER IL RIMESSAGGIO

1. Pulire completamente tutte le parti della CR. Se essa fosse stata esposta ad aria- o acqua marina, lavarla con acqua dolce e quindi asciugarla.
2. Scaricare il serbatoio del carburante in un contenitore per benzina di tipo approvato. Portare la valvola del carburante su OFF e rimuovere il bullone di scarico del carburatore. Scaricare il carburante in un contenitore per benzina di tipo approvato. Reinstallare il bullone di scarico.*

▲ AVVERTENZA

- La benzina è estremamente infiammabile ed in certe condizioni anche esplosiva. Eseguire queste operazioni in un'area ben ventilata ed a motore spento. Non fumare e non produrre fiamme o scintille nell'area di lavoro oppure dove la benzina viene conservata.
3. Togliere i bulloni di scarico del liquido per raffreddamento presenti sul cilindro e sul coperchio della pompa dell'acqua, per far colare il liquido. Dopo aver scaricato completamente il liquido di raffreddamento, accertarsi che le rondelle di tenuta siano in buone condizioni e quindi reinstallare i bulloni.



(1) BULLONI SCARICO

(2) COPERTURA DESTRA DEL CARTER

4. Lubrificare la catena di trasmissione.

5. Rimuovere la candela e versare un cucchiaio da tavola (15—20 cm³) di olio motore pulito nel cilindro. Con la candela a massa oppure col pulsante di spegnimento del motore premuto, far girare il motore diverse volte per distribuire l'olio e quindi reinstallare la candela.

6. Gonfiare i pneumatici alla pressione raccomandata.
7. Porre la CR sul banco da lavoro opzionale Honda o un equivalente per sollevare entrambi i pneumatici dal suolo.
8. Infilare uno straccio nell'uscita del silenziatore. Legare quindi un sacchetto di plastica sull'estremità del silenziatore per evitare l'ingresso di umidità.
9. Coprire la CR e conservarla in un luogo privo di polvere ed umidità.

FINE RIMESSAGGIO

1. Scoprire e pulire la CR.
2. Cambiare l'olio del cambio se sono passati più di 4 mesi dall'inizio del rimessaggio.
3. Scoprire l'estremità del silenziatore e rimuovere lo straccio infilato nella sua uscita.
3. Riempire di miscela (pag. 2) il serbatoio del carburante.
4. Versare lentamente il liquido di raffreddamento raccomandato nel radiatore fino al collo del foro di riempimento.

Capacità:

0,97 litri allò smontaggio

0,88 litri allo scarico

Inclinare leggermente la CR a sinistra e a destra per diverse volte per scaricare l'aria intrappolata nel sistema di raffreddamento. Se il livello del liquido si abbassa, aggiungere, altro liquido; e ripetere la procedura.

Installare saldamente il tappo del radiatore.

5. Eseguire tutti i controlli di manutenzione (pag. 11).

INFORMAZIONI DI SERVIZIO GENERALI

Regole per il servizio...

1. Utilizzare parti e lubrificanti originali Honda o raccomandati dalla Honda oppure degli equivalenti. L'uso di parti non originali e imperanti alle specifiche Honda possono causar danni alla CR.
2. Utilizzare gli attrezzi speciali designati appositamente per questo prodotto.
3. Installare guarnizioni, anelli ad O, coppiglie; piastri- ne di bloccaggio, anelli elastici, ecc. nuovi al momento del rimontaggio.
4. Per stringere bulloni o dadi, iniziare sempre dai bulloni di diametro maggiore, o eia quelli in posizioni interne, e serrarli alla coppia specificata in ordine diagonale ed a passi successivi, a meno che non sia richiesto un certo particolare ordine diversamente specificato.
5. Pulire le parti con solvente non infiammabile o ad alto punto di ignizione al momento dello smontaggio; lubrificare tutte le parti scorrevoli prima del rimontaggio.
6. Quando si installa il paraolio nuovo, accertarsi di lubrificare con grasso il labbro di tenuta. Se un paraolio e le parti relative sono stati lavati, ingrassare con il grasso appropriato il labbro del paraolio.
7. Dopo il rimontaggio, controllare che tutte le parti siano state installate in modo corretto e che funzionino in modo appropriato.
8. Utilizzare solo attrezzi metrici per il servizio della CR. Bulloni, dadi e viti del sistema metrico non sono intercambiabili con quelli del sistema inglese. L'uso di attrezzi ed elementi di fissaggio scorretti può causare danni alla CR.

Sicurezza generale

AVVERTENZA

- Non accendere mai il motore al chiuso. I gas di scarico contengono monossido di carbonio, un gas che può causare la perdita di coscienza e la morte.

AVVERTENZA

La frequente inalazione della polvere delle pastiglie dei freni, indipendentemente dalla loro composizione chimica, può essere pericolosa per la salute.

- Evitare la respirazione di particelle di polvere di freni.
- Non far mai uso di flessibili o spazzole ad aria per la pulizia dei complessi dei freni. Usare solamente aspirapolvere omologati (allo standard O&H).

AVVERTENZA

- La benzina è estremamente infiammabile ed in certe condizioni impetosa ed esplosiva; Esegui le operazioni in un'area ben ventilata ed a motore spento. Non fumare e non produrre fiamme o scintille. Evitare di incitare benzina in un contenitore conservato a temperatura ambiente.

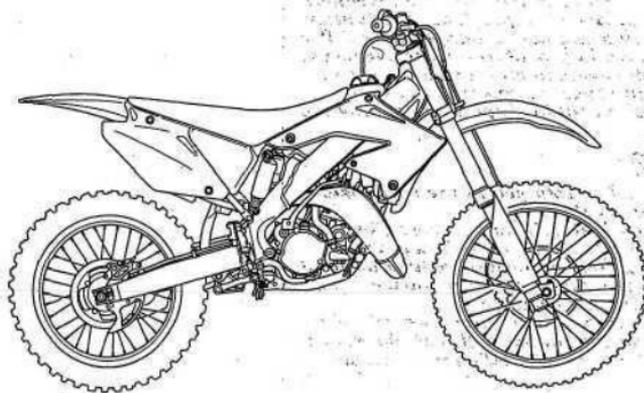
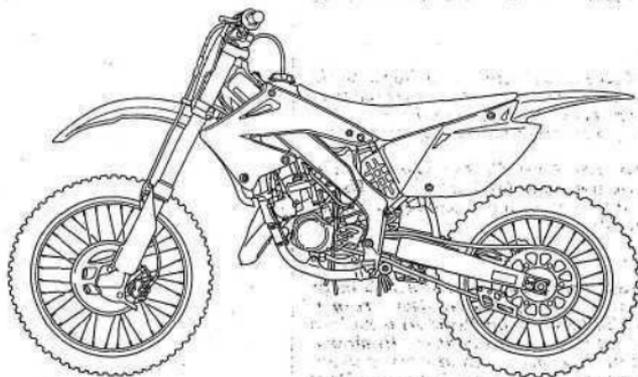
ATTENZIONE:

L'olio del cambio usato può causare il cancro della pelle se lasciato ripetutamente in contatto con la pelle senza protezione. Per questo motivo è improbabile che si verifichino lesioni se si maneggia l'olio usato quotidianamente. Si consiglia di lavare bene le mani con acqua sapone non appena possibile dopo l'uso.

AVVERTENZA

- **Utilizzare solo il compressore a pressurizzazione.** L'uso di altri compressori può causare lesioni gravi, o l'esplosione con conseguenti lesioni gravi.
- L'ammortizzatore posteriori non avvicinare fiamme o fonti di calore all'ammortizzatore.
- **Prima di gettare l'ammortizzatore, rilasciare la pressione dell'aria.** Rimuovere quindi la valvola dall'ammortizzatore.

Identificazione del modello



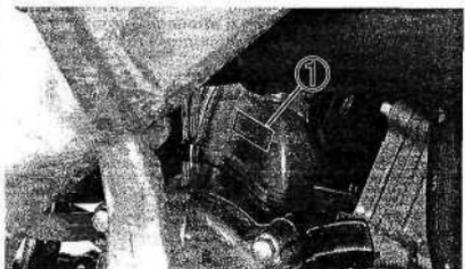
(1) NUMERO DI SERIE TELAIO

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



(1) NUMERO DI SERIE MOTORE

Il numero di serie del motore è stampato sul lato inferiore sinistro del carter.



(1) NUMERO IDENTIFICAZIONE CARBURATORE

Il numero di identificazione del carburatore si trova sul lato destro del carburatore stesso.

Dati tecnici per il servizio

mm

VOCE		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Deformazione testa cilindro		—	0,05
Cilindro	Diam. int.	A	53,976—53,983
		B	53,968—63,976
	Conicità	—	
	Ovalizzazione	—	
	Deformazione corona	—	
Pistone, spinotto, fascia elastica	Diam. est. pistone	A	53,933—63,940
		B	53,925—53,933
	Foro spinotto	16,002—16,015	
	Diam. est. spinotto	14,994—15,000	
	Gioco pistone-spinotto	0,002—0,021	
	Distanza estremità fascia elastica	0,40—0,56	
	Gioco fascia elastica-cava	0,046—0,080	
Gioco cilindro-pistone		0,035—0,050	0,07
Diam. int. testa di biella		19,002—19,014	19,022
Lunghezza libera molla frizione		36,1	35,2
Deformazione disco condotto frizione		—	0,15
Spessore disco conduttore frizione		2,92—3,08	2,85
Guida campana frizione	Diam. est. albero principale	19,959—19,980	19,940
	Diam. int. guida campana	20,000—20,03,1	20,050
Diam. est. alberino avviamento a pedale		16,466—16,484	16,450
Diam. int. pignone avviamento a pedale		16,516—16,634	16,550
Ingranaggio folle del dispositivo avviamento	Diam. est. albero secondario	16,983—16,994	16,970
	Diam. int. ingranaggio	17,016—17,034	17,050

mm

VOCE		STANDARD	-SEkvizio
Diam. int. forcella cambio	C	11,035—11,066	11,065
	ivs	11,035^11,066	11,065
Spessore forchetta-forcella cambio		4,9815^00	4,8
Diam. est. alberino forcella cambio	C	10,983—10,994	10,973
	D/s	10,983—10,994	10,973
Diam. int. ingranaggio	Ingranaggio M4, M5	23,020—23,041	23,060
	Ingranaggio CI	20,020—20,041	20,060
	Ingranaggio C2	27,020^27,041	27,060
	Ingranaggio C3	25,020—25,041	25,060
Diam. est. albero principale suUirigranaggio-M5		19,959—19,960	19,940
Diam. est. albero secondario	Su-boccolaingranaggioC3	23,983^3,880	23,940
	Su boccola ingranaggio C3	21,950—21,980	21,940
	Su-boccola ingr. CI e ingr. intermedio avviamento j	16,983—16,994	16,970
	Pianj.est. boccola ingranaggio	M4.M5	22,979—23,000
Diam. int. boccola ingranaggio	ci	19,979—20,000	19,950
	c2	26,979^27,000	26,950
	c3	24,979-26,000	24,850
Diam. int. boccola ingranaggio	M5	20,000—20,021	20,040
	c1	17,000—17,018	17,030
	C2	24,000—24,021	24,040
	c3-v	22,06&H22,021	22,040
Gioco laterale "piede di-biella		0,»-0,8	IV HV
Gioco assiale/raiale piede di biella		0,010^0,022	0,032
Scentratura pemc-di banco albero motore		0A	0,05

VOCE		STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Scentratura assale		—	0,2
Scentratura cereaione	Radiale	—	2,0
	Assiale	—	2,0
Lunghezza libera molla forcella		479	476
Scentratura canna forcella			0,2
Capacità olio forcella		462 cm ³	Mass.: 499 cm ³ Min.: 420 cm ³
Livello olio forcella		71	Mass.: 37 Min.: 113
Lunghezza installata molla ammortizzatore posteriore		266,5	Min.: 258
Pressione serbatoio		981 kPa (10,0 kgf/cm ²)	
Disco freno	Spessore	Anteriore	2,5
		Posteriore	3,5
	Deforma- zione	Anteriore	0,15
		Posteriore	0,15
Spessore pastiglia freno		Anteriore	4,4
		Posteriore	6,4
Diam. ini cilindro principale		Anteriore	11,00
		Posteriore	9,5?
"Diam!int. cilindro pinza ~"		Anteriore	27,00
		Posteriore	22,65

VOCE		STANDARD (20°C)
Avvolgimento primario		0,4—0,6 fi
Avvolgimento secondario.	Con cappuccio candela	15—22kTi
	Senza cappuccio candela	10—17kTi
Avvolgimento dell'alternatore	Giallo-Bianco	0,5—4 a
Bobina del generatore di impulsi dell'accensione	Blu/Giallo-Verde	180—280 H
Resistenza del sensore di posizione della valvola del gas	blu/verde - giallo/rosso	4—6Ω
Fasatura dell'accensione (segno "F")		30° ± 2° prima del punto morto superiore, wa 3.000 giri/min

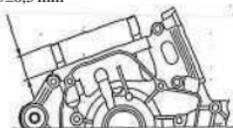
Valori di coppia

MOTORE

VOCE	Diam. x passo filetto	Coppia	
		N°m	kif-m
Candela	14 X 1,5	1,8	1,8
Dado testa cilindro	8x1,25	2,7	2,8
Dado montaggio cilindro	8X1,25	2,7	2,8
Prigioniero cilindro	6X1,25	12	12
Dado giunto del tubo di scarico	6X1,0	2,0	M.O.
Bullone del copercchio dell'alternatore	12X1,25	54	11V
Dado volano	6X1,0	5,8	5,8
Bullone del copercchio destro del basamento	6x1,0	1,0	1,0
Bullone del copercchio della frizione	18 x 1,0	6,9	7,0
Controdado tamburo frizione	6 x 1,0	9,8	1,0
Bullone della molla della frizione	8 x 1,25	26	2,7
Bullone pignone	10 x 1,25	64	6,5
Bullone ingranaggio conduttore primario	12 x 1,5	29	3,0
Bullone scarico olio	5X1,0	0,5	0,5
Bullone del copercchio sinistro della valvola RC	6X1,0	0,9	0,9
BuJlo Qedel copercchio destro della valvola RC	6X1,0	0,9	0,9
Dado della puleggia della valvola RC	6X1,0	1,0	1,0
Dado dell'albero della valvola RC	6X1,0	1,0	1,2
Bullone passante della piastrina di arresto della valvola RC	6X1,0	1,2	1,2
Bullone copertura pompa acqua	7X1,0	22	2,2
Girante pompa acqua	6X1,0	12	1,2
Perno centrale tamburo cambio	8X1,25	22	2,2
Bullone braccio di arresto tamburo cambio	6X1,0	9,8	1,0
Bullone controllo olio	6X1,0	9,8	1,0
Bullone scarico liquido raffreddamento	6X1,0	9,8	1,0
*Piastrina di fissaggio cuscinetto albero secondario	6X1,0	9,8	1,0
*Piastrina di fissaggio cuscinetto tamburo cambio	6X1,0	9,8	1,0
*Vite di montaggio della valvola a lamelle	3X0,7	0,1	0,1
Supporto cavo acceleratore	10x0,75	0,25	0,25
Vite arresto ago galleggiante	4x0,7	0,2	0,2
Getto principale	5,3x0,9	2,0	0,2
Letto miniox	4X0,7	1,0	0,1
Vite copercchio carburatore	4x0,7	2,0	0,2
Controdado vite arresto acceleratore	5x0,5	2,0	0,2
Vite camera galleggiante	4x0,7	3,4	0,35
Tappo scarico carburatore	22x1,0	3,9	-0,4
Starter		SA	0,35
Vite Arresto sede valvola galleggiante	3x0,5	1,0	m=
Bullone del filtro a rete	4x0,7	2,0	0,2
*Vite Torx del sensore di posizione della valvola del gas	4x0,7	2,0	0,2

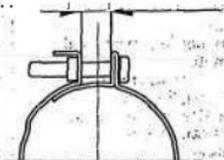
Prigioniero carter

24,5±0,5 mm



Vite fascetta isolatore:

3-4 ram



PAHTE CICLISTICA

VOCE	Diam. x passo filetto	Coppia	
		N°m	kgf-m
Dado t'annotto sterzo	26x1,0	108	11,0
Ghiera regolazione canotto sterzo	30X1,0	6,9	0,7
Tappo forcella	48x1,0	29	3,0
Controdado tappo-forcella	12x1,25	28	2,9
Vite di scarico della pressione dell'aria della forcella	5x0,8	4,0	0,1
*Bullone centrale forcella	30x1,0	64	5,5
*Buyone montaggio protezione forcella	6x1,0	6,9	0,7
Bullone fissaggio assale anteriore	8x1,25	2,0	2,0
Dado assale anteriore	16x1,5	20	9,0
Manicottino raggio anteriore/posteriore	BC3,5/4,5X0,5	88	0,4
Blocco cerchione anteriore/posteriore	8x1,25	3,9	1,2
Bullone copertura disco freno anteriore	6x1,0	12	1,3
Fermo cuscinetto ruota posteriore	50x1,5	13	4,5
Dado tisco freno anteriore	6x1,0	44	1,6
Daddisco freno posteriore	6x1,0	16	1,6
Bullone tubo freno	10x1,25	16	3,5
Valvola spurgo pinza freno	8x1,25	34	0,6
Bullone guida tubo freno anteriore	6x1,0	5,9	0,5
Vite guida tubo freno-posteriore	5x0,8	4,9	0,1
Controdado registro leva freno	5X0,5	1,0	0,6
Dado perno forcella oscillante	14x1,5	58	9,0
Braccio ammortizzazione posteriore (lato forcellone)	12x1,25	62	5,3
(lato coUegamehtoammortizzazione)		62	5,3
Collegamto ammortizzazione P9ster4pre	12x1,25		
(lato telaio)		62	5,3
Bullone montaggio ammortizzatore posteriore	12x1,26		
(lato telaio)		44	4,5
Dado estremità asta ammortizzatore posteriore	10x1,25	44	4,5
Registro ammortizzazione amioartizzatore	10x1,25	26	2,7
Dado assale posteriore	12x1,5	29	3,0
Controdado bullone registro catena di trasmissione	28x1,0	127	13,0
Corona trasmissione finale	8x1,25	26	2,7
Controdado molla ammortizzatore posteriore	5x1,5	32	3,3
*Bullone montaggio pinza freno anteriore	56x1,5	29	3,0
Perno pastiglia pinza freno	8x1,25	30	3,1
Tappo perno pastiglia pinza freno	10x1,0	18	1,8
*Bullone perno pinza freno anteriore	10x1,0	2,0	0,2
*Bullone perno pinza freno posteriore (lato staffa)	8x1,25	2,3	2,3
Bullone perno pinza freno posteriore (lato pinza)	8 x 1,25	12	1,2
*Bullone cilindro principale freno posteriore	12x1,25	27	2,8
Dado giunto cilindro principale freno posteriore	C. fit 1,0	13	1,3
Bullone montaggio motore	6x1,0	5,9	0,6
Dado piastra staffa motore	40x5,125	54	5,5
Bullone fissaggio pedale cambio	8x1,25	34	3,5
Bullone pedale avviamento	6X-1,0	12	1,2
Bullone della staffa del poggiatesta (superiore)	8x1,25	37	3,8
(inferiore)	12X1,25	54	5,5
Bullone supporto cilindro principale anteriore	10x1,25	42	4,3
Vite copercchio cilindro principale anteriore	6x1,0	9,8	1,0
Bullone copercchio cilindro principale posteriore	7x0,7	1,5	0,15
Dado perno leva freno	4x0,7	1,5	0,15
Bullone perno leva frizione	ex 1,0	5,9	0,6
Controdado perno leva frizione	6x1,0	2,0	0,2
Bullone montaggio sedile	6K 1,0	9,8	1,0
Bullone di montaggio del telaio secondario	8x1,25	26	2,7
	10x1,25	40	3,0

*Applicare Honda Thread Lock o un agente di bloccaggio equivalente

• **PARTE CICLISTICA (Continua)**

VOCE	Diam. x passo filetto	Coppia	
		N°h	kgf-m
Bullone fissaggio canna forcella (superiore)	8 x 1,25	22	2,2
(inferiore)	8 x 1,25	20	2,0
Bullone supporto superiore manubrio	8 x 1,25	22	2,2
Dado del supporto inferiore del manubrio	10 x 1,25	44	4,5
Bullone supporto leva frizione	6 x 1,0	8,8	0,9
Bullone alloggiamento acceleratore	6 x 1,0	8,8	0,9
Vite scatola alloggiamento acceleratore	4 x 0,7	2,0	0,2
Bullone installazione parafango posteriore (lato posteriore)	6 x 1,0	13	1,3
Vite inferruttore spegnimento motore	4 x 0,7	2,0	0,2
Guida catena	6 x 1,0	12	1,2
Bullone/dado rullo guida catena	8 x 1,25	12	1,2
*Vite del corsoio della catena	5 x 0,5	3,9	0,4
Bullone/perno pedala freno	8 x 1,25	25	2,6
Bullone supporto camera anteriore	6 x 1,0	12	1,2

* Applicare Honda Thread Lock o un agente di bloccaggio equivalente

I valori di coppia sopraelencati sono per i punti di serraggio più importanti. Se una certa coppia non è elencata, utilizzare gli standard forniti di seguito.

VALORI DI COPPIA STANDARD

Dimensioni	Coppia			Coppia	
	N-m	kgf-m		N-m	kgf-m
Bullone e dado da 5 mm'	0,50		Bullone flangiato da 6 mm (TIPO SH)	8,8	0,9
Bullone e dado da 6 ma'	1,0		e dado	12	1,2
Bullone e dado da 8 mm.	2,2		Bullone flangiato da 8 mm e dado	26	2,7
Bullone e dado da 10 mm	3,5		Bullone flangiato da 10 mm e dado	39	4,0
Bullone e dado da 12 mm	5,5				
Vite da 5 mm	0,4				
Vite da 6 mm	0,9				

Attrezziege

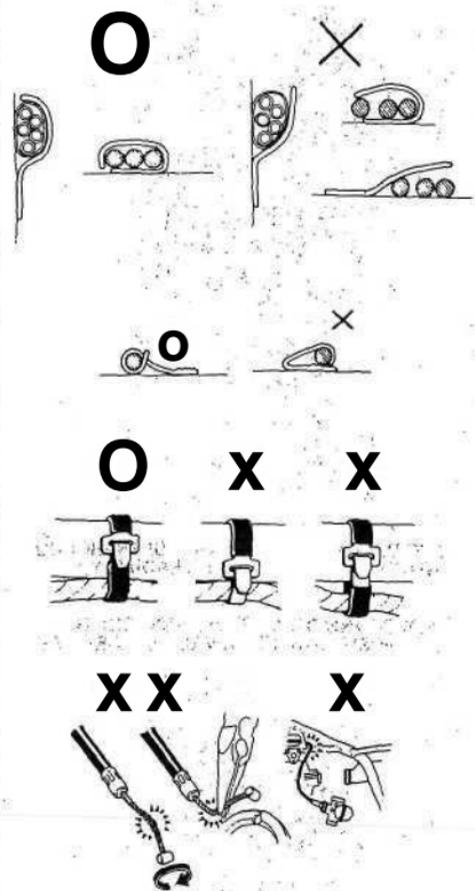
Descrizione	No. attrezzo*	Alternativa	No. attrezzo
Accessorio battitio tenuta forcella	Q7TMD—MAC0100		
Pinza per anelli elastici	Q7914—SA50001	Pinza per anelli elastici	07914—3230001;
Chiave canotto sterzo	07916—3710101	Chiave canotto sterzo.	07916-r371010q
Peso attrezzo rimozione	07741—0010201	Peso scorrevole	07936-3710200
Testi attrezzo rimozione, 12 mm.	07936—1660110		
Albero attrezzo rimozione	07936—1660120		
Estrattore carter	07937—4300001	Estrattore carter	07937—4300000
—Bullone esagonale, 6 mm	07PMC—KZ40100		
Battitio tenuta acqua	07945—KA30000		
Attrezzo rimozione corse cuscinetti	07946—3710500		
Albero attrezzo montaggio carter	07965—1660200		
Collare attrezzo montaggio carter	07965—1660302		
Adattatore filettato	07965—KA30000		

(Continua)

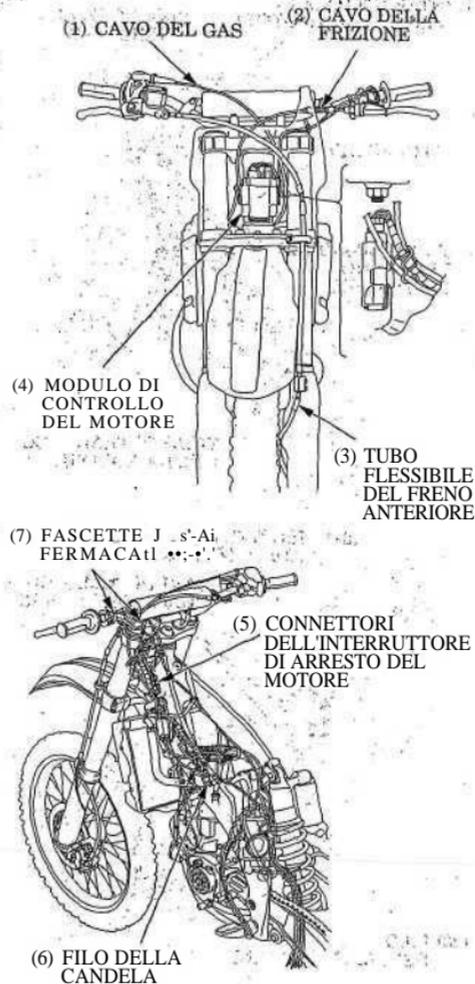
Descrizione	No. attrezzo	Alternativa	No. attrezzo "
Attrezzo rimozione cuscinetti, 7 mm	07931—KA30000		
Battitio cuscinetti, 7 mm	07946—KA30100		
Guida peso scorrevole, 16 mm	07PMG—KZ40100		
Accessorio guida peso scorrevole	07MAG—SP00102		
Manico attrezzo rimozione	07936—3710100		
Attrezzo rimozione cuscinetti, 17 mm	07936—3710300		
Impugnatura dell'ammortizzatore dello stelo della forcella	070MB—KSR0100		
Installatore del cuscinetto conico	07VME—KZ30100		
Albero dell'installatore	07VME—KZ30200		
Impugnatura dell'elemento conduttore	07949—3710001		
Chiave di arresto 0 48 x 15	07YMA—KZ40100		
Chiave raggio, 6,6 mm	070MA—KZ30100		
Misuratore livello galleggiante	07401—0010000		
Chiave raggi, 5,8 x 6,1 mm	07701—0020300		
Corpo chiave fermi	07710—0010401		
Attrezzo bloccaggio ingranaggi	07724—0010100		
Attrezzo bloccaggio tamburo	07724—0050002	Attrezzo bloccaggio tamburo	07724—0050100
Estrattore universale per cuscinetti	07631—0010000		
Attrezzo di bloccaggio universale	07725—0030000		
Estrattore volano	07733—0010000	Estrattore volano	07933—0010000
Battitio	07742—0020200		
Battitio interno, 30 mm	07746—0030300		
Accessorio, 28 x 30 mm	07946—1,870100		
Accessorio, 32 x 35 mm	07746—0010100		
Accessorio, 37 x 40 mm	07746—0010200		
Accessorio, 42 x 47 mm	07746—0010300		
Accessorio, 52 x 55 mm	07746E0010400		
Accessorio, 24 x 26 mm	07746—0010700		
Pilota, 12 mm	07746—0040200		
Pilota, 17 mm	07746—0040400		
Pilota, 19 mm	07746—0041400		
Pilota, 20 mm	07746—0040500		
Pilota, 22 mm	07746—0041000		
Pilota, 25 mm	07746—0040600		
Pilota, 28 mm	07746—0041100		
Albero attrezzo rimozione cuscinetti	07746—0050100		
Albero per la rimozione dei cuscinetti	07GGD—0010100		
Testa attrezzo rimozione cuscinetti, 20 mm	07746—0050600		
Testa attrezzo rimozione cuscinetti, 26 mm	07746—0050800		
Battitio	07749—0010000		
Chiave per controdadi, 20 x 24 mm	07716—0020100		

Sistemazione cavi e cablaggi

- Notare quanto segue per la sistemazione* di cavi e cablaggi.
- Un filo, un cablaggio o un cavo allentato può rappresentare un rischio per la sicurezza. Dopo averli fissati, controllare tutti i fili per accertarsi che siano ben saldi, J, s, r, y
- Non stringere x cavi controlla saldatura o l'estremità del morsetto, nel caso in cui si faccia uso di un morsetto con saldatura.
- Fissare i cavi ed il complesso conduttori al telaio per mezzo delle relative fascette per cavi, nei punti designati. Stringere le fascette in modo che solamente la superficie isolata si trovi a contatto dei cavi o del complesso conduttori.
- Istradare il complesso conduttori in modo che non risulti troppo tirato o troppo allentato.
- Istradare, il complesso conduttori evitando bordi taglienti o angoli acuti. Evitare inoltre anche le estremità protuberanti dei bulloni e delle viti.
- Proteggere i singoli cavi ed il complesso conduttori con nastro isolante o con tubi, nel caso in cui debbano trovarsi a contatto con bordi taglienti o su angoli acuti. Pulire accuratamente la superficie di attacco prima di applicare il nastro.
- Non utilizzare i cavi o il complesso conduttori con isolanti rotti. Ripararli avvolgendoli con nastro isolante protettivo, o sostituirli.
- Tenere il complesso conduttori lontano dai tubi di scarico o da altre parti molto calde.
- Controllare che gli anelli di tenuta siano correttamente inseriti nelle, pprie scanalature.
- Dopo aver fissato i morsetti, controllare ciascun cablaggio, per accertarsi che non interferisca con nessuna parte mobile o scorrevole....
- I cablaggi sistemati lungo il manubrio non devono essere troppo tesi, troppo allentati o pizzicati e non devono interferire con parti adiacenti o circostanti in tutte le posizioni dello sterzo.
- Dopo la sistemazione, controllare die i cablaggi non siano attorcigliati o piegati.



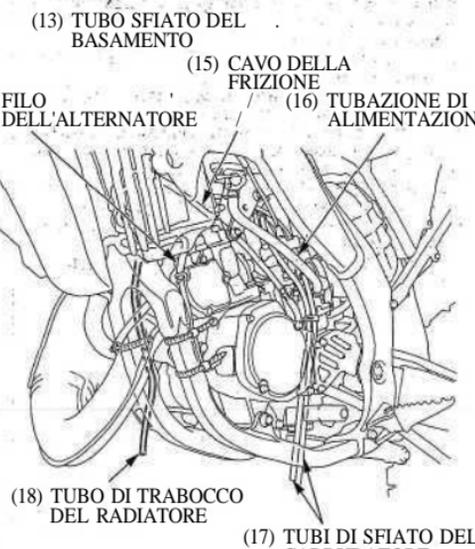
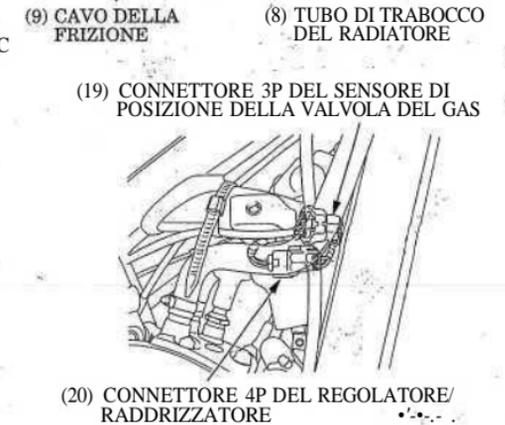
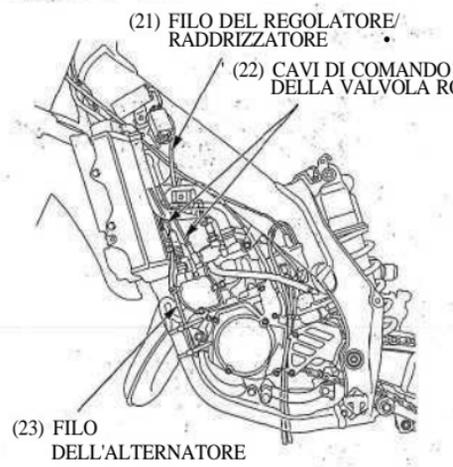
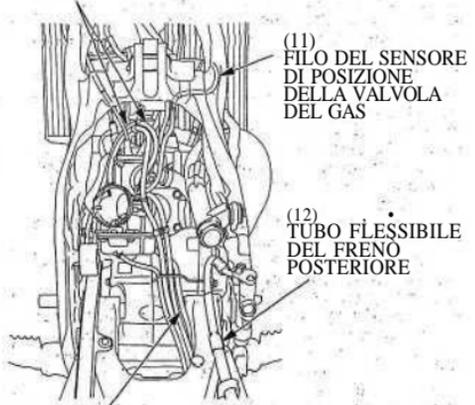
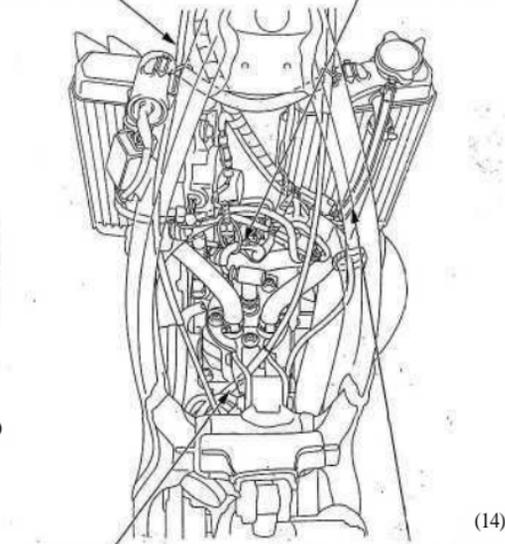
O CORRETTO
 x SCORRETTO



- (1) INTERRUTTORE DI ARRESTO DEL MOTORE (2) CAVO DELLA FRIZIONE

- (6) CAVO DEL GAS (7) FILO DELLA CANDELA

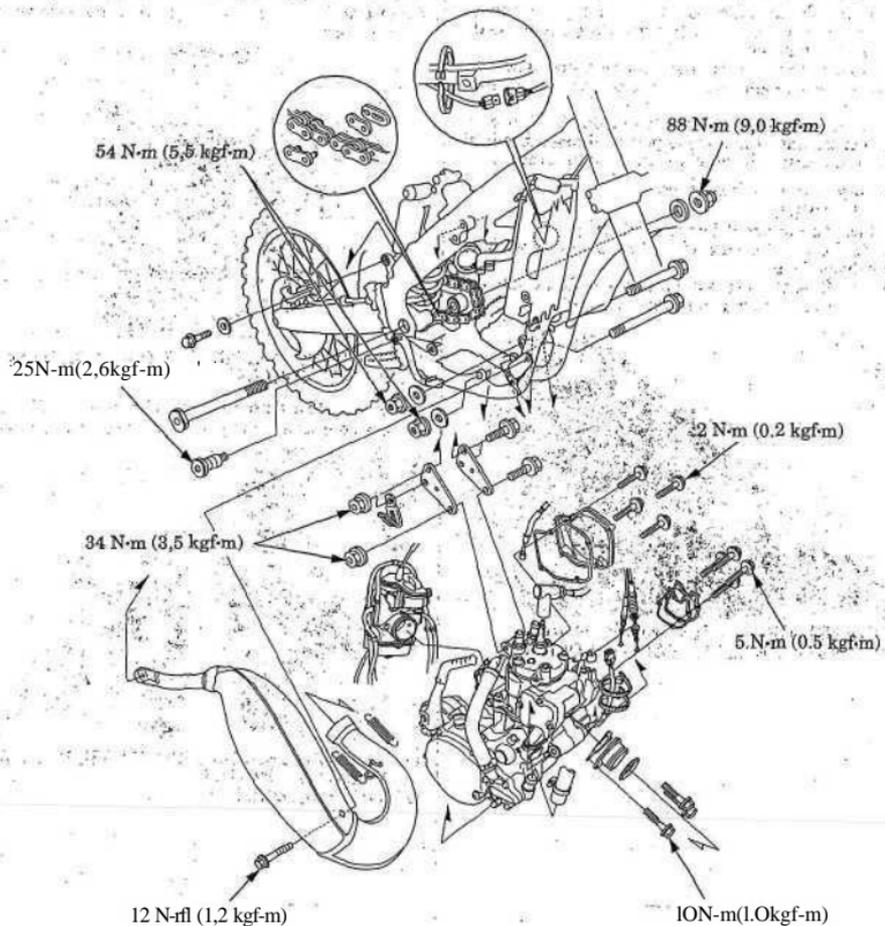
- (10) TUBI DI SFIATO DEL CARBURATORE



RIMOZIONE/INSTALLAZIONE MOTORE

Informazioni di servizio

- Parti il cui servizio richiede la rimozione del motore
- | | | |
|---------------------------|---|-------------|
| Albero motore | > | } Pagina 80 |
| Cambio | > | |
| Tamburo e forcelle cambio | J | |



IMPIANTO DI ALIMENTAZIONE

Informazioni di manutenzione

- Trattare la benzina con le dovute precauzioni. Lavorare sempre in aree ben ventilate e lontane da scintille o fiamme.
- La vaschetta del carburatore ha un tappò di scarico che può essere allentato per scaricare il carburante rimasto.
- Quando si smontano delle parti dell'impianto di alimentazione, annotare le posizioni degli anelli di tenuta. Sostituirli sempre durante il montaggio.

Smontaggio del carburatore

VALVOLA DEL GAS

Asportare il serbatoio del carburante (pag. 17).

Staccare il connettore a 3 vie del sensore di posizione della valvola del gas.

Staccare il filo del sensore di posizione della valvola del gas dalla fascetta fermacavi e dal morsetto.



(1) CONNETTORE A 3 VIE DEL "SENSORE-
DI POSIZIONE" DELLA VALVOLA DEL GAS

Girare il manubrio completamente a sinistra. Asportare il telaio secondario (vedere a pagina 18). Allentare la vite della fascetta dell'isolatore. Allentare le viti e asportare la parte superiore del carburatore.



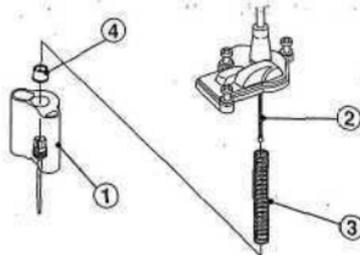
(1) PARTE SUPERIORE DEL CARBURATORE
(2) VITI/RONDELLE

Sollevare il braccio del sensore di posizione della valvola del gas ed estrarre la valvola dal corpo del carburatore.



(1) BRACCIO DEL SENSORE DI POSIZIONE DELLA
/ VALVOLA DEL GAS
(2) VALVOLA DEL GAS

Comprimere la molla e togliere il collare dalla valvola del gas. Comprimere la molla e togliere il cavo del gas dal proprio supporto, quindi staccare la molla dal cavo del gas. Togliere dalla valvola del gas il supporto del cavo del gas e lo spillo conico.

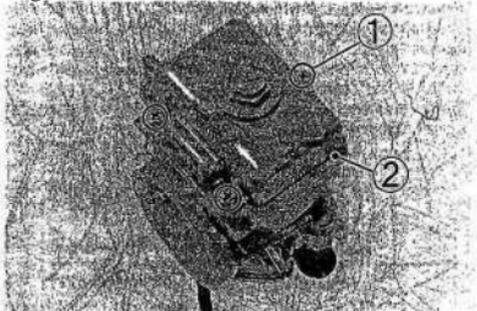


(1) VALVOLA DEL GAS
(2) CAVO DEL GAS
(3) MOLLA DELLA VALVOLA DEL GAS
(4) COLLARE

Controllare che la valvola del gas e lo spillo conico non siano sporchi, graffiati o usurati.

GALLEGGIANTE/VALVOLA DEL GALLEGGIANTE/
GETTI.

Asportare il carburatore e i tubi flessibili.
Togliere le viti e la vaschetta.

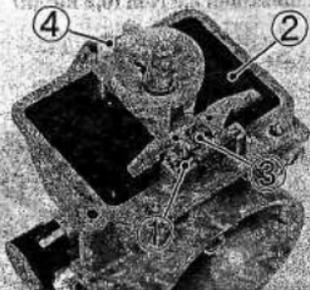


(1) VITI (2) VASCHETTA

Togliere il deflettore.

Staccare la vite di arresto del perno del galleggiante e il perno.

Asportare il galleggiante e relativa valvola.



(1) PERNO DEL GALLEGGIANTE

(2) GALLEGGIANTE

(3) VALVOLA DEL GALLEGGIANTE

(4) DEFLETTORE

Togliere la vite della sede della valvola e asportare la sede.

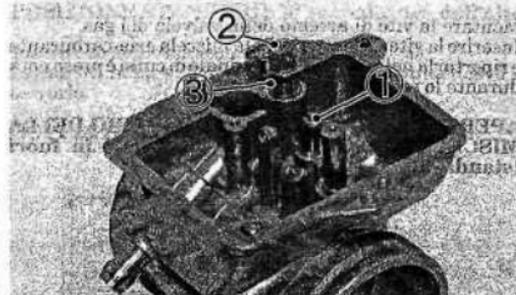
Controllare che la valvola, la sede della valvola e l'anello di tenuta non siano usurati o danneggiati.

Sostituire la valvola se è usurata o danneggiata.



(1) SEDE DELLA VALVOLA

1 Togliere l'attorciglione e togliere il getto del massimo, il porta spillo conico, lo spillo conico e il getto del minimo.



(1) GETTO DEL MINIMO

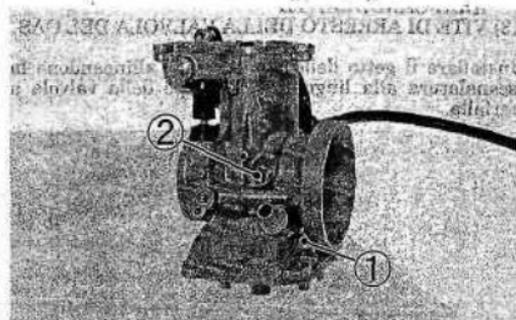
(2) GETTO DEL MASSIMO

(3) PORTA SPILLO CONICO/SPILLO CONICO

Controllare che le parti non siano usurate e danneggiate. Togliere le viti di dosaggio della miscela aria-carburante e di arresto della valvola del gas.

NOTA:

• Prima di togliere le viti di dosaggio della miscela aria-carburante, annotare il numero di giri necessari a chiuderla leggermente in modo da poterla riportare nella posizione originale.

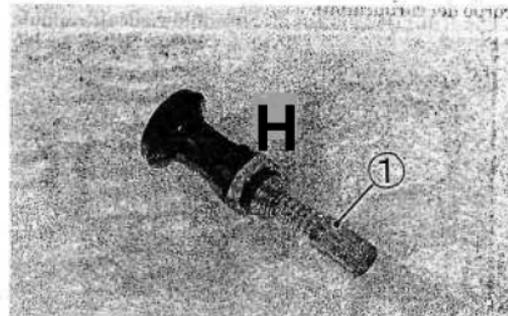


(1) VITE DI DOSAGGIO DELLA MISCELA

ARIA-CARBURANTE

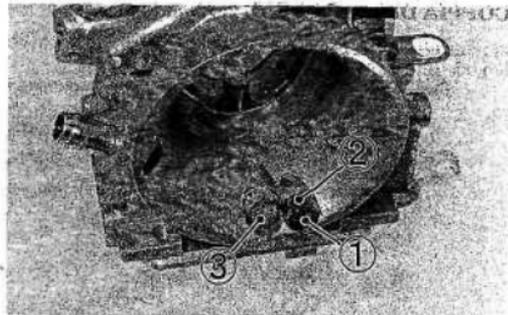
(2) VITE DI ARRESTO DELLA VALVOLA DEL GAS

Svitare il controdamo e togliere il pomello dello starter. Controllare che la valvola non sia usurata e danneggiata.



(1) VALVOLA DELLO STARTER

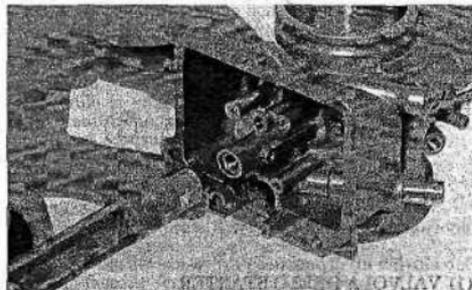
Togliere il bullone, la piastra e il filtro a rete metallica. Controllare che il filtro non sia ostruito o danneggiato.



(1) BULLONE (2) PIASTRA (3) FILTRO

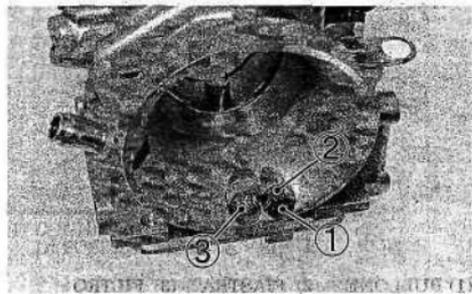
Montaggio del carburatore

Soffiare aria compressa in tutti i getti e i passaggi nel corpo del carburatore.



Installare il filtro a rete metallica, la piastra e serrare il bullone.

COPPIA DI SERRAGGIO: 2,0 Nm (0,2 kgf-m)



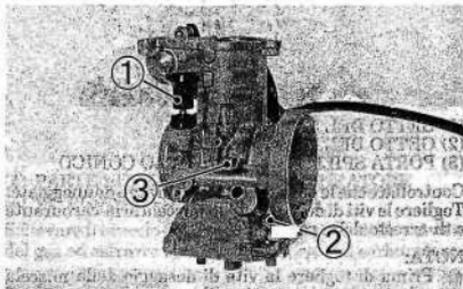
(1) BULLONE (2) PIASTRA (3) FILTRO

Installare il pomello dello starter e serrare il controdado.

COPPIA DI SERRAGGIO: 3,4 Nm(0,35 kgf-m)

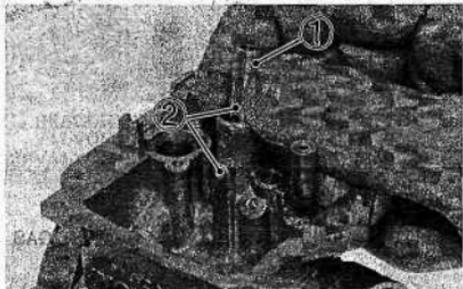
Montare la vite di arresto della valvola del gas.
Inserire la vite di dosaggio della miscela aria-carburante e riportarla nella posizione originale di cui si è preso nota durante lo smontaggio. -

APERTURA DELLA VITE DI DOSAGGIO DELLA MISCELA ARIA-CARBURANTE: 2 giri in fuori (standard)



(1) VALVOLA DELLO STARTER
(2) VITE DI DOSAGGIO DELLA MISCELA ARIA-CARBURANTE
(3) VITE DI ARRESTO DELLA VALVOLA DEL GAS

Installare il getto dello spillo conico allineandone la scanalatura alla linguetta sul corpo della valvola a farfalla.

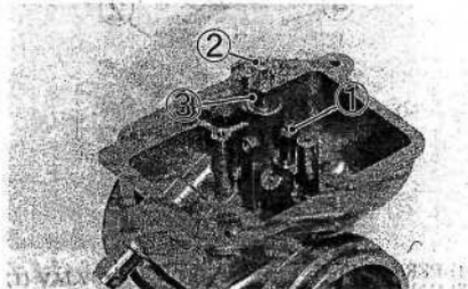


(1) GETTO DELLO SPILLO CONICO
(2) ALLINEARE

Montare il getto del minimo, il porta spillo conico e il getto del massimo.

COPPIA DI SERRAGGIO:

Getto del minimo: 1,0 N-m (0,1 kgf-m)
Getto del massimo: 2,0 N-m (0,2 kgf-m)



(1) GETTO DEL MINIMO
(2) GETTO DEL MASSIMO
(3) PORTA SPILLO CONICO

Montare nel corpo del carburatore l'anello di tenuta e la sede della valvola.
Serrare la vite alla coppia specificata.

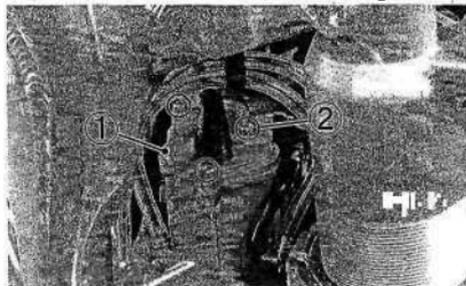
COPPIA DI SERRAGGIO: 1,0 N-m (0,1 kgf-m)



(1) ANELLO DI TENUTA
(2) SEDE DELLA VALVOLA

Installare la parte superiore del carburatore e serrare le viti...

COPPIA DI SERRAGGIO: 2,0 N.ra (0,2 kgf-m)



- (1) PARTE SUPERIORE DEL CARBURATORE
- (2) VITI/RONDELLE

Passare correttamente il filo del sensore di posizione della valvola del gas e fissarlo con la fascetta e il morsetto. Collegare il connettore a 3 vie del sensore di posizione della valvola del gas.

NOTA:

- Dopo aver installato il carburatore, controllare che i tubi flessibili (lo sfato e il tubo flessibile di tabacco non siano attorcigliati o schiacciati e, se necessario, modificarne la disposizione (vedere a pagina 53).



- (1) CONNETTORE A 3 VIE DEL SENSORE DI POSIZIONE DELLA VALVOLA DEL GAS

Sostituire il connettore di posizione della valvola del gas

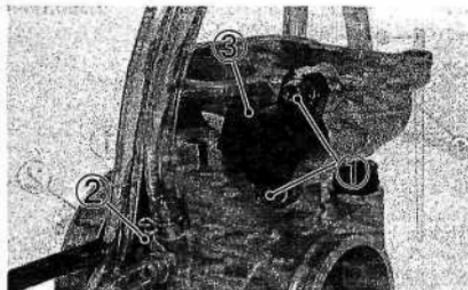
ASPORTAZIONE/INSTALLAZIONE

Per il controllo del sensore di posizione della valvola del gas, vedere a pagina 134.

Asportare il carburatore (pag. 56).

Staccare dal morsetto il filo del sensore di posizione della valvola del gas.

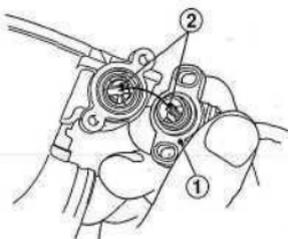
Togliere le viti Torx e asportare il sensore di posizione della valvola del gas dal corpo del carburatore.



- (1) VITI TORX
- (2) MORSETTO
- (3) SENSORE DI POSIZIONE DELLA VALVOLA DEL GAS

Installare il sensore di posizione della valvola del gas allineandone le linguette al lato piatto dell'albero come mostrato.

Applicare un composto di bloccaggio alle filettature della vite Torx e montare la vite, quindi regolare la posizione del sensore.

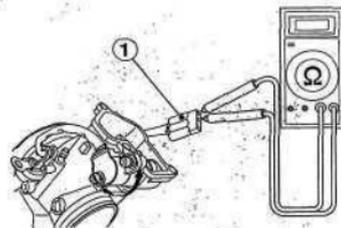


- (1) SENSORE DI POSIZIONE DELLA VALVOLA DEL GAS
- (2) ALLINEARE

REGOLAZIONE

Misurare la resistenza tra i terminali dei fili giallo/rosse e blu/verde del connettore a 3 vie sul fianco del sensore,

VALORE STANDARD: 4 - 6 kΩ (a 20 °C)



- (1) CONNETTORE A 3 VIE

Calcolare la resistenza del sensore di posizione della valvola del gas mediante la seguente equazione:

$$A \times (0,11 - 0,13) = B \sim \Omega$$

- A: resistenza tra i terminali dei fili blu/verde e giallo/rosso
- B: resistenza tra i terminali dei fili giallo/blu e blu/verde con la valvola del gas completamente chiusa

(Esempio)

Se la resistenza tra i terminali dei fili blu/verde e giallo/rosso, è di 5 kΩ, la resistenza del sensore di posizione della valvola del gas con la valvola completamente chiusa sarà: $5 \text{ k}\Omega \times (0,11 - 0,13) \approx 550 - 650 \Omega$

Regolare la posizione del sensore di posizione della valvola del gas in modo che la resistenza tra i terminali giallo/blu e blu/verde sia uguale a quella calcolata e serrare le viti Torx.

COPPIA DI SERRAGGIO: 2,0 JS-m (0,2 kgf-m)

Installare il carburatore.

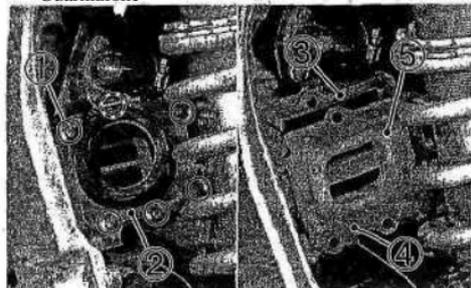
Valvola a lamella

RIMOZIONE

Rimuovere il carburatore (pag. 56).

Rimuovere quanto segue:

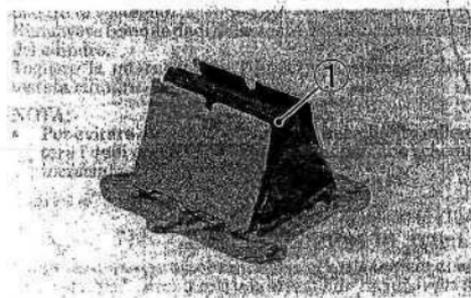
- Bulloni
- Supporto cavo frizione
- Isolatore
- Pezzo interno della valvola a lamella
- Complesso della valvola a lamella
- Guarnizione



- (1) BULLONI (2) ISOLATORE
- (3) GUARNIZIONE
- (4) GRUPPO VALVOLA A LAMELLA
- (5) PEZZO INTERNO

ISPEZIONE

Controllare se le lamelle sono danneggiate o affaticate e sostituire se necessario.
Sostituire anche se le sedi sono crepate o danneggiate.

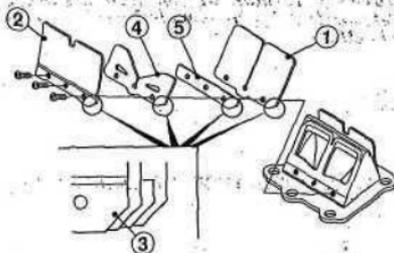


- (1) VALVOLA A LAMELLA

SMONTAGGIO/MONTAGGIO

Togliere le viti d'arresto, le sottovalvole a lamella, gli spaziatori e le valvole a lamella.

Allineare i dispositivi di interruzione con le valvole a lamella, le sottovalvole a lamella, gli spaziatori e gli arresti, ed installare poi il tutto nella cassa.

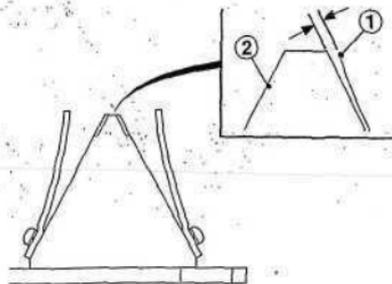


- (1) VALVOLA A LAMELLA (2) FERMO
- (3) INTAGLIO
- (4) VALVOLA A LAMELLA SECONDARIA
- (5) SPAZIATORE

Applicare un agente di bloccaggio ai filetti delle viti di montaggio della valvola.
Installare e fissare le viti di innescaggio.

COPPIA: 1,0 litri (1/4 kgfcm)

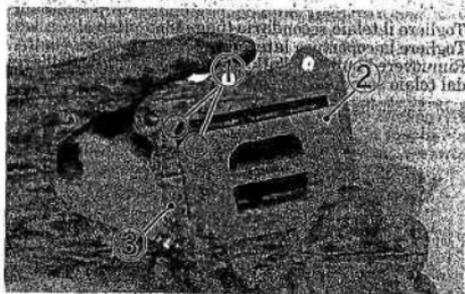
Accertarsi che il gioco tra lamella e gabbietta sia inferiore a 0,2 mm.



- (1) VALVOLA A LAMELLA (2) GABBietta

INSTALLAZIONE

Installare la parte interna della valvola a lamella nella gabbietta allineando i tagli.



- (1) INTAGLIO (2) PEZZO INTERNO
- (3) GABBIA

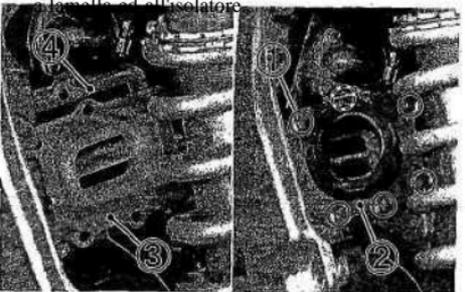
Installare una nuova guarnizione e il complesso della valvola a lamella nel carter.

Installare quanto segue:

- Isolatore
- Supporto cavo frizione
- Bulloni

Carburatore (pag. 59)

- Dopo l'installazione, controllare se vi sono perdite di aria secondarie attorno alla gabbietta della valvola a lamella ed all'isolatore.



- (1) BULLONI (2) ISOLATORE
- (3) GRUPPO VALVOLA A LAMELLA
- (4) GUARNIZIONE

Alloggiamento filtro aria

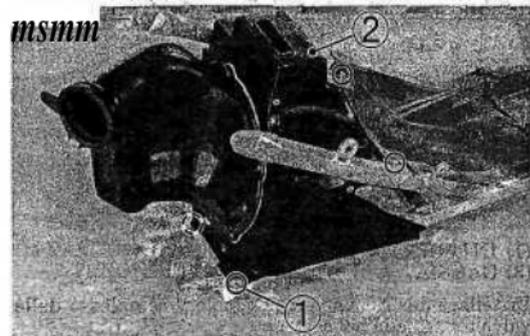
RIMOZIONE/INSTALLAZIONE

Per la manutenzione del filtro dell'aria, vedere a pag. 21.

Togliere il telaio secondario (pag. 18).

Togliere la copertura laterale.

Rimuovere i bulloni e l'alloggiamento del filtro dell'aria dal telaio secondario.



- (1) BULLONI
- (2) ALLOGGIAMENTO FILTRO ARIA

Controllare che il tubo di collegamento sia adeguatamente installato sull'alloggiamento del filtro dell'aria.

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

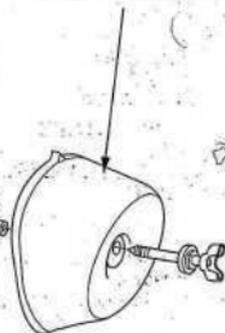
SMONTAGGIO/MONTAGGIO ATTENZIONE:

- Utilizzare un sigillante ai siliconi nella posizione di collegamento del tubo e dell'alloggiamento del filtro dell'aria.
- Il filtro dell'aria è costituito di diversi materiali diversi incollati assieme; maneggiarlo con gentilezza onde evitare danni.
- Durante il montaggio, non schiacciare l'elemento del filtro con i bulloni di montaggio e i collari.

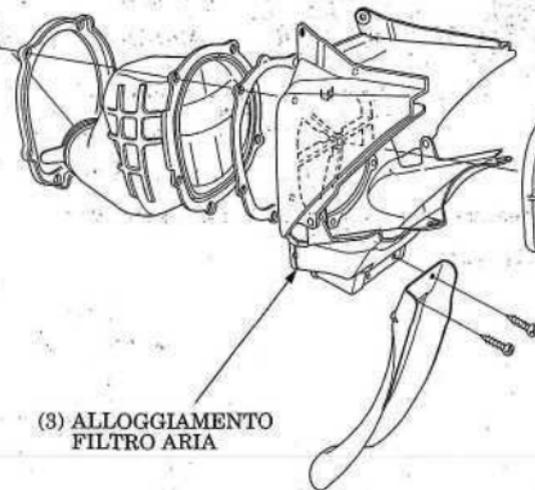
(1) FASCETTA TUBO COLLEGAMENTO



(2) FILTRO ARIA



(3) ALLOGGIAMENTO
FILTRO ARIA



TESTA CILINDRO/CILINDRO/PISTONE

Informazioni 4i.se^vzip

- Questasezione copre lamantenzione, della testa del cilindro, del cilindro e del pistone»Queste:operazioni di manutenzione possono essere, eseguita col motore installato sul telaio.
- Il cilindro possiede un rivestimento di nikasil e non può essere rialésato. Se venisse danneggiato, esso deve essere sostituito.
- Tutti i cilindri ed-i pistoni sono accoppiati; Sé fosse necessario eseguire una sostituzione; utilizzare un nuovo cilindro o pistone con. lo stesso codice di identificazione dell'originale.
- Pulire bene il motore prima dello smontaggio onde evitare l'ingresso di sporco nel motore stesso:
- « Rimuovere qualsiasi residuo di guarnizione dalle superfici di contatto.
- Non utilizzare un cacciavite per la rimozione della testa del cilindro.
- Pulire tutte le parti prima di controllarle.
- Prima del montaggio, applicar^ olio per motori a 2 tempi a tutte le superfici scorrevoli.
- In condizioni di gara, il pistone é la fascia elastica devono essere sostituiti ogni 7,5 ore di lavoro. Lo spinotto del pistone ed il cuscinetto della testa di biella devono essere sostituiti dopo 22,5 ore di lavoro.

Rimozione

TESTA CILINDRO

Far scolare il liquido di raffreddamento del radiatore

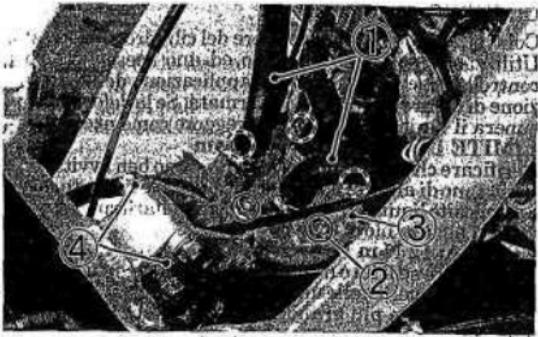
Togliere il sedile ed il serbatoio del carburante (pag. 17).
 Allentare i morsetti del flessibile dell'acqua e togliere i flessibili dell'acqua dalla testa del cilindro.
 Staccare il cappuccio dell'acandela e togliere la candela.
 Togliere i bulloni superiori di montaggio e le piastre di sostegno.

Rimuovere i cinque dadi della testa del cilindro e la testa del cilindro.

Togliere la guarnizione e i grani di centraggio della testa del cilindro.

NOTA: A-VVZ^XrrK

- Per evitare di deformare la testa del cilindro, allentare i dadi di circa 1/4 di giro seguendo uno schema incrociato e quindi riavvitare.

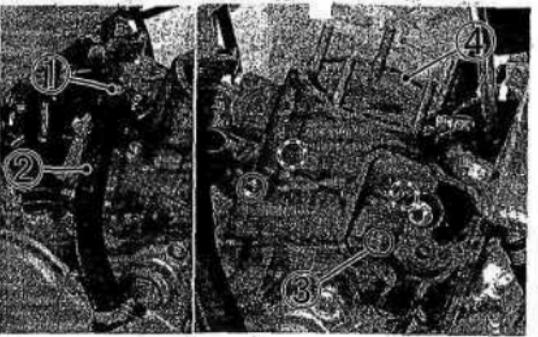


(1) TUBI DELL'ACQUA (2) DADI
 (3) TESTATA DEUOILINDRO
 (4) PIASTRE DI SOSTEGNO

CILINDRO

Rimuovere la camera di scarico (pagina 30)!.
 Togliere le viti, il collettore di scarico e la guarnizione.
 Allentare la vite del morsetto del tubo flessibile dell'acqua e disconnettere il tubo flessibile dall'acqua dal cilindro.
 Togliere dal cilindro il coperchio della valvola RC.

Rimuovere il cilindro rimuovendo i quattro dadi di montaggio.
 Rimuovere la guarnizione e le spine di centraggio.



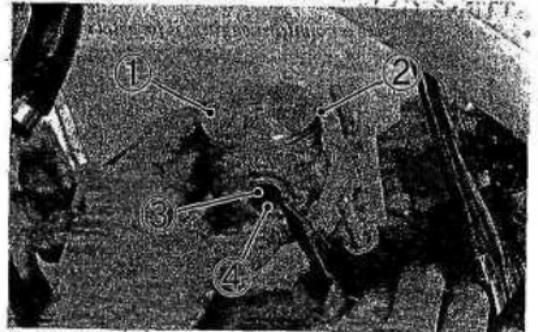
(1) MORSETTO TUBO FLESSIBILE
 (2) TUBO FLESSIBILE ACQUA
 (3) DADI FLANGIATI (4) CILINDRO

PISTONE

Togliere gli anelli elastici dello spinotto del pistone con una pinza, a becchi lunghi. Togliere lo spinotto dal pistone e togliere il pistone. Togliere il piede della biella. Allargare l'anello del pistone e toglierlo sollevandolo? sino ad un punto opposto al gioco.

A ENZIO

- Evitare di far cadere gli anelli elastici del pistone.
- Fare attenzione a non danneggiare la fascia elastica del pistone.



(1) PISTONE (2) FASCIA ELASTICA
 (3) SPINOTTO PISTONE
 (4) ANELLO ELASTICO SPINOTTO

Decarbonizzazione

CAMERA DI COMBUSTIONE

Rimuovere i depositi carboniosi dalla camera di combustione. Pulire la superficie di applicazione della guarnizione di testa da qualsiasi materiale residuo.

ATTENZIONE:

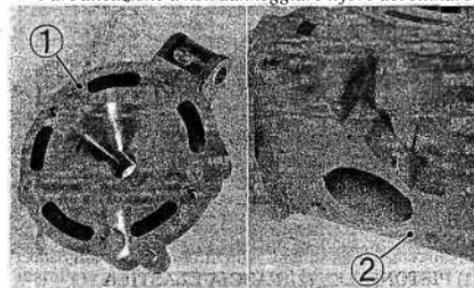
- Fare attenzione a non graffiare la camera di combustione o la superficie di applicazione della guarnizione di testai

CILINDRO

Ripulirai depositi di carbone dalla zona della bocca di scarico.

ATTENZIONE:

- Fare attenzione a non danneggiare il foro del cilindro.



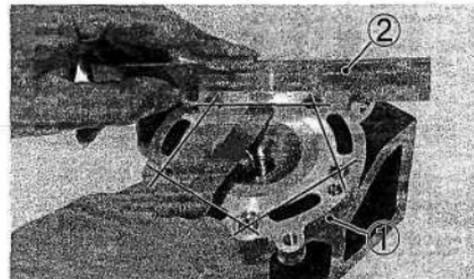
(1) TESTA CILINDRO. (2) CILINDRO

Ispezione

TESTA DEL CILINDRO

Controllare se la testa del cilindro è deformata in direzione diagonale per mezzo di un regolo rettilineo ed uno spessimetro.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,05 mm



(1) TESTA CILINDRO (2) REGOLO RETTILINEO

CILINDRO-

Controllare se la parte superiore del cilindro è deformata. Utilizzare un regolo rettilineo ed uno spessimetro per controllare se la superficie di applicazione della guarnizione di testa sul cilindro è deformata. Se la deformazione supera il limite di servizio, correggere come necessario.

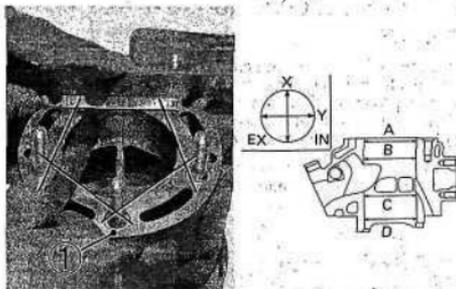
LIMITE DI SERVIZIO: 0,05 mm

Verificare che i bulloni del cilindro siano ben avvitati. Se ve ne sono di allentati, toglierli, ripulire le filettature con un apposito liquido per pulizia, e reinstallarli spalmandoli con un agente bloccante.

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

Controllare se il foro del cilindro presenta segni di usura su quattro livelli in direzioni X e Y. Utilizzare il valore di misurazione più grande per determinare l'usura del cilindro.

**LIMITE DI SERVIZIO: A: 34,013 mm
B: 54,006 mm**



(1) CILINDRO

- (A) 5 mm
- (C) 70 mm •
- (D) 85 mm, Solo Y

(B) 25 mm

PISTONE

Misurare il diametro esterno del pistone a 10 mm dalla parte inferiore del mantello e ad angolo retto rispetto al foro del perno del pistone.

**LIMITE DI SERVIZIO: A: 53,883 mm
B: 53,875 mm**

Se il diam. est. & inferiore al limite di servizio, sostituire il pistone con uno nuovo.

Calcolare il gioco tra pistone e cilindro.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,07 mm

Controllare se lo spinotto del pistone presenta segni di usura ed eccessiva scoloritura. *

Misurare il diam. jxit. del foro per lo spinotto del pistone.

LIMITE DI SERVIZIO: 15,022 mm

Misurare il diam. est. dello spinotto del pistone.

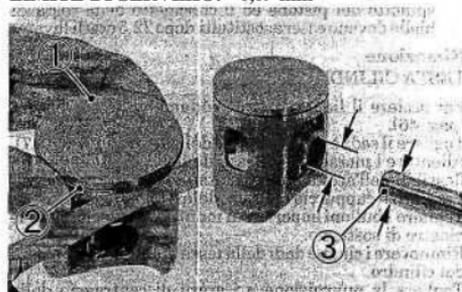
LIMITE DI SERVIZIO: 14,980 mm

Calcolare il gioco tra spinotto e pistone.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,03 mm

Misurare il gioco tra la fascia elastica e la sua cava.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,09 mm



(1) PISTONE (2) FASCIA ELASTICA
(3) SPINOTTO PISTONE

FASCIA ELASTICA

Inserire la fascia elastica nel cilindro. Utilizzare il pistone per inserire la fascia elastica in squadra.

Con uno spessimetro misurare il gioco all'estremità dell'anello del pistone.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,65 mm

Se la distanza tra le estremità fosse superiore al limite di servizio con una fascia elastica nuova, il cilindro deve essere sostituito.

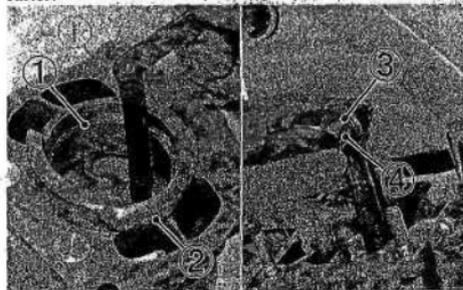
BIELLA

Installare il cuscinetto del piede di biella e lo Spinotto del pistone nel piede della biella e controllare se il gioco fosse eccessivo. Se vi fosse una sensazione di allentamento, misurare il diametro interno del piede di biella.

LIMITE DI SERVIZIO: 19,022 mm

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

Se continua a sembrare allentato, sostituire l'intero complesso del carter.



- (1) FASCIA ELASTICA (2) CILINDRO
(3) CUSCINETTO PIEDE BIELLA
(4) SPINOTTO PISTONE

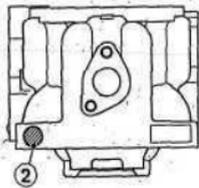
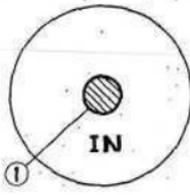
SELEZIONE CILINDRO E PISTONE

I cilindri ed i pistoni devono essere selezionati per l'accoppiamento.

Usare un nuovo cilindro ed un nuovo pistone con gli stessi codici di diametro interno ed esterno quando si procede alla sostituzione del cilindro e/o del pistone.

		CODICE DIAM. INT. CILINDRO	
		A	B
CODICE DIAM. EST. PISTONE	A	○	×
	B	×	○

O: può essere utilizzato x: non può essere utilizzato



- (1) CONTRASSEGNO DIAM. EST. PISTONE
(2) CONTRASSEGNO DIAM. INT. CILINDRO

INSTALLAZIONE

PISTONE

- Pulire la cava della fascia elastica.
- Lubrificare la fascia elastica e la sua cava con olio per motori a 2 tempi pulito.
- Installare la fascia elastica stil pistone.

NOTE:

- Installare la fascia plastica CQJ. contrassegno rivolto verso l'alto.
- Posizionare l'apertura della fascia elastica sul perno.

Lubrificare il cuscinetto del piede della biella e lo spinotto del pistone con olio per motori a 2 tempi pulito.

Installare il cuscinetto del piede di biella e lo spinotto del pistone.

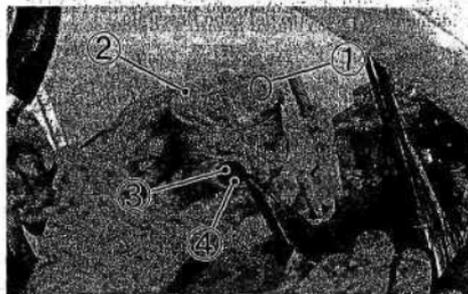
NOTA:

- Installare il pistone col contrassegno "IN" rivolto verso il lato di aspirazione.

Installare gli anelli elastici del pistone.

ATTENZIONI

- Utilizzare anelli elastici nuovi. Non riutilizzare quelli vecchi.
- Fare attenzione a non far cadere gli anelli elastici nel carter.



- (1) CONTRASSEGNO "IN" (2) PISTONE
(3) SPINOTTO PISTONE
(4) ANELLO ELASTICO SPINOTTO

CILINDRO

Eliminare eventuali residui della guarnizione dalla superficie di applicazione della guarnizione del carter.

NOTA:

Fare attenzione a non rimuovere alcun metallo dalla taratura.

Posizionare sul carter una nuova guarnizione e delle nuove caviglie.



- (1) GUARNIZIONE (2) SITE DI CENTRAGGIO

Allineare il loco al festello dell'anello del pistone e il perno dell'anello nella scanalatura della ducila.

Lubrificare il pistone con olio per motori a 2 tempi. Inserire il cilindro sopra al pistone ed accoppiare la fascia elastica.

ATTENZIONI:

- Non far ruotare il cilindro dato che ciò può causare la rottura dell'anello elastico.



- (1) PERNO FASCIA ELASTICA (2) CILINDRO

Installare i quattro dadi della flangia e serrarli alla coppia specificata.

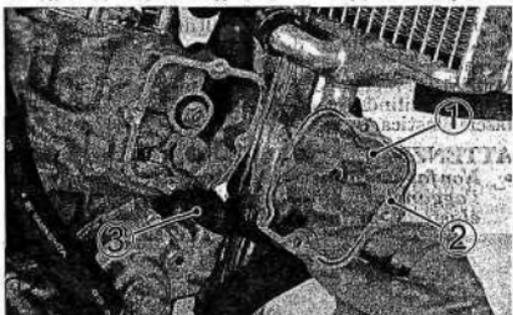
COPPIA: 27 N-m (2,8 kgf-m)



(1) DADI FLANGIATI (2) CILINDRO

Montare i vari U6vk guarnizione sul coperchio destro della valvola RC.

Montare il gommino sul coperchio destro del CARTER.



(1) COPERCHIO DESTRO DELLA VALVOLA RC
(SEAUAKNIZIONp...)

(2) 3MMINO

Montare il coperchio destro della valvola RC, serrare i bulloni e la vite alla coppia specificata.

COPPIA DI SERRAGGIO:

Bullone del coperchio destro della valvola RC:

5 NTH (0,5 kgf-m) •"

Vite del coperchio destro della valvola RC:

2,9 N-m (0,3 kgf-m)



(1) COPERCHIO DESTRO DELLA VALVOLA RC

(2) BULLONE • • • (3) VITE

Collegare il tubo flessibile dell'acqua al cilindro e serrare saldamente il morsetto del tubo flessibile.



(1) TUBO FLESSIBILE DELL'ACQUA .

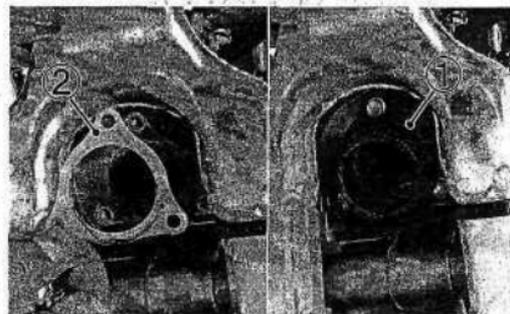
(2) MORSETTO

Installare quanto segue:

r— guarnizione e collettore di scarico sulla bocca di scarico del cilindro.:

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

— La camera di espansione è la molla (pag. 30)



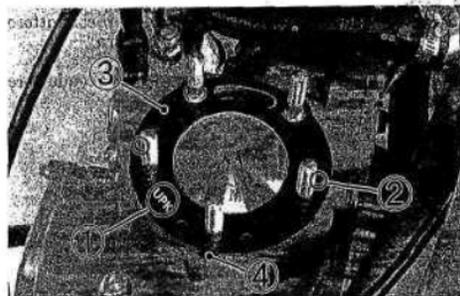
(1) COLLETTORE DI SCARICO

(2) GUARNIZIONE

TESTA CILINDRO

Installare i grani di centraggio.

Installare una nuova guarnizione della testata del cilindro con il contrassegno "UPK" ("alto") rivolto verso l'alto e la linguetta di posizionamento rivolta verso il retro.

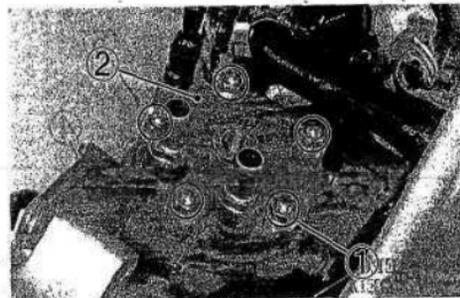


- (1) CONTRASSEGNO "UPK"
- (2) GRANI CENTRAGGIO
- (3) GUARNIZIONE TESTA CILINDRO
- (4) LINGUETTA

Installare la testa del cilindro ed i dadi e quindi stringere alla coppia specificata.

COPPIA: 27 N-m (2,8 kgf-m)

- Stringere i dadi della testa del cilindro seguendo uno schema incrociato in 2 o 3 passi.



- (1) DADI TESTA CILINDRO. (2) TESTA CILINDRO.

Installare, le piastre di supporto, pendenti, i dadi, ed i bulloni.

Stringere i dadi a coppia prescritta.

€ O E P I A : 3 4 1 ^ m (3 , 5 k g a n)

Installare come segue:

1. Tubi del radiatore

2. Candela



- (1) PIASTRE SOSPENSIONE
- (2) TUBI RADIATORE
- (3) CAPPUCIO CANDÉLA

Vergare la miscela raccomandata di liquido di raffreddamento nel radiatore fino all'livello corretto (pag. 20).

Controllare quanto segue:

- perdite di compressione
- rumori anormali motore
- perdite secondarie aria
- perdite liquido raffreddamento

Valvola RC

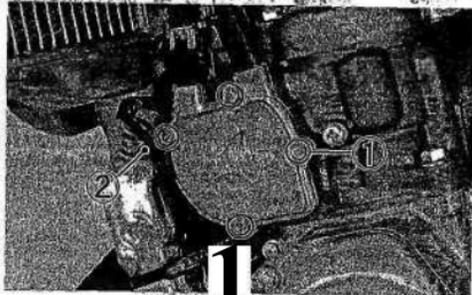
Informazioni di manutenzione della v&K bl&

- Questa sezione riguarda la manutenzione della v&K bl& RC.
- Togliere i depositi di carbonio dalla valvola ogni 2,5 ore di lavoro (approssimativamente dopo ogni corsa).
- La manutenzione di tutte le parti può essere eseguita asportando il cilindro;

Valvola di scarico e albero motore

ASPORTAZIONE

Togliere il bullone del coperchio sinistro della valvola RC



- (1) BULLONE (-) MORSETTO

Togliere il bullone di coperchio sinistro della valvola RC e la guarnizione.



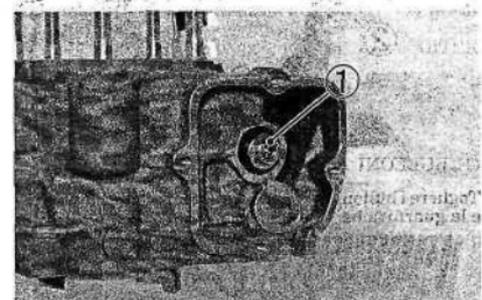
- (1) COPERCHIO SINISTRO DELLA VALVOLA RC
- (2) GUARNIZIONE

Allentare i controdati e staccare i cavi di comando della valvola RC dalla puleggia della valvola. << A;
Asportare il cilindro. (pag. 63).



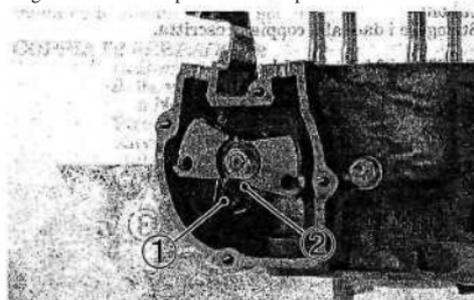
(1) CONTRODADI (2) CAVI DI COMANDO

Togliere il dado e la rondella.



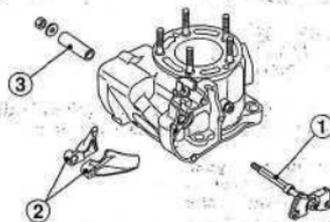
(1) DADQ/RONDELLAY

Togliere il bullone passante e la piastra di arresto.



(1) BULLONE PASSANTE.
(2) PIASTRA DI ARRESTO.

Asportare dal cilindro l'albero conduttore, il collare e le valvole a cerniera.



(1) ALBERO CONDUTTORE
(2) VALVOLE A CERNIERA
(3) COLLARE

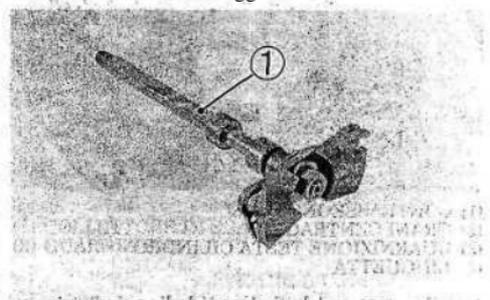
ASPORTAZIONE DEI DEPOSITI DI CARBONIO/
CONTROLLO

Asportare i depositi carboniosi dall'albero conduttore e dalle valvole a cerniera.

NOTA:

- Asportare i depositi carboniosi dall'albero conduttore e dalle valvole a cerniera dopo ogni gara.

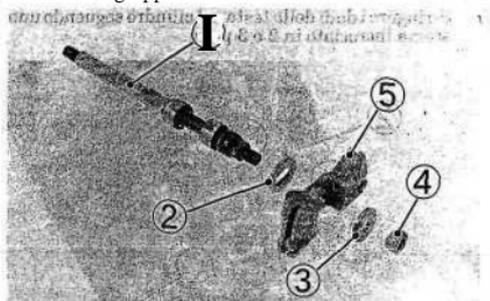
Controllare che la valvola a cerniera e l'albero conduttore non siano usurati o danneggiati.



(1) ALBERO CONDUTTORE

SMONTAGGIO DELL'ALBERO CONDUTTORE

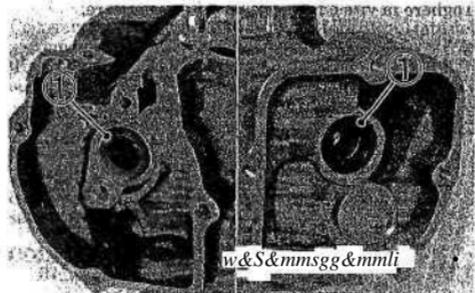
Smontare il gruppo dell'albero conduttore.



(1) ALBERO CONDUTTORE
(2) RONDELLA SPECIALE
(3) RONDELLA (4) DADO
(5) PULÉGGIA DELLA VALVOLA RC

CONTROLLO DEL PARAOLIO DELL'ALBERO CONDUTTORE

Controllare se il paraolio dell'albero conduttore è usurato o danneggiato.

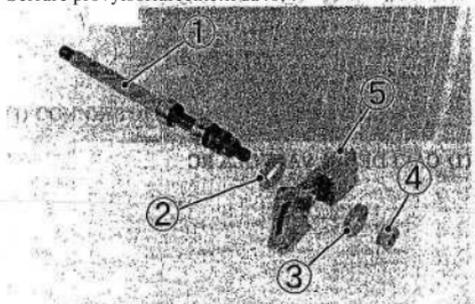


(1) PAKAOLIO DÉU7ÀXBÉRQ'CONDUCTTORE • GRUPPO DELL'ALBERO CONDUTTORE'

NOTA

- Al momento del montaggio, lubrificare con olio al bisolfuro di molibdeno le zone di scorrimento di ciascuna parte.
- Allineare gli intagli della rondella speciale e della puleggia col bordo dell'albero conduttore.

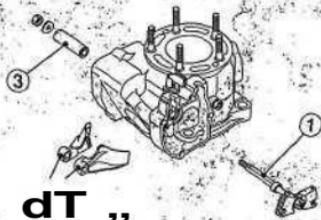
Montare il gruppo dell'albero conduttore.
Serrare provvisoriamente il dado.



(1) ALBERO CONDUTTORE
(2) RONDELLA SPECIALE
(3) RONDELLA (4) DADO
(5) PULEGGIA DELLA VALVOLA RC

INSTALLAZIONE

Installare la valvola a cerniera nella fessura del cilindro come mostrato.
Posizionare le Valvole a cerniera in modo che siano completamente aperte.
Installare il gruppo delle valvole e montare il collare.



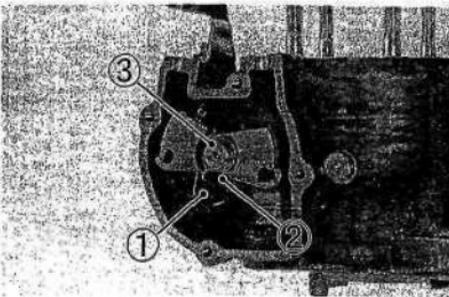
(1) ALBERO CONDUTTORE
(2) VALVOLE A CERNIERA
(3) COLLARE

Tenendo ferma la puleggia della valvola RC con il perno di arresto, serrare il dado.

COPPIA DI SERRAGGIO: 8,8 N-m (0,9 kgf-m)

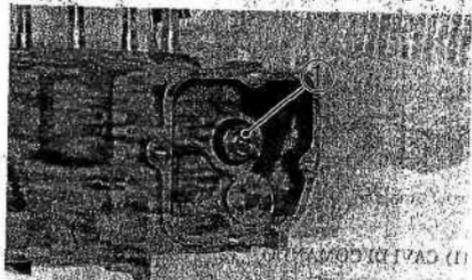
Installare la piastra di arresto e serrare il bullone passante.

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



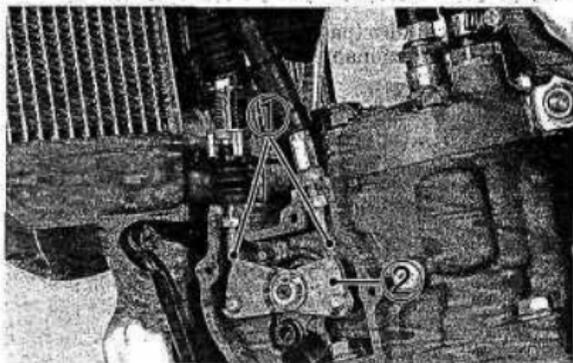
(1) BULLONE PASSANTE (2) PIASTRA DI ARRESTO
(3) DADO

Montare Rondella e dado e serrare il dado.
COPPIA DI SERRAGGIO: 8 N-m (0,9 kgf-m)
Installare il cilindro (pag. 65)
Controllare il funzionamento della valvola RC (pag. 31)



(1) DADO/RONDELLA

Collegare i cavi di comando aita puleggia della valvola RC ed agli intagli sulcMindro. •



(1) CAVI DI COMANDO (2) PULEGGIA

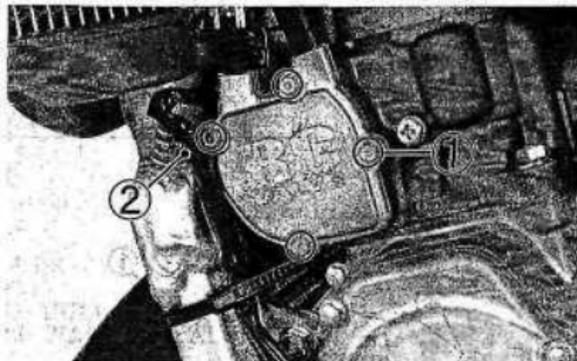
Installare la nuova guarnizione e il coperchio sinistro della valvola RC.



(1) COPERCHIO SINISTRO DELLA VALVOLA RC
(2) GUARNIZIONE

Serrare i bulloni del coperchio sinistro della valvola RC e il morsetto.

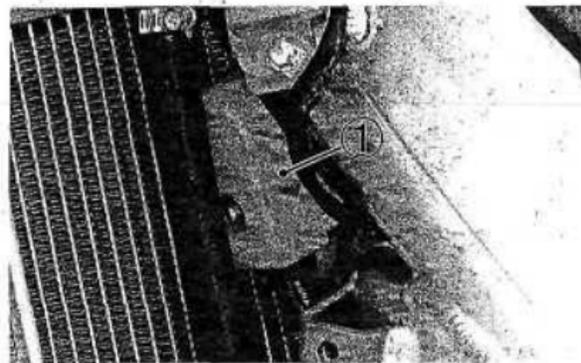
COPPIA DI SERRAGGIO: 5 N-m(0,5 kgfm)



(1) BULLONI (2) MORSETTO

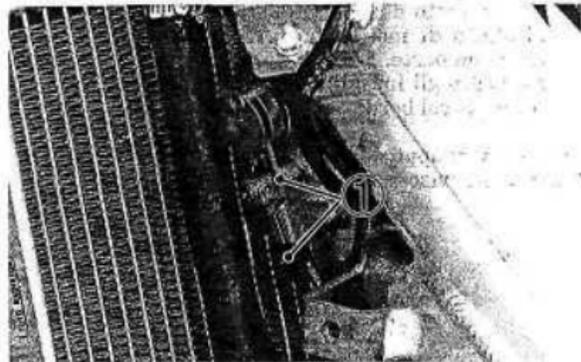
Controllo del servomotore

Asportare il serbatoio del carburante (pag. 17).
Staccare i cavi di comando della valvola RC dalla puleggia della valvola (pag. 67).
Togliere la vite e il coperchio del servomotore.



(1) COPERCHIO DEL SERVOMOTORE

Staccare dal servomotore i cavi della valvola RC.



(1) CAVI DELLA VALVOLA RC

CONTROLLO DEL MOTORE

NOTA:

- Fare attenzione a non mettere in corto i terminali della batteria.

Collegare una batteria a 12V al connettore 6P sul lato del servomotore.

Controllare che la puleggia del servomotore ruoti in senso antiorario.

COLLEGAMENTO:

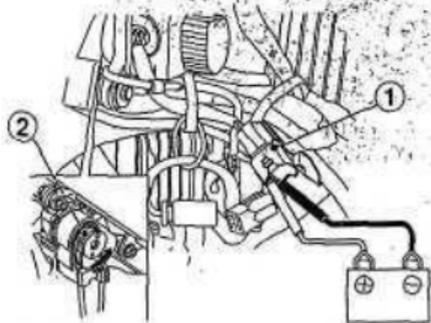
Bianco/Nero (+) - Bianco/Verde (-)

Invertire quindi il collegamento della batteria 5k12V. Controllare che la puleggia del servomotore ruoti in senso orario.

COLLEGAMENTO:

Bianco/Verde (+) - Bianco/Nero (-)

Sostituire il servomotore se il suo funzionamento fosse anormale.

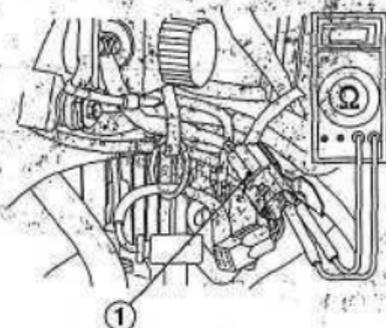


(1) CONNETTORE (2) PULEGGIA

CONTROLLO DEL POTENZIOMETRO

Misurare la resistenza sul connettore 6P sul lato del servomotore.

COLLEGAMENTO: Giallo/Rosso - Blu/Verde;
RESISTENZA: 3,5 - 46,5 k Ω (a 20 °C)



(1) CONNETTORE

NOTA: Fare attenzione a non mettere in corto i terminali della batteria.

Collegare una batteria a 12V al connettore 6P sul lato del servomotore.

Misurare la resistenza sul connettore 6P sul lato del servomotore.

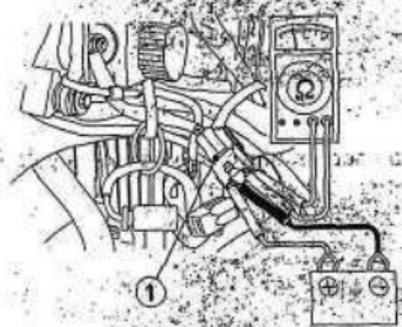
COLLEGAMENTO DELLA BATTERIA:

Bianco/Nero (+) - Bianco/Verde (-)

Verde chiaro - Giallo/Rosso

RESISTENZA: ripetere 3,5 - 46,5 k Ω (a 10 °C)

Sostituire il servomotore se il suo funzionamento fosse anormale.



(1) CONNETTORE

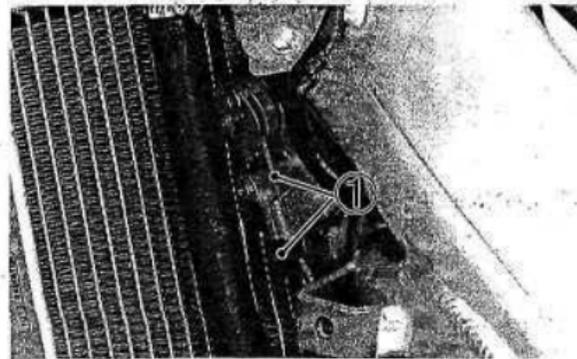
Asportazione/installazione del servomotore

Asportare il serbatoio del carburante (pag. 17).
Staccare i cavi di comando della valvola RC dalla puleggia della valvola (pag. 67).
Togliere la vite e il coperchio del servomotore.



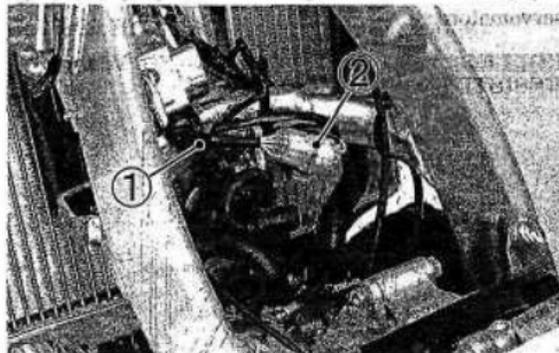
(1) COPERCHIO DEL SERVOMOTORE

Staccare dal servomotore i cavi della valvola RC.



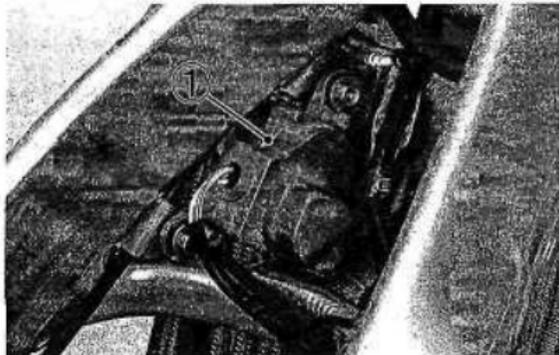
(1) CAVI DELLA VALVOLA RC

Togliere la fascetta e scollegare il connettore 6P del servomotore.



(1) FASCETTA FERMACAVO
(2) CONNETTORE

Togliere i dadi, i bulloni e asportare il servomotore.
Reinstallare nell'ordine inverso a quello di asportazione.
Passare opportunamente i cavi di controllo della valvola RC (pag. 53).

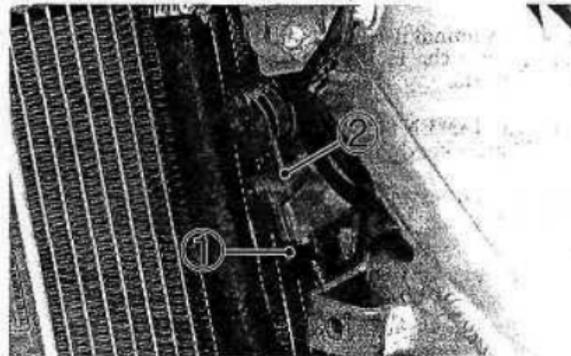


(1) SERVOMOTORE

Collegamento/regolazione dei cavi di comando della valvola RC

LATO SERVOMOTORE

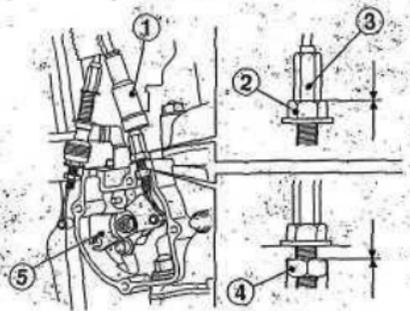
Collegare il cavo di comando posteriore della valvola RC alla puleggia del servomotore.
Collegare il cavo di comando anteriore della valvola RC (molla/sede) alla puleggia del servomotore.
Inserire i cavi di comando della valvola RC nelle scanalature del corpo del servomotore.
Passare opportunamente i cavi di controllo della valvola RC (pag. 53).



(1) CAVO ANTERIORE
(2) CAVO POSTERIORE

LATO CILINDRO (CAVO POSTERIORE)

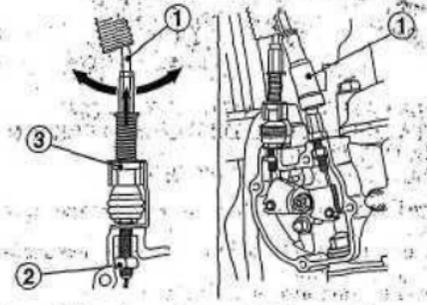
Girare il controdado esterno fino a che non si appoggia leggermente al registro.
 Collegare il cavo di comando posteriore della valvola RC alla puleggia della valvola.
 Girare la puleggia della valvola RC completamente in senso antiorario.
 Girare il registro in senso orario finché il controdado non si appoggia al cilindro.
 Serrare saldamente il controdado esterno.



- (1) CAVO POSTERIORE DELLA VALVOLA RC
- (2) CONTRODADO ESTERNO
- (3) REGISTRO
- (4) CONTRODADO INTERNO
- (5) PULEGGIA DELLA VALVOLA RC

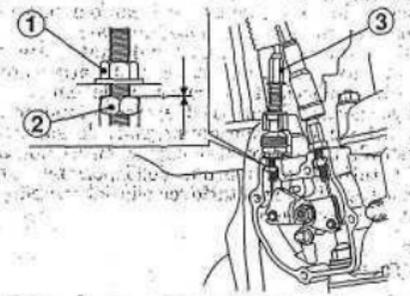
LATO CILINDRO (CAVO-ANTERIORE)

Girare in senso orario la puleggia della valvola RC finché non si arresta contro il pemo.
 Allentare i controdadi interno ed esterno.
 Collegare il cavo anteriore di comando della valvola RC (molla) alla puleggia della valvola RC.
 Installare la sede sulla guida del cavo comprimendo la molla.
 Tirare il cavo anteriore di comando della valvola RC facendola oscillare avanti e indietro.



- (1) CAVO DI COMANDO DELLA VALVOLA RC
- (2) CONTRODADO INTERNO
- (3) SEDE DELLA MOLLA

Girare il registro in senso orario finché il controdado interno si appoggia al cilindro mentre si tira il registro. O' A U
 Serrare saldamente il controdado esterno.



- (1) CONTRODADO ESTERNO
- (2) CONTRODADO INTERNO
- (3) REGISTRO

Installare il coperchio del servomotore e serrare saldamente a vite.
 Montare il serbatoio del carburante (pag. 17).
 Controllare il funzionamento della valvola RC (pag. 31).
 Montare il coperchio sinistro della valvola RC (pag. 70).



- (1) COPERCHIO DEL SERVOMOTORE

FRIZIONE/COLLEGAMENTO CAMBIO/AVVIAMENTO A PEDALE

Informazioni di servizio

- La manutenzione della frizione, dell'avviamento a pedale, e del collegamento del cambio può essere eseguita col motore installato sul telaio.
- Togliere qualsiasi residuo del materiale della guarnizione eventualmente rimasto attaccato alle superfici combacianti del coperchio del carter.
- Non permettere l'ingresso di sporco nel motore.
- Fare attenzione a non danneggiare le superfici di contatto del carter durante le operazioni di smontaggio.
- Pulire tutte le parti prima dell'ispezione. Ungere tutte le superfici di contatto con olio del cambio pulito prima del montaggio.

Frizione

RIMOZIONE

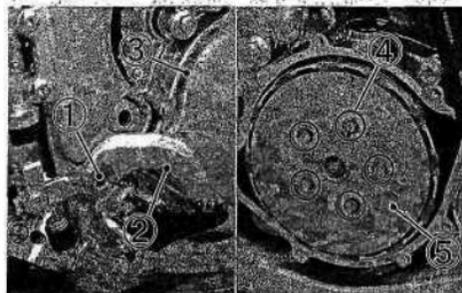
Togliere il bullone del perno di snodo, il pedale e la rondella del freno posteriore. Rimuovere la copertura della frizione.

Rimuovere i cinque bulloni delle molle della frizione e le molle della frizione.

NOTA:

- Allentare i bulloni seguendo uno schema inprociato in 2 o 3 passi progressivi.

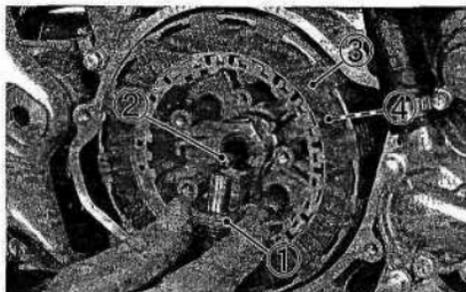
Rimuovere il piatto spingidisco della frizione.



- (1) BULLONE PERNO
- (2) PEDALE FRENO POSTERIORE
- (3) COPERTURA FRIZIONE
- (4) BULLONI/MOLLE
- (5) PIATTO SPINGIDISCO FRIZIONE

Rimuovere il dispositivo di disinnesto della frizione e l'asta di disinnesto.

Rimuovere i otto dischi conduttori ed i sette dischi condotti. Raddrizzare le linguette della rondella di bloccaggio.



- (1) DISPOSITIVO DISINNESTO FRIZIONE
- (2) ASTA DISPOSITIVO DISINNESTO FRIZIONE
- (3) DISCO FRIZIONE
- (4) DISCO CONDOTTO FRIZIONE

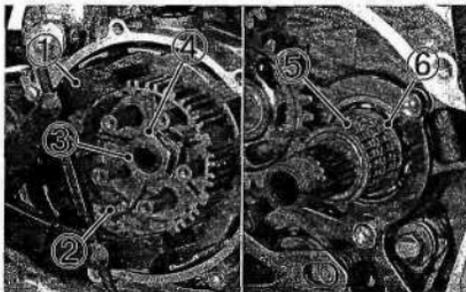
Bloccare il tamburo della frizione per mezzo dell'attrezzo apposito.

Rimuovere il controdatto, la rondella di bloccaggio e la rondella reggispira.

Rimuovere il tamburo della frizione.

Rimuovere la rondella reggispira e la campana della frizione.

Rimuovere il cuscinetto a rullini e la guida della campana della frizione.



- (1) ATTREZZO BLOCCAGGIO TAMBURO FRIZIONE
- (2) TAMBURO FRIZIONE
- (3) CONTRODATTO
- (4) RONDELLA DI BLOCCAGGIO
- (5) CUSCINETTO A RULLINI
- (6) GUIDA CAMPANA FRIZIONE

Leva disinnesto frizione

RIMOZIONE

Rimuovere la copertura dell'alternatore (pag. 130).

•Rimuovere il volano e lo statore (pag. 130).

Scollegare il cavo della frizione dalla leva di disinnesto della frizione allentando i registri del cavo della frizione stesso.

Rimuovere la leva di disinnesto della frizione dal carter sinistro.

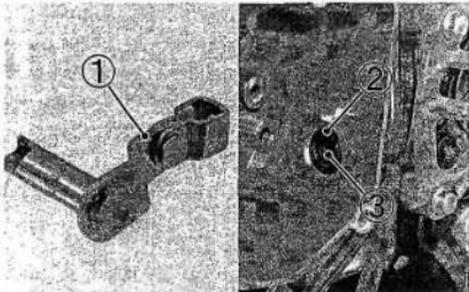


- (1) CAVO FRIZIONE
- (2) LEVA DISINNESTO FRIZIONE

ISPEZIONE

Controllare se la leva di disinnesto della frizione fosse danneggiata.

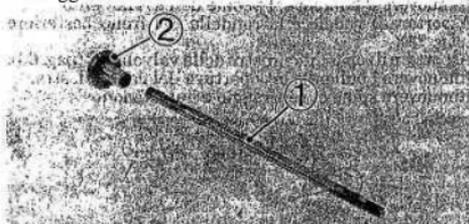
Controllare se il paraolio ed il cuscinetto a rullini sono usurati o danneggiati.



- (1) LEVA DISINNESTO FRIZIONE
- (2) PARAOLIO
- (3) CUSCINETTO A RULLINI

ISPEZIONE
Dispositivo di disinnesto della frizione/asta disinnesto

Verificare che il sollevatore* della frizione non sia usurato o danneggiato.
 Verificare che l'asta del sollevatore della frizione non sia danneggiata o stiraia.



- (1) ASTA DISINNESTO FRIZIONE
- (2) DISPOSITIVO DISINNESTO FRIZIONE

Molle frizione

Misurare la lunghezza libera di molla:

LIMITE DI SERVIZIO: 35,2 mm

Sostituire tutte le molle della frizione assieme se una di esse eccede il limite di servizio.

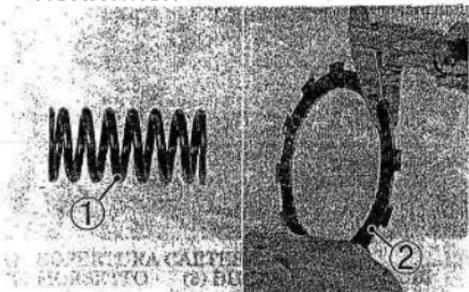
Dischi conduttori

Sostituire i dischi conduttori se presentassero tacche o

Misurare lo spessore di disco conduttore.

UMITE DI SERVIZIO: 2,85 mm

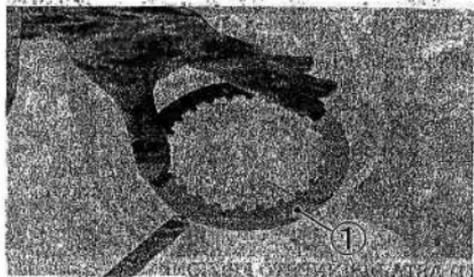
NOTA:
 Sostituire i dischi conduttori ed i dischi condotti



- (1) MOLLA FRIZIONE
- (2) DISCO CONDUTTORE FRIZIONE

Controllare se la superficie dei dischi condotti è deformata utilizzando uno spessore a 0.

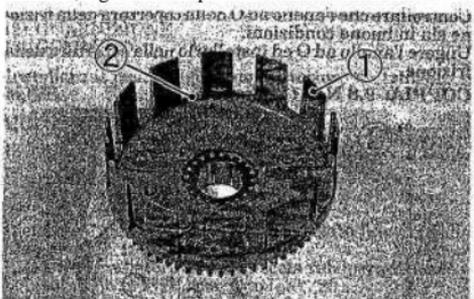
LIMITE DI SERVIZIO: 0, mm



Campana frizione

(1) DISCO CONDOTTO FRIZIONE

Controllare se le fessure della campana presentano incisioni, tagli o tacche prodotti dai dischi della frizione.



(1) CAMPANA FRIZIONE (2) TACCA

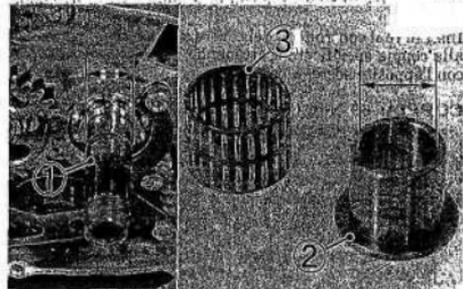
Guida campana a frizione/tuscinette a rullini

Misurare il diametro esterno dell'albero motore.

LIMITE DI SERVIZIO: 19,940 mm

Misurare il diam. ini. della larghezza della campana della frizione.

LIMITE DI SERVIZIO: 20*050 mm
Cofitrollare se il cuscinetto a rullini è usurato o danneggiato



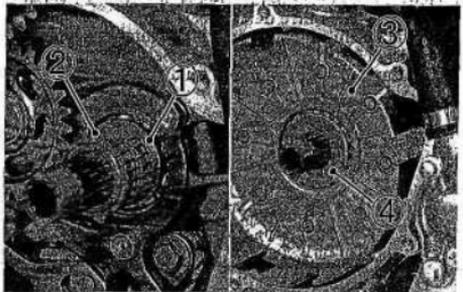
- (1) ALBERO PRINCIPALE
- (2) GUIDA CAMPANA FRIZIONE
- (3) CUSCINETTO A RALLINI

INSTALLAZIONS

Cospargere di olio di trasmissione la Superficie di rotazione del cuscinetto a rullini.

Installare la guida della campana della frizione ed il cuscinetto a rullini sull'albero principale.

Installare la campana della frizione e la rondella reggispinta.

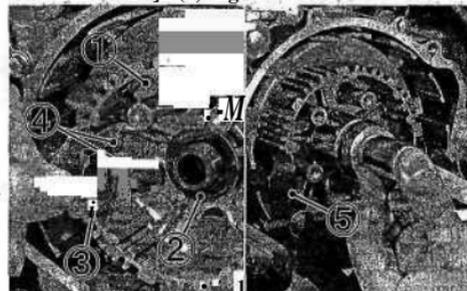


- (1) GUIDA CAMPANA FRIZIONE
- (2) CUSCINETTO A RULLINI
- (3) CAMPANA FRIZIONE
- (4) RONDELLA REGGISPINTA

Installare il tamburo della frizione sull'albero principale. Installare la rondella di spinta ed una nuova rosetta di sicurezza sull'albero principale, allineando le linguette della rosetta di sicurezza con il nottolino del centro della frizione.

Installare il contradado del centro della frizione e serrarlo alla coppia specificata. Ritenendo il centro della frizione con l'apposito sostegno.

COPPIA: 69 N·m (7,0 kgf·m)

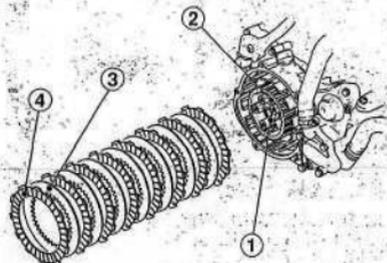


- (1) TAMBURO FRIZIONE
- (2) RONDELLA REGGISPINTA
- (3) RONDELLA DI BLOCCAGGIO
- (4) LINGUETTE
- (5) ATTREZZO BLOCCAGGIOTAMBURO FRIZIONE

Piegare le linguette della rosetta di sicurezza verso il contradado del centro della frizione.

Ungere i dischi condotti con olio del cambio.

Installare i otto dischi frizione ed i sette dischi corrotti alternatamente iniziando con un disco conduttore:



- (1) DADO TAMBURO FRIZIONE
- (2) RONDELLA DI BLOCCAGGIO
- (3) DISCHI CONDOTTI
- (4) DISCHI FRIZIONE

Ingrassare l'asta di disinnesto della frizione. Inserire l'asta di disinnesto nell'albero principale. Installare il dispositivo di disinnesto della frizione.



- (1) ASTA DISINNESTO FRIZIONE
- (2) DISPOSITIVO DISINNESTO FRIZIONE

Installare il piatto spingidisco*

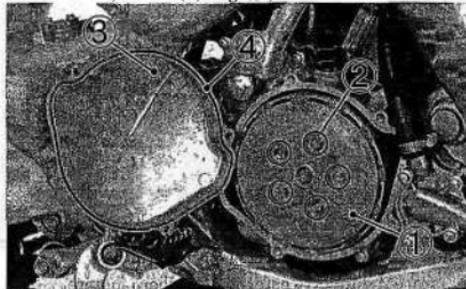
Installare le cinque molle della frizione ed i bulloni. Stringere i bulloni seguendo uno schema incrociato in 2 o 3 passi.

COPPIA: 9,8 N·m (1,0 kgf·m)

Controllare che l'anello 0 della copertura della frizione sia in buone condizioni.

Ungere l'anello ad O ed installarlo nella copertura della frizione.

COPPIA: 9,8 Nm (1,0 kgf·m)



- (1) PIATTO SPINGIDISGO
- (2) BULLONI FRIZIONE/MOLLE
- (3) COPERTURA FRIZIONE
- (4) ANELLO AD O

Installare il pedale e la rondella del freno posteriore.

Ingrassare il bullone perno e quindi stringerlo.

COPPIA: 25 N·m (2,6 kgf·m)

Copertura carter destra

RIMOZIONE/

Scaricare il liquido refrigerante del radiatore (pag. 64). Scaricare l'olio del pambio (pag. 19).

Rimuovere la camera di espansione (pag. 30).

Scollegare i tubi dell'acqua dalla copertura destra del carter.

Rimuovere il bullone e il pedale dell'avviamento.

Asportare il pedale e la rondella del freno posteriore (pag. 74).

Asportare il coperchio sinistro della valvola RC (pag. 63).

Rimuovere i bulloni e la copertura del carter destra.

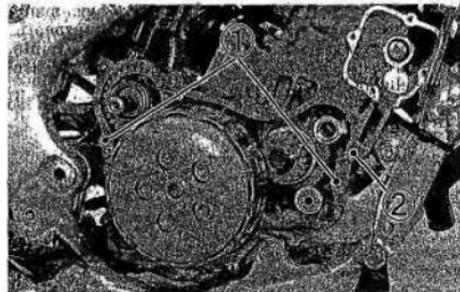
Rimuovere spine di centraggio e guarnizione.



- (1) BULLONE PEDAL AVVIAMENTO
- (2) PEDALE/RONDELLA DEL FRENO POSTERIORE
- (3) BULLONI
- (4) COPERTURA CARTER DESTRA

INSTALLAZIONE

Installare le spine di centraggio ed una nuova guarnizione.



(DOPINE DI CENTRAGGIO

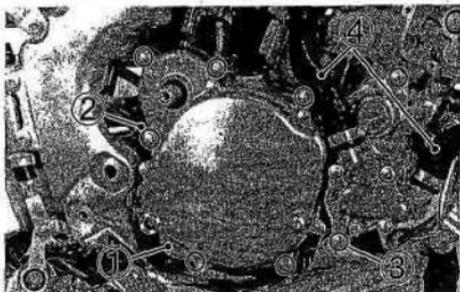
(2) GUARNIZIONE- $\% ; \pounds$

Installare la copertura del carter destra e stringere i bulloni.

COPPIA: 9,8 N-m (1,0 kgfm).

NOTE:

- Installare la copertura del carter destra mentre si tiene l'ingranaggio della pompa del carburante e l'ingranaggio conduttore primario.
- Per mezzo del bialong del coperchio destro del carter fissare i tubi di sfogo dell'aria e di spurgo.
- Per mezzo del bullone del coperchio destro del carter fissare il flessibile dell'acqua.
- Collegare i tubi flessibili dell'acqua al coperchio destro del carter.



(1) COPERTURA CARTER DESTRA

(2) MORSETTO (3) BULLONI (4) TUBI

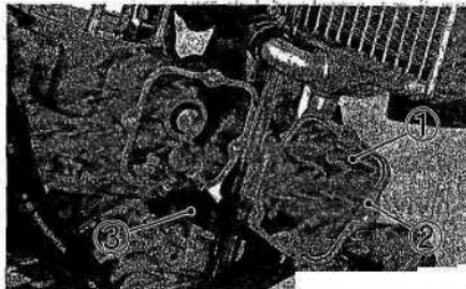
Installare il gommo sulla copertura del carter. Montare una nuova guarnizione sul coperchio destro della valvola RC. Stringere bulloni e viti.

COPPIA Di SERRAGGIO:

• SuUPIe del coperchio destro della valvola HC: **BN:m(0,5 kgf-m)**

Vite del coperchio destro della valvola RC:

• 2,9K:m (0,3 kgf-m)



(1) COPERCHIO DESTRO DELLA VALVOLA HC

(2) GUARNIZIONE

(3) GOMMISTO

Installare il piedale del freno posteriore e stringere il bullone.

COPPIA: 25 N-m (2,6 kgf-m)

Installare il Redale dell'avviamento e stringere il bullone.

COPPIA: 37 N-m (3,8 kgf-m)

Riempire il cambio con olio raccomandato fino al livello corretto (pag. 19).

Riempire il radiatore con la miscela refrigerante raccomandata fino al livello corretto (pag. 20).

Regolare l'altezza del pedale del freno posteriore (pag. 7).

Avviare il motore e controllare se vi sono perdite.

Avviamento a pedale

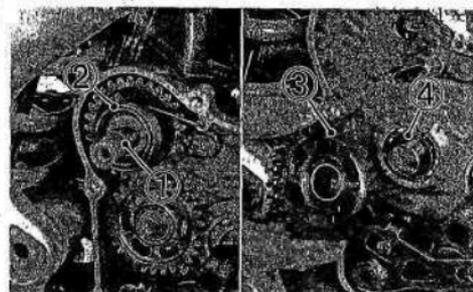
RIMOZIONE/SMONTAGGIO

Rimuovere la copertura del carter destra (pag. 76).

Rimuovere la frizione (pag. 74).

Sganciare la molla di ritorno dell'avviamento a pedale dal carter ed estrarre il gruppo dell'alberino dell'avviamento.

Rimuovere l'ingranaggio intermedio e la rondella.



(1) GRUPPO ALBERINO AVVIAMENTO

(2) MOLLA DI RITORNO

(3) INGRANAGGIO INTERMEDIO (4) RONDELLA

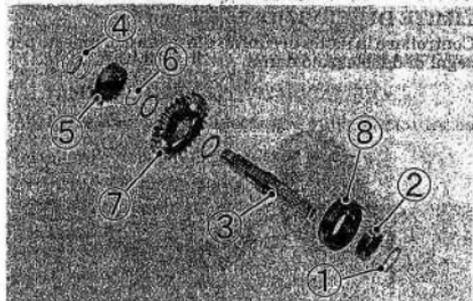
Smontare l'alberino muovendo quanto segue:

• rondella di spinta e collare.

• molla di ritorno dall'alberino dell'avviamento.

— molla di ritorno unidirezionale e innesto unidirezionale avviamento.

— anello elastico VEGride e l'eggs spinta e pignone avviamento.



(1) RONDELLA DI SPINTA (2) COLLARE

(3) ALBERINO

(4) MOLLA INNESTO UNIDIREZIONALE

(5) INNESTO UNIDIREZIONALE AVVIAMENTO

(6) ANELLO ELASTICO (7) PIGNONE

(8) MOLLA DI RITORNO

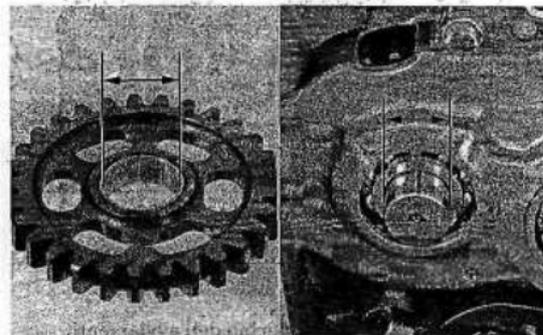
ISPEZIONE

Misurare il diam. int. dell'ingranaggio intermedio.

LIMITE DI SERVIZIO: 17, p50 iijini

Misurare il dianvest. dell'albero secondario.

LIMITE DI SERVIZI: 16,970 nim



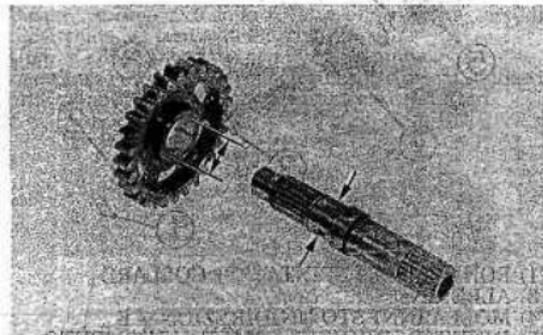
Misurare il diam. est. dell'alberino dell'avviamento.

LIMITE DI SERVIZIO: 16,450 rum!

Misurare il diam. int. del pignone dell'avviamento.

LIMITE DI SERVIZIO: 16,550 mm

Controllare la molla di ritorno e la molla dell'innesto per segni di debolezza o danni.



MONTAGGIO/INSTALLAZIONE

Spalmare olio al bisolfuro di molibdeno sulla scanalatura dell'albero del pedale di avviamento e nella zona di rotazione degli ingranaggi.

Montare l'albero del pedale di avviamento nel modo seguente:

Inserire la molla di ritorno nel foro del gancio della molla dell'albero del pedale di avviamento.

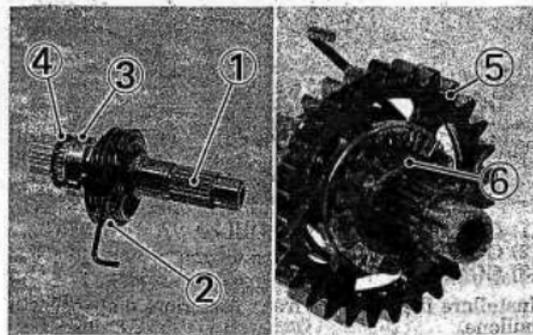
Installare il collare allineando la scanalatura del collare con la molla e quindi installare la rondella.

Installare la rondella e il pignone.

Installare la rondella e l'anello elastico.

NOTA:

- Inferire l'anello elastico nella sede sull'alberino col bordo affilato rivolto verso l'esterno.



- (1) ALBERINO AVVIAMENTO
- (2) MOLLA BTRITORNO
- (3) COLLARE
- (4) RONDELLA
- (5) PIGNONE
- (6) ANELLO ELASTICO

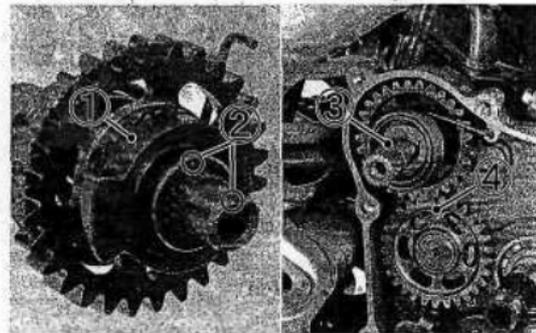
Installare il dente di arresto del pedale di avviamento sull'albero, allineandolo con i contrassegni punzonati.

Installare la molla dell'innesto e la rondella reggispinta. Installare l'alberino dell'avviamento ed agganciare l'estremità della molla di ritorno al carter come indicato.

Installare la rondella e l'ingranaggio intermedio stesso sull'albero secondario.

Installare la frizione (pag. 75).

Installare la copertura del carter destra (pag. 76).

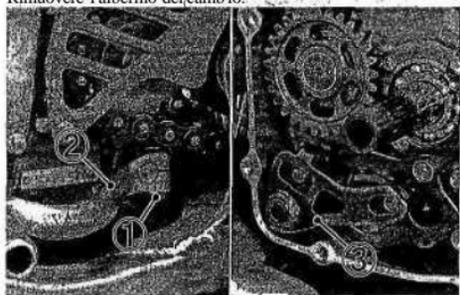


- (1) INNESTO UNIDIREZIONALE AVVIAMENTO
- (2) CONTRASSEGNI PUNZONATI
- (3) ALBERINO AVVIAMENTO A PEDALE
- (4) INGRANAGGIO INTERMEDIO

Collegamento cambio

RMozione

Rimuovere la copertura destra del carter (pag. 76).
 Rimuovere la Mzione (pag. 74).
 Rimuovere il bullone ed il pedale del cambio.
 Rimuovere l'alberino del cambio.

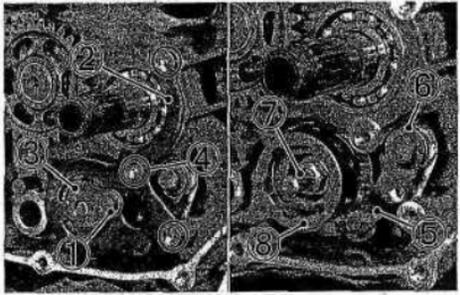


(1) BULLONE - (2) PEDALE CAMBIO
 (3) ALBERINO CAMBIO

Rimuovere il collare del dispositivo di cambio, la piastra guida ed il tamburo del dispositivo di cambio rimuovendo i tre bulloni di montaggio.

NOTA
 Non far cadere i nottolini quando si rimuove il tamburo del dispositivo di cambio.

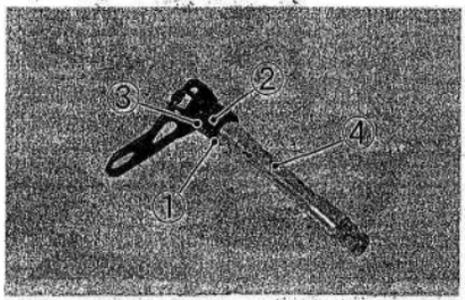
Togliere il bullone, la rondella, il braccio di arresto e la molla di ritorno.
 Rimuovere il perno del tamburo del dispositivo di cambio ed il tamburo stesso.



(1) COLLARE DISPOSITIVO CAMBIO
 (2) PIASTRA GUIDA
 (3) TAMBURO DISPOSITIVO CAMBIO
 (4) BULLONI (5) BRACCIO DI ARRESTO
 (6) MOLLA DI RITORNO
 (7) PERNO TAMBURO (8) TAMBURO

Rimuovere la rondella, l'anello elastico e la molla di ritorno dall'alberino del cambio.

Controllare ciascuna parte per segni di usura e sostituirle se necessario.

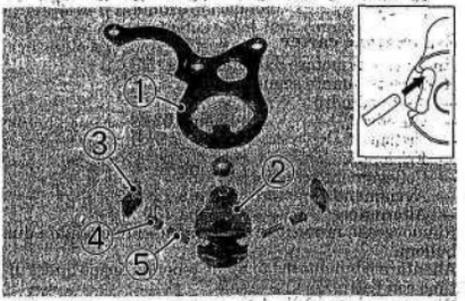


(1) RONDELLA (2) ANELLO ELASTICO
 (3) MOLLA DI RITORNO
 (4) ALBERINO CAMBIO

MONTAGGIOPIASTRA GUIDA

Ungere con olio dei cambi i nottolini e i pistoni.

Montare il dispositivo di cambio, le molle, i nottolini ed i nottolini nella piastra guida come indicato.



(1) PIASTRAGUIDA (2) DISPOSITIVO DI CAMBIO
 (3) NOTTOLINO (4) PISTONE (5) MOLLA

INSTALLAZIONE

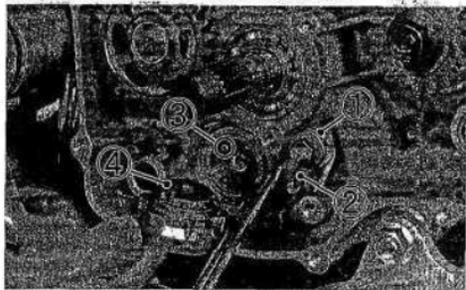
Controllare se il braccio di arresto e la molla di ritorno sono danneggiati.

Installare il braccio di arresto, la molla di ritorno e la rondella, e stringere il bullone del braccio di arresto.

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

Controllare che il braccio di arresto funzioni in modo corretto.

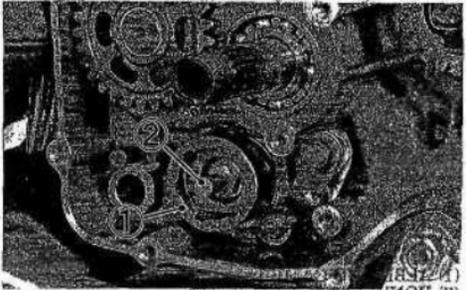
Installare la cavilgialiel tamburo di sollevamento.
 Installare il cernero del tamburo allineandolo con la scanalatura corsa cavilgialiel tamburo di sollevamento e rientrare si trattiene il braccio di arresto con un cacciavite.



(1) MOLLA DI RITORNO (2) BRACCIO DI ARRESTO
 (3) SPINADICENTRALE
 (4) TAMBURO DISPOSITIVO DI CAMBIO

Applicare un agente di bloccaggio sulle filettature del perno centrale.
 Installare e stringere il perno del tamburo.

COPPIA: 22 N-m (M-cgf-in)



(1) TAMBURO DISPOSITIVO DI CAMBIO
 (2) PERNO TAMBURO

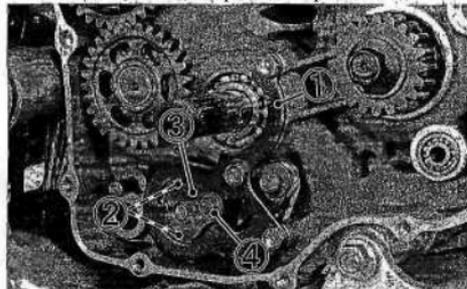
Impostare il tamburo del dispositivo di cambio in una posizione diversa da folle.

Installare il dispositivo di cambio con la piastra guida tenendo fermi i nottolini.

Applicare un agente di bloccaggio sui bulloni della piastra di guida.

Installare la piastra guida e stringere i bulloni.

Installare il collare sul dispositivo di cambio.



- (1) PIASTRA GUIDA
- (2) NOTTOLINI
- (3) DISPOSITIVO BI CAMBIO
- (4) COLLARE DISPOSITIVO DI CAMBIO

Applicare olio al bisolfuro di carbonio alle scanalature dell'alberino del cambio.

Montare ed installare l'alberino del cambio allineando la molla di ritorno col perno ed il foro della piastra guida col collare del dispositivo di cambio;

- Non dimenticare di installare la molla reggispinta sull'alberino del cambio.

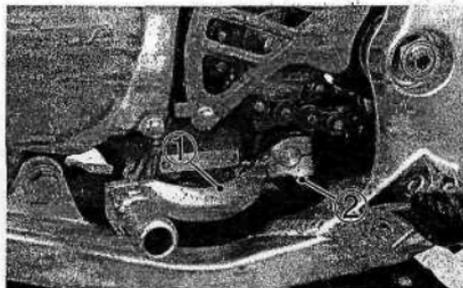


- (1) ALBERINO CAMBIO
- (2) RONDELLA REGGISPINTA

Controllare che il tamburo ruoti senza intoppi.

Installare il pedale del cambio e stringere il bullone.

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



- (1) PEDALE FRENO
- (2) BULLONE

Installare quanto segue:

- r Frizione (pag. 75).
- Copertura destra del carter (pag. 76).

CAMBIO/ALBERO MOTORE/CARTER

Trifonazioni di servizio

- Per eseguire la manutenzione del cambio e dell'albero motore e necessario separare le due metà del carter.

Separazione carter

Rimuovere il motore dal telaio (pag. 55).

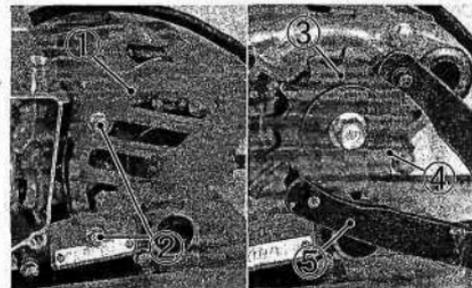
Rimuovere quanto segue:

- Testa cilindro
 - Cilindro
 - Pistone
 - Frizione
 - Collegamento cambio
 - Avviamento a motore
 - Alternatore
- } Pagina 63
} Pagina 74
} Pagina 77
} Pagina 130

Rimuovere la protezione del pignone rimuovendo i due bulloni.

Allentare il bullone del pignone tenendo fermo quest'ultimo con l'attrezzo universale.

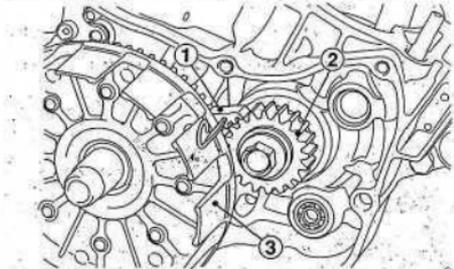
Rimuovere la rondella della molla a tazza ed il pignone.



- (D-PTROTEZIONE PIGNONE: (2) BULLONI
- (3) PIGNONE (4) RONDELLA MOLLA A TAZZA
- (5) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO UNIVERSALE

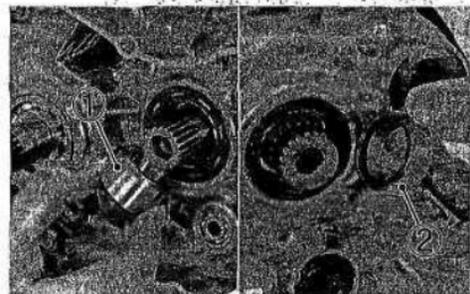
Installare provvisoriamente la guida della campana della frizione, il cuscinetto arullini e la campana della frizione sull'albero principale ed applicare l'attrezzo di bloccaggio tra gli ingranaggi primari conduttore e condotto.

Svitare il bullone dell'ingranaggio conduttore primario, e togliere poi la rondella piatta, l'ingranaggio conduttore, l'esterno della frizione, la guida esterna e il cuscinetto a rullini.

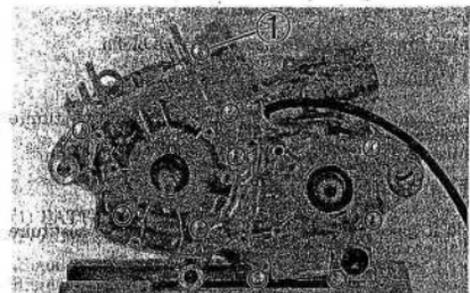


- (1) ATTREZZO BLOCCAGGIO INGRANAGGI
- (2) INGRANAGGIO CONDUTTORE PRIMARIO
- (3) CAMPANA FRIZIONE

1
Rimuovere i collari sull'albero motore e sull'albero secondario.



- (1) COLLARE ALBERO MOTORE
(2) COLLARE DEL CONTROLBERO
Rimuovere i bulloni del carter.



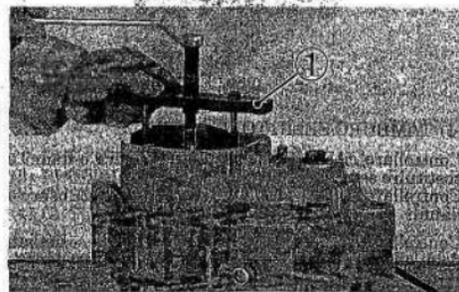
- (1) BULLONI

2
Applicare l'estrattore del carter al carter sinistro. Rimuovere il carter sinistro picchiando leggermente con un martello morbido.

ATTENZIONE;

- Non utilizzare l'estrattore per cacciavite per separare le due metà del carter.

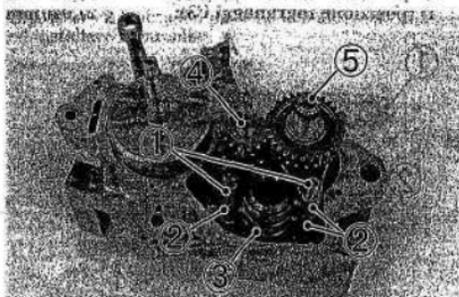
Rimuovere la guarnizione e il paraolio di centraggio.



(1) ESTRATTORE CARTER

RIMOZIONE FORCELLE CAMBIO/TAMBURRO CAMBIO/INGRANAGGI CAMBIO.

Separare le due metà del carter. Rimuovere gli alberi delle forcelle e le forcelle. Rimuovere il tamburo del cambio. Per il carter destro togliere nel loro complesso l'albero primario e i loro alberi.

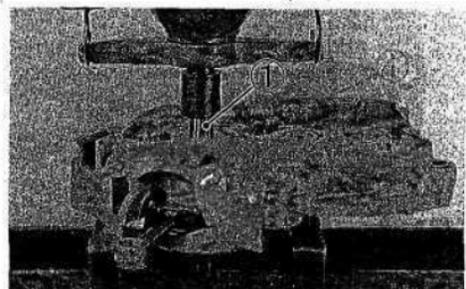


- (1) ALBERI FORCELLE (2) FORCELLE
(3) TAMBURRO CAMBIO
(4) GRUPPO ALBERO PRIMARIO
(5) GRUPPO ALBERO SECONDARIO

Albero motore RIMOZIONE

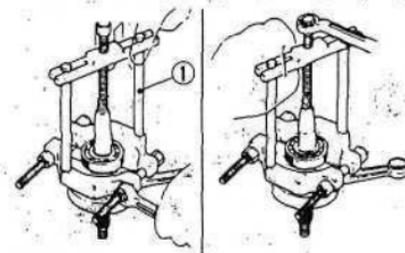
- Quando si rimuove si installa e si ispeziona l'albero motore; fare attenzione a non danneggiare o intaccare i pesi delle manovelle.

Rimuovere l'albero motore dal carter destro utilizzando una pressa idraulica come indicato:



- (1) ALBERO MOTORE

Rimuovere entrambi i cuscinetti di banco con un estrattore per cuscinetti se essi rimangono sull'albero motore.



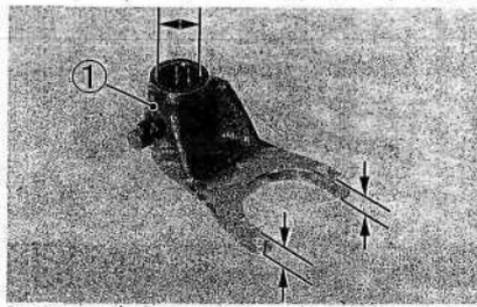
- (1) ESTRATTORE PER CUSCINETTI O EQUIVALENTE DISPONIBILE IN COMMERCIO

ISPEZIONE FORCELLE CAMBIO/ALBERO FORCELLE CAMBIO/TAMBURO CAMBIO

• **Controllare** che le forcelle del cambio non siano piegate, usurate o danneggiate:
Misurare il diam. int. e lo spessore della forchetta.

LIMITI DI SERVIZIO:

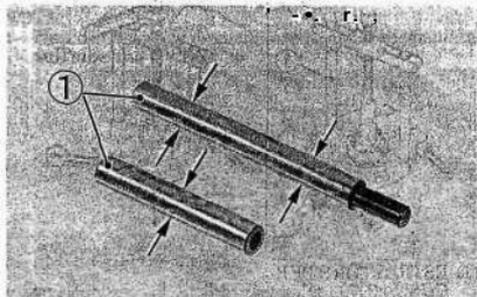
Spessore forchetta: 4,8 mm
Diam. int.: 11,065 min



(1) FORCELLA CAMBIO

Controllare che gli alberi delle forcelle non siano piegati, usurati o danneggiati.
Misurare il diam. esf.

LIMITE DI SERVIZIO: 10,973 mm



(1) ALBERO FORCELLA

Controllare le cave del tamburo selettore del cambio. Sostituire il tamburo del cambio se le cave sono danneggiate o mostrano segni di usura eccessiva.



(1) TAMBURO SELETORE CAMBIO

Controllare ciascun ingranaggio per usura o danni e sostituire se necessario.
Controllare i denti e le gole degli ingranaggi per usura o danni.

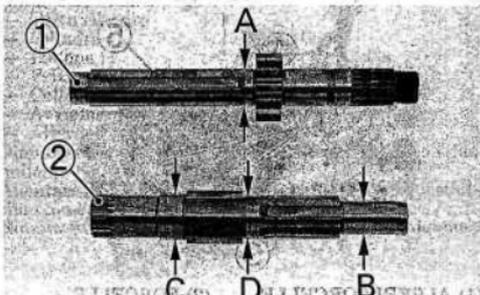
Controllare le superfici scorrevoli delle parti scanalate degli alberi principale e secondario per usura o danni.

Misurare il diam. int. di ciascun ingranaggio rotante e il diam. int. e diam. est. delle boccole degli ingranaggi stessi (dati tecnici a pagina 49).

Misurare il diam. est. degli alberi principale e secondario nelle posizioni indicate.

LIMITI DI SERVIZIO:

- A (posizione ingranaggio M5): 19,940 mm**
- B (posizione boccola ingranaggio C1): 16,970 mm**
- C (posizione ingranaggi C2): 23,940 mm**
- D (posizione ingranaggi C3): 21,940 mm**



(1) ALBERO PRINCIPALE

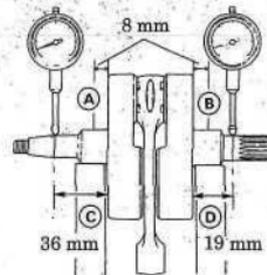
(2) ALBERO SECONDARIO

ISPEZIONE ALBERO MOTORE

Misurare la scenteratura dell'albero motore.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,05 mm

Sostenere l'albero a gomito nei punti (®) e (§), e misurare poi la scenteratura ai punti (©) e (©).
Se la scenteratura supera i limiti massimi consentiti per l'uso, sostituire l'albero a gomito.



Misurare il gioco laterale del piede di biella.

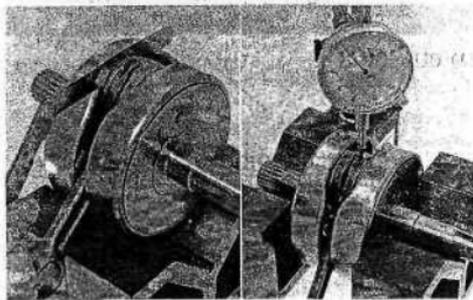
LIMITE DI SERVIZIO: 0,9 mm

Se il gioco superasse il limite di servizio, sostituire l'albero motore.

Misurare il gioco assiale/radiale del piede di biella.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,032 mm

Se il gioco superasse il limite di servizio, sostituire l'albero motore.



Installare lo spinotto del pistone nel cuscinetto della testa di biella e controllare il gioco del cuscinetto.
Se vi fosse gioco, misurare il diam. int. della testa di biella (pag. 65).

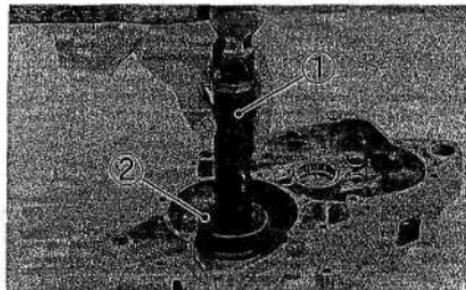
Se esso non supera il limite di servizio, sostituire il cuscinetto della testa di biella e lo spinotto del pistone. Se al disopra dei limiti massimi consentiti per l'uso, sostituire il complesso dell'albero a gomito.

SpstiuZLone cuscinetti carter CUSCINETTI CARTER SINISTRO

Rimuovere i paraolio ed i cuscinetti dell'albero motore da entrambe le metà del carter.

Inserire nuovi cuscinetti per l'albero motore in entrambe le metà del carter.

Installare il paraolio dell'albero motore nel carter destro.



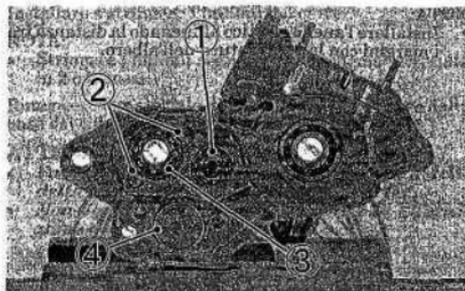
(1) BATTITOIO

(2) ACCESSORIO, 52 x 55 mm VHLQTA, 22 min.

Rimuovere il cuscinetto dell'albero "principale".
Rimuovere le piastrine di fissaggio del cuscinetto dell'albero secondario rimuovendo le viti.

Rimuovere il cuscinetto del tamburo del cambio.

Rimuovere il paraolio ed il cuscinetto dell'albero secondario dal carter sinistro.



(1) CUSCINETTO ALBERO PRINCIPALE. :-*
(2) PIASTRINE DI FISSAGGIO

(3) CUSCINETTO ALBERO SECONDARIO
(4) CUSCINETTO TAMBURTO

Inserire un nuovo cuscinetto dell'albero secondario.

ATTREZZI:
Battitoio

Accessorio, 42 x 47 mm
Pilota, 22 mm

Applicare un agente di bloccaggio alle viti delle piastrine di fissaggio del cuscinetto dell'albero secondario e stringerle per fissare le piastrine.

COPPIA: 9,8 N-m (1,0 kgf-m)

Gruppo albero motore

Inserire un nuovo cuscinetto dell'albero principale.

Ingrassare il labbro del paraolio dell'albero secondario ed installare il paraolio.

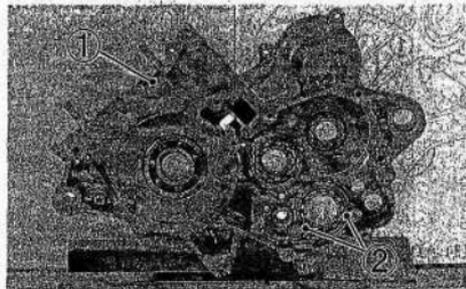


(1) BATTITOIO (2) ACCESSORIO, 37 x 40 mm

CUSCINETTI CARTER DESTRO

Rimuovere i Cuscinetti degli alberi principale e secondario.

Rimuovere le piastrine di fissaggio del cuscinetto del tamburo del cambio ed estrarre il cuscinetto verso l'interno del carter.



(1) CARTER DESTRO

(2) PIASTRINE DI FISSAGGIO

Inserire un nuovo cuscinetto dell'albero principale.

Battitoio
Accessorio, 42 x 47 mm
Pilota, 25 mm

Inserire un nuovo cuscinetto del tamburo del cambio.

Battitoio
Accessorio, 42 x 47 mm
Pilota, 25 mm

Applicare un agente di bloccaggio alle filettature del bulloni della piastra di posizionamento del tamburo del cambio e fissare i bulloni con le piastrine di posizionamento.

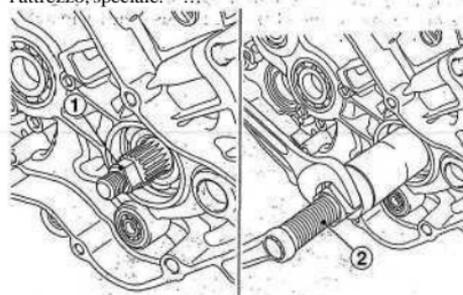
COPPIA: 9,8 N-m (1,0 kgf-m)

Inserire un nuovo cuscinetto dell'albero secondario.

Battitoio
Accessorio, 37 x 40 mm
Pilota, 17 mm

Gruppo albero motore

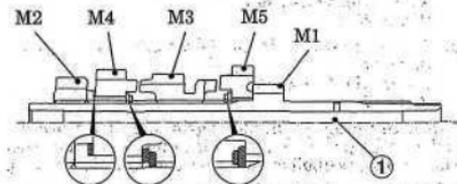
Installare l'adattatore filettato sull'albero motore.
Installare l'albero motore nel carter destro utilizzando l'attrezzo, speciale.



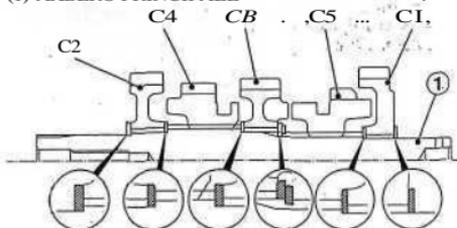
- (1) ADATTATORE FILETTATO
(2) ATTREZZO MONTAGGIO CARTER

Gruppo cambio

Pulire tutte le parti con solvente.
Spalmare olio al bisolfuro di molibdeno sulla scanalatura dell'albero principale e del controalbero, e sulla zona di rotolamento dell'ingranaggio.



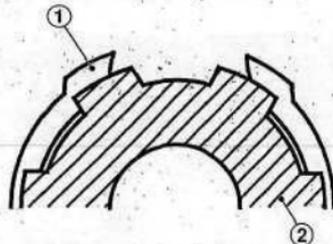
- (1) ALBERO PRINCIPALE



- (1) ALBERO SECONDARIO

NOTA:

- Installare l'anello elastico allineando la distanza tra i margini con la scanalatura dell'albero.



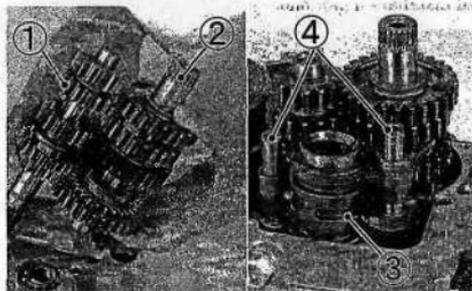
- (1) ANELLO ELASTICO (2) ALBERO

Montare gli ingranaggi e gli alberi del cambio.
Cospargere di olio di trasmissione l'albero principale, l'albero secondario e la superficie di rotazione dei cuscinetti del tamburo di spostamento.
Unghere ciascun ingranaggio con olio del cambio e controllare che si muova senza problemi.

Inserire gli ingranaggi dell'albero principale e del controalbero, e posizionare il tutto all'interno del lato destro del carter.
Cospargere di olio di bisolfuro di molibdeno le scanalature della guida del tamburo di spostamento, le griffe della forcella di spostamento e le superficie esterne dell'albero della forcella di spostamento.

Installare il tamburo e le forcelle di sollevamento con i rispettivi contrassegni rivolti verso il lato, sinistro del carter.
Par scorrere gli alberi delle forcelle attraverso le forcelle e quindi nel carter.

Dopo l'installazione, controllare che il cambio funzioni senza



- (1) GRUPPO ALBERO PRINCIPALE
(2) GRUPPO ALBERO SECONDARIO
(3) TAMBURO CAMBIO (4) ALBERI FORCELLE

Montaggio carter

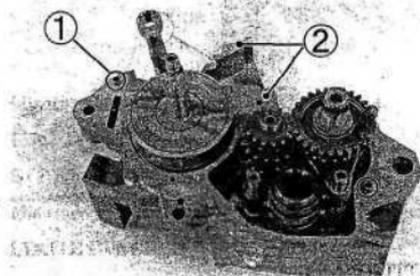
Pulire le superfici di contatto del carter prima del montaggio e controllare se vi sono segni di usura o danni.

NOTE:

- Se vi sono irregolarità di minore entità sulle superfici d' contatto! carter, correggere con una pietra ad olio.
- Dopo la pulitura, lubrificare le zone supportate dell'albero a gomiti con olio per motori a 2 tempi pulito e i cuscinetti dell'albero a gomiti con olio di bisolfuro di molibdeno, pulito.
- Lubrificare i cuscinetti del cambio con olio per il cambio.

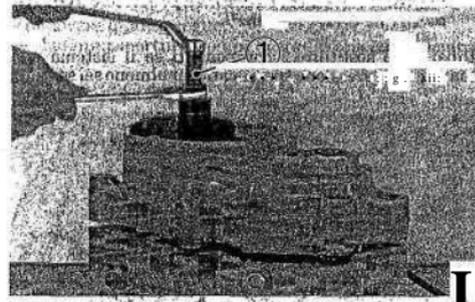
Montare gli ingranaggi del cambio e gli alberi nel carter destro.

Installare le spine di centraggio ed una nuova guarnizione.



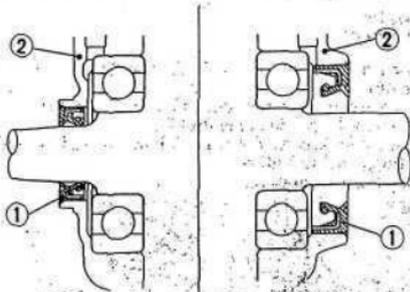
- (1) SPINE DI CENTRAGGIO
(2) GUARNIZIONE

Porre il carter sinistro su quello destro. È smontarli assieme utilizzando l'attrezzo apposito.;



(1) ATTREZZO DI MONTAGGIO DEL CARTER

Riempire di grasso la cavità tra i labbri dei paradillo dell'albero motore. Inserire il paraolio nel carter con l'attrezzo di montaggio del carter fino a che esso non è in piano col carter.



(1) PARAOILIO

(2) CARTER

Installare a stringere i bulloni dei carter. i 1/2".

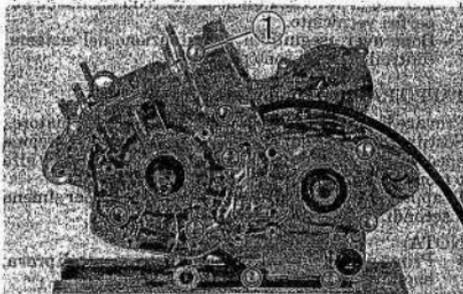
NOTA:

- Stringere i bulloni seguendo uno schema incrociato in 2 o 3 passi.

Rimuovere il materiale di guarnizione che sporge dalla base del cilindro.

ATTENZIONE:

- Fave, attenzione ad evitare la caduta di detriti della guarnizione all'interno dei carter.
- Non danneggiare la superficie per la guarnizione della base del cilindro.



(1) BULLONI

Cospargere di grasso l'interno del collare e la guarnizione paraolio. Installare la guarnizione paraolio e il collare sull'albero secondario.

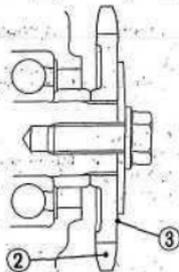


(1) COLLARE

(2) GUARNIZIONE PARAOLIO

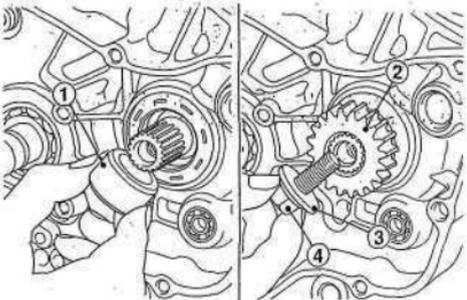
Installare il pignone sull'albero secondario con la superficie, piana rivolta all'esterno come indicato; Installare la molla a tazza col contrassegno "OUTSIDE" rivolto all'esterno. Bloccare il pignone con l'attrezzo universale e stringere il bullone del pignone alla coppia specificata.

COPPIA: 26 N-m (2,7 kgf-m)



(1) CONTRASSEGNO "OUTSIDE"

(2) PIGNONE (3) LATO SUPERFICIE PIANA Installare il collare e l'ingranaggio conduttore primario sull'albero motore. Installare la rondella piana ed il bullone dell'ingranaggio conduttore primario.



(1) COLLARE ALBERO MOTORE

(2) INGRANAGGIO CONDUTTORE PRIMARIO

(3) RONDELLA PIANA (4) BULLONE

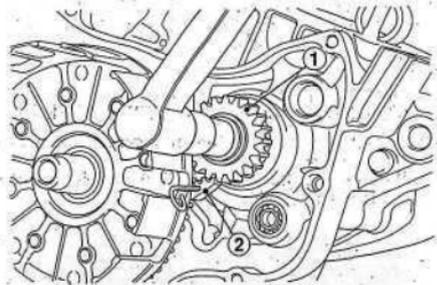
Installare provvisoriamente la guida della campana della frizione, il cuscinetto a rullini e la campana della frizione sull'albero principale ed applicare l'attrezzo di bloccaggio degli ingranaggi tra gli ingranaggi primari conduttore e condotto.

Stringere il bullone dell'ingranaggio conduttore primario.

COPPIA: 64 N-m (6,5 kgf-m)

Installare la parti rimanente nell'ordine inverso a quello di rimozione:

- Avviamento a pedale (pag. 78)
- Collegamento del cambio (pag. 79)
- Frizione (pag. 74)
- Pistone (pag. 65)
- Cilindro (pag. 65)
- Testata del cilindro (pag. 130)
- Alternatore (pag. 55)
- Motore (pag. 55)



- (1) INGRANAGGIO CONDUTTORE PRIMARIO
(2) ATTREZZO BLOCCAGGIO INGRANAGGI

SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

Informazioni di servizio

- Per eseguire la manutenzione della tenuta della pompa dell'acqua, rimuovere la copertura del carter destra (pag. 76).
- Tutte le operazioni di manutenzione del sistema di raffreddamento possono essere eseguite col motore sul telaio.
- Non rimuovere il tappo del radiatore quando il motore è ancora caldo onde evitare scottature. Il motore deve raffreddarsi prima di eseguire la manutenzione del sistema di raffreddamento.
- Evitare di versare liquido di raffreddamento su superfici verniciate. Dopo aver eseguito la manutenzione del sistema, controllare se vi sono perdite.

TAPPO RADIATORE/RADIATORE

Provare la pressione di tenuta del tappo del radiatore. Sostituire il tappo del radiatore se non tiene la pressione specificata, o se la pressione di sfogo risulta troppo alta o troppo bassa.

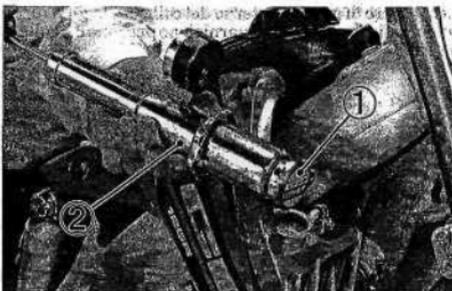
Il tappo deve tenere alla pressione specificata per almeno 6 secondi.

NOTA:

- Prima di installare il tappo sullo strumento di prova, bagnare con acqua le tenute.

PRESSIONE SFOGO TAPPO RADIATORE:

108—137 kPa (1,1—1,4 kgf/cm²)



- (1) TAPPO RADIATORE
(2) STRUMENTO DI PROVA DEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO (REPERIBILE IN COMMERCIO)

Pressurizzare il radiatore, il motore e di tubi e controllare se vi sono perdite.

ATTENZIONE:

- Una pressione eccessiva può causare danni al radiatore. Non eccedere una pressione di prova di 137 kPa (1,4 kg/cm²).

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



- (1) RADIATORE

RADIATORE

RIMOZIONE

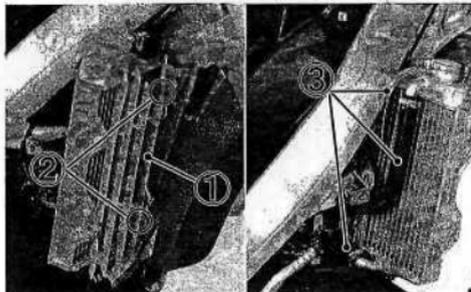
Scaricare il liquido di raffreddamento dal radiatore (pag. 46).

Rimuovere le protezioni del radiatore (pag. 17).

Rimuovere le griglie del radiatore.

Allentare le fascette del tubo dell'acqua ed i bulloni di montaggio del radiatore.

Rimuovere il radiatore.

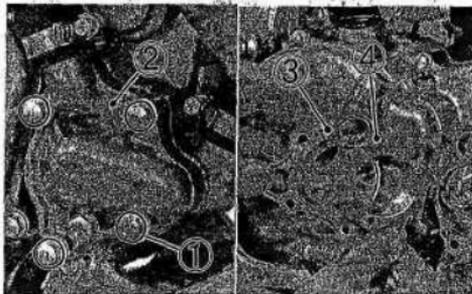


- (1) GRIGLIE DEL RADIATORE
(2) BULLONI DI MONTAGGIO
(3) TUBI ACQUA

SMONTAGGIO POMPA ACQUA
Scaricare il liquido di raffreddamento dal radiatore

Rimuovere quanto segue:

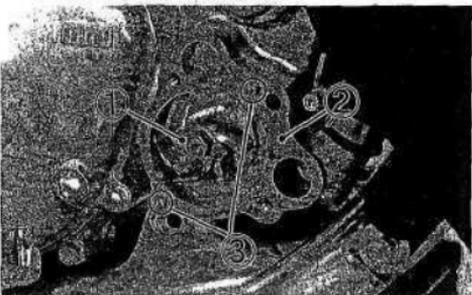
- bulloni copertura pompa acqua e copertura pompa acqua.
- guarnizione esterna e piastra.



(1) BULLONI (2) COPERTURA POMPA ACQUA
(3) GUARNIZIONE ESTERNA (4) PIASTRA

Rimuovere quindi:

- guarnizione interna e spine di centraggio.
- copertura carter destra (pag. 76).
- girante e rondella piana.
- albero pompa acqua dalla copertura del carter destra.



(1) GIRANTE (2) GUARNIZIONE INTERNA
(3) SPINE DI CENTRAGGIO

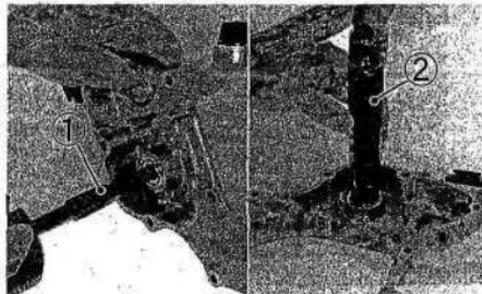
Controllare l'albero e l'ingranaggio della pompa dell'aria per accertarsi che non siano piegati o danneggiati.



(1) ALBERO POMPA ACQUA INGRANAGGIO;
(2) GIRANTE (3) RONDELLA PIANA.

SOSTITUZIONE CUSCINETTI POMPA ACQUA:

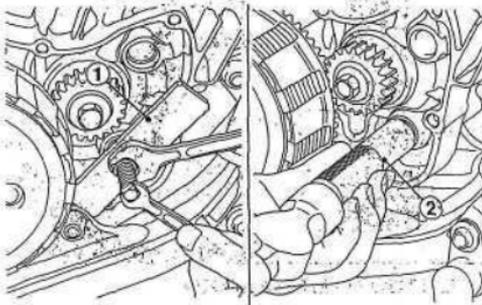
Vermicare i cuscinetti dell'albero della pompa dell'acqua nel coperchio destro del carter nel carter destro. Provare a far ruotare la guida interna del cuscinetto con le dita; il cuscinetto deve ruotare senza intoppi e silenziosamente; Se il cuscinetto non ruota silenziosamente senza intoppi, estrarlo con gli attrezzi speciali previsti, e sostituirlo.



(1) ATTREZZO RIMOZIONE CUSCINETTI 12 mm
(2) BATTITOIO ED ACCESSORIO 24 x 26 mm/
PILOTA 12 mm

Rimuovere il cuscinetto dell'albero della pompa dell'acqua dal carter destro per mezzo dell'attrezzo speciale. Inserire un nuovo cuscinetto nell'carter destro per mezzo dell'attrezzo speciale.

Cospargere di olio di lubrificante di molibdeno la superficie di rotazione del cuscinetto dell'albero, della pompa dell'acqua.



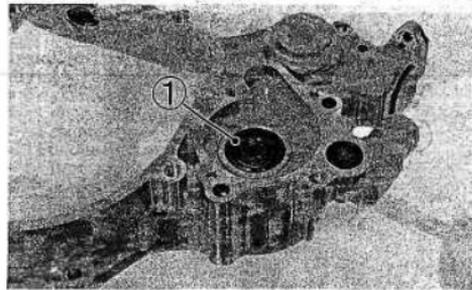
(1) ATTREZZO RIMOZIONE CUSCINETTI 7 mm
(2) BATTITOIO CUSCINETTI 7 mm

SOSTITUZIONE TENUTA ACQUA

Rimuovere il cuscinetto della pompa dell'acqua dalla copertura del carter destra.

Rimuovere il paraolio ed il cuscinetto.

Estrarre la tenuta per l'acqua usurata o danneggiata dalla copertura del carter destra.



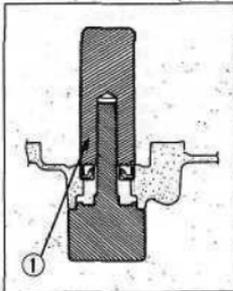
(1) TENUTA ACQUA

Installare una nuova tenuta nella copertura del carter destra.

NOTER

- Non danneggiare i labbri della tenuta per l'acqua.
- Ingrassare il labbro con un paraolio nuovo.

Installare un nuovo paraolio ed il cuscinetto.



(1) BATTITOIO TENUTA ACQUA

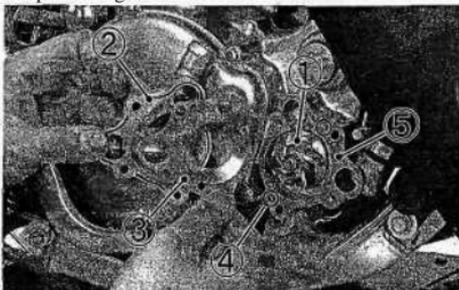
GRUPPO POMPA ACQUA

Installare quanto segue:

- paraolio, cuscinetto e tenuta acqua.
- albero pompa acqua ed ingranaggio nella copertura del carter destra.
- cuscinetto nel carter destro (pag. 87).
- rondella piana sull'albero della pompa dell'acqua.
- girante sull'albero della pompa dell'acqua stringendo bene.

COPPIA: 12 N·m (1,2 kgf·m)

- copertura carter destra (pag. 76).
- nuova guarnizione interna e due spine di ceritraggio.
- piastra e guarnizione esterna.



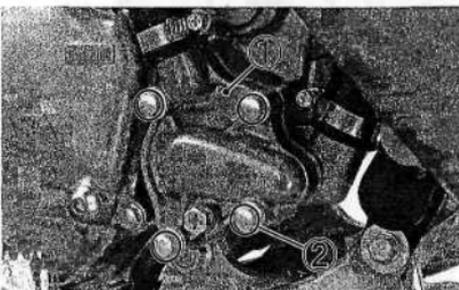
- (1) GIRANTE (2) GUARNIZIONE ESTERNA
(3) PIASTRA (4) SPINE DI CENTRAGGIO
(5) GUARNIZIONE INTERNA

- coperchio della pompa dell'acqua con i bulloni e stringere.

COPPIA:

Coperchio della pompa dell'acqua: 12 N·m (1,2 kgf·m)

Coperchio destro del basamento: 9,8 N·m (1,0 kgf·m)



- (1) COPERCHIO POMPA ACQUA (2) BULLONI

Riempire con miscela 50/50 raccomandata fino al collo del foro di riempimento.

Spurgare l'acqua dal sistema di raffreddamento.

Installare il tappo del radiatore, avviare il motore e controllare se vi sono perdite.

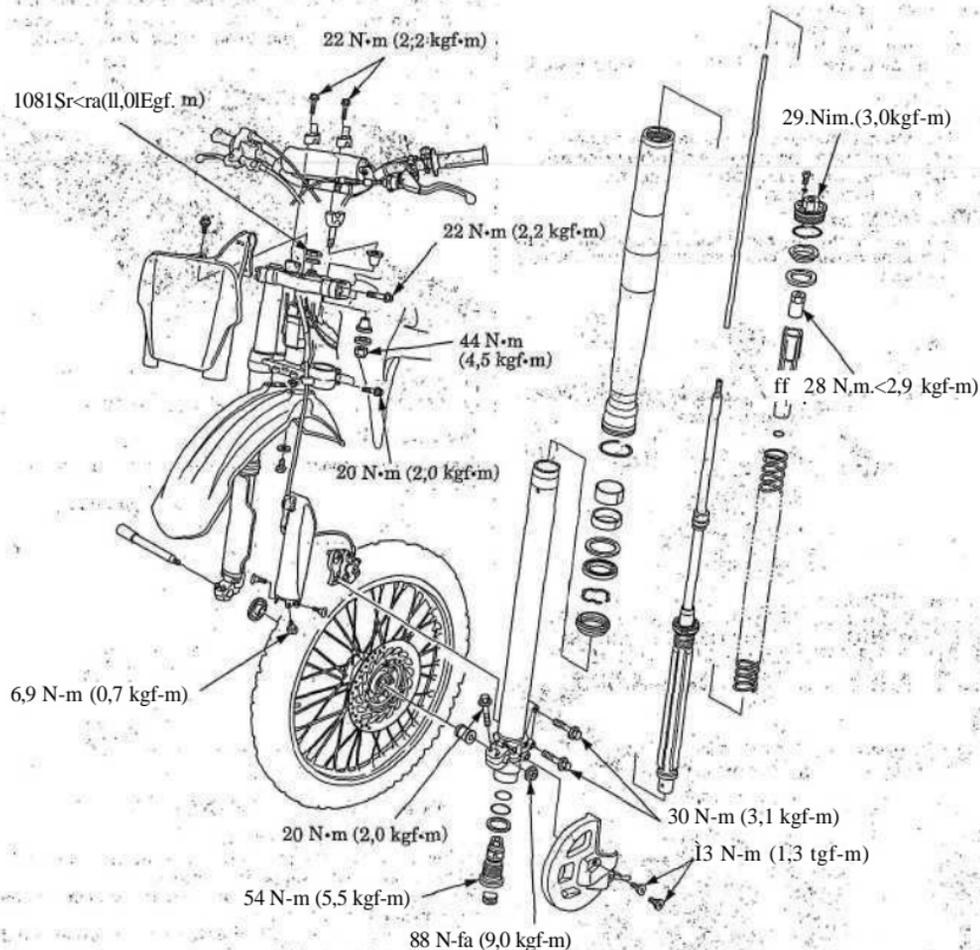


(1) COLLO FORO RIEMPIMENTO

MANUBRIO/CANNOTTO STERZO/FORCELIA

Informazioni servizio >>>

- Questa sezione copre la manutenzione del manubrio, della forcella e del cannotto dello sterzo.
- Sono disponibili molle opzionali. Vedere l'elenco delle parti opzionali a pagina 9.
- Appoggiare e sostenere la motocicletta su un apposito banco di lavoro.
- Per ottenere prestazioni ottimali dalla forcella, essa deve essere completamente smontata e pulita dopo le prime tre ore di lavoro. In seguito essa deve essere regolarmente pulita regolarmente per assicurare la massima durata delle parti interne.
- Se la CE fosse nuova di zecca, accertarsi di guida per sufficientemente tempo con acceleratore parziale (circa 1/2) per dare un'adeguata lubrificazione in modo da assicurare l'assetamento delle sospensioni.
- Esaminare entrambe le estremità delle molle della forcella. Se si riscontrassero rugosità o sbavature metalliche, rimuoverle con una lima fine abrasiva. Pulire quindi bene le molle con un solvente adatto punto di ignizione per rimuovere tutte le particelle metalliche e sporco. Asciugare le molle con aria compressa invece che con un panno. Potrebbe lasciare residui sulle molle. Residui di tessuto o altre particelle di materiali estranei nei passaggi di ammortizzazione possono causare problemi.



Manubrio

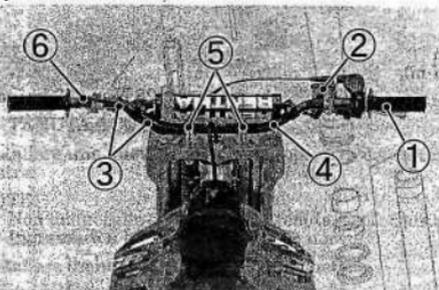
RIMOZIONE

Rimuovere quanto segue:

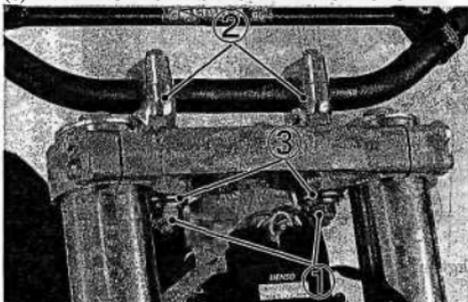
- targa numero (pag. 18).
- protezione del manubrio
- collegamenti del cavo dell'interruttore di arresto del motore.
- fascette fili.
- staffa-leva frizione.
- cavo, alloggiamento e manopola acceleratore.
- supporto cilindro principale e cilindro principale.
- Supporti superiori manubrio e manubrio.
- Arresti inferiori manubrio

ATTENZIONE: X

- Tenere il cilindro principale in posizione verticale onde evitare l'ingresso di aria nel sistema frenante.

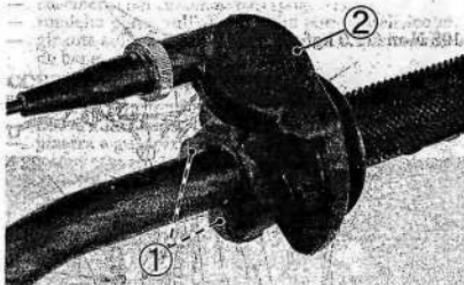


- (1) MANOPOLA ACCELERATORE
- (2) CILINDRO PRINCIPALE (3) FASCETTE FILI
- (4) MANUBRIO (5) SUPPORTI SUPERIORI
- (6) INTERRUOTTORE SPEGNIMENTO MOTORE



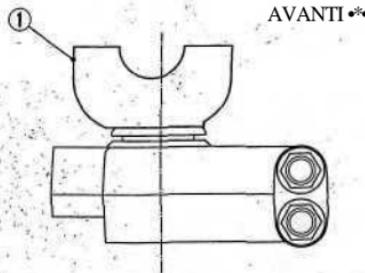
- (1) DADI/RONDELLE (2) SUPPORTI INFERIORI
- (3) SUPPORTI DI GOMMA

Se non si prevede di smontare l'alloggiamento dell'acceleratore, rimuoverlo come un assieme nel modo seguente. Allentare i bulloni dell'alloggiamento dell'acceleratore, ruotare il manubrio completamente verso sinistra e quindi rimuovere l'alloggiamento dell'acceleratore stesso.



- (1) BULLONI
 - (2) ALLOGGIAMENTO ACCELERATORE
- INSTALLAZIONE

Installare, i supporti inferiori del manubrio nel modo indicato.



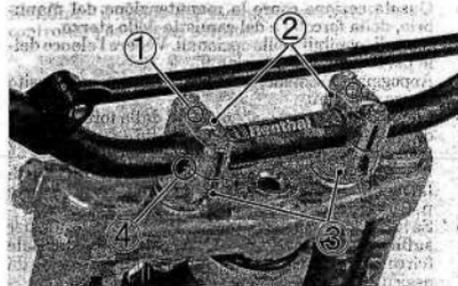
- (1) ARRESTI INFERIORI MANUBRIO

Porre il manubrio in posizione. Allineare il contrassegno punzonato sul manubrio alla parte superiore dei supporti inferiori. Porre i supporti superiori sul manubrio con i contrassegni punzonati rivolti in avanti. Stringere per primi i bulloni anteriori dei supporti del manubrio e quindi quelli posteriori.

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

Serrare i dadi di fissaggio inferiori del manubrio.

COPPIA: 44 N-m (4,5 kgf-m)



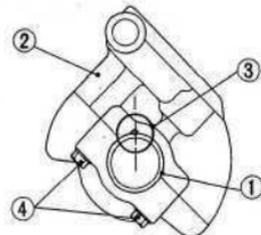
- (1) CONTRASSEGNI PUNZONATI
- (2) SUPPORTI SUPERIORI
- (3) SUPPORTI INFERIORI
- (4) SEGNO VERNICIATO

Applicare un leggero strato di olio alle superfici scorrevoli del tubo dell'acceleratore e dell'alloggiamento dell'acceleratore. Collegare l'estremità del cavo dell'acceleratore al tubo dell'acceleratore.

Installare la manopola dell'acceleratore allineando il contrassegno punzonato sulla sede a quello verniciato sul manubrio.

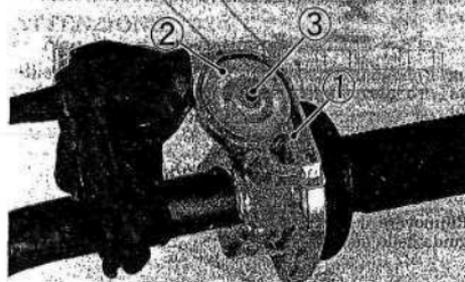
Stringere prima il bullone superiore e quindi quello inferiore.

COPPIA: 8,8 N-m (0,9 kgf-m)



- (1) MANUBRIO
- (2) ALLOGGIAMENTO ACCELERATORE
- (3) CONTRASSEGNO PUNZONATO/ CONTRASSEGNO VERNICIATO
- (4) BULLONI ALLOGGIAMENTO ACCELERATORE

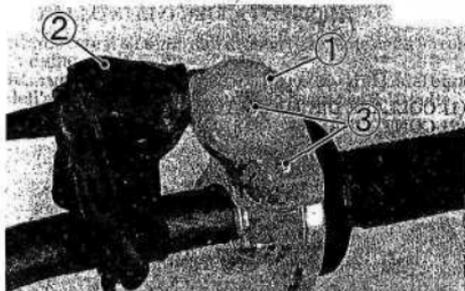
Ingrassare il rullo del cavo dell'acceleratore.
Installare il rullo ed il collare del cavo dell'acceleratore.



- (1) CAVO ACCELERATORE
(2) RULLO CAVO ACCELERATORE (3) COLLARE
Installare la copertura dell'alloggiamento dell'acceleratore e stringere saldamente le viti.

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

Installare saldamente la protezione di gomma dell'alloggiamento dell'acceleratore.

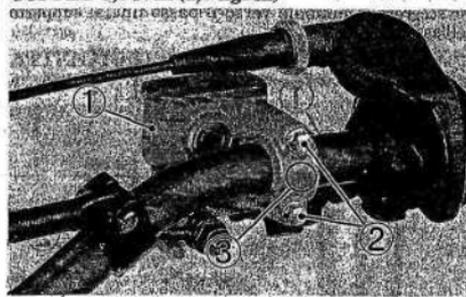


- (1) COPERTURA ALLOGGIAMENTO ACCELERATORE
(2) PROTEZIONE DI GOMMA (3) VITE 7.

Posizionare il cilindro principale del freno anteriore sul manubrio.
Montare il supporto della pompa del freno con il segno "UP" rivolto verso l'alto; è allineare l'estremità del supporto al segno verniciato sul manubrio.
Stringere i bulloni del supporto del cilindro principale.

NOTA:
• Stringere prima il bullone superiore e quindi quello inferiore.

COPPIA: 9,8 N-m (1,0 kgf-m)



- (1) CILINDRO PRINCIPALE
(2) BULLONI SUPPORTO
(3) CONTRASSEGNO "UP"

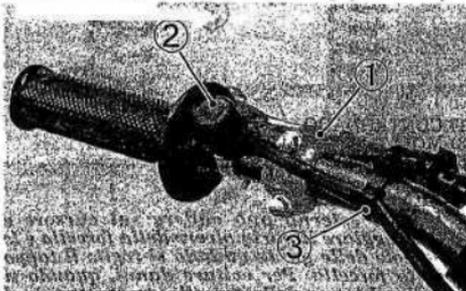
Montare la staffa e il supporto della leva della frizione con il segno punzonato sul supporto rivolto in alto; allineare l'estremità del supporto al segno verniciato sul manubrio.

NOTA:

- Stringere prima il bullone superiore e quindi quello inferiore.

COPPIA: 8,8 N-m (0,9 kgf-m)

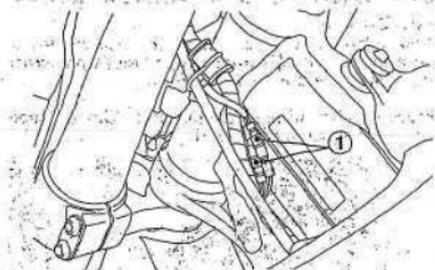
Collegare il cavo della frizione.
Sistemare il filo dell'interruttore di spegnimento del motore.
Installare l'interruttore di spegnimento del motore sul manubrio.
Installare le fascette del filo dell'interruttore di spegnimento del motore.



- (1) SUPPORTO LEVA FRIZIONE
(2) INTERRUTTORE SPEGNIMENTO MOTORE
(3) FASCETTA

Collegare i connettori del cavo dell'interruttore di arresto

Installare la targa (pag. 18).



- (1) "CONNETTORI FILO INTEBBUTTORE"
SFB:GN.LMBNTQ.MOTORE

REMOZIONE

Rimuovere la ruota anteriore (*aggi. li*).
Togliere i bulloni e le protezioni della forcella.
Ritirare la pinza del freno (pag. 120).



- (1) "PROTEZIONE FORCELLA"
(2) BULLONI (35° PINZA FRENO)

• Non staccare il flessibile del freno.

ATTENZIONE:

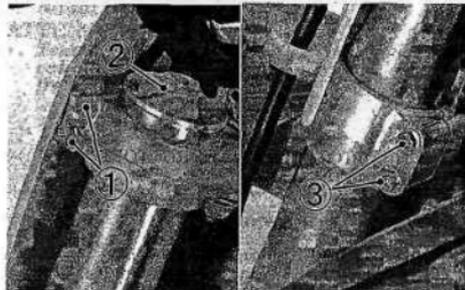
• Supportare la pinta del freno in modo che questa non rimanga penzoloni dal tubo del freno. Non torcere il tubo del freno.

Quando si prevede di smontare anche la gamba della forcella, allentare il tappo della stessa nel modo seguente: Allentare i bulloni di fissaggio superiori. Allentare i tappi della forcella ma non rimuoverli ancora.

ATTENZIONE:

- Non utilizzare una chiave a mezzaluna o regolabile per allentare i tappi della forcella; essi potrebbero subire dei danni.

Allentare i bulloni di fissaggio inferiori e tirare il tubo esterno verso il basso ed in fuori.



- (1) BULLONI FISSAGGIO SUPERIORE
(2) TAPPO FORCELLA
(3) BULLONI FISSAGGIO INFERIORE

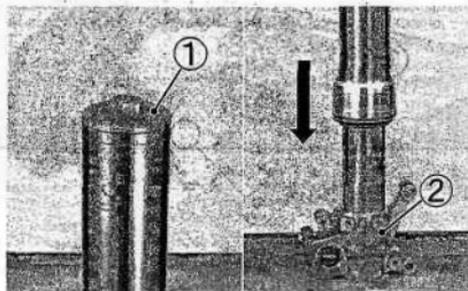
SMONTAGGIO.

Pulire il gruppo della forcella, specialmente la superficie di scorrimento della canna della forcella ed il fondo della stessa attorno - al bullone centrale prima di smontare la forcella.

ATTENZIONE:

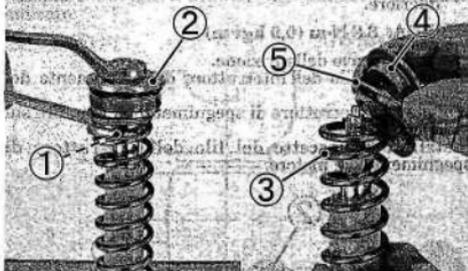
- Fare attenzione a non graffiare la canna e a non danneggiare il parapolvere.
- Prima di smontare la forcella, per evitare che gli aghi delle regolazioni vengano danneggiati, ruotare i regolatori dello smorzamento in senso antiorario fino alla posizione più morbida (memorizzare il numero di scatti alici posizione più morbida).
- Quando si toglie il tappo della forcella, fare attenzione a non danneggiare l'asta dell'ago del regolatore di forza dello smorzamento, nonché l'ago posto sulla sommità dell'asta stessa. L'asta di regolazione è attaccata al tappo della forcella, e, vista la sua lunghezza, potrebbe essere difficile da rimuovere.

Afferrare il gambale, rimuovere il tappo della forcella e far scorrere il gambale verso il basso fino al supporto dell'assale;



- (1) TAPPO FORCELLA (2) SUPPORTO ASSALE

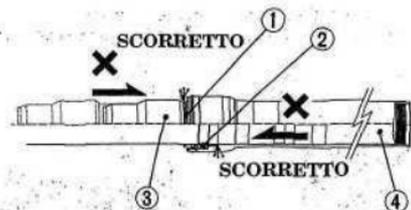
Tenere fermo il controdamo e rimuovere il tappo della forcella dall'asta del sistema di ammortizzazione. Togliere la sede della mola, la rondella e la molla della forcella.



- (1) CONTRODADO (2) TAPPO FORCELLA
(3) MOLLA FORCELLA (4) SEDE MOLLA
(5) RONDELLA

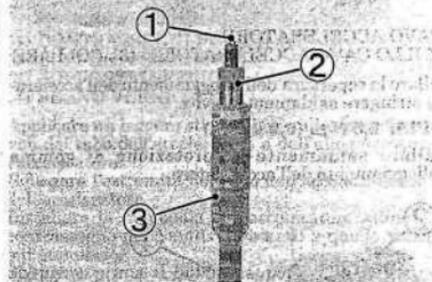
ATTENZIONE:

- Il tubo esterno può cadere sul cursore e danneggiare il parapolvere della forcella e le boccole delle guide quando si toglie il tappo della forcella. Per evitare danni; quando si toglie il tappo della forcella, trattenere sia il tubo della forcella, sia il cursore.



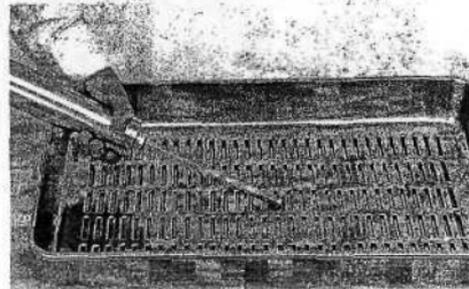
- (1) PARÀPOLVERE (2) BOCCOLA GUIDA
(3) CANNA/- V (4) GAMBALE

Rimuovere il collare distanziatore, il controdamo e la guida della molla.



- (1) COLLARE DISTANZIATORE :
(2) CONTRODADO (3) GUIDA MOLLA

Scaricare l'olio della forcella.

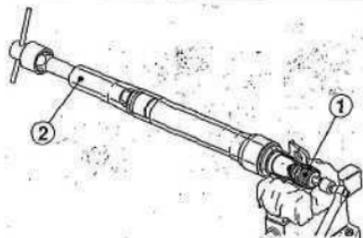


Fissare il portassale del tubo scorrente in un morsetto insieme ad un pezzetto di legno, o in un morsetto a ganasce morbide, per evitare di danneggiare il pezzo.

ATTENZIONE:

• Non stringere eccessivamente. •

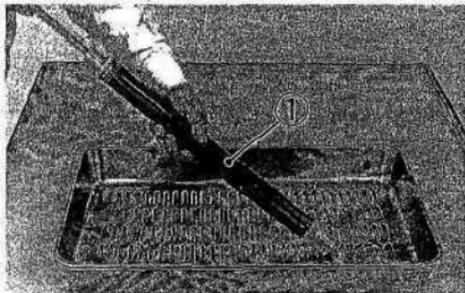
Allentare e rimuovere il bullone centrale tenendo fermo il sistema dell'ammortizzazione della forcella con l'attrezzo apposito.



- (1) BULLONE CENTRALE
(2) IMPUGNATURA DELL'AMMORTIZZATORE DELLO STELO DELLA FORCELLA

Rimuovere il sistema d'ammortizzazione della forcella dalla canna.

Rimuovere l'olio della forcella dal sistema dell'ammortizzazione pompando Tasta per 8-10 volte;



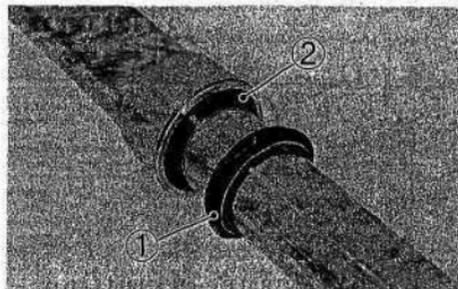
- (1) AMMORTIZZATORE FORCELLA

Rimuovere il parapolvere.

Togliere l'anello, di arresto dalla scanalatura del tubo

ATTENZIONE:

• Fare attenzione a non graffiare la canna.



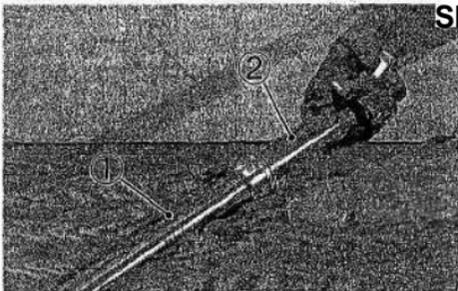
- fi) PARAPOLVERE WANELLO DI ARRÈSTO

Controllare che la canna scorda senza intoppi nel gambale. In caso contrario, controllare se la canna è piegata o danneggiata e se le boccole sono usurate o danneggiate (pag. 94). Se la canna e le boccole sono normali, controllare il gambale.

Estrarre la canna dalla forcella dal gambale con rapidi movimenti successivi.

NOTA:

• La boccola guida è inserita a pressione nel gambale e deve essere estratta a forza.



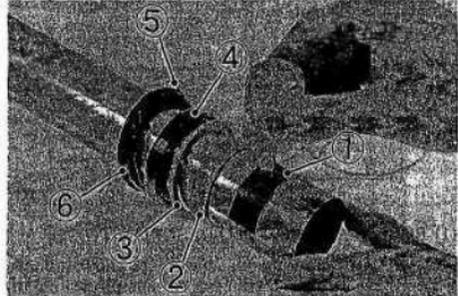
- (1) GAMBALE (2) CANNA

Rimuovere con attenzione la boccola di scorrimento forzando la sua fessura con un cacciavite fino a che essa non può essere rimossa con le mani.

ATTENZIONE: • FuKe attenzione a non graffiare il rivestimento in teflon della boccola.

• Non forzare la boccola più del necessario.

Rimuovere la boccola guida, l'anello di supporto, il paraolio, l'anello di arresto ed il parapolvere dall'attacco.



- (1) BOCCOLA SCORRIMENTO
(2) BOCCOLA GUIDA (3) ANELLO DI SUPPORTO
(4) PARAOLIO (5) ANELLO DI ARRÈSTO
(6) PARAPOLVERE

ISPEZIONE

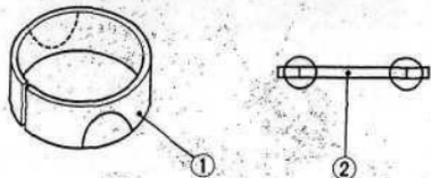
Boccola

Controllare se le boccole presentano segni di usura eccessiva o graffi.

Rimuovere eventuale polvere metallica dalle boccole di scorrimento e di guida con una spazzola di nylon e olio perforcelle.

Se sull'intera superficie della boccola appare del rame, sostituire la boccola.

Sostituire l'anello di supporto se vi fossero segni di distorsione nei punti indicati.



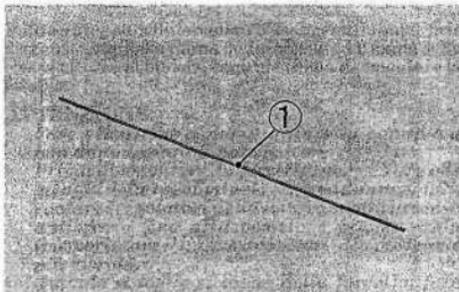
(1) BOCCOLA-(1) ANELLO DI SUPPORTO

Collare distanziatore

Controllare il collare distanziatore sono piegati o danneggiati.

ATTENZIONI

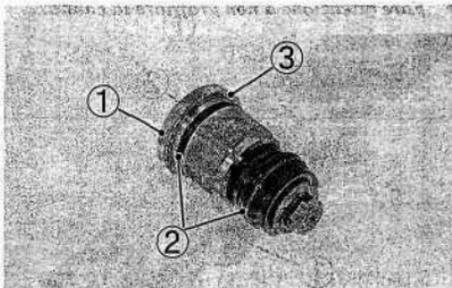
• Se il collare di distanziamento è piegato o comunque danneggiato, la forza di smorzamento del rimbalzo risulta impedita.



(1) COLLARE DISTANZIATORE

Bullone centrale

Controllare se il bullone centrale è danneggiato. Sostituire gli anelli ad O e la rondella di tenuta con altri di nuovi.



(1) BULLONE CENTRALE (2) ANELLI AD O
(3) RONDELLA DI TENUTA

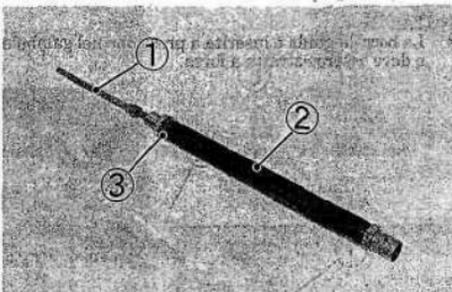
Canna/gambale/ammortizzatore forcella

Controllare se la canna fosse intaccata, graffiata o usurata in modo eccessivo o anormale.

Controllare se il gambale è danneggiato o deformato.

Controllare l'asta del sistema dell'ammortizzazione per vedere se è piegata, usurata o danneggiata.

Controllare la camera dell'olio e gli anelli di arresto per vedere se sono danneggiati;

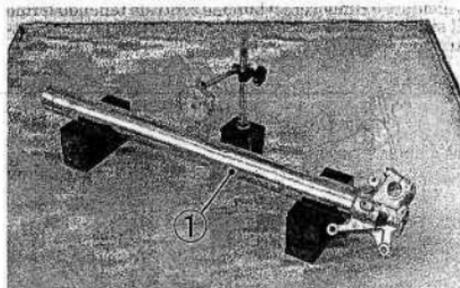


(1) ASTA GRUPPO AMMORTIZZAZIONE
(2) CAMERA OLIO
(3) ANELLI DI ARRESTO

Appoggiare la canna su dei blocchi a V e controllare la scenteratura.

Determinare la scenteratura reale con 1/2 dell'indicazione del comparatore.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,2mm



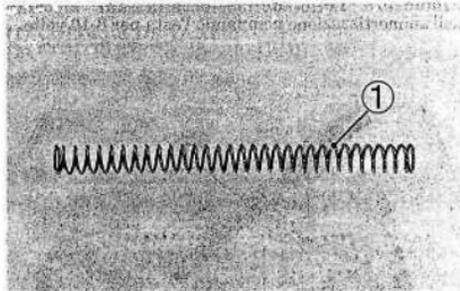
(1) CANNA

Lunghezza libera molla forcella

Misurare la lunghezza libera della molla della forcella.

LIMITE DI SERVIZIO: 470 nini

Sostituire la inolia se fosse più corta del limite di servizio.



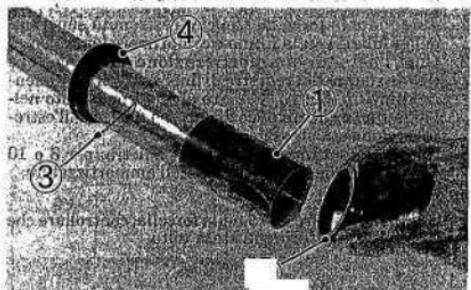
(1) MOLLA FORCELLA

MONTAGGIO

NOTA:

• Pulire bene le parti smontate con solvente non infiammabile o ad alto punto di ignizione prima del montaggio.

Avvolgere con nastro e l'estremità della canna. •
 Installare il parapolvere e l'anello di arresto sulla canna.
 Ungere i labbri del nuovo paraolio con olio per forcelle
 raccomandato ed installare con i cojtrassegfl rivolti
 verso il paraoivefe.

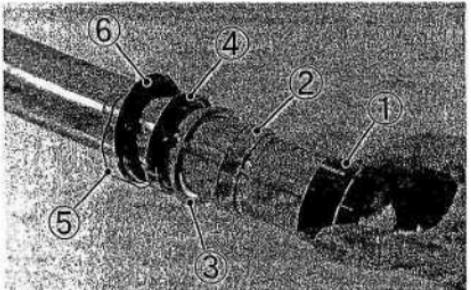


(1) NASTRO (2) PARAOLIO
 (3) ANELLO DI ARRESTO (4) PARAPOLVERE

Installare l'anello di supporto ed la boccola guida.
 Rimuovere il nastro ed installare la guida di scorrimento.

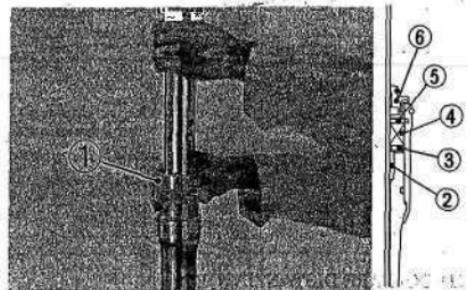
NOTA:
 • Rimuovere eventuali sbavature dalla superficie di contatto della boccola e fare attenzione a non rimuoverne il rivestimento.

Nastrare o legare parapolvere ed anello di arresto in modo che non disturbino il lavoro.



(1) BOCCOLA SCORRIMENTO
 (2) BOCCOLA GUIDA (3) ANELLO DI SUPPORTO
 (4) PARAOLIO (5) ANELLO DI ARRESTO
 (6) PARAPOLVERE

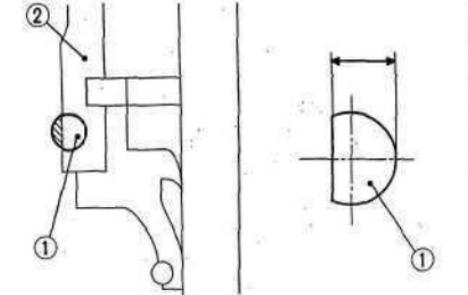
Ungere la boccola e l'estremità della canna con olio per
 forcelle! raccomandato ed installare la canna nel gambale. •
 Inserire un nuovo paraolio fino a che la sede dell'anello
 di arresto non diviene visibile utilizzando l'accessoria
 del battitoio per le tenute delle forcelle; > ; ' j - t •
 Installare l'anello di arresto nella sua sede nel gambale.
 Installare il parapolvere. • • " f



(1) ACCESSORIO BATTITOIO TENUTE FORCELLA
 (2) BOCCOLA GUIDA (3) ANELLO DI SUPPORTO
 (4) PARAOLIO • • • • • (5) ANELLO DI ARRESTO
 (6) PARAPOLVERE

Controllare se l'anello antiusura è usurato o danneggiato.
 Sostituire l'anello se fosse in piano con il gambale.

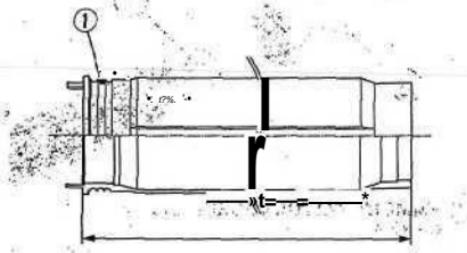
NOTA:
 • Installare l'anello antiusura con lo spazio tra le
 estremità rivolto verso il retro.



(1) ANELLO ANTIUSURA (2) GAMBALE

Se si toglie l'olio camera dell'elemento ••• di
 ammortizzazione della forcella, misurarne la lunghezza
 a riposo.
 Se la lunghezza totale ha superato i limiti massimi
 consentiti per l'uso, sostituire il pezzo con uno nuovo.

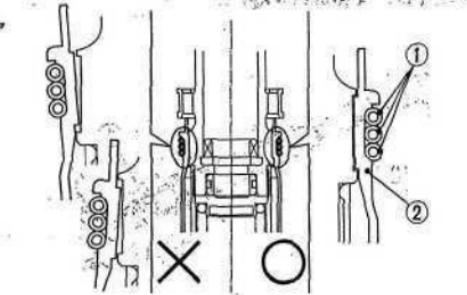
LIMITE DI SERVIZIO: 387 mm



(1) CAMERA OIL > 10 • • • • • V < > r : t

Applicare olio per forcelle ai labbri del gruppo olio.
 Installare la camera olio allineandone i labbri con le
 scanalature del gruppo di ammortizzazione della forcella.

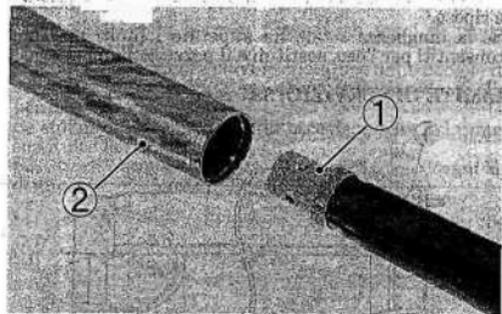
Controllare che la camera dell'olio non sia aggrovigliata;
 Installare bene gli anelli di arresto.



(1) ANELLI DI ARRESTO; (2) CAMERA OIL

NOTA:
 • Verificare che i sei anelli superiori siano saldamente
 installati nelle scanalature della camera d'aria.

Installare l'ammortizzatore della forcella nella canna.



- (1) AMMORTIZZATORE FORCELLA
(2) CANNA

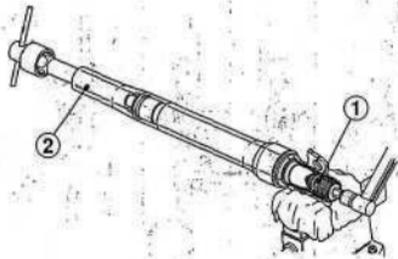
Stringere il supporto dell'assale in una morsa utilizzando dei pezzi di legno o delle ganasce morbide.

ATTENZIONE:

- *Noti éfringere eccessivamente.*

Installare il bullone centrale e stringerlo alla coppia specificata mentre si trattiene l'ammortizzatore della forcella per mezzo dell'apposito supporto.

COPPIA: 54 N.m (5,5 kgf-m)

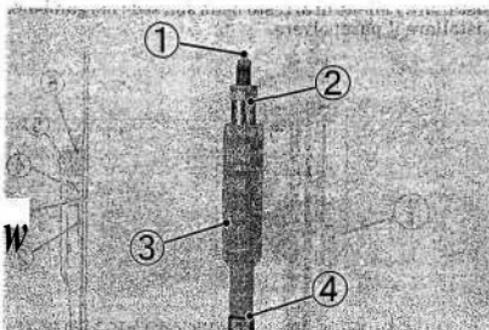


- (1) BULLONE CENTRALE
(2) IMPUGNATURA DELL'AMMORTIZZATORE DELLO STELO DELLA FORCELLA

Rimuovere l'olio in eccesso dalla guida della molla.
Installare la guida della molla ed un nuovo anello ad O come indicato.

Installare il controdado.

Installare il collare distanziatore:



- (1) COLLARE DISTANZIATORE
(2) CONTRODADO (3) GUIDA MOLLA
(4) ANELLO AD O

Versare metà della quantità di olio raccomandata nella canna della forcella.

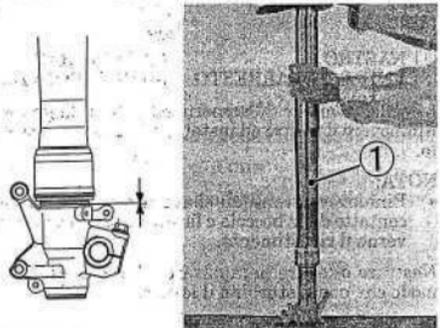
Spurgare l'aria nel modo seguente:

- NOTA:**
- Far scorrere il gambale verso il basso fino a raggiungere il supporto dell'assale col parapolyère per ottenere la corretta regolazione del livello dell'olio.

1. Estendere la forcella. Coprire l'estremità superiore del gambale con la mano e comprimere lentamente.
2. Con Tasta di ammortizzazione ed il collare distanziatore del registro di finecorsa completamente spinti in dentro, versare olio raccomandato nell'asta fino a che un poco di olio non fluisce dall'estremità dell'asta stessa.
3. Spostare lentamente avanti e indietro, per 8 o 10 volte, il tubo esterno e l'asta dell'ammortizzatore.

NOTA:

- Prima di versare l'olio nella forcella, controllare che la piastra divisoria sia stata tolta.

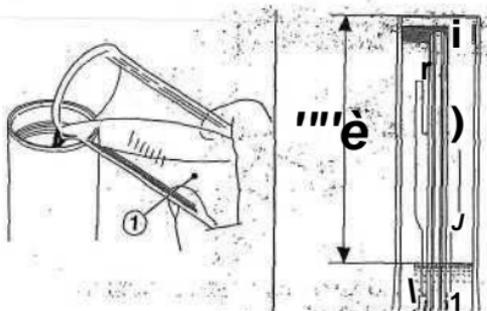


- (1) GAMBALE

4. Vergare olio fino alla capacità specificata e ripetere l'afase 3.

Misurare il livello dell'olio dalla parte superiore del tubo.

Olio raccomandato:
Honda ULTRA CUSHION titL SPECIAL o un equivalente



(1) OLIO FORCELLA.; (2) LIVELLO OLIO;

Livello olio forcella: J..."

Molla forcella standard (0,44 fcgCmra)



Nessun contrassegno
 (prodotti di fabbrica)

Livello olio standard	462 cm ³	
Capacità livello massimo	499 cm ³	Leggermente più rigida verso la compressione completa.
Capacità livello minimo	420 cm ³	Leggermente più morbida verso la compressione completa.

Molla opzionale forcella ipianprbida (0,42 kgPmm)



Xsegno-tracciato

Livello olio standard	67 mm 466 cm ³	
Capacità livello massimo	33 mm 505 cm ³	Leggermente più rigida verso la compressione completa.
Capacità livello minimo	108 mm 425 cm ³	Leggermente più morbida verso la compressione completa.

Molla opzionale forcella più rigida (0,46 kgCmm)



2 segno tracciato

Livello olio standard	75 mm 458 cm ³	
Capacità livello massimo	41 mm 493 cm ³	Leggermente più rigida verso la compressione completa.
Capacità livello minimo	117 mm 416 cm ³	Leggermente più morbida verso la compressione completa.

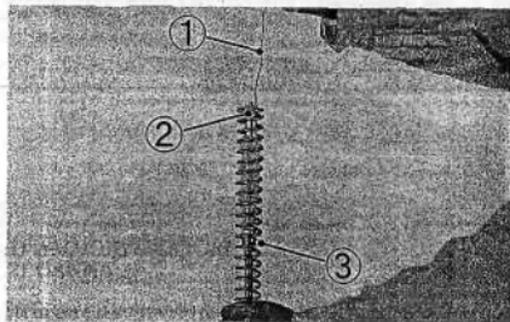
NOTA:

- Accertarsi che il livello dell'olio sia uguale in entrambe le gambe della forcella.
- Sorreggere la gamba della forcella verticalmente quando si misura il livello dell'olio.

Allentare leggermente il controdamo.

Applicare 600 mm di filo al controdamo dell'asta del sistema di ammortizzazione.

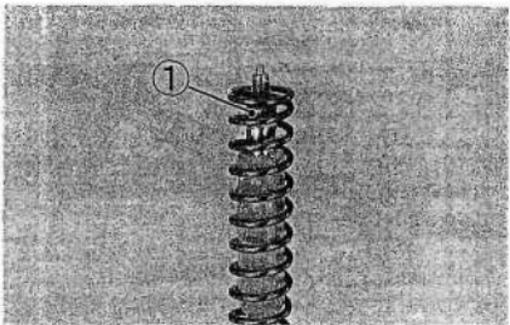
Rimuovere l'olio in eccesso dalla molla della forcella e quindi installare la molla sopra il filo dentro alla canna.



(1) FILO (2) CONTRODADO
(3) MOLLA FORCELLA

Tirare verso l'alto il filo e sostenere l'asta all'altezza. Rimuovere il filo dall'asta del sistema di ammortizzazione.

Avvitare il controdamo manualmente fino a che non si ferma.



(1) CONTRODADO

Installare la rondella e la sede della molla sulla molla dello stelo della forcella.



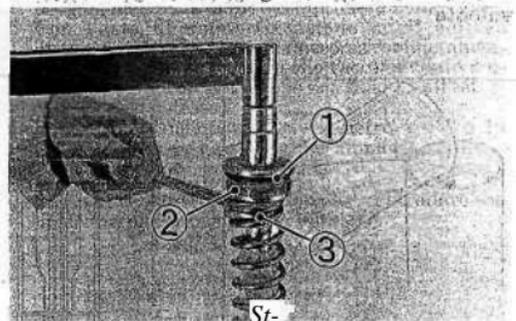
(1) SEDE MOLLA (2) MOLLA FORCELLA
(3) RONDELLA

Controllare che l'anello ad O il tappo della forcella sia in buone condizioni.

Applicare olio per forcelle raccomandato all'anello ad O. Avvitare il tappo della forcella sull'asta.

Tenere fermo il controdamo e stringere il tappo.

COPPIA: 28N-m (2,9kgf.m)



(1) ANELLO AD O (2) TAPPO FORCELLA
(3) CONTRODADO

Installare temporaneamente il tappo della forcella sul tubo esterno.

INSTALLAZIONE

Inserire entrambe le gambe della forcella nei morsetti della forcella.

Stringere provvisoriamente i bulloni di fissaggio inferiori e stringere i tappi della forcella.

COPPIA: 29 N-m (3,0 kgf.m)

Per facilitare il rilascio dea pressione dell'aria dopo l'installazione della forcella/ posizionare i gambali in modo che le viti di rilascio della pressionesiano di fronte ai registri di finecorsa.

Allentare i bulloni di serraggio inferiori e allineare la scanalatura presente sul tubo esterno con la superficie superiore del morsetto superiore della forcella.

Se si installa la ruota opzionale da 20 pollici, allineare l'estremità superiore della canna della forcella, e non quella del tappo della forcella, con la sommità del morsetto superiore della forcella.

Stringere i bulloni di fissaggio superiori ed inferiori.

COPPIA:

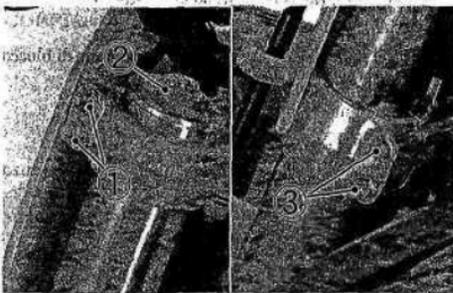
Bullone di fissaggio superiore: 22 N-m (2,2 kgf-m)

Bullone di fissaggio inferiore: 20 N-m (2,0 kgf-m)

ATTENZIONE:

Un serraggio eccessivo dei bulloni disarraggia può deformare i tubi esterni e i tubi della forcella eventualmente deformati devono essere sostituiti.

Posizionare l'anello antiusura con lo spazio tra le estremità rivolto all'indietro.



- (1) BULLONI DI FISSAGGIO SUPERIORI
- (2) TAPPO FORCELLA >
- (3) BULLONI DI FISSAGGIO INFERIORI

Riportare i registri di ammortizzazione nelle posizioni originali annotate durante la montaggio.

Pulire e applicare un agente di bloccaggio al bullone di protezione della forcella.

Installare la protezione della forcella e stringere il bullone alla coppia specificata.

COPPIA: 8,9 N-m (0,7 kgf-m)

Pulire ed applicare un agente bloccante alla filettatura del bullone della staffa delle pinze. Installare le pinze e stringere i bulloni alla coppia specificata.

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

Installare la ruota anteriore (pag. 116).

Cannotto sterzo

RIMOZIONE

Rimuovere la ruota anteriore (pag. 114).

Togliere la targa (pag. 18).

Rimuovere i bulloni di montaggio del parafango anteriore, le rondelle, i collari ed il parafango anteriore.

Rimuovere la guida del tubo del freno dal cannotto dello sterzo.

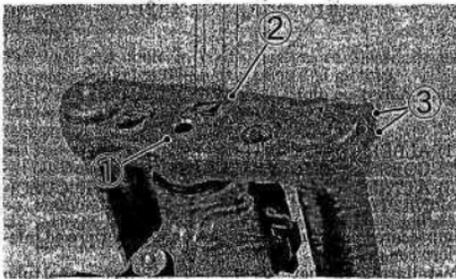


- (1) PARAFANGO ANTERIORE
- (2) BULLONI/RONDELLE DI MONTAGGIO
- (3) GUIDA TUBO FRENO

Rimuovere il dado e la rondella del cannotto dello sterzo.

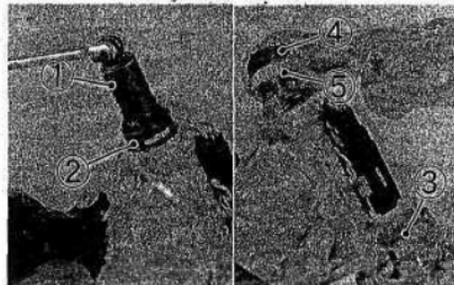
Allentare i bulloni di fissaggio superiori e inferiori e asportare gli steli della forcella (pag. 92).

Rimuovere il ponte superiore della forcella.



- (1) DADO CANNOTTO
- (2) PONTE SUPERIORE
- (3) BULLONI DI FISSAGGIO SUPERIORI

Rimuovere la ghiera di registro del cannotto dello sterzo. Rimuovere il parapolvere il cuscinetto: a rulli conici superiore ed il cannotto dello sterzo dal tubo di testa.



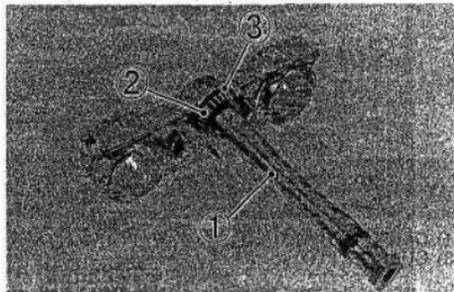
- (1) CHIAVE CANNOTTO. STERZO
- (2) GHIERA
- (3) CANNOTTO
- (4) PARAPOLVERE
- (5) CUSCINETTO SUPERIORE

NOTA:

Sostituire sempre i cuscinetti e le corse in coppia.

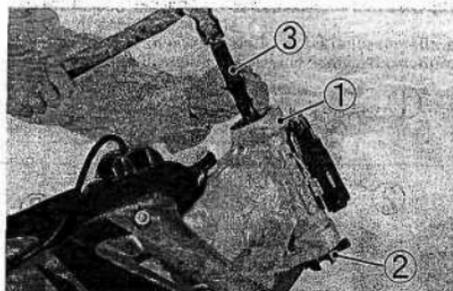
Installare temporaneamente il dado del gambo dello sterzo per evitare che la filettatura possa venire danneggiata quando si toglie il cuscinetto inferiore dal gambo stesso.

Rimuovere il cuscinetto a rulli conici inferiore ed il parapolvere dal quajifitto dello sterzo.



- (1) CANNOTTO
- (2) CUSCINETTO INFERIORE
- (3) PARAPOLVERE

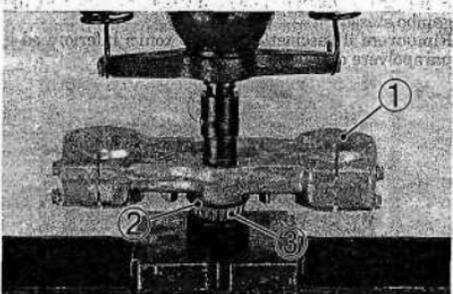
Rimuovere le corse dei cuscinetti superiore ed inferiore dalla testa dello sterzo utilizzando l'attrezzo speciale.



- (1) TESTA STERZO
- (2) ATTREZZO RIMOZIONE CORSE.....
- (3) ALBERO

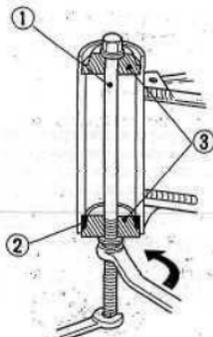
INSTALLAZIONE

Installare il parapolvere sul canotto dello sterzo. Installare il cuscinetto inferiore sul canotto dello sterzo utilizzando una pressa idraulica ed un ba ttitto interno



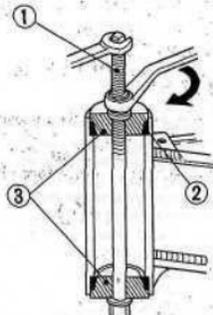
- (1) CANNOTTO STERZO
- (2) PARAPOLVERE
- (3) CUSCINETTO

Installare una nuova guida esterna inferiore, un nuovo installatore per la guida del cuscinetto ed un nuovo albero per l'installatore, come indicato in figura. Tenere fermo l'albero con una chiave e ruotare l'attrezzo per installare la corsa esterna inferiore.



- (1) ALBERO ATTREZZO INSTALLAZIONE
- (2) CORSA ESTERNA INFERIORE
- (3) ATTREZZO INSTALLAZIONE CORSE CUSCINETTI

Installare una nuova guida esterna superiore, un nuovo installatore per la guida del cuscinetto ed un nuovo albero per l'installatore, come indicato in figura. Tenere fermò l'albero con una chiave e ruotare l'attrezzo per installare la corsa esterna inferiore.



- (1) ALBERO ATTREZZO INSTALLAZIONE
- (2) CORSA ESTERNA INFERIORE
- (3) ATTREZZO INSTALLAZIONE CORSE CUSCINETTI

Impaccare i cuscinetti a rullini conici superiore ed inferiore con grasso. Installare il cuscinetto a rullini conici superiore nel tubo della testa dello sterzo. Inserire il canotto nel tubo* di testa dal basso.

Lubrificare con grasso multiuso a base di urea i labbri inferiore e superiore del parapolvere. Montare il parapolvere.



- (1) CUSCINETTO INFERIORE.
- (2) CUSCINETTO SUPERIORE
- (3) PARAPOLVERE

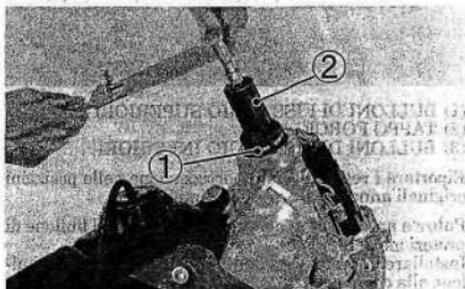
Installare il dado di regolazione del gambo dello sterzo e serrarlo con l'attacco del gambo dello sterzo.

COPPIA: 29 N-m (3,0 kgf-m)

Ruotare il gambo dello sterzo da una posizione di blocco all'altra per 5 volte per assestare i cuscinetti. Allentare il dado di regolazione. Stringere di nuovo il dado di regolazione.

COPPIA: 6,9 N-m (0,7 Jj-gf-m)

Verificare che lo sterzo funzioni dolcemente e senza intoppi.



- (1) GHIERA
- (2) CHIAVE CANNOTTO STERZO

Installare il ponte superiore della; forcella: e quindi la rondella ed il dado del canotto:

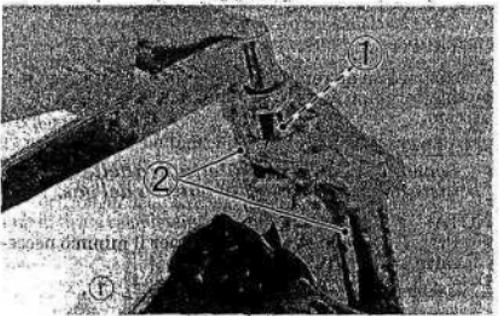
Installare, provvisoriamente* eritrarnlje le gambe della forcella.



(1) PONTE SUPERIORE DELLA FORCELLA; (2) DADO DEL CANNOTTO

Stringere il dado del canotto dello stello.

COPPIA: 108 Nm (11,0 kgf·m)



(1) DADO DEL CANNOTTO; (2) FORCELLA

Ricontrollare la regolazione del camiqto dello sterzo prima di installare le parti rimanenti.
Installare la guida del tubo del freno e sistemare tubo, cavi e fili in modo appropriato.
Rimontare le parti tolte in ordine inverso a quello di smontaggio.

SOSPENSIONI POSTERIORI

Infoltizzazioni di servizio

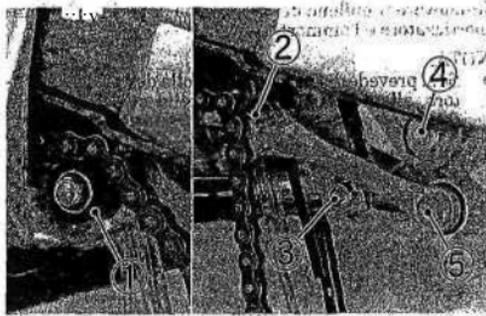
- Utilizzare un supporto di lavoro o una cassa per sorreggere la motocicletta.
- Per il serraggio della sospensione posteriore, del perno dell'ammortizzatore e della montatura fare uso esclusivamente di ballerini genuini Hordta; i bulloni ordinari non sono sufficientemente robusti per queste applicazioni. Inoltre, notare la direzione di installazione di tali bulloni* in quanto essi devono essere installati correttamente.
- Per prestazioni ottimali ed una lunga durata delle sospensioni e del sistema di ammortizzazione posteriore, i cuscinetti dei perni del forcellone e del collegamento del sistema di ammortizzazione (assieme a tenute e collari relativi) devono essere smontati, puliti; ispezionati per l'usura e lubrificati con grasso multiuso NLGI No. 2 (con additivo MOS2 al bisolfuro di molibdeno) ogni 3 ore o 7,5 ore di lavoro.
- Sono disponibili corone per la ruota posteriore a catene di trasmissione e in gomme per l'ammortizzatore opzionali.
- Il federe Telencep delle parti posteriori è a pagina 10/.
- L'installazione dell'ammortizzatore posteriore può essere eseguita dopo aver rimosso il telaio secondario.

AVVERTENZA

- L'ammortizzatore posteriore contiene azoto ad alta pressione; non avvicinare fiamme o fonti di calore all'ammortizzatore.
- Prima di smontare l'ammortizzatore, rilasciare la pressione della valvola. Rimuovere quindi la valvola dall'ammortizzatore.
- L'ammortizzatore possiede un serbatoio pieno di gas. Utilizzare solo azoto per la pressurizzazione dell'ammortizzatore. L'uso di gas instabili può causare fiamme o esplosioni con conseguenti lesioni gravi.

RIMOZIONE

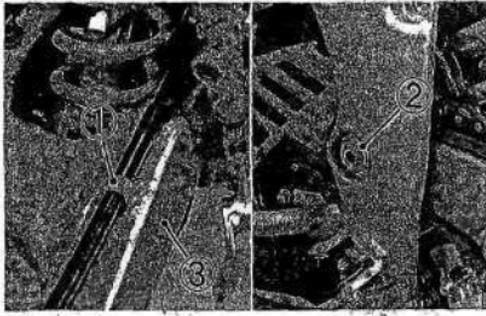
- Sollevare dal suolo la ruota* posteriore inserendo un supporto da lavoro o una cassa sotto al motore.
Togliere il sotto telaio (pag. 18), la ruota posteriore (pag. 117) & la pinza del freno posteriore (pag. 121).
Rimuovere quanto segue:
- rullo guida inferiore della catena
 - bullone collegamento ammortizzatore-telaio
 - bullone montaggio inferiore ammortizzatore
 - ammortizzatore al bullone del forcellone oscillante
 - articolazione dell'ammortizzatore al bullone dell'ammortizzatore



- (1) RULLO GUIDA INFERIORE DELLA CATENA
- (2) BULLONE COLLEGAMENTO AMMORTIZZAZIONE-TELAIO
- (3) BULLONE MONTAGGIO INFERIORE AMMORTIZZATORE
- (4) AMMORTIZZATORE AL BULLONE DEL FORCELLONE OSCILLANTE
- (5) ARTICOLAZIONE DELL'AMMORTIZZATORE AL BULLONE DELL'AMMORTIZZATORE

Eliminare quanto segue:

- guide tubo freno
- bullone di perno del forcellone oscillante
- forcellone oscillante



- (1) GUIDE TUBO FRENO
- (2) BULLONE PERNO FORCELLOSCILLANTE
- (3) FORCELLONE OSCILLANTE

Rimuovere il bullone del montaggio superiore dell'ammortizzatore e l'ammortizzatore.

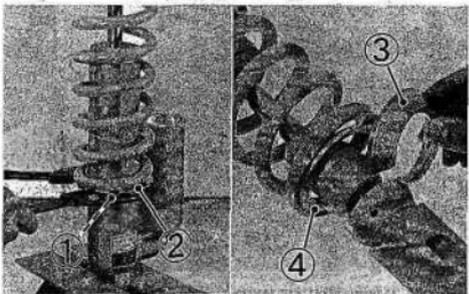
NOTA:

- SE si prevede di rimuovere la molla dell'ammortizzatore, allentare il controdado della molla in questa



(1) AMMORTIZZATORE * * * * *
(2) BULLONE MONTAGGIO SUPERIORE

Stringere il supporto superiore in una morsa con le ganasce morbide o con uno straccio/
Allentare il controdado ed il dado di registro.
Rimuovere il fermo della sede della molla, la sede della molla e la molla.

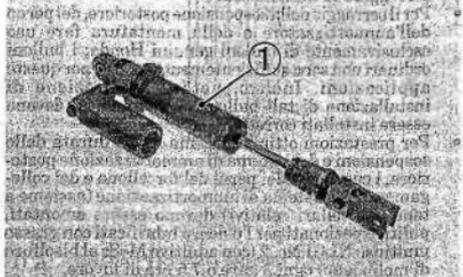


(1) CONTRODADO * * * * *
(2) DADO DI REGOLAZIONE
(3) FERMO SEDE MOLLA (4) SEDE MOLLA

Controllare se la molla è danneggiata.

Sostituire unità di ammortizzazione

Controllare visivamente l'unità di ammortizzazione per perdite di olio o altri difetti. Sostituire se necessario.

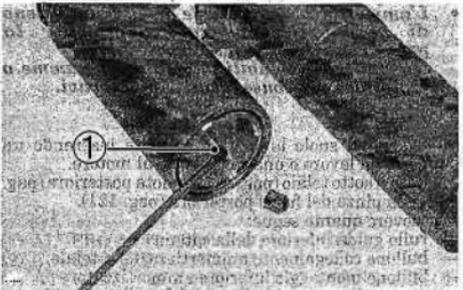


(1) UNITA' AMMORTIZZAZIONE

Rilasciare l'azoto dal serbatoio premendo l'anima della valvola. Non rimuovere la valvola fino a che la pressione non è stata rilasciata.

AVVERTENZA

- *Puntare la valvola in una direzione che non faccia penetrare scorie negli occhi.*
- *Prima di gettare l'ammortizzatore, rilasciare l'azoto premendo l'anima della valvola. Rimuoverla quindi dalla valvola dall'ammortizzatore.*



(1) ANIMA VALVOLA

Sostituire vesiccia

NOTA:

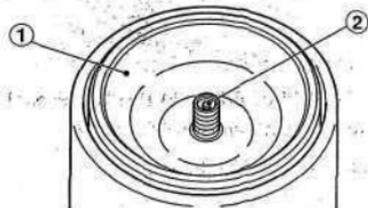
- Sostituire la vesiccia quando vi sono perdite di olio attorno al tappo della valvola oppure quando l'olio fuoriesce quando si rilascia l'azoto dal serbatoio.
- Eseguire queste procedure prima di scaricare l'olio dall'ammortizzatore.

Premere l'anima della valvola per rilasciare l'azoto dal serbatoio.

AVVERTENZA

- *Puntare la valvola in una direzione che non faccia penetrare scorie negli occhi!*

Rimuovere l'anima della valvola.



(1) TAPPO CAMERA (2) ANIMA VALVOLA

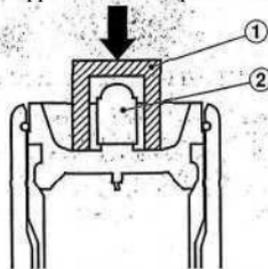
Posizionare un attrezzo adatto sul tappo della camera e picchiettare fino ad avere un buon accesso all'anello di arresto.

ATTENZIONE:

- *Per evitare danni alla filettatura della valvola, installare il tappo sulla valvola del gas.*

NOTA:

- Premere il tappo della camera per il minimo necessario.



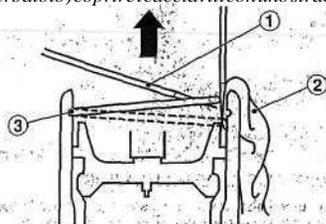
(1) ATTREZZO (2) TAPPO VALVOLA

Per la rimozione dell'anello di arresto sono necessari due piccoli cacciaviti.

La scanalatura dell'anello di arresto del serbatoio è rivolta verso l'interno per dare all'anello di arresto una spalla quadrata per un appoggio sicuro.

ATTENZIONE:

- Per evitare danni alle superfici interne del serbatoio)coprireicacciavitiiconunostraccioc.



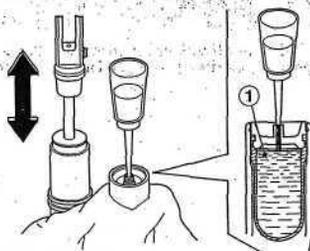
- (1) CACCIAVITI
(2) STRACCIO
(3) ANELLO DI ARRESTO

Per togliere l'anello di arresto, spingere prima una delle estremità dell'anello di arresto fuori della sua scanalatura, e far poi scivolare il secondo cacciavite fra l'anello di arresto ed il serbatoio in modo che possa servire da fianco. Utilizzare quindi il primo cacciavite per estrarre completamente l'anello.

Stringere l'ammortizzatore in una morsa con ganasce morbide o con uno straccio.

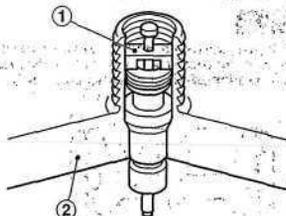
Per mezzo di una bottiglia apposita, riempire il serbatoio con olio raccomandato.

Pompate lentamente l'asta dell'ammortizzatore fin a che nel foro dell'anima della valvola iloti appaiano più bolle d'aria e quindi tirare completamente l'asta stessa.



- (1) OLIO PER AMMORTIZZATORI

Installare saldamente l'anima della valvola.



- (1) ANIMA VALVOLA (2) TAPPO CAMERA

Rimuovere il tappo della camera e la vescica seguendo la procedura seguente:

Avvolgere uno straccio attorno al tappo della camera.

- © Comprimer&lentareentel'asta,dell'ammortizzatore per espellere il tappo della camera.

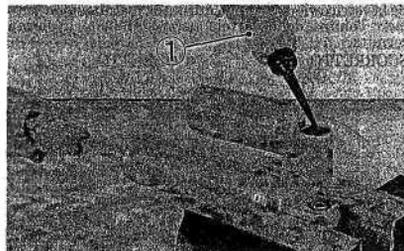


- Il tappo della camera viene rimosso dalla pressione idraulica e perciò la sua forza può essere significativa se vi è aria nella vescica. Si consiglia di usare abiti protettivi ed una protezione per il viso prima della rimozione.

- 2) Posizionare lo smorzatore con il regolatore rivolto verso l'alto. Togliere il regolatore dello smorzatore.
- 3) Riempire rammortizzatore con olio apposito attraverso il foro di registro, mentre si tira l'asta dell'ammortizzatore stesso.
- 4) Reinstallare il registro dopo aver riempito l'ammortizzatore.

NOTA:

- Lo smorzatore deve essere tenuto in posizione orizzontale per evitare che l'olio ivi contenuto possa colare fuori.
- 5) Posizionare l'ammortizzatore con il tappo della camera rivolto in alto.
- © Ripetere le fasi da © a © fino a che il tappo della camera non viene rimosso dal serbatoio.



- (1) OLIO PER AMMORTIZZATORI

Rimuovere la vescica dal tappo della camera.

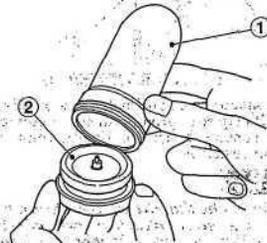
ATTENZIONE:

- Non utilizzare alcun attrezzo per rimuovere la vescica in quanto ciò potrebbe danneggiare il tappo della camera.
- Sostituire la vescica con una di nuova. Non riutilizzare quella rimossa.



- (1) VESCICA (2) TAPPO CAMERA,

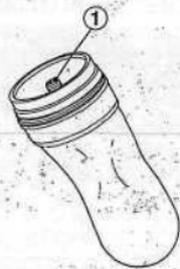
Installare la vescica sul tappo della camera.



- (1) VESCICA (2) TAPPO CAMERA

Se la vescica viene distorta durante l'installazione, premere l'anima della valvola per ristabilirne la forma corretta.

SCORRETTO



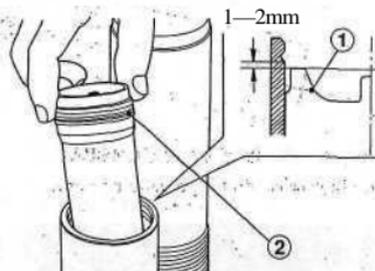
CORRETTO



(1) ANIMA VALVOLA

Pulire l'interno del serbatoio e riempirlo con olio per pulizia.

Ungerne leggermente il labbro della vescica e comprimere il tappo della camera nel serbatoio, 1-2 mm entro alla cavità dell'anello di arresto.



(1) TAPPO (2) LABBRIO ESTERNO

Installare saldamente l'anello di arresto nella cavità del serbatoio. Riempire il serbatoio di aria lentamente, sino a quando l'anello di arresto risulta completamente assestato in posizione.

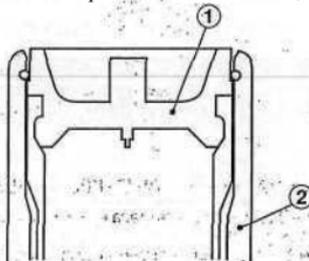
AVVERTENZA

• Accertarsi che l'anello di arresto sia ben assestato nella sua cavità tutto attorno altrimenti il tappo della camera potrebbe fuoriuscire durante la guida della motocicletta.

Accertarsi quindi che la faccia del tappo della camera sia a livello con la faccia del serbatoio.

AVVERTENZA

• Se il tappo della camera è stato estratto in maniera incompleta) esso potrebbe fuoriuscire quando si riempie il serbatoio con azoto.



(1) TAPPO CAMERA (2) SERBATOIO

Spurgare l'aria dall'ammortizzatore (pag. 109).

Riempire il serbatoio con azoto alla pressione specificata (pallio).

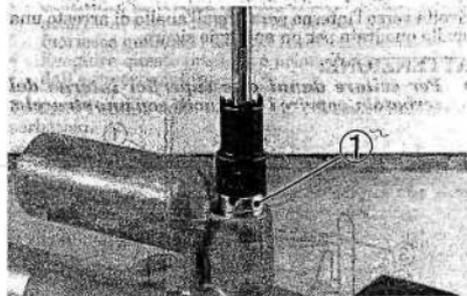
Smontaggio unità di ammortizzazione

AVVERTENZA

- Puntare la valvola in una direzione che non faccia penetrare scorie negli occhi.
- Prima di gettare l'ammortizzatore^ rilasciare l'azoto premendo l'anima della valvola e quindi rimuovere la valvola dall'ammortizzatore.

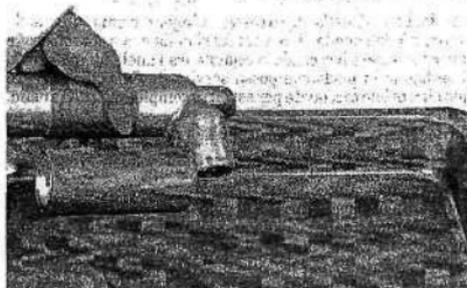
Premere l'anima della valvola per scaricare l'azoto dal serbatoio.

Togliere il regolatore dello smorzatore facendo uso di una chiave per controdadi, da 20 x 24 mm.



(1) REGISTRO AMMORTIZZAZIONE

Far scolare l'olio dallo smorzatore. Pompare l'asta dello smorzatore varie volte per eliminare per quanto possibile tutto l'olio, dallo smorzatore.



Stringere l'ammortizzatore in una morsa nella posizione del supporto superiore proteggendolo con due pezzi di legno.

Rimuovere la piastra finale e nasstrarla o legarla, 2d
gommano di fincorsa in modo che non disturbi.

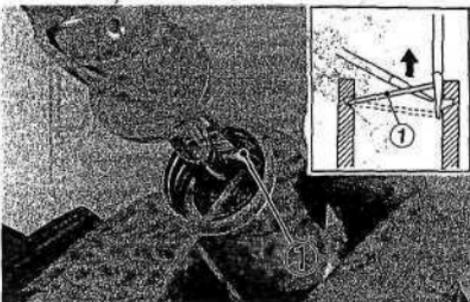


(1) PIASTRA FINALE
(2) CORPO AMMORTIZZATORE

Spingere in dentro la tenuta fino ad ottenere accesso
all'anello di arresto.

Per togliere l'anello di arresto si devono utilizzare due
piccoli cacciaviti. La scanalatura dell'anello di arresto
pregente nella cassa dello smorzatore è rivolta verso
l'interno per dare all'anello di arresto un'appoggio quadrato
per un appoggio sicuro.

Per togliere l'anello di arresto, spingere prima una delle
estremità dell'anello di arresto fuori della sua
scanalatura, e far poi scivolare il secondo cacciavite fra
l'anello di arresto e la cassa dello smorzatore in modo che
possa servire a fianco. Usare poi il primo cacciavite per
estrarre completamente in fuori l'anello di arresto.

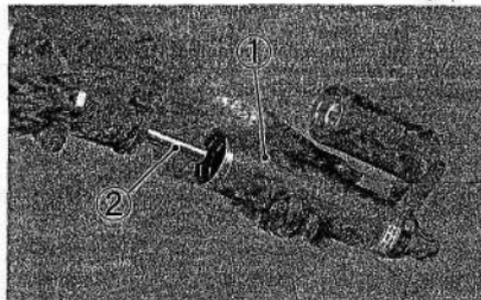


(1) ANELLO DI ARRESTO

Estrarre con attenzione il gruppo dell'asta dal corpo
dell'ammortizzatore. >., .. v<. >": ;-- ,ù / **

ATTENZIONE:

• *Eventuali sbavature possono danneggiare la
fascia elastica del pistone dell'asta dell'Uim-
mortizzatore.* > - - - - v

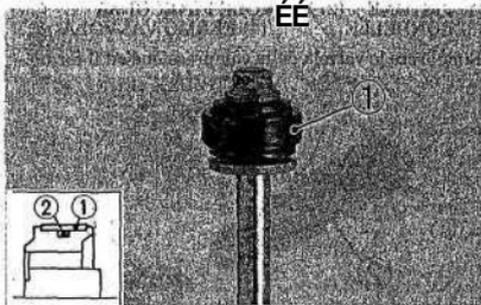


(1) CORPO AMMORTIZZATORE
(2) ASTA AMMORTIZZATORE

Sostituzione, fascia elastica

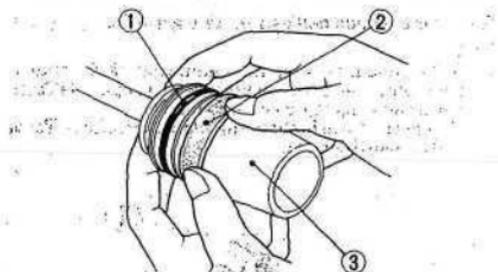
Controllare la fascia elastica..

Se la fascia elastica fosse danneggiata, tagliarla e sosti-
tuirla assieme all'anello ad O sotto di essa.



(1) FASCIA ELASTICA (2) ANELLO AD O

Posizionare, sul pistone; il pezzo accessorio di guida-dei
cursore ed inserire, con le dita un nuovo anello circolare
di tenuta e l'anello del pistone, - portandoli in posizione.



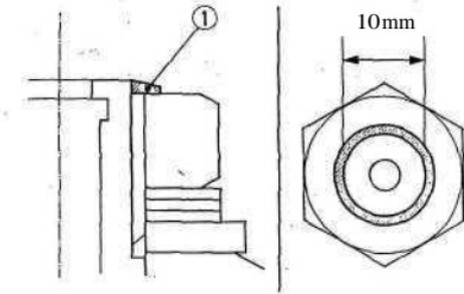
(1) ANELLO AD O (T & A ELASTICA)
(3) ACCESSORIO GUIDA & SCORREVOLE

Smontaggio asta ammortizzatore

ATTENZIONE:

- *Per evitare che le parti si sporchino, non indos-
sare guanti quando si lavora con queste parti.*
- *Fare attenzione a molare in modo che il diam.
est. dell'estremità dell'asta sia circa 10 mm e a
non molare eccessivamente.*

Sbloccare il dado dell'estremità dell'asta con una mola
come indicato.



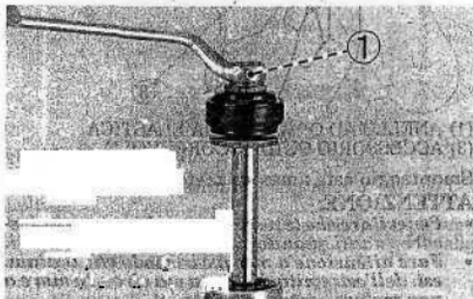
(1) AREA DI MOLATURA

Posizionare l'asta dello smorzatore in un morsetto con ganasce morbide, o proteggendolo con un panno, in modo da evitare di distorcere la montatura inferiore:

Rimuovere il dado dell'estremità e gettarlo.

NOTA:

- Se l'asta si fosse crepata o danneggiata durante la rimozione del dado, sostituire il gruppo dell'asta del Tammortizzatore con uno nuovo.
- Rimuovere tutte le sbavature daljestremità dell'asta delTammortizzatore.

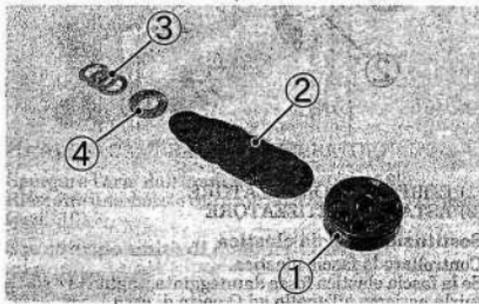


(1) DADO, ESTREMITÀ .

Rimuovere le rondelle, il fermo della valvola e la valvola di finecorsa ed il pistone dall'asta dell'ammortizzatore.

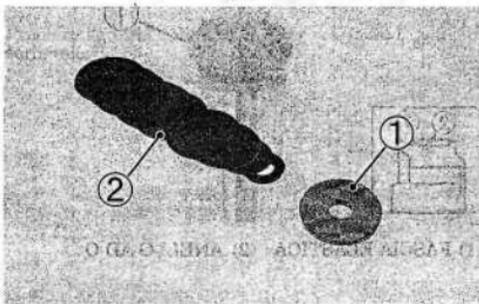
NOTE:

- Passare un filo attraverso le valvole rimosse" per assicurare un rimontaggio corretto: -v
- Tenere polvere ed abrasivi lontani dalle parti dell'asta.
- Pulire bene le valvole con solvente se sono state smontate e separate.
- Fare attenzione a non bagnare col solvente l'anello ad O, la fascia elastica e la boccia.
- L'arrangiamento ed il numero delle valvole indicato sono tipici.



(1) PISTONE (2) VALVOLE FINECORSA
(3) RONDELLE (4) FERMO VALVOLA

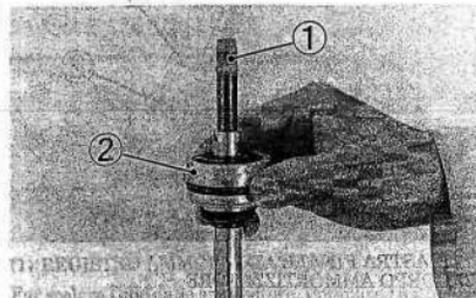
Rimuovere le valvola della compressione ed il fermo.



(1) FERMO VALVOLA
(2) VALVOLE COMPRESSIONE

Nastrare i filetti superiori dell'asta.

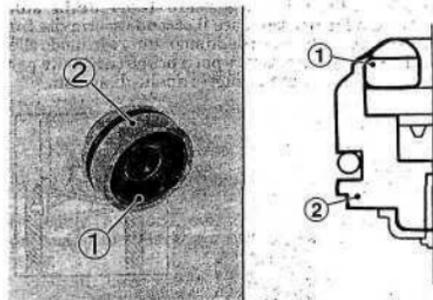
Rimuovere la scatola della guida dell'asta dall'asta. Rimuovere la piastra finale, il gommino di finecorsa e la sede del gommino dall'asta.



(1) NASTRÒ
(2) .SCATOLA GUIDA ASTA

Ispezione scatola guida asta

Controllare che la gomma di rimbalzo non sia Usurata o danneggiata e sostituire la cassa guida dell'asta con una nuova, se del caso.

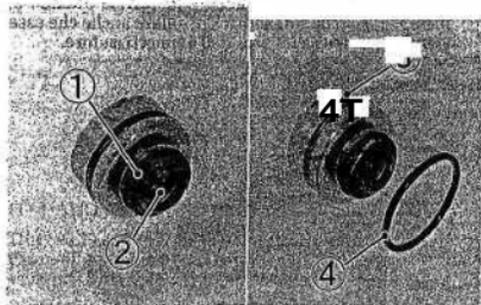


(1) GOMMINO-FINECORSA
(2) SCATOLA GUIDA ASTA

Controllare che i bordi dei parapolvers non siano consumati, graffiati o comunque danneggiati. Ispezionare visivamente la bocca della scatola della guida dell'asta.

Se la bocca fosse usurata fino a far apparire la superficie di rame, sostituire la scatola della guida dell'asta con una di nuova.

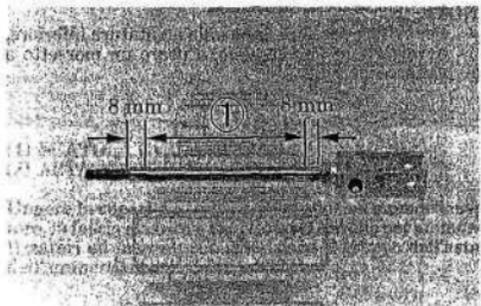
Rimuovere l'anello ad O dalla scatola della guida dell'asta e sostituirlo con uno nuovo.



- (1) PAEIAPOLVERE
- (2) BOCCOLA SCATOLA GUIDA ASTA
- (3) SCATOLA GUIDA ASTA
- (4) ANELLO AD O

Ispezione asta-aminortizzatore

Controllare se la superficie di scorrimento dell'asta dell'ammortizzatore è danneggiata o distorta.

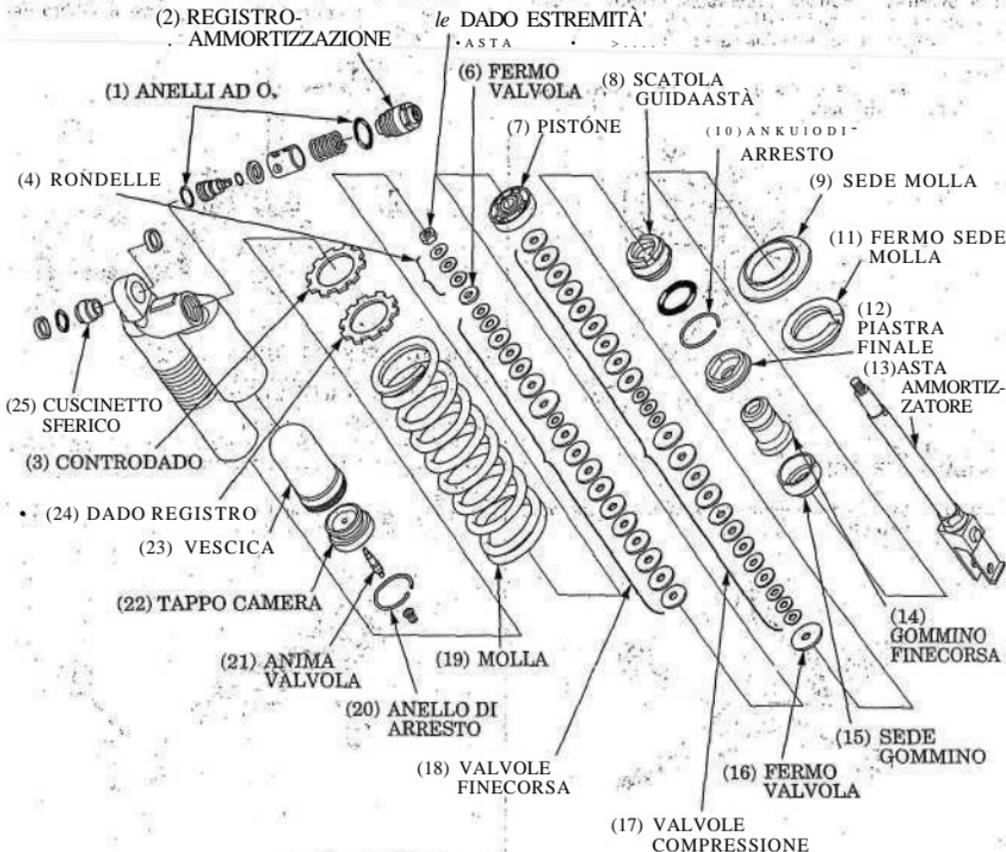


- (1) SUPERFICIE DI SCORRIMENTO

MONTAGGIO AMMORTIZZATORE

Prima del montaggio lavare tutte le parti con solvente ed asciugare, con aria compressa.

Controllare che non vi siano residui di polvere o tessuti sulle varie parti.



- NOTA:
- i Non montare mai valvole che «i sono, impolverate o sporcate durante il processo di smontaggio. Smontarle e pulirle bene prima di rimontarle.
 - Fare attenzione a non bagnare di solvente anelli ad O e tenute.
 - L'arrangiamento ed il numero delle valvole possono differire da quelli indicati.

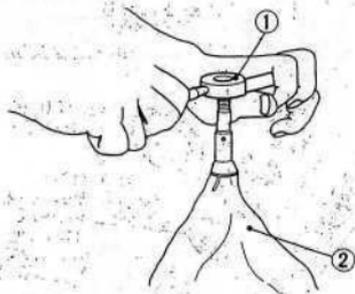
Fissare il supporto dell'ammortizzatore inferiore in una morsa con *ganasce di gomma* o *ganasce* coperte da un telo d'officina.

Fissare la montatura inferiore in un morsetto a ganasce morbide, o avvolto in uno straccio, per evitare possibili

Rimuovere eventuali sbavature dall'estremità dell'asta con una lima e rifare i filetti con una filiera. Pulire l'asta con solvente dopo aver rifatto i filetti.

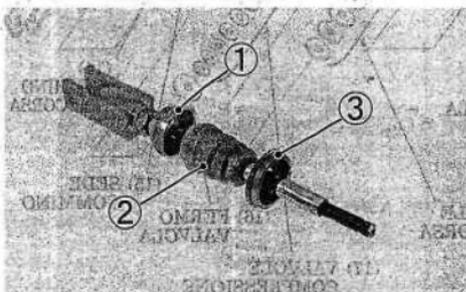
NOTA:

- Accertarsi che non vi siano sbavature incastrate sul diam. int. dell'asta.



- (1) FILIERA, 12 x 15 mm
(2) GANASCE MORBIDE

Installare la sede del gommino, il gommino di finecorsa e la piastra finale.



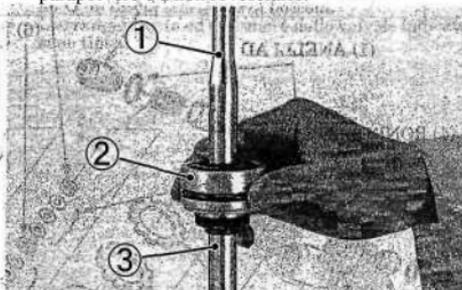
- (1) SEDE GOMMINO (2) GOMMINO FINECORSA
(3) PIASTRA FINALE

Installare l'attrezzo speciale sull'asta dell'ammortizzatore.

Installare la scatola della guida dell'asta col gommino di finecorsa rivolto in alto sull'asta dell'ammortizzatore."

NOTA:

- Il paraolio della scatola della guida dell'asta è piano di grasso.
- Fare attenzione a non rimuovere il grasso dal paraolio.
- Fare attenzione a non danneggiare il labbro del paraolio e a non rovesciarlo.



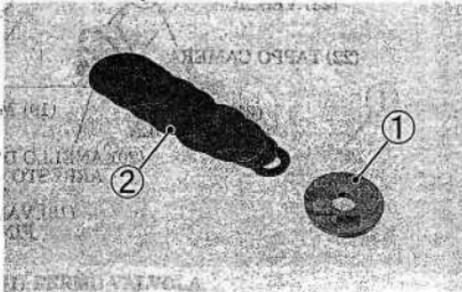
- (1) GUIDA PESO SCORREVOLE, 16 mm
(2) SCATOLA GUIDA ASTA
(3) ASTA AMMORTIZZATORE

Rimuovere l'attrezzo speciale.

Installare il fermo della valvola e le valvole della compressione sull'asta dell'ammortizzatore.

NOTA:

- L'arrangiamento ed il numero delle valvole possono differire da quelli indicati.



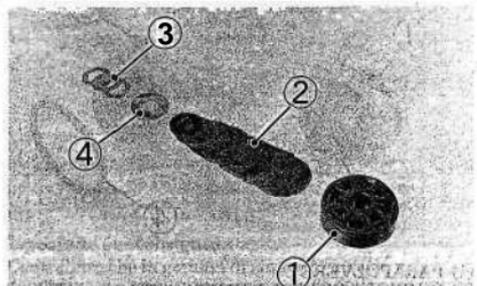
- (1) FERMO VALVOLA
(2) VALVOLE COMPRESIONE

Installare il pistone sull'asta dell'ammortizzatore.

Installare le valvole di finecorsa.
Installare il fermo della valvola.

NOTA:

- Non installare la rondella sull'estremità eccetto quando si utilizza un'asta nuova.
- Notare la direzione di installazione del pistone e delle valvole.
- Fare attenzione a non bloccare le valvole quando si installa il pistone sull'asta. Controllare anche che esse siano concentriche all'asta dell'ammortizzatore.



- (1) PISTONE (2) VALVOLE FINECORSA
(3) RONDELLE (4) FERMO VALVOLA

Stringere l'asta in una morsa e stringere il dado sull'estremità.

COPPIA: 26 N-m (2,7 kgf-m)

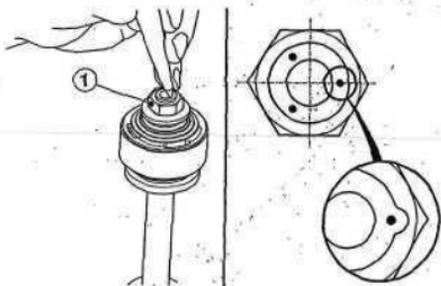
NOTA:

- Per evitare possibili danni alla montatura inferiore, avvolgerla in uno straccio, o usare un morsetto a ganasce morbide.



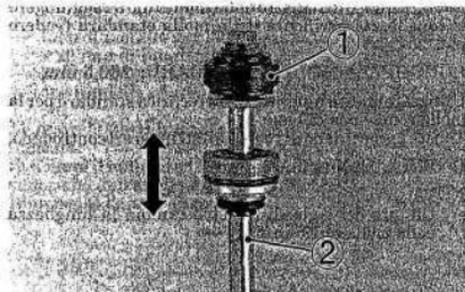
- (1) DADO ESTREMITÀ

Punzonare l'estremità dell'asta in tre posizioni come indicato per bloccare il dado.



(1) DADO ASTA AMMORTIZZATORE.

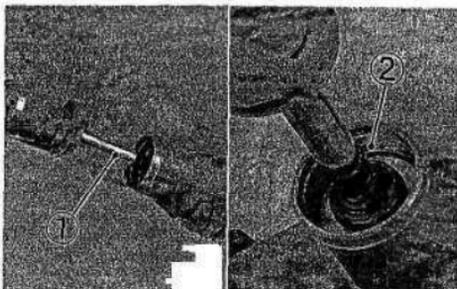
Ungere l'asta con olio per ammortizzatori. Controllare la scatola della guida dell'asta facendola scorrere completamente in su e giù.



**(1) SCATOLA GUIDA ASTA
(2) ASTA AMMORTIZZATORE**

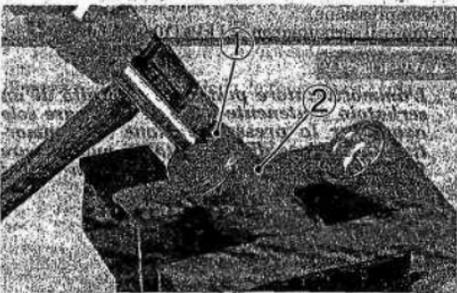
Ungere la superficie interna del corpo dell'ammortizzatore, la fascia elastica e l'anello ad O con olio per ammortizzatori ed inserire con attenzione il gruppo dell'asta dell'ammortizzatore.

Installare l'anello di arresto nella cava del corpo dell'air-mortizzatore.



**(1) ASTA AMMORTIZZATORE
(2) ANELLO DI ARRESTO**

Inserire la piastra finale a squadra nel corpo dell'ammortizzatore utilizzando un martello di plastica.



**(1) PIASTRA FINALE
(2) SCATOLA AMMORTIZZATORE**

NOTA:

- Accertarsi che la scatola della guida dell'asta sia attaccata all'anello di arresto estraendo completamente l'asta dell'ammortizzatore.

Stringere il supporto superiore dell'ammortizzatore in una morsa a ganasce morbide oppure utilizzando uno straccio come indicato.

Riequilibrare il corpo dell'ammortizzatore ed il serbatoio con olio raccomandato attraverso il foro di registro dell'ammortizzazione.

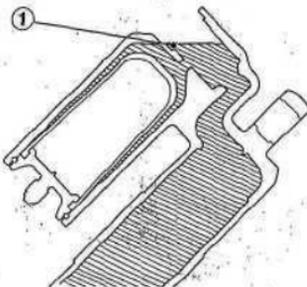
Q14Q AMMORTIZZATORE RACCOMANDATO:
 • Olipei-forcelle
 • CAPACITA' APPROSSIMATA OLIO: 334 cm³
 Pompare lentamente l'asta dell'ammortizzatore fino a che non vi spno più bolle diaria nell'olio die trabocca dal corpo dell'ammortizzatore.



(1) OLIO PER AMMORTIZZATORI

Rimuovere l'unità di ammortizzazione dalla morsa. Aggiungere olio raccomandato fino al collo del foro della valvola di ammortizzazione come indicato.

- Tenere il foro della valvola di ammortizzazione rivolto verso l'alto e inclinare l'unità di ammortizzazione come indicato per spurgare completamente l'aria dal serbatoio.



(1) COLLO FORO REGISTRO AMMORTIZZAZIONE

NOTA:

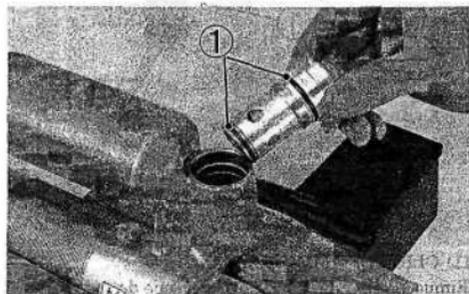
- Non lasciare fluire l'olio fuori dal serbatoio.

Caricare lentamente il serbatoio con 49 kPa (0,5 kgf/cm²) di aria per gonfiare la vescica. ;

NOTA:

- * Controllare per perdite di olio dalla valvola durante la pressurizzazione. Rabboccare se necessario. Accertarsi che la pressione del serbatoio sia corretta utilizzando un manometro preciso.

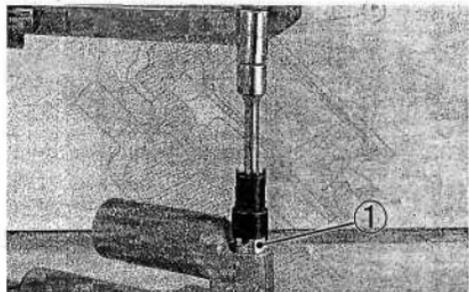
Riempire l'ammortizzatore con olio raccomandato fino al collo del foro del registro dell'ammortizzatore. Ungere nuovi anelli ad O ed installarli sul registro del serbatoio.



ti) ANELLI ADO.

Installare lentamente il regolatore dello smorzatore, e serrarlo poi alla coppia specificata Usando una apposita chiave per controdadi, da 20 x 24..

COPPIA: 29 N-m (3,0 kgf-m)



(1) REGISTRO AMMORTIZZAZIONE

Bloccare il registro dell'ammortizzazione come indicato.



(1) REGISTRO AMMORTIZZAZIONE

(2) PUNZONATURA

Pulire tutto l'olio dall'asta dell'ammortizzatore; olio sull'asta può causare una rottura prematura del paraolio. Controllare se visono perdite di olio.

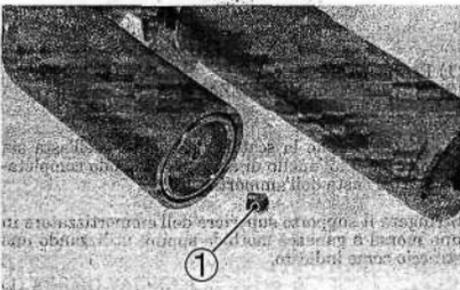
Rilasciare l'azoto presente nel serbatoio in fase di precompressione.

Riempire il serbatoio con 981 kPa (10,0 kgf/cm²) di azoto.

AVVERTENZA

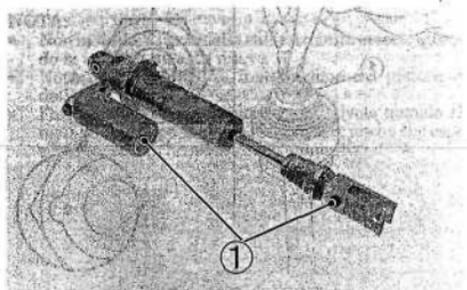
- *L'ammortizzatore posteriore è fornito di un serbatoio contenente del gas. Utilizzare solo azoto per la pressurizzazione dell'ammortizzatore. L'uso di gas instabili può causare fiamme o esplosioni con conseguenti lesioni gravi.*

Installare il tappo della valvola



(1) TAPPO VALVOLA

Ruotare il supporto inferiore dell'ammortizzatore in modo che la vite di registro del fincorsa sia sullo stesso lato del serbatoio.



(1) STESSO LATO

Installare la molla dell'ammortizzatore.

Installare la sede della molla ed il fermo della sede della molla.

Ruotare il dado di registro della molla fino a raggiungere la lunghezza specificata della molla standard (vedere pag.25).

LUNGHEZZA MOLLA STANDARD: 266,5 mm

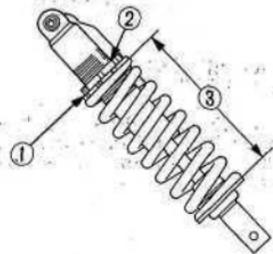
Utilizzare questa lunghezza di precarica standard per la molla come linea di base.

Tenere fermo H dado di registro e stringere il controdado.

COPPIA: 29 N-m (3,0 kgf-m)

NOTA:

- Un giro del dado di registro cambia la lunghezza della molla di 1,5 mm.



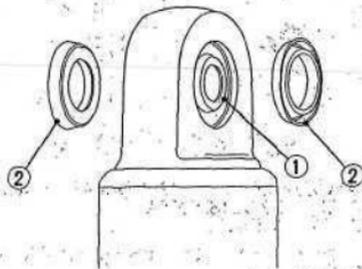
(1) DADO REGISTRO (2) CONTRODADO
(3) LUNGHEZZA MOLLA

Sostituzione cuscinetto

CUSCINETTO SUPPORTO SUPCRIORE

Controllare se il cuscinetto sferico è usurato o danneggiato; se fosse usurato o danneggiato è necessario sostituirlo.

Rimuovere i parapolvere.



(1) CUSCINETTO SFERICO (2) PARAPOLVERE

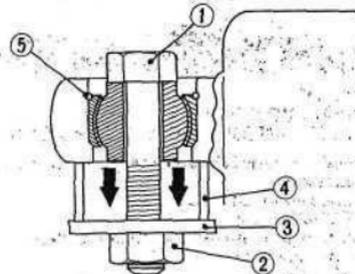
Preparare guanto segue per la sostituzione del cuscinetto.
— tubo di metallo per supporto base: Diam. int. 26,5 mm più.

— tubo di metallo per l'inserimento: Diam. est. 23 mm - x 20 nini di lunghezza.
— bullone flangiato e dado: Diani. filetto 10 mm.
— due rondelle adatte per il tubo: Diam. int. 26,5 miri o più.

Montare le parti indicate sul supporto superiore come indicato.

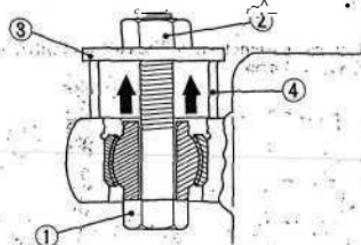
Stringere il bullone ed il dado per ottenere accesso per la rimozione dell'anello di arresto.

Rimuovere l'anello di arresto.



(1) BULLONE (2) DADO (3) RONDELLA
(4) TUBO (5) ANELLO DI ARRESTO

Stringere il bullone ed il dado. Estrarre il cuscinetto sferico dal supporto superiore.



(1) BULLONE (2) DADO
(3) RONDELLA (4) TUBO

Applicare grasso al bispfuro di molibdeno al nuovo cuscinetto.

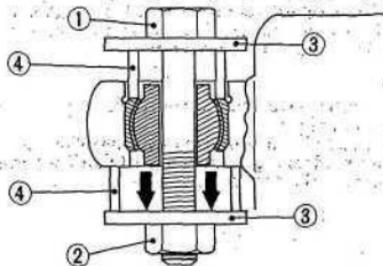
Montare le parti indicate sul supporto superiore come indicato.

Stringere il bullone ed il dado. Installare il cuscinetto sferico nel supporto superiore.

NOTA:

Inserire il cuscinetto in squadra senza farlo inclinare.

Rimuovere il bullone, il dado, le rondelle ed i tubi.

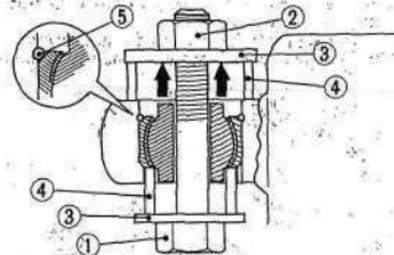


(1) BULLONE (2) DADO
(3) RONDELLA (4) TUBO

Installare un nuovo anello di arresto nella cava del supporto superiore.

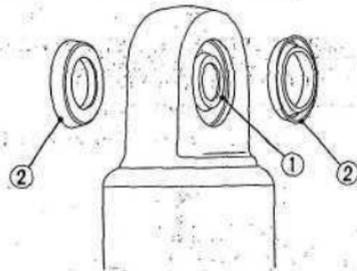
Montare le parti indicate sul supporto superiore come indicato.

Stringere il bullone ed il dado. Comprimer il cuscinetto sferico contro l'anello di arresto.



(1) BULLONE (2) DADO (3) RONDELLA
(4) TUBO (5) ANELLO DI ARRESTO

Ingrassare i labbri di nuovi parapolvere ed installarli.



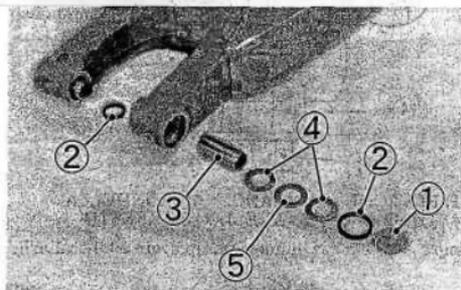
(1) CUSCINETTO SFERICO (2) PARAPOLVERE

Sostituzione cuscinetto forcellone

Rimuovere la guida ed il pattino della catena.
Asportare i collari laterali e quelli dei perni di snodo.
Rimuovere i parapolvere, le rondelle ed i cuscinetti reggispinta a rullini.

Controllare i collari ed i cuscinetti a rullini.
Sostituirli se fossero intaccati, graffiati o usurati in modo eccessivo o anormale.

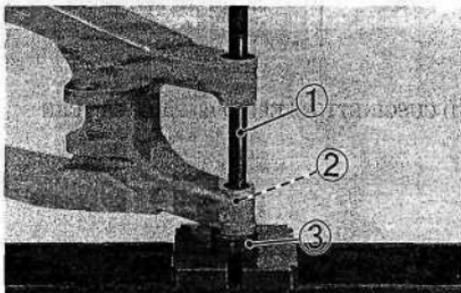
Controllare i supporti del sistema di ammortizzazione ed il forcellone per segni di stress, crepe o altri danni.



- (1) COLLARE LATERALE (2) PARAPOLVERE
(3) COLLARE PERNO (4) RONDELLE
(5) CUSCINETTO DI SPINTA A RULLI

CUSCINETTO PERNO FORCELLONE

Rimuovere i cuscinetti a rullini utilizzando l'attrezzo speciale.

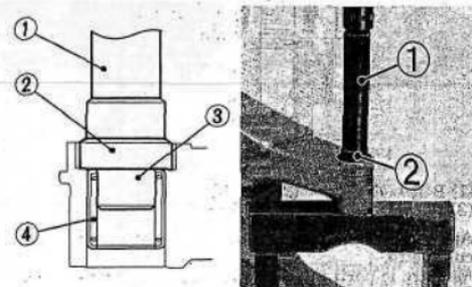


- (1) BATTITOIO (2) ACCESSORIO E PILOTA
(3) ELEMENTO CONDUTTORE INTERNO, 30 mm

Riempiere i nuovi cuscinetti a rullini con grasso.
Inserire il cuscinetto a rullini nel perno del forcellone oscillante.

NOTA:

- Installare i cuscinetti a rullini coi loro contrassegni rivolti all'esterno.



- (1) BATTITOIO (2) ACCESSORIO, 28 x 30 mm
(3) PILOTA, 22 mm (4) CUSCINETTO A RULLINI

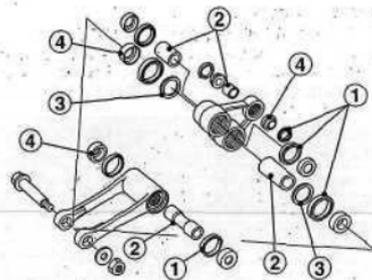
Collegamento sistema di ammortizzazione

Rimuovere i parapolvere, i collari laterali, le rondelle reggispinta ed i collari perno dal braccio e dal collegamento del sistema di ammortizzazione.

Controllare i collari, i parapolvere ed i cuscinetti a rullini e sostituirli se sono graffiati, intaccati o presentano segni di usura eccessiva o anormale.

NOTA:

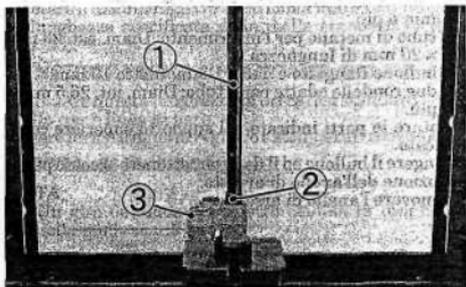
- Fare attenzione a non perdere i rullini dei cuscinetti a rullini di perno.
- Se i rullini venissero rimossi, controllare se sono usurati o danneggiati e quindi installarli utilizzando grasso al bisolfuro di molibdeno.



- (1) PARAPOLVERE (2) COLLARI PERNO
(3) RONDELLE REGGISPINTA
(4) COLLARI LATERALI

CUSCINETTI A RULLINI BRACCIO SISTEMA AMMORTIZZAZIONE

Rimuovere i cuscinetti a rullini utilizzando l'attrezzo speciale.



- (1) BATTITOIO
(2) ACCESSORIO E PILOTA
(3) BRACCIO SISTEMA AMMORTIZZAZIONE

Lato braccio ammortizzazione, Lato forcellone:

- Battitoio 7
Accessorio, 24 x 26 mm
Pilota, 20 mm ;
Elemento conduttore interno, 30 mm

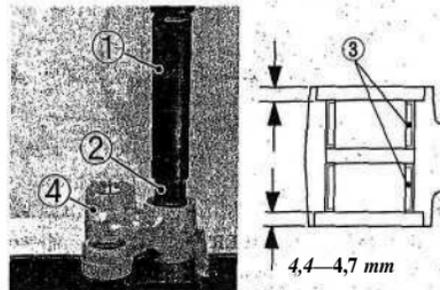
Lato ammortizzatore:

- Battitoio
Accessorio, 24 x 26 mm
Pilota, 19 mm
Elemento conduttore interno, 30 mm

Riempire i nuovi cuscinetti a rullini con grasso. Inserire cuscinetti a rullini nuovi nel perno, nelle posizioni corrette come indicato in basso, utilizzando gli attrezzi speciali.

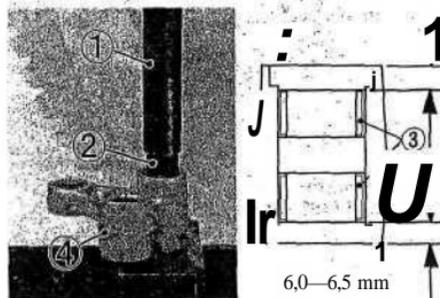
NOTA:
 • Installare i cuscinetti con i contrassegni rivolti all'esterno.

Lato forcellone: Accessorio, 24 x 26 mm
Pilota, 20 mm



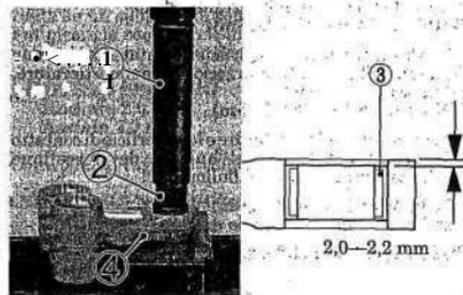
- (1) BATTITOIO (2) ACCESSORIO E PILOTA
 (3) CUSCINETTO A RULLINI
 (4) BRACCIO DELL'AMMORTIZZATORE

Lato collegamento ammortizzazione:
Accessorio, 24 x 26 mm
Pilota, 20 mm



- (1) BATTITOIO (2) ACCESSORIO E PILOTA
 (3) CUSCINETTI A RULLINI
 (4) BRACCIO DELL'AMMORTIZZATORE

Lato ammortizzatore: Accessorio, 24 x 26 mm
Pilota, 19 mm



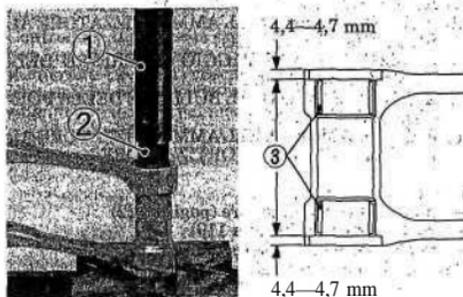
- (1) BATTITOIO (2) ACCESSORIO E PILOTA
 (3) CUSCINETTO A RULLINI
 (4) BRACCIO DELL'AMMORTIZZATORE

CUSCINETTI A RULLINI • COLLEGAMENTO AMMORTIZZAZIONE

Rimuovere il cuscinetto a rullini.

Inserire un nuovo cuscinetto a rullini nel perno del collegamento dell'ammortizzazione fino a circa 4-4,7 mm sotto la superficie del perno su entrambi i lati.

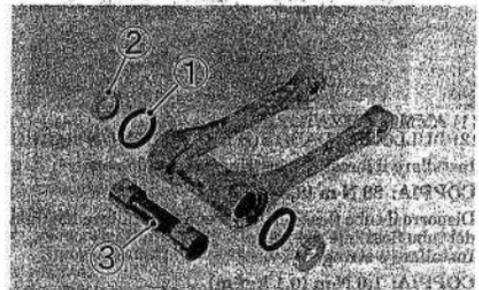
NOTA:
 • Installare i cuscinetti con i loro contrassegni rivolti all'esterno.



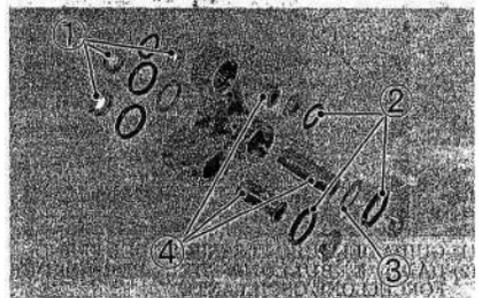
- (1) BATTITOIO
 (2) ACCESSORIO, 24 x 26 mm E PILOTA 20 mm
 (3) CUSCINETTI A RULLINI

Riempire il collegamento dell'ammortizzazione con collari; i cuscinetti e le labbra del parapolvere con del grasso multistato tipo NLGL No. 2 (additivo al bisolfuro di molibdeno).
 Installare le rondelle reggispinta, i parapolvere, i collari perno ed i collari laterali.

NOTA:
 • Accertarsi che i rullini dei cuscinetti siano in posizione, prima di montare i collari perno.
 Numero di rullini: 4
 Collegamento ammortizzatore: 32
 Braccio ammortizzatore: 32
 Lato forcellone: 32
 Lato ammortizzatore: 32



- (1) PARAPOLVERE
 (2) COLLARE PERNO
 (3) COLLARE PERNO



- (1) COLLARI LATERALI (2) PARAPOLVERE
 (3) RONDELLE REGGISPINTA
 (4) COLLARI PERNO

Installazione

Predisporre l'ammortizzatore con il regolatore di rimbalzo rivolto verso destra.

Installare il bullone superiore di montaggio e stringere il dado.

COPPIA: 44 N-m (4,5 kgf-m)



(1) AMMORTIZZATORE

(2) BULLONE E DADO SUPERIORI DI MONTAGGIO

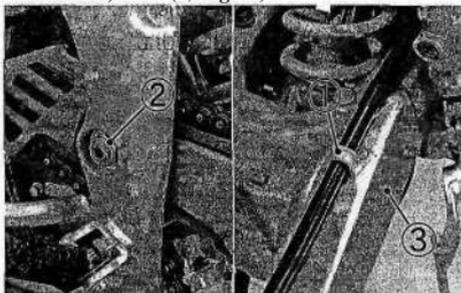
Installare il forcellone e stringere il dado perno.

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

Disporre il tubo flessibile del freno e installare la guida del tubo flessibile del freno.

Installare e stringere i viti.

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



(1) GUIDA DEL TUBO FLESSIBILE DEL FRENO

(2) DADO E BULLONE DEL PERNO DEL FORCELLONE OSCILLANTE

(3) FORCELLONE POSTERIORE

Collegare il supporto inferiore dell'ammortizzatore all'ammortizzatore e serrare il dado.

COPPIA: 44 N-m (4,5 kgf-m)

Oliare la filettatura e la superficie di contatto del bullone che fissa collegamento dell'ammortizzatore e telaio e serrare il bullone, quindi serrare il dado.

COPPIA: 52 N-m (5,3 kgf-m)

Oliare le filettature e la superficie di contatto del bullone che fissa collegamento e braccio dell'ammortizzatore, quindi serrare il dado.

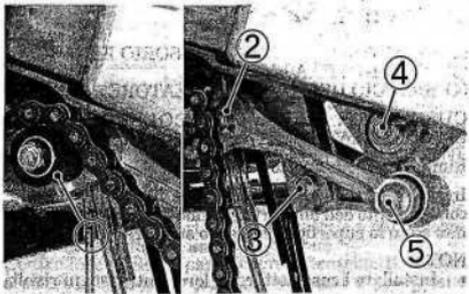
COPPIA: 52 N-m (5,3 kgf-m)

Cospargere di olio le filettature e la superficie di contatto dell'ammortizzatore e del bullone del forcellone oscillante, quindi serrare U bullone.

COPPIA: 52 N-m (5,3 kgf-m)

Installare il rullo della guida della catena inferiore.

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



(1) RULLO DELLA GUIDA DELLA CATENA

(2) ARTICOLAZIONE DELL'AMMORTIZZATORE AL BULLONE DEL TELAI

(3) BULLONE DI MONTAGGIO INFERIORE DELL'AMMORTIZZATORE

(4) AMMORTIZZATORE AL BULLONE DELLA FORCELLA OSCILLANTE

(5) ARTICOLAZIONE DELL'AMMORTIZZATORE AL BULLONE DELL'AMMORTIZZATORE

Installare i pezzi seguenti:

— pinza del freno posteriore (pagina 122)

— ruota posteriore (pagina 119)

— telaio inferiore e sella (pagina 17,18)

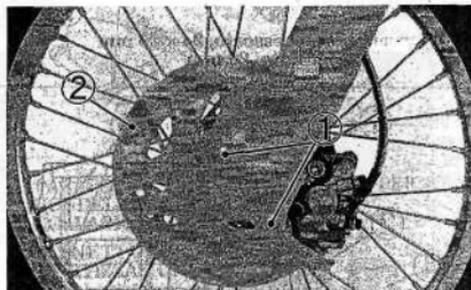
Regolare il gioco della catena (pagina 28).

RUOTE

Ruota anteriore

RIMOZIONE

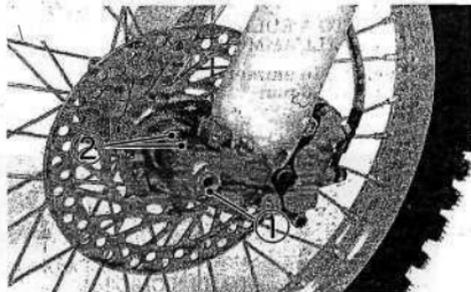
Rimuovere i bulloni e la copertura del disco del freno anteriore.



(1) BULLONI (2) COPERTURA DISCO

Rimuovere il dado dell'assale.

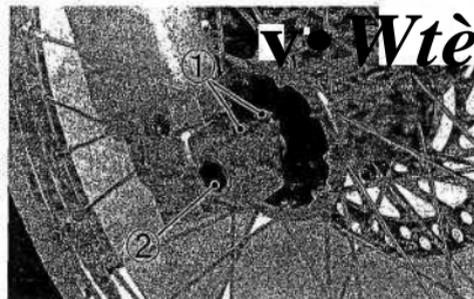
Allentare i bulloni di fissaggio dell'assale.



(1) DADO ASSALE :

(2) BULLONI FISSAGGIO ASSALE

Allentare i bulloni di fissaggio dell'assale ed estrarre l'assale.
Rimuovere il gruppo della ruota anteriore.

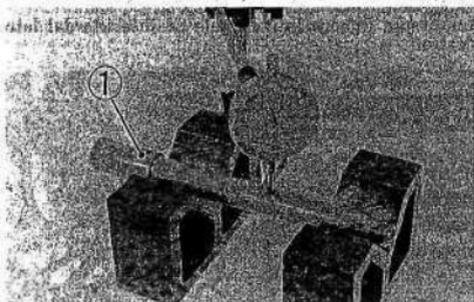


(1) BULLONI FISSAGGIO ASSALE (2) ASSALE
ISPEZIONE

Assale

Posizionare l'assale su dei blocchi a V e misurare la scentratura.
La scentratura effettiva è la metà della lettura totale del misuratore.

LIMITE DI SERVIZIO: 0,2 mm



(1) ASSALE

Cerchione ruota anteriore

Controllare la scentratura del cerchione montando la ruota su un supporto di comparazione.
Far girare la ruota con le mani e leggere la scentratura per mezzo di un comparatore.

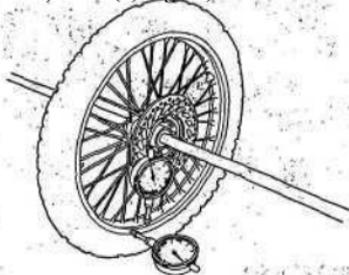
LIMITE DI SERVIZIO:

Radiale 2,0 min.

Assiale 2,0 mm

Controllare i raggi e stringere quelli allentati.

COPPIA: 3,9 N-m (0,4 kgf-m)



Cuscinetti ruota

Far girare la corsa interna di ciascun cuscinetto con un dito.

I cuscinetti devono ruotare silenziosamente e senza intoppi.

Controllare anche che la corsa esterna del cuscinetto sia ben inserita nel mozzo.

Rimuovere e gettare i cuscinetti se le corse non ruotano silenziosamente e senza intoppi oppure se non sono saldamente inseriti nel mozzo.

NOTA:

- Sostituire i cuscinetti della ruota in coppia.

SMONTAGGIO

Rimuovere il parapolvere.

Rimuovere i bulloni di montaggio del disco del freno, i dadi ed il disco.

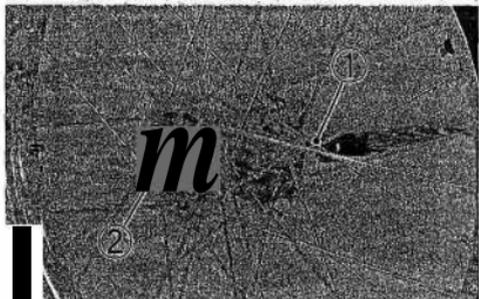


(1) DISCO (2) BULLONI MONTAGGIO DISCO
(3) PARAPOLVERE

Rimuovere i cuscinetti della ruota ed il collare distanziatore dal mozzo della ruota.

NOTA:

- Non reinstallare mai i cuscinetti vecchi: una volta rimossi, i cuscinetti devono essere sostituiti con altri nuovi.



(1) ALBERO ATTEZZO RIMOZIONE CUSCINETTI
(2) TESTA ATTEZZO RIMOZIONE CUSCINETTI, 20mm

Rimuovere il pneumatico, la camera d'aria, la fascetta del cerchione e il blocco del cerchione.

MONTAGGIO

Posizionare il cerehione sul banco da lavoro.
Posizionare il mozzo col lato del disco in basso ed iniziare a collegar e con nuovi raggi.

Regolare la posizione del mozzo in modo che la distanza dalla superficie sinistra del mozzo al lato del cerehione sia 27,25 mm come indicato.

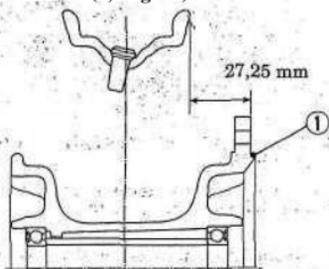
Stringere i raggi in 2 o 3 passi progressivi.

COPPIA: 3,9 N-m (0,4 kgf-m)

Controllare la scentratura della ruota.

Installare il blocco del cerehione, la fascetta, la camera d'aria ed il pneumatico.

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

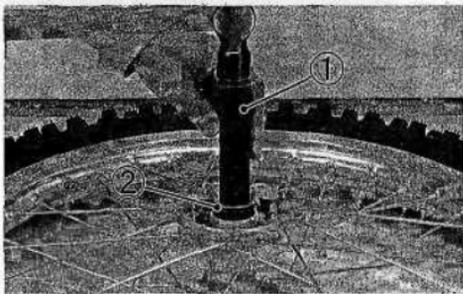


(1) MOZZO

Impaccare di grasso tutte le cavità dei cuscinetti.

Inserire per primo il cuscinetto sinistro accertandosi che sia beninserito e con l'estremità sigillata rivolta all'esterno.

Installare il collare distanziatore ed inserire il cuscinetto del lato destro con l'estremità sigillata rivolta all'esterno.



(1) BATTITOIO

(2) ACCESSORIO, 37 x 40 mm E PILOTA, 17 mm

Installare il disco del freno col contrassegno dello spessore minimo (MIN.TH. 2,5 mm) rivolto all'esterno.

Installare i bulloni ed i dadi di montaggio del disco del freno e stringere i dadi.

COPPIA: 16 N-m (1,6 kgf-m)

Spalmare di grasso i bordi del pàrapolvere ed installare un nuovo pàrapolvere sinistro.

Controllare se i collari laterali sono danneggiati.

Installare il collare del lato sinistro.



(1) DISCO FRENO

(2) CONTRASSEGNO MIN. TH. 2,5 mm

(3) PÀRAPOLVERE

(4) COLLARE LATERALE SINISTRO

Spalmare di grasso i bordi del pàrapolvere ed installare un nuovo pàrapolvere destro.

Installare il collare del lato destro.



(1) PÀRAPOLVERE

(2) COLLARE LATERALE DESTRO

INSTALLAZIONE

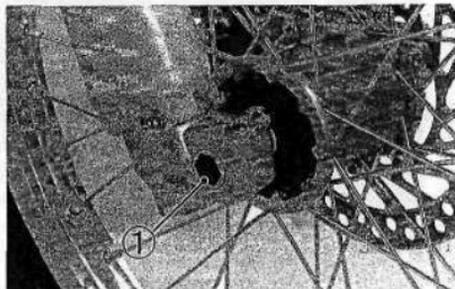
Pulire le superfici di contatto tra assale e morsetti dell'assale.

Inserire la ruota anteriore tra le gambe della forcella.

ATTENZIONE:

• Sistemare le pastiglie del freno sopra al disco facendo attenzione a non danneggiarle.

Ingrassare leggermente l'assale ed inserirlo dal lato destro.



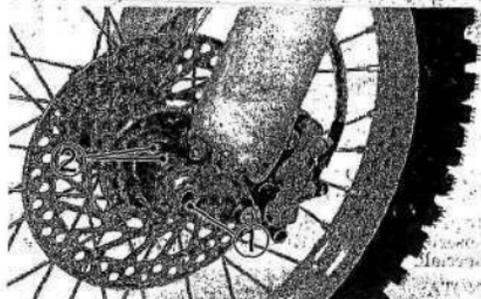
(1) ASSALE

Accertarsi che l'assale sia ben assestato sulla superficie interna del morsetto della gamba sinistra della forcella. Installare e stringere il dado dell'assale alla coppia specificata.

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

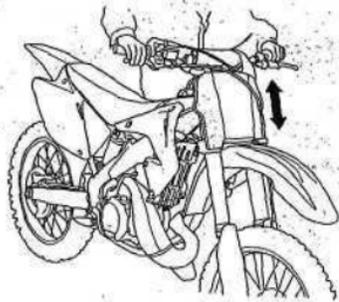
Stringere i bulloni di serraggio dell'assale sinistro.

COPPIA: 20 N-m (<2# kgf-m)



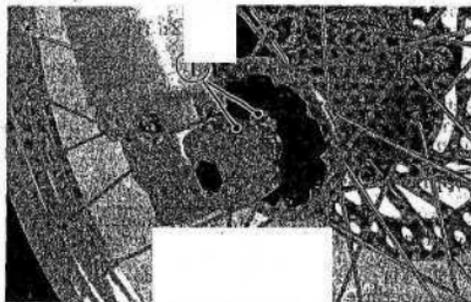
- (1) DADO ASSALE
- (2) BULLONI DI FISSAGGIO SINISTRI

Col freno anteriore azionato, pompare la forcella su e giù diverse volte per assestare l'assale e controllare il funzionamento del freno anteriore.



Tenere la forcella in parallelo, stringere i bulloni di serraggio dell'assale destro.

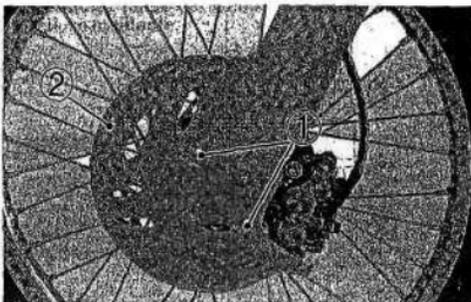
COPPIA: 20 N-iri (2,0; kgf-in)



- (1) BULLONI DI FISSAGGIO !

Installare la copertura del disco del freno e stringere i bulloni.

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



- (1) BULLONI
- (2) COPERTURA DISCO

Ruota posteriore RIMOZIONE

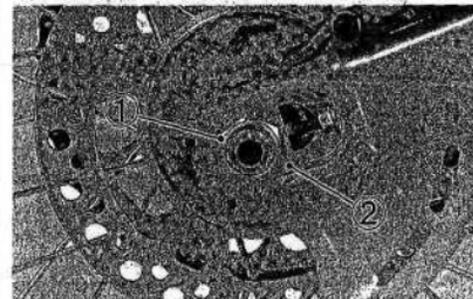
Sollevarre la ruota posteriore dal terreno appoggiandola il motore su uno scatolone o su un supporto di lavoro.

Allentare il dado dell'assale posteriore¹ è scollegare la catena di trasmissione (pag. 29).

Rimuovere il dado dell'assale, la rondella, Tassale, le piastatine di regolazione e la ruota.

ATTENZIONE:

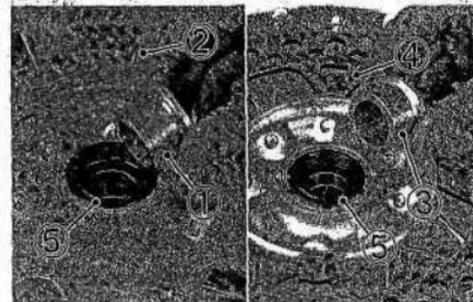
Quando si rimuove la ruota posteriore, fare attenzione a non danneggiare le pastiglie col disco.



- (1) DADO/RONDELLA ASSALE POSTERIORE
- (2) PIASTRINA REGISTRO

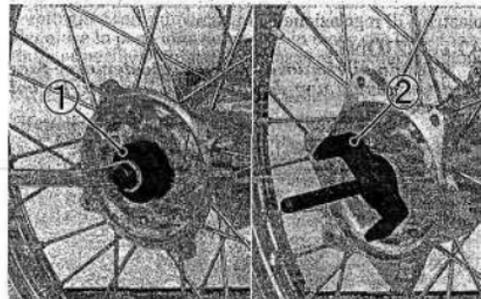
SWNTAGGIO.

Rimuovere, quando segue:
 collari laterali.
 corona dal mozzo.
 disco freno.
 parapolvere.



- (1) GOLLAHE LATERALE SINISTRO
- (2) CORONA (3) COLLARE LATERALE DESTRO
- (4) DISCO FRENO (5) FARAPOLVERE

Rimuovere il fermo del cuscinetto utilizzando gli attrezzi speciali.

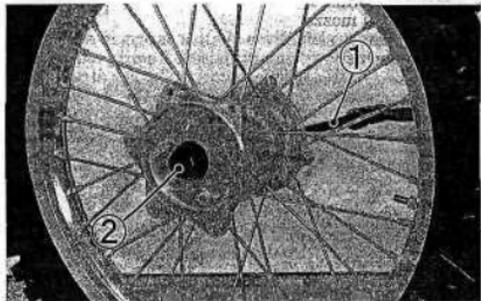


- (1) CHIAVE PER FERMI
- (2) CORPOCHIAVE

Rimuovere i cuscinetti della ruota. (Destra: 1, sinistra: 2pz.).

Rimuovere il collare distanziatore.

NOTA:
• Non reinstallare mai i cuscinetti vecchi; una volta rimossi, i cuscinetti devono essere sostituiti con altri nuovi.



- (1) ALBERÒ ATTREZZO RIMOZIONE CUSCINETTI
- (2) TESTA ATTREZZO RIMOZIONE CUSCINETTI, 25 mm

Rimuovere il pneumatico, la camera d'aria, la fascetta del cerehione e il blocco del cerehione.

Rimuovere i raggi ed il cerehione dal mozzo.

MONTAGGIO

Posizionare il cerehione sul banco da lavoro con la freccia della direzione rivolta in senso antiorario.

Posizionare il mozzo al centro ed iniziare a collegare con nuovi raggi.

Stringere i manicottini dei raggi in 2 o 3 fasi progressive.

COPPIA: 3,9 N-m (0,4 kgf-m)

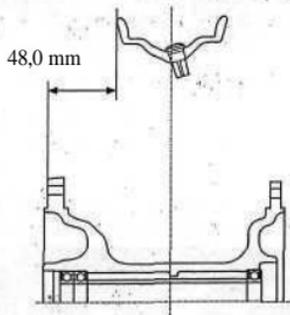
Installare la fascetta, il blocco del cerehione, la camera d'aria ed il pneumatico.

Stringere i blocchi sul cerehione.

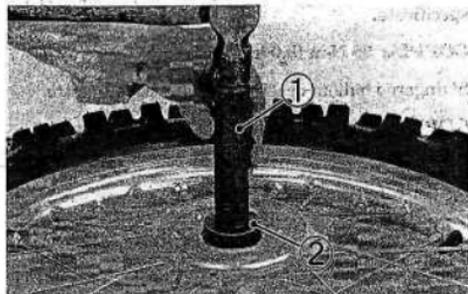
Coppia: 12 N-m (1,2 kgf-m)

Controllare la scentratura del cerehione della ruota come indicato a pagina 109 e regolare come necessario.

Regolare la posizione del mozzo in modo che la distanza dalla superficie dell'estremità sinistra del mozzo al lato del cerehione sia 48,0 mm come indicato.



Inserire per primo un nuovo cuscinetto destro utilizzando gli attrezzi speciali.



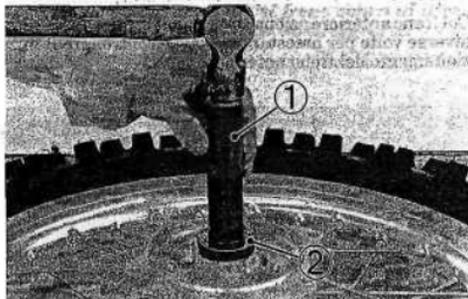
- (1) BATTITOIO
- (2) ACCESSORIO, 42 x 47 mm È PILOTA, 25 mm

Installare il collare distanziatore.

Inserire due cuscinetti sinistri utilizzando gli attrezzi speciali.

NOTA:

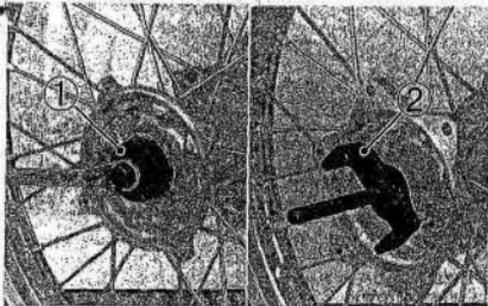
- Inserire i cuscinetti in squadra; non permettere che si inclinino.



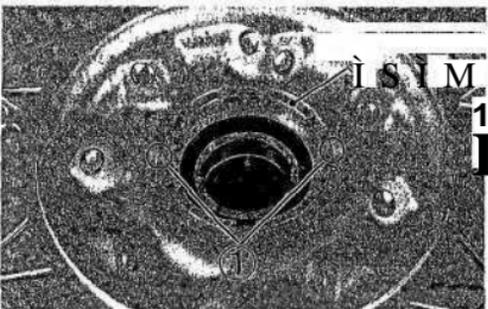
- (1) BATTITOIO
- (2) ACCESSORIO, 42 X 47 mm E PILOTA, 25 mm

Utilizzando gli attrezzi specifici ad hoc installare il fermiacuscinetto nel mozzo.

COPPIA: 44 N-m (4,5 kgfm)



(1) CHIAVE FERMO (2) CORPO CHIAVE FERMO ;
Punzonare il bordò del fermo.



(1) PUNZONATURA (2) FERMO

Ingrassare l'interno del labbro dei parapolvere.

Installare i parapolvere.

Installare il disco del freno col contrassegno del minimo spessore (MIN TH 3,5 mm) rivolto all'esterno.

Installare i bulloni ed i dadi di montaggio del disco del freno e stringere i dadi.

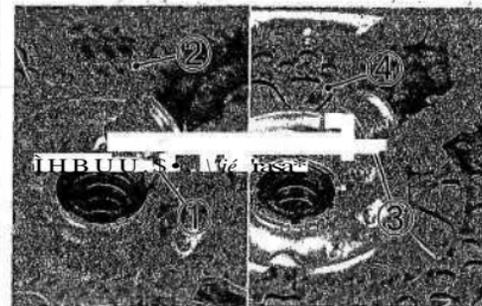
COPPIA: 16 N-m (1,6 kgf-m)

Installare la corona sul mozzo della ruota.

Installare i bulloni e le rondelle e quindi stringere i dadi alla coppia specificata.

COPPIA: 32 N-ni (3,3 k^m).

Installarci collari laterali destro e sinistro.



(1) COLLARE LATERALE DESTRO (2) COROISA
(3) COLLARE LATERALE SINISTRO
(4) DISCO FRENO

INSTALLAZIONE

Installare la pinza del freno nella guida laterale del forcellone oscillante.



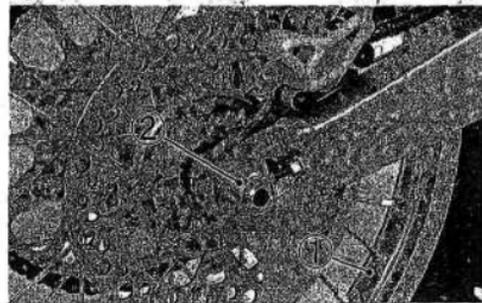
(1) PINZA FRENO POSTERIORE

Installare l'assale posteriore nella piastrina di regolazione della catena sinistra, e quindi, dal lato sinistro, attraverso forcellone, la ruota e la pinza del freno posteriore sul lato destro.

Collegare la catena di trasmissione con l'estremità chiusa dell'elemento elastico rivolta nel senso di rotazione della ruota (pag. 29). Installare la piastrina di regolazione destra e la rondella ed il dado dell'assale posteriore. Controllare il lasco della catena e regolare se necessario (pag. 28).

Stringere il dado dell'assale posteriore.

COPPIA: 127 N-m (13,0 kgf-in)



(1) RUOTA POSTERIORI (2) DADO ASSALE

SRENO IDRAULICO

informazioni di servizio

- Spurgare il sistema idraulico se fosse stato smontato oppure se il freno sembra spugnoso.
- Evitare la penetrazione di materiali estranei nel serbatoio durante il rabbocco.

Sostituzione pastiglie

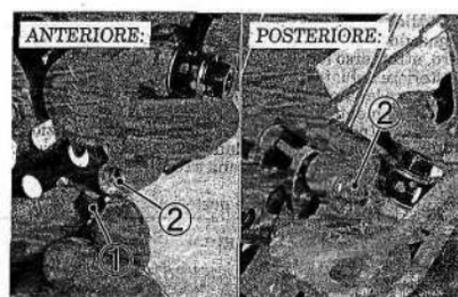
NOTA:

- Le pastiglie dei freni possono essere sostituite con la pinza installata.
- Sostituire sempre le pastiglie in coppia per assicurare una pressione uniforme sul disco.

Spingere il pistone nella pinza.

Togliere il tappo del perno delle pastiglie e il perno (anteriore).

Togliere il perno delle pastiglie e l'anello di plastica (posteriore).



- (1) TAPPO PERNO PASTIGLIA
(2) PERNO PASTIGLIA

Estrarre le pastiglie dalla pinza.
Installare pastiglie nuove nella pinza.



- (1) PASTIGLIE

Inserire il nuovo anello di plastica nella cava del perno posteriore delle pastiglie (posteriore).
Installare il perno della pastiglia e serrarlo alla coppia specificata.

COPPIA: 18 N-m (1,8 kgf-m)

Montare il tappo del perno delle pastiglie (anteriori) e serrarlo alla coppia specificata.

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



- (1) TAPPO PERNO-PASTIGLIA
(2) PERNO PASTIGLIA

Disco freno

SPESSORE DISCO

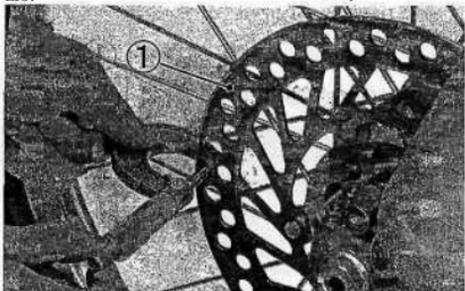
Misurare lo spessore del disco.

LIMITE DI SERVIZIO

ANTERIORE: 2,5 mm

POSTERIORE: 3,5 mm

Sostituire il disco se fosse più sottile del limite di servizio.



- (1) DISCO FRENO

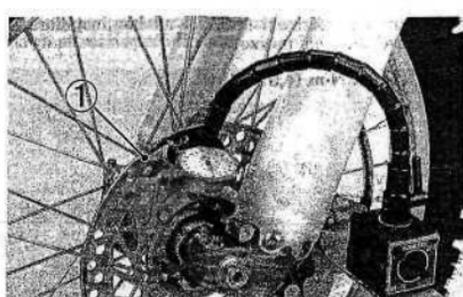
DEFORMAZIONE DISCO

Misurare la deformazione del disco del freno.

LIMITE DI SERVIZIO:

ANTERIORE/POSTERIORE: 0,15 mm

Sostituire il disco se la deformazione supera il limite di servizio.



- (1) DISCO FRENO

Pinza freno

[ANTERIORE]

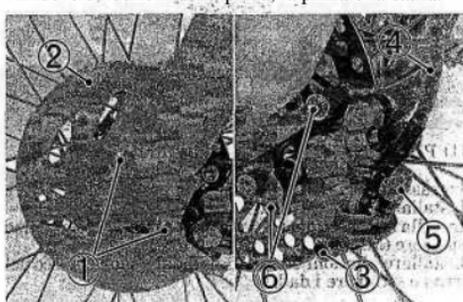
Porre un contenitore pulito sotto al'a pinza e scollegare il tubo del freno dalla pinza stessa.
Rimuovere i bulloni e la copertura del disco del freno anteriore.

ATTENZIONE:

- Evitare di versare il liquido dei freni su superfici verniciate, di plastica o di gomma. Porre uno straccio su queste parti ogni volta che si esegue la manutenzione del sistema frenante.

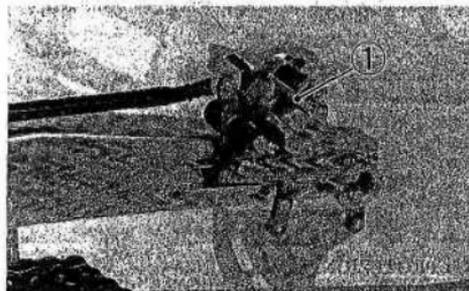
Rimuovere il tappo del perno della pastiglia ed allentare il perno della pastiglia.

Rimuovere i bulloni della pinza, la pinza e la staffa.



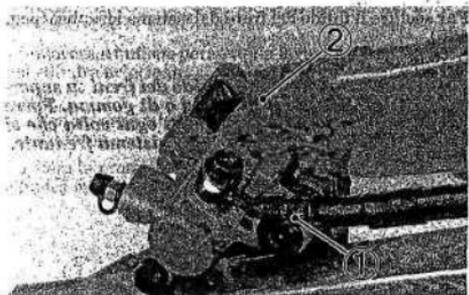
- (1) BULLONI (2) COPERTURA DISCO
(3) TAPPO PERNO PASTIGLIA (4) TUBO FRENO
(5) PINZA (6) BULLONE PINZA

[POSTERIORE]:
 Rimuovere la ruota posteriore (pag. 117).
 Allentare il perno della pastiglia.
 Far scorrere la pinza del freno posteriore all'indietro ed estrarla dal forcellone oscillante.



(1) PINZA FRENO POSTERIORE

Porre un contenitore pulito sotto alla pinza e scollegare il tubo del freno dalla pinza stessa.



(1) TUBO FRENO (2) PINZA

Rimuovere quanto segue:

- staffa pinza.
- pastiglie e molla pastiglie.
- ptefezibini di gomma porno pinza.
- pistoni dallapinza.

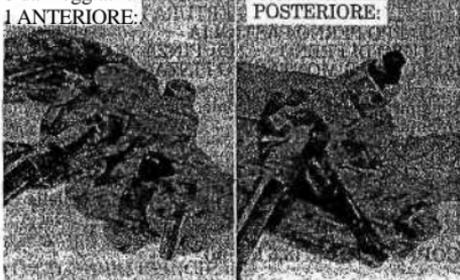


- (1) MANICOTTI DI PROTEZIONE
- (2) DISPOSITIVO DI FISSAGGIO DELLE PASTIGLIE
- (3) MOLLA DELLE PASTIGLIE.

Applicare aria compressa all'ingresso del liquido della pinza per estrarre il pistone, se necessario. Porre uno straccio gatto alla pinza per raccogliere il pistone quando viene espulso. Utilizzare l'aria in brevi getti.

AVVERTENZA

- *Non avvicinate eccessivamente il cingello dell'aria compressa all'ingresso del liquido della pinza.*
- Controllare se i pistoni e la pinza sono intaccati; graffiati o danneggiati e sostituire se necessario.



(1) PINZA

Spingere il parapolvere ed i paraoli all'interno, estrarli ed eliminarli. Pulire le scanalature dei parapolvere e dei paraoli con fluido per freni.

ATTENZIONE:

- *Fare attenzione a non danneggiare le superfici scorrevoli del pistone quando si rimuovono le tenute.*

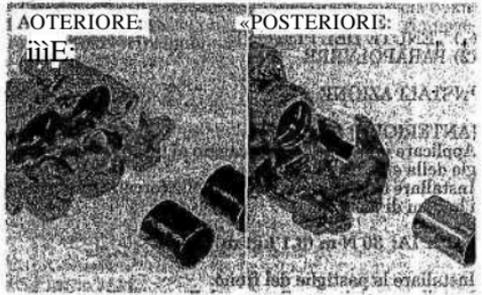


ISPEZIONE PISTONE:

Controllare se i pistoni presentano tacche, graffi o altri danni.

ISPEZIONE CILINDRO

Controllare se il cilindro della pinza presenta tacche, graffi o altri difetti.



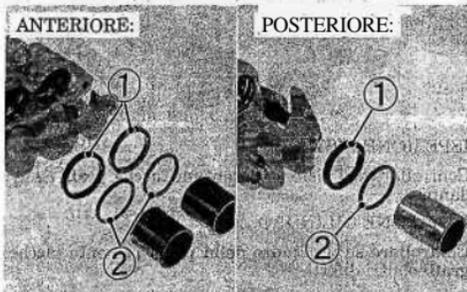
MONTAGGIO

Il pistone ed i parapolvere devono essere sostituiti con altri di nuovi ogni volta che essi vengono rimossi. Ungere le tenute con liquido per freni pulito ed installare. Installare il pistone con l'estremità aperta rivolta verso la pastiglia.

Installare le protezioni di gomma dei perni accertandosi che siano ben assestate nelle cave sulle pinze.

Installare le molle delle pastiglie.

Applicare grasso ai siliconi ai perni della staffa della pinza e montare pinza e staffa.



(1) TENUTE DEL PISTONE

(2) PARAPOLVERE

INSTALLAZIONE

[ANTERIORE] V. $\text{L}^* \cdot$ $\wedge \cdot \%$
Applicare un agente di bloccaggio ai bulloni di montaggio della staffa della pinza.
Installare la pinza sulla gamba della forcella e stringere i bulloni di montaggio.

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

Installare le pastiglie del freno.

Installare e stringere il perno della pastiglia.

COPPIA: 18 N-m (1,8 kgf-m)

Installare e stringere il tappo del perno della pastiglia.

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

AVVERTENZA

- *Un tubo dei freni sistemato in modo scorretto può rompersi causando la perdita dell'efficacia del sistema frenante. Sistemare il tubo, con attenzione.*

ATTENZIONE:

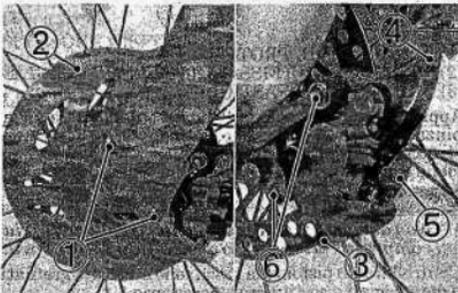
- *Inserire la pinza del freno sul disco facendo attenzione a non danneggiare le pastiglie.*

Collegare il tubo del freno con delle nuove rondelle di tenuta e stringere il bullone del tubo.

COPPIA: 34 N-m (3,5 kgf-m)

Installare la copertura del disco e stringere i bulloni.

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



(1) BULLONI (2) COPERTURA DISCO

(3) TAPPO PERNO PASTIGLIA

(4) TUBO DI FRENO (5) PINZA

(6) BULLONI MONTAGGIO PINZA

Riempire il cilindro principale e spurgare il sistema frenante (pag. 119).

[POSTERIORE]

Installare la protezione del disco.

Collegare il tubo del freno con due nuove rondelle di tenuta e il bullone del tubo del freno.

COPPIA: 34 N-m (3,5 kgf-m)

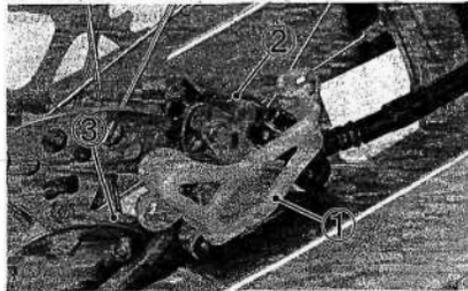
Installare quanto segue:

— protezione della pinza.

— pinza freno su rotaia forcellorile.

— ruota posteriore (pag. 119).

Riempire il sistema idraulico posteriore e quindi spurgarlo (pag. 125).



(1) PROTEZIONE DELLA PINZA

(2) PINZA

(3) RUOTA

Cilindro principale
SMONTAGGIO

[ANTERIORE]

Far scolare il fluido dei freni dal sistema idraulico (pag. 125).

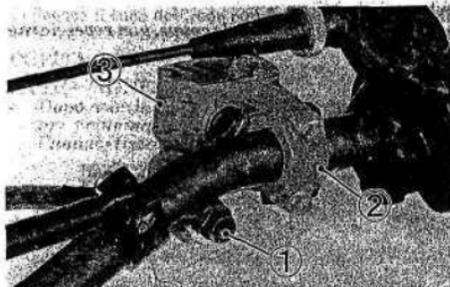
ATTENZIONE:

- *Evitare di versare il liquido dei freni su superfici verniciate, di plastica o di gomma. Porre uno straccio su queste parti ogni volta che si esegue la manutenzione del sistema frenante.*

Rimuovere il bullone del tubo del freno, le rondelle di tenuta e scollegare il tubo del freno. Rimuovere i bulloni, il supporto ed il cilindro principale.

NOTA:

- Quando si rimuove il tubo del freno, coprire l'estremità del tubo per evitare la contaminazione del sistema. Legare il tubo in modo da evitare perdite di liquido.



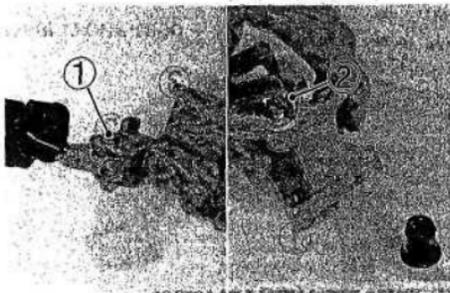
- (1) BULLONE TUBO FRENO
- (2) SUPPORTO
- (3) CILINDRO PRINCIPALE

Rimuovere il bullone perno della leva del freno e la leva dal cilindro principale.

NOTA:

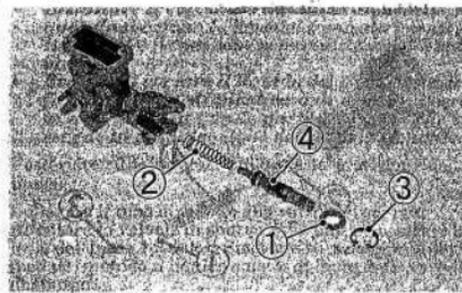
- Non lasciare allentare la molla di ritorno della leva del freno.

Togliere la protezione del pistone e l'anello elastico dal cilindro principale.



- (1) BULLONE DEL PERNO DI SNODO.
- (2) ANELLO ELASTICO E RONDELLA

Rimuovere la protezione di gomma, il pistone e la molla. Pulire l'interno del cilindro principale ed il serbatoio con liquido dei freni pulito.



- (1) RONDELLA
- (2) MOLLA
- (3) ANELLO ELASTICO
- (4) PISTONE

[POSTERIORE]

Far scolare il fluido dei freni dal sistema idraulico (pag. 125).

Rimuovere il bullone del tubo del freno, le rondelle di tenuta e scollegare il tubo del freno.

Rimuovere il bullone perno del pedale del freno ed il pedale; Scollegare il pedale del freno dall'asta di spinta; del cilindro principale posteriore rimuovendo la coppia/Kinigiungere i bulloni di montaggio del cilindro principale posteriore ed il cilindro principale, nosteripre dal telaio.



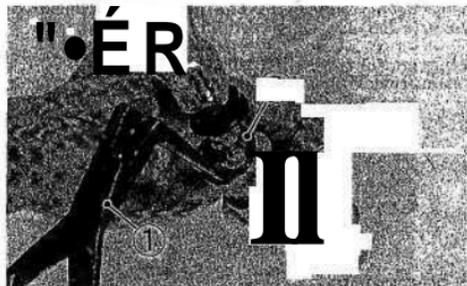
- (1) CILINDRO PRINCIPALE
- (2) BULLONI DI MONTAGGIO /
- (3) PEDALE FRENO
- (4) ASTA DI SPINTA;
- (5) BULLONE/RONDELLE DI TENUTA DEL TUBO FLESSIBILE

Rimuovere la protezione di gomma.

Rimuovere l'anello elastico e l'asta di spinta dal corpo del cilindro principale.

AVVERTENZA

- Ricordare che l'asta del pistone fuoriesce quando si rimuove l'anello elastico.



- (1) PINZA PER ANELLI ELASTICI ...
- (2) CILINDRO PRINCIPALE
- (3) ANELLO ELASTICO

Rimuovere il pistone principale e la molla. Potrebbe essere necessario applicare una piccola quantità di aria compressa all'uscita del liquido per rimuovere il pistone principale e la molla.

ISPEZIONE

Controllare che l'interno dei cilindri principali non presenti rigature, graffi o intaccature.

Controllare che i pistoni e le coppe dei pistoni non siano danneggiati, usurati o deteriorati.

ANTERIORE:



POSTERIORE:



MONTAGGIO

ATTENZIONE:

- *Maneggiare il pistone del cilindro principale, il cilindro e la molla come un assieme.*

[ANTERIORE]

Prima del montaggio spalmare su tutte queste parti del fluido per freni pulito.

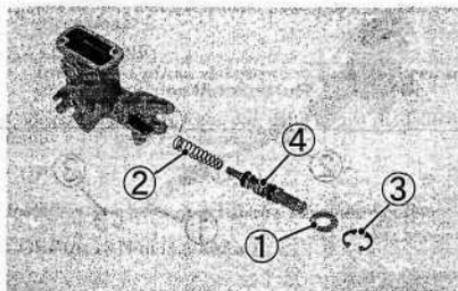
Prima del montaggio immergere le coppe dei pistoni in fluido per freni.

Installare la molla, il pistone principale e la rondella nel cilindro principale.

Installare l'anello elastico e la protezione dei pistoni.

ATTENZIONE:

- *Quando si installano le coppe, non rovesciarne i labri. Accertarsi che l'anello elastico sia ben sistemato nella sua cava.*



(1) RONDELLA (2) MOLLA (3) ANELLO ELASTICO
(4) PISTONE

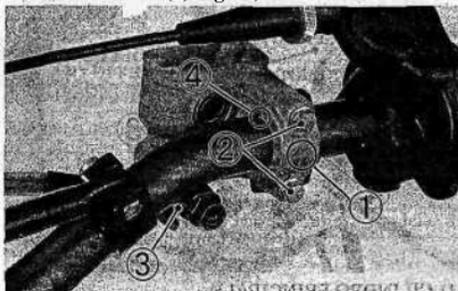
Posizionare il cilindro principale sul manubrio ed installare il supporto ed i due bulloni di montaggio col contrassegno "UP" del supporto rivolto in alto.

Allineare l'estremità del supporto al segno verniciato sul manubrio e serrare prima il bullone superiore e poi quello inferiore.

COPIA: 9,8 N-m (1,0 kgf-m)

Collegare il tubo del freno con delle nuove rondelle à tenuta e stringere il bullone del tubo.

COPIA: 34 N*m (3,5 kgf-m)



(1) CONTRASSEGNO "UP" (2) BULLONI
(3) TUBO FRENO (4) SEGNO VERNICIATO

[POSTERIORE]

Pulire il cilindro maestro con aria compressa.

Immergere le coppe del pistone in liquido dei freni pulito prima del montaggio.

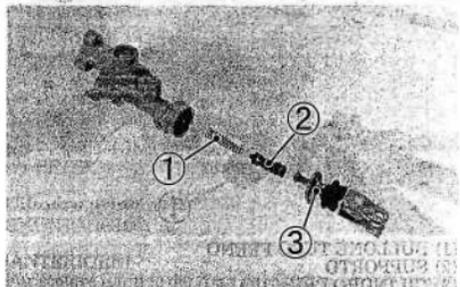
Installare la molla ed il pistone principale assieme.

NOTA:

- Il pistone del cilindro principale, le coppe e la molla devono essere installati come un assieme.

ATTENZIONE:

- *Quando si installano le coppe, non rovesciarne i labri.*



U) MOLLA (2) PISTONE PRINCIPALE

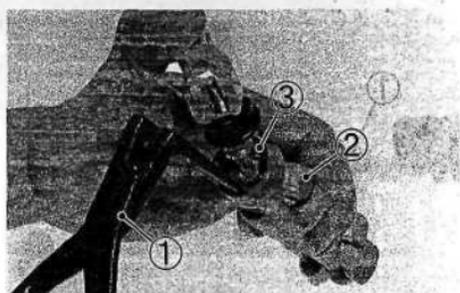
(3) ANELLO ELASTICO • 1 •

Installare l'asta di spinta nel cilindro principale.

Installare l'anello elastico e la protezione di gomma.

ATTENZIONE:

- *Quando si installa l'anello elastico, accertarsi che esso sia ben assestato nella sua cava.*



(1) PINZA PER ANELLI ELASTICI
(2) CILINDRO PRINCIPALE
(3) ANELLO ELASTICO

Installare il cilindro principale sul telaio. Collegare il pedale del freno posteriore all'asta di spinta del cilindro principale con una nuova coppia.

Montare il pedale/la rondella del freno posteriore (pag. 76).

Stringere i bulloni di montaggio del cilindro principale del freno posteriore.

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

Collegare il tubo del freno con delle nuove rondelle di tenuta, e stringere il bullone del tubo.

COPPIA: 34 N-m (3,5 fegf-in)

ATTENZIONE:

- Dopo aver installato il tubo del freno sul cilindro principale, controllare che esso non tocchi il Vammortizzatore posteriore.



- (1) CILINDRO PRINCIPALE
(2) BULLONI DI MONTAGGIO
(3) PEDALE FRENO (4) ASTA DI SPINTA

- (5) BULLONE TUBO

Scaricoliquido freni .M:

ATTENZIONE:

• *Installare il copèrchio del cilindro principale quando si azionala, leva del freno altrimenti il liquido Bei frenò viene erupzitiò fuori dal-sèrr batoio.*

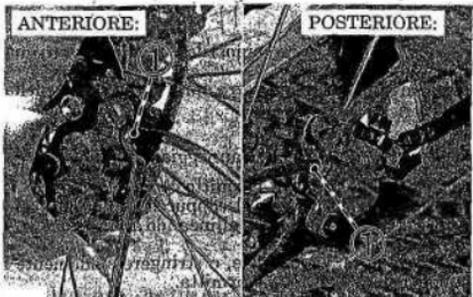
• *Evitare di versare il liquido dei freni su superfic, i verniciate di plastica p di gommai. Porre uno stracci? * su queste parti qgnvolta che si esegue la manutenzione del sistemarfrenante.*

Posteriore: Rimuovere i bulloni e la protezione della pinza.

Collegare il tubo di spurgo alla valvola di spurgo. Allentare la valvola di spurgo della pinza, e pompare la leva del freno (pedale). Smettere di azionare la leva (pedale) quando il liquido smette di fluire dalla valvola di spurgo.

AVVERTENZA

• *Dischi sporchi e pastiglie dei freni contaminate riducono la potenza frenante. Gettare pastiglie sporche e pulire, i dischi contaminati con un agente sgrassante di buona qualità.*



- (1) VALVOLE DI SPURGO

Riempimento liquido freni/spurgo aria'

ATTENZIONE:

• *Non mescolare tipi di liquido diversi dato che essi non sono compatibili.*

Chiudere la valvola di spurgo, e riempire il serbatoio del cilindro principale con fluido per freni del tipo DOT4 sino al listello di fusione.

Collegare il dispositivo di spurgo alla valvola di spurgo.

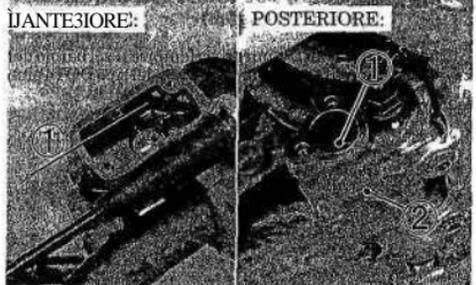
NOTA:

* Verificare spesso il livello del fluido mentre si procede allo spurgo dei freni per evitare che l'aria venga pompata all'interno del sistema.

* Usare solamente fluido specifico ad isoifreni, preso da un contenitore sigillato.

> Non mescolare, tipi diversi di fluidi e non riusare mai il fluido sporco che è stato pompato fuori nel corso delle operazioni di spurgo, perché, ciò potrebbe sensibilmente diminuire l'efficienza del sistema.

* Quando si utilizza: un dispositivo per lo spurgo dei freni, seguire le istruzioni al fabbricante;



- (1) BORDO (2) SERBATOIO

Pompare il dispositivo di spurgo e allentare la valvola di spurgo.

Aggiungere liquido dei freni quando il livello nel serbatoio è basso.

Ripetere le procedure sopraindicate finché non appaiono più bolle d'aria nel tubo di plastica.

NOTA:

f. Se l'aria entra nel dispositivo di spurgo nella zona dei filetti della valvola di spurgo, sigillare con nastro di teflon.

Se un dispositivo di spurgo non fosse disponibile, eseguire quanto segue.

Far aumentare la pressione del sistema pompando la leva o il pedale del freno fino a che non vi sono più bolle d'aria nel liquido che fuoriesce dal piccolo foro del serbatoio e non si avverte una certa resistenza della leva o del pedale.

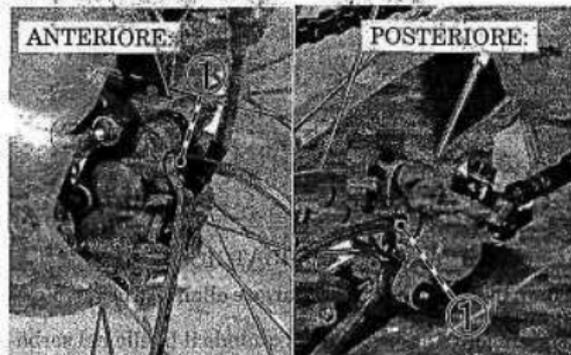
(1) Azionare la leva o il pedale del freno, aprire la valvola di spurgo per 1/2 giro e quindi richiuderla.

NOTA:
Non rilasciare la leva del freno fino a che la valvola di spurgo non è stata chiusa!
(2) Rilasciare lentamente la leva o il pedale del freno ed attendere per alcuni secondi fino a che non raggiunge la fine della sua corsa.

Ripetere le fasi 1 e 2 fino a che le bolle d'aria non cessano di apparire nel liquido sull'estremità del tubo.
Stringere la valvola di spurgo.

COPPIA: 5,9N-m (0,6 kgf-m)

Chiudere la valvola di spurgo, e riempire il serbatoio del cilindro principale corrucciato per-freni del tipo DOT4 sino al listello di fusione.



(1). VALVOLA SPURGO.

Anteriore: Installare il diaframma e il coperchio del serbatoio.

Posteriore: Installare il diaframma, la piastrina di posizionamento e il coperchio del serbatoio.

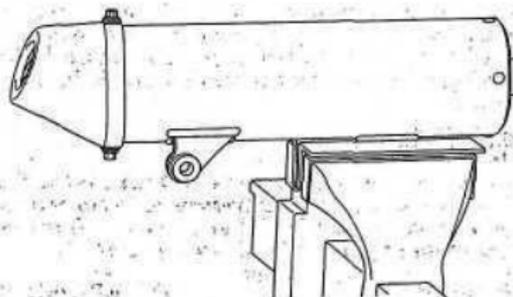
SOSTITUZIONE LANA DI VETRO

Togliere la copertura laterale destra (pag. 17).
Togliere i bulloni di montaggio della marmitta e la marmitta.
Togliere i bulloni della cassa della marmitta.
Estrarre il tubo interno.

NOTA:

Inserire dolcemente in un morsetto il puntello della cassa della marmitta avvolgendolo in un panno, o inserendolo in un morsetto a ganasce morbide per prevenire danni.

Rimuovere la lana di vetro.

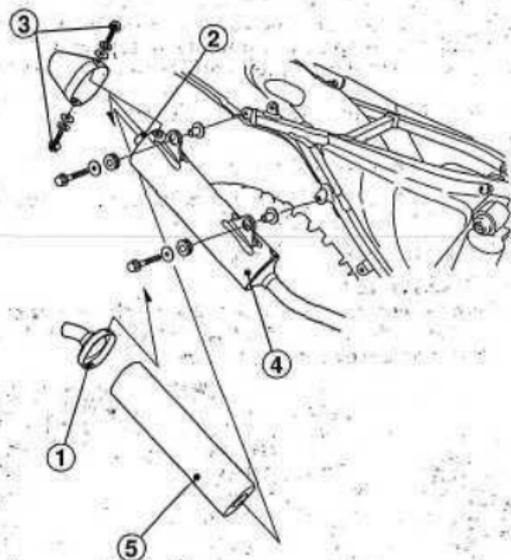


Rimuovere i depositi carboniosi dal tubo interno con una spazzola d'acciaio.

Installare nuova lana di vetro aprendo l'incisione della stessa.

NOTA:

Fare attenzione a non danneggiare la lana di vetro.
Applicare sigillante per marmitte come indicato.
Inserire il tubo interno e il cappuccio della marmitta nella cassa della marmitta, allineando accuratamente i fori e i bulloni.
Installare le rondelle piatte, e stringere saldamente i bulloni della cassa della marmitta.
Ripulire il sigillante in eccesso.
Installare la marmitta.
Installare il coperchio del lato destro (pag. 17).



- (1) SIGILLANTE PER MARMITTE
- (2) TUBO INTERNO
- (3) BULLONI
- (4) CASSA DELLA MARMITTA
- (5) LANA DI VETRO

SISTEMA DI ACCENSIONE

Informazioni di servizio

- Non asportare il generatore degli impulsi di accensione e avvolgimento dell'alternatore dalla base dello statore a meno che non siano guasti.

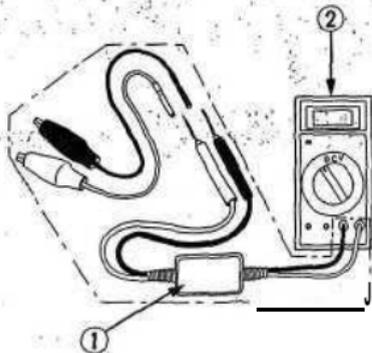
ISPEZIONE SISTEMA

[Metodo controllo voltaggio di picco]

- NOTA:
- Se la scintilla non fosse presente usula candela, controllare tutti i collegamenti per contatti scadenti o allentati prima di misurare il voltaggio di picco.
 - Utilizzare un multitestèr digitale del tipo reperibile in commercio di impedenza: 10MQ/CCV minimo.
 - Il valore visualizzato differisce a seconda dell'impedenza interna del multitestèr.
 - Se si utilizza un tester diagnostico Imrie (modello 625), seguire le istruzioni del fabbricante.

Collegare l'adattatore del voltaggio di picco al multitestèr digitale.

Tester diagnostico Imrie (modello 625) costruito in Austria oppure Adattatore voltaggio di picco 07HGJ-0020100 con multitestèr digitale



(1) ADATTATORE VOLTAGGIO DI PICCO
(2) MULTITESTÈR DIGITALE

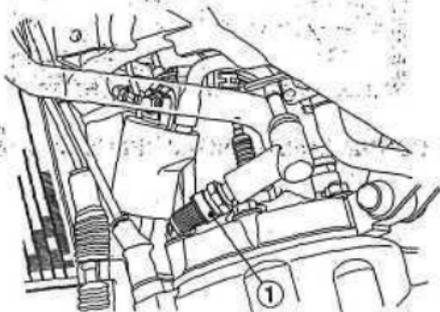
Ispezione voltaggio avvolgimento primario bobina di accensione

- NOTA:
- Prima di questa ispezione verificare tutto il sistema dei collegamenti. In caso di distacchi nei collegamenti la misurazione della tensione di picco può risultare inesatta.
 - Verificare che la compressione del cilindro sia corretta e che la candela sia stata inserita correttamente nel cilindro.

Porre un supporto o una cassa sotto al motore. Portare il cambio in folle.
Scogliere il cappuccio dalla candela sulla testa del cilindro.

Collegare una candela, sicuramente buona al cappuccio e metterla a massa sul cilindro con la prova della scintilla.

- NOTA:
- Misurare il voltaggio di picco col cilindro in condizione ed il circuito dell'avvolgimento secondario della bobina di accensione chiuso.



(1) CANDELA SICURAMENTE BUONA

- Asportare il carburante dal carburante (pàg. 17).
- Collegare le sonde dell'adattatore della tensione di picco fra il terminale della bobina primaria di accensione che va al modulo di comando dell'accensione e la massa a massa del corpo, i collegamenti in essere.

Par girare il motore col pedale dell'avviamento e misurare il voltaggio di picco dell'avvolgimento primario.

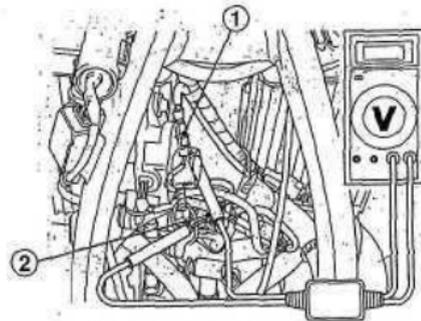
COX ^ OMIN To
H* Terminale Terminale nero/giallo (+) — Massa del telaio (-)

VOLTAGGIO DI PICCO: 100 V miniino

AVVERTENZA

- Non toccare le scalfittie le stride del tester onde evitare scosse elettriche.

Se la tensione, dispicco non rientra, nelle specifiche, controllare se il filo nero/giallo è interrotto o mal collegato.



(1) TERMINALE. - (ty MASSA-

Controllo della tensione di picco del generatore degli impulsi di accensione

NOTA:-

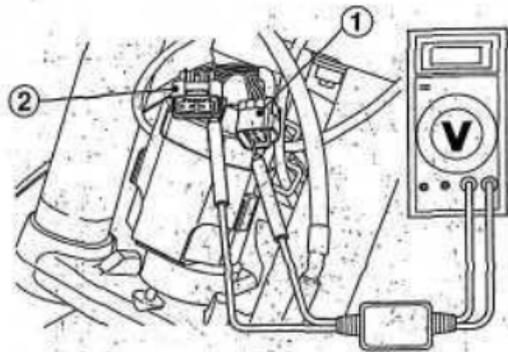
- Misurare la tensione di picco con il cilindro nella fase di compressione. Lasciare la candela nella testata del cilindro.

Asportare la targa per il numero di gara (pag. 18).
Staccare dall'ECM i connettori neri 4P e 8P.
Collegare le sonde dell'adattatore della tensione di picco ai terminali dei connettori neri 4P e 8P dal lato del cablaggio.

COLLEGAMENTO:
Terminale blu/giallo (+). — verde (-).

Far girare il motore col pedale di avviamento eleggere la tensione di picco del generatore degli impulsi di accensione.

TENSIONE DI PICCO: minimo 0,7 V



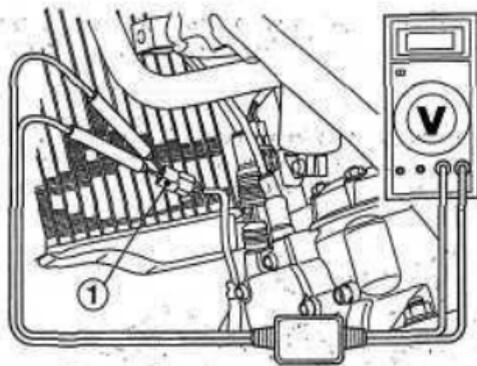
- (1) CONNETTORE NERO 4P DELL'ECM
(2) CONNETTORE NERO 8P DELL'ECM

Se i valori della tensione di picco, non sono normali, procedere come segue.

Staccare il connettore nero 4P dell'alternatore.
Collegare l'adattatore della tensione di picco ai terminali sul fianco del generatore degli impulsi di accensione e ricontrollare la tensione di picco.

Se la tensione di picco in corrispondenza dei connettori neri 4P e 8P dell'ECM non è normale, e quella in corrispondenza del connettore nero 4P dell'alternatore lo è, controllare se vi fossero connettori mal collegati o interruzioni nel cablaggio.

Se la tensione di picco non è normale in corrispondenza di entrambi i connettori, il generatore degli impulsi di accensione è guasto.



(1) CONNETTORE NERO 4P DELL'ALTERNATORE

Bobina di accensione

PROVA CONTINUITÀ*

Scollegare il cappuccio della candela ed il connettore dell'avvolgimento primario.
Controllare la continuità tra il circuito dell'avvolgimento primario e terra!

RESISTENZA AVVOLGIMENTO PRIMARIO (Nero/Giallo-Massa):

STANDARD: 0,4--0,6 Ω (a 20°C)

Rimuovere il cappuccio della candela e misurare la resistenza dell'avvolgimento secondario.

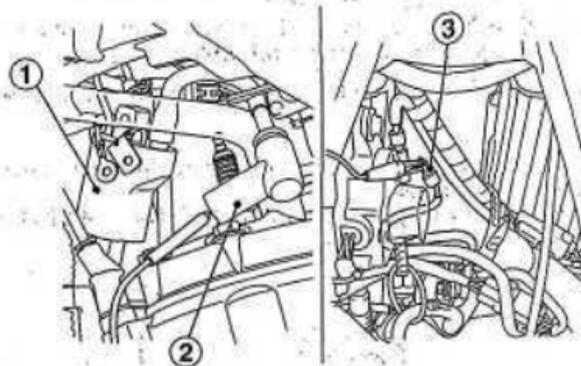
RESISTENZA AVVOLGIMENTO SECONDARIO:

STANDARD: 10—17 kΩ (a 20°C)

(senza cappuccio)

15—22 kΩ (a 20°C)

(con cappuccio)



(1) BOBINA DI ACCENSIONE

(2) CAPPUCIO CANDELA

(3) TERMINALE

Modulo di controllo del motore (ECM) ;
 ISPEZIONE SISTEMA

NOTA:

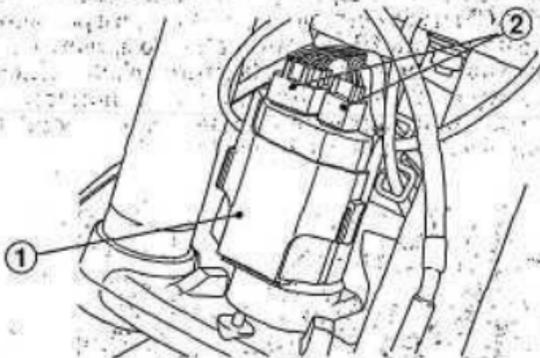
• iv'ECM è un componente a semiconduttori, che comprende i circuiti di anticipo, e ritardo dell'accensione e altri circuiti di calcolo. Può essere difficile controllare l'ECM da solo. Il tesbviene perciò eseguito per eliminazione.

Se la fase dell'accensione non rientrasse nelle specifiche oppure se la scintilla nella car^delar è debole o assente, controllare quanta indica^o ne | set mito. Se tutto è a posto, -sostituire;l'ECM e i controllaie.

- Candela
- COLlega.mto di tutti i coniettori.
- Interruttore di spegnimenio del motore
- Bobina di accensi ae
- Arvo é vanti i r ta kat ore
- Generatore di injpxilsi:a.eU'accensione .

SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO

Toglij-p-e ls targa (pag^IS). r.
 Staccare dall'ECM i connettori neri 4P e 8P.
 Staccare l'ECM dalla staffa sul telaio.



ti) Eovfc

(2) CONNETTORI

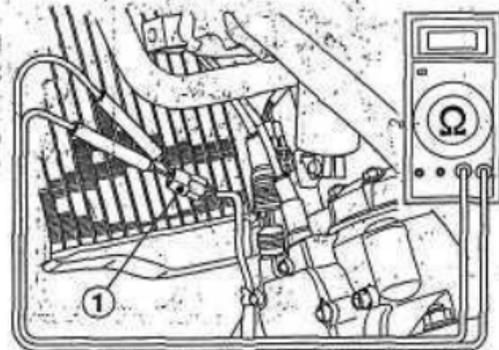
Il rimontaggio viene.^seguito in ordiiiiè inverso a quello dello smontaggio.

Alternatore/Generatore degli impulsi ; di accensione

CONTROLLO DEGLI AVVOLGIMENTI DELLA BOBINA

Togliere i bullonii e girare i radiatori.
 Staccare il connettore nero a 4 Vie dell'alternatore?
 Misurare la resistenza tra i terminali giallo e bianco dal lato dell'alternatore..... ^.^.;>.>V; . i.

COliEi3iAffiNT { Jr Giallo — Bianco
 VALOBE STANDARD: 0,5 — 4 fi (a 20 °C)



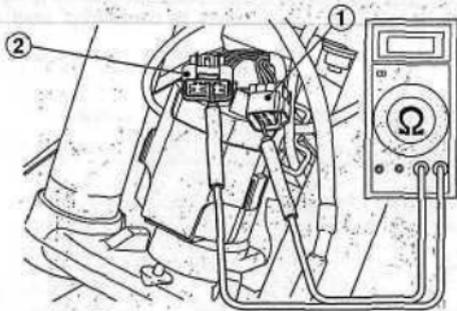
(1) CONNETTORE NERO! A « VIE DELL'ALTERNATORE

DATI STANDARD: 20°C		• TERMINALI •
BOBINACIENERATORE IMPULSI ACCENSIONE	180—280B	Blu/Giallo-Verde
mVYOH3IMENjS.I DEU: ALTEENATote.	0,5—4 Q	Giallo - Bianco
BOBIM>A""DP AC* CENSIONE	PRIMARIO	0,4—0,6 a
	SECONDARIO	15—22 kn
		10—17 kn
		Senza cappuccio candela

CONTROLLO DEL GENERATORE DEGLI IMPULSI DI ACCENSIONE

Asportare la targa per il numero di gara (pag. 18).
Staccare dal HSCM i connettori neri 4P e 8P.
Misurare la resistenza tra i terminali blu/giallo e verde dal lato del cablaggio.

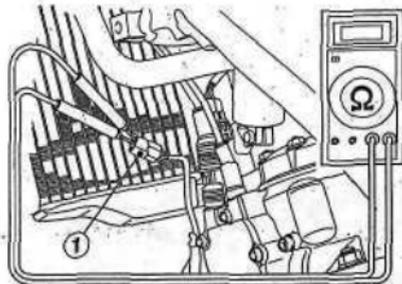
COLLEGAMENTO: blu/giallo—verde
VALORE STANDARD: 180 — 280 Ω (a 20 °C)



- (1) CONNETTORE NERO 4P DELL'ECM
(2) CONNETTORE NERO 8P DELL'ECM

Se il valore della resistenza è fuori dall'intervallo di accettabilità, ricontrollare quanto segue.
Togliere i bulloni inferiori di montaggio e girare i radiatori.
Staccare il connettore nero 4P dell'alternatore.
Misurare la resistenza tra i terminali blu/giallo e verde dal lato del sensore.

Se la resistenza in corrispondenza dei connettori neri 4P e 8P dell'ECM non è normale, e quella in corrispondenza del connettore nero 4P dell'alternatore lo è, controllare se vi fosse un connettore mal collegato o un'interruzione nel cablaggio. Se la resistenza non è normale in corrispondenza di entrambi i connettori, il generatore degli impulsi di accensione è guasto.



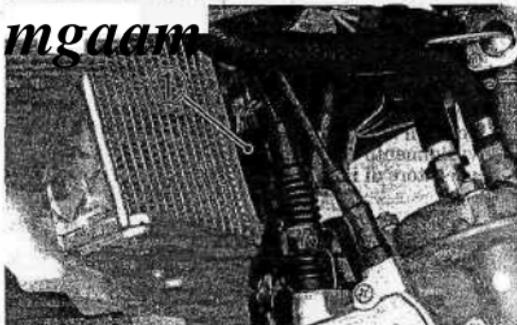
- (1) CONNETTORE NERO 4P DELL'ALTERNATORE

ASPORTAZIONE

In formazioni di **manutenzione**

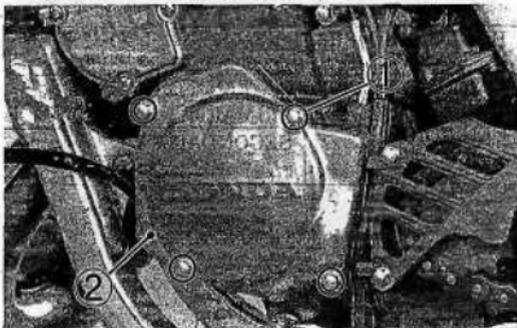
- Non asportare il generatore degli impulsi di accensione e avvolgimento dell'alternatore dalla base dello statore a meno che non siano guasti.

Togliere i bulloni inferiori di montaggio e girare i radiatori.
Staccare il connettore nero 4P dell'alternatore e togliere le fascette fermacavi.



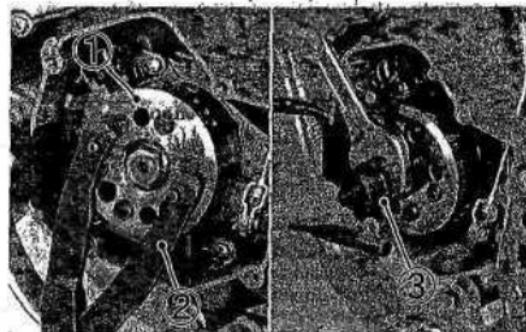
- (1) CONNETTORE NERO 4P DELL'ALTERNATORE

Togliere il coperchio dell'alternatore.



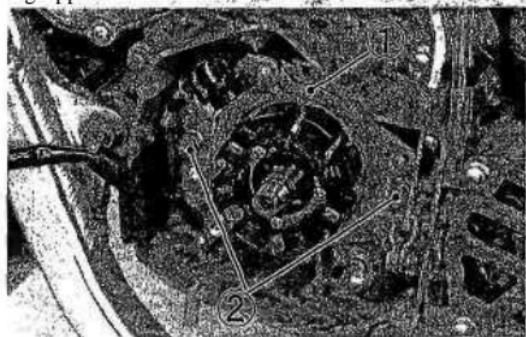
- (1) BULLONI
(2) COPERCHIO DELL'ALTERNATORE

Tenere fermo il volano con il dispositivo di blocco universale e togliere il dado. Asportare il volano con l'apposito estrattore.



- (1) VOLANO
(2) DISPOSITIVO DI BLOCCO UNIVERSALE
(3) ESTRATTORE PER VOLANI

Togliere i bulloni di montaggio dello statore e asportare il gruppo dello statore.



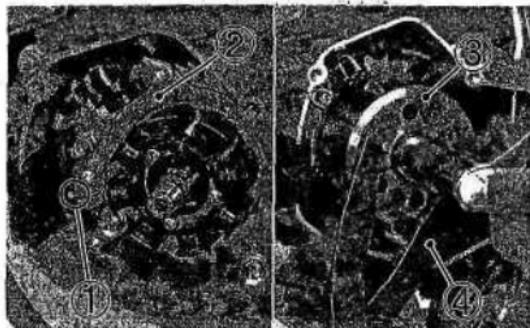
- (1) GRUPPO DELLO STATORE
(2) BULLONI DI MONTAGGIO

Dopo aver rimontato lo statore e il generatore degli impulsi di accensione, controllare la fase dell'accensione (pag. 135).

INSTALLAZIONE
Installare lo statore allineandone l'indice di riferimento a quello sulla parte sinistra del basamento. Tenere fermo il yppiaò cordàì dispositivo di blocco universale e serrare il dado del volano.

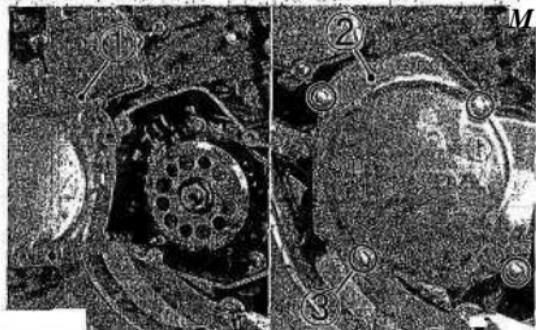
COPPIA PI SERRAGGIO: 54 N-m (5.5 kgf-m)

- N
 • Fare attenzione a non toccare il braccio del piattello della frizione.
 • Allineare la scanalatura sul volano alla lighietta Woodruff posta sull'albero motore.
 • Controllare che tutto funzioni regolarmente facendo girare a mano l'albero motore dopo il montaggio.
 • Asciugare e pulire l'olio dal tratto affusolato del volano e dell'albero motore.



- (1) SEGNO DI RIFERIMENTO
(2) STATORE (3) VOLANO
(4) DISPOSITIVO DI BLOCCO UNIVERSALE

Installare la nuova guarnizione e il coperchio dell'alternatore.



- (1) GUARNIZIONE
(2) COPERCHIO DELL'ALTERNATORE
(3) BULLONI

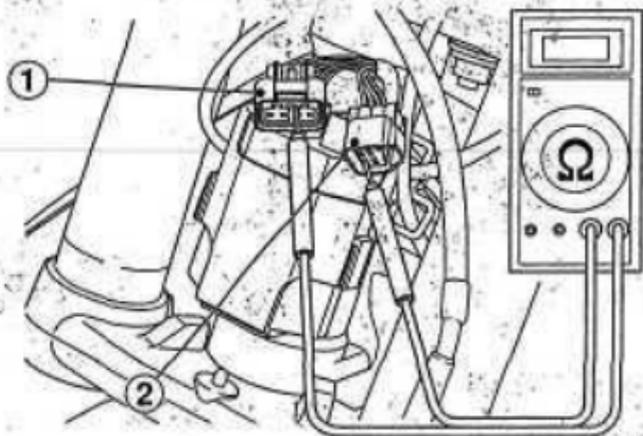
Controllare la fase dell'accensione (pag. X35). Collegare il connettore nero 4P dell'alternatore.



- (1) CONNETTORE NERO 4P DELL'ALTERNATORE

Interruttore di arresto del motore

Staccare dall'ECM i connettori neri 4P e 8P. Controllare la continuità tra i terminali nero/bianco e verde dell'auto del cablaggio con il pulsante premuto! Quando il pulsante non è premuto, non dovrebbe esserci continuità.



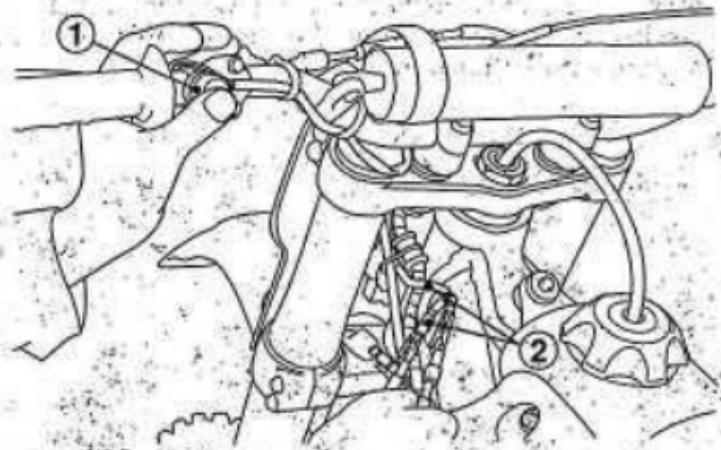
- (1) CONNETTORE NERO 8P DELL'ECM
(2) CONNETTORE NERO 4P DELL'ECM

Se i valori non sono normali, procedere come segue. Staccare i connettori dell'interruttore di arresto del

Controllare la continuità all'interno dell'interruttore, di arresto del motore col pulsante premuto. Quando il pulsante non è premuto, non dovrebbe esserci continuità.

Se il valore in corrispondenza dei connettori neri 4P e 8P dell'ECM non è normale, e quello in corrispondenza dell'interruttore di arresto del motore lo è, controllare se vi fossero connettori mal collegati o interruzioni nel cablaggio.

Se il valore non è normale in corrispondenza di entrambi i connettori, l'interruttore di arresto del motore è guasto.



- (1) PULSANTE DI ARRESTO DEL MOTORE
(2) CONNETTORE

Regolatore/raddrizzatore

CONTROLLO

Asportare il serbatoio del carburante (pag. 17).
Scollegare il connettore 4P del regolatore/raddrizzatore.
Misurare la resistenza in corrispondenza del cablaggio dalla parte del connettore 4P del regolatore/raddrizzatore.

**COLLEGAMENTO: Giallo-^ Bianco-
VALORE STANDARD: 0,5 — 4 a (a 20 °C)**

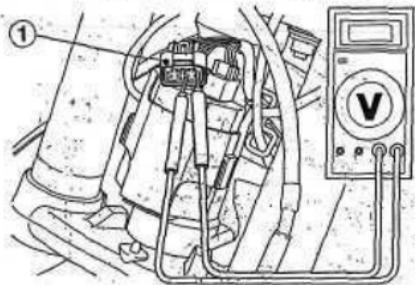


(1) CONNETTORE 4P

Se il Valore della resistenza, non rientra nei limiti di accettabilità, controllare l'avvolgimento dell'alternatore (pag.130).

Asportare la targa per il 3^o in un di gara (pag. 18).
 Staccare il connettore nero a 8 vie dell'ECM.
 Misurare la tensione in corrispondenza del connettore nero a otto vie dell'ECM da lato del cablaggio.
 Far girare più volte il motore con l'avviamento a pedale con qualche secondo di intervallo tra l'una e l'altra.

COLLEGAMENTO: Rosso (+) - Verde! (-)
VALORE STANDARD: 5 V

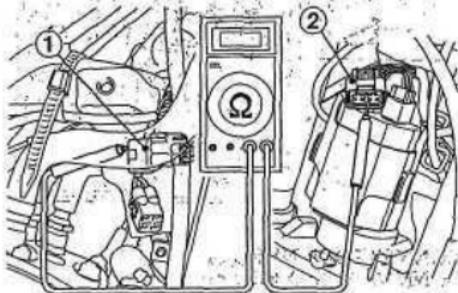


(1) CONNETTORE NERO A 8 VIE:

Se la tensione misurata è sempre maggiore di 12V sostituire il regolatore/raddrizzatore.
 Se la tensione misurata è minore di 5V procedere come segue.

Asportare la targa per il numero di gara (pag. 18).
 Scollegare il connettore nero a otto vie dell'ECM dal connettore a quattro vie del regolatore/raddrizzatore.
 Controllare la continuità tra il terminale rosso del connettore a otto vie dell'ECM e il conduttore a quattro vie del regolatore/raddrizzatore dal lato del cablaggio.

Controllare la continuità tra i terminali verdi del connettore nero a otto vie dell'ECM e il connettore a quattro vie del regolatore/raddrizzatore dal lato del cablaggio.



(1) CONNETTORE A 4 VIE

(2) CONNETTORE A 8 VIE

Se non ci fosse continuità, controllare se vi sono collegamenti difettosi o interruzioni nel cablaggio.
 Se invece ci fosse continuità, il regolatore/raddrizzatore è difettoso.

ASPORTAZIONE
 Asportare il serbatoio del carburante (pag. 17).
 Scollegare il connettore a quattro vie del regolatore/raddrizzatore.
 Sfilare il filo del regolatore/raddrizzatore dalla fascetta.



(1) CONNETTORE A 4 VIE

Staccare il condensatore dalla linguetta sul telaio.
 Sfilare il filo del regolatore/raddrizzatore dal morsetto.
 Rimuovere il bullone, il serbatoio è il regolatore/raddrizzatore.



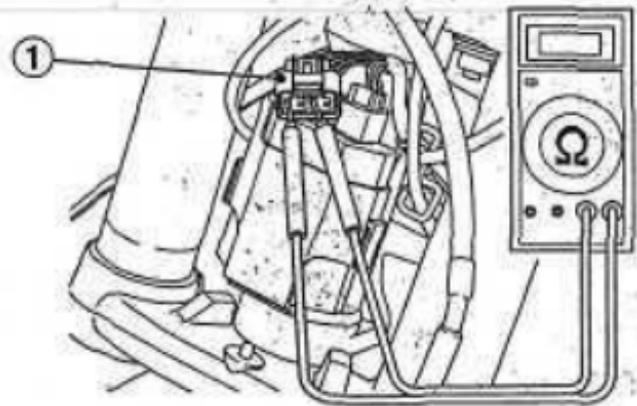
(1) CONDENSATORE

(2) REGOLATORE/RADDRIZZATORE

Controllare il sensore di posizione della valvola del gas

Asportare la targa per il numero di gara (pag. 18).
Staccare il connettore nero 8P del FECM.
Misurare la resistenza tra i terminali blu/verde e giallo/rosso dal lato del cablaggio.

COLLEGAMENTO: Blu/Verde — Giallo/Rosso
VALORE STANDARD: 4 — 6 k Ω (a 20 °C)

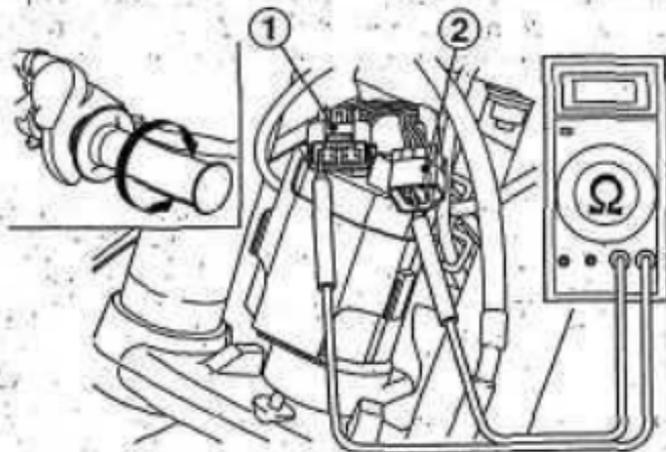


(1) CONNETTORE NERO 8P

Controllare che la resistenza tra i terminali blu/verde e giallo/blu passi da 0 a circa 5 k Ω mentre si aziona la manopola del gas.

COLLEGAMENTO: Blu/Verde - Giallo/Blu
DA COMPLETAMENTE CHIUSA A
COMPLETAMENTE APERTA:

Aumento della resistenza
DA COMPLETAMENTE APERTA A
COMPLETAMENTE CHIUSA:
Diminuzione della resistenza

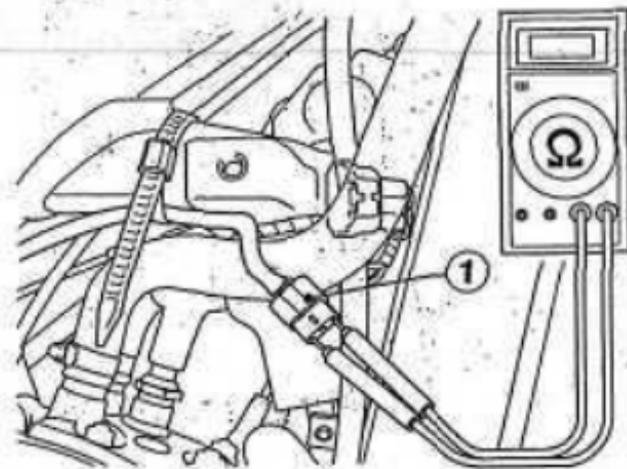


(1) CONNETTORE NERO 8P
(2) CONNETTORE NERO 4P

Se entrambi i valori misurati non sono normali, procedere come segue.
Staccare il connettore 3P del sensore di posizione della valvola del gas.

Misurare la resistenza tra i terminali blu/verde e giallo/rosso dal lato del sensore.

COLLEGAMENTO: Blu/Verde — Giallo/Rosso
VALORE STANDARD: 4 — 6 k Ω (a 20 °C)



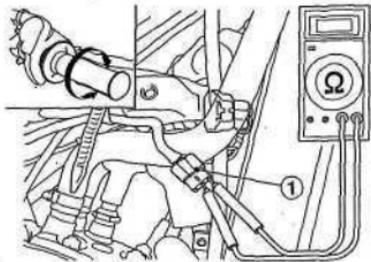
(1) CONNETTORE 3P

Controllare che la resistenza tra i terminali blu/verde e giallo/blu passi da 0 a circa 5 k Ω mentre si aziona la manopola del gas.

**COLLEGAMENTO: Blu/Verde — Giallo/Blu
DA COMPLETAMENTE CHIUSA A
COMPLETAMENTE APERTA:**

**Aumento della resistenza
DA COMPLETAMENTE APERTA A
COMPLETAMENTE CHIUSA:**

Diminuzione della resistenza



(1) CONNETTORE 3P

Se le misure in corrispondenza dei connettori neri 4P e SP dell'ECM non sono normali, e quelle in corrispondenza del connettore 3P del sensore della posizione della valvola del gas lo sono, controllare se vi fossero connettori mal collegati o interruzioni nel cablaggio.

Se le misure non sono normali in corrispondenza di entrambi i connettori, il sensore di posizione della valvola del gas è guasto.

Fase accensione

La fasatura dell'accensione del CDI è regolata in fabbrica e deve essere controllata solo quando si sostituisce un componente dell'impianto elettrico.

Staccare il connettore 3P del sensore di posizione della valvola del gas.

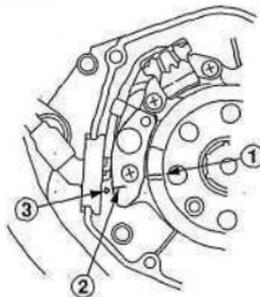
Rimuovere la copertura dell'alternatore.

Controllare che il contrassegno dello statore sia allineato con quello sul carter.

Togliere il coperchio dell'alternatore (pag. 130).

Applicare una lampada stroboscopica per la regolazione della fase ed un contagiri.

Avviare il motore e controllare la fase dell'accensione a 3000 giri/min.



- (1) CONTRASSEGNI "F"
- (2) CONTRASSEGNO STATORE
- (3) CONTRASSEGNO CARTER

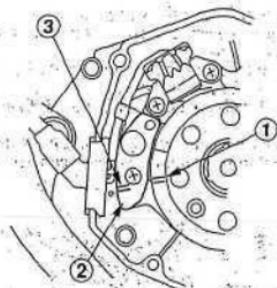
Il contrassegno del carter deve trovarsi tra i contrassegni "F" sul volano.

Se il contrassegno del carter non si trova tra i contrassegni "F" del volano, eseguire quanto segue:

NOTA:

- Questa procedura deve essere eseguita dopo aver sostituito il modulo di controllo dell'accensione, il generatore di impulsi dell'accensione, il gruppo dello statore o il volano.
- Se si è eseguito il controllo della fase dell'accensione come operazione di diagnostica ed i contrassegni non si sono allineati, controllare il modulo di controllo dell'accensione, il generatore di impulsi dell'accensione e lo statore prima di eseguire questa procedura.

Segnare un contrassegno di riferimento temporaneo sulla piastra di predisposizione in modo da allineare i contrassegni "F" a 3.000 giri/min.

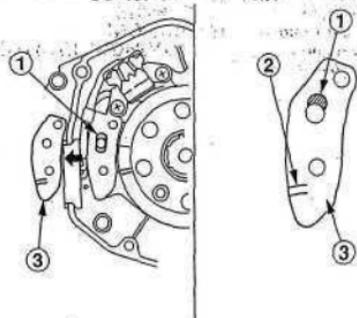


- (1) CONTRASSEGNO "F"
- (2) PIASTRA DI FISSAGGIO
- (3) CONTRASSEGNO PROVVISORIO

Spegnere il motore.

Rimuovere i bulloni di montaggio dello statore del volano e la piastra di fissaggio (pag. 131).

Allungare il foro di montaggio della piastra di fissaggio e quindi reinstallare con il contrassegno provvisorio allineato con il contrassegno sul carter.



- (1) Allungare questo foro.
- (2) CONTRASSEGNO PROVVISORIO
- (3) PIASTRA DI FISSAGGIO

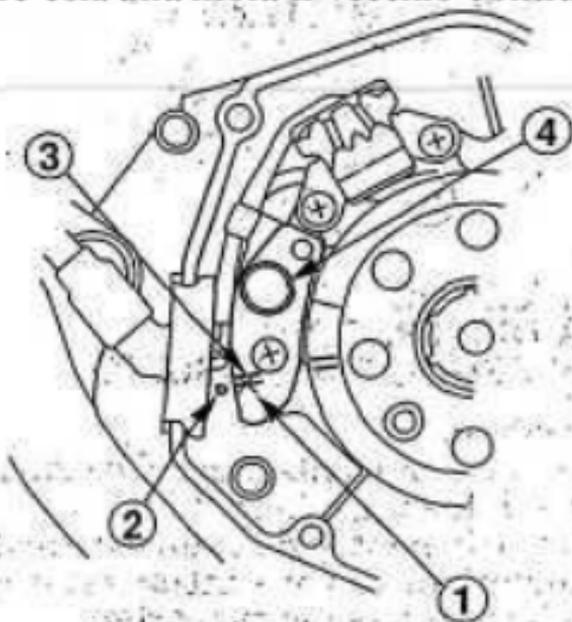
Ricontrollare la fase dell'accensione.

Il contrassegno del carter deve trovarsi ora tra i contrassegni "F" sul volano. ~ ;.....

Ripetere le fasi precedentemente, descritte se la fase dell'accensione fosse scorretta.

Rimuovere il volano ed il bullone di fissaggio dello statore.

Segnare un nuovo contrassegno sulla base dello statore e rimuovere con una mola il vecchio contrassegno.



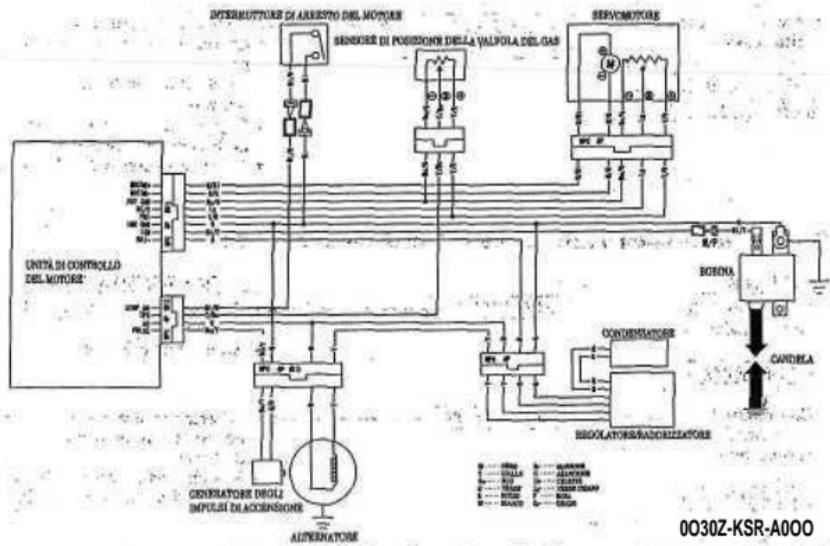
(1) Rimuovere il vecchio contrassegno.

(3) Segnarè un nuovo contrassegno in questa posizione;

(2) CONTRASSEGNO CARTER

(4) BULLONE MONTAGGIO STATORE

SCHEMA ELETTRICO



n motore non parte o è duro da avviare

CONTROLLI

1. Controllare se il carburante raggiunge il carburatore.

NON RAGGIUNGE IL CARBURATORE

CAUSA PROBABILE

- Non c'è carburante nel serbatoio.
- Linea o filtro carburante intasati.
- Valvola carburante intasata
- Tubo sfiato tappo serbatoio carburante intasato

RAGGIUNGE IL CARBURATORE

2. Eseguire la prova della scintilla.

SCINTILLA DEBOLE O ASSENTE

- Candela difettosa
- Candela spacca
- Modulo controllo accensione difettoso
- Filo candela spezzato o in corto
- Alternatore difettoso
- Bobina di accensione rotta o in corto
- Interruttore spegnimento motore difettoso
- Pili mal collegati, rotti o in corto
- Generatore di impulsi dell'accensione difettoso

I SCINTILLA BUONA

3. Provare la compressione del motore.

SEMBRA BASSA

- Fascia elastica bloccata
- Valvola d'aria difettosa
- Cilindro e fascia elastica usurati
- Guarnizione testa cilindro danneggiata
- Testa cilindro difettosa
- Perdite di compressione sul carter

NORMALE

4. Avviare il motore seguendo la normale procedura di avviamento

IL MOTORE SI AVVIA MA STALLA SUBITO

- L'aria non è attivata
- Perdite di aria sull'isolatore del carburatore
- Fase accensione scorretta
- Perdite sul carter

IL MOTORE NON SI ACCENDE

CANDELA BAGNATA

- Carburatore ingolfato
- Aria carburatore attivata
- * Valvola acceleratore troppo aperta

5. Rimuovere la candela

I CANDELA ASCIUTTAI

6. AVVIARE IL MOTORE CON L'ARIA ATTIVATA

Prestazioni scadenti alle alte velocità

CONTROLLI

1. Controllare la fase dell'accensione.

SCORRETTA

2. Scollegare la linea del carburante dal carburatore e controllare se fosse intasata.

FLUSSO CARBURANTE IMPEDITO

I FLUSSO I CARBURANTE LIBERO I

3. Rimuovere il filtro dell'aria.

SPORCO

PULITO

4. Controllare se i getti del carburatore sono intasati.

INTASATI

I NON INTASATI I

5. Installare un getto principale più grande nel carburatore.

PEGGIORAMENTO CONDIZIONI

6. Controllare il sistema di valvola HC.

SCORRETTO

SCORRETTO

Controllare la pressione.

Scarsa manovrabilità

CONTROLLI

1. Lo sterzo è pesante.

CAUSA PROBABILE

- Ghiera regolazione testa sterzo troppo stretta
- Cuscinetti canotto sterzo danneggiati

2. Se una delle ruote ondeggia.

- Gioco eccessivo cuscinetti ruota
- Cerchione piegato
- Mozzo ruota installato in modo inappropriato
- Gioco eccessivo cuscinetto perno Porcellone
- Telaio piegato
- Bullone perno forcellone allentato

3. Se la motocicletta tira da un lato.

- Ruota anteriore e ruota posteriore non allineate
- Forcella piegata
- Porcellone o telaio piegati

NOTE

- Perché le raccomandazioni seguenti siano più utili possibile, la motocicletta deve essere regolata come indicato di seguito:
 Ammortizzazione compressione forcella nella posizione standard, quantità e viscosità standard dell'olio della forcella e zero pressione dell'aria; pressione azoto ammortizzatore 981 kPa (10,0 kgj7cm²X
 • ammortizzazione compressione e fincorsa in posizione standard e precarica della molla regolata in modo che l'abbassamento sia di 95 mm col pilota seduto.
- Eseguire un solo cambiamento, alla volta e quindi eseguire un giro di prova per valutare le conseguenze prima di eseguire ulteriori cambiamenti. Le soluzioni vengono indicate nell'ordine di regolazione preferenziale.. (Vedere la sezione 6).

- Sovrasterzo estremità anteriore; sterzata troppo stretta (come nella sabbia):
 - Alzare il livello dell'olio della forcella.
 - Utilizzare una molla della forcella più rigida.
- Sottosterzo estremità anteriore; sterzata troppo laica (come su una pista convoluta con suolo duro):
 - Abbassare il livello dell'olio della forcella.
 - Utilizzare una molla della forcella più morbida.
- L'estremità anteriore oscilla ad alta velocità; scappa sotto:
 - Alzare il livello dell'olio della forcella.
 - Aumentare la precarica dell'ammortizzatore.
- L'estremità anteriore scuote quando si frena pesantemente:
 - Diminuire la precarica dell'ammortizzatore.
 - Aumentare l'ammortizzazione di fincorsa dell'ammortizzatore.
 - Alzare il livello dell'olio della forcella.
- L'estremità anteriore salta sulle gobbe in curve regolari:
 - Abbassare il livello dell'olio della forcella.
 - Diminuire l'ammortizzazione di compressione della forcella.
 - Utilizzare una molla della forcella più morbida.
- L'estremità posteriore salta sulle gobbe in accelerazione:
 - Diminuire la precarica dell'ammortizzatore.
 - Diminuire l'ammortizzazione di compressione dell'ammortizzatore.
- Scarsa trazione estremità posteriore in accelerazione in uscita da una curva:
 - Diminuire la precarica dell'ammortizzatore.
 - Diminuire l'ammortizzazione di compressione dell'ammortizzatore.

AL MOTORE MANCA POTENZA

CONTROLLI

1. Sollevare le ruote dal suolo e farle girare con le mani;

LE RUOTE GIRANO LIBERAMENTE!

2. Controllare la pressione dei pneumatici.

PRESSIONE NORMALE!

3. Provare ad accelerare rapidamente dalla prima alla seconda.

LA VELOCITA' DEL MOTORE CALA QUANDO LA FRIZIONE VIENE RILASCIATA

4. Accelerare leggermente

LA VELOCITA' DEL MOTORE AUMENTA

5. Controllare la fase dell'accensione.

CORRETTA

6. Provare la compressione del cilindro con l'avviamento a pedale.

NOMAL

7. Controllare se il carburatore è intasato.

LIBERO

8. Rimuovere la candela.

NONE' SPORCA O SCOLORITA

CAUSA PROBABILE

- H freno tocca
- Cuscinetti ruota usurati o danneggiati
- Cuscinetti necessitano lubrificazione
- Catena di trasmissione troppo tesa

LE RUOTE NON GIRANO LIBERAMENTE

PRESSIONE TROPPO BASSA

- Pneumatico forato
- Valvola difettosa

LA VELOCITA' DEL MOTORE NON CAMBIA QUANDO LA FRIZIONE VIENE RILASCIATA

- La frizione slitta
- Dischi conduttori/condotti usurati
- Dischi conduttori/condotti deformati

LA VELOCITA' DEL MOTORE NON AUMENTA A SUFFICIENZA

- Aria attivata
- Filtro aria intasato
- Flusso carburante impedito
- Tubo sfiato tappo serbatoio carburante intasato
- Marmitta intasata
- Le valvole RC non si aprono e chiudono completamente

SCORRETTA

- Modulo controllo accensione difettoso
- Alternatore difettoso
- Generatore di impulsi accensione difettoso

TROPPO BASSA

- Valvola a lamella difettosa
- Cilindro e fascia elastica usurati
- Perdite guarnizione di testa
- Testa cilindro, cilindro o carter difettosi

INTASATO

- Carburatore sporco
- Lo sporco penetra oltre il filtro dell'aria

SPORCA O SCOLORITA

- Frequenza insufficiente manutenzione candela
- Gamma temperatura candela scorretta
- Miscela benzina/olio scorretta

CONTROLLI

9. Controllare se il motore surriscalda.

NON SURRISCALDA

10. Accelerare o correre ad alta velocità.

IL MOTORE NON BATTE IN TESTA

SURRISCALDA

CAUSA PROBABILE

- Depositi carboniosi eccessivi nella camera di combustione
- Carburante di qualità scorretta
- Miscela carburante/aria troppo povera

IL MOTORE BATTE IN TESTA

- Pistone e cilindro usurati.
- Miscela carburante/aria troppo povera
- Grado ottani carburante scorretto
- Depositi carboniosi eccessivi nella camera di combustione
- Anticipo eccessivo (ECM guasto)

Prestazioni scadenti alle basse velocità ed al minimo

CONTROLLI

1. Controllare la fase dell'accensione.

CORRETTA

2. Controllare la regolazione della vite dell'aria del carburatore.

CORRETTA

3. Controllare che non vi siano perdite di aria dal collettore.

NON VI SONO PERDITE

4. Eseguire la prova della scintilla.

SCINTILLA BUONA!

5. Controllare il sensore di posizione della valvola del gas

CORRETTO

6. Controllare il sistema di valvola RC.

CORRETTO

SCORRETTA

CAUSA PROBABILE

- Fasatura non corretta (ECM guasto)
- Alternatore difettoso

SCORRETTA

- Miscela carburante/aria troppo povera (avvitare la vite dell'aria)
- Miscela carburante/aria troppo ricca (svitare la vite dell'aria)

VI SONO PERDITE

- Guarnizione della valvola a lamella deteriorata
- Morsetto dell'isolatore allentato
- Isolatore difettoso

SCINTILLA DEBOLE O INTERMITTENTE

- Candela difettosa, con depositi carboniosi o bagnata
- Modulo controllo accensione difettoso
- Alternatore difettoso
- Bobina di accensione difettosa
- Filo candela spezzato o in corto

SCORRETTO

- Sensore di posizione della valvola del gas guasto.

SCORRETTO

- Accumulo eccessivo di depositi carboniosi sulla valvola RC
- Valvola RC difettosa

HONDA

The Power of Dreams