

aprilia

MANUALE STAZIONE DI SERVIZIO

854192



RX SX 125



MANUALE STAZIONE DI SERVIZIO

RX SX 125

Le descrizioni ed illustrazioni fornite nella presente pubblicazione s'intendono non impegnative; **aprilia** perciò si riserva il diritto, ferme restando le caratteristiche essenziali del tipo qui descritto ed illustrato, di apportare in qualunque momento, senza impegnarsi ad aggiornare tempestivamente questa pubblicazione, le eventuali modifiche di organi, particolari o forniture di accessori, che essa ritenga conveniente per scopo di miglioramento o per qualsiasi esigenza di carattere costruttivo o commerciale. Non tutte le versioni riportate nella presente pubblicazione sono disponibili in ogni Paese. La disponibilità delle singole versioni deve essere verificata con la rete ufficiale di vendita **aprilia**.

© Copyright 2008 **aprilia**. Tutti i diritti sono riservati. Vietata la riproduzione anche parziale. **aprilia** - After sales service.

Il marchio aprilia è di proprietà di Piaggio & C. S.p.A.

MANUALE STAZIONE DI SERVIZIO RX SX 125

- Questo manuale fornisce le informazioni principali per le procedure di normale intervento sul veicolo.
- Questa pubblicazione è indirizzata ai Concessionari aprilia e ai loro meccanici qualificati; molte nozioni sono state volutamente omesse, perché giudicate superflue. Non essendo possibile includere nozioni meccaniche complete in questa pubblicazione, le persone che utilizzano questo manuale devono essere in possesso sia di una preparazione meccanica di base, che di una conoscenza minima sulle procedure inerenti ai sistemi di riparazione dei motoveicoli. Senza queste conoscenze, la riparazione o il controllo del veicolo potrebbe essere inefficiente o pericolosa. Non essendo descritte dettagliatamente tutte le procedure per la riparazione e il controllo del veicolo, bisogna adottare particolare attenzione al fine di evitare danni ai componenti e alle persone. Per offrire al cliente maggiore soddisfazione dall'uso del veicolo, aprilia s.p.a. si impegna a migliorare continuamente i propri prodotti e la relativa documentazione. Le principali modifiche tecniche e modifiche alle procedure per le riparazioni del veicolo vengono comunicate a tutti i Punti Vendita aprilia e alle Filiali nel Mondo. Tali modifiche verranno apportate nelle edizioni successive di questo manuale. Nel caso di necessità o dubbi sulle procedure di riparazione e di controllo, interpellare il REPARTO ASSISTENZA aprilia, il quale sarà in grado di fornirvi qualsiasi informazione al riguardo, oltre a fornire eventuali comunicazioni su aggiornamenti e modifiche tecniche applicate al veicolo.

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

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

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



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



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



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



INDICE DEGLI ARGOMENTI

CARATTERISTICHE

CAR

ATTREZZATURA SPECIALE

ATT

MANUTENZIONE

MAN

RICERCA GUASTI

RIC GUA

IMPIANTO ELETTRICO

IMP ELE

MOTORE DAL VEICOLO

MOT VE

MOTORE

MOT

ALIMENTAZIONE

ALIM

SOSPENSIONI

SOSP

CICLISTICA

CICL

IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

IMP RAF

CARROZZERIA

CARROZ

PRECONSEGNA

PRECON

INDICE DEGLI ARGOMENTI

CARATTERISTICHE

CAR

Norme

Norme sicurezza

Monossido di carbonio

Se è necessario far funzionare il motore per poter effettuare qualche operazione, assicurarsi che questo avvenga in uno spazio aperto o in un locale ben ventilato. Non fare mai funzionare il motore in spazi chiusi. Se si opera in uno spazio chiuso, utilizzare un sistema di evacuazione dei fumi di scarico.

ATTENZIONE



I FUMI DI SCARICO CONTENGONO MONOSSIDO DI CARBONIO, UN GAS VELENOSO CHE PUÒ PROVOCARE LA PERDITA DI CONOSCENZA E ANCHE LA MORTE.

Combustibile

ATTENZIONE



IL CARBURANTE UTILIZZATO PER LA PROPULSIONE DEI MOTORI A SCOPPIO È ESTREMA-MENTE INFIAMMABILE E PUÒ DIVENIRE ESPLOSIVO IN DETERMINATE CONDIZIONI. È OP-PORTUNO EFFETTUARE IL RIFORNIMENTO E LE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE IN UNA ZONA VENTILATA E A MOTORE SPENTO. NON FUMARE DURANTE IL RIFORNIMENTO E IN VICINANZA DI VAPORI DI CARBURANTE, EVITANDO ASSOLUTAMENTE IL CONTATTO CON FIAMME LIBERE, SCINTILLE E QUALSIASI ALTRA FONTE CHE POTREBBE CAUSARNE L'AC-CENSIONE O L'ESPLOSIONE.

NON DISPERDERE IL CARBURANTE NELL'AMBIENTE.

TENERE LONTANO DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

Componenti caldi

Il motore e i componenti dell'impianto di scarico diventano molto caldi e rimangono caldi per un certo periodo anche dopo che il motore è stato spento. Prima di maneggiare questi componenti, indossare guanti isolanti o attendere fino a che il motore e l'impianto di scarico si sono raffreddati.

Refrigerante

Il liquido refrigerante contiene glicole etilico che, in certe condizioni, diventa infiammabile.

Brucciando, il glicole etilenico produce fiamme invisibili che, tuttavia, causano ustioni.

ATTENZIONE



PORRE ATTENZIONE A NON VERSARE IL LIQUIDO REFRIGERANTE SULLE PARTI ROVENTI DEL MOTORE E DELL'IMPIANTO DI SCARICO; POTREBBE INCENDIARSI EMETTENDO FIAMME INVISIBILI. NEL CASO DI INTERVENTI DI MANUTENZIONE, SI CONSIGLIA L'UTILIZZO DI GUANTI IN LATTICE. PUR ESSENDO TOSSICO, IL LIQUIDO REFRIGERANTE HA UN SAPORE DOLCE CHE LO RENDE ESTREMAMENTE INVITANTE PER GLI ANIMALI. NON LASCIARE MAI IL LIQUI-

DO REFRIGERANTE IN RECIPIENTI APERTI E IN POSIZIONI ACCESSIBILI AD ANIMALI CHE POTREBBERO BERLO.

TENERE LONTANO DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

NON RIMUOVERE IL TAPPO RADIATORE CON IL MOTORE ANCORA CALDO. IL LIQUIDO REFRIGERANTE È SOTTO PRESSIONE E POTREBBE CAUSARE BRUCIATURE.

Olio motore e olio cambio usati

ATTENZIONE



NEL CASO DI INTERVENTI DI MANUTENZIONE SI CONSIGLIA L'UTILIZZO DI GUANTI IN LATTICE.

L'OLIO MOTORE O CAMBIO PUO' CAUSARE SERI DANNI ALLA PELLE SE MANEGGIATO A LUNGO E QUOTIDIANAMENTE.

SI CONSIGLIA DI LAVARE ACCURATAMENTE LE MANI DOPO AVERLO MANEGGIATO.

CONSEGNARLO O FARLO RITIRARE DALLA PIÙ VICINA AZIENDA DI RECUPERO OLI USATI O DAL FORNITORE.

NON DISPERDERE L'OLIO NELL'AMBIENTE

TENERE LONTANO DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

Liquido freni e frizione



I LIQUIDI FRENI E FRIZIONE POSSONO DANNEGGIARE LE SUPERFICI VERNICIATE, IN PLASTICA O GOMMA. QUANDO SI EFFETTUA LA MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO FRENANTE O DELL'IMPIANTO FRIZIONE, PROTEGGERE QUESTI COMPONENTI CON UNO STRACCIO PULITO. INDOSSARE SEMPRE OCCHIALI DI PROTEZIONE QUANDO SI EFFETTUA LA MANUTENZIONE DEGLI IMPIANTI. IL LIQUIDO FRENI E FRIZIONE SONO ESTREMAMENTE DANNOSI PER GLI OCCHI. IN CASO DI CONTATTO ACCIDENTALE CON GLI OCCHI, SCIACQUARE IMMEDIATAMENTE CON ABBONDANTE ACQUA FRESCA E PULITA, INOLTRE CONSULTARE IMMEDIATAMENTE UN MEDICO.

TENERE LONTANO DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

Elettrolita e gas idrogeno della batteria

ATTENZIONE



L'ELETTROLITA DELLA BATTERIA È TOSSICO, CAUSTICO E A CONTATTO CON L'EPIDERMIDE PUÒ CAUSARE USTIONI, IN QUANTO CONTIENE ACIDO SOLFORICO. INDOSSARE GUANTI BEN ADERENTI E ABBIGLIAMENTO PROTETTIVO QUANDO SI MANEGGIA L'ELETTROLITA DELLA BATTERIA. SE DEL LIQUIDO ELETTROLITICO VENISSE A CONTATTO CON LA PELLE, LAVARE ABBONDANTEMENTE CON ACQUA FRESCA. E' PARTICOLARMENTE IMPORTANTE PROTEGGERE GLI OCCHI, PERCHE' UNA QUANTITA' ANCHE MINUSCOLA DI ACIDO DELLA BATTERIA PUO' CAUSARE LA CECITA'. SE VENISSE A CONTATTO CON GLI OCCHI, LAVARE ABBONDANTEMENTE CON ACQUA PER QUINDICI MINUTI, QUINDI RIVOLGERSI TEMPESTIVAMENTE A UN OCULISTA. SE VENISSE INGERITO ACCIDENTALMENTE, BERE ABBONDANTI QUANTITA' DI ACQUA O LATTE, CONTINUARE CON LATTE DI MAGNESIA OD OLIO VEGETALE, QUINDI RIVOLGERSI PRONTAMENTE A UN MEDICO. LA BATTERIA EMANA GAS ESPLOSIVI, E' OPPORTUNO TENERE LONTANE FIAMME, SCINTILLE, SIGARETTE E QUALSIASI ALTRA FONTE DI CALORE. PREVEDERE UN'AERAZIONE ADEGUATA QUANDO SI EFFETTUA LA MANUTENZIONE O LA RICARICA DELLA BATTERIA.

TENERE LONTANO DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

IL LIQUIDO DELLA BATTERIA E' CORROSIVO. NON VERSARLO O SPARGERLO, IN SPECIAL MODO SULLE PARTI IN PLASTICA. ACCERTARSI CHE L'ACIDO ELETTROLITICO SIA SPECIFICO PER LA BATTERIA DA ATTIVARE.

Norme manutenzione

PRECAUZIONI E INFORMAZIONI GENERALI

Quando si esegue la riparazione, lo smontaggio e il rimontaggio del veicolo attenersi scrupolosamente alle seguenti raccomandazioni.

PRIMA DELLO SMONTAGGIO DEI COMPONENTI

- Rimuovere lo sporco, il fango, la polvere e i corpi estranei dal veicolo prima dello smontaggio dei componenti. Impiegare, dove previsto, gli attrezzi speciali progettati per questo veicolo.

SMONTAGGIO DEI COMPONENTI

- Non allentare e/o serrare le viti e i dadi utilizzando pinze o altri attrezzi ma impiegare sempre la chiave apposita.
- Contrassegnare le posizioni su tutti i giunti di connessioni (tubi, cavi, ecc.) prima di dividerli e identificarli con segni distintivi differenti.
- Ogni pezzo va segnato chiaramente per poter essere identificato in fase di installazione.
- Pulire e lavare accuratamente i componenti smontati, con detergente a basso grado di infiammabilità.
- Tenere insieme le parti accoppiate tra di loro, perché si sono "adattate" l'una all'altra in seguito alla normale usura.
- Alcuni componenti devono essere utilizzati assieme oppure sostituiti completamente.
- Tenersi lontani da fonti di calore.

RIMONTAGGIO DEI COMPONENTI

ATTENZIONE

I CUSCINETTI DEVONO RUOTARE LIBERAMENTE, SENZA IMPUNTAMENTI E/O RUMOROSITÀ, ALTRIMENTI DEVONO ESSERE SOSTITUITI.

- Utilizzare esclusivamente RICAMBI ORIGINALI aprilia.
- Attenersi all'impiego dei lubrificanti e del materiale di consumo consigliato.
- Lubrificare le parti (quando è possibile) prima di rimontarle.
- Nel serraggio di viti e dadi, iniziare con quelli di diametro maggiore oppure quelli interni, procedendo in diagonale. Eseguire il serraggio con passaggi successivi, prima di applicare la coppia di serraggio.
- Sostituire sempre i dadi autobloccanti, le guarnizioni, gli anelli di tenuta, gli anelli elastici, gli anelli O-Ring (OR), le copiglie e le viti, se presentano danneggiamenti alla filettatura, con altri nuovi.
- Quando si montano i cuscinetti, lubrificarli abbondantemente.
- Controllare che ogni componente sia stato montato in modo corretto.

- Dopo un intervento di riparazione o di manutenzione periodica, effettuare i controlli preliminari e collaudare il veicolo in una proprietà privata o in una zona a bassa intensità di circolazione.
- Pulire tutti i piani di giunzione, i bordi dei paraolio e le guarnizioni prima del rimontaggio. Applicare un leggero velo di grasso a base di litio sui bordi dei paraolio. Rimontare i paraolio e i cuscinetti con il marchio o numero di fabbricazione rivolti verso l'esterno (lato visibile).

CONNETTORI ELETTRICI

I connettori elettrici vanno scollegati come segue, il mancato rispetto di queste procedure causa danni irreparabili al connettore e al cablaggio:

Se presenti, premere sugli appositi agganci di sicurezza.

- Afferrare i due connettori e disinserrarli tirando in senso opposto uno all'altro.
- In presenza di sporcizia, ruggine, umidità, ecc, pulire accuratamente l'interno del connettore utilizzando un getto d'aria in pressione.
- Accertarsi che i cavi siano correttamente aggraffati ai terminali interni ai connettori.
- Inserire successivamente i due connettori accertandosi del corretto accoppiamento (se presenti gli opposti agganci si udirà il tipico "click").

ATTENZIONE

PER DISINSERIRE I DUE CONNETTORI NON TIRARE I CAVI.

NOTA BENE

I DUE CONNETTORI HANNO UN SOLO SENSO DI INSERIMENTO, PRESENTARLI ALL'ACCOPPIAMENTO NEL GIUSTO SENSO.

COPPIE DI SERRAGGIO

ATTENZIONE

NON DIMENTICARE CHE LE COPPIE DI SERRAGGIO DI TUTTI GLI ELEMENTI DI FISSAGGIO POSTI SU RUOTE, FRENI, PERNI RUOTA E ALTRI COMPONENTI DELLE SOSPENSIONI SVOLGONO UN RUOLO FONDAMENTALE NEL GARANTIRE LA SICUREZZA DEL VEICOLO E VANNO MANTENUTE AI VALORI PRESCRITTI. CONTROLLARE REGOLARMENTE LE COPPIE DI SERRAGGIO DEGLI ELEMENTI DI FISSAGGIO E UTILIZZARE SEMPRE UNA CHIAVE DINAMOMETRICA QUANDO LI SI RIMONTA. IN CASO DI MANCATO RISPETTO DI QUESTE AVVERTENZE, UNO DI QUESTI COMPONENTI POTREBBE ALLENTARSI E STACCARSI ANDANDO A BLOC-CARE UNA RUOTA O PROVOCANDO ALTRI PROBLEMI CHE PREGIUDICHEREBBERO LA MANOVRABILITÀ, CAUSANDO CADUTE CON IL RISCHIO DI GRAVI LESIONI O DI MORTE.

Rodaggio

Il rodaggio del motore è fondamentale per garantirne la successiva durata e il corretto funzionamento. Percorrere, se possibile, strade con molte curve e/o collinose, dove il motore, le sospensioni e i freni vengano sottoposti a un rodaggio più efficace. Variare la velocità di guida durante il rodaggio. In questo modo si consente di "caricare" il lavoro dei componenti e successivamente "scaricare", raffreddando le parti del motore.

ATTENZIONE

SOLTANTO DOPO AVER EFFETTUATO IL TAGLIANDO DI FINE RODAGGIO E' POSSIBILE OTTENERE LE MIGLIORI PRESTAZIONI DEL VEICOLO.

Attenersi alle seguenti indicazioni:

- Non accelerare bruscamente e completamente quando il motore sta funzionando a un regime di giri basso, sia durante che dopo il rodaggio.
- Durante i primi 100 km (62 mi) agire con cautela sui freni ed evitare brusche e prolungate frenate. Ciò per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.

Identificazione veicolo

ATTENZIONE



L'ALTERAZIONE DEI NUMERI DI IDENTIFICAZIONE PUÒ FAR INCORRERE IN GRAVI SANZIONI PENALI ED AMMINISTRATIVE; IN PARTICOLARE L'ALTERAZIONE DEL NUMERO DI TELAIO COMPORTA L'IMMEDIATA DECADENZA DELLA GARANZIA

Numero di telaio

Il numero di telaio è stampigliato sul canotto dello sterzo, lato destro.



NUMERO DI MOTORE

Il numero di motore è stampigliato sul lato posteriore, vicino all'ammortizzatore.



Dimensioni e massa

DIMENSIONI

DIMENSIONI	SX125	RX125
Lunghezza massima	2165 mm (82.24 in)	2255 mm (88.78 in)
Larghezza massima (alle leve freni)	850 mm (33.46 in)	850 mm (33.46 in)
Altezza massima (agli specchietti)	1390 mm (54.72 in)	1415 mm (55.71 in)
Altezza alla sella	870 mm (34.25 in)	925 mm (36.42 in)
Interasse	1480 mm (58.27 in)	1480 mm (58.27 in)
Altezza libera minima dal suolo	260 mm (10.24 in)	300 mm (11.81 in)

Motore

MOTORE

Caratteristica	Descrizione / Valore
Tipo	monocilindrico 2 tempi con aspirazione lamellare. Lubrificazione separata con miscelatore automatico a titolo variabile (1.0 - 3.0 %).
Numero cilindri	1
Cilindrata complessiva	124,82 cc (7.616 cu in)
Alesaggio/corsa	54 - 54,5 mm (2.12 - 2.14 in)
Rapporto di compressione	12,5 +/- 0,5 :1
Squish	1,5 mm (0.06 in)
N° giri del motore al regime minimo	1250 +/- 100 giri/min (rpm)
N° giri del motore al regime massimo	11000 ± 100 giri/min (rpm)
Accensione	CDI con fasatura elettronica
Avviamento	elettrico
Frizione	multidisco in bagno d'olio con comando a mano sul lato sinistro del manubrio.
Raffreddamento	a liquido
Sistema di lubrificazione	Lubrificazione separata con miscelatore automatico a titolo variabile (1,0 - 1,3 %)

CAMBIO

Caratteristica	Descrizione / Valore
Tipo	meccanico a 6 rapporti con comando a pedale sul lato sinistro del motore
Lubrificazione cambio	Lubrificazione a sbattimento

Trasmissione

TRASMISSIONE

TRASMISSIONE	SX 125	RX 125
Rapporto di trasmissione	19/63=1:3,316	19/63=1:3,316
Rapporto di trasmissione prima marcia	10/30=1:3,000	10/30=1:3,000
Rapporto di trasmissione seconda marcia	14/29=1:2,071	14/29=1:2,071
Rapporto di trasmissione terza marcia	17/27=1:1,588	17/27=1:1,588
Rapporto di trasmissione quarta marcia	19/25=1:1,316	19/25=1:1,316
Rapporto di trasmissione quinta marcia	21/23=1:1,095	21/23=1:1,095
Rapporto di trasmissione sesta marcia	22/21=1:0,954	22/21=1:0,954
Rapporto di trasmissione finale (11 kW)	16/45=1:2,812	16/49=1:3,062
Rapporto di trasmissione finale (full power)	15/45=1:3,000	15/49=1:3,267

Capacità

CAPACITA'

CAPACITA'	SX 125	RX 125
Carburante (inclusa riserva)	10 l (2.20 UK gal)	10 l (2.20 UK gal)
Riserva carburante	3 l (0.66 UK gal)	3 l (0.66 UK gal)
Olio cambio	600 cc (36.61 cu in)	600 cc (36.61 cu in)
Olio miscelatore (inclusa riserva)	1 l (0.22 UK gal)	1 l (0.22 UK gal)
Riserva olio miscelatore	0.25 l (0.055 UK gal)	0.25 l (0.055 UK gal)
Olio forcella	400 cc (24.41 cu in)	400 cc (24.41 cu in)
Profondità livello olio forcella dal bordo (molla esclusa; forcella tutta compressa)	150 mm (5.90 in)	150 mm (5.90 in)
Liquido refrigerante (50% H2O + 50% antigelo con glicole etilenico)	0,8 l (0.17 UK gal)	0,8 l (0.17 UK gal)
Posti	2	2
Peso in ordine di marcia (con serbatoio pieno)	126 kg (277.8 lb)	126 kg (277.8 lb)

CAPACITA'

	SX 125	RX 125
Massimo carico veicolo (pilota+passaggero+bagaglio)	336 kg (740.7 lb)	336 kg (740.7 lb)

Impianto elettrico

ACCENSIONE

ACCENSIONE	SX 125	RX 125
Accensione	Elettronica	Elettronica
Anticipo di accensione	CDI	CDI

CANDELA

CANDELA	SX 125	RX 125
Standard	NGK BR8ES	NGK BR8ES
Full Power	NGK BR10EG	NGK BR10EG
Distanza elettrodi candela	0,7 - 0,8 mm (0.027 - 0.031 in)	0,7 - 0,8 mm (0.027 - 0.031 in)

IMPIANTO ELETTRICO

IMPIANTO ELETTRICO	SX 125	RX 125
Batteria	YUASA	YUASA
Fusibili	20A - 15A - 7,5A	20A - 15A - 7,5A
Generatore (a magnete permanente)	12V - 180W	12V - 180W

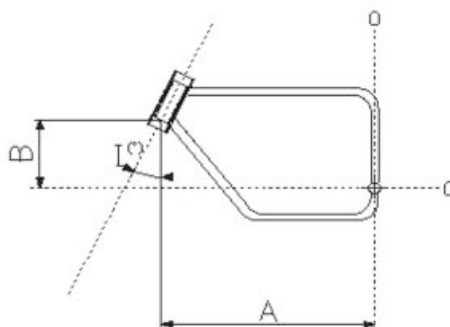
LAMPADINE

LAMPADINE	SX 125	RX 125
Lampadina targa	5W	5W
Luce di posizione posteriore / Stop	a led	a led
Lampadina di posizione anteriore	2 x 5W	2 x 5W
Lampadine indicatori di direzione anteriori / posteriori	4 x 10W	4 x 10W
Lampadina anabbagliante/abbagliante	HS1	HS1

SPIE

Spie	SX 125	RX 125
Spia livello olio motore	LED	LED
Spia luce abbagliante	LED	LED
Spia cambio in folle	LED	LED
Spia indicatori di direzione	LED	LED

Telaio e sospensioni



TELAIO

TELAIO	SX 125	RX 125
Tipo	A traliccio con doppia culla con tubi in acciaio ad alta resistenza	A traliccio con doppia culla con tubi in acciaio ad alta resistenza
Angolo inclinazione sterzo	28°	28°
Avancorsa	102 mm (4.02 in) - sospensioni tutte estese	113 mm (4.45 in) - sospensioni tutte estese
Dimensione "A"	555 mm (21.85 in)	555 mm (21.85 in)
Dimensione "B"	459 mm (18.07 in)	459 mm (18.07 in)

SOSPENSIONI

SOSPENSIONI	SX 125	RX 125
Anteriore	Upside-down con steli diametro 40 mm (1.57 in)	Upside-down con steli diametro 40 mm (1.57 in)
Escursione sospensione anteriore	260 mm (10.24 in)	260 mm (10.24 in)
Posteriore	monoammortizzatore a gas	monoammortizzatore a gas
Escursione sospensione posteriore	265 mm (10.43 in)	265 mm (10.43 in)

Freni**FRENI**

FRENI	SX 125	RX 125
Freno anteriore	A disco diametro 260 mm (10.24 in) con comando	A disco diametro 260 mm (10.24 in) con comando
Freno posteriore	A disco diametro 220 mm (8.66 in) con comando	A disco diametro 220 mm (8.66 in) con comando

Ruote e pneumatici**CERCHI RUOTE**

CERCHI RUOTE	SX 125	RX 125
Anteriore	3,00/17"	1,6/21"
Posteriore	4,25/17"	2,15/18"

PNEUMATICI

PNEUMATICI	SX 125	RX 125
Tipo	Radiali	Radiali
Anteriore	110/70 R17 M/C 54H TL	90/90 - 21 54R MT 21
Posteriore	150/60 R17 M/C 66H TL	120/90 - 18 65R MT 21
anteriore (solo pilota)	1,8 bar (180 kPa; 26.11 PSI)	1,4 bar (140 kPa; 20.30 PSI)
posteriore (solo pilota)	1,8 bar (180 kPa; 26.11 PSI)	1,6 bar (160 kPa; 23.21 PSI)
anteriore (pilota + passeggero)	2,0 bar (200 kPa; 29.00 PSI)	1,5 bar (150 kPa; 21.75 PSI)
posteriore (pilota + passeggero)	1,8 bar (180 kPa; 26.11 PSI)	1,4 bar (140 kPa; 20.30 PSI)

Alimentazione**ALIMENTAZIONE**

ALIMENTAZIONE	SX 125	RX 125
Modello carburatore	Dell'Orto VHST 28 CD	Dell'Orto VHST 28 CD
Carburante	Benzina super senza piombo	Benzina super senza piombo

Coppie di serraggio

TELAIO

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio superiore reggisella M8x30 (2)	25 Nm (18.44 lbf ft)
Fissaggio inferiore reggisella M8x25 (2)	25 Nm (18.44 lbf ft)
Fissaggio piastra superiore motore su telaio M8x20 (2)	25 Nm (18.44 lbf ft)
Fissaggio rotella tendicatena M8x60 (1)	25 Nm (18.44 lbf ft)

PEDANE

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio supporto pedane passeggero al reggisella M8x20 (4)	25 Nm (18.44 lbf ft)
Fissaggio supporto pedane pilota al telaio M8x45 (2)	25 Nm (18.44 lbf ft)

CAVALLETTO

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio cavalletto (1)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio cavalletto - dado basso M10x1,25 (1)	30 Nm (22.13 lbf ft)

FORCELLONE

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio pattino scorricatena al forcellone (1)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio cruna catena (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Registro catena - dado basso M8 (2)	25 Nm (18.44 lbf ft)
Fissaggio perno forcellone - dado basso M14x1,5 (1)	80 Nm (59 lbf ft)
Fissaggio carter catena - vite TBEI M5x12 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)

SOSPENSIONE ANTERIORE

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio piastra superiore M8x35 (2)	25 Nm (18.44 lbf ft)
Fissaggio piastra inferiore M6x30 (4)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Chiusura piedino su perno ruota M6x25 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Precarico ghiera pacco cuscinetti (1)	17 Nm (12.54 lbf ft)
Ghiera pacco cuscinetti (1)	7 Nm (5.16 lbf ft)
Tappo forcella (1)	80 Nm (59 lbf ft)

SOSPENSIONE POSTERIORE

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio superiore ammortizzatore - vite TCEI M10x55 (1)	50 Nm (36.9 lbf ft)
Fissaggio biella singola su attacco telaio - vite TCEI M12x107 (1)	85 Nm (62.7 lbf ft)
Fissaggio biella doppia a biella singola - vite TE M10x61 (3)	50 Nm (36.9 lbf ft)

MOTORE

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio piastra superiore motore su motore - vite TCEI M8x80 (1)	25 Nm (18.44 lbf ft)
Fissaggio leva cambio - vite TCEI M6x20 (1)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio anteriore motore - vite TCEI M10x130 (1)	50 Nm (36.88 lbf ft)
Fissaggio posteriore motore - vite TCEI M8x60 (1)	25 Nm (18.44 lbf ft)
Fissaggio carter copripignone - vite TCEI M8x60 (2)	25 Nm (18.44 lbf ft)
Fissaggio solenoide - vite TE M6x30 (1)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio bobina al telaio - vite TE M6x40 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)

CASSA FILTRO

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio semi cassa filtro (7)	3 Nm (2.2 lbf ft)
Fissaggio coperchio filtro (4)	3 Nm (2.2 lbf ft)
Fissaggio superiore cassa filtro al reggisella (1)	6 Nm (4.42 lbf ft)
Fissaggio inferiore cassa filtro / paraspruzzi al reggisella (2)	6 Nm (4.42 lbf ft)

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio valvola SAS al telaio / claxon - vite TE M6x12 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)

IMPIANTO DI SCARICO

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio marmitta - vite TE M6x16 (1)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio tubo intermedio - vite TE M6x12 (1)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio protezione - vite TE M6x12 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio staffa supporto silenziatore - vite TE M6x16 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio silenziatore - vite TCEI M6x16 (1)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio supporto silenziatore - vite TE M6x16 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)

IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio radiatore al telaio - vite TE M6x25 (6)	10 Nm (7.37 lbf ft)

RUOTA ANTERIORE

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio perno ruota (1)	80 Nm (59 lbf ft)
Fissaggio disco freno - vite TSPEI M8x16 (6)	25 Nm (18.44 lbf ft) - Loct. 243

RUOTA POSTERIORE

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio perno ruota posteriore - dado M16x1,5 (1)	100 Nm (73.75 lbf ft)
Fissaggio disco freno - vite TSPEI M6x16 (6)	10 Nm (7.37 lbf ft) - Loct. 243
Fissaggio corona - vite TSPEI M8x26 (6)	25 Nm (18.44 lbf ft) - Loct. 243
Fissaggio piastrina supporto sensore velocità - vite TE M6x12 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio sensore velocità - vite TE M6x16 (1)	10 Nm (7.37 lbf ft)

FRENO ANTERIORE

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio pinza freno anteriore al piedino forcella - vite TE M8x30 (2)	25 Nm (18.44 lbf ft)
Fissaggio tubo freno anteriore al parastelo - vite TE M5x16 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio tubo freno anteriore al parastelo - dado M5 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)

FRENO POSTERIORE

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio pompa freno posteriore al telaio - vite TE M6x16 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio leva freno posteriore - vite TCEI M8x50 (1)	25 Nm (18.44 lbf ft)
Fissaggio pinza freno posteriore al supporto - vite TE M8x20 (2)	25 Nm (18.44 lbf ft)
Fissaggio tubo freno al forcellone - vite TE M5x16 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)

MANUBRIO E COMANDI

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio pompa freno anteriore - vite TCEI M6x25 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio comando frizione - vite TCEI M5x15 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Cavallotti manubrio - vite TE M7x35 (4)	18 Nm (13.28 lbf ft)
Comando gas - vite TCEI M5x15 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Coperchio comando gas - vite M4x9 (2)	3 Nm (2.21 lbf ft)
Devilucci sinistro - vite (2)	1,5 Nm (1.1 lbf ft)

COMPONENTI ELETTRICI

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio centralina - vite (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio regolatore al paraspruzzi - vite TE M6x30 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)

FANALI / CRUSCOTTO

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio cruscotto - dado M5 (3)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio fanale anteriore - vite TBEI M6x20 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio fanale posteriore - vite (2)	3 Nm (2.21 lbf ft)
Fissaggio indicatori di direzione anteriori - vite TBEI M6x20 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio indicatori di direzione posteriori - vite TBEI M6x20 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio luce targa - vite (1)	3 Nm (2.21 lbf ft)

SERBATOIO

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio rubinetto benzina al serbatoio - vite TE M6x12 (2)	7 Nm (5.16 lbf ft)
Fissaggio serbatoio - vite TE M6x30 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)

CARROZZERIA

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio paraspruzzi al reggisella - vite TBEI M5x16 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio portatarga / paraspruzzi al reggisella - vite TE M6x16 (4)	7 Nm (5.16 lbf ft)
Fissaggio codino al codone destro - sinistro - vite TBEI M5x9 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio codino al codone destro - sinistro - vite (2)	3 Nm (2.21 lbf ft)
Fissaggio codone / fiancatina al reggisella - vite TE M5x25 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio anteriore fiancatina dx-sx - vite TE M5x16 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio fiancatina al paraspruzzi - vite TBEI M5x10 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio guida protezioni forcella - vite TE M5x20 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio protezioni forcella - vite TE M5x12 (6)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio protezione ammortizzatore al paraspruzzi - vite TE M6x20 (2)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio parafango anteriore alla piastra inferiore - vite TE M6x16 (4)	7 Nm (5.16 lbf ft)
Fissaggio tiranti al parafango anteriore - vite TBEI M5 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio tiranti al parafango anteriore - vite M5x20 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio supporto cruscotto / serbatoio alla piastra superiore - vite TCEI M6x30 (1)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio copertura serbatoio al telaio - vite TE M6x30 (1)	10 Nm (7.37 lbf ft)
Fissaggio copertura serbatoio al serbatoio - vite TBEI M5 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio staffe convogliatore dx-sx rete radiatore - vite TBEI M5x9 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio convogliatore dx-sx staffa reti radiatore - vite TCB M4x16 (2)	3 Nm (2.21 lbf ft)
Fissaggio convogliatore dx-sx al telaio - vite TBEI M5x9 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio anteriore convogliatore dx-sx al serbatoio - vite TE M5x25 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)
Fissaggio copertura telaio dx-sx - vite TBEI M5x12 (2)	5 Nm (3.69 lbf ft)

COMPLEMENTI

Nome	Coppie in Nm
Fissaggio linguetta serratura sella - vite (1)	3 Nm (2.21 lbf ft)
Fissaggio commutatore - vite TCEI M8x16 (1)	25 Nm (18.44 lbf ft)
Fissaggio commutatore - vite a strappo (1)	Manuale

Tabella prodotti consigliati**TABELLA LUBRIFICANTI**

Prodotto	Descrizione	Caratteristiche
Agip GEAR SYNTH, SAE 75W - 90	Olio cambio	In alternativa agli oli consigliati, si possono utilizzare oli di marca con prestazioni conformi o superiori alle specifiche A.P.I GL - 4

Prodotto	Descrizione	Caratteristiche
AGIP FORK 7.5W	OLIO FORCELLA consigliato	Qualora si intendesse disporre di un comportamento intermedio tra quelli offerti da AGIP FORK 5W o AGIP FORK 20W, si possono utilizzare in alternativa: AGIP FORK 7,5W AGIP FORK 10W AGIP FORK 15W
AGIP SPEED 2T	Olio miscelatore	In alternativa agli oli consigliati, si possono utilizzare oli di marca, totalmente sintetici, con prestazioni conformi o superiori alle specifiche ISO - L - EGD o in alternativa JASO FC o in alternativa API TC.
AGIP GREASE SM 2	Grasso per anello girevole della ruota fonica	Grasso al bisolfuro di molibdeno e sapone di litio NLGI 2; ISO-L-XBCHB2, DIN KF2K-20
GRASSO NEUTRO OPPURE VASELINA	POLI BATTERIA	Grasso neutro oppure vaselina.
AGIP CHAIN GREASE SPRAY	Grasso spray per catene	-
AGIP BRAKE 4 / BRAKE 5.1	LIQUIDO FRENI consigliato	-



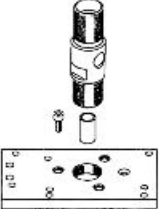




INDICE DEGLI ARGOMENTI

ATTREZZATURA SPECIALE

ATT

ATTREZZATURA SPECIALE

Cod. Magazzino	Descrizione	
AP0277215	Tampone montaggio per paraolio 250455	
AP0277875	Tampone montaggio per paraolio 230425	
AP0276502	Tampone montaggio per paraolio 930675	
AP0276770	Tampone montaggio per paraolio 230195	
AP0277970	Bussola guida per paraolio 930675	
AP0876973	Stringifasce 54 mm	

Cod. Magazzino	Descrizione	
AP0276040	Chiave frizione 11 mm	
AP0277180	Kit tiranti cuscinetti	
AP0277455	Piatto estrattore per separazione dei semicarter	
AP0276380	Bullone M10	
AP0276370	Bussola spaccata	
AP0242091	Dado esagonale M10	
AP0276382	Bullone	

Cod. Magazzino	Descrizione
----------------	-------------

AP0276372

Bussola spaccata



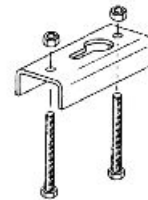
AP0242700

Dado colletto M8



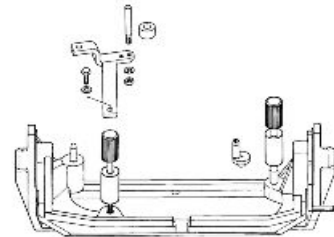
AP0277445

Estrattore ghiottina



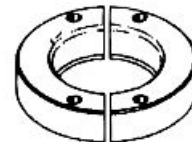
AP0277917

Staffatura



AP0276025

Semi-anello



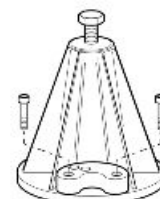
AP0977490


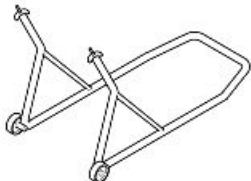
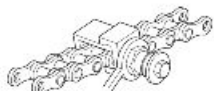
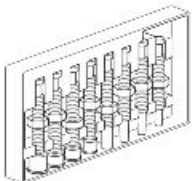

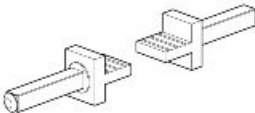

Anello per semi-anelli




AP0876298

Estrattore per cuscinetti albero motore



Cod. Magazzino	Descrizione	
AP0840681	Brugola M8x40 per estrattore	
AP8146486	Cavalletto di sostegno anteriore	
AP8140192	Kit per montaggio catena	
AP8140180	Estrattore per cuscinetti	
AP8705021	Cavalletto di sostegno posteriore	
AP8140204	Supporti per cavalletto di sostegno posteriore	
AP8140199	Pannello portattrezzi	

Cod. Magazzino	Descrizione
AP8101945	Ghiera perno forcella



INDICE DEGLI ARGOMENTI

MANUTENZIONE

MAN

Tabella manutenzione

TABELLA MANUTENZIONE PERIODICA SX RX 125

I: CONTROLLARE E PULIRE, REGOLARE, LUBRIFICARE O SOSTITUIRE SE NECESSARIO

C: PULIRE, R: SOSTITUIRE, A: REGOLARE, L: LUBRIFICARE

* Sostituire ogni anno

** Sostituire ogni 2 anni

*** Sostituire ogni 4 anni

**** Lubrificare la catena ogni 500 km (310.98 mi)

Km x 1.000	1	4	8	12	16	20	24	28	32	36	40
Ammortizzatore posteriore			I		I		I		I		I
Batteria / serraggio morsetti	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Candela	I	I	R	I	R	I	R	I	R	I	R
Carburatore, regime minimo	A	I	A	I	A	I	A	I	A	I	A
Cavi trasmissione e comandi	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Centralina Rave (FULL POWER)	I		A		A		A		A		A
Centratore ruote	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Cuscinetti di sterzo e gioco sterzo	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Cuscinetti ruote	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Dischi freno	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Filtro aria	I	I	R	I	R	I	R	I	R	I	R
Filtro olio miscelatore			C		C		C		C		C
Funzionamento generale veicolo	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Gioco frizione	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Impianto luci	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Impianto di raffreddamento	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Impianti frenanti	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Liquido freni*	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Livello olio miscelatore	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Liquido refrigerante**	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Marmitta / silenziatore di scarico		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Olio forcella e paraolio**											
Olio cambio	R	I	I	R	I	I	R	I	I	R	I
Orientamento fanale anteriore	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
Perno leva avviamento	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Pistone e segmenti			I		R		I		R		I
Pompa miscelatore e spurgo aria	I		A		A		A		A		A
Ruote e pneumatici	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Serraggio bulloneria	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Spia riserva olio miscelatore	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Trasmissione finale (catena, corona, pignone) ****	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Tubazione carburante***		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Tubazione impianto frenante***		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Tubazione olio miscelatore***		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Usura frizione		I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Usura pastiglie	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
Valvola di scarico (FULL POWER)	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I

Candela

- Smontare periodicamente la candela, pulirla dalle incrostazioni carboniose e, se necessario, sostituirla.

ATTENZIONE

LASCIAR RAFFREDDARE IL MOTORE SINO AL RAGGIUNGIMENTO DELLA TEMPERATURA AMBIENTE, PRIMA DI EFFETTUARE LE SUCCESSIVE OPERAZIONI, PER EVITARE POSSIBILI SCOTTATURE.

- Sfilare la pipetta candela.
- Utilizzando l'apposita chiave in dotazione, rimuovere la candela.



Olio cambio

Verifica

NOTA BENE

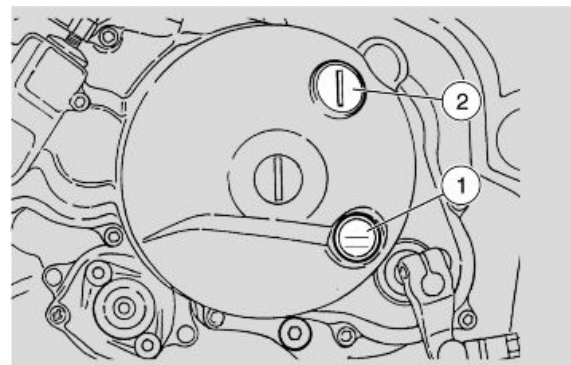
POSIZIONARE IL VEICOLO SU UN TERRENO SOLIDO E IN PIANO.

- Arrestare il motore e lasciarlo raffreddare almeno dieci minuti, per consentire il drenaggio dell'olio nel carter e il raffreddamento dell'olio stesso.
- Tenere il veicolo in posizione verticale con le due ruote appoggiate al suolo.



SE NON SI ESEGUONO LE PRECEDENTI OPERAZIONI, SI RISCHIA DI EFFETTUARE UN ERRA-TO RILEVAMENTO DEL LIVELLO.

- Accertarsi che il livello dell'olio copra completamente il vetrino di controllo (1).



RABBOCCO

Se fosse necessario effettuare il rabbocco:

- Svitare e togliere il tappo di carico (2).
- Versare una piccola quantità di olio e aspettare circa un minuto affinché l'olio defluisca uniformemente all'interno del carter.
- Accertarsi che il livello dell'olio copra completamente il vetrino (1).
- Se ciò non accade, ripetere il rabbocco con piccoli quantitativi d'olio, e il controllo attraverso il vetrino (1), fino a che si sarà raggiunto il livello prescritto.
- Al termine dell'operazione avvitare e serrare il tappo di carico (2).



SERRARE BENE IL TAPPO DI RIEMPIMENTO E ASSICURARSI CHE L'OLIO NON TRAFILI. CONTROLLARE PERIODICAMENTE CHE NON CI SIANO PERDITE IN CORRISPONDENZA DELLA GUARNIZIONE DEL COPERCHIO DEL CARTER. NON UTILIZZARE IL VEICOLO CON LUBRIFICAZIONE INSUFFICIENTE O CON LUBRIFICANTI CONTAMINATI O IMPROPRI, IN QUANTO ACCELERANO IL LOGORIO DELLE PARTI IN MOVIMENTO E POSSONO DAR LUOGO A GUASTI IRREPARABILI.

Sostituzione

- Avviare il motore, e lasciarlo funzionare al minimo dei giri per qualche minuto, in questo modo si agevolerà la fuoriuscita dell'olio durante la successiva fase di drenaggio.

ATTENZIONE



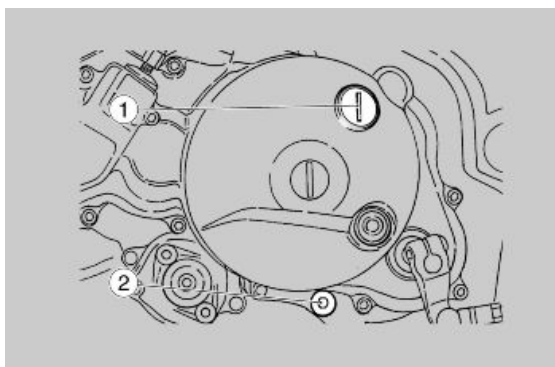
POSIZIONARE IL VEICOLO SU UN TERRENO SOLIDO E IN PIANO.

- Arrestare il motore.



IL MOTORE RISCALDATO CONTIENE OLIO AD ALTA TEMPERATURA, PORRE PARTICOLARE ATTENZIONE A NON SCOTTARSI DURANTE LO SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI SUCCESSIVE.

- Tenere il veicolo in posizione verticale e con le due ruote appoggiate al suolo.
- Posizionare un contenitore con capacità adeguata in corrispondenza del tappo di scarico (2).
- Svitare e togliere il tappo di scarico (2).
- Svitare e togliere il tappo di carico (1).
- Scaricare e lasciar gocciolare per alcuni minuti l'olio all'interno del contenitore.
- Rimuovere i residui metallici attaccati alla calamita del tappo di scarico (2).
- Controllare, ed eventualmente sostituire, la rondella di tenuta del tappo di scarico (2).
- Avvitare e serrare il tappo di scarico (2).
- Versare dall'apertura di riempimento (1) olio cambio.



Caratteristiche tecniche

Olio cambio

600 cc (36.61 cu in)

- Avvitare il tappo di carico (1).
- Avviare il motore e lasciarlo funzionare al minimo dei giri per circa un minuto, per consentire il riempimento del circuito olio cambio.
- Controllare il livello olio e rabboccare se necessario



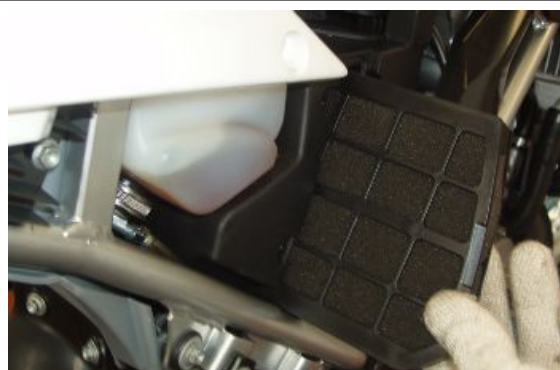
SERRARE BENE IL TAPPO DI RIEMPIMENTO E ASSICURARSI CHE L'OLIO NON TRAFILI. CONTROLLARE PERIODICAMENTE CHE NON CI SIANO PERDITE IN CORRISPONDENZA DELLA GUARNIZIONE DEL COPERCHIO DEL CARTER. NON UTILIZZARE IL VEICOLO CON LUBRIFICAZIONE INSUFFICIENTE O CON LUBRIFICANTI CONTAMINATI O IMPROPRI, IN QUANTO ACCELERANO IL LOGORIO DELLE PARTI IN MOVIMENTO E POSSONO DAR LUOGO A GUASTI IRREPARABILI.

Filtro aria

- Rimuovere il fianchetto centrale laterale destro.
- Svitare e togliere le 4 viti e rimuovere la copertura laterale cassa filtro.



- Sfilare l'elemento filtrante completo di retina.
- Lavare l'elemento filtrante con solventi puliti, non infiammabili o con alto punto di volatilità e farlo asciugare accuratamente.
- Applicare su tutta la superficie un olio per filtri o un olio denso (SAE 80W - 90), quindi strizzarlo per eliminare l'eccesso di olio.



L'ELEMENTO FILTRANTE DEVE ESSERE BEN IMPREGNATO MA NON GOCCIOLANTE.

- Pulire il filtro aria più frequentemente se il veicolo è utilizzato su strade polverose o bagnate.

- In questo caso è ammessa una pulizia parziale del filtro aria, da effettuarsi al termine della percorrenza.



LA PULIZIA PARZIALE DEL FILTRO ARIA NON ESCLUDE O POSTICIPA LA SOSTITUZIONE DEL FILTRO STESSO.

Impianto di raffreddamento

Verifica livello

Controllo e rabbocco

ATTENZIONE



EFFETTUARE A MOTORE FREDDO LE OPERAZIONI DI CONTROLLO E RABBOCCO LIQUIDO REFRIGERANTE.

- Arrestare il motore e attendere che si raffreddi.
- Posizionare il veicolo su un terreno solido e in piano.
- Tenere il veicolo in posizione verticale con le due ruote appoggiate al suolo.
- Ruotare, in senso antiorario e di uno scatto, il tappo radiatore (1).
- Attendere qualche secondo per permettere lo sfiato dell'eventuale pressione presente nell'impianto.
- Ruotare nuovamente in senso antiorario il tappo radiatore (1) e rimuoverlo.
- Controllare che il liquido copra completamente le piastre del radiatore.



ATTENZIONE



NON AGGIUNGERE ADDITIVI O ALTRE SOSTANZE AL LIQUIDO. SE VIENE UTILIZZATO UN IMBUTO O ALTRO, ASSICURARSI DELLA PERFETTA PULIZIA.

ATTENZIONE



IL LIQUIDO REFRIGERANTE È NOCIVO SE INGERITO; IL CONTATTO CON LA PELLE O GLI OCCHI POTREBBE CAUSARE IRRITAZIONI. NON INSERIRE DITA O ALTRO

OGGETTO PER VERIFICARE LA PRESENZA DI LIQUIDO REFRIGERANTE.

Impianto frenante

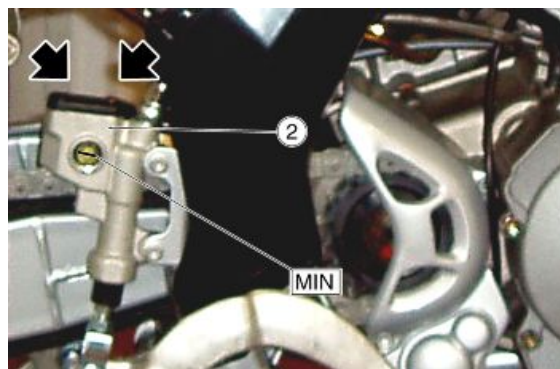
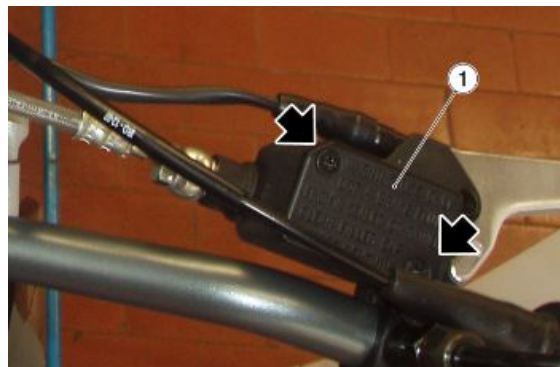
Rabbocco

- Le seguenti operazioni sono riferite ad un impianto frenante, ma sono valide per entrambi gli impianti frenanti:

- Serbatoio liquido freni anteriore (1);
- Serbatoio liquido freni posteriore (2).

ATTENZIONE

PERICOLO FUORIUSCITA DI LIQUIDO FRENI. NON AZIONARE LA LEVA FRENO CON LE VITI FISSAGGIO COPERCHIO ALLENTATE O SOPRATTUTTO, CON IL COPERCHIO SERBATOIO LIQUIDO FRENI RIMOSSO.



- Svitare e togliere le due viti di fissaggio del coperchio serbatoio liquido freni.



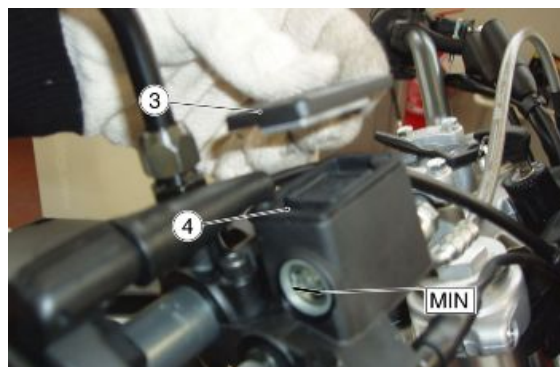
EVITARE L'ESPOSIZIONE PROLUNGATA DEL LIQUIDO FRENI ALL'ARIA. IL LIQUIDO FRENI E' IGROSCOPICO E A CONTATTO CON L'ARIA ASSORBE UMIDITA'. LASCIARE IL SERBATOIO LIQUIDO FRENI APERTO SOLO IL TEMPO NECESSARIO PER EFFETTUARE IL RABBOCCO.

- A seconda che si stia lavorando sul serbatoio freni anteriore (1) o su quello posteriore (2), sollevare e rimuovere il relativo coperchio (3 o 5) e la guarnizione (4 o 6).

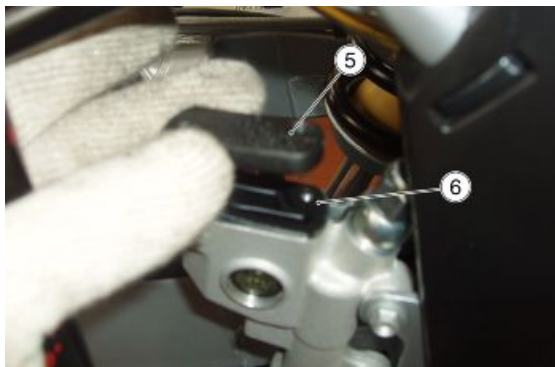


PER NON SPANDERE IL LIQUIDO DURANTE IL RABBOCCO, SI RACCOMANDA DI MANTENERE IL LIQUIDO NEL SERBATOIO PARALLELO AL BORDO SERBATOIO (IN POSIZIONE ORIZZONTALE).

NON AGGIUNGERE ADDITIVI O ALTRE SOSTANZE AL LIQUIDO.



SE VIENE UTILIZZATO UN IMBUTO O ALTRO, ASSICURARSI DELLA PERFETTA PULIZIA.



- Rabboccare il serbatoio su cui si sta operando (1 o 2), fino ad oltrepassare il livello minimo indicato MIN.

ATTENZIONE



IL RABBOCCO SINO AL LIVELLO MASSIMO DEVE ESSERE EFFETTUATO SOLO CON PASTIGLIE NUOVE. IL LIVELLO DEL LIQUIDO DIMINUISCE PROGRESSIVAMENTE CON L'USURA DELLE PASTIGLIE.

SI RACCOMANDA DI NON RABBOCCARE SINO AL LIVELLO MASSIMO CON LE PASTIGLIE USURATE, POICHÈ SI PROVOCHERÀ LA FUORIUSCITA DEL LIQUIDO IN CASO DI SOSTITUZIONE PASTIGLIE FRENO.

- Controllare l'efficienza frenante.
- Nel caso di una corsa eccessiva della leva freno o di una perdita di efficienza dell'impianto frenante, effettuare lo spurgo dell'aria dall'impianto.

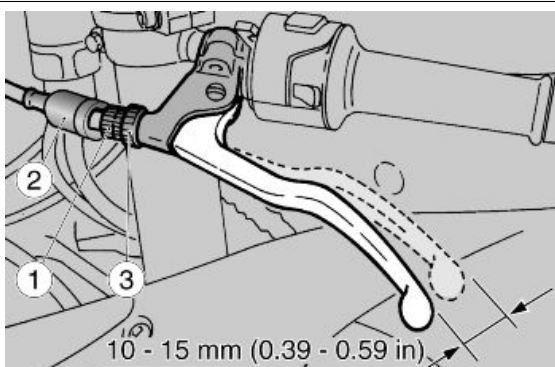
Impianto frizione

Regolazione leva

Effettuare la regolazione della frizione quando il motore si arresta o il veicolo tende ad avanzare con la leva frizione azionata e la marcia inserita, oppure se la frizione "slitta", causando un ritardo dell'accelerazione rispetto al numero di giri del motore.

Le regolazioni di entità minore si possono effettuare tramite il registro (1):

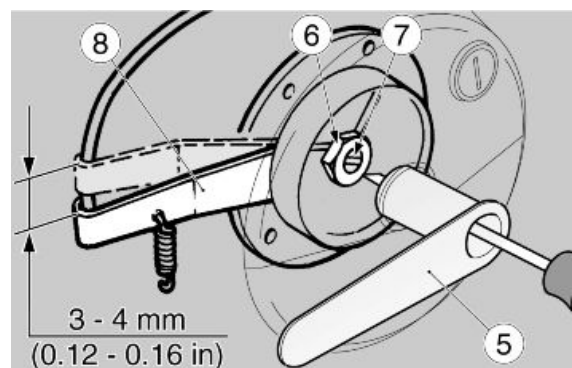
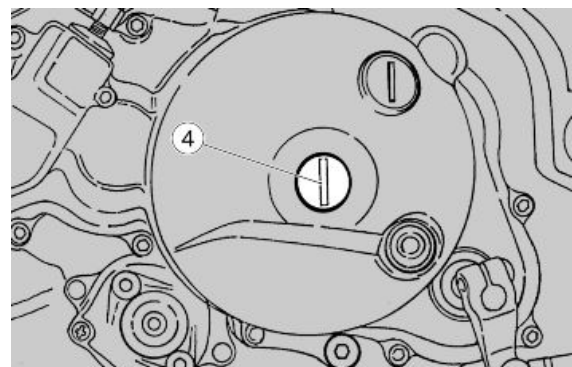
- Sfilare la cuffia di protezione (2).
- Allentare (avvitandolo) il dado (3).
- Ruotare il registro (1) sino a che la corsa a vuoto all'estremità della leva fri-



zione sia di circa 10 - 15 mm (0.39 - 0.59 in) (vedi figura).

- Serrare (svitandolo) il dado (3), bloccando il registro (1).
- Controllare la corsa a vuoto all'estremità della leva frizione.
- Riposizionare la cuffia di protezione (2).
- Se il registro (1) è completamente avvitato, completamente svitato o non è possibile ottenere la corsa a vuoto corretta:
- Sfilare la cuffia di protezione (2).
- Avvitare completamente il dado (3) sul registro (1).
- Avvitare completamente il registro (1).
- Con un cacciavite a taglio (o una moneta) svitare e togliere il tappo (4).

- Inserire la chiave speciale (5), presente nel kit di attrezzi di corredo, e allentare il dado interno (6).
- Inserire un cacciavite a taglio nella chiave speciale (5) e avvitare completamente la vite di regolazione (7).
- Allentare la vite di regolazione (7) di mezzo giro, corrispondente a 3 - 4 mm (0.12 - 0.16 in) di corsa della leva (8).
- Tramite il cacciavite tenere bloccata la vite di regolazione (7), agire sulla chiave speciale (5) e serrare il dado interno (6).
- Riavvitare il tappo (4).
- Controllare la corsa a vuoto all'estremità della leva frizione (10 - 15 mm, 0.39 - 0.59 in).
- Rimontare la carenatura laterale sinistra.



- Avviare il motore.
- Azionare completamente la frizione e inserire la prima marcia.

Accertarsi che il motore non si arresti o che il veicolo non tenda ad avanzare, oppure che la frizione non "slitti" durante la fase di accelerazione o durante la marcia.

AVVERTENZA

CONTROLLARE L'INTEGRITA' DEL CAVO COMANDO FRIZIONE: NON DEVE PRESENTARE SCHIACCIATURE O USURA DELLA GUAINA IN TUTTA LA SUA LUNGHEZZA.

- Lubrificare periodicamente il cavo della frizione con un lubrificante idoneo, per evitarne l'usura prematura e la corrosione.

Vedi anche

[Carenature laterali](#)

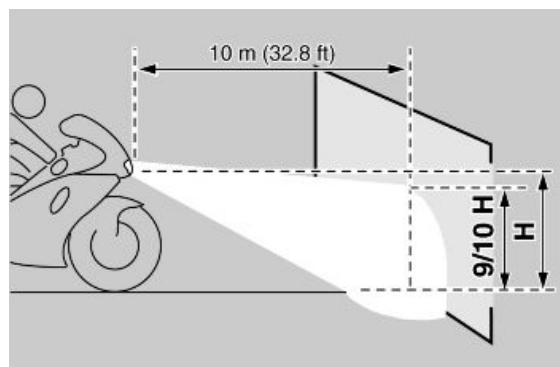
Regolazione proiettore

NOTA BENE

IN BASE A QUANTO PRESCRITTO DALLA LEGISLAZIONE IN VIGORE NEL PAESE DI UTILIZZO DEL VEICOLO, PER LA VERIFICA DELL'ORIENTAMENTO DEL FASCIO LUMINOSO DEVONO ESSERE ADOTTATE PROCEDURE SPECIFICHE.

Per una verifica rapida del corretto orientamento del fascio luminoso anteriore:

- Porre il veicolo a 10 m (32.81 ft) di distanza da una parete verticale, accertandosi che il terreno sia piano.
- Accendere la luce anabbagliante, sedersi sul veicolo e verificare che il fascio luminoso proiettato sulla parete sia di poco al di sotto della retta orizzontale del proiettore (circa 9/10 dell'altezza totale).



Per effettuare la regolazione del fascio luminoso:

- Operando su entrambi i lati svitare la vite.
- Orientare il faro sino ad ottenere la posizione desiderata.
- Operando su entrambi i lati serrare la vite. Al termine della regolazione:



NOTA BENE

**VERIFICARE IL CORRETTO ORIENTAMENTO VERTICALE
DEL FASCIO LUMINOSO.**

INDICE DEGLI ARGOMENTI

RICERCA GUASTI

RIC GUA

ATTENZIONE

SE SI RISCOVRANO PROBLEMI NEL MOTORE, LA CENTRALINA NON ACCENDE LA SPIA EFI.

LA SPIA EFI E' INATTIVA SU QUESTO VEICOLO.

L'OPERATORE CHE RISCOVRA ANOMALIE SUL MOTORE, DEVE EFFETTUARE TUTTE LE VERIFICHE PREVISTE DALL'AXONE, AL FINE DI ASSICURARSI DI AVER CONTROLLATO MINUZIOSAMENTE IL MOTORE.

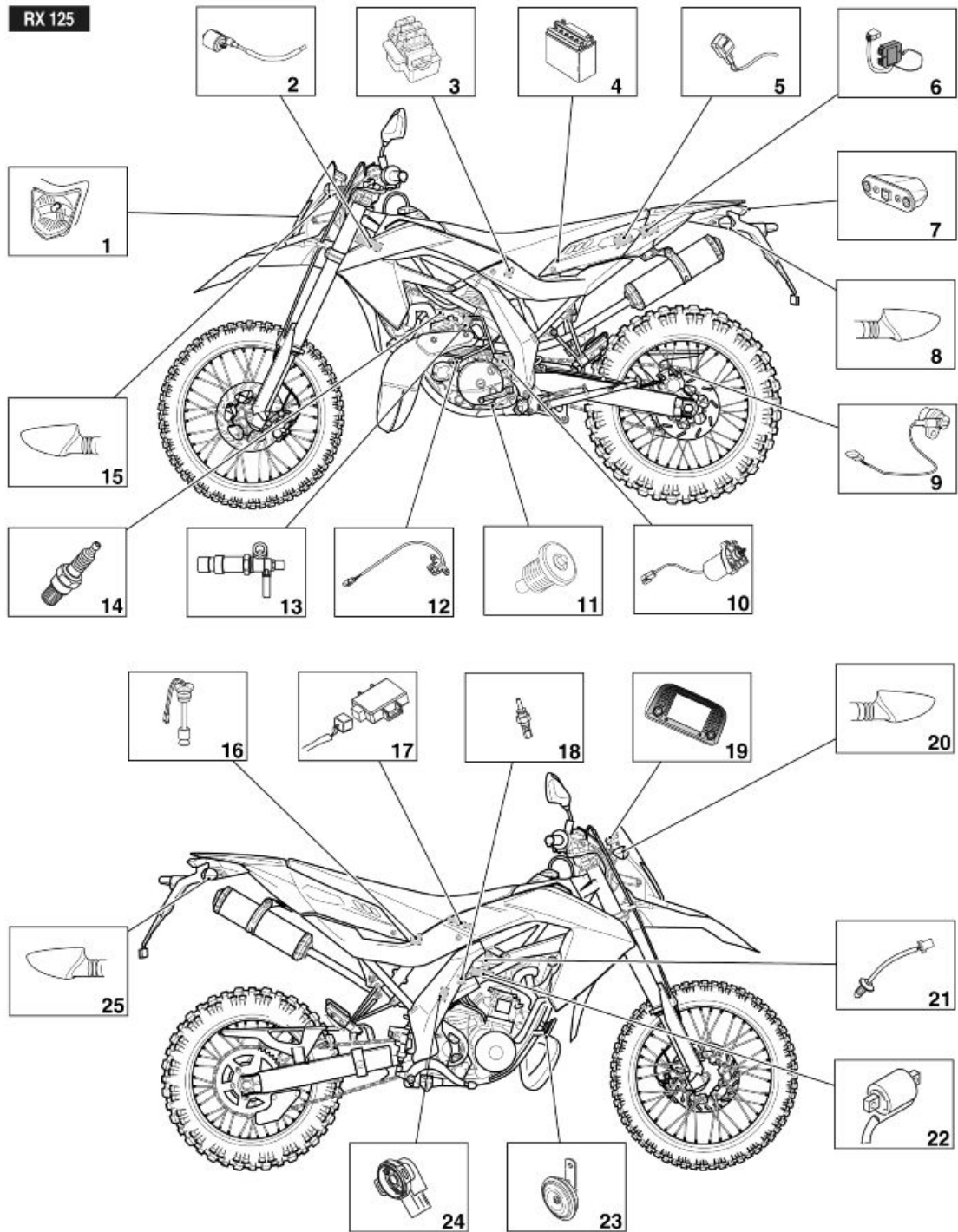


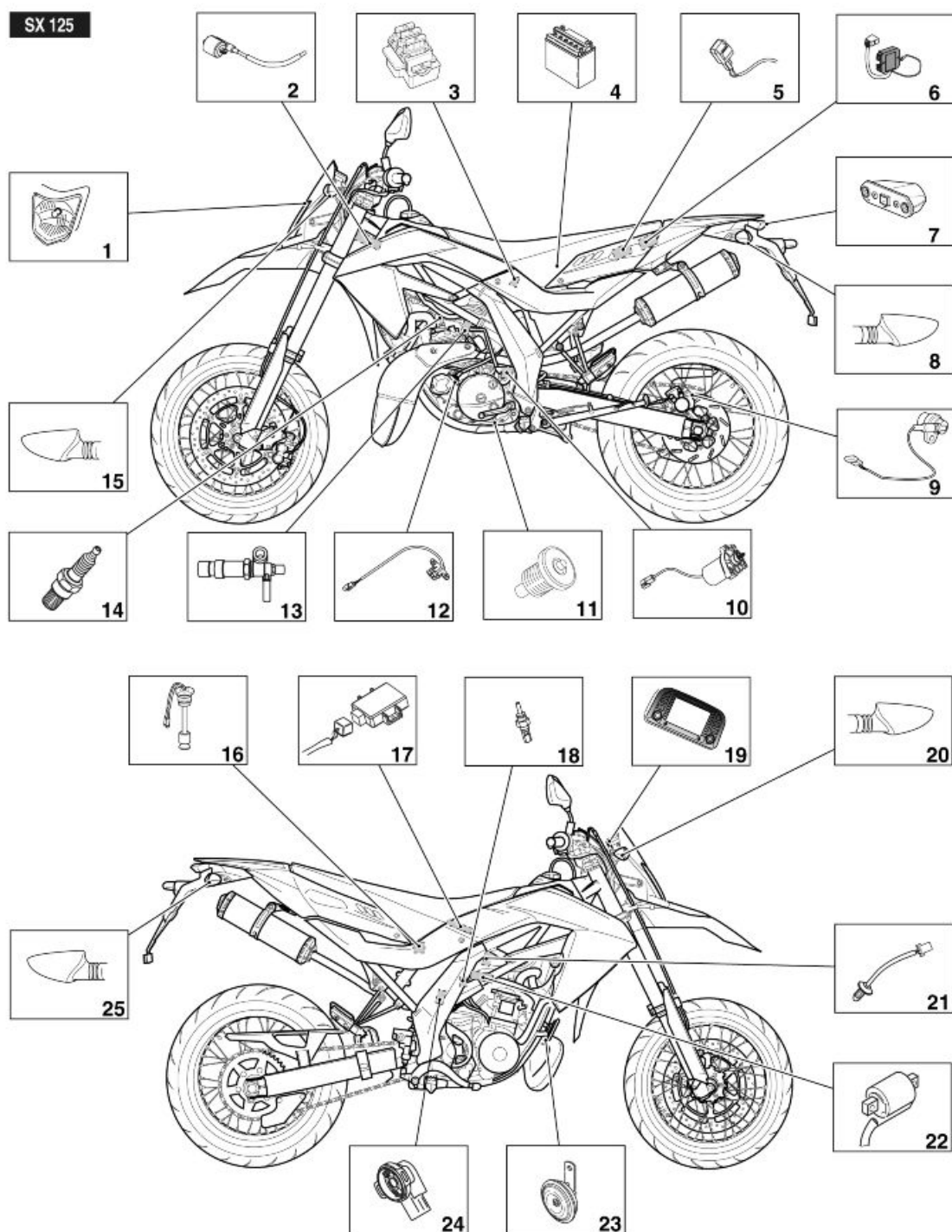
INDICE DEGLI ARGOMENTI

IMPIANTO ELETTRICO

IMP ELE

disposizione componenti





Legenda componenti (RX/SX 125):

1. Fanale anteriore
2. Bobina
3. Fusibili
4. Batteria
5. Intermittenza
6. Regolatore di tensione

7. Fanale posteriore
 8. Indicatore di direzione posteriore destro
 9. Sensore di velocità
 10. Motorino di avviamento
 11. Sensore di folle
 12. Sensore Pick-up
 13. Valvola aria in aspirazione (MAJ2)
 14. Candela
 15. Indicatore di direzione anteriore sinistro
 16. Sensore livello olio miscelatore
 17. Centralina CDI
 18. Termistore temperatura liquido refrigerante
 19. Cruscotto
 20. Indicatore di direzione anteriore destro
 21. Sensore temperatura aria
 22. Solenoide comando RAVE (Full Power)
 23. Claxon
 24. Sensore posizione valvola gas
 25. Indicatore di direzione posteriore destro
-

Installazione impianto elettrico

INTRODUZIONE

Scopo e applicabilità

Scopo di questo documento è di definire i passaggi dei cablaggi, il loro fissaggio sulla moto e le eventuali criticità, controlli particolari su connessioni e passaggi, al fine di raggiungere gli obiettivi di affidabilità del veicolo.

Materiali impiegati e rispettive quantità

L'impianto elettrico è composto dai seguenti cablaggi e particolari:

- n° 1 Cablaggio Principale
- n° 1 Cablaggio Luci Posizione Anteriori
- n° 1 Cavo Massa
- n° 1 Cappuccio per Interruttori Magura
- n° 1 Diodo Sicurezza
- n° 10 Fascette grandi nere 178x4
- n° 3 Fascette piccole nere 98x2,5
- n° 3 Fascetta in gomma

Controlli speciali di corretta connessione e corretto passaggio cavi

Segue la lista dei connettori per i quali l'operatore addetto al montaggio deve verificare la corretta connessione:

- Connettore Cruscotto
- Connettore Pick Up
- Connettore Regolatore
- Connettori Centralina
- Occhielli Massa
- Connettore Commutatore a Chiave
- Connettore Devioluci Sinistro

I connettori elencati (sulle foto sono indicati con un cerchio verde) sono ritenuti più critici rispetto a tutti gli altri perché una loro eventuale sconnessione può causare l'arresto della moto. Ovviamente, anche la corretta connessione di tutti gli altri connettori è comunque importante e indispensabile al corretto funzionamento del veicolo.

Divisione moto

La distribuzione dei cablaggi elettrici viene suddivisa in tre parti fondamentali, come indicato in figura.

1. Parte anteriore
2. Parte centrale
3. Parte posteriore

Parte anteriore

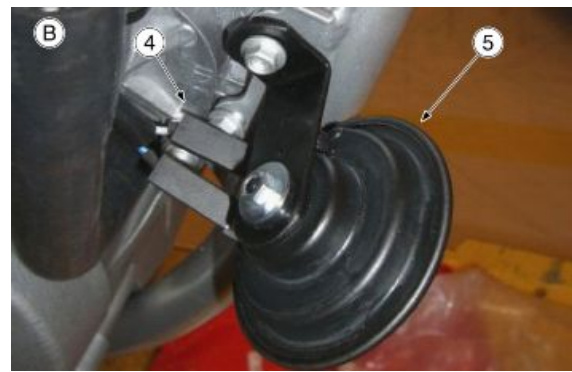
TAVOLA A - POSIZIONAMENTO CABLAGGIO PRINCIPALE E DIODO

1. Diodo
2. Fascetta
3. Fascetta

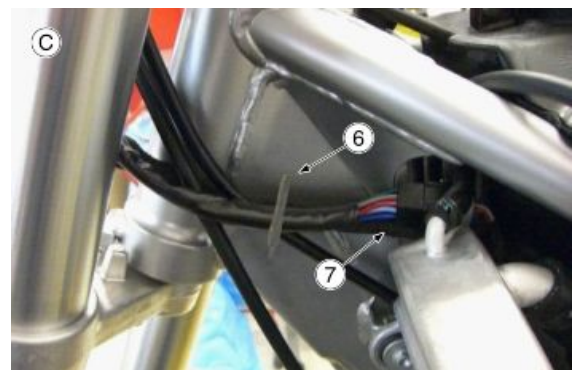


TAVOLA B - MOTORE E CARBURATORE

- 4. Faston Claxon
- 5. Claxon

**TAVOLA C - ANTERIORE**

- 6. Fascetta metallica
- 7. Connettore devioluci sinistro

**TAVOLA D - ANTERIORE**

- 8. Connettore cruscotto
- 9. Connettore commutatore chiave
- 10. Connettore freccia anteriore sinistra
- 11. Connettore freccia anteriore destra
- 12. Connettore luce posizione
- 13. Connettore fanale anteriore
- 14. Fascetta
- 15. Fascetta

**TAVOLA E - ANTERIORE**

- 16. Fascetta
- 17. Cappuccio in gomma

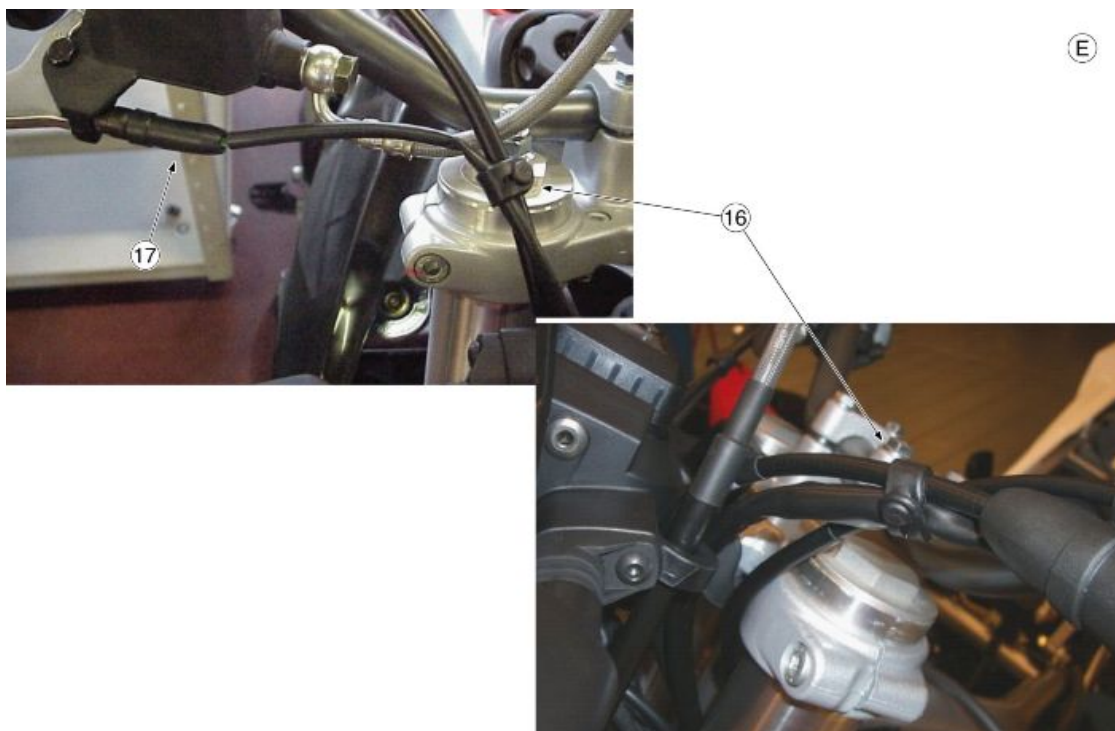
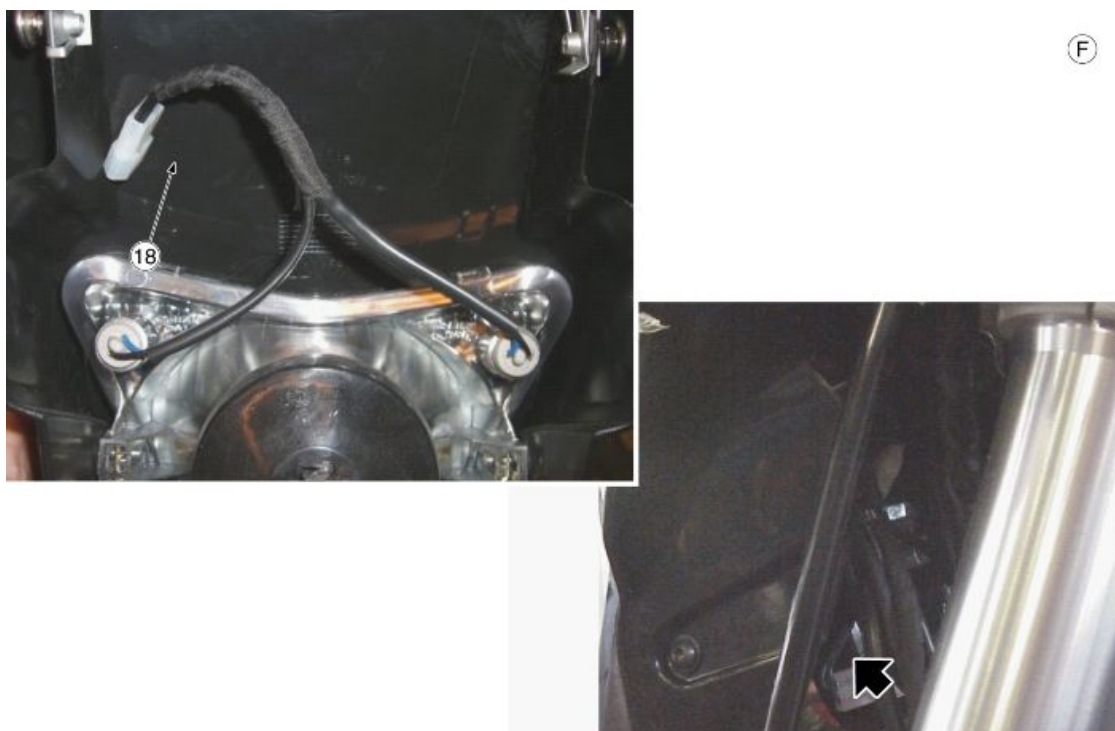


TAVOLA F - ANTERIORE

- Cablaggio luci di posizione
- Posizionare il cablaggio sulla parte interna del lato sinistro del frontale.



Parte centrale

TAVOLA A - POSIZIONAMENTO CABLAGGIO PRINCIPALE

- Fascetta metallica



TAVOLA B - CASSA FILTRO E CENTRALINA

1. Connettore Sensore temperatura aria
2. Fascetta
3. Connettore regolatore



TAVOLA B - CASSA FILTRO E CENTRALINA

4. Passaggio cablaggio al traversino
5. Posizione fusibili
6. Connettore intermittenza
7. Fascette

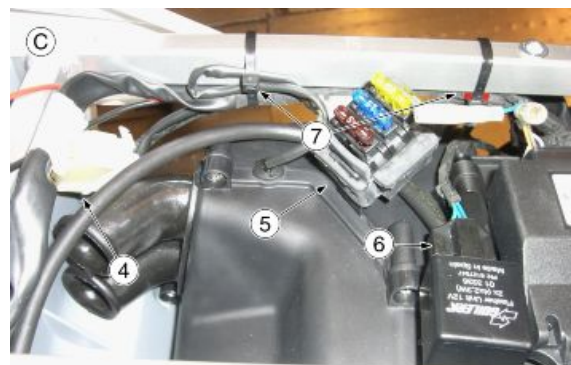


TAVOLA D - CASSA FILTRO E CENTRALINA

8. Connettore solenoide aria
9. Connettore generatore
10. Connettore massa pick-up
11. Passaggio cablaggio
12. Fascetta

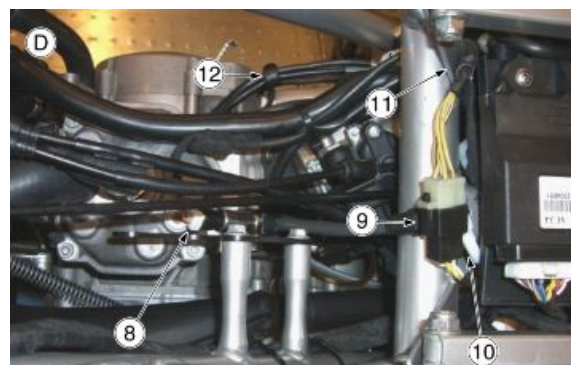


TAVOLA E - CASSA FILTRO E CENTRALINA

- 13. Connettore ECU 1
- 14. Connettore ECU 2
- 15. Connettore riserva olio
- 16. Connettore diagnostica

**TAVOLA F - MOTORE E CARBURATORE**

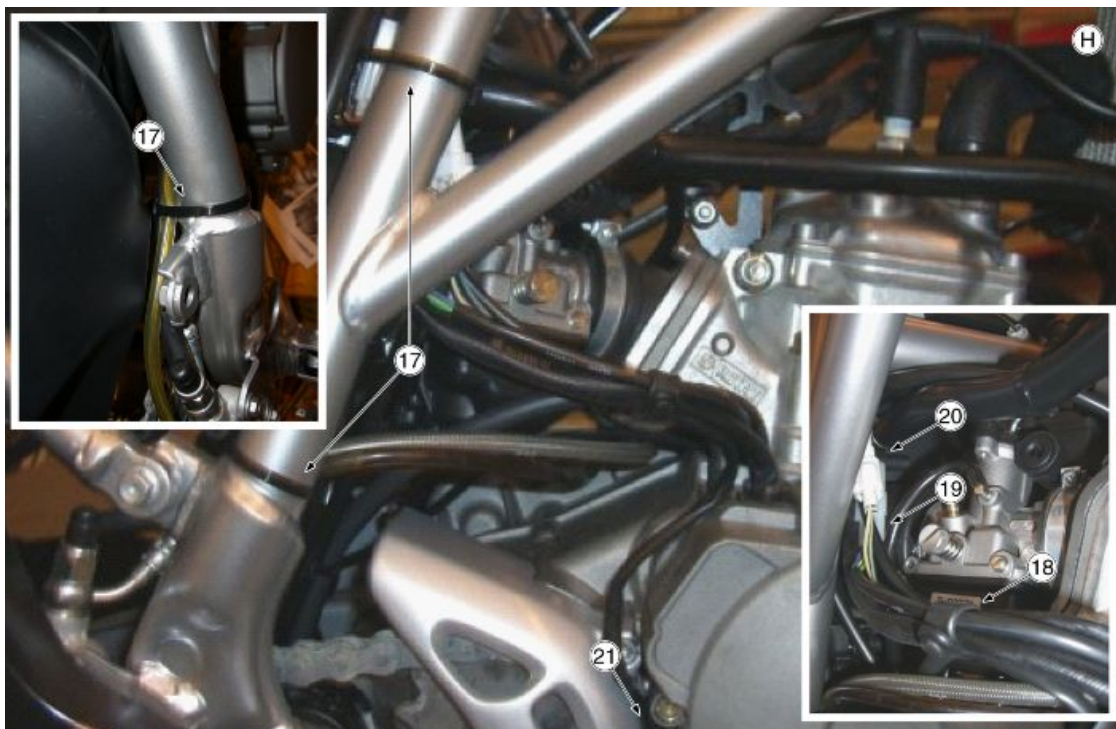
- Connettore riscaldatore

**TAVOLA G - MOTORE E CARBURATORE**

- Connettore sensore farfalla

**TAVOLA H - MOTORE E CARBURATORE**

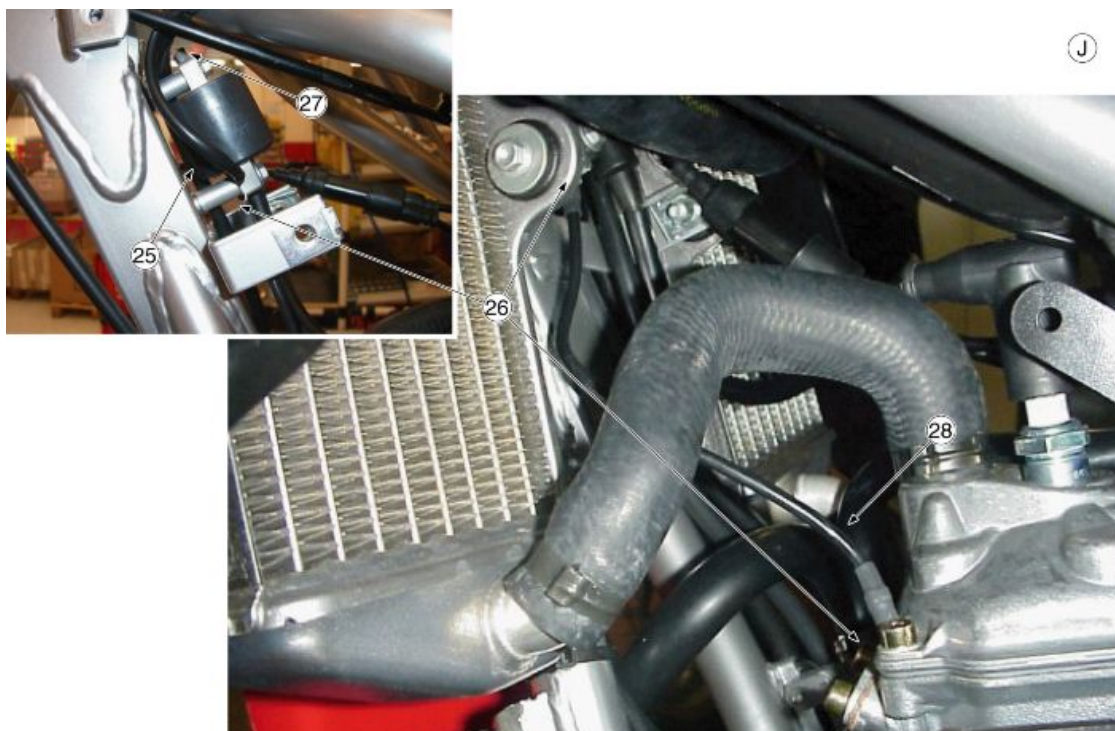
- 17. Fascette
- 18. Fascetta
- 19. Connettore sensore velocità
- 20. Connettore Pick-up
- 21. Connettore sensore folle
- 22. Connettore interruttore stop

**TAVOLA I - REGGISSELLA**

- 23. Passaggio cablaggio
- 24. Occhielli massa
- 25. Fascette

**TAVOLA J - MONTAGGIO CAVO MASSA**

- 26. Occhielli massa
- 27. Faston bobina
- 28. Cavo massa
- 29. Bobina



Parte posteriore

TAVOLA A - REGGISELLA

1. Connettore freccia posteriore sinistra
2. Connettore fanale posteriore
3. Connettore luce targa
4. Connettore freccia posteriore destra
5. Fascetta
6. Passaggio cablaggio

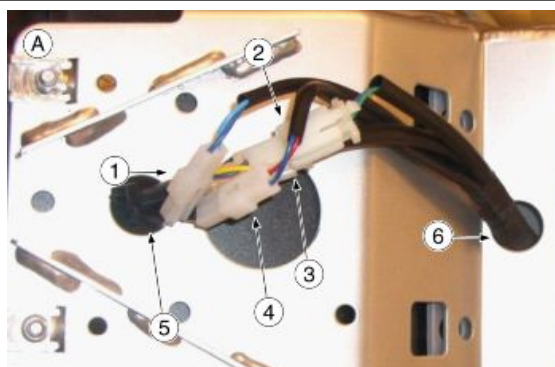


TAVOLA B - PREMONTAGGIO PORTATARGA

7. Cablaggio luce targa
8. Cablaggio freccia posteriore sinistra
9. Cablaggio fanale posteriore
10. Cablaggio freccia posteriore sinistra
11. Passaggio cablaggio

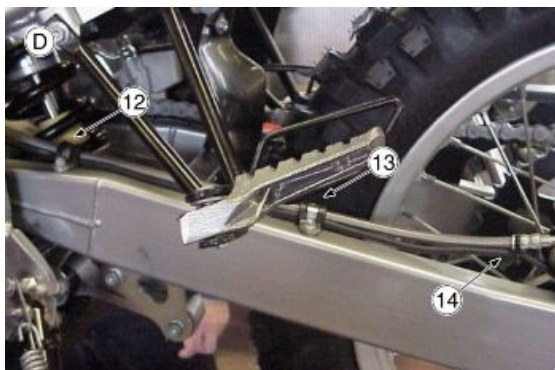


TAVOLA C - PREMONTAGGIO PORTATARGA

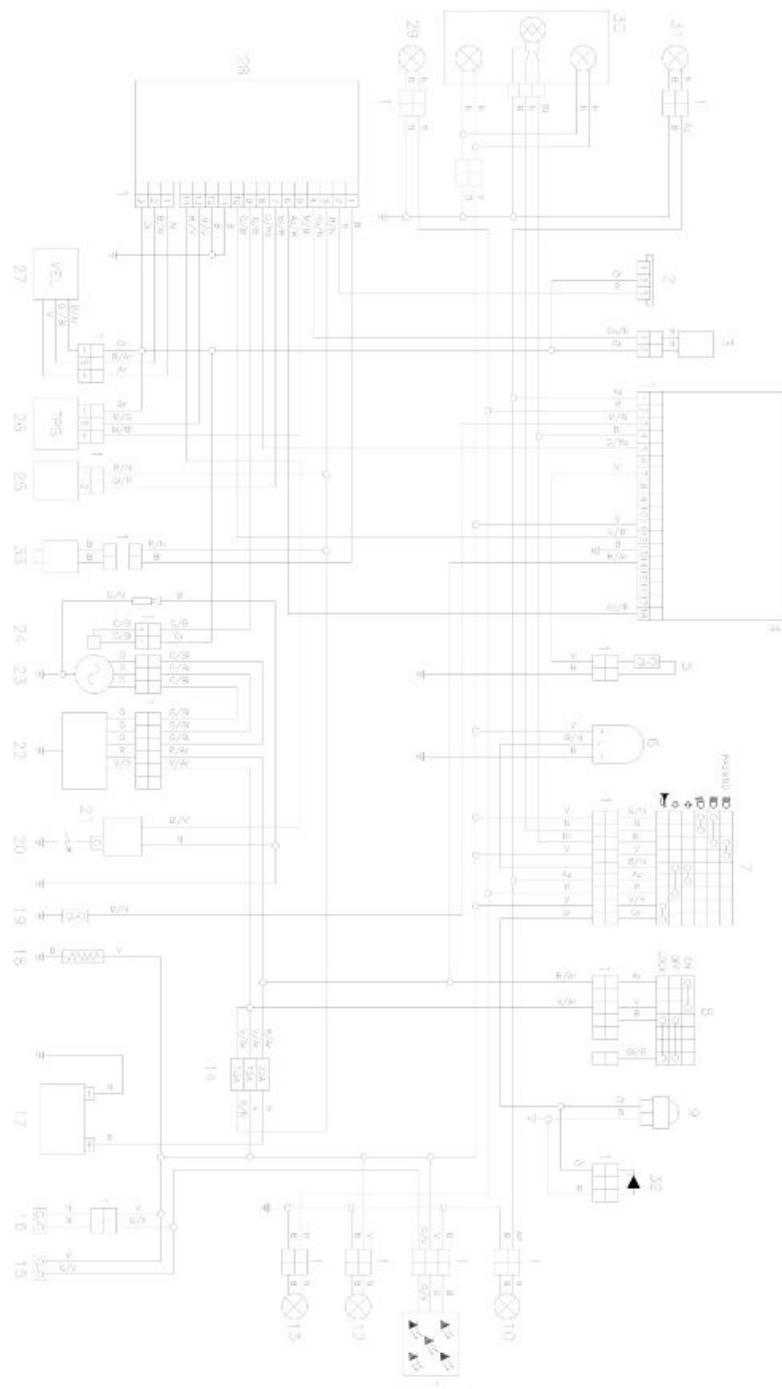


TAVOLA D - SENSORE VELOCITA'

- 12. Passaggio cablaggio insieme a tubo freno
- 13. Passaggio cablaggio insieme a tubo freno
- 14. Fascetta



Schema elettrico generale



Legenda componenti:

1. CONNETTORI MULTIPLI
2. DIAGNOSTICA ECU
3. SENSORE TEMPERATURA ARIA
4. CRUSCOTTO ELETTRICO

5. SENSORE RISERVA OLIO
6. INTERMITTENZA
7. DEVIOLUCI SINISTRO
8. COMMUTATORE A CHIAVE
9. CLAXON
- 10.INDICATORE DI DIREZIONE POSTERIORE SINISTRO
- 11.FANALE POSTERIORE
- 12.LUCE TARGA
- 13.INDICATORE DI DIREZIONE POSTERIORE DESTRO
- 14.FUSIBILI
- 15.INTERRUTTORE STOP ANTERIORE
- 16.INTERRUTTORE STOP POSTERIORE
- 17.BATTERIA
- 18.RISCALDATORE CARBURANTE
- 19.SENSORE POSIZIONE FOLLE
- 20.CANDELA
- 21.BOBINA ACCENSIONE
- 22.REGOLATORE
- 23.GENERATORE
- 24.PICK-UP
- 25.SOLENOIDE ARIA
- 26.SENSORE FARFALLA (TPS)
- 27.SENSORE VELOCITA'
- 28.CENTRALINA CDI
- 29.INDICATORE DI DIREZIONE ANTERIORE DESTRO
- 30.FANALE ANTERIORE
- 31.INDICATORE DI DIREZIONE ANTERIORE SINISTRO
- 32.DIODO
- 33.SOLENOIDE RAVE (OPTIONAL)

Colore dei cavi - legenda:**Ar** arancio**Az** azzurro**B** blu**Bi** bianco**G** giallo**Gr** grigio**M** marrone**N** nero

R rosso

Ro rosa

V verde

Vi viola

Pinatura Centralina CDI:

1. VALVOLA RAVE
2. LINEA K
3. + CHIAVE
4. SENSORE TEMPERATURA
5. +5V TPS
6. LAMPADA MIL
7. VALVOLA MAJ2
8. OUT VELOCITA'
9. IN PICK-UP
10. OUT RPM
11. IN KILL
12. GND
13. IN TPS
14. BOBINA

1. + SENSORE VELOCITA'
2. - SENSORE VELOCITA'
3. GND SEGNALI

Pinatura Cruscotto:

1. INGRESSO INDICATORI SINISTRI
2. INGRESSO INDICATORI DESTRI
3. INGRESSO NEUTRAL
4. INGRESSO LUCI ABBAGLIANTI
5. INGRESSO SENSORE VELOCITA'
6. -
7. SENSORE LIVELLO OLIO
8. -
9. -
10. -
11. + CHIAVE
12. INGRESSO RPM
13. MASSA GENERALE
14. + BATTERIA

- 15.-
- 16.-
- 17.-
- 18.SPIA EFI

Verifiche e controlli

Cruscotto

Per cambiare l'impostazione da km/h a Mph o viceversa:

- tenere premuto il pulsante MODE all'attacco chiave fino alla comparsa di WS nell'angolo in basso a destra (al rilascio del pulsante MODE compare la scritta END).



- Premendo velocemente il pulsante MODE si visualizza la scritta km/h e Mph.



- Tenendo premuto il pulsante MODE (fino alla comparsa dei trattini - - - -, si visualizza l'attuale impostazione (km/h oppure Mph).
- Premendo velocemente il pulsante MODE si passa da km/h a Mph e viceversa.
- Dopo aver selezionato l'unità di misura desiderata, per impostarla, premere il pulsante MODE per un tempo >3secondi.

- Per uscire girare la chiave in OFF.

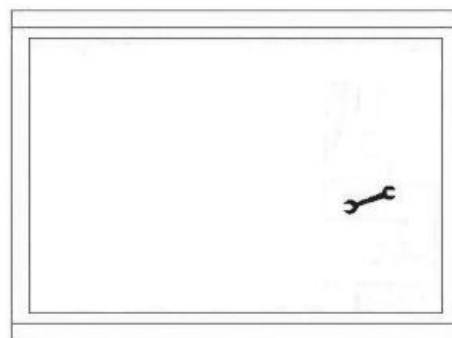
Azzeramento spia SERVICE

L'azzeramento della spia service viene effettuato come segue:

- tenere premuto il pulsante MODE all'attacco chiave fino alla comparsa di WS nell'angolo in basso a destra (al rilascio del pulsante MODE compare la scritta END).



-
- Premere velocemente il pulsante MODE fino a visualizzare l'icona tagliandi (simbolo Chiave). Prima si visualizzano la scritta km/h - Mph e la scritta OIL.



-
- Tenere premuto il pulsante MODE fino alla comparsa dei trattini ----, al rilascio del pulsante, comparirà la scritta NO CLEAR.



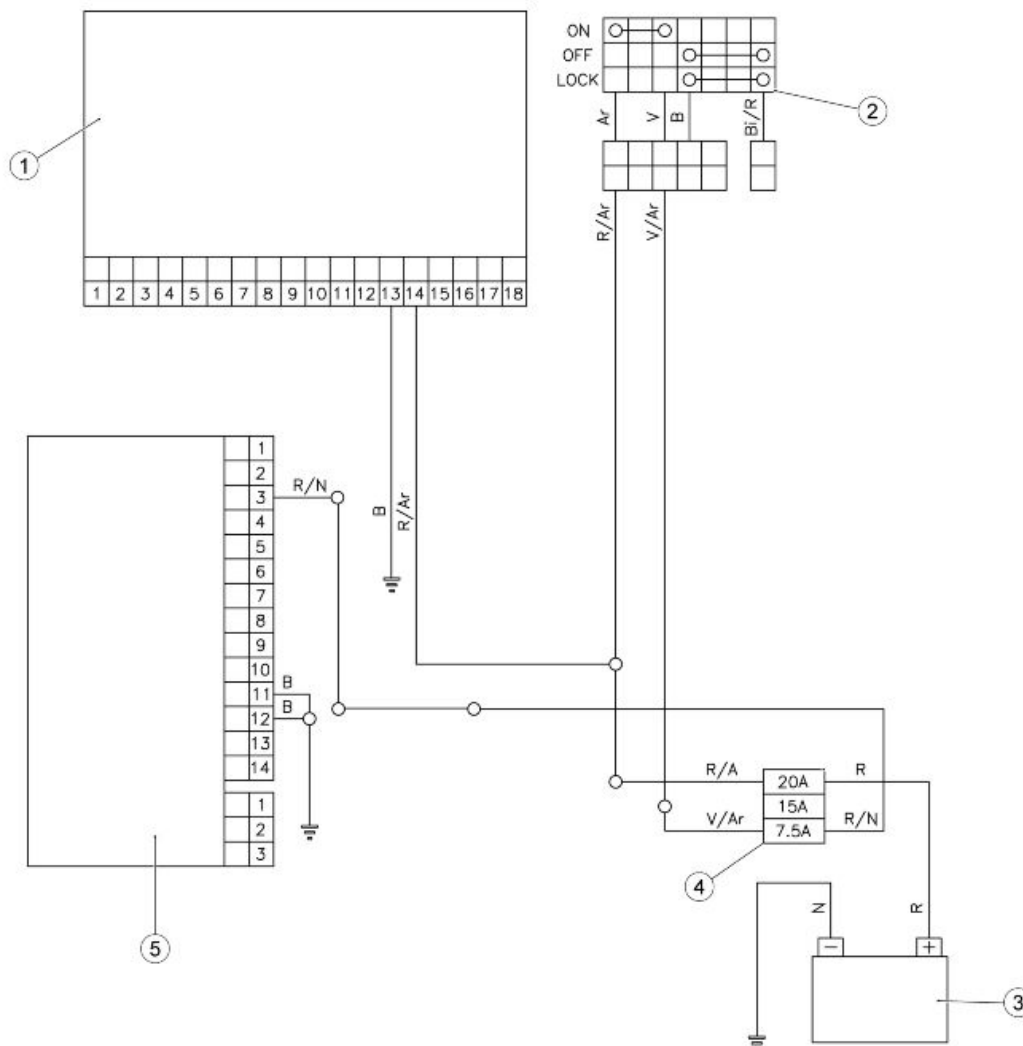
- Premendo velocemente il pulsante MODE si passa da NO a YES e viceversa.
- Nel caso di scritta YES CLEAR, tenendo premuto per più di tre secondi il pulsante MODE, si ha l'azzeramento dell'icona tagliandi (simbolo Chiave).
- Per uscire girare la chiave in OFF.



ATTENZIONE

NEL CASO SI ENTRASSE IN SCHERMATE DIVERSE DA QUELLE DESCRITTE, USCIRE GIRANDO LA CHIAVE IN OFF.

Impianto accensione



Legenda:

1. Cruscotto
 2. Commutatore a chiave
 3. Batteria
 4. Fusibili
 5. Centralina CDI
-

Caratteristiche tecniche**Candela standard**

NGK BR8ES

Candela standard (FULL POWER)

NGK R BR10ES

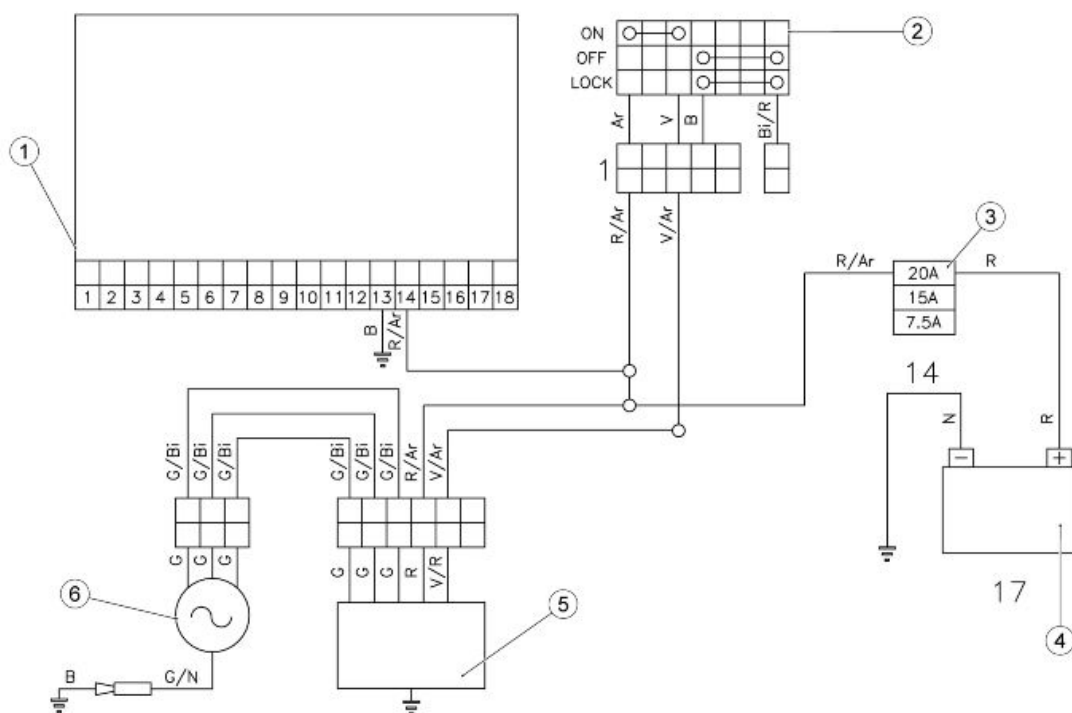
Distanza elettrodi

0,7 - 0,8 mm (0.027 - 0.031 in)

**Ricerca guasti**

- Verificare che il fusibile da 7,5 A e da 20 A siano integri.
 - Controllare ed eventualmente sostituire la candela.
 - Controllare il cavo alta tensione e il cappuccio candela.
 - Controllare la bobina.
 - Controllare il pick-up.
 - Verificare l'integrità dei fusibili da 15 A.
 - Controllare il diodo.
 - Controllare il relè avviamento.
 - Sostituire la CDI con una sicuramente funzionante.
-

Impianto di ricarica batteria



Legenda schema impianto:

1. Cruscotto
2. Commutatore a chiave
3. Fusibili
4. Batteria
5. Regolatore di tensione
6. Generatore

Controllo ricarica

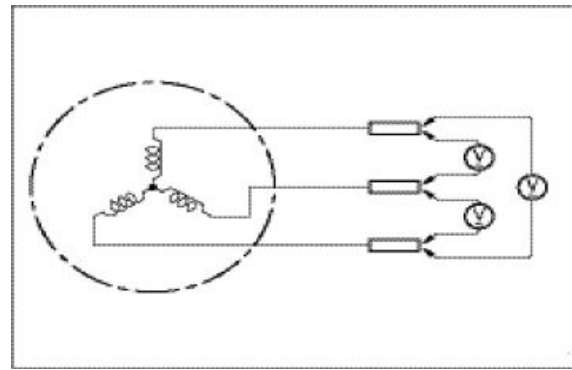
- Avviare il motore e portarlo a 6000 rpm.
- Collegare un tester in funzione di voltmetro corrente continua ai capi della batteria.
- Accendere le luci anabbaglianti.
- La tensione dovrà essere compresa tra 13,5 e 15 V.

Ricerca guasti

- Verificare l'integrità dei fusibili.
- Controllare il pulsante d'avviamento.
- Controllare il relè d'avviamento.
- Controllare il motorino d'avviamento.

Dati di controllo**Controllo volano**

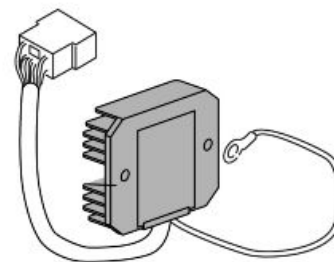
- Scollegare il connettore dei cavi alternatore.
- Avviare il motore e portarlo a 5000 giri/min.
- Con il tester tascabile misurare la tensione (corrente alternata) fra i tre cavi gialli. Se il valore indicato dal tester è inferiore a 53 V, l'alternatore è difettoso.



Tensione a vuoto standard: superiore a 53 V (A.C.)
a 6000 giri/min.

Controllo regolatore di tensione

- Tensione in uscita 13,5 V - 15 V
- Corrente in uscita maggiore di 10 A (sottosforzo)

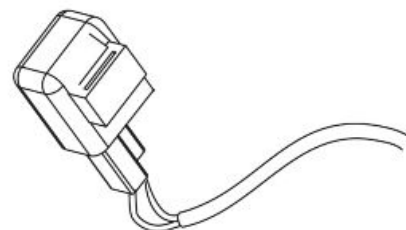
**Controllo impianto indicatori di direzione****Controllo dispositivo intermittenza**

Verificare con i puntali del tester sui poli:

+ / - 5,8 kohm.

- / L (lampada) 5,3 kohm.

+ / L (lampada) 4,8 kohm.



- Svitare e togliere la vite e rimuovere lo schermo protettivo procedendo con cautela, per non spezzare il dente d'innesto.
- Premere moderatamente la lampadina e ruotarla in senso antiorario ed estrarre la lampadina dalla sede.
- Per la sostituzione, inserire una lampadina dello stesso tipo nel portalam-pada facendo coincidere i due piolini guida con le rispettive guide sul portalam-pada.



Controllo avvisatore acustico

Tensione di prova: 13 V (nominale 12 V)

Assorbimento: < 3,5 A



Con un tester in funzione di ohmetro verificare la continuità dei contatti secondo lo schema riportato sotto.

Controllo del diodo

- Scollegare il connettore a due vie (di colore bianco).

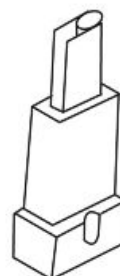
Per verificare il funzionamento dei diodi:

ATTENZIONE

NEL RIMONTAGGIO ACCERTARSI DEL CORRETTO ACCOPPIAMENTO DEL CONNETTORE ELETTRICO.

Prova (C): la lampadina non si accende.

Prova (D): la lampadina si accende.



Con un tester (in funzione di prova diodi) verificare i valori tra i due terminali maschio interni al diodo come indicato in figura.

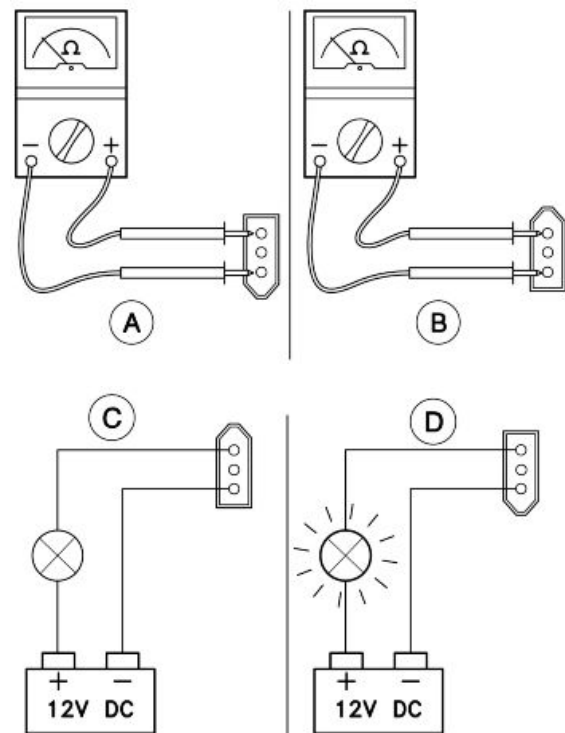
Valore corretto (misura A): 0 - 1 ohm.

Valore corretto (misura B): infinito.

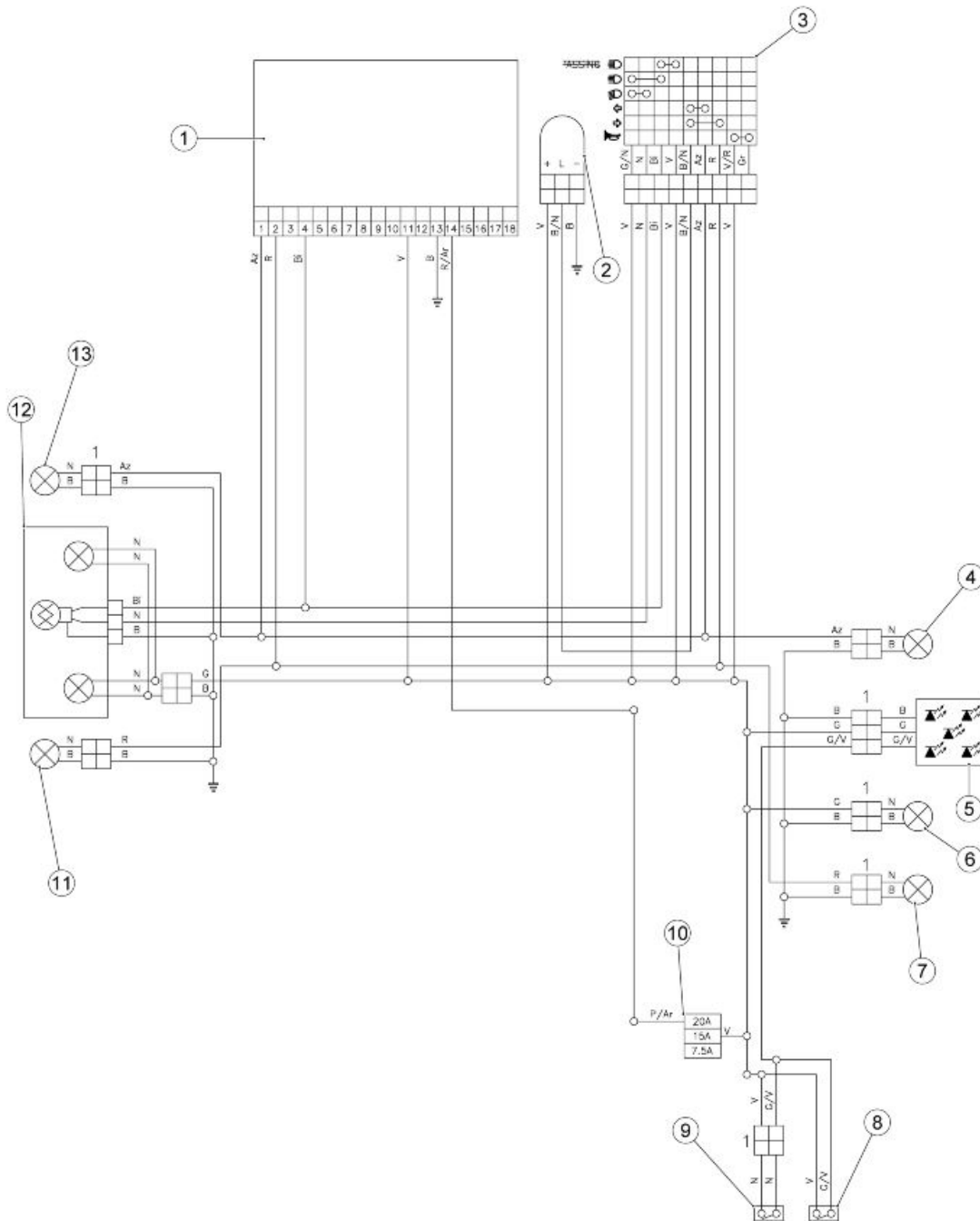
Nella eventualità che il tester fosse sprovvisto della funzione di prova diodi, alimentare con una tensione di 12 V, interponendo una lampadina da 12 V - 2 W sul cavo positivo, collegando il diodo come indicato in figura.

ATTENZIONE

NON UTILIZZARE LAMPADINE MAGGIORI DI 2 W PERCHÉ IL DIODO POTREBBE DANNEGGIARSI.



Impianto di illuminazione



Legenda:

- 1. Cruscotto
- 2. Claxon
- 3. Diodo
- 4. Indicatore di direzione posteriore sinistro

5. Fanale posteriore completo
6. Lampada luce targa
7. Indicatore di direzione posteriore destro
8. Interruttore stop anteriore
9. Interruttore stop posteriore
10. Fusibili
11. Indicatore di direzione anteriore destro
12. Fanale anteriore
13. Indicatore di direzione anteriore sinistro

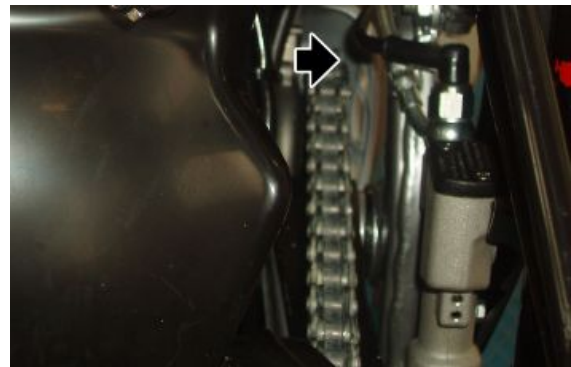
Ricerca guasti:

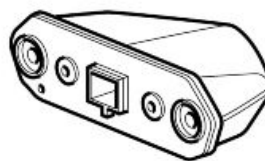
- Verificare l'integrità dei fusibili da 15 e da 20 A
- Verificare l'integrità della lampada luci di arresto.

Interruttori:

Con un tester verificare la continuità degli interruttori, facendo riferimento allo schema specifico riportato.

Se si rileva qualcosa di anormale, sostituire il gruppo interruttori corrispondente.

**FANALI ANTERIORE E POSTERIORE**



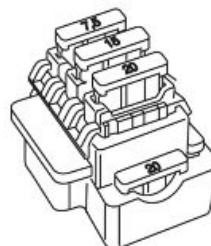
LAMPADINE

LAMPADINE	SX 125	RX 125
Lampadina targa	5W	5W
Luce di posizione posteriore / Stop	a led	a led
Lampadina di posizione anteriore	2 x 5W	2 x 5W
Lampadine indicatori di direzione anteriori / posteriori	4 x 10W	4 x 10W
Lampadina anabbagliante/abbagliante	HS1	HS1

Fusibili

DISPOSIZIONE FUSIBILI

1. **Fusibile da 20 A**Da batteria a interruttore d'accensione, regolatore di tensione, orologio.
2. **Fusibile da 15 A**Da interruttore d'accensione a tutti i carichi luce e avvisatore acustico.
3. **Fusibile da 7,5 A**Da interruttore d'accensione ad accensione, solenoide aria, solenoide RAVE (Full Power).

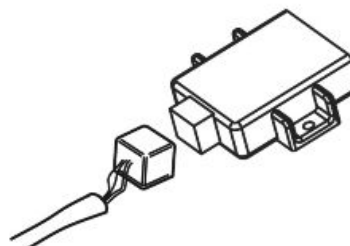


NOTA BENE

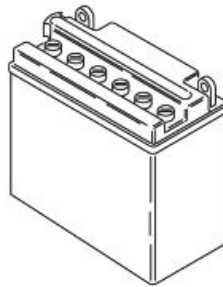
UN FUSIBILE È DI RISERVA.

Centralina

- La centralina è predisposta all'autodiagnosi interna. In caso di funzionamento dubbio, installare sul veicolo una centralina sicuramente funzionante.



Batteria



BATTERIA

(12 V - B9 - B)

(12 V - 4 A)

In caso di anomalia controllare innanzitutto che il sistema di ricarica funzioni correttamente. Per controllare la batteria, rimuoverla dal veicolo, e procedere come segue; verificare visivamente :

- che non vi siano evidenti segni di solfatazione (che si manifesta con una colorazione bianca di uno o più elementi);
- che il livello dell'elettrolito sia compreso tra le due tacche di riferimento "MIN" e "MAX";
- che non vi siano perdite dal contenitore (involucro esterno).

Sottoporre a carica lenta la batteria per almeno 10 ore. Controllare la densità dell'elettrolito in ogni elemento, dopo la ricarica, con un densimetro. Se la densità è inferiore a 1,26 in qualche elemento oppure se la tensione a vuoto è inferiore a 12V, la batteria deve essere sicuramente sostituita.

Sensore velocità

Tensione di funzionamento: $V_{cc} = 5 \div 24 V$

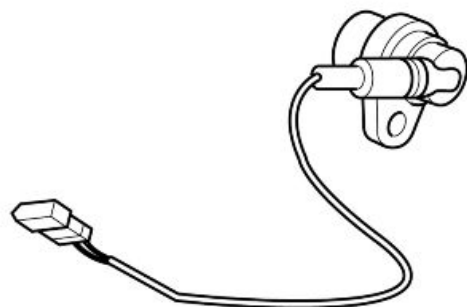
Tensione massima applicabile: 26 V

Tensione inversa massima: -16V

Massima corrente di consumo: 10 mA

Temperatura di funzionamento operativo:

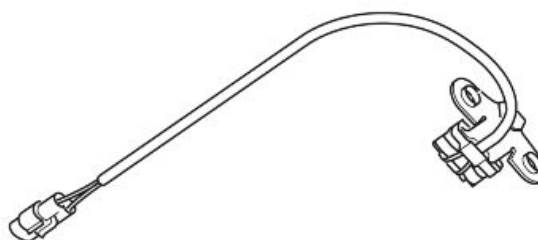
$-20\text{ °C} \div +80\text{ °C}$ ($-7.6\text{ °F} \div +112\text{ °F}$)



Sensore giri motore

Controllo pick-up

- Scollegare il connettore dei terminali dei pick-up.
- Con un tester tascabile (scala 1000 ohm) misurare la resistenza tra i terminali dei cavi giallo/blu e giallo/bianco. Il valore di resistenza misurato deve essere compreso tra 190 e 300 ohm.
- Se la resistenza è infinita o inferiore al valore prescritto, il pick-up deve essere sostituito.

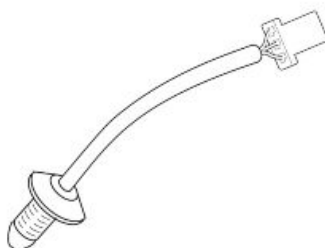


Sensore temperatura aria

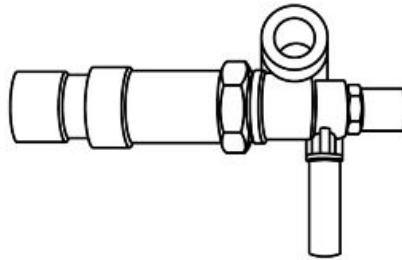
SENSORE TEMPERATURA ARIA

Caratteristica	Descrizione / Valore
5 °C (41 °F)	5310 Ohm
10 °C (50 °F)	4134 Ohm
25 °C (77 °F)	2053 Ohm
30 °C (86 °F)	1651 Ohm
40 °C (104 °F)	1090 Ohm
50 °C (122 °F)	738 Ohm

Resistenza Ohm (+/- 10%)



Valvola aria in aspirazione



Resistenza valvola aria 70 - 80 OHM a 25°C (77°F)

Non alimentata: valvola chiusa

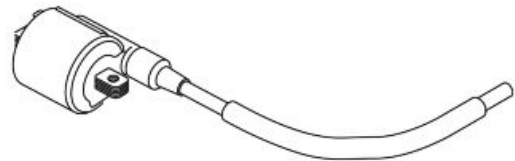
Alimentata 12V: valvola aperta

Bobina

Resistenza avvolgimento bobina

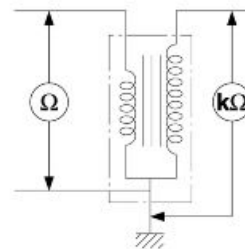
Primario 0,11 - 0,21 ohm

Secondario 4,3 - 8,1 kohm



Controllo

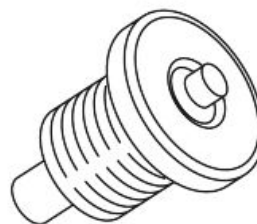
Per il controllo si può usare un tester tascabile. In ogni caso si deve controllare la continuità degli avvolgimenti primario e secondario. Non occorre che la lettura in ohm sia esatta ma, se gli avvolgimenti sono integri, la loro continuità deve essere rilevata con i seguenti valori di resistenza in ohm sopra riportati.



Sensore cambio in folle

Con un tester verificare i valori:

- con la marcia inserita, il tester indica un valore di resistenza infinito.
- in posizione di folle, la resistenza è pari a 0 ohm.



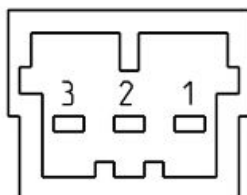
Connettori

ECU

CONNETTORE A

	Caratteristica	Descrizione / Valore
1	Pin 1	Positivo sens. velocità
2	Pin 2	Segnale sens. velocità
3	Pin 3	Massa segnali

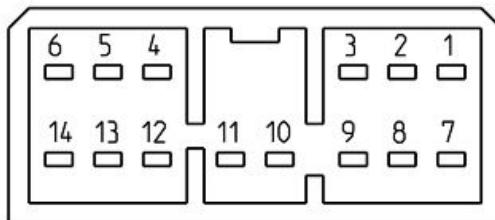
Connettore A



CONNETTORE B

	Caratteristica	Descrizione / Valore
1	Pin 1	Valvola rave
2	Pin 2	Linea "K"
3	Pin 3	+ sotto chiave
4	Pin 4	Ingresso sensore temperatura
5	Pin 5	+ 5V TPS
6	Pin 6	Lampada mil
7	Pin 7	Valvola maj2
8	Pin 8	Uscita velocità
9	Pin 9	Ingresso pick-up
10	Pin 10	Uscita RPM
11	Pin 11	Ingresso kill
12	Pin 12	Massa
13	Pin 13	Ingresso TPS
14	Pin 14	Bobina A.T.

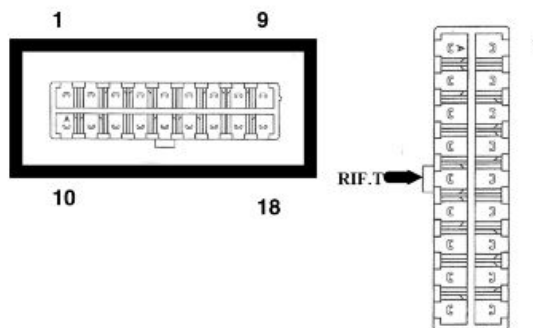
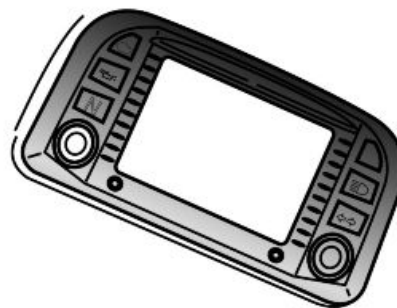
Connettore B



Cruscotto

Pinatura Cruscotto:

1. INGRESSO INDICATORI SINISTRI
2. INGRESSO INDICATORI DESTRI
3. INGRESSO NEUTRAL
4. INGRESSO LUCI ABBAGLIANTI
5. INGRESSO SENSORE VELOCITA'
6. -
7. SENSORE LIVELLO OLIO
8. -
9. -
- 10.-
- 11.+ CHIAVE
- 12.INGRESSO RPM
- 13.MASSA GENERALE
- 14.+ BATTERIA
- 15.-
- 16.-
- 17.-
- 18.SPIA EFI



INDICE DEGLI ARGOMENTI

MOTORE DAL VEICOLO

MOT VE

Preparazione del veicolo

ATTENZIONE



PRIMA DI PROCEDERE CON LE OPERAZIONI CHE SEGUONO, CONSIDERARE CHE IL MOTORE DEVE ESSERE RIMOSSO DAL TELAIO VERSO IL BASSO; PROVVEDERE QUINDI A PREDISPORRE E POSIZIONARE LE ATTREZZATURE NECESSARIE.

NOTA BENE

PREMUNIRSI DI UN PARANCO E DI CINGHIE PER IL SOLLEVAMENTO.

- Posizionare il veicolo sul cavalletto anteriore OPTIONAL.
- Sostenere posteriormente il veicolo con una capretta, fissando due cinghie opportune al telaietto posteriore.
- Rimuovere i fianchetti laterali anteriori e centrali.
- Rimuovere il serbatoio carburante.
- Sollevare il braccio del paranco fino a portare le cinghie legate al telaio, in tensione.
- Rimuovere lo scarico completo.

Rimozione motore dal veicolo

- Rimuovere la batteria (1) dalla propria sede.



- Prima di effettuare lo svuotamento dell'impianto refrigerante, predisporre un contenitore di capacità adeguata.
- Svuotare l'impianto di raffreddamento dal liquido refrigerante, svitando la vite anteriore montata in posizione "OUT" sul carter motore lato sinistro.
- Sganciare le relative fascette e sfilare i due tubi impianto di raffreddamento, dal motore.





- Scollegare i tubi olio e tapparli.
- Svitare e togliere le tre viti e rimuovere il coperchio pompa olio.



- Allentare il dado di registro.



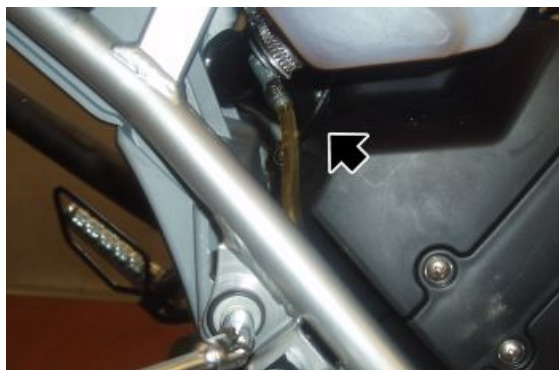
- Sfilare il cavo acceleratore dalla pompa olio.

ATTENZIONE

NEL RIMONTAGGIO REGOLARE LA TENSIONE DEL CAVO ACCELERATORE AGENDO SUL DADO POSTO SULLA POMPA OLIO.



- Sfilare il tubo olio miscelatore.
- Tappare l'uscita del serbatoio e il tubo stesso.



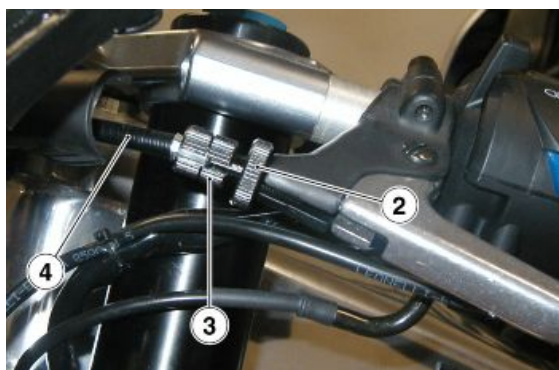
- Scollegare la pipetta candela.



- Scollegare il connettore elettrico del termistore.



- Allentare completamente la rondella di bloccaggio (2).
- Allentare completamente il registro (3).
- Rimuovere il cavo frizione (4) dalla leva.



- Svitare e togliere il tappo di riempimento olio cambio.



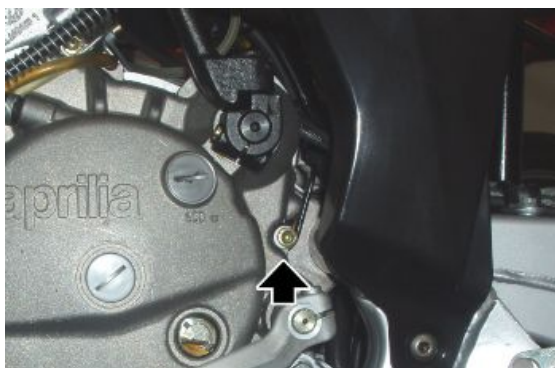
- Utilizzando un cacciavite a taglio piccolo, scalzare e rimuovere dalla sede il cavo frizione.
- Sfilare il cavo frizione.

ATTENZIONE

NEL RIMONTAGGIO VERIFICARE IL GIOCO LEVA FRIZIONE.



- Allentare la vite di fissaggio e spostare il passatubi olio.
- Svincolare i tubi olio dal carter motore.



- Staccare il tubo di sfiato olio dal carter motore.



- Svitare e togliere le due viti di fissaggio coperchio copripignone e rimuoverlo.

ATTENZIONE

PER FACILITARE LO SFILAMENTO DEL PIGNONE DI TRASMISSIONE, ALLENTARE MODERATAMENTE LA TENSIONE DELLA CATENA DI TRASMISSIONE.



- Rimuovere l'anello seeger.



- Sfilare dall'albero il pignone di trasmissione completo di catena.
- Scollegare il sensore cambio folle.

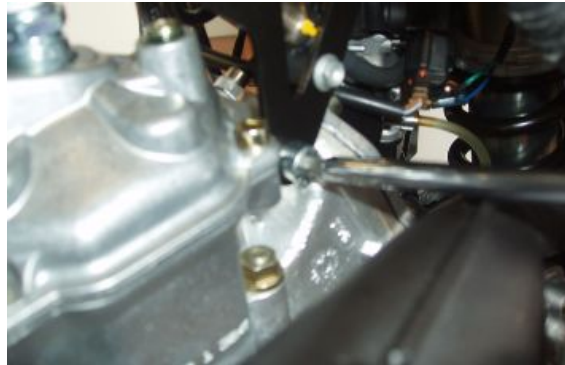


- Liberare i cavi, rimuovendo le fascette indicate.





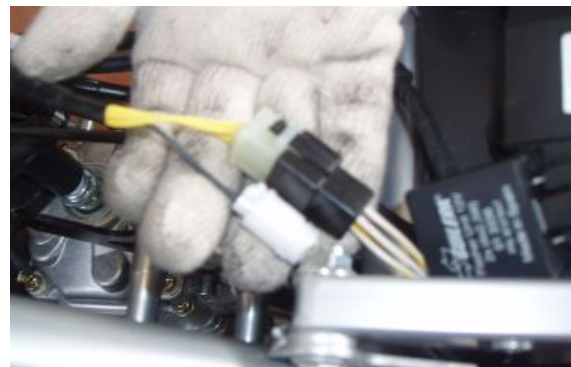
- Operando dal lato sinistro del veicolo, svitare la vite, mantenendo serrato il dado dal lato destro.



- Sganciare il sensore temperatura motore.



- Scollegare le connessioni.



- Sfilare il tubo dal passatubo.



- Rimuovere il carburatore.

- Rimuovere la fascetta e scollegare il tubo aria secondaria.



- Svitare e togliere la vite scollegando i connettori delle masse dell'impianto.



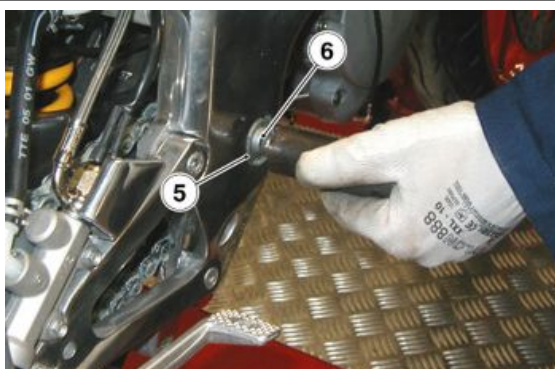
- Svitare e togliere la vite e scollegare il sensore velocità.



ATTENZIONE

CAUSA IL PESO DEL MOTORE, LE OPERAZIONI CHE SEGUONO RICHIEDONO L'INTERVENTO DI UN SECONDO OPERATORE. CONCORDARE PREVENTIVAMENTE SULLE PROCEDURE DI ESECUZIONE.

- Operando dal lato destro ed utilizzando l'apposito attrezzo di registrazione perno forcellone, allentare completamente la ghiera (5).
- Allentare la bussola di registro ghiera (6).



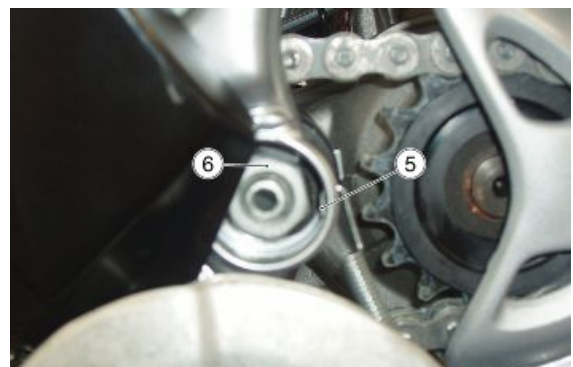
Attrezzatura specifica

AP8101945 Ghiera perno forcella

- Rimuovere la vite anteriore di fissaggio motore al telaio, recuperando il dado dal lato destro del veicolo.



- Operando dal lato destro ed utilizzando l'apposito attrezzo speciale di registrazione perno forcellone, allentare completamente la ghiera (5).
- Allentare la bussola di registro ghiera (6).



- Operando dal lato sinistro, svitare e togliere il perno forcellone, recuperando le due rondelle.
- Rimuovere il forcellone dal telaio.



- Sfilandolo dal lato sinistro del veicolo, rimuovere il motore dal telaio.

Installazione motore sul veicolo

- Movimentare con piccoli spostamenti il motore sino ad allineare perfettamente i fori di fissaggio.
- Inserire la vite superiore posizionando la rondella e serrando il dado.





- Inserire la vite anteriore di fissaggio motore al telaio, serrando il dado.



- Posizionare il forcellone sul telaio.
- Portarlo in posizione in modo che siano allineati i fori contemporaneamente inserire completamente il perno dal lato sinistro.



- La corretta registrazione del gioco del perno forcellone si ottiene portando in battuta la bussola di registro ghiera (1) ed avvitandola poi ancora di 1 / 4 di giro.

**ATTENZIONE**

PERMUNIRSI DELL'APPOSITO ATTREZZO DI REGISTRAZIONE PERNO FORCELLONE.

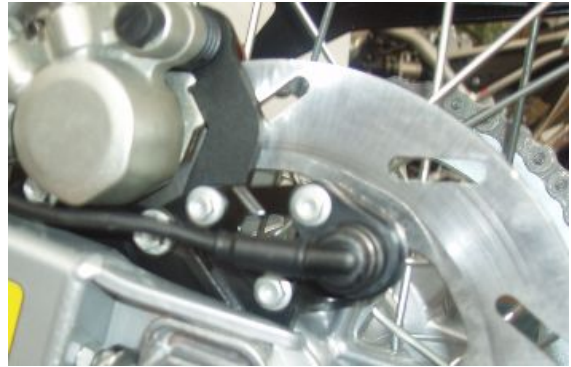
Attrezzatura specifica**AP8101945 Ghiera perno forcella**

- Tenendo ferma la bussola (2) serrare poi la ghiera (1) utilizzando l'attrezzo speciale.
- Procedere ora con la registrazione del perno forcellone posteriore, come segue:

- Utilizzando l'apposito attrezzo di registrazione allentare completamente la ghiera (1) operando dal alto destro.

- Serrare alla coppia prescritta la bussola di registro ghiera (2).
- Serrare la ghiera (1) utilizzando l'apposito attrezzo speciale.
- Serrare il perno forcellone.

- Posizionare il sensore velocità e serrare la vite.



- Installare il carburatore.

- Sostituire la fascetta e collegare il tubo aria secondaria.



- Posizionare il tubo freno posteriore e il cavo del sensore velocità e assicurarli al telaio fissando il passacavo.



- Collegare nell'ordine i seguenti connettori elettrici:

- Masse dell'impianto, serrando la vite.



- Collegare il sensore cambio folle.



- Sostituire le fascette.



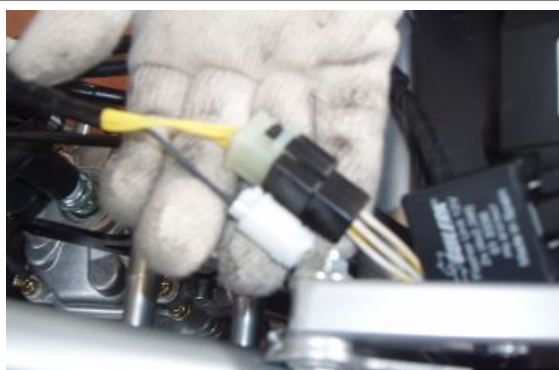
- Massa centralina.



- Pick - up



- Generatore.



- Collegare il connettore del sensore temperatura motore.



- Posizionare sull'albero il pignone di trasmissione completo di catena.
- Posizionare l'anello seeger.



- Posizionare il carter copripignone e fissarlo tramite due viti.



- Posizionare i tubi olio sui carter motore fissandoli tramite il passatubi.



- Installare la batteria.
- Sostituire la fascetta e collegare il tubo vaso espansione.



- Riposizionare nella propria sede il cavo frizione.



- Serrare il tappo di riempimento olio cambio.



- Posizionare il cavo frizione (3) nella leva frizione.
- Svitare il registro (4).
- Serrare parzialmente la rondella di bloccaggio (5).
- Verificare il gioco della leva frizione.



- Collegare il connettore elettrico termistore.



- Collegare la pipetta candela.

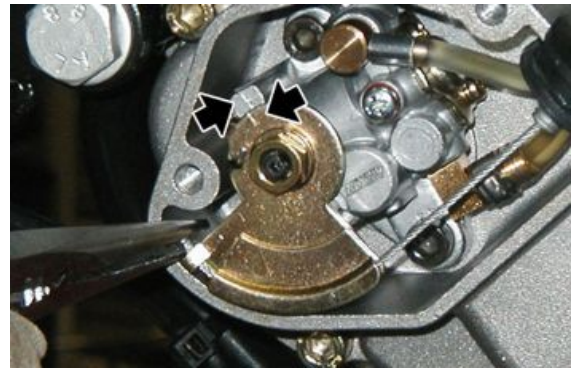


- Posizionare il cavo acceleratore nella pompa olio.



- Regolare la tensione del cavo acceleratore agendo sul dado posto sulla pompa olio fino ad allineare i due riferimenti.





- Posizionare il coperchio pompa olio e serrare le tre viti.



- Posizionare i tubi dell'impianto di raffreddamento, sostituire le fascette.



- Accertarsi della giusta coppia di serraggio viti / dadi fissaggio motore.
- Effettuare il rabbocco liquido refrigerante
- Controllare la tensione della catena di trasmissione ed eventualmente regolare.

NOTA BENE

ESEGUIRE UN CONTROLLO GENERALE SU TUTTI I COMPONENTI SU CUI SI È INTERVENUTO E IN PARTICOLARE:

- corretto fissaggio cavi elettrici con apposite fascette;

ATTENZIONE

NON DEVONO ESSERCI ATTORCIGLIAMENTI E/O SCHIACCIAMENTI.

- corretto accoppiamento connettori elettrici;
 - corretto inserimento tubazioni, manicotti e relativo fissaggio con apposite fascette;
 - cavi acceleratore e avviamento a freddo devono scorrere liberamente e non devono tendersi alla rotazione del manubrio.
-

INDICE DEGLI ARGOMENTI

MOTORE

MOT

Cambio

Alberi cambio

Smontaggio cambio

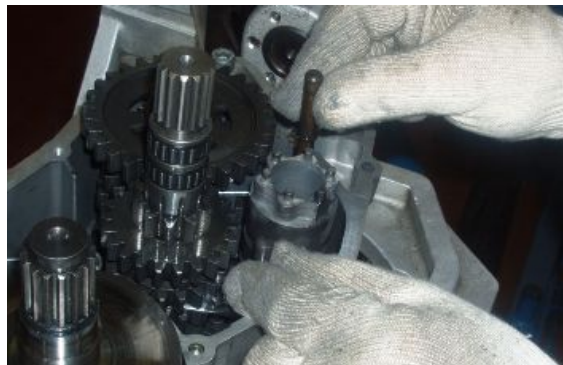
- Aprire i semicarter.
- Rimuovere la guarnizione dal carter.
- Estrarre il contralbero.



- Fissare il semicarter lato volano sul supporto motore con la vite apposita completa di distanziale.



- Estrarre entrambe le aste a forcella.



- Svitare e togliere la vite di fissaggio comando desmodromico recuperando la rondella.



- Sfilare le tre forcelle cambio fuori dalle guide del comando desmodromico.



- Rimuovere il comando desmodromico.



- Rimuovere l'OR.

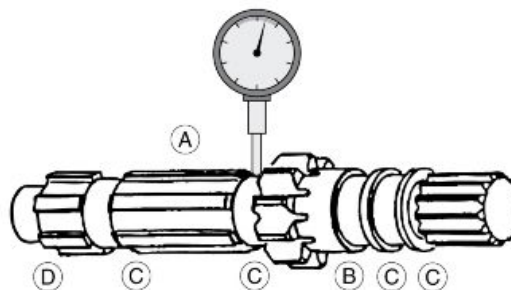


- Girare il semicarter sul supporto in posizione standard.
- Rimuovere il gruppo cambio (primario + secondario).



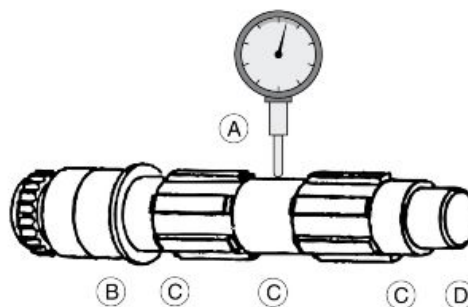
Controllo albero primario

- Verificare lo stato degli innesti e delle scanalature. Deviazione ammessa (A) Max 0,03 mm (0.0012 in); Limite di usura (B) Min Diam. 24,96 mm (0.9827 in); Limite di usura (C) Min Diam. 20,96 mm (0.8260 in); Limite di usura (D) Min Diam 16,97 mm (0.6681 in).



Controllo albero secondario

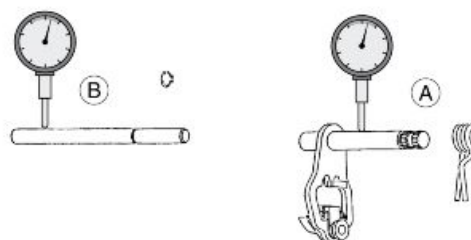
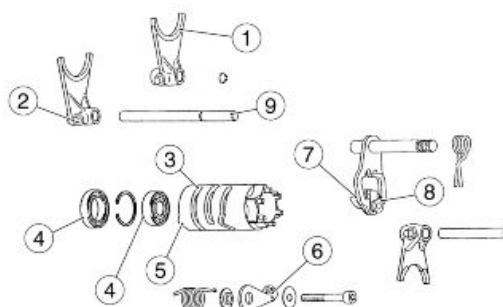
- Verificare lo stato degli innesti e delle scanalature. Deviazione ammessa (A) Max 0,03 mm (0.0012 in); Limite di usura (B) Min Diam. 24,96 mm (0.9827 in); Limite di usura (C) Min Diam. 20,96 mm (0.8260 in); Limite di usura (D) Min Diam 16,97 mm (0.6681 in).



Controllo desmodromico

- Controllare l'usura della zona di contatto sulla forcella (1) e del perno di trascinamento (2) delle forcelle.
- Verificare l'usura delle gole (3) del desmodromico.
- Assicursi che entrambi i cuscinetti a sfere (4) girino liberamente e verificare la presenza di corrosione.

- Il rullo (6) della leva deve girare liberamente.
- Verificare il corretto funzionamento del dente d'arresto (7) e della relativa molla (8).
- Verificare che l'albero cambio non sia deformato. (A) Deviazione ammissibile max = 0,15 mm (0.0059 in)
- Verificare che entrambi gli alberi forcelle non siano deformati. (B) Deviazione ammissibile max = 0,05 mm (0.0020 in)



L'ESTREMITA' DELL'ALBERO LUNGO (9) DELLA FORCELLA CHE SPORGE DAL CARTER SERVE COME FERMO DELLA TRASMISSIONE E POTREBBE PIEGARSI IN CASO DI CARICO ECCESSIVO (URTO). E' POSSIBILE CONTROLLARE LA DEVIAZIONE RIMUOVENDO IL COPERCHIO FRIZIONE E GIRANDO IL MANDRINO LUNGO.

Montaggio cambio

- Posizionare il manicotto di guida sull'albero primario per evitare di danneggiare il paraolio.
- Scaldare i carter motore.
- Applicare LOCTITE Anti Seize nelle sedi cuscinetto presenti sui carter.
- Inserire i cuscinetti nelle sedi.
- Inserire il gruppo ingranaggi.
- Posizionare la forcella 5a - 6a marcia sul pignone ingranaggio dell'albero secondario.
- Posizionare la forcella 2a - 3a marcia e la forcella 1a - 4a marcia sul pignone ingranaggio dell'albero primario. La forcella 2a - 3a marcia deve essere installata con il numero stampato 123 rivolto verso l'alto. La forcella 1a - 4a



marcia deve essere installata con il numero stampato 113 rivolto verso l'alto.

- Applicare olio per ingranaggi sulle scanalature del desmodromico.
- Posizionare il desmodromico nel carter.



- Posizionare la rondella e la vite di fissaggio comando desmodromico ed effettuare il serraggio.



- Inserire tutte le forcelle nelle guide del desmodromico.
- Lubrificare gli alberi del cambio ed inserirli nelle rispettive sedi, ponendo particolare attenzione che l'albero cambio corto abbia il lato smussato rivolto verso l'alto e che l'anello di sicurezza sull'albero lungo sia ben posizionato.
- Verificare il corretto scorrimento dei componenti del cambio.



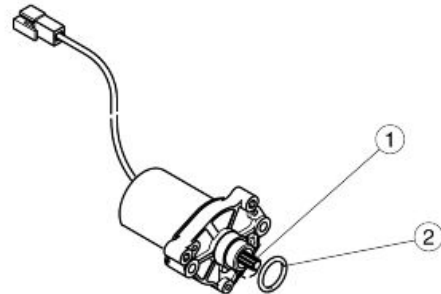
- Scaldare i carter.
- Applicare LOCTITE Anti-Seize a ciascuna sede cuscinetto del contralbero.
- Inserire il cuscinetto.
- Inserire il contralbero nel cuscinetto.



Motorino di avviamento

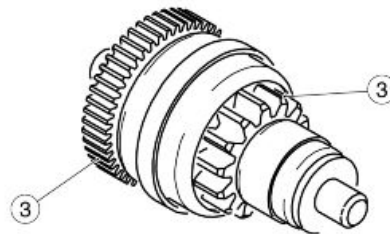
MOTORINO AVVIAMENTO

- Assicurarsi che la dentatura (1) non sia deformata o usurata.
- Assicurarsi che l'anello OR (2) non sia danneggiata o usurato.
- La riparazione del motorino di avviamento elettrico non è prevista. Se necessario, sostituire l'interno motorino.



INGRANAGGIO AVVIAMENTO

- Assicurarsi che gli ingranaggi (3) non siano usurati.
- L'ingranaggio di avviamento deve bloccarsi con precisione in una direzione.



Rimozione motorino avviamento

- Svitare e togliere le due viti di fissaggio.
- Rimuovere il motorino di avviamento.

NOTA BENE

LA RIMOZIONE DEL MOTORINO D'AVVIAMENTO E' POSSIBILE ANCHE CON IL MOTORE MONTATO SUL MOTOCICLO.

Installazione motorino avviamento

- Posizionare il motorino di avviamento elettrico.
 - Applicare LOCTITE 221.
 - Serrare le due viti di fissaggio motorino di avviamento.
-

Smontaggio ingranaggio intermedio

- Rimuovere il volano magnete.
- Sfilare l'ingranaggio del motorino di avviamento.



Vedi anche

[Rimozione volano magnete](#)

Montaggio ingranaggio intermedio

- Girare il supporto motore in modo da porre verso l'alto il lato accensione.
- Applicare il MOLYKOTE 111 agli alloggiamenti dei cuscinetti e ai denti del gruppo ingranaggi avviamento.
- Installare il gruppo ingranaggi avviamento insieme alla rondella di spinta nel foro completo di cuscinetto a rullini.



Lato generatore

Rimozione coperchio volano

- Inclinare il motore sul supporto in modo da posizionare il coperchio dell'accensione verso l'alto.
- Svitare e togliere le sei viti di fissaggio coperchio volano.



- Rimuovere il coperchio volano.



Rimozione volano magnete

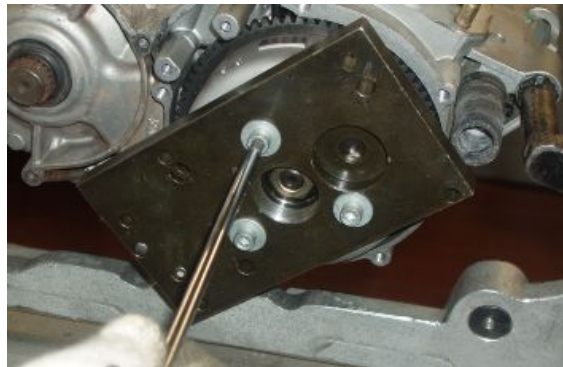
- Rimuovere il coperchio volano.
- Rimuovere il coperchio dell'ingranaggio del motorino di avviamento.



- Svitare le due viti M5 e togliere il "pick up" esterno.



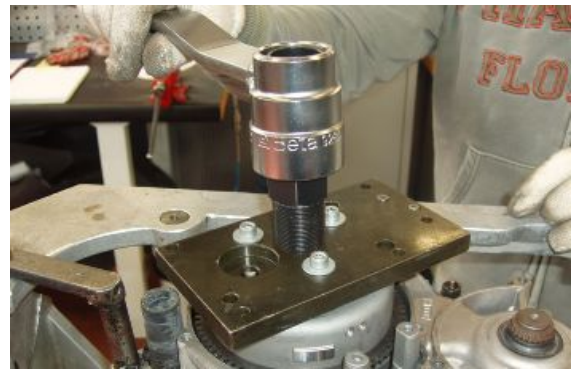
- Posizionare il piatto estrattore sul volano e fissarlo con le tre brugole M6. La camma del volano deve essere diretto verso il "pick up" esterno, assicurandosi che l'albero motore sia al P.M.S.. Nel sistemare il piatto estrattore, assicurarsi che la posizione dei perni di supporto sia corretta.



- svitare e togliere la vite esagonale M12x1 recuperando la rondella di bloccaggio.



- Mettere il manicotto di protezione sulla filettatura dell'albero motore.
- Inserire l'estremità lunga filettata della vite estrattore nel piatto estrattore e togliere il volano.



Rimozione statore

- Svitare e togliere le tre viti di fissaggio statore M6.



- Rimuovere lo statore, il passacavo e il bloccaggio esterno.
- Rimuovere la linguetta a disco dall'albero motore.



Installazione volano magnete

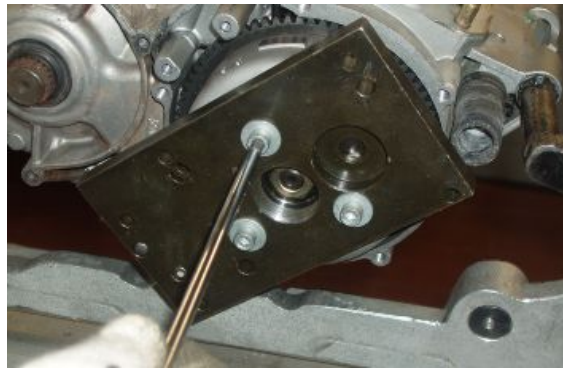
- Sgrassare la parte conica dell'albero motore e il volano.
- Posizionare il volano in corrispondenza della scanalatura sull'albero.
- Posizionare la rondella e la vite di fissaggio volano magnete senza serrarla.
- Posizionare il volano fino al P.M.S



- Posizionare correttamente il piatto estrattore con i bulloni di bloccaggio sul volano e fissarlo con tre viti M6 x 16.

Attrezzatura specifica

AP0277455 Piatto estrattore per separazione dei semicarter



- Serrare il dado di fissaggio volano magnetico.



- Posizionare il pick up e serrare le due viti di fissaggio pick up e regolare la distanza del pick up a 0,55 mm (0.217 in).



- Applicare SILASTIC 732 RTV al pas-sacavo della bobina e dello statore facendolo poi scorrere nella cavità del carter.
- Montare il coperchio del dispositivo di avviamento elettrico sull'ingranaggio di avviamento.



Installazione statore

- Inserire la linguetta a disco nell'albero motore.
- Posizionare lo statore.



- Serrare le tre viti di fissaggio statore.

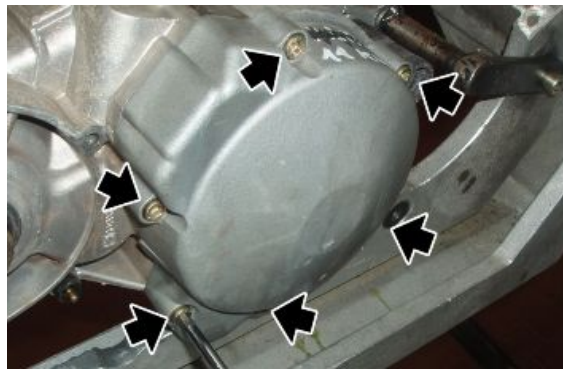


Installazione coperchio volano

- Applicare uno strato sottile di SILASTIC 732 RTV sul centraggio del coperchio accensione.
- Posizionare il coperchio volano.



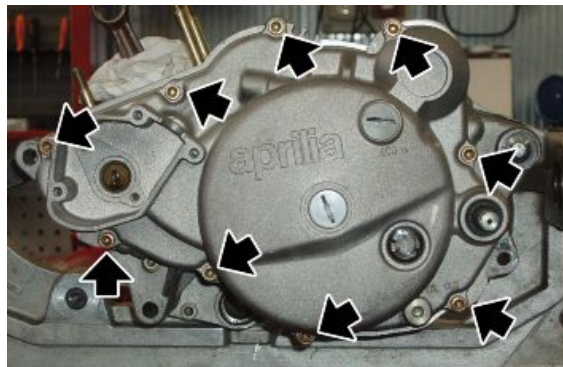
- Serrare le sei viti di fissaggio coperchio volano.



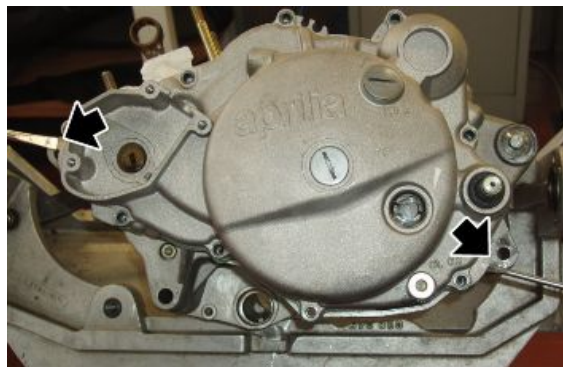
Lato Frizione

Rimozione coperchio frizione

- Svitare e togliere le nove viti di fissaggio coperchio frizione.



- Sollevare il coperchio frizione mediante l'utilizzo di due cacciaviti facendo leva nei punti predisposti ponendo particolare attenzione a non danneggiare le superfici di tenuta e la guarnizione.
- Rimuovere la guarnizione.



Smontaggio frizione

- Rimuovere il pacco dei dischi frizione dalla base frizione.



- Rimuovere la base della frizione dall'albero secondario.

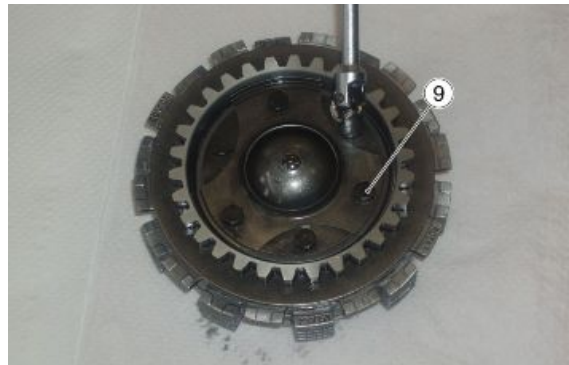


Controllo dischi frizione

- Svitare e togliere le sei viti di fissaggio M5 (9) trasversalmente e smontare la frizione.



IL DISCO SUPERIORE SERVE COME MOLLA E DEVE ESSERE RIMESSA NELLA STESSA POSIZIONE SUPERIORE.



- Controllare i dischi frizione rivestiti (5), lisci (6) e irregolari; Limite di distorsione max. 0,15 mm (0.0059 in)
- Controllare i dischi frizione rivestiti (5) usurati; Limite di usura, spessore min. 2,8 mm (0.110 in)



IL DISCO SUPERIORE SERVE COME MOLLA E DEVE ESSERE RIMESSA NELLA STESSA POSIZIONE SUPERIORE.

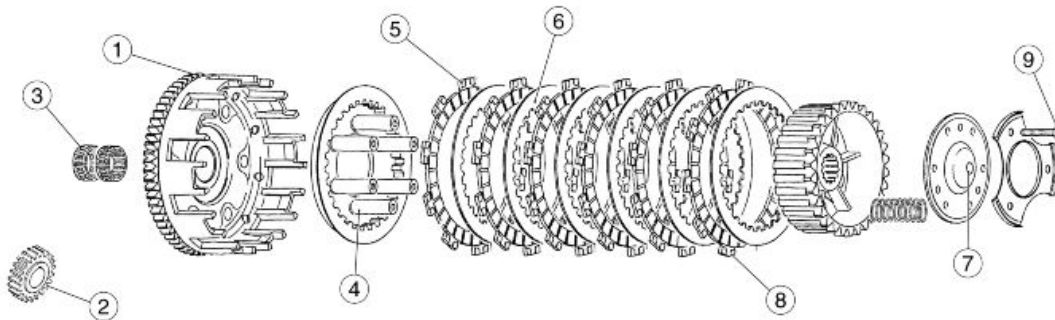
VERIFICARE:

- Fianchi dei denti della campana frizione (1) e dell'ingranaggio di comando (2).

- Gabbia e rullini dei due cuscinetti a rullini (3).
- Dentatura del disco interno (4).
- Rotture dei dischi di attrito (5).
- Rotture, segni o usura dei dischi interni frizione (6).
- La sfera (7) del disco di bloccaggio si deve muovere liberamente e non deve essere usurata.
- Nel rimontaggio della frizione fare attenzione che il disco frizione rivestito posto all'estremità superiore deve incastrarsi nelle fessure più corte (8).
- Avvitare le viti di fissaggio frizione (9) senza serrare, procedere al serraggio solo dopo l'installazione della frizione.

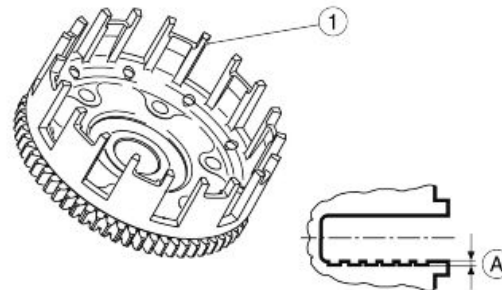


IL DISCO SUPERIORE SERVE COME MOLLA E DEVE ESSERE RIMESSA NELLA STESSA POSIZIONE SUPERIORE.



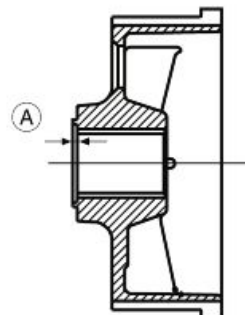
Controllo campana frizione

- Controllare le scanalature di guida usurate della campana frizione (1); la profondità di inserimento max (A) = 0,5 mm (0.020 in).



Controllo mozzo frizione

- Quando il mozzo frizione è usurato può creare dei problemi sullo scorrimento della campana. il mozzo è da sostituire se la superficie del mozzo ha superato il limite di usura. Limite di usura max. (A) 0,3 mm (0.012 in).



Montaggio frizione

- Verificare che sull'albero secondario vi siano installati i due cuscinetti a rullini.
- Installare la base frizione.



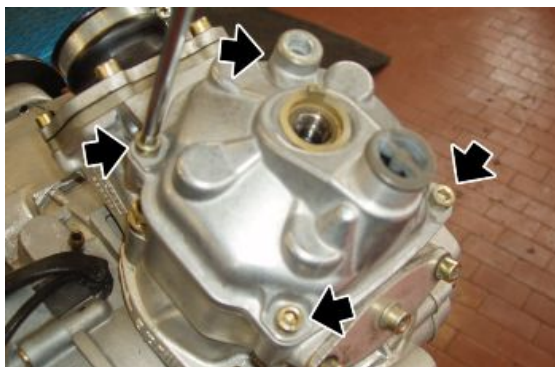
- Installare il pacco dischi preassemblato sulla base frizione precedentemente posizionata sull'albero secondario.



Testa e distribuzione

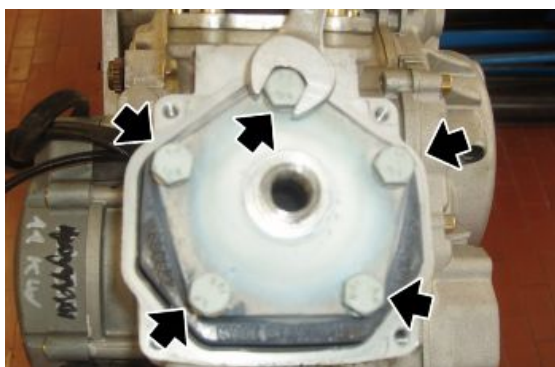
Rimozione coperchio testa

- Svitare e togliere le quattro brugole di fissaggio coperchio testa.
- Togliere il coperchio testa.
- Togliere entrambi gli anelli OR.



Rimozione testa

- Rimuovere il coperchio testa.
- Togliere le cinque brugole M8 e le rondelle di bloccaggio.
- Togliere l'insero camera di combustione insieme all'anello OR.



Vedi anche

[Rimozione coperchio testa](#)

Testa

Controllo testa

TESTA

- Eliminare i residui della combustione dalla camera di combustione e i depositi calcarei dalla superficie a contatto con l'acqua di raffreddamento.
- Assicurarsi che l'insero camera di combustione non presenti rotture e che la filettatura della candela sia in buone condizioni.
- Assicurarsi che le superfici di tenuta siano integre e lisce.



- La superficie di tenuta dell'inserto di combustione forma una leggera conicità partendo da un diametro di 63 mm (2.48 in).

COPERCHIO TESTATA

- Assicurarsi che le superfici di tenuta per i due anelli OR siano pulite.
- Assicurarsi che il coperchio testata non presenti rotture.

Gruppo termico

Rimozione cilindro

- Rimuovere la testa.
- Operando su entrambi i lati rimuovere le quattro viti di fissaggio recuperando le rondelle.
- Estrarre il cilindro ponendo particolare attenzione a non danneggiare il pistone.
- Rimuovere dalla base cilindro la guarnizione.



Vedi anche

[Rimozione testa](#)

Smontaggio pistone

- Rimuovere il cilindro.
- Togliere uno dei due seeger dello spinotto usando un attrezzo adeguato.

ATTENZIONE

PRIMA DI TOGLIERE L'ANELLO DI SICUREZZA DELLO SPINOTTO COPRIRE L'APERTURA DEL CARTER CON UN PANNO PER EVITARE CHE L'ANELLO CADA NEL CARTER STESSO.

NOTA BENE

NON E' NECESSARIO TOGLIERE ENTRAMBI GLI ANELLI DI SICUREZZA DELLO SPINOTTO.



- Spingere fuori lo spinotto con un punzone adeguato.

ATTENZIONE

MENTRE SI SPINGE LO SPINOTTO, TENERE SEMPRE IL PISTONE CON UNA MANO PER EVITARE CHE LA BIELLA SI PIEGHI.



- Rimuovere il pistone recuperando la gabbia a rullini.

ATTENZIONE

MENTRE SI SPINGE LO SPINOTTO, TENERE SEMPRE IL PISTONE CON UNA MANO PER EVITARE CHE LA BIELLA SI PIEGHI.

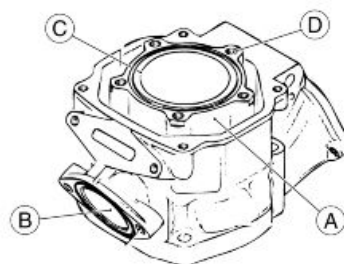


Vedi anche

[Rimozione cilindro](#)

Controllo cilindro

- Rimuovere i depositi calcarei dall'acqua dall'intercapedine di raffreddamento sul cilindro (A).
- Eliminare i residui della combustione dalla luce di scarico (B).
- Pulire e controllare la scanalatura dell'anello OR (C).
- Assicurarsi che tutte le filettature (D) siano in buone condizioni.
- Assicurarsi che tutte le superfici di tenuta siano piano e pulite.
- Verificare l'usura della parete cilindro.



Ovalizzazione: limite di usura max. 0,02 mm
(0.0008 in).

Controllo pistone

- Verificare se ci sono tracce di detonazione/battito in testa sull'area di "squish" e al centro del pistone.
- Assicurarsi che il pistone non presenti rotture, segni di pressione e di grippaggio.



LE LEGGERE RIGATURE POSSONO ESSERE ELIMINATE TRAMITE ABRASIONE USANDO TELA SMERIGLIO (GRANA 600 - 800).

- Pulire il cielo del pistone e il lato inferiore, come pure le scanalature della fascia elastica.



PULIRE ACCURATAMENTE LE SCANALATURE DELL'ANELLO COM UN RASCHIETTO O PREFERIBILMENTE CON UN PEZZO DI VECCHIA FASCIA ELASTICA.

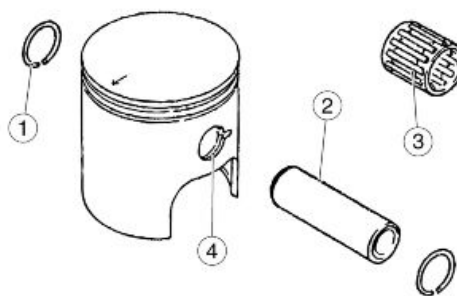
- Gioco tra pistone e parete = Diam. cilindro - Diam. pistone; Gioco nominale 0,020 mm - 0,035 mm (0.00079 - 0.00138 in) ; Limite di usura max. 0,080 mm (0.00315 in).



QUANDO IL LIMITE DI USURA VIENE OLTREPASSATO, USARE UN PISTONE SOVRADIMENSIONATO O SOSTITUIRE CILINDRO E PISTONE.

ALLA SOSTITUZIONE DEL PISTONE SOSTITUIRE ASSOLUTAMENTE ANCHE I DUE ANELLI DI SICUREZZA (1), LO SPINOTTO (2) E LA GABBIA A RULLINI (3).

- Lo spinotto (2) deve adattarsi al pistone senza considerevole gioco.
- Assicurarsi che le scanalature degli anelli di sicurezza (4) non siano usurate.



- Misurare il gioco assiale delle fasce con uno spessimetro; limite di usura max = 0,10 mm (0.0039 in).
- Distanza tra le estremità della fascia elastica. Distanza nominale tra le estremità 0,05 - 0,20 mm (0.0019 - 0.0079 in) Limite di usura max. 0,8 mm (0.032 in).



PER MISURARE LA DISTANZA TRA LE ESTREMITA' DI UNA FASCIA ELASTICA, POSIZIONARE LA FASCIA NEL CILINDRO USANDO IL PISTONE COME MEZZO DI SPINTA E CONTROLLARE LA DISTANZA CON UNO SPESSIMETRO.

Montaggio pistone

- Posizionare la guarnizione base cilindro.



LA GUARNIZIONE DEL CARTER NON DEVE ESSERE SPORGENTE NE RIENTRARE RISPETTO ALLA SUPERFICIE DELLA BASE DEL CILINDRO, PER EVITARE PERDITE DI LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO NEL CARTER.

- Posizionare un anello di sicurezza nella scanalatura del pistone.



USARE SOLO ANELLI DI SICUREZZA NUOVI. ASSICURARSI CHE LE ESTREMITA' APERTE DEGLI ANELLI DI SICUREZZA SIANO RIVOLTE VERSO IL BASSO.

- Applicare olio motore sui condotti di lubrificazione per i cuscinetti principali dell'albero motore e anche sui cuscinetti della testa e del piede di biella.
- Far scivolare la gabbia a rullini nella biella.



- Posizionare il pistone sulla biella ed inserire lo spinotto in sede portandolo in posizione.



PER SICUREZZA COPRIRE IL CARTER CON UN PANNO PULITO PER EVITARE CHE GLI ANELLI DI SICUREZZA CADANO NEL CARTER STESSO.



- Posizionare il secondo anello di sicurezza.



PER SICUREZZA COPRIRE IL CARTER CON UN PANNO PULITO PER EVITARE CHE GLI ANELLI DI SICUREZZA CADANO NEL CARTER STESSO.



Installazione cilindro

- Applicare la chiave per fasce elastiche.



ASSICURARSI CHE LE FASCE ELASTICHE SIANO DISPOSTE CON LE ESTREMITA' A FIANCO DEL PERNO DI FISSAGGIO NELLA SCANALATURA. APPLICARE OLIO PER MOTORI DUE TEMPI ALLA PARETE CILINDRO.

Attrezzatura specifica

AP0876973 Stringifasce 54 mm

- Posizionare il cilindro.



ACCOPIARE SOLO PISTONI E CILINDRI APPARTENENTI ALLE STESSSE FASCE DI TOLLERANZA.



- Rimuovere la chiave per fasce elastiche.
- Operando su entrambi i lati serrare trasversalmente il cilindro con i quattro dadi M8 con relative rondelle.



I DADI DI FISSAGGIO DEVONO ESSERE SERRATI NUOVAMENTE A MOTORE FREDDO DOPO I PRIMI 500 KM (310 MI).



Selezione cilindro

- Il codice dimensione cilindro è stampigliato sulla superficie della base cilindro.
- La lettura del diametro cilindro deve essere effettuata al PMS.
- La parte inferiore della superficie cilindro è soggetta soltanto a una leggera usura. Se la zona del PMS del cilindro è molto usurata (non si rilevano più il colore brillante, la ruvidità e la levigatura), si può desumere che il motore è stato fatto funzionare con carburante con eccessiva concentrazione di zolfo.



Cilindro "A" Diam. 54,000 - 54,010 mm (2.12597 - 2.12637 in) Diam 54,060 mm (2.12834 in)

Cilindro "AB" Diam. 54,010 - 54,015 mm (2.12637 - 2.12657 in) Diam 54,065 mm (2.12853 in)

Cilindro "B" Diam. 54,015 - 54,025 mm (2.12657 -
2.12696 in) Diam 54,065 mm (2.12893 in)

Selezione pistone

Effettuare la lettura del diametro pistone con un micrometro a una distanza di 11,5 mm dal bordo inferiore del pistone.

La dimensione nominale del pistone è impressa sul cielo del pistone.

I pistoni sono suddivisi in classi a seconda delle dimensioni caratteristiche:

- PISTONE "A", Diam. pistone = 53,98 mm (2.1252 in), limite di usura = 53,93 (2.1232 in), accoppiamento con cilindro: "A" o "AB".
- PISTONE "B", Diam. pistone = 53,99 mm (2.1256 in), limite di usura = 53,93 (2.1236 in), accoppiamento con cilindro: "B" o "AB".
- PISTONE "Sovradimensionamento 1", Diam. pistone = 54,00 mm (2.1260 in), limite di usura = 53,93 (2.1240 in), accoppiamento con cilindro: "B" o cilindro rilevigato.
- PISTONE "Sovradimensionamento 2", Diam. pistone = 54,00 mm (2.1264 in), limite di usura = 53,93 (2.1244 in), accoppiamento con cilindro: cilindro rilevigato.

I pistoni sono disponibili con diversi tipi di fasce, identificate dai relativi numeri di parte:

- PISTONE (cod. 294583); FASCIA ELASTICA di tipo cromato (cod. 215670)
- PISTONE (cod. 294587); FASCIA ELASTICA di tipo cromoceramico (cod. 215720)
- PISTONE (cod. 294589); FASCIA ELASTICA di tipo cromoceramico (cod. 215820)
- PISTONE (cod. 294588); FASCIA ELASTICA di tipo cromoceramico (nuovo tipo) (cod. 215825)



NEL CASO IN CUI IL PISTONE CHE PRESENTI USURA ECCESSIVA DOVUTA A FUNZIONAMENTO CON CARBURANTE DI QUALITA' INFERIORE (ALTO CONTENUTO DI ZOLFO), SONO CONSIGLIATI ANELLI IN CROMOCERAMICA E SI DOVREBBE USARE UN CARBURANTE DI MARCA DIVERSA.

Installazione testa

- Posizionare l'anello OR nella scanatura del cilindro.



- Posizionare la testa.
- Serrare procedendo a stella le cinque viti a testa esagonale di fissaggio testa complete di rondelle.

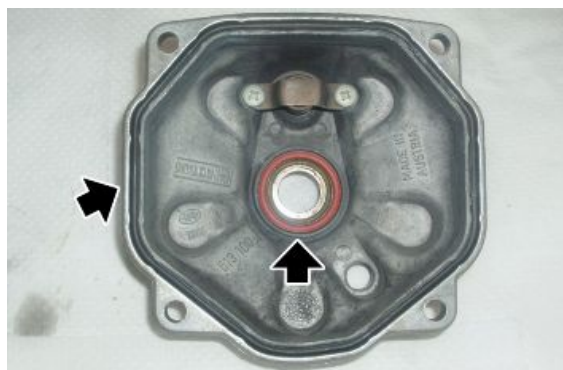


I DADI DI FISSAGGIO DEVONO ESSERE SERRATI NUOVAMENTE A MOTORE FREDDO DOPO I PRIMI 500 KM (310 MI).

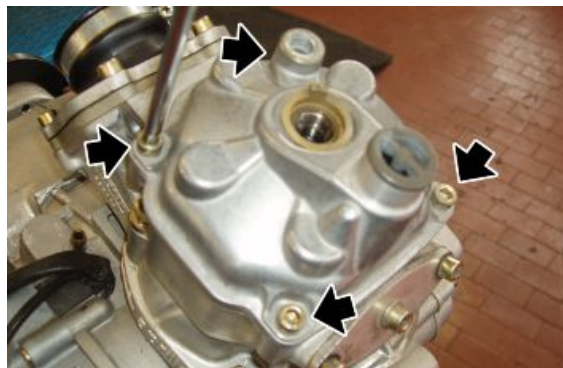


Installazione coperchio testa

- Posizionare gli anelli or.



- Posizionare il coperchio testa già dotato di termostato.
- Serrare trasversalmente le quattro viti di fissaggio coperchio testa.



Carter albero motore

Apertura carter

- Rimuovere l'anello di bloccaggio dell'albero motore e del contralbero.



- Rimuovere l'ingranaggio di comando dall'albero motore.



- Rimuovere i due ingranaggi contralbero con un attrezzo adatto.



- Rimuovere l'albero del cambio recuperando la rondella di spinta.



- Svitare e togliere la vite di fissaggio leva.



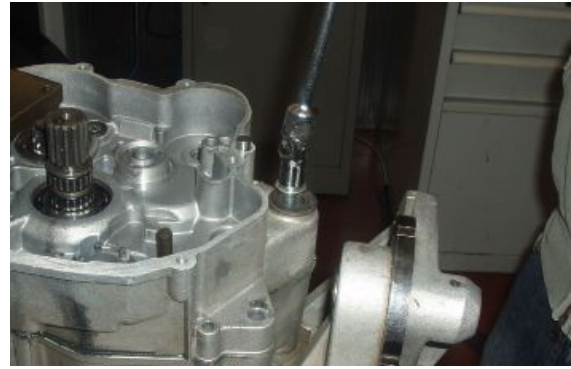
- Rimuovere la leva recuperando la relativa molla, l'anello distanziatore e la rondella.



- Svitare e togliere le nove viti di fissaggio semicarter.



- Svitare e togliere la vite del supporto.



- Posizionare il piatto estrattore.
- Posizionare le tre viti di fissaggio.
- Effettuare il perfetto centraggio del piatto rispetto all'albero motore.
- Serrare le tre viti di fissaggio.
- Avvitare l'estremità lunga filettata della vite estrattore nel piatto estrattore fino a che il semicarter lato frizione inizia a staccarsi. Agevolare la separazione dei semicarter recando dei colpi con un martello gommato sull'albero secondario facendo attenzione che i semicarter si separino parallelamente, procedendo con calma e attenzione evitando colpi sulle superfici di tenuta.
- Controllare la rondella di spinta dell'albero primario. Durante la separazione dei carter può rimanere incollata all'interno dei semicarter.
- Una volta distaccati i semicarter rimuovere l'utensile estrattore prima della separazione completa dei semicarter.



Attrezzatura specifica

AP0277455 Piatto estrattore per separazione dei semicarter

Rimozione albero motore

- Girare il semicarterm sul supporto in modo che il lato accensione sia rivolto verso l'alto.



- Posizionare il piatto estrattore e fissare con quattro viti di fissaggio M6 senza serrarle.
- Effettuare il corretto centraggio dell'utensile.
- Serrare le quattro viti di fissaggio M6.
- Inserire la vite estrattore con l'estremità lunga filettata nel piatto estrattore.



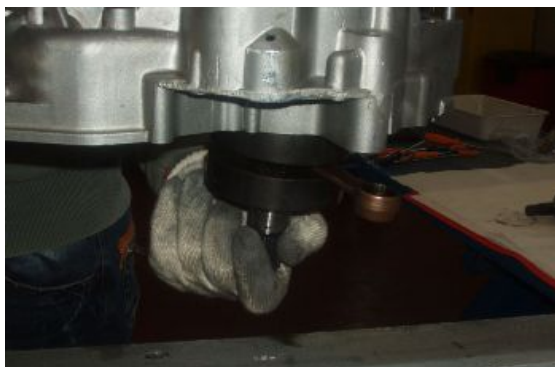
Attrezzatura specifica

AP0277455 Piatto estrattore per separazione dei semicarterm

- Agendo sulla vite del piatto estrattore far fuoriuscire l'albero motore.



FARE ATTENZIONE AL PESO DELL'ALBERO MOTORE QUANDO LO SI ESTRAE. SOSTENERLO ADEGUATAMENTE, IN MODO DA EVITARE DANNI.



Controllo semicarterm

- Pulire i semicarterm, i cuscinetti a sfera e tutte le guarnizioni cuscinetti con un detergente non aggressivo.



NON USARE SGRASSATORI O DILUENTI.

- Pulire tutte le superfici di tenuta.



FARE ATTENZIONE A NON DANNEGGIARE LE SUPERFICI DI TENUTA DURANTE LE OPERAZIONI DI PULIZIA.

- Controllare che non siano presenti spaccature o danni di altro genere sui semicartermi.
- Controllare i passaggi dell'olio dei cuscinetti principali non siano ostruiti e se necessario liberarli con aria compressa.
- Controllare che il perno della vite di contatto si muove facilmente e che la molla sia pre-tensionata. L'estremità arrotondata del perno non deve essere consumata. Fissare la vite di contatto con SILASTIC 732 RTV.
- Alla sostituzione della presa di alimentazione dell'acqua, fissare con LOCTITE 648.
- Assicurarsi che i paraolio non siano consumati o danneggiati.
- Controllare che tutti i cuscinetti a sfera si muovano senza problemi e non siano corrosi. Alla sostituzione dei cuscinetti a sfera, controllare l'interferenza nel carter. INTERFERENZA Min. = 0,010 mm (0.00039 in).

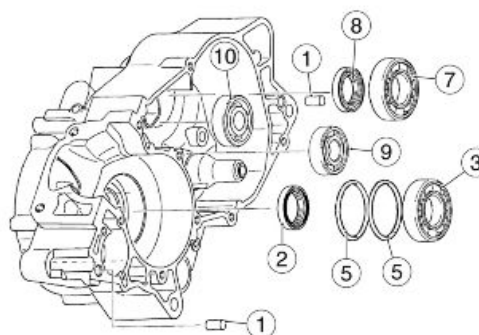


SOLO LE SEDI DEI CUSCINETTI A SFERA DEL DESMODROMICO SONO SCORREVOLI.

- Assicurarsi che nessuna delle superfici di tenuta sia danneggiata.
- Controllare che tutte le filettature siano in buone condizioni.

SEMICARTER LATO VOLANO

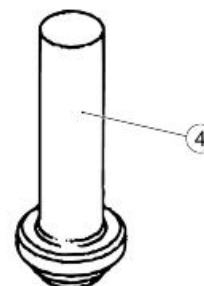
- Preriscaldare il semicarter a una temperatura approssimativa di 60 - 100 °C (140 - 212 °F).
- Togliere entrambi i perni di riferimento (1).



PER EVITARE DANNI ALLE SUPERFICI DI TENUTA PORRE IL SEMICARTER SU UNA SUPERFICIE PIANA ADEGUATA.

SEMICARTER LATO VOLANO

- Estrarre il paraolio (2) e il cuscinetto a sfere (3) dell'albero motore usando un punzone adeguato (4).



DIETRO AL CUSCINETTO A SFERE DELL'ALBERO MOTORE SONO COLLOCATI GLI SPESSORI PER IL GIOCO ASSIALE DELL'ALBERO MOTORE (5). IN CASO DI SOSTITUZIONE DEL CUSCINETTO A SFERA DEVE ESSERE SOSTITUITO ANCHE IL PARAOLIO.

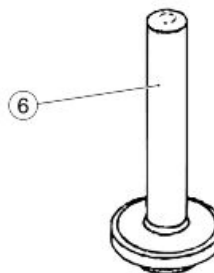
- Posizionare il paraolio dell'albero motore utilizzando un punzone (6).



IL CUSCINETTO A SFERE DELL'ALBERO MOTORE (3) VIENE MONTATO INSIEME ALL'ALBERO MOTORE DOPO AVER VERIFICATO IL GIOCO ASSIALE.

Attrezzatura specifica

AP0277875 Tampone montaggio per paraolio 230425



- Estrarre il cuscinetto a sfere (7) dell'albero primario con un punzone appropriato dopo aver rimosso il paraolio (8).



NON DANNEGGIARE L'ALLOGGIAMENTO DEL PARAOLIO DURANTE LA RIMOZIONE.

- Inserire il paraolio (8) dell'albero primario dall'interno verso l'esterno con un punzone di inserimento.

Attrezzatura specifica

AP0276502 Tampone montaggio per paraolio 930675

- Spingere il cuscinetto a sfere (7) dell'albero primario con un punzone adeguato.



LA PARTE CHIUSA DELLA GABBIA DEVE ESSERE RIVOLTA VERSO IL PARAOLIO.

- I cuscinetti a sfere dell'albero secondario (9) e del contralbero (10) possono essere estratti con l'estrattore per cuscinetti.



PORRE LA VECCHIA GUARNIZIONE DEL SEMICARTER SOTTO IL PIATTO ESTRATTORE PER EVITARE DANNI ALLA SUPERFICIE DI TENUTA.

Attrezzatura specifica

AP0277455 Piatto estrattore per separazione dei semicarterm

AP0276370 Bussola spaccata

AP0276372 Bussola spaccata

- I cuscinetti a sfere dell'albero secondario e del contralbero possono essere estratti con l'estrattore per cuscinetti.



LA PARTE POSTERIORE DELLA GABBIA DEL CUSCINETTO DEVE ESSERE RIVOLTA VERSO L'ESTERNO.

- Il cuscinetto a rullini per l'ingranaggio del motorino di avviamento può essere tirato fuori con un estrattore per cuscinetti.

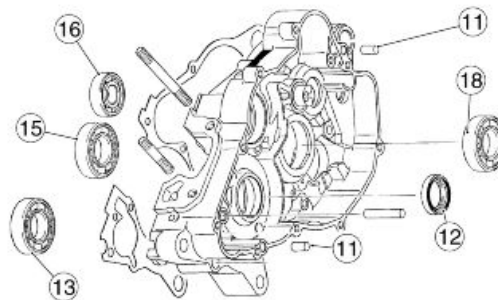
SEMICARTER LATO FRIZIONE

- Preriscaldare il semicarter ad una temperatura di 60 - 100 °C (140 - 212 °F).
- Estrarre entrambi i perni di riferimento (11) per il coperchio frizione.



PER EVITARE DANNI ALLE SUPERFICI DI TENUTA PORRE IL SEMICARTER SU UNA SUPERFICIE PIANA ADEGUATA.

- Estrarre il paraolio (12) dell'albero motore.
- Estrarre il cuscinetto a sfere (13) dell'albero motore usando un punzone adeguato. Rimontare seguendo la stessa procedura, con la parte chiusa della gabbia del cuscinetto rivolta verso l'interno.
- Per rimontare il paraolio (12) dell'albero motore spingerlo nella sua posizione dall'esterno verso l'interno con un punzone di inserimento (14).



IL BORDO DEL PARAOLIO DEVE ESSERE RIVOLTO VERSO L'ESTERNO. IL PARAOLIO NON DEVE POGGIARE SUL CUSCINETTO A SFERE.

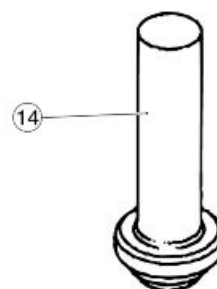
Attrezzatura specifica

**AP0277875 Tampone montaggio per paraolio
230425**

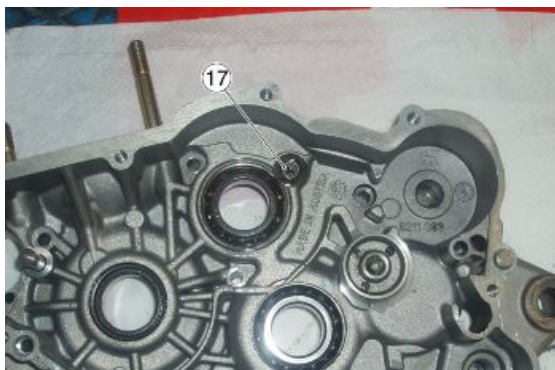
- Estrarre il cuscinetto a sfere (15) dell'albero secondario e dell'albero primario (16) con un punzone adeguato. Rimontare seguendo la stessa procedura.



LA PARTE CHIUSA DELLA GABBIA DEL CUSCINETTO DELL'ALBERO SECONDARIO (15) DEVE ESSERE RIVOLTA VERSO L'ESTERNO E SUL CUSCINETTO DELL'ALBERO PRIMARIO (16) LA PARTE CHIUSA DEVE ESSERE RIVOLTA VERSO L'INTERNO.



- Togliere la vite a testa svasata M5 (17) e la rondella di bloccaggio ed estrarre il cuscinetto a sfere (19) del contralbero. Per il montaggio del cuscinetto seguire la stessa procedura, fissando la vite a testa svasata M5 con la LOCTITE 221.

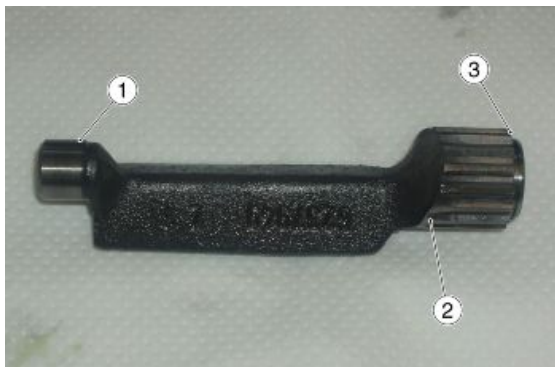


LA PARTE CHIUSA DELLA GABBIA DEL CUSCINETTO A SFERE DEVE ESSERE RIVOLTA VERSO L'ESTERNO.

- Premere entrambi i perni di riferimento (11) nella loro posizione nel coperchio frizione.

Controllo Contralbero

- Controllare l'usura del contralbero: (1) Sede cuscinetto lato volano, Diametro limite di usura minimo 14,94 mm (0.5882 in) ; (2) Sede cuscinetto lato frizione Diametro limite di usura minimo 24,94 mm (0.9819 in).
- Assicurarsi che la scanalatura dell'anello di bloccaggio (3) non sia usurata o danneggiata.
- Controllare l'usura della dentatura interna (4) ed esterna (5) degli ingranaggi di comando del contralbero.



GLI INGRANAGGI E GLI ANELLI OR SULLA PARTE POSTERIORE DELL'INGRANAGGIO DEL CONTRALBERO SULL'ALBERO MOTORE DEVONO ESSERE SOSTITUITI DOPO 15000 KM.

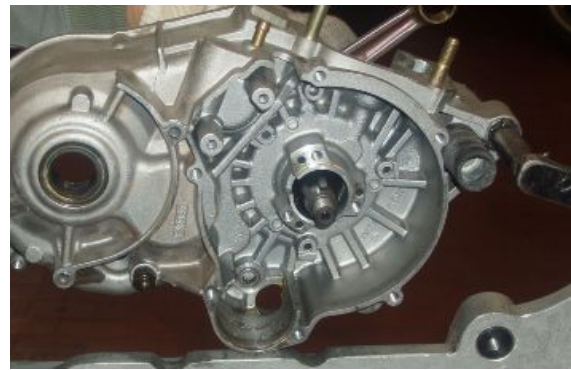


Installazione albero motore



QUANDO SI EFFETTUA IL RIMONTAGGIO, SOSTITUIRE SEMPRE LE GUARNIZIONI, GLI ANELLI ELASTICI DI SICUREZZA, GLI ANELLI OR E I PARAOLIO RIMOSSI.

- Preriscaldare il carter a 90 - 100 °C (194 - 212 °F).
- Fissare il semicarter lato volano sul supporto serrando la vite e il distanziale.
- Se necessario, posizionare gli spessori richiesti nel semicarter lato volano.
- Applicare LOCTITE Anti-Seize sulle sedi dei cuscinetti dell'albero motore.
- Scaldare i carter motore.
- Posizionare i cuscinetti nelle sedi carter.
- Montare l'albero motore nel carter caldo.



NON SPINGERE MAI IL GRUPPO ALBERO MOTORE NEL CARTER BATTENDO CON UN MARTELLO.

Attrezzatura specifica

AP0277917 Staffatura



SE IL CARTER, L'ALBERO MOTORE O I CUSCINETTI PRINCIPALI DELL'ALBERO MOTORE SONO STATI SOSTITUITI, IL GIOCO ASSIALE DELL'ALBERO DEVE ESSERE REGOLATO NUOVAMENTE.

- Posizionare il piatto estrattore con due brugole M6x16.
- Dopo aver posizionato la piastra effettuare il serraggio delle viti, non utilizzare le due brugole utilizzate per il posizionamento, ma utilizzare i fori contrassegnati con il numero tre.
- Inserire completamente l'estremità corta filettata della vite estrattore nel piatto estrattore.
- Inserire l'albero motore nella maschietta della vite estrattore girando l'albero in senso orario fino a quando non si blocca.



- Spingere l'albero motore completamente nel carter girando la vite estrattore in senso antiorario. Durante l'operazione di inserimento, tenere la biella nella direzione dell'asse cilindro.
- Dopo aver completato l'inserimento, svitare e togliere le viti di fissaggio piatto estrattore.
- Girare la vite estrattore in senso orario fino a che il piatto estrattore inizia a sollevarsi.
- Tenere ferma la vite estrattore e girare l'albero motore in senso antiorario, rimuovendo così il gruppo piatto estrattore dal motore.

Attrezzatura specifica

AP0277455 Piatto estrattore per separazione dei semicarter

Accoppiamento carter

- Svitare e togliere il bullone di fissaggio e il distanziale dal supporto.
- Applicare LOCTITE Anti-Seize a ciascuna sede cuscinetto degli alberi.
- Posizionare la guarnizione carter sul semicarter lato volano.
- Inserire l'OR sull'albero motore.



USARE SEMPRE GUARNIZIONI NUOVE.

NOTA BENE

SI PUO' INGRASSARE LA CARBURAZIONE CARTER PER MANTENERLA IN POSIZIONE. LA GUARNIZIONE CARTER DEVE COMBACIARE CON TUTTI I FORI DEL CARTER. PROCEDERE CON CURA IN MODO CHE IL GIUNTO NON PRESENTI RISCHI DI PERDITE.

- Riscaldare il semicarter lato frizione a 50 - 60 °C e unirlo al semicarter lato volano.



USARE SEMPRE GUARNIZIONI NUOVE.

NOTA BENE

SI PUO' INGRASSARE LA CARBURAZIONE CARTER PER MANTENERLA IN POSIZIONE. LA GUARNIZIONE CARTER DEVE COMBACIARE CON TUTTI I FORI DEL CARTER.



PROCEDERE CON CURA IN MODO CHE IL GIUNTO NON PRESENTI RISCHI DI PERDITE.

- Rifissare il carter sul supporto avvitando i bulloni.
- Avvitare i due semicarter con nove brugole M6.



SERRARE LE VITI TRASVERSALMENTE INIZIANDO GRADUALMENTE DAL CENTRO DEL CARTER. USARE UN ANELLO DI TENUTA AGGIUNTIVO SULLA VITE DI SCARICO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO. TAGLIARE LE PARTI SPORGENTI DELLE GUARNIZIONI CARTER SUL CENTRAGGIO CILINDRO USANDO UN COTELLO E FACENDO PERO' ATTENZIONE A NON DANNEGGIARE LA SUPERFICIE DI TENUTA.

- Fissare la molla, l'anello, la leva e la rondella con la brugola M6.

NOTA BENE

ASSICURARSI CHE LA LEVA SI MUOVA LIBERAMENTE.



- Inserire l'albero del cambio preassemblato nel carter.



METTERE L'INGRANAGGIO IN FOLLE E ASSICURARSI CHE L'ALBERO SECONDARIO E L'ALBERO PRIMARIO SI MUOVANO LIBERAMENTE. INNESTARE LA 3a MARCIA E GIRARE L'ALBERO SINISTRA E VERSO DESTRA FINO A CHE IL NOTTOLINO TOCCA IL RISPETTIVO PERNO SUL DESMODROMICO. IL GIOCO DEVE ESSERE UGUALE SU ENTRAMBI I LATI. IN CASO DI GIOCO DIVERSO, L'ALETTA DEVE ESSERE PIEGATA QUANTO NECESSARIO.



- Posizionare i due ingranaggi comando contralbero.



ASSICURARSI CHE TUTTI I SEGNI SIANO ALLINEATI.

- Posizionare l'ingranaggio di comando albero motore.

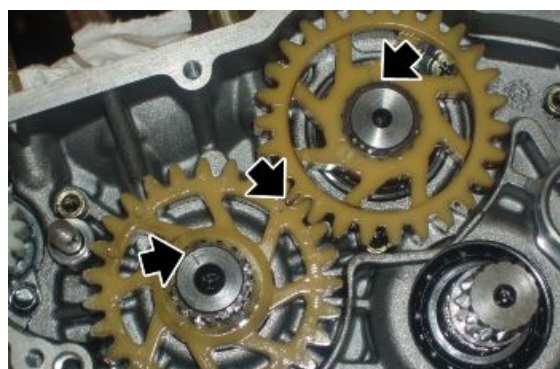


- Posizionare i seeger di bloccaggio del comando albero motore e del comando contralbero.



NON RIUTILIZZARE MAI ANELLI DI BLOCCAGGIO USATI. AL MOMENTO DELL'USO DELL'ANELLO DI BLOCCAGGIO FARE ATTENZIONE A NON ALLARGARLO PIU' DEL NECESSARIO. ASSICURARSI CHE GLI ANELLI SIANO COMPLETAMENTE INSERITI NELLA SCANALATURA.





Lubrificazione

Pompa olio

Rimozione

- Posizionare il supporto del motore in modo da rendere agevole l'operazione di rimozione pompa olio.
- Svitare e togliere le due viti di fissaggio pompa olio.

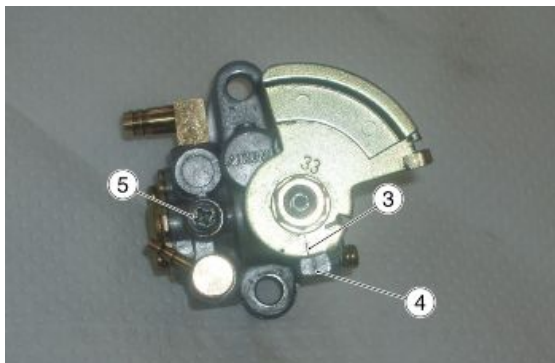
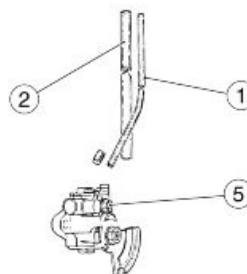


- Rimuovere la pompa olio e l'anello OR sottostante, recuperando i tubi dell'olio e i passatubi.



Verifica

- Assicurarsi che i condotti di mandata (1) e di aspirazione (2) non perdano e non siano porosi nei punti di connessione. Sostituire se necessario.
- Pulire il serbatoio olio, il filtro serbatoio olio e il condotto di alimentazione dell'olio.
- Sostituire sempre la pompa dell'olio se danneggiata o in caso di perdite.
- Dopo l'installazione del cavo flessibile della pompa dell'olio, regolare in modo che in posizione di folle i segni sulla leva della pompa (3) e sull'alloggiamento della pompa (4) si allineino.



SPURGO

La pompa dell'olio e i condotti devono essere spurgati nei casi seguenti:

- Prima di far partire la moto per la prima volta;
- Ogni volta che il motore ha operato con il serbatoio dell'olio vuoto;
- Dopo la sostituzione di componenti del sistema di lubrificazione.

Per spurgare La pompa o i condotti dell'olio, aprire la vite di spurgo (5).

Spurgare l'olio fino a che non è completamente privo di bolle d'aria.

Quando l'olio e' totalmente privo di bolle, richiudere la vite di spurgo (5).

Con il motore in funzione, controllare il corretto funzionamento della pompa dell'olio sul condotto di mandata.

Valvola SAS

Allo scopo di limitare l'emissione di CO e HC su veicoli non provvisti di sonda lambda, viene realizzata una post-combustione dei gas di scarico tramite l'immissione di aria ambiente (quindi ricca di O₂) nel flusso dei gas combusti.

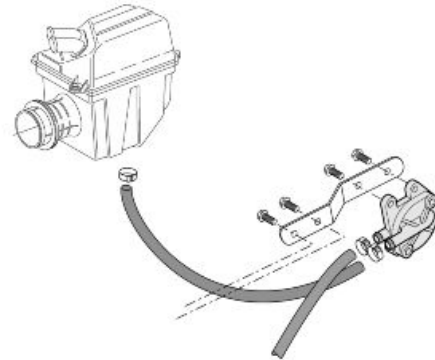
Questo sistema si rende particolarmente necessario quando il motore si trova a regime di minimo e durante la fase di riscaldamento poiché, in queste condizioni, il catalizzatore non è in grado di attivare spontaneamente la reazione di post-combustione.

Grazie al sistema di aria secondaria SAS, la post-combustione si attiva immediatamente fuori alla camera di combustione, realizzando un primo abbattimento di CO e HC e, grazie al calore sviluppato, accelera la regimazione termica del catalizzatore. Il sistema SAS sfrutta la fluttuazione della pressione nello scarico.

Nelle fasi in depressione (alla fine del lavaggio) lo scarico aspira aria fresca dal circuito aria secondaria; i gas incombusti in uscita dalla camera di combustione, caldi ed ancora attivi, trovandosi in ambiente fortemente ossidante, proseguono e completano la combustione.

Nelle fasi in sovrappressione la valvola aria secondaria (a lamella) chiude il circuito impedendo flussi di ritorno.

La valvola aria secondaria è dotata di cut-off, azionato tramite un presa di depressione sul collettore di aspirazione, che chiude la circolazione di aria secondaria nelle fasi di rilascio per evitare un eccessivo smagrimento dei gas di scarico che provocherebbe scoppi in marmitta dannosi per le valvole di scarico e il catalizzatore.



DURANTE LA REGOLAZIONE DEL CO E' NECESSARIO DISATTIVARE IL SISTEMA ARIA SECONDARIA IN QUANTO LA DILUIZIONE DEI GAS DI SCARICO PROVOCATA DAL SISTEMA, FALSA LA LETTURA DELLA PERCENTUALE DI MONOSSIDO DI CARBONIO.
PER LA DISATTIVAZIONE DEL SISTEMA SAS VEDI REGOLAZIONE CO.



DOPO LA REGOLAZIONE DEL CO, RICORDARSI DI RIPRISTINARE IL SISTEMA ARIA SECONDARIA IN QUANTO IL VEICOLO FUNZIONA REGOLARMENTE ANCHE CON IL SISTEMA DISATTIVATO MA IN TALI CONDIZIONI AUMENTANO LE EMISSIONI NOCIVE. LA MANCATA CIRCOLAZIONE D'ARIA POTREBBE INOLTRE CAUSARE IL SURRISCALDAMENTO, CON CONSEGUENTE DANNEGGIAMENTO, DEI RACCORDI E DELLE TUBAZIONI DEL SISTEMA SAS.



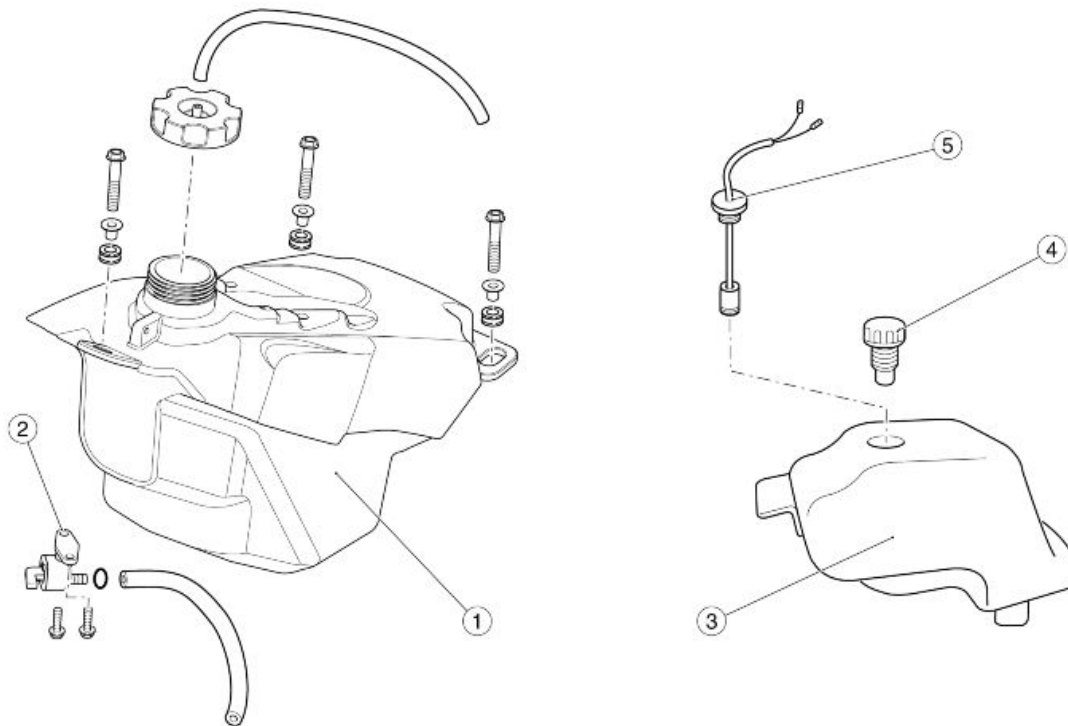
PER BLOCCARE LA CIRCOLAZIONE DI ARIA UTILIZZARE SOLO SISTEMI APPROPRIATI; L'UTILIZZO DI TAPPI PER BLOCCARE LA PRESA D'ARIA IN SCATOLA FILTRO PUO' PROVOCARE DANNI DA SURRISCALDAMENTO AL SISTEMA ARIA SECONDARIA E, IN CASO DI DIMENTICANZA, IL TAPPO POTREBBE ENTRARE NEL CONDOTTO DI ASPIRAZIONE DURANTE L'UTILIZZO DEL VEICOLO, PROVOCANDO IL BLOCCAGGIO DELLA VALVOLA A FARFALLA CON CONSEGUENTE PERDITA DI CONTROLLO DEL VEICOLO.

INDICE DEGLI ARGOMENTI

ALIMENTAZIONE

ALIM

Schema del circuito



Legenda:

1. Serbatoio carburante
2. Rubinetto carburante
3. Serbatoio olio miscelatore
4. Tappo serbatoio olio
5. Indicatore livello olio

Carburatore

Rimozione

- Rimuovere il serbatoio carburante.
- Svitare le due viti.



- Rimuovere la valvola gas lasciandola vincolata al cavo gas.



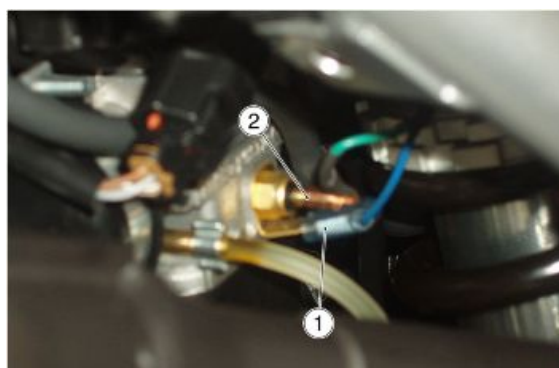
- Rimuovere la vite.



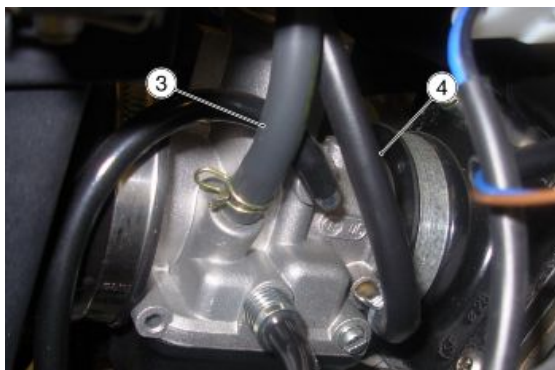
- Rimuovere il comando avviamento a freddo, lasciandolo vincolato al cavo.



- Scollegare i connettori (1) e (2).



- Operando dal lato destro rimuovere il tubo di depressione pompa benzina (3), e il tubo benzina (4).



- Allentare le fascette.



- Rimuovere la fascetta e sfilare il tubo cassa filtro.



- Strozzare il tubo olio mix con una fascetta e rimuoverlo dal carburatore.



- Ruotare il carburatore verso sinistra.



- Rimuovere il carburatore.
- Per il rimontaggio procedere in senso opposto alla procedura descritta.
- Porre particolare attenzione al posizionamento dei tubi benzina.

ATTENZIONE

POSIZIONANDO I TUBI BENZINA IN MANIERA ERRATA SI PUO' CAUSARE LO SCHIACCIAMENTO CON CONSEGUENTE FUNZIONAMENTO IRREGOLARE E / O GRAVE DANNEGGIAMENTO DEL MOTORE.

Smontaggio

Smontaggio carburatore

- Rimuovere le due viti e sfilare il gruppo valvola gas / sensore posizione valvola gas.



- Rimuovere il riscaldatore.



- Rimuovere il tappo della vaschetta.



- Rimuovere dal tappo il getto di massimo.



- Rimuovere il getto di minimo.



- Rimuovere il getto d'avviamento.



- Rimuovere il sensore posizione valvola farfalla.



Rimontaggio carburatore

- Assicurarsi che il rinvio del TPS (5) sia ruotato completamente in senso orario, il braccetto di comando (6) deve essere nella posizione di massima estensione.



- Montare il sensore con l'occhiello di fissaggio spostato a sinistra rispetto la corretta posizione di fissaggio.



- Ruotare il sensore in senso orario, fino ad allineare gli occhielli e fissare la posizione con la relativa vite.

**ATTENZIONE**

AL TERMINE DI QUESTA OPERAZIONE E' INDISPENSABILE ESEGUIRE L'APPRENDIMENTO DELLA POSIZIONE DI MASSIMO E MINIMO DELLA VALVOLA GAS TRAMITE L'APPOSITA FUNZIONE DELLO STRUMENTO DI DIAGNOSI AXONE.

Accensione**Uso Axone per impianto accensione****Accensione****ATTENZIONE**

SALVO OVE SPECIFICATO, I VALORI INDICATI SONO SOLO A TITOLO DI ESEMPIO.

Schermata ISO**SCHERMATA ISO**

Caratteristica	Descrizione / Valore
Mappatura	SX125_28
Lettura mappa attiva	1 / 2 indica se la centralina è di serie (1) oppure se la centralina è stata modificata per utilizzo racing in pista (2)
Codice hardware	APG01
Numero di serie	12
Versione hardware centralina	B00
Versione software	APG1_210
Codice omologazione	AC29
Tipo di motore	RS125
Data riprogrammazione o di produzione	22 / 11 / 2006

Schermata parametri motore

LETTURA PARAMETRI MOTORE

Caratteristica	Descrizione / Valore
Giri del motore	rpm, rilevato con sensore di rilevamento giri albero motore
Apertura farfalla	%, l'indicazione va da 0 a 100%
Temperatura dell'aria	23 °C, in caso di perdita del segnale, la centralina imposta il valore di 50 °C
Tensione della batteria	12 V
Anticipo dell'accensione	12 °, anticipo accensione rispetto PMS
Tempo di warm - up (trascorso dal KEY ON)	s
Velocità del veicolo	0 km / h

Schermata attivazione dispositivi

ATTIVAZIONE DISPOSITIVI

Caratteristica	Descrizione / Valore
Cancellazione degli errori	Premendo il tasto 'invio' si effettua il passaggio degli errori da memorizzati (MEM) a storici (STO). Alla successiva connessione tra Axone e la centralina gli errori storici (STO) non verranno più visualizzati
Bobina	Viene effettuata l'attivazione della bobina per cinque volte
Valvola di scarico	Viene effettuata l'attivazione dell'elettrovalvola per cinque volte
Elettrovalvola aria aspirata	Viene effettuata l'attivazione dell'elettrovalvola per cinque volte
Contagiri	L'indice si deve posizionare a 10000 giri per due secondi
Indicatore della velocità	Permette l'attivazione del tachimetro a 100 km / h

Schermata visualizzazione errori

ATTENZIONE

SE SI RISCOVTRANO PROBLEMI NEL MOTORE, LA CENTRALINA NON ACCENDE LA SPIA EFI. LA SPIA EFI E' INATTIVA SU QUESTO VEICOLO.

L'OPERATORE CHE RISCOVTRA ANOMALIE SUL MOTORE, DEVE EFFETTUARE TUTTE LE VERIFICHE PREVISTE DALL'AXONE, AL FINE DI ASSICURARSI DI AVER CONTROLLATO MINUZIOSAMENTE IL MOTORE.

VISUALIZZAZIONE ERRORI

Caratteristica	Descrizione / Valore
EEPROM : errore checksum. Segnale non plausibile	Errore interno della centralina
EEPROM zona dati non valida : ripristinati i valori di default	Errore interno della centralina
Sensore posizione albero motore Circuito aperto	Rilevata una mancanza di continuità tra il pin 9 ed il pin 3 del connettore minore della centralina
Sensore posizione albero motore Cortocircuito a massa	Rilevata una continuità con la massa al pin 9
Sensore posizione albero motore Segnale non plausibile	Rilevata una tensione anomala a causa di una resistenza elettrica non prevista nel circuito di connessione al sensore giri: tra pin 9 e pin 3 del connettore piccolo della centralina
Condensatore di accensione Cortocircuito a massa	Errore rilevato sul sistema di carica del condensatore interno alla centralina : verificare la corretta alimentazione e la corretta connessione di massa della centralina
Bobina accensione (circuito aperto)	Rilevata mancanza di connessione a massa sul pin 14
Mancata accensione	Errore rilevato sul sistema di carica del condensatore interno alla centralina : verificare la corretta alimentazione e la corretta connessione di massa della centralina
Mancata accensione	Errore rilevato sul sistema di carica del condensatore interno alla centralina : verificare la corretta alimentazione e la corretta connessione di massa della centralina
Segnale dell'albero motore errato. Segnale non plausibile	Errore anomalo rilevato dalla centralina
Tensione d'alimentazione troppo bassa. Sotto livello minimo	Rilevata al pin 3 del connettore maggiore della centralina una tensione inferiore a 10 V per un tempo superiore ai 10 secondi

Caratteristica	Descrizione / Valore
Tensione d'alimentazione troppo alta. Sopra il livello massimo	Rilevata al pin 3 del connettore maggiore della centralina una tensione superiore a 15,5 V per un tempo superiore ai 20 secondi
Sensore di posizione della farfalla cortocircuito a positivo	Rilevata al pin 13 (ingresso segnale posizione farfalla) una tensione prossima a 5 V
Sensore di posizione della farfalla Circuito aperto o cortocircuito verso	Rilevata al pin 13 (ingresso segnale posizione farfalla) una tensione prossima a 0 V
Sensore di posizione della farfalla Fuori range	Rilevata al pin 13 (ingresso segnale posizione farfalla) una tensione inferiore a quella memorizzata con l'autoapprendimento farfalla posizione minima oppure una tensione superiore a quella memorizzata con l'autoapprendimento farfalla posizione massima
Controllo solenoide valvola di scarico cortocircuito a positivo	Rilevata al pin 1 una tensione elevata. Se la Mappa attiva è 1 l'errore è disattivato
Controllo solenoide valvola di scarico. Circuito aperto o cortocircuito verso	Rilevata al pin 1 una tensione troppo bassa o nulla. Se la Mappa attiva è 1 l'errore è disattivato
Valvola del collettore di aspirazione cortocircuito a positivo	Rilevata al pin 7 una tensione elevata (rilevata solo in caso di avviamento motore). Se la Mappa attiva è 2 l'errore è disattivato
Valvola del collettore di aspirazione. Circuito aperto o circuito verso	Rilevata al pin 7 una tensione troppo bassa o nulla. Se la Mappa attiva è 2 l'errore è disattivato
Sensore di temperatura aria aspirata. Cortocircuito a massa	Rilevata al pin 4 una tensione troppo bassa o nulla. Se la Mappa attiva è 2 l'errore è disattivato. In ogni caso, Mappa attiva 1 oppure 2, viene impostato un valore di recovery pari a 50°C
Sensore di temperatura aria aspirata. Circuito aperto o cortocircuito verso	Rilevata al pin 4 una tensione eccessiva. Se la Mappa attiva è 2 l'errore è disattivato. In ogni caso, Mappa attiva 1 oppure 2, viene impostato un valore di recovery pari a 50° C

Schermata parametri regolabili

PARAMETRI REGOLABILI

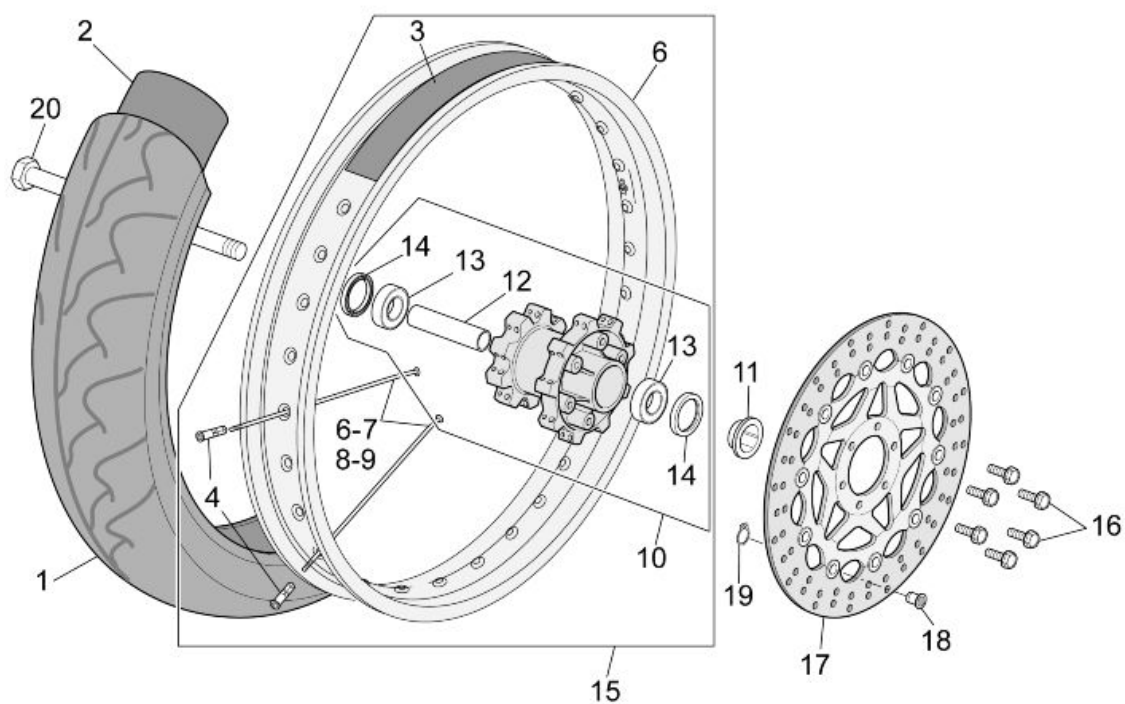
Caratteristica	Descrizione / Valore
Autoapprendimento farfalla posizione minima	Permette di memorizzare il valore di riferimento della farfalla in posizione di battuta: se il valore di tensione rilevato è anomalo o variabile la memorizzazione non viene effettuata e l'Axone indica la situazione anomala.
Autoapprendimento farfalla posizione massima	Permette di memorizzare il valore di riferimento della farfalla in posizione di massima apertura ruotando la manopola gas al massimo: se il valore di tensione rilevato è anomalo o variabile la memorizzazione non viene effettuata e l'Axone indica la situazione anomala

INDICE DEGLI ARGOMENTI

SOSPENSIONI

SOSP

Anteriore



Legenda:

1. Pneumatico
2. Camera d'aria
3. Flap ruota
4. Nipples
5. Cerchio
6. Raggio ruota anteriore
7. Raggio ruota anteriore
8. Raggio ruota anteriore
9. Raggio ruota anteriore
10. Mozzo
11. Distanziale ruota
12. Distanziale cuscinetti
13. Cuscinetto mozzo
14. Paraolio
15. Ruota anteriore nuda
16. Vite TSPEI
17. Disco freno
18. Magnete

19. Anello Seeger

20. Perno mozzo anteriore

Rimozione ruota anteriore

ATTENZIONE

NELLO SMONTAGGIO PORRE ATTENZIONE A NON DANNEGGIARE LE TUBAZIONI, I DISCHI E LE PASTIGLIE DEI FRENI.

- Posizionare il veicolo sull'apposito cavalletto di sostegno posteriore OPTIONAL.

ATTENZIONE

ASSICURARSI DELLA STABILITA' DEL VEICOLO.

CON L'AIUTO DI UN SECONDO OPERATORE, MANTENERE FERMO IL MANUBRIO IN ASSETTO DI MARCIA IN MODO CHE LO STERZO SIA BLOCCATO.

- Svitare e togliere le due viti di fissaggio pinza freno anteriore.
- Rimuovere la pinza freno.

ATTENZIONE

NON AZIONARE LA LEVA DEL FRENO ANTERIORE DOPO AVER RIMOSSO LA RUOTA, ALTRIMENTI I PISTONCINI DELLA PINZA POTREBBE FUORIUSCIRE DALLA SEDE, CAUSANDO LA PERDITA DEL LIQUIDO FRENI.



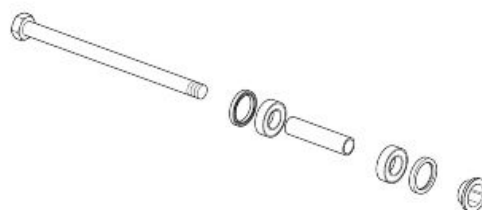
- Operando sul lato destro, allentare le due viti.



- Operando dal lato destro, svitare e togliere il tappo.



- Sistemare sotto allo pneumatico un sostegno per mantenere la ruota in posizione dopo averla liberata.
- Sfilare il perno ruota dal lato sinistro.



- Recuperare il distanziale dal lato sinistro.
- Rimuovere la ruota sfilandola anteriormente.

Controllo ruota anteriore

ATTENZIONE

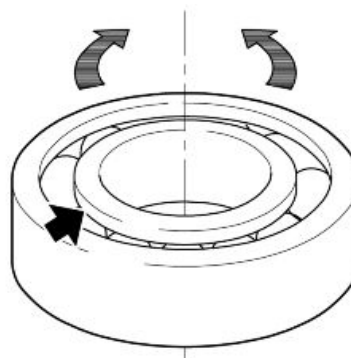
CONTROLLARE L'INTEGRITA' DI TUTTI I COMPONENTI E IN PARTICOLAR MODO QUELLI CHE SONO INDICATI DI SEGUITO.

CUSCINETTI

Ruotare manualmente l'anello interno che deve ruotare dolcemente, senza impedimenti e/o rumorosità.

Non si devono riscontrare giochi assiali.

I cuscinetti che presentano questi inconvenienti devono essere sostituiti.



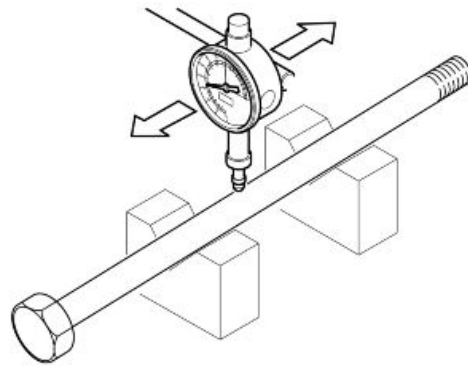
GUARNIZIONI

Controllare l'integrità delle guarnizioni; se presentano danneggiamenti o eccessiva usura sostituirle.

PERNO RUOTA

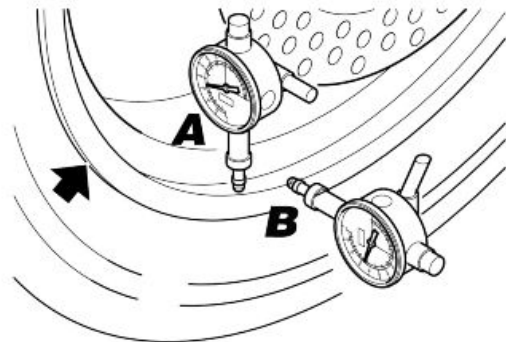
Utilizzando un comparatore, controllare l'eccentricità del perno. Se l'eccentricità supera il valore limite, sostituire il perno.

Eccentricità massima: 0,25 mm (0.0098 in).

**CERCHIO**

Utilizzando un comparatore, controllare che l'eccentricità radiale (A) ed assiale (B) del cerchio non superi il valore limite. Una eccessiva eccentricità è di solito causata dai cuscinetti usurati o danneggiati. Se dopo la sostituzione dei cuscinetti il valore non rientra nel limite indicato, sostituire il cerchio.

Eccentricità radiale ed assiale massima: 2 mm.

**PNEUMATICO**

Controllare lo stato del pneumatico.

Installazione ruota anteriore

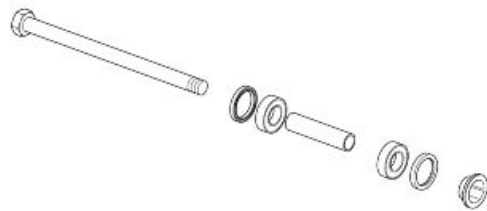
- Stendere un velo di grasso lubrificante su tutta la lunghezza del perno ruota.

ATTENZIONE

NEL RIMONTAGGIO PORRE ATTENZIONE A NON DANNEGGIARE LE TUBAZIONI, I DISCHI E LE PASTIGLIE DEL FRENO.

ATTENZIONE

IL DISTANZIALE DEVE ESSERE POSIZIONATO CON IL LATO DI DIAMETRO MAGGIORE RIVOLTO VERSO LO STELO DESTRO DELLA FORCELLA.



- Posizionare in sede sulla ruota il distanziale.
- Posizionare la ruota tra gli steli della forcella sopra al sostegno.



PERICOLO DI LESIONI. NON INSERIRE LE DITA PER ALLINEARE I FORI.

- Spostare la ruota fino ad allineare il foro centrale ai fori sulla forcella.
- Operando dal lato sinistro, infilare completamente il perno ruota.



- Serrare il tappo manualmente.
- Bloccare la rotazione del perno ruota.
- Serrare completamente il tappo.



OPERARE CON CAUTELA PER NON DANNEGGIARE LE PASTIGLIE FRENI.



- Infilare sul disco la pinza freno e posizionarla con i fori di fissaggio allineati ai fori sul supporto.

ATTENZIONE

NEL RIMONTAGGIO DELLA PINZA FRENO, SOSTITUIRE LE VITI DI FISSAGGIO PINZA CON DUE VITI NUOVE DELLO STESSO TIPO.

- Avvitare e serrare le due viti di fissaggio pinza freno.
- Con la leva freno anteriore azionata, premere ripetutamente sul manubrio, facendo affondare la forcella. In questo modo si permetterà l'assestamento degli steli della forcella in modo appropriato.
- Serrare le due viti del morsetto perno ruota.



- Rimuovere il cavalletto di sostegno anteriore OPTIONAL.
- Rimuovere il cavalletto di sostegno posteriore OPTIONAL.

ATTENZIONE

DOPO IL RIMONTAGGIO, AZIONARE RIPETUTAMENTE LA LEVA DEL FRENO ANTERIORE E CONTROLLARE IL CORRETTO FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA FRENANTE.

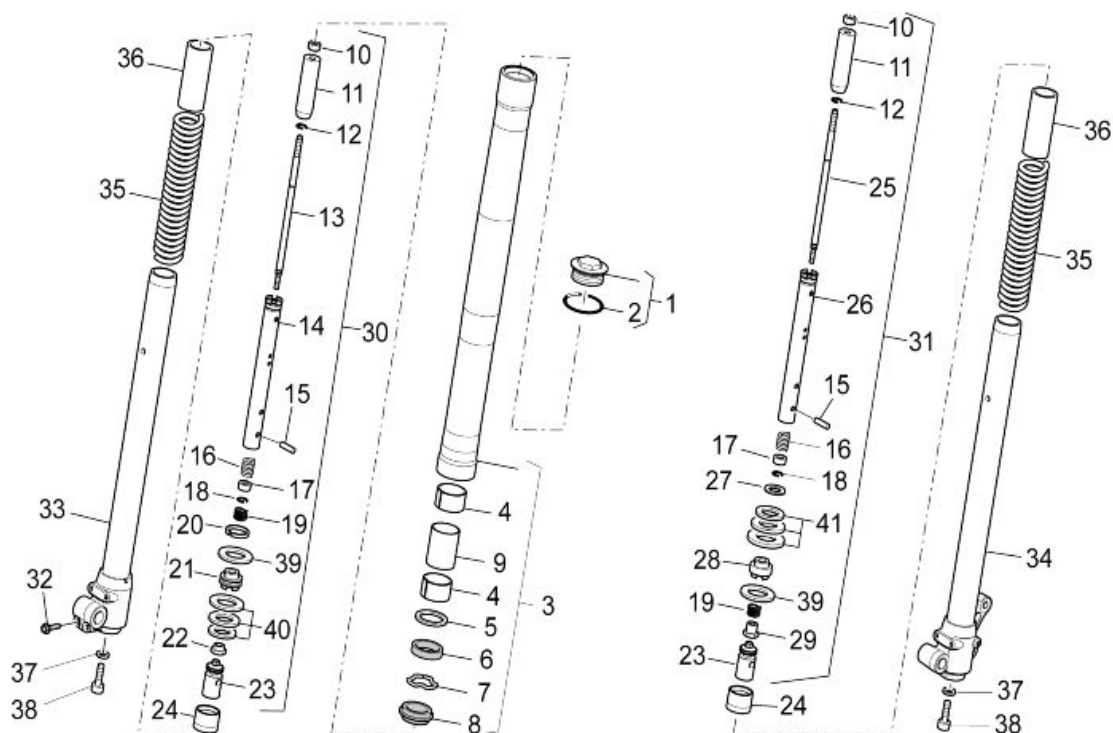
ATTENZIONE

DOPO IL RIMONTAGGIO TIRARE LA LEVA FRENO RIPETUTAMENTE E CONTROLLARE IL FUNZIONAMENTO CORRETTO DELL'IMPIANTO FRENANTE.

- Controllare il centraggio della ruota.

Forcella anteriore

Schema

**Legenda:**

1. Tappo completo
2. Anello OR
3. Fodero completo
4. Bussola di scorrimento
5. Scodellino bussola guida
6. Anello di tenuta
7. Anello di fermo

8. Parapolvere con molletta
9. Distanziale
10. Dado
11. Guidamolla
12. Anello di arresto
13. Asta pompante destro
14. Pompante destro
15. Spina
16. Molla
17. Scodellino
18. Anello
19. Molla
20. Segmento pistone
21. Pistone
22. Dado
23. Valvola
24. Bussola di scorrimento
25. Asta pompante sinistro
26. Pompante sinistro
27. Scodellino
28. Pistone sinistro
29. Dado
30. Pompante completo destro
31. Pompante completo sinistro
32. Vite TE flangiata
33. Stelo+portaruota destro
34. Stelo+portaruota sinistro
35. Molla
36. Tubo precarica
37. Rosetta di tenuta
38. Vite TCE
39. Spessore
40. Spessore
41. Spessore

Rimozione steli

ATTENZIONE

POSIZIONARE IL CAVALLETTO ANTERIORE ALTO OPTIONAL

ATTENZIONE

LE SEGUENTI OPERAZIONI SONO RIFERITE AD UNO STELO, MA VALGONO PER ENTRAMBI

- Svitare le due viti di serraggio del morsetto di fermo tubo freno sul parastelo sinistro.



- Disimpegnare il tubo freno dal parastelo sinistro.

- Svitare le due viti di fissaggio parastelo.

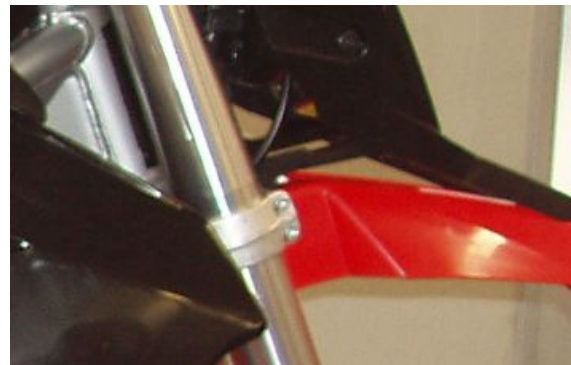


- Rimuovere il parastelo.
- Rimuovere la ruota anteriore.

- Allentare la vite piastra superiore superiore.



- Allentare le due viti piastra inferiore.



- Sfilare inferiormente lo stelo, prestando attenzione a non danneggiarne la superficie.

Svuotamento olio

ATTENZIONE

LE OPERAZIONI CHE SEGUONO SONO RIFERITE AD UN SINGOLO STELO PORTARUOTA - FODERO, MA SONO VALIDE PER ENTRAMBI.

- Rimuovere il gruppo stelo portaruota - fodero.
- Pulire accuratamente l'intero stelo portaruota - fodero.

ATTENZIONE

PRIMA DI PROCEDERE CON LE OPERAZIONI CHE SEGUONO PREMUNIRSI DI UN RECIPIENTE DI RACCOLTA CON CAPACITA' SUPERIORE A 440 cc (26,85 cu in).

- Posizionare il fodero in una morsa provvista di ganasce di protezione.

ATTENZIONE

IL GRUPPO STELO PORTARUOTA FODERO CONTIENE OLIO, EVITARE QUINDI DI CAPOVOLGERLO O INCLINARLO ECCESSIVAMENTE DURANTE LO SMONTAGGIO.



- Svitare e rimuovere il tappo superiore dell'asta ammortizzatore.



- Con una chiave aperta mantenere fermo il controdado sull'asta dell'ammortizzatore e sbloccare il tappo superiore.



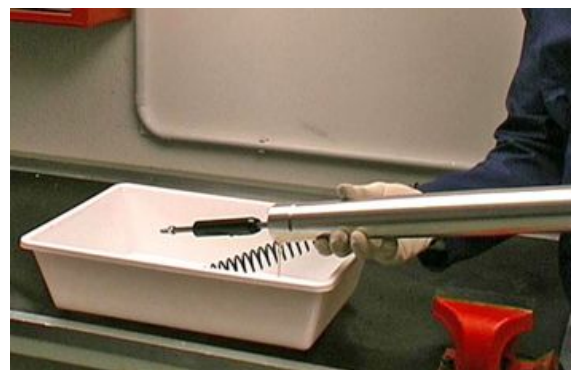
- Rimuovere il tubetto di precarico molla.



- Rimuovere la molla.



- Svotare lo stelo dall'olio contenuto nel suo interno facendo attenzione a non sfiliare il fodero dallo stelo.



- Per facilitare la fuoriuscita di tutto l'olio contenuto all'interno della cartuccia, pomparla alcune volte tenendo lo stelo in posizione verticale.



- Svuotare nuovamente lo stelo dall'olio contenuto nel suo interno.



Smontaggio forcella

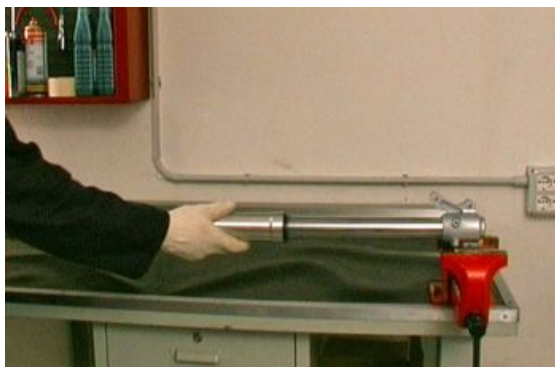
ATTENZIONE

LE OPERAZIONI CHE SEGUONO SONO RIFERITE AD UN SINGOLO STELO PORTARUOTA - FODERO, MA SONO VALIDE PER ENTRAMBI.

- Serrare lo stelo, dal lato piedino, in una morsa provvista di ganasce di protezione onde evitare danneggiamenti.
- Allentare la vite di fissaggio e rimuovere la guida del copristelo.



- Impugnare il fodero e sfilarlo dallo stelo.



- Serrare moderatamente il fodero in una morsa provvista di ganasce di protezione onde evitare danneggiamenti.
- Aiutandosi con un cacciavite a taglio rimuovere il parapolvere prestando particolare attenzione a non danneggiare il bordo del fodero.



- I parapolvere rimossi non vanno più riutilizzati.

- Utilizzando un cacciavite sottile rimuovere l'anello di fermo all'interno del fodero.



- Aiutandosi con un grosso cacciavite a taglio rimuovere l'anello di tenuta dalla sua sede agendo con cautela e in più punti su di un terzo della circonferenza, al fine di non rovinare il paraolio e il bordo del fodero.



- Per estrarre le bussole di scorrimento e il distanziale plastico è necessario battere energicamente il fodero su di un piano di legno, mantenendo perpendicolare il fodero al piano di legno.



- Per estrarre le bussole di scorrimento e il distanziale plastico è necessario battere energicamente il fodero su di un piano di legno, mantenendo perpendicolare il fodero al piano di legno.

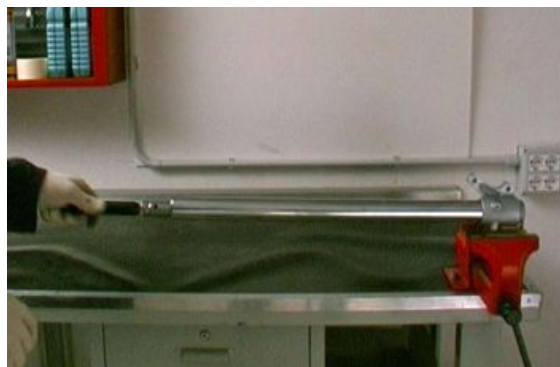




- Serrare lo stelo, dal lato piedino, in una morsa provvista di ganasce di protezione onde evitare danneggiamenti.
- Tenendo fermo l'asta della cartuccia svitare e togliere la vite di fondo con la relativa guarnizione.



- Rimuovere la cartuccia dall'interno dello stelo forcella e lavare accuratamente tutti i componenti con detergente appropriato.



Controllo componenti

STELO PORTARUOTA

- Controllare la superficie di scorrimento che non deve presentare rigature e/o scalfiture. Le rigature appena accennate possono essere eliminate carteggiando con carta abrasiva (a grana 1), bagnata.
- Se le rigature sono profonde, sostituire lo stelo.
- Utilizzando un comparatore controllare che l'eventuale curvatura dello stelo sia inferiore al valore limite.
- Se supera il livello limite, sostituire lo stelo.

Limite di curvatura: 0,2 mm

ATTENZIONE



UNO STELO INCURVATO NON DEVE ESSERE MAI RADDRIZZATO IN QUANTO LA STRUTTURA NE VERREBBE INDEBOLITA RENDENDO PERICOLOSO L'UTILIZZO DEL VEICOLO.

- Controllare che non vi siano danneggiamenti e/o fessurazioni; nel qual caso, sostituirlo.
- Controllare lo stato delle bussole di scorrimento.
- Se si riscontrano segni di eccessiva usura o danneggiamenti sostituire il componente interessato.

ATTENZIONE

RIMUOVERE DALLE BUSSOLE EVENTUALI RIPORTI DI IMPURITA', FACENDO ATTENZIONE A NON SCALFIRE LA SUPERFICIE DELLE STESSE.

Sostituire, con altri nuovi, i componenti che seguono:

- anello di tenuta;
- raschiapolvere;
- guarnizione OR sul tappo.

Rimontaggio forcella

- Effettuare il controllo dei componenti.

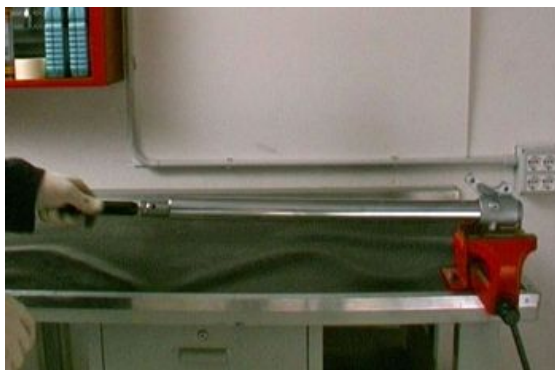
ATTENZIONE

**PRESTARE LA MASSIMA ATTENZIONE AFFINCHE' CORPI ESTRANEI NON ENTRINO ALL'INTERNO DEL FODERO E DELLO STELO PORTARUOTA.
NON RIUTILIZZARE L'OLIO SCARICATO IN PRECEDENZA.**

NOTA BENE

PRIMA DI RIMONTARE LE GUARNIZIONI E LE BOCCOLE, STENDERE SULLE STESSE UN VELO D'OLIO FORCELLA.

- Bloccare il fodero in morsa in posizione orizzontale.
- Serrare la vite di fondo.

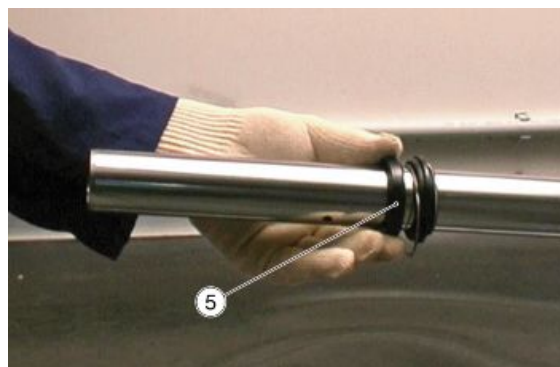
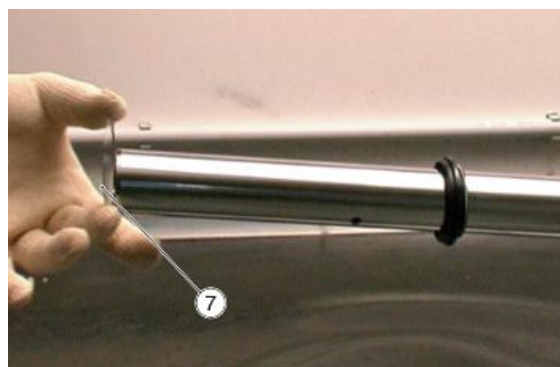
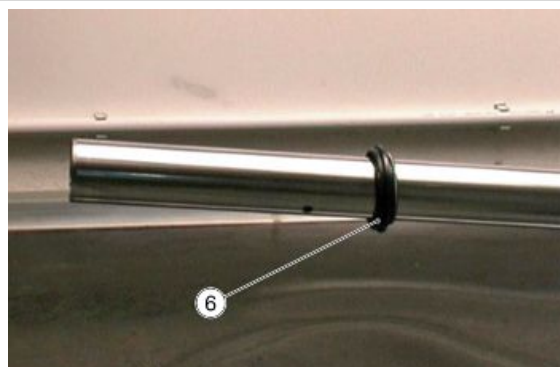


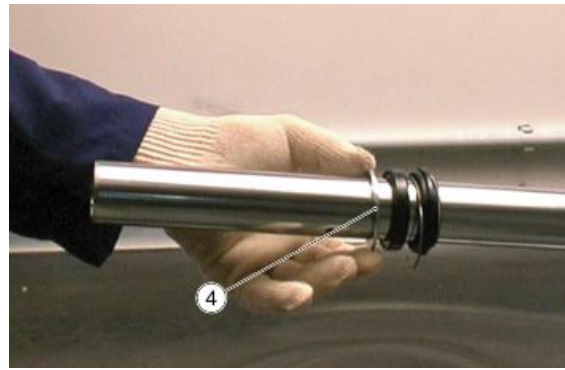
- Inserire la bussola di scorrimento (1) usando il distanziale (2) per spingerla all'interno del fodero.
- Inserire poi l'altra bussola di scorrimento (3), utilizzando eventualmente un tampone di diametro adeguato, spingerla nella sede del fodero.





- Lubrificare il parapolvere (6) e il paraolio (5) con un velo d'olio.
- Inserire sullo stelo forcella: il parapolvere (6), l'anello di fermo (7), il paraolio (5) e lo scodellino bussola guida (4).
- Prestare attenzione al verso di inserimento del parapolvere (6) e del paraolio (5).



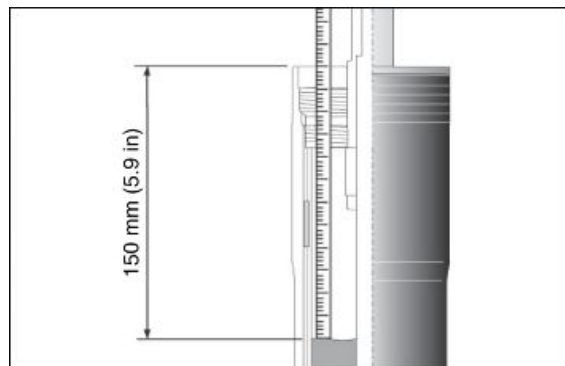


- Posizionare sul fodero la guida del copristelo e serrare la vite di fissaggio.



Riempimento olio

- Posizionare il fodero in posizione verticale in una morsa provvista di ganasce di protezione.
- Comprimere il fodero nello stelo. Posizionare un sostegno sotto lo stelo in modo da lasciarlo compresso.
- Versare all'interno del fodero parte dell'olio forcella.
- Attendere alcuni minuti per permettere all'olio di occupare tutti i canali.
- Versare l'olio rimanente.
- Effettuare alcuni pompaggi.
- Misurare lo spazio d'aria tra il livello dell'olio e il bordo.



PER UNA CORRETTA MISURAZIONE DEL LIVELLO OLIO IL FODERO DEVE ESSERE PERFETTAMENTE VERTICALE. IL LIVELLO OLIO DEVE ESSERE UGUALE SU ENTRAMBI GLI STELI.

Caratteristiche tecniche

Livello olio (da bordo fodero, senza la molla e con stelo a fine corsa)

150 mm (5.9 in)

- Muovere lentamente in alto e in basso l'asta nella cartuccia, in modo che l'interno si riempia di olio.
- Continuare fino a quando, tirando verso l'alto, non sia avvertibile una resistenza uniforme su tutta la corsa.
- Avvitare il controdado a battuta sull'asta pompante.



- Estrarre completamente l'asta pompante della cartuccia dal fodero.
- Mantenendo in posizione l'asta pompante inserire la molla.
- Inserire una chiave aperta sotto al controdado per sostenere l'asta pompante e la molla.
- Avvitare la molla fino al completo inserimento nel fodero.



- Posizionare il tubetto di precarica molla.



- Avvitare a battuta il tappo di chiusura superiore sull'asta pompante.

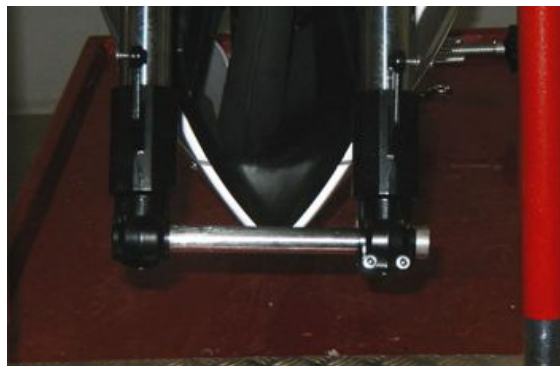


- Serrare il tappo superiore forcella all'asta pompante.
- Imboccare il tappo superiore sul fodero facendo attenzione a non rovinare l'anello OR.
- Serrare il tappo superiore alla coppia prescritta.

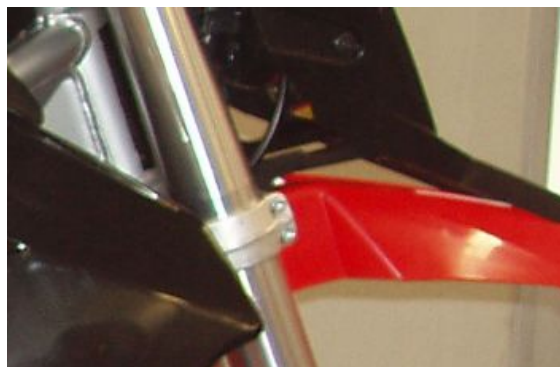


Installazione steli

- Infilare il fodero completo di stelo portaruota sulla piastra inferiore e sulla piastra superiore.
- Inserire il perno ruota su entrambi gli steli per allineare i fori.



- Serrare la vite che blocca la piastra inferiore al fodero.



- Serrare la vite che blocca la piastra superiore al foderò.



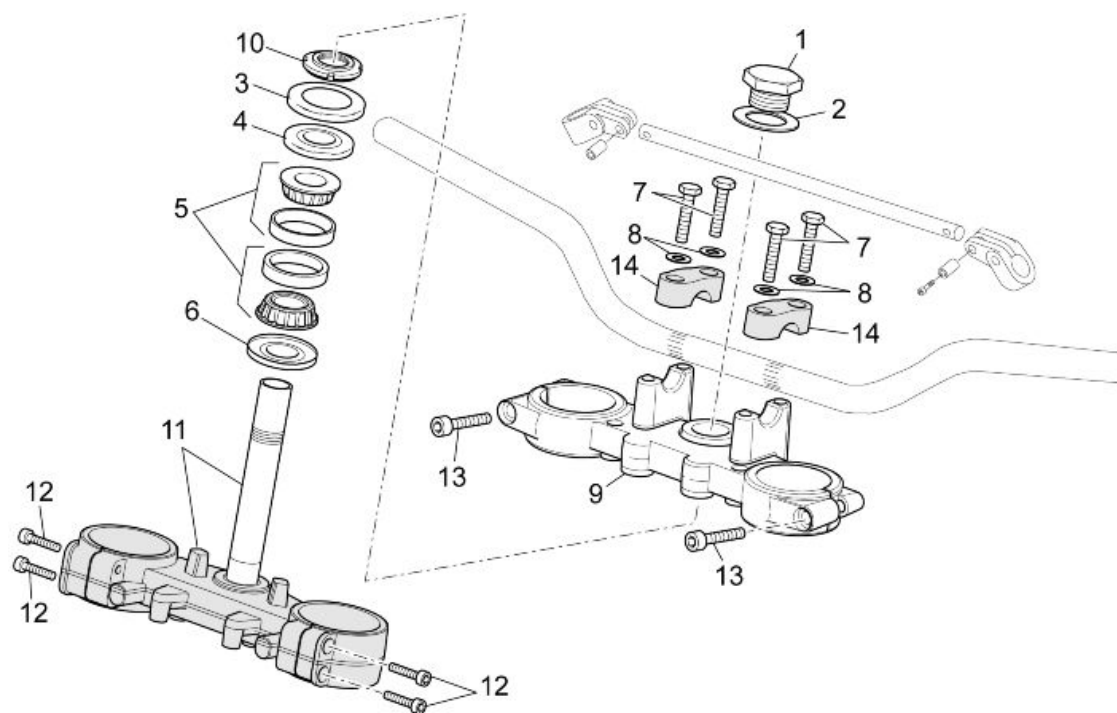
- Sfilare il perno ruota.
- Installare la ruota anteriore.



- Posizionare la pinza freno anteriore e serrare le due viti di fissaggio.



Cuscinetti sterzo



Legenda:

1. Tappo canotto
2. Rosetta
3. Parapolvere
4. Anello supporto parapolvere
5. Cuscinetto a rulli
6. Anello di tenuta
7. Vite TE
8. Rosetta
9. Piastra superiore forcella
10. Ghiera inferiore forcella
11. Base con canotto
12. Vite TCE
13. Vite
14. Cavallo

Regolazione gioco

- Svitare e togliere le quattro viti e recuperare le rondelle.
- Rimuovere i due cavallotti.



- Svitare e togliere le due viti piastra superiore.



- Assestando piccoli colpi dal lato inferiore, spingere verso l'alto la piastra superiore completa di manubrio e di interruttore d'accensione / bloccasterzo.
- Spostare anteriormente la piastra superiore interponendo un panno per non danneggiare il cruscotto.

- Svitare e togliere la vite.



- Operando da entrambi i lati, allentare la vite.



- Utilizzando una chiave del tipo a mezza luna allentare completamente la ghiera. Poi serrare nuovamente la ghiera alla coppia indicata, recuperando il gioco.



- Riposizionare la piastra superiore assestandola correttamente.
- Lubrificare il filetto e la base di appoggio della bussola con olio.
- Serrare la bussola superiore.
- Allentare la bussola e serrarla nuovamente alla coppia indicata.



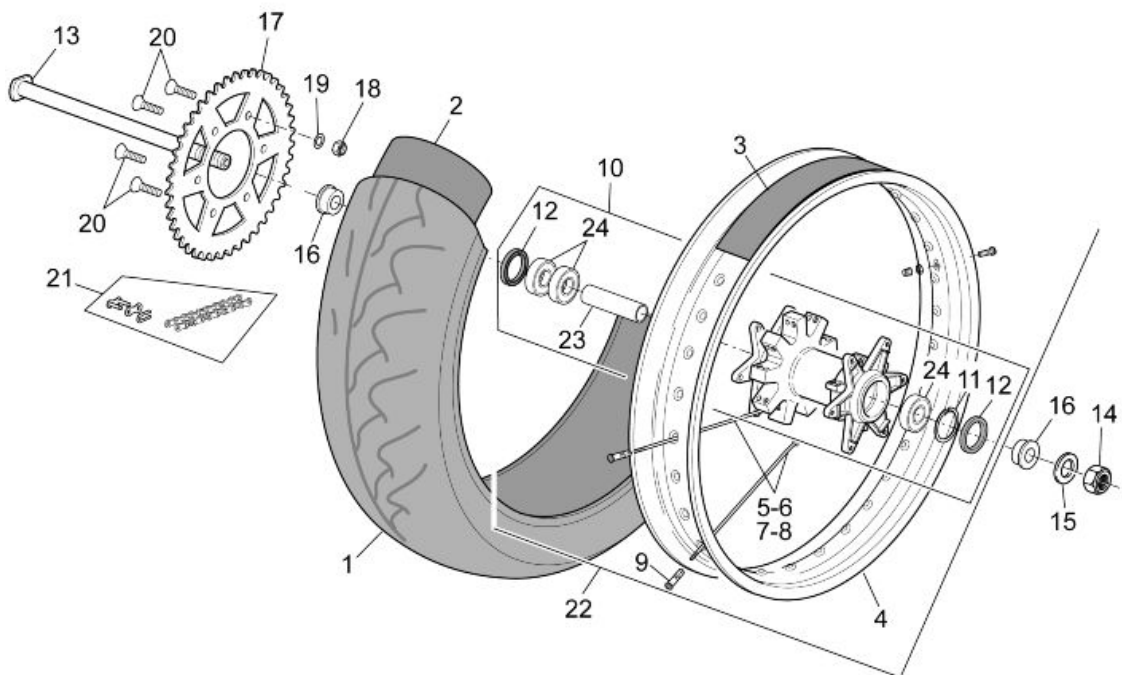
- Avvitare e serrare le due viti.

ATTENZIONE

AL TERMINE DELL'OPERAZIONE, ACCERTARSI CHE LA ROTAZIONE DEL MANUBRIO SIA FLUIDA, PER EVITARE IL DANNEGGIAMENTO DELLE SEDI DI SCORRIMENTO E LA PERDITA DI MANOVRABILITA' DEL VEICOLO.



Posteriore

**Legenda:**

1. Pneumatico posteriore
2. Camera d'aria
3. Flap ruota
4. Cerchio posteriore
5. Raggio ruota
6. Raggio ruota
7. Raggio ruota
8. Raggio ruota
9. Nipples
10. Mozzo posteriore
11. Anello Seeger
12. Paraolio
13. Perno ruota posteriore
14. Dado autobloccante basso
15. Rosetta
16. Distanziale ruota posteriore
17. Corona
18. Dado autobloccante basso
19. Rosetta elastica curva

20.Vite TSPEI

21.Catena completa maglia di giunzione

22.Ruota posteriore nuda

23.Distanziale cuscinetti

24.Cuscinetto mozzo

Rimozione ruota posteriore

- Posizionare il veicolo sugli appositi cavalletti OPTIONAL.
- Svitare e togliere il dado e recuperare la rondella.



- Operando su entrambi i lati, allentare il registro.
- Sfilare la catena.



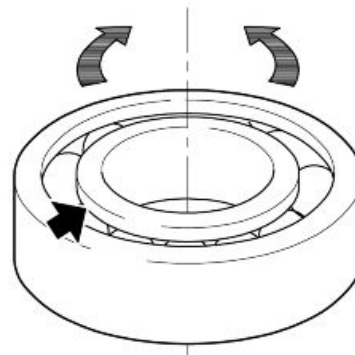
- Recuperare il tendicatena
- Aiutandosi con un martello di gomma, sfilare il perno ruota dal lato sinistro del veicolo, recuperando gli spessori di centraggio e sfilare posteriormente la ruota.



Controllo ruota posteriore

ATTENZIONE

CONTROLLARE L'INTEGRITA' DI TUTTI I COMPONENTI E IN PARTICOLAR MODO QUELLI CHE SONO INDICATI DI SEGUITO.
CUSCINETTI, GUARNIZIONI, PERNO RUOTA, CERCHIO.



PARASTRAPPI

Controllare che la gomma parastrappi non sia danneggiata e/o eccessivamente usurata. Se necessario sostituire la gomma parastrappi.

Inserire la gomma parastrappi nel mozzo ruota.

Posizionare sulla ruota il gruppo trasmissione finale completo, ruotare manualmente nei due sensi la corona dentata e verificare il gioco tra la gomma parastrappi e il mozzo. Se si riscontra un gioco eccessivo la gomma parastrappi deve essere sostituita.

CORONA DENTATA

Controllare lo stato dei denti della corona e del pignone, se si riscontra una eccessiva usura sostituire: la corona, il pignone e la catena di trasmissione.

ATTENZIONE

PER EVITARE L'USURA PREMATURA DEI NUOVI COMPONENTI, SOSTITUIRLI TUTTI E TRE.

Installazione ruota posteriore

- Posizionare la ruota posteriore.
- Posizionare la catena.
- Operando su entrambi i lati, inserire gli spessori di centraggio.
- Operando dal lato sinistro, inserire il perno ruota.

ATTENZIONE

NON INVERTIRE IL TENDICATENA DESTRO E SINISTRO.

- Operando sul lato destro, posizionare la rondella e avvitare senza serrare il dado di fissaggio perno ruota.
- Regolare la tensione della catena agendo sui registri.

ATTENZIONE

DOPO IL RIMONTAGGIO, AZIONARE RIPETUTAMENTE LA LEVA DEL FRENO POSTERIORE E CONTROLLARE IL CORRETTO FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA FRENANTE.

ATTENZIONE

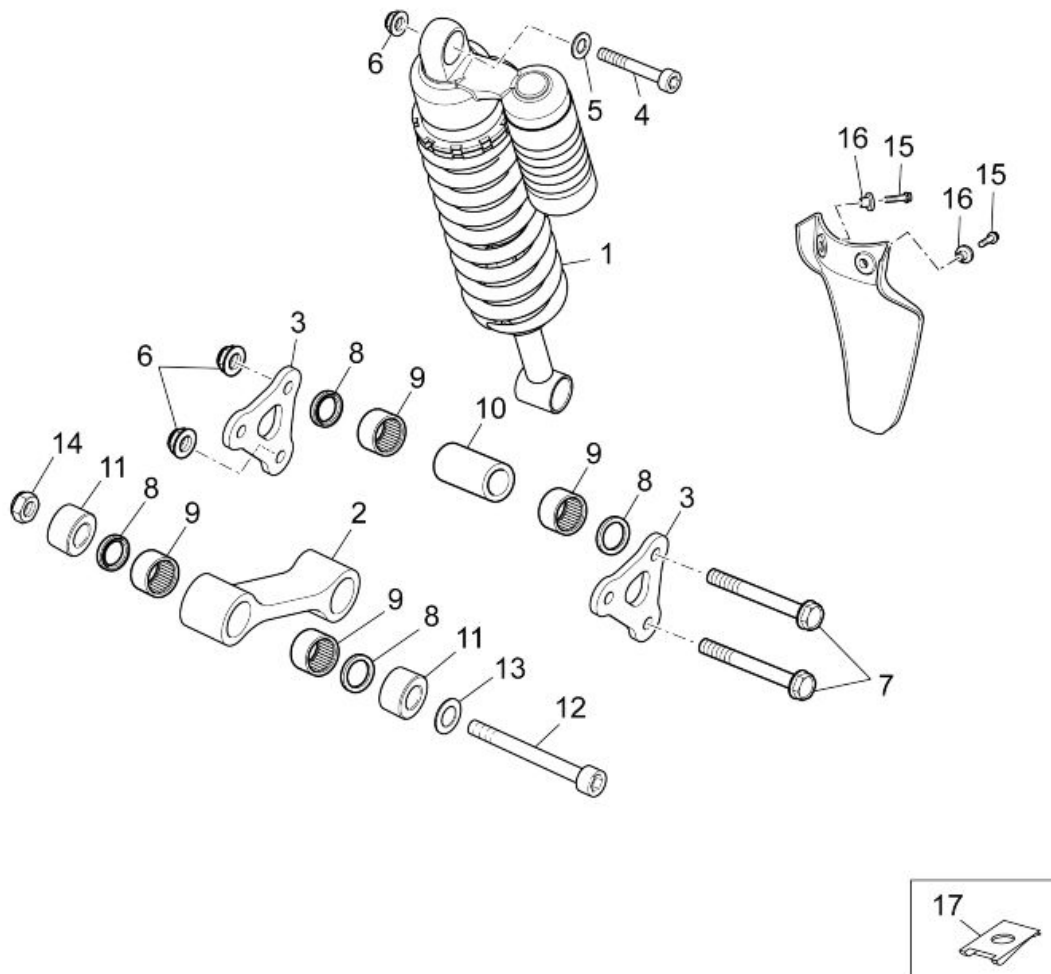
CONTROLLARE IL CENTRAGGIO DELLA RUOTA.

- Serrare il dado di fissaggio perno ruota.

Vedi anche

[Registrazione](#)

Ammortizzatori



LEGENDA

1. Ammortizzatore
2. Biella singola
3. Biella doppia
4. Vite TCEI M10x55
5. Rosetta 10,5x21x2
6. Dado autobloc.flang. M10
7. Vite TE flangiata M10x61
8. Paraolio D18x24x3
9. Astuccio a rullini
10. Spinotto L=36
11. Distanziale
12. Vite TCEI M12x107

- 13. Rosetta ferro piana 12,2x22x2
- 14. Dado autobloc. basso M12
- 15. Vite TE flangiata M6x20
- 16. Bussola
- 17. Clip M6

Registrazione

L'impostazione standard dell'ammortizzatore posteriore e' regolata in modo da soddisfare la maggior parte delle condizioni di guida a bassa velocita', sia con poco carico che a pieno carico del veicolo. E' possibile tuttavia effettuare una regolazione personalizzata, a seconda dell'utilizzo del veicolo.

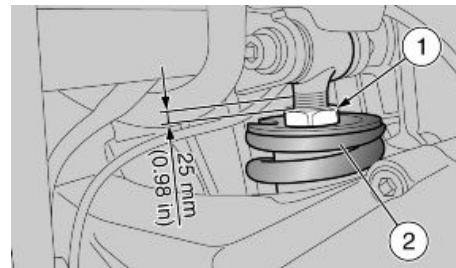
ATTENZIONE

PRIMA DI OPERARE SUI REGISTRI, ATTENDERE IL COMPLETO RAFFREDDAMENTO DEL MOTORE E DEL SILENZIATORE.



IL DADO DI REGOLAZIONE NON DEVE ESSERE AVVITATO PER PIÙ DI 25 mm (0.98 in) DALL'INIZIO DELLA FILETTATURA. SE TALE MISURA VIENE SUPERATA, DURANTE LA GUIDA SI AVRANNO DEGLI IMPROVVISI SBALZI ALLA MINIMA ASPERITÀ DEL TERRENO.

- Agire sul dado di regolazione (1) (regolazione precarica molla ammortizzatore).



ATTENZIONE

RUOTARE GRADUALMENTE IL DADO DI REGOLAZIONE (1) DI UN GIRO ALLA VOLTA. PROVARE RIPETUTAMENTE IL VEICOLO SU STRADA, SINO A OTTENERE LA REGOLAZIONE OTTIMALE.

REGOLAZIONE AMMORTIZZATORE POSTERIORE

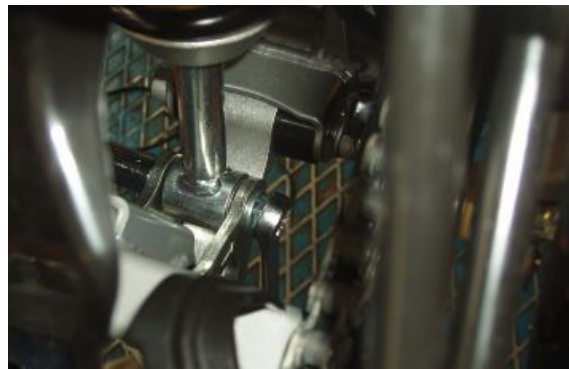
Caratteristica	Descrizione / Valore
Avvitando il dado di regolazione (1)	Aumento del precarico della molla (2) L'assetto del veicolo è più rigido E' consigliato su strade lisce o normali e con passeggero
Svitando il dado di regolazione (1)	Diminuzione del precarico della molla (2) L'assetto del veicolo è più morbido. E' consigliato su strade con fondo sconnesso senza passeggero

Rimozione

- Posizionare il veicolo sul cavalletto di sostegno anteriore optional.
- Rimuovere i fianchetti laterali centrali.
- Sostenere posteriormente il veicolo con cinghie e capretta.
- Posizionare un sostegno tra il forcellone ed il telaio reggisella, affinché l'ammortizzatore sia in posizione neutra.
- Operando sul lato sinistro, svitare e togliere la vite bielletta e recuperare il dado dal lato destro del veicolo.



- Operando sul lato sinistro, svitare e togliere la vite fissaggio ammortizzatore posteriore, recuperando il dado dal lato opposto.
- Accompagnare il forcellone superiormente.



- Svitare la vite superiore, rimuovendola dal lato sinistro.
- Sfilare verso il basso l'ammortizzatore posteriore.



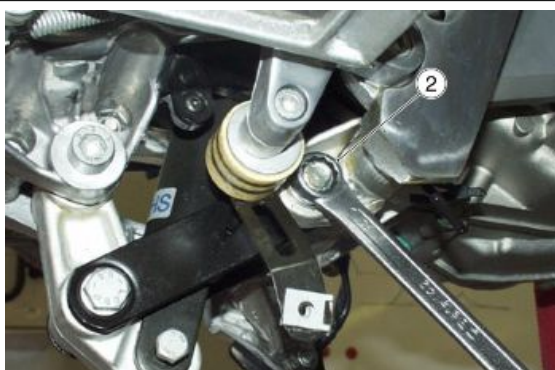
Installazione

INSTALLAZIONE AMMORTIZZATORE

- Posizionare l'ammortizzatore inserendolo dal basso.
- Inserire la vite superiore ammortizzatore completa di rondella dal lato sinistro.
- Operando dal lato opposto serrare il dado (1).



- Posizionare sull'ammortizzatore i biellismi.
- Inserire la vite inferiore ammortizzatore del lato destro.
- Operando dal lato opposto serrare il dado (2).



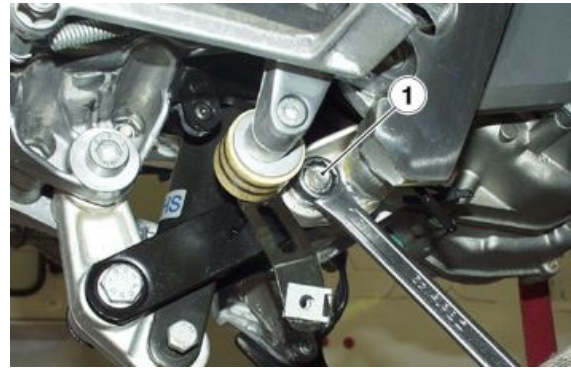
- Posizionare la biella doppia nella sede sul telaio.
- Inserire la vite di fissaggio biellismi al telaio completa di rondella dal lato sinistro.
- Operando dal lato opposto serrare il dado (3).
- Rimuovere il sostegno tra il forcellone e il telaio reggisella.



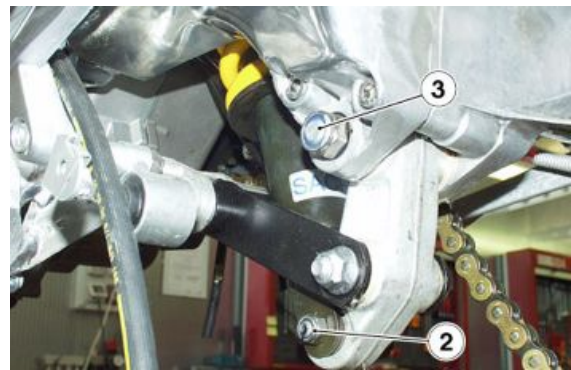
Biellismi

Rimozione

- Operando sul lato destro svitare e togliere il dado (1).
- Sfilare dal lato opposto la vite recuperando la rondella.

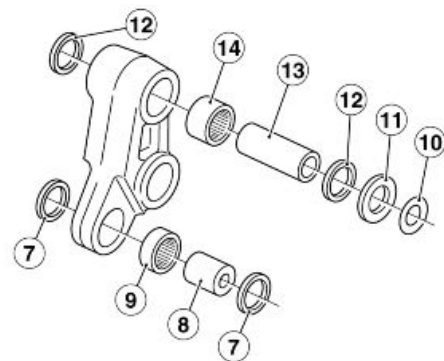
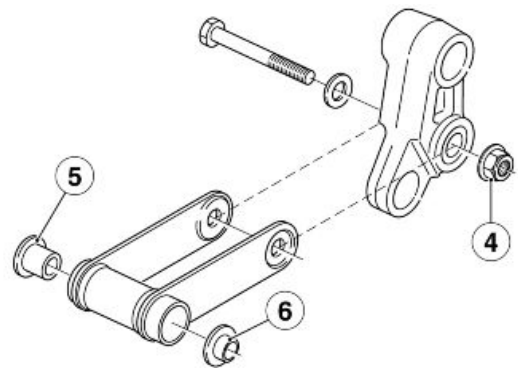


- Operando sul lato sinistro svitare e togliere il dado (2).
- Sfilare dal lato opposto la vite.
- Operando sul lato sinistro svitare e togliere il dado (3).
- Sfilare dal lato opposto la vite recuperando la rondella.
- Rimuovere il gruppo biellismi sospensione completo.

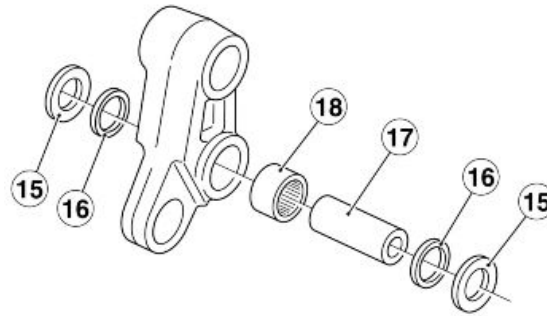


SMONTAGGIO BIELLISMI

- Rimuovere il gruppo biellismi sospensione completo.
- Svitare e togliere il dado (4).
- Sfilare dal lato opposto la vite recuperando la rondella.
- Rimuovere la biella singola.
- Rimuovere dalla biella singola la bussola destra (5) e la bussola sinistra (6).
- Rimuovere dalla biella doppia i paraoli (7).
- Sfilare lo spinotto (8).
- Utilizzando un apposito estrattore, estrarre la gabbia a rulli (9).
- Rimuovere la molla a tazza (10).
- Rimuovere l'anello di tenuta (11).
- Rimuovere entrambi i paraoli (12).
- Sfilare lo spinotto (13).



- Utilizzando un apposito estrattore, estrarre la gabbia a rulli (14).
- Rimuovere entrambi gli anelli di tenuta (15).
- Rimuovere entrambi i paraoli (16).
- Sfilare lo spinotto (17).
- Utilizzando un apposito estrattore, estrarre la gabbia a rulli (18).

**ATTENZIONE**

LAVARE TUTTI I COMPONENTI CON DEL DETERGENTE PULITO.

Controllo**ATTENZIONE**

CONTROLLARE CHE TUTTI I COMPONENTI NON PRESENTINO DEFORMAZIONI, ROTTURE, INCRINAZIONI E / O AMMACCATURE EVIDENTI. SOSTITUIRE TUTTI I COMPONENTI DANNEGGIATI.

GABBIA A RULLI

Girare manualmente le gabbie a rulli che devono ruotare dolcemente, senza impedimenti e / o rumorosità'.

Non si devono riscontrare giochi assiali.

Le gabbie a rulli che presentano questi inconvenienti devono essere sostituite.

Applicare del grasso sui rulli.

GUARNIZIONI

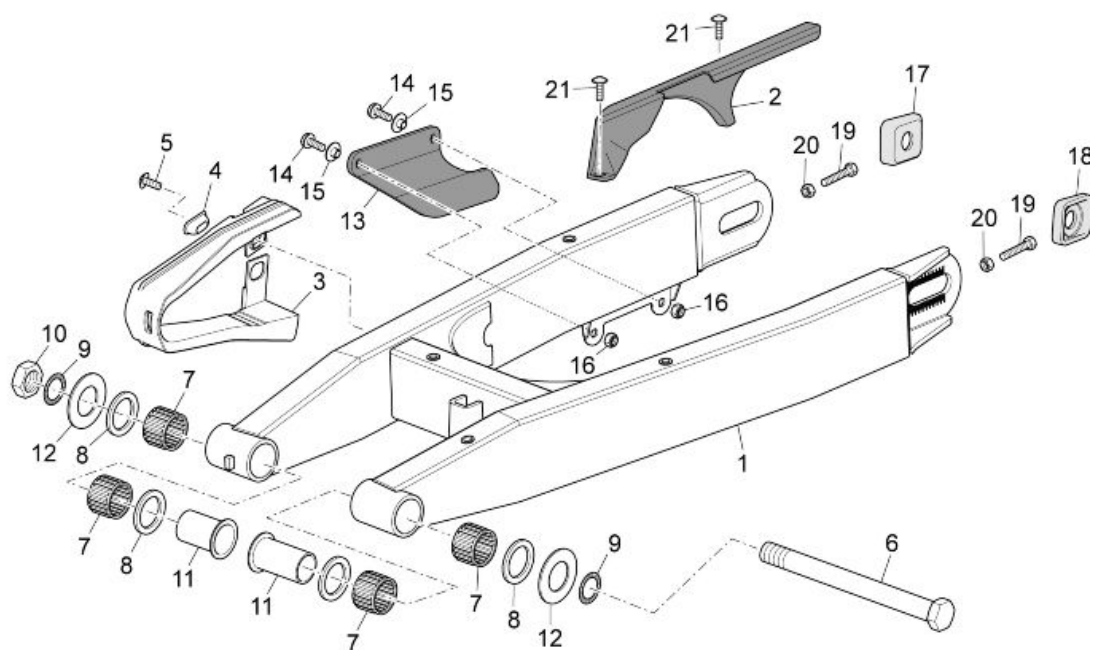
Controllare l'integrità' delle guarnizioni; se presentano danneggiamenti o eccessiva usura sostituirle.

INDICE DEGLI ARGOMENTI

CICLISTICA

CICL

Forcellone



LEGENDA

1. Forcellone
2. Carter catena
3. Pattino guidacatena
4. Scodellino per pattino
5. Vite TCB M4,8x13
6. Perno forcellone
7. Astuccio a rullini 22x28x16
8. Anello di tenuta
9. Rosetta zigrinata D15x22x1
10. Dado basso M14x1,5
11. Bussola perno forcellone

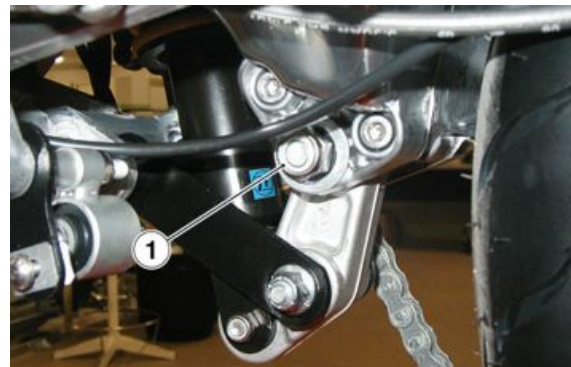
12. Rosetta di spallamento
13. runa catena post. grigio
14. Vite TE flangiata M6x20
15. Bussola a 'T'
16. Dado autobloc. basso M6
17. Tendicatena dx
18. Tendicatena sx
19. Vite registro tendicatena
20. Dado basso M8
21. Vite TBEI flangiata M5x12

Rimozione

ATTENZIONE

SOSTENERE ANTERIORMENTE IL VEICOLO TRAMITE CAVALLETTO ANTERIORE OPTIONAL E POSTERIORMENTE TRAMITE CINGHIE COLLEGATE AD UN PARANCO OPTIONAL.

- Collegare le cinghie al telaio nel sostegno superiore del motore.
- Sollevare il braccio del paranco fino a portare le cinghie in tensione.
- Rimuovere la catena.
- Rimuovere la ruota posteriore.
- Operando sul lato sinistro svitare e togliere il dado (1) recuperando la rondella.
- Sfilare dal lato opposto la vite.
- Rimuovere dal forcellone i biellismi.
- Svitare e togliere la vite interna (2).
- Spostare dal forcellone la fascetta stringitubo che rimane vincolata al tubo freno posteriore.



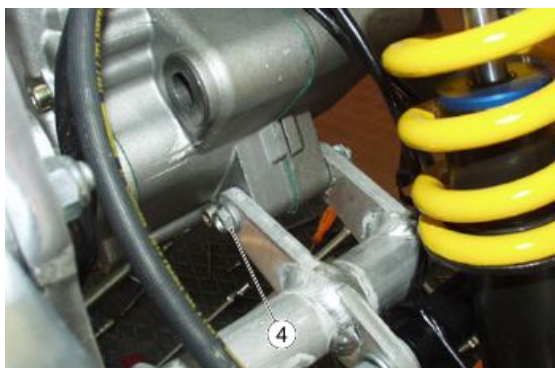
- Svitare e togliere la vite esterna (3).
- Spostare dal forcellone la fascetta stringitubo che rimane vincolata al tubo freno posteriore.



- Svitare e togliere la vite e rimuovere il sensore velocità.



- Allentare la vite di fissaggio del telaio sul motore (4) per agevolare l'estrazione del forcellone.



- Operando sul lato destro, allentare completamente la ghiera (5) utilizzando l'apposita chiave a bussola.
- Allentare la bussola di registro ghiera (6).



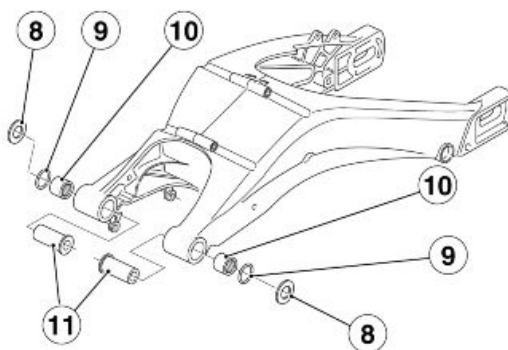
Attrezzatura specifica
AP8101945 Ghiera perno forcella

- Operando sul lato sinistro svitare e togliere il perno forcellone (7) recuperando le due rondelle.
- Con l'aiuto di un secondo operatore, rimuovere il forcellone dal telaio.



SMONTAGGIO FORCELLONE

- Rimuovere il forcellone
- Posizionare il forcellone su un piano d'appoggio.
- Con uno straccio pulire i due lati delle sedi cuscinetti.
- Rimuovere le rondelle di plastica esterne (8).
- Sfilare dall'interno del forcellone entrambe le bussole dei cuscinetti a rullini (11).
- Estrarre i due anelli OR (9).
- Utilizzando un tampone di diametro adeguato estrarre i due astucci a rullini (10).



Controllo

ATTENZIONE

CONTROLLARE CHE TUTTI I COMPONENTI NON PRESENTINO DEFORMAZIONI, ROTTURE, INCRINAZIONI E / O AMMACCATURE EVIDENTI. SOSTITUIRE TUTTI I COMPONENTI DANNEGGIATI.

ASTUCCI A RULLINI

Girare manualmente gli astucci a rullini che devono ruotare dolcemente, senza impedimenti e / o rumorosità.

Non si devono riscontrare giochi assiali.

Gli astucci a rullini che presentano questi inconvenienti devono essere sostituiti.

Applicare del grasso sui rullini.

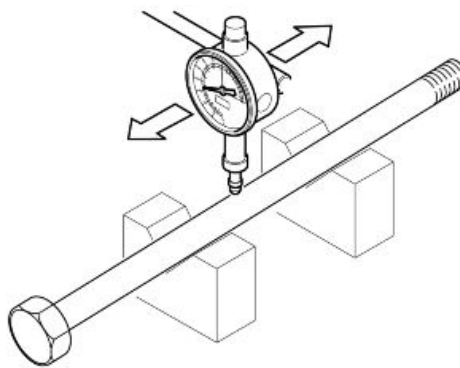
GUARNIZIONI

Controllare l'integrità delle guarnizioni; se presentano danneggiamenti o eccessiva usura sostituirle.

PERNO FORCELLONE

Con un comparatore controllare che l'eccentricita' del perno non superi il valore limite. In caso contrario sostituire il perno.

Eccentricita' massima del perno: 0,3 mm (0.01 in).

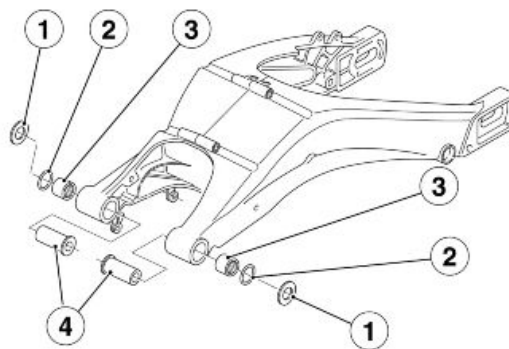


Installazione

ATTENZIONE

SOSTITUIRE ENTRAMBI GLI ASTUCCI A RULLINI

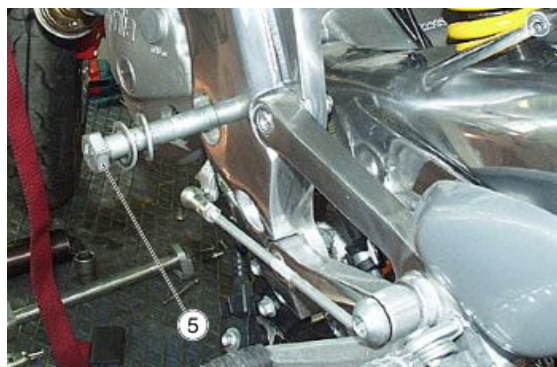
- Ripulire completamente tutti i componenti dell'articolazione del forcellone ed ingrassarli con grasso al litio.
- Utilizzando un tampone di diametro adeguato montare i due nuovi astucci a rullini (3) centrandoli assialmente nel loro alloggiamento.
- Posizionare i due anelli OR (2).
- Montare dall'interno del forcellone entrambe le bussole dei cuscinetti a rullini (4).
- Posizionare le rondelle di plastica esterne (1).



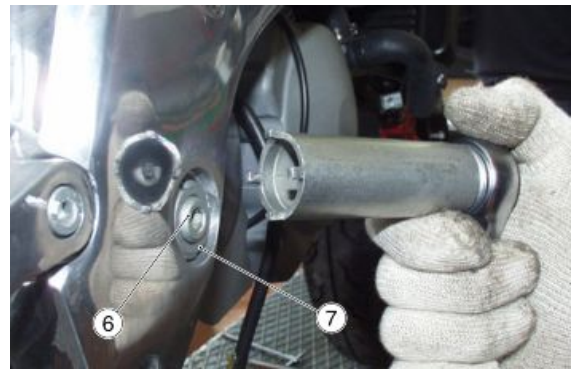
ATTENZIONE

CAUSA IL PESO DEL RETROTRENO, LE OPERAZIONI CHE SEGUONO RICHIEDONO L'INTERVENTO DI UN SECONDO OPERATORE.

- Posizionare il forcellone sul telaio.
- Portarlo in posizione in modo che siano allineati i fori, e contemporaneamente inserire completamente il perno (5) dal lato sinistro.



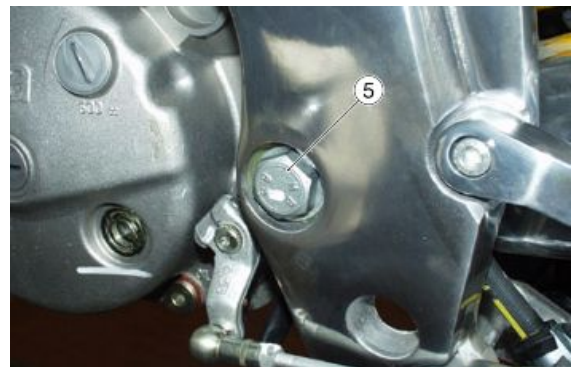
- La corretta registrazione del gioco del perno del forcellone si ottiene portando in battuta la bussola di registro ghiera (6) e avvitandola poi ancora di 1 / 4 di giro.
- Tenendo ferma la bussola (6) serrare poi la ghiera (7) utilizzando l'attrezzo speciale.



Attrezzatura specifica

AP8101945 Ghiera perno forcella

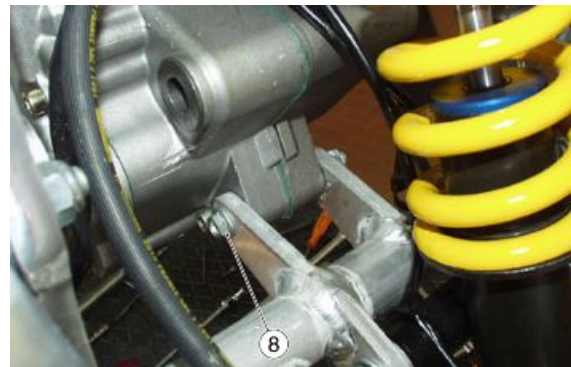
- Procedere ora con la registrazione forcellone posteriore, come segue:
 - Allentare il perno (1), operando dal lato sinistro.



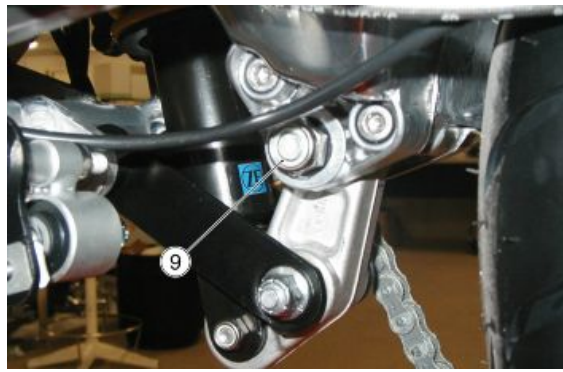
- Utilizzando l'apposita chiave a bussola, allentare completamente la ghiera (6), operando dal lato destro.
- Serrare la bussola di registro (6) alla coppia prescritta.
- Utilizzando l'apposita chiave a bussola serrare la ghiera (7).
- Serrare il perno.



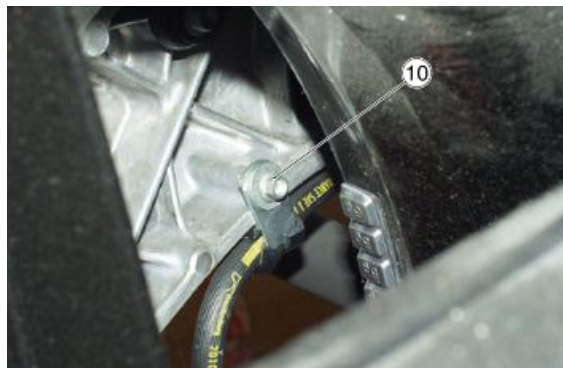
- Serrare la vite di fissaggio del telaio (8) sul motore.



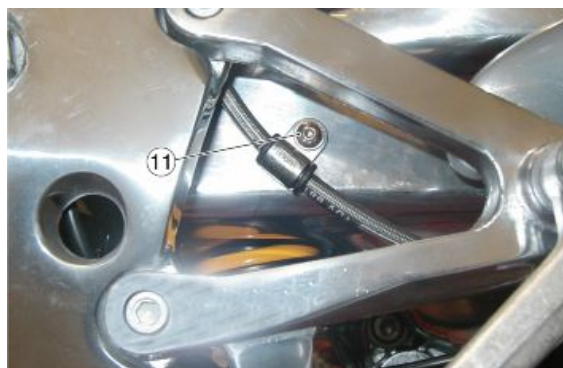
- Posizionare sul forcellone i biellismi.
- Inserire la vite dal lato destro.
- Posizionare la rondella e serrare il dado (9).



- Posizionare sul forcellone la tubazione freno.
- Fissare la fascetta tubo freno interna tramite la vite (10).



- Fissare il passatubo freno tramite la vite (11).
- Installare la ruota posteriore.
- Montare la catena.
- Abbassare il braccio del paranco.
- Scollegare le cinghie dal telaio.
- Installare il serbatoio carburante.



- Posizionare il sensore velocita'.



Catena di trasmissione

Rimozione

- Allentare la tensione della catena.
- Ruotare la ruota posteriore fino ad individuare la maglia di giunzione.
- Sfilare la molletta.
- Rimuovere la piastra sottostante.



- Rimuovere dal lato opposto la maglia di giunzione.
- Rimuovere la catena.



ATTENZIONE

SE LA CATENA RISULTA PARTICOLARMENTE USURATA, SOSTITUIRE L'INTERO GRUPPO.

Verifica

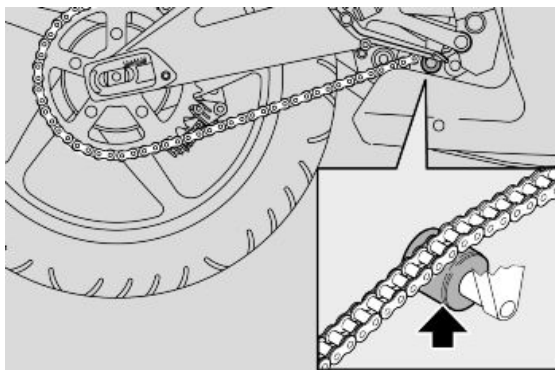
Controllare le seguenti parti e accertarsi che la catena, il pignone e la corona non presentino:

- Rulli danneggiati.
- PERNI allentati.
- Maglie secche, arrugginite, schiacciate o grippate.
- Logoramento eccessivo.
- Denti del pignone o della corona eccessivamente usurati o danneggiati.

ATTENZIONE

SE I RULLI DELLA CATENA SONO DANNEGGIATI E / O I PERNI SONO ALLENTATI, BISOGNA SOSTITUIRE L'INTERO GRUPPO CATENA (PIGNONE, CORONA E CATENA). LUBRIFICARE LA CATENA FREQUENTEMENTE, SOPRATTUTTO SE SI RISCONTRANO PARTI SECHE O ARRUGGINITE. LE MAGLIE SCHIACCIAE O GRIPPATE DEVONO ESSERE LUBRIFICATE E RIMESSE IN CONDIZIONI DI LAVORO.

- Verificare l'usura della rotella tendicatena.
- Verificare infine l'usura del pattino protezione forcellone.



Installazione

- Controllare il corretto posizionamento della catena sul pignone e sulla corona.
- Posizionare la catena con le due estremità da congiungere in un punto intermedio tra pignone e corona nel ramo inferiore della stessa.
- Congiungere le due estremità della catena ed infilare i perni della maglia di giunzione dall'interno verso l'esterno.
- Infilare sui perni la piastra.
- Infilare sui perni la molletta.



ATTENZIONE

LA MOLLETTA DELLA MAGLIA DI GIUNZIONE DEVE ESSERE INSTALLATA CON LA PARTE APERTA RIVOLTA IN DIREZIONE OPPOSTA AL VERSO DI AVANZAMENTO.



Registrazione

Per il controllo del gioco:

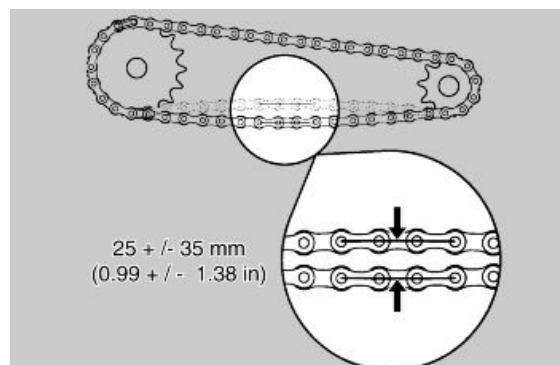
- Arrestare il motore.
- Posizionare il veicolo sul cavalletto.
- Posizionare la leva cambio in folle.

- Controllare che l'oscillazione verticale, in un punto intermedio tra pignone e corona nel ramo inferiore della catena, sia di circa 25 - 35 mm (0.99 - 1.38 in)
- Spostare il veicolo in avanti, in modo da controllare l'oscillazione verticale della catena anche in altre posizioni; il gioco deve rimanere costante in tutte le fasi della rotazione della ruota.

ATTENZIONE

SE SI PRESENTA UN GIOCO SUPERIORE IN CERTE POSIZIONI, SIGNIFICA CHE CI SONO DELLE MAGLIE SCHIACCIATE O GRIPPATE. PER PREVENIRE IL RISCHIO DI GRIPPAGGIO, LUBRIFICARE FREQUENTEMENTE LA CATENA.

Se il gioco è uniforme ma superiore o inferiore a 25 - 35 mm (0.99 - 1.38 in), effettuare la regolazione.

**ATTENZIONE**

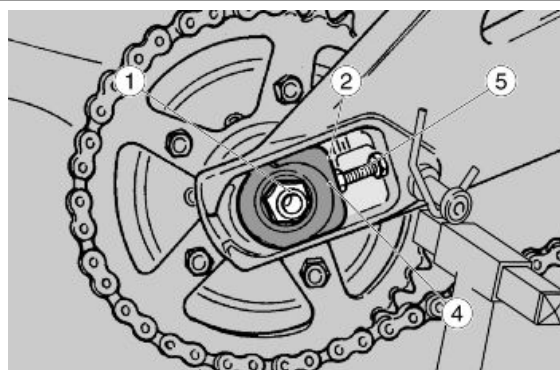
PER LA REGOLAZIONE DELLA CATENA E' NECESSARIO PREMUNIRSI DELL'APPOSITO CAVALLETTINO DI SOSTEGNO POSTERIORE OPT.

Se dopo il controllo si rende necessaria la regolazione della tensione catena:

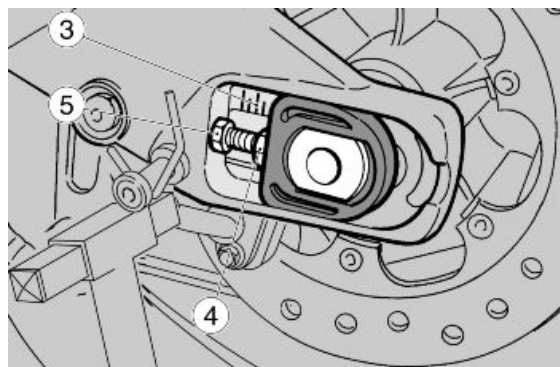
- Posizionare il veicolo sull'apposito cavalletto di sostegno posteriore OPT.
- Allentare completamente il dado (1).



PER IL CENTRAGGIO RUOTA SONO PREVISTI DEI RIFERIMENTI FISSI (2-3) INDIVIDUABILI ALL'INTERNO DELLE SEDI DEI TENDITORI SUI BRACCI FORCELLONE, ANTERIORMENTE AL PERNO RUOTA.



- Allentare i due controdadi (4).
- Agire sui registri (5) e regolare il gioco catena controllando, da ambo i lati veicolo, che corrispondano gli stessi riferimenti (2 - 3).
- Serrare i due controdadi (4).
- Serrare il dado (1).
- Coppia di serraggio dado ruota (1):

**Coppie di bloccaggio (N*m)**

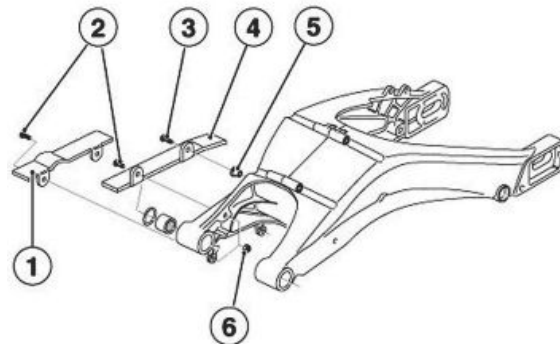
Fissaggio perno ruota posteriore 100

Pattini guida catena

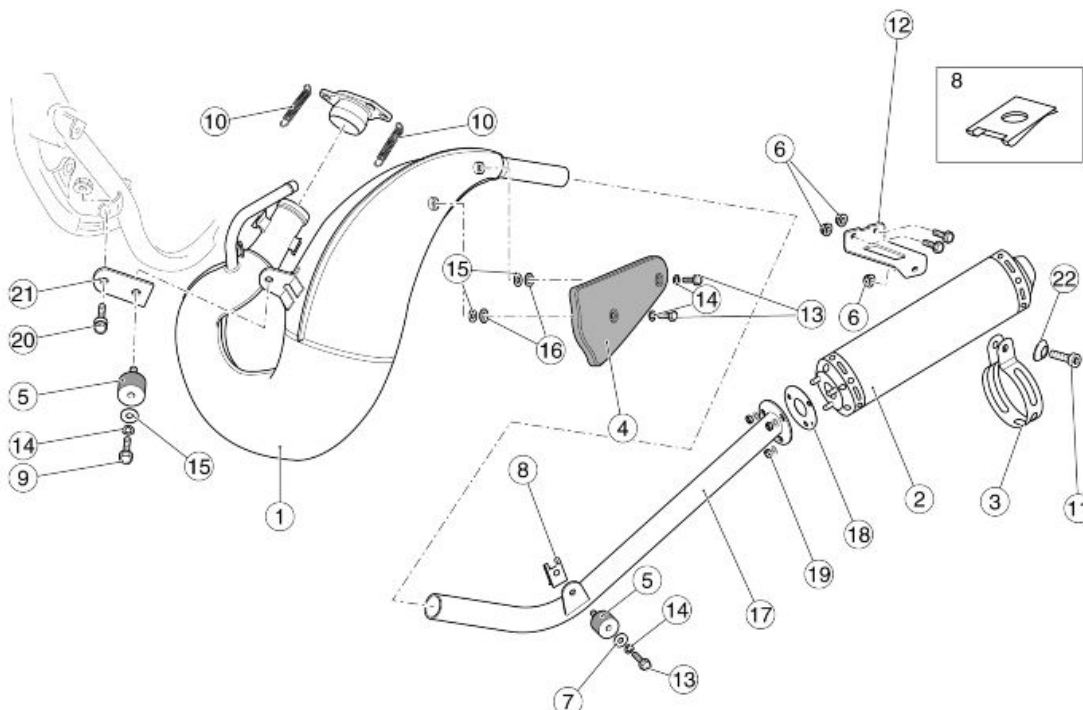
ATTENZIONE

E' CONSIGLIABILE PER RAGIONI DI SPAZIO EFFETTUARE LA DISGIUNZIONE DELLA CATENA.

- Svitare e togliere la vite (2) superiore recuperando il dado (6)
- Svitare e togliere la vite (3) recuperando il gommino (5).
- Rimuovere il pattino guidacatena superiore (4).
- Svitare e togliere le due viti (2) inferiori.
- Rimuovere il pattino guidacatena inferiore (1).



Scarico



LEGENDA

1. Marmitta
2. Silenziatore
3. Fascetta silenziatore
4. Protezione marmitta
5. Silent-block
6. Dado autobloc.flang. M6
7. Rosetta isolante
8. Clip M6
9. Vite TE flangiata M6x16
- 10.Molla elica cilind.trazione
- 11.Vite TCEI M6x16
- 12.Piastra silenziatore
- 13.Vite TE flangiata M6x12
- 14.Rosetta elastica 6,4X11X0,5
- 15.Rosetta 6,6x18x1,6
- 16.Rosetta isolante
- 17.Tubo scarico cent.
- 18.Guarnizione silenziatore
- 19.Dado autobloc.basso
- 20.Vite a strappo
- 21.Piastrina
- 22.Rosetta

Rimozione terminale

- Scostare, ruotandolo sulla vite, il fianchetto di copertura telaio.
- Svitare e togliere la vite di fissaggio anteriore del tubo silenziatore, recuperando la rondella.



- Svitare e togliere le due viti di fissaggio staffa supporto silenziatore al telaio, recuperando il distanziale.



- Sfilare posteriormente il silenziatore.

Vedi anche

[Fianchetti laterali](#)

Rimozione collettore di scarico

- Svitare e togliere la vite di fissaggio marmitta al telaio, recuperando la rondella.



- Sganciare le due molle di attacco cilindro.



- Sganciare la fascetta di tenuta tubo aria secondaria e sfilare il tubo.



- Svitare e togliere i due dadi di fissaggio collettore e recuperare staffa e guarnizione.



- Sfilare anteriormente la marmitta.

ATTENZIONE

NEL RIMONTAGGIO SOSTITUIRE LA GUARNIZIONE DI SCARICO E VERIFICARE IL CORRETTO POSIZIONAMENTO DELLE STAFFE DI FISSAGGIO.

Valvola RAVE

La valvola di scarico è azionata da un solenoide tramite un cavo flessibile.

Il solenoide viene attivato in un determinato campo di regime dalla centralina elettronica che riceve il segnale della rotazione del motore dalla frequenza del circuito primario.

ATTENZIONE

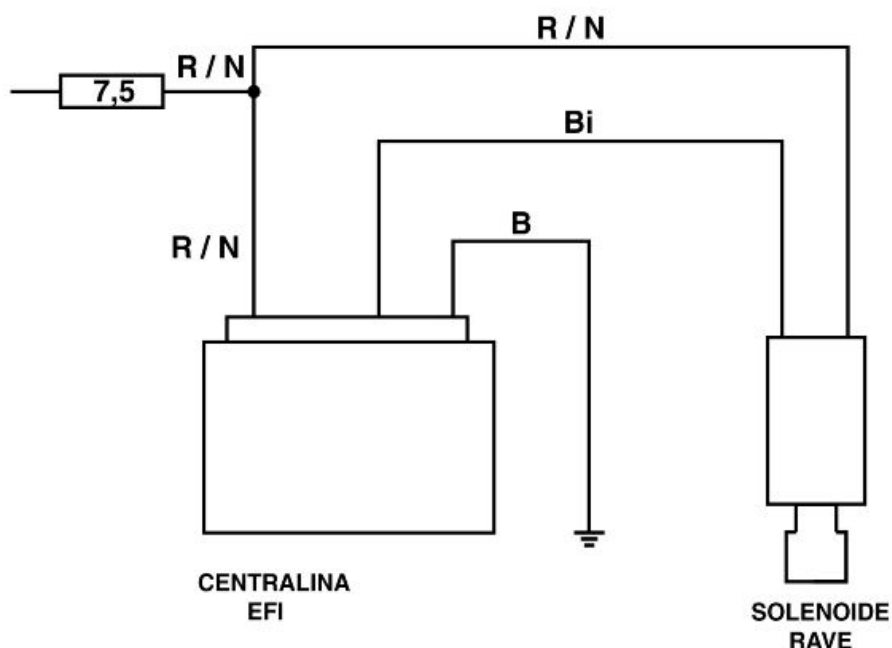
L'UTILIZZO DELLA VALVOLA DI SCARICO SU VEICOLI OMOLOGATI 11 KW, FA DECADERE L'OMOLOGAZIONE DEL VEICOLO. COME TALE PUO' ESSERE USATO SOLO IN AMBITO SPORTIVO O SU PISTE E CIRCUITI NON APERTI AL PUBBLICO.

Funzionamento RAVE

- La valvola di scarico si apre tra i 500 e i 2500 giri / min. per l'autopulitura dello stelo della valvola.
- Si chiude tra i 2500 g. / min.) e il punto di attivazione (circa 8000 giri/min).
- Oltre il punto di attivazione rimane aperta.

Punti di attivazione valvola RAVE

8000 giri / min



Il solenoide comandato dalla centralina rave apre la valvola allo scarico a 8000 rpm.

RICERCA GUASTI

- Verificare l'integrità del fusibile da 7,5 A.
- Verificare il funzionamento del solenoide alimentandolo direttamente con una batteria 12 V.
- Verificare il volano
- Sostituire il regolatore con uno sicuramente funzionante.
- Sostituire la centralina EFI con una sicuramente funzionante.



ATTENZIONE

TAGLIANDO IL PONTICELLO DELLA CENTRALINA EFI SI ATTIVA LA FUNZIONALITÀ DI CONTROLLO DELLA VALVOLA RAVE.

SOLENOIDE

- Controllare che il pistone si muova liberamente.
- Con un tester misurare la resistenza tra i cavi:
- Valore corretto = 2,2 ohm + / - 10%.
- Avviare il veicolo, superare i 6500 giri / min
- Lasciare girare il motore al minimo
- Verificare che il solenoide attivi la RAVE ad impulsi della durata di 0,5 sec.

Rimozione

- Rimuovere il serbatoio carburante
- Rimuovere la batteria completa di scatola portabatteria.

PARZIALE

- Spostare la cuffia di protezione (1).
- Svitare e togliere entrambe le viti (2) recuperando le rondelle di bloccaggio.



Se la valvola si muove liberamente:

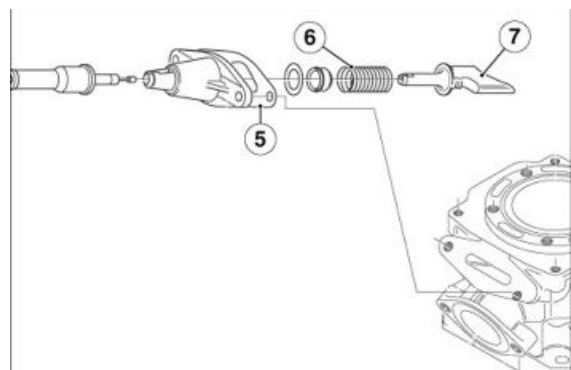
- Estrarre dal cilindro il gruppo valvola di scarico insieme al cavo flessibile.
- Girare l'alloggiamento dello stelo valvola (3) di 180° e scollegare il cavo flessibile (4).
- Se la valvola di scarico è bloccata in posizione di apertura (a causa dei residui della combustione):
- Spingere indietro con un cacciavite l'alloggiamento dello stelo valvola (3).



ATTENZIONE

FARE ATTENZIONE A NON DANNEGGIARE LA SUPERFICIE DI TENUTA.

- Girare l'alloggiamento dello stelo valvola (3) di 180° e scollegare il cavo flessibile (4).
- Rimuovere l'alloggiamento dello stelo valvola (3) recuperando la molla (6) e la guarnizione (5).
- Estrarre la valvola di scarico (7) utilizzando l'estrattore per valvole.

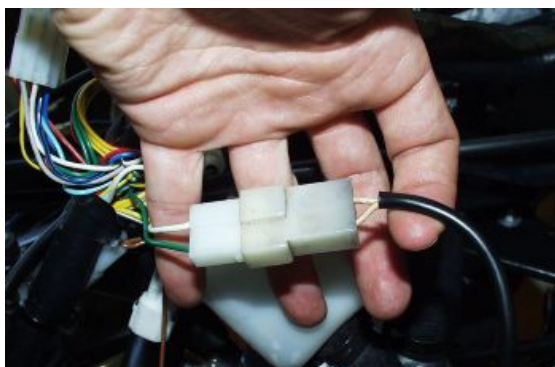


TOTALE

- Svitare e togliere entrambe le viti della valvola RAVE recuperando le rondelle di bloccaggio.
- Estrarre dal cilindro il gruppo valvola di scarico.



- Scollegare il connettore dell'unita' di comando dell'impianto.



- Svitare e togliere entrambe le viti (8) dal telaio portabatteria.
- Rimuovere la valvola RAVE completa.

**Controllo****GUARNIZIONI**

- Controllare che la guarnizione dello valvola (1) e l'anello OR (2) (inserito nell'alloggiamento valvola) non siano usurati o danneggiati.

VALVOLA DI SCARICO

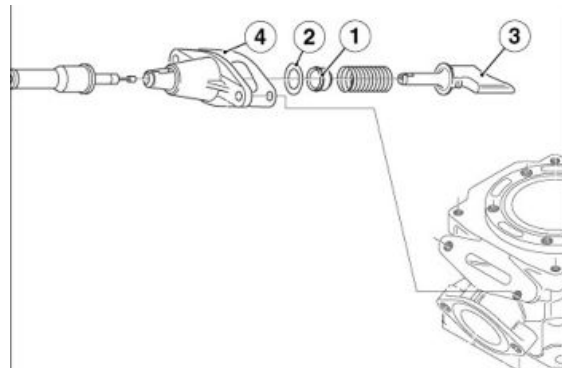
- Eliminare i residui della combustione dalla valvola di scarico (3) e dal condotto valvola nel cilindro.
- Assicurarsi che la valvola di scarico non sia usurata o danneggiata.

GUARNIZIONE CILINDRO

La guarnizione sul cilindro (4) deve essere sostituita ad ogni rimontaggio.

SOLENOIDE

- Controllare l'unita' di comando secondo lo schema.

**Installazione**

- Rimuovere il serbatoio carburante.
- Rimuovere la batteria completa di scatola portabatteria.
- Se il veicolo e' una versione depotenziata e' necessario prima di procedere all'installazione della valvola RAVE rimuovere la ghigliottina fissa svitando le due viti (1) e recuperando le rondelle.

**TOTALE**

- Inserire nel cilindro il gruppo valvola di scarico completo di guarnizione (5).

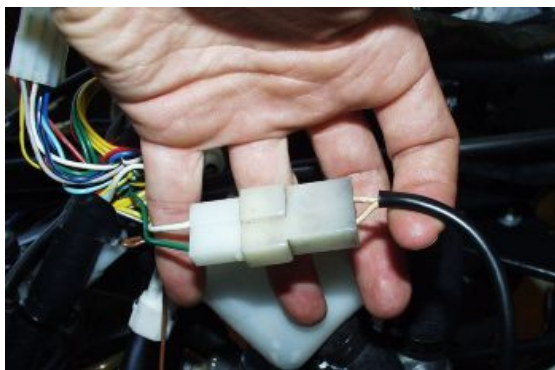
ATTENZIONE
SOSTITUIRE LA GUARNIZIONE (5) AD OGNI RIMONTAGGIO.



- Montare il gruppo valvola di scarico tramite le due viti (1) con rondelle della ghigliottina fissa.
- Montare l'unita' di comando tramite le due viti (2) sul telaio portabatteria.



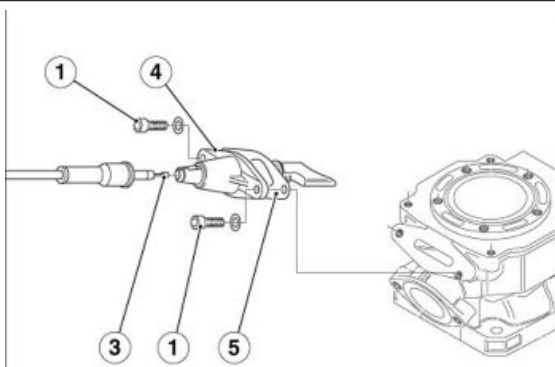
- Collegare il connettore dell'unita' di comando all'impianto.



- Collegare il cavo flessibile (3) all'alloggiamento dello stelo valvola (4).
- Ruotare l'alloggiamento dello stelo valvola (4) di 180°.

ATTENZIONE

L'ATTACCO DEL CAVO DEVE ESSERE RIVOLTO VERSO IL BASSO.



- Riposizionare la cuffia di protezione.
- Inserire nel cilindro il gruppo valvola di scarico completo di guarnizione (5).

ATTENZIONE

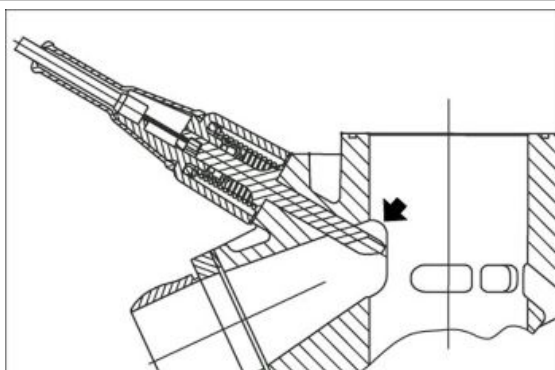
SOSTITUIRE LA GUARNIZIONE (5) AD OGNI RIMONTAGGIO.

- Serrare le due viti (1) del gruppo valvola di scarico con relative rondelle.

ATTENZIONE

DOPO AVER MONTATO IL GRUPPO VALVOLA DI SCARICO EFFETTUARE LE SEGUENTI VERIFICHE:

- Con la valvola completamente aperta l'estremita' dello stelo valvola deve essere allo stesso livello della luce di scarico, per fare cio' e' necessario rimuovere la flangia di scarico.
- assicurarsi che la valvola di scarico si muova liberamente.

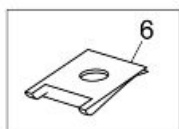
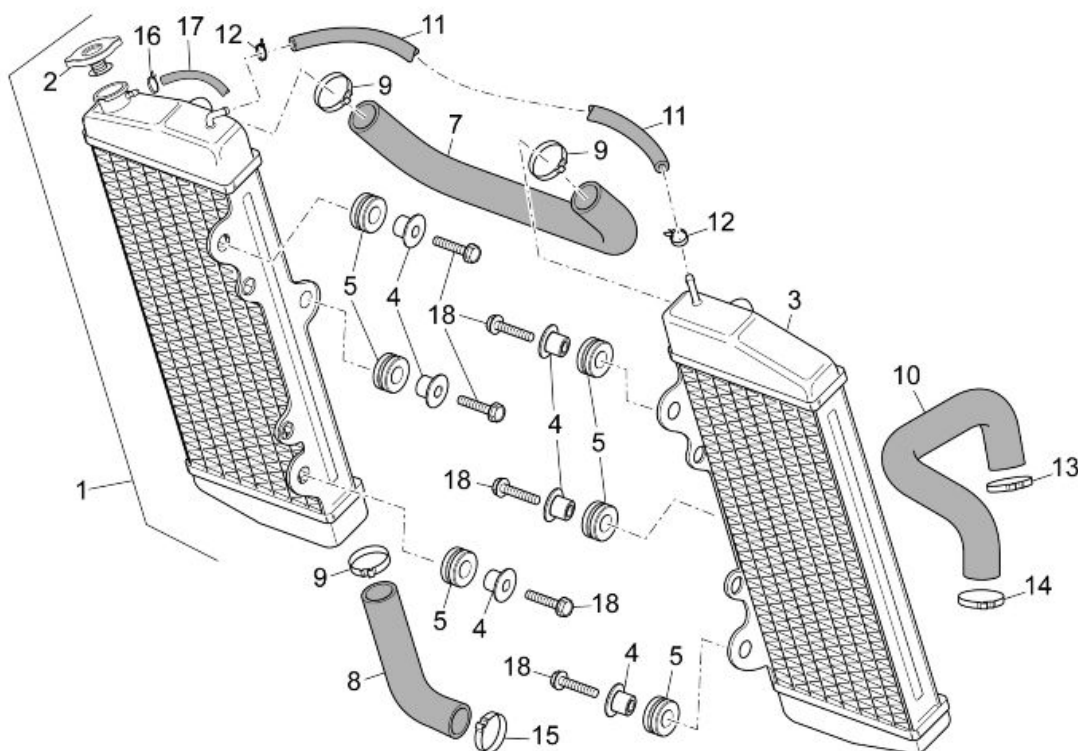


INDICE DEGLI ARGOMENTI

IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

IMP RAF

Schema del circuito



LEGENDA

- 1. Radiatore dx
- 2. Tappo radiatore
- 3. Radiatore sx
- 4. Bussola a 'T'
- 5. Gommino 11,5x23x9,3
- 6. Clip M6
- 7. Tubo acqua radiatori
- 8. Tubo radiatore-pompa
- 9. Fascetta clic D.24,5x8,6
- 10. Tubo testa-radiatore
- 11. Tubo benzina d.7x11

- 12.Fascetta clic verde D11x6,6x1
- 13.Fascetta clic D28x8,6
- 14.Fascetta clic D23,5x8
- 15.Fascetta clic D23,5x8
- 16.Fascetta D10,1
- 17.Tubo 5x9
- 18.Vite TE flangiata M6x25

Sostituzione liquido di raffreddamento

ATTENZIONE

NON UTILIZZARE IL VEICOLO SE IL LIVELLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO E' INFERIORE AL LIVELLO MINIMO. CONTROLLARE PERIODICAMENTE E DOPO LUNGHI VIAGGI IL LIVELLO DEL LIQUIDO REFRIGERANTE.

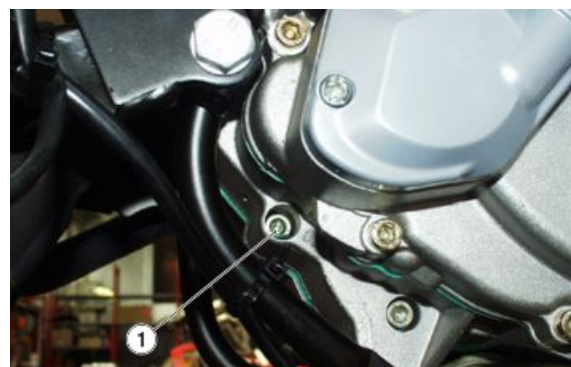
- Rimuovere entrambi i fianchetti laterali anteriori.
- Predisporre un contenitore di capacità adeguata sotto al manicotto.
- Sganciare la fascetta.



- Sfilare il manicotto.
- Svuotare il liquido nel recipiente.
- Aprire il tappo radiatore per agevolare l'uscita.



- Svitare e togliere il tappo di scarico (1) contrassegnato dalla marcatura OUT.
- Svitare e togliere il tappo del radiatore per facilitare la fuoriuscita del liquido di raffreddamento.



ATTENZIONE



NON DISPERDERE IL LIQUIDO NELL'AMBIENTE.

- Attendere la fuoriuscita del liquido e serrare la vite.
- Effettuare il rabbocco del liquido di raffreddamento.

ATTENZIONE

NON DISPERDERE IL LIQUIDO NELL'AMBIENTE.

Vedi anche

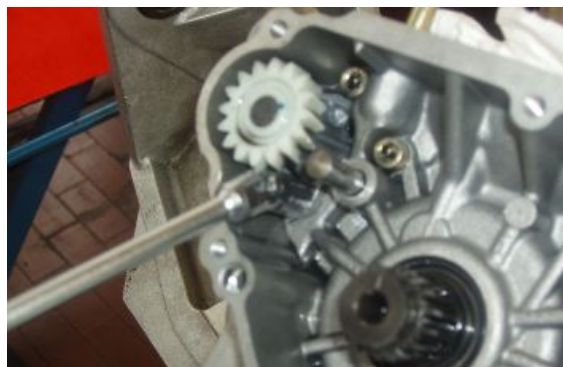
[Fianchetti laterali](#)

Pompa acqua - Revisione

- Rimuovere l'ingranaggio di comando pompa acqua.



- Svitare e togliere la vite di fissaggio M5.



- Sfilare l'ingranaggio della pompa acqua.



- Rimuovere la pompa acqua aiutandosi mediante l'utilizzo di un cacciavite a squadra.



RIMONTAGGIO

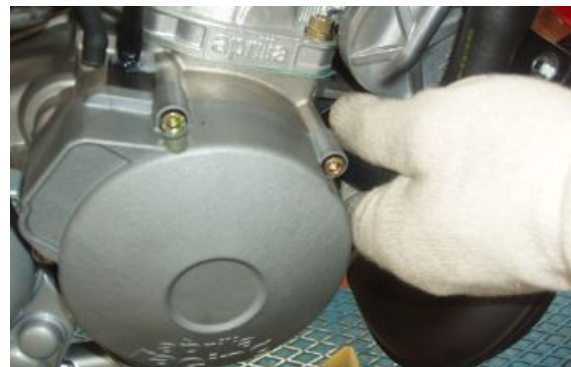
- Per il rimontaggio procedere in maniera inversa rispetto allo smontaggio, ponendo particolare attenzione all'allineamento della ruota di comando pompa acqua, la quale deve essere allineata col riferimento presente sul carter durante il rimontaggio.

Rimozione radiatore

- Rimuovere entrambi i fianchetti laterali anteriori.
- Predisporre un contenitore di capacità adeguata sotto al manicotto.
- Sganciare la fascetta.



- Sfilare il manicotto.
- Svotare il liquido nel recipiente.
- Aprire il tappo radiatore per agevolare l'uscita.



- Operando su entrambi i lati, sganciare le fascette.



- Rimuovere il tubo di mandata destro e sinistro.



- Rimuovere il tubo sfiato radiatore.



- Operando su entrambi i lati, svitare le due viti e recuperare il distanziale.





- Operando su entrambi i lati del telaio, svitare e togliere le due viti, recuperando le relative rondelle e rimuovere il radiatore.

ATTENZIONE

I RADIATORI SONO COLLEGATI TRA LORO DAL TUBO INFERIORE.



INDICE DEGLI ARGOMENTI

CARROZZERIA

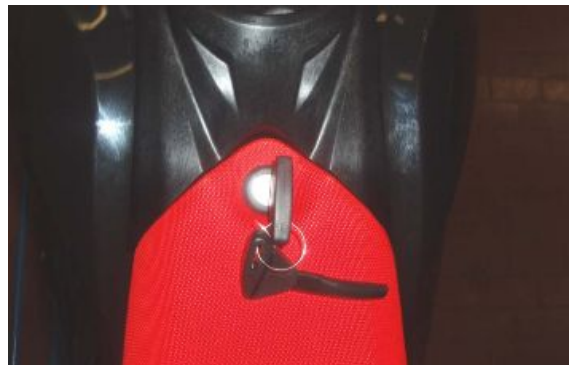
CARROZ

Sella

- Posizionare il veicolo sul cavalletto.
- Inserire la chiave nella serratura.
- Ruotare la chiave in senso antiorario.
- Sollevare e rimuovere la sella.



**NEL RIMONTAGGIO:
PRIMA DI ABBASSARE E BLOCCARE LA SELLA, CONTROLLARE DI NON AVER DIMENTICATO LA CHIAVE NEL VANO PORTADOCUMENTI/KIT ATTREZZI.**



- Inserire la sella avendo cura di posizionare gli appositi agganci posteriori.
- Abbassare e premere la sella, facendo scattare la serratura.

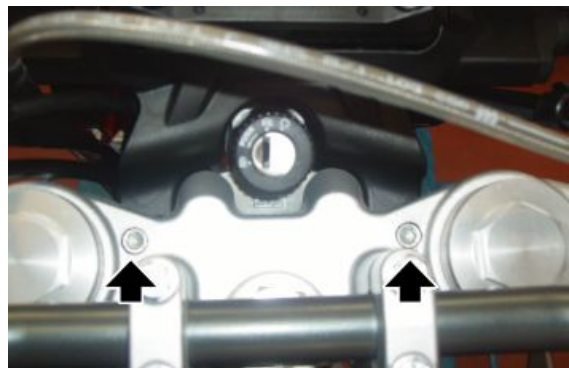


PRIMA DI METTERSI ALLA GUIDA ACCERTARSI CHE LA SELLA SIA POSIZIONATA E BLOCCATA CORRETTAMENTE.



Gruppo ottico anteriore

- Svitare e togliere le due viti sulla piastra superiore.



- Svitare e togliere le due viti di fissaggio al parafango, recuperando dadi e rondelle inferiormente.



- Sfilare le tubazioni freno anteriore dal passatubo.
- Scostare anteriormente il gruppo ottico, sganciandolo con cautela dagli incastrati anteriori sul parafrango.



- Scostare la cuffia in gomma e scollegare il connettore cruscotto.

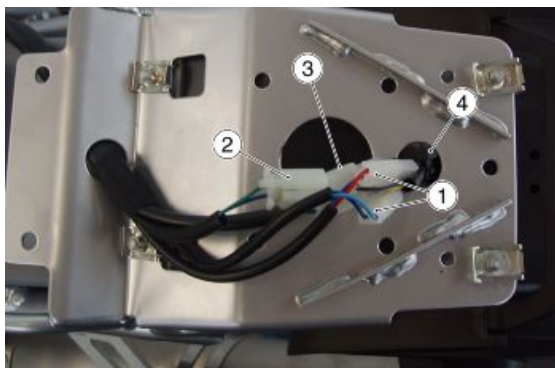


- Scollegare i connettori lampadine gruppo ottico anteriore.



Gruppo ottico posteriore

- Rimuovere il codino e i fianchetti laterali posteriori.
- Scollegare i connettori indicatore di direzione (1), luce targa (2), fanale posteriore (3).
- Rimuovere la fascetta (4).



INDICATORI DI DIREZIONE

- Se necessario rimuovere gli indicatori di direzione, operando dal lato desiderato, svitare e togliere la vite e sfilare con cautela l'indicatore completo di cablaggio.



LUCE TARGA

- Se necessario rimuovere la luce targa, svitare e togliere la vite e sfilare con cautela la luce completa di cablaggio.



FANALE POSTERIORE

- Se necessario rimuovere il fanale posteriore, svitare e togliere le due viti e recuperare le rondelle.
- Sfilare con cautela il fanale posteriore completo di cablaggio.



Fianchetti laterali**FIANCHETTO CENTRALE**

Le seguenti operazioni sono rivolte solamente ad un fianchetto, ma sono valide per entrambi.

- Svitare e togliere la vite e recuperare il collare.



- Svitare e togliere la vite e recuperare il collare.



- Svitare e togliere la vite inferiore.



- Rimuovere il fianchetto laterale centrale.



FIANCHETTO ANTERIORE

- Rimuovere la sella, i fianchetti centrali e la copertura serbatoio.
- Svitare e togliere la vite dal lato destro, recuperando il dado dal lato sinistro.

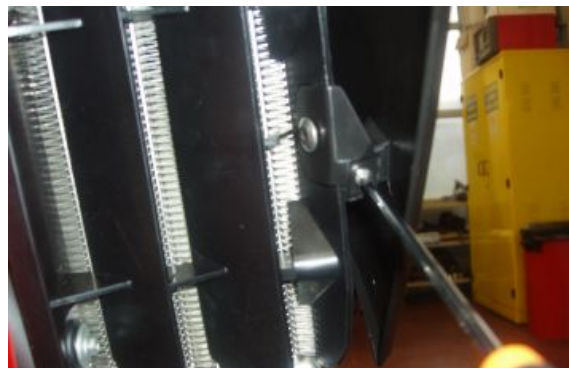


- Svitare e togliere la vite di fissaggio.



Le seguenti operazioni sono rivolte solamente ad un fianchetto, ma sono valide per entrambi.

- Svitare e togliere la vite di fissaggio al radiatore.



- Rimuovere il fianchetto laterale anteriore.



COPERTURA TELAIO

- Sono applicate su entrambi i lati del veicolo, nella zona centrale. Per le operazioni consuete è sufficiente rimuovere le tre fascette e ruotare la copertura in base all'esigenza di visibilità, fulcrando sulla vite inferiore leggermente allentata.



Se necessario rimuoverli dal veicolo:

- Rimuovere le tre fascette di fissaggio.

- Svitare e togliere la vite inferiore, prestando attenzione, sul lato destro, alla leva freno posteriore.

Nel rimontaggio, sostituire quelle rimosse con fascette dello stesso tipo e dimensione.



Vedi anche

Sella

Serbatoio carburante

Cassa filtro aria

- Sostenere il veicolo con l'apposito cavalletto sottocoppa.
- Sostenere il retrotreno del veicolo con un capretta ed opportune cinghie.

- Rimuovere la sella.
- Rimuovere entrambi i fianchetti centrali.
- Rimuovere le sei fascette delle coperture laterali del telaio e allentando le viti inferiori, ruotare le coperture verso destra.



- Operando dal lato destro, svitare e togliere la vite, recuperando il collare ed il gommino.



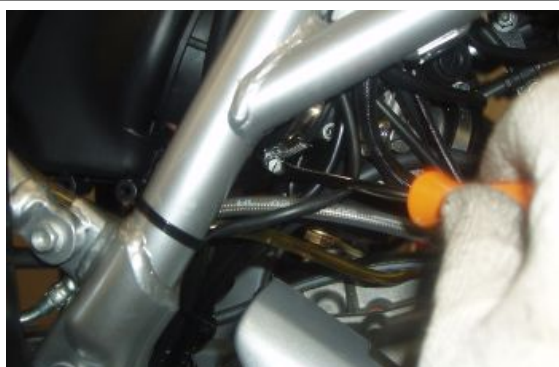
- Operando su entrambi i lati, svitare e togliere la vite, recuperando la rondella.



- Rimuovere la fascetta e sfilare la tubazione.



- Allentare la fascetta e sganciare il mannicotto.



- Svitare e togliere le due viti e spostare lateralmente la centralina.



- Rimuovere la fascetta.



- Sganciare la scatola fusibili dalla cassa filtro, sfilandola verso l'alto.
- Sganciare il relè dalla cassa filtro, sfilandolo verso destra.



- Sganciare il connettore.



- Rimuovere la fascetta a telaio.



- Operando da entrambi i lati, svitare e togliere la vite di fissaggio telaietto e recuperare il dado.

**ATTENZIONE**

UNA VOLTA SGANCIATO IL TELAIETTO PRESTARE ATTENZIONE AL POSTERIORE DELLA MOTO ED ACCOMPAGNARLO IN APPOGGIO A TERRA, ABBASSANDO LA CAPRETTA.

- Sfilare superiormente la cassa filtro.

Serbatoio carburante

COPERTURA SERBATOIO

- Rimuovere la sella.
- Svitare e togliere le due viti.



- Svitare e togliere la vite anteriore.



- Scollegare il tubo di recupero vapori carburante
- Svitare e togliere il tappo serbatoio carburante.

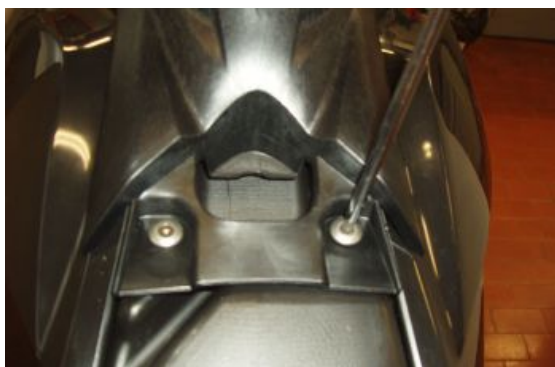


- Rimuovere la copertura del serbatoio carburante e riavvitare il tappo.

Vedi anche

Sella

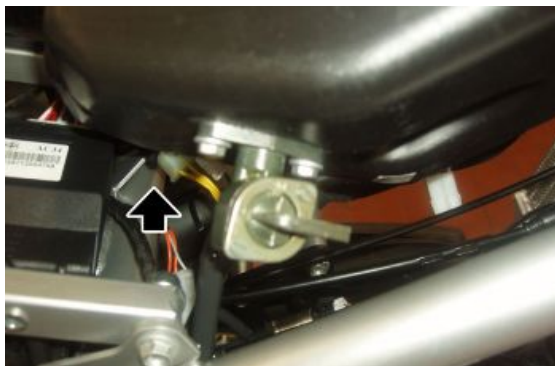
- Rimuovere i fianchetti laterali anteriori e la copertura serbatoio.
- Svitare e togliere le due viti prestando attenzione ai relativi collari e distanziali.



- Sollevare lateralmente il serbatoio e chiudere il rubinetto di erogazione carburante.



- Scollegare il connettore pompa carburante.



- Allentare la fascetta e sganciare il tubo.

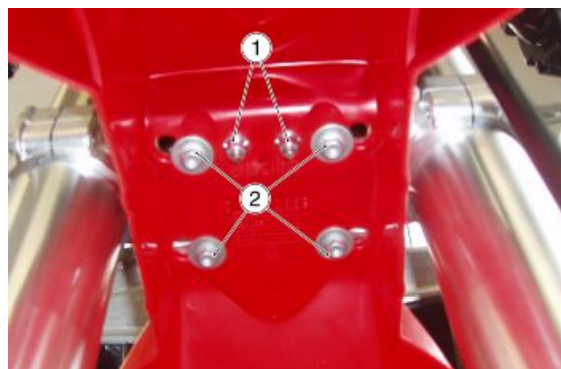
**Vedi anche**[Fianchetti laterali](#)

Parafango anteriore

- Svitare e togliere le due viti, recuperando le rondelle.



- Svitare e togliere le due viti superiori, recuperando i relativi dadi (1) e rondelle.
- Svitare e togliere le quattro viti (2) e recuperare le rondelle.



- Sfilare anteriormente il parafango anteriore, prestando attenzione agli incastrati anteriori.



Serbatoio olio mix

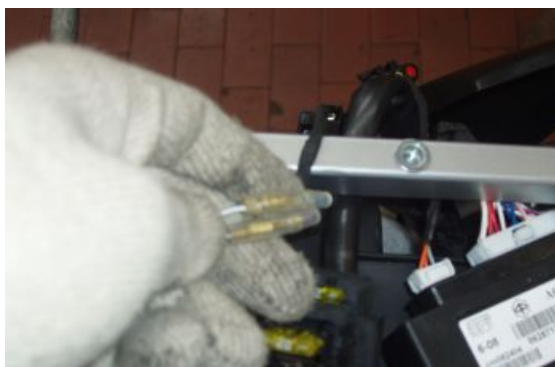
- Rimuovere la sella, i fianchetti centrali destro e sinistro, la copertura telaio destra.
- Rimuovere la fascetta.



- Sollevare il serbatoio carburante senza rimuoverlo.
- Rimuovere la fascetta.



- Scollegare i connettori sonda livello olio.



- Predisporre sotto al veicolo, un contenitore di capacità adeguata.
- Allentare la fascetta e svuotare il serbatoio nel contenitore.



RIMONTAGGIO

OGNI VOLTA CHE VIENE SVUOTATO IL SERBATOIO OLIO MISCELATORE, EFFETTUARE IL RIEMPIMENTO CON SPURGO.

- Installare il serbatoio olio miscelatore, seguendo in ordine inverso le operazioni descritte per la rimozione.
- Svitare e togliere le tre viti pompa sul lato sinistro del veicolo e rimuovere il coperchio.
- Rimuovere la vite di spurgo indicata.
- Versare olio nel serbatoio fino a quando non si formano bolle di aria nella tubazione.



- Riavvitare la vite di spurgo e riempire il serbatoio fino al livello consigliato.

Batteria

RIMOZIONE BATTERIA

- Rimuovere la sella.
- Assicurarsi che l'interruttore di accensione sia in posizione «OFF».
- Scollegare nell'ordine il cavo negativo (-) e quello positivo (rosso) (+).
- Rimuovere il tubetto sfiato batteria.
- Rimuovere la batteria dall'alloggiamento e sistemarla su una superficie piana, in luogo fresco e asciutto.



ATTENZIONE



LA BATTERIA RIMOSSA DEVE ESSERE RIPOSTA IN LUOGO SICURO E FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

Codone

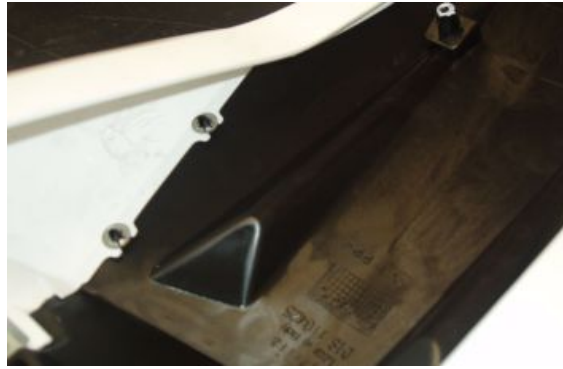
- Rimuovere la sella e i fianchetti laterali centrali.
- Svitare e togliere le due viti.



- Svitare e togliere le due viti inferiori.



- Per dividere i fianchetti posteriori dal codone, prestare attenzione agli incastrici sul perimetro, dal lato inferiore del codino.



- Rimuovere fianchetti e codino.



INDICE DEGLI ARGOMENTI

PRECONSEGNA

PRECON

Prima della consegna del veicolo effettuare i controlli elencati.

AVVERTENZA

USARE MASSIMA ATTENZIONE QUANDO SI MANEGGIA LA BENZINA.

Verifica estetica

- Vernice
 - Accoppiamento Plastiche
 - Graffi
 - Sporcizia
-

Verifica bloccaggi

- Bloccaggi di Sicurezza:
 - gruppo sospensione anteriore e posteriore
 - gruppo fissaggio pinze freno anteriore e posteriore
 - gruppo ruota anteriore e posteriore
 - fissaggi motore - telaio
 - gruppo sterzo
 - Viti di fissaggio delle plastiche
-

Impianto elettrico

- Interruttore principale
 - Fari: abbaglianti, anabbaglianti, di posizione (anteriore e posteriore), e relative spie
 - Regolazione proiettore secondo norme vigenti
 - Pulsanti luce stop anteriore e posteriore e relativa lampada
 - Indicatori di direzione e relative spie
 - Luce strumentazione
 - Strumenti: indicatore benzina e temperatura (se presenti)
 - Spie del gruppo strumenti
 - Clacson
 - Avviamento elettrico
 - Spegnimento motore con interruttore arresto d'emergenza e cavalletto laterale
 - Pulsante apertura elettrica vano porta casco (se presente)
-

- Tramite lo strumento di diagnosi, verificare che nella/e centralina/e sia presente l'ultima versione della mappatura ed eventualmente riprogrammare la/e centralina/e: consultare il sito internet dell'assistenza tecnica per sapere se sono disponibili aggiornamenti ed i dettagli dell'operazione.

ATTENZIONE

LA BATTERIA VA CARICATA PRIMA DELL'USO PER ASSICURARE IL MASSIMO DELLE PRESTAZIONI. LA MANCANZA DI UNA CARICA ADEGUATA DELLA BATTERIA PRIMA DEL PRIMO IMPIEGO A BASSO LIVELLO DELL'ELETTROLITO, PORTERANNO AD UNA AVARIA PREMATURA DELLA BATTERIA.

ATTENZIONE

QUANDO SI INSTALLA LA BATTERIA, FISSARE PRIMA IL CAVETTO POSITIVO E SUCCESSIVAMENTE QUELLO NEGATIVO E VICEVERSA ALLO SMONTAGGIO.

AVVERTENZA

L'ELETTROLITO DELLA BATTERIA È VELENOSO IN QUANTO CAUSA FORTI USTIONI. CONTIENE ACIDO SOLFORICO. EVITARE QUINDI IL CONTATTO CON GLI OCCHI, LA PELLE ED I VESTITI.

IN CASO DI CONTATTO CON GLI OCCHI E LA PELLE, LAVARSI ABBONDANTEMENTE CON ACQUA PER CIRCA 15 MINUTI ED AFFIDARSI TEMPESTIVAMENTE ALLE CURE DI UN MEDICO. IN CASO DI INGESTIONE DEL LIQUIDO BERE IMMEDIATAMENTE ABBONDANTI QUANTITÀ DI ACQUA O OLIO VEGETALE. CHIAMARE IMMEDIATAMENTE UN MEDICO.

LE BATTERIE PRODUCONO GAS ESPLOSIVI; TENERE LONTANO DA FIAMME LIBERE, SCINTILLE O SIGARETTE. VENTILARE L'AMBIENTE QUANDO DI RICARICA LA BATTERIA IN AMBIENTI CHIUSI. SCHERMARE SEMPRE GLI OCCHI QUANDO SI LAVORA IN PROSSIMITÀ DI BATTERIE.

TENERE LONTANO DALLA PORTATA DEI BAMBINI.

ATTENZIONE

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

Verifica livelli

- Livello liquido impianto frenante idraulico
 - Livello liquido impianto frizione (se presente)
 - Livello olio cambio (se presente)
 - Livello olio trasmissione (se presente)
 - Livello liquido refrigerante motore (se presente)
 - Livello olio motore
 - Livello olio miscelatore (se presente)
-

Prova su strada

- Partenza a freddo
 - Funzionamento strumenti
 - Risposta al comando gas
 - Stabilità in accelerazione e frenata
 - Efficienza freno anteriore e posteriore
 - Efficienza sospensione anteriore e posteriore
 - Rumorosità anomale
-

Controllo statico

Controllo statico dopo prova su strada:

- Riavviamento a caldo
 - Funzionamento starter (se presente)
 - Tenuta minimo (ruotando il manubrio)
 - Rotazione omogenea dello sterzo
 - Perdite eventuali
 - Funzionamento elettroventola radiatore (se presente)
-

Verifica funzionale

- Impianto frenante idraulico
- Corsa delle leve freno e frizione (se presente)
- Frizione - Verifica corretto funzionamento
- Motore - Verifica corretto funzionamento generale e assenza di rumorosità anomale
- Altro
- Verifica documenti:
- Verifica n° di telaio e n° di motore
- Verifica Attrezzi a corredo
- Montaggio targa
- Controllo serrature
- Controllo pressione pneumatici
- Montaggio specchietti ed eventuali accessori



NON SUPERARE LA PRESSIONE DI GONFIAGGIO PRESCRITTA PERCHÉ IL PNEUMATICO PUÒ SCOPPIARE.

ATTENZIONE



LA PRESSIONE DI GONFIAGGIO DEI PNEUMATICI DEVE ESSERE CONTROLLATA E REGOLATA QUANDO I PNEUMATICI SONO A TEMPERATURA AMBIENTE.

A

Ammortizzatore:

Ammortizzatori: 169

Avviamento: 95

B

Batteria: 58, 65, 215

C

Candela: 26

Carburante: 208, 211

Carburatore: 132

Catena: 182, 186

Cavalletto:

F

Filtro aria: 29, 208

Forcella: 147, 152, 155

Freno:

Frizione: 32, 102–105

Fusibili: 64

G

Gruppo ottico: 203, 204

I

Identificazione: 11

Indicatori di direzione: 59

L

Liquido di raffreddamento: 197

M

Manutenzione: 9, 26

O

Olio cambio: 27

P

Pneumatici: 14

Prodotti consigliati: 17

Proiettore: 34

S

Sella: 203, 208, 212

Serbatoio: 208, 211, 213

Spie:

T

Trasmissione: 12, 182