



INSTALLAZIONE DELLA RUOTA POSTERIORE

Installare il disco portaceppi sulla ruota posteriore.

Installare la ruota posteriore allineando il fermo del piatto portaceppi del forcellone con la scanalatura del piatto portaceppi.

Spingere in avanti la ruota posteriore ed installare la catena di trasmissione sul pignone e sulla corona.

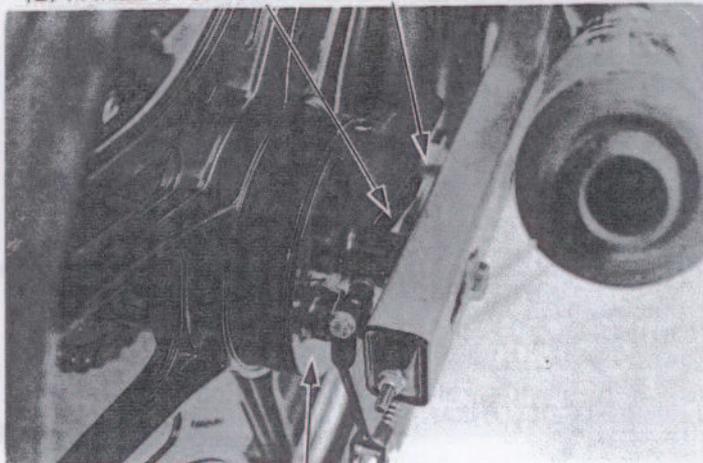
Montare il tendicatena sul forcellone posteriore. Inserire l'albero del perno ruota.

NOTA:

Controllare che il fermaglio di arresto sia installato correttamente.

- (1) SCANALATURA
- (2) FERMO DEL FRENO
- (3) PIATTO PORTACEPPI

(2) PANEL STOPPER (1) GROOVE



(3) BRAKE PANEL

Installare il tirante del freno posteriore. Regolare la tensione della catena di trasmissione.

GIOCO DELLA CATENA: 15-25 mm

NOTA:

Ruotare il registro in modo che i segni di riferimento siano allineati con lo stesso numero di graduazione su entrambi i lati.

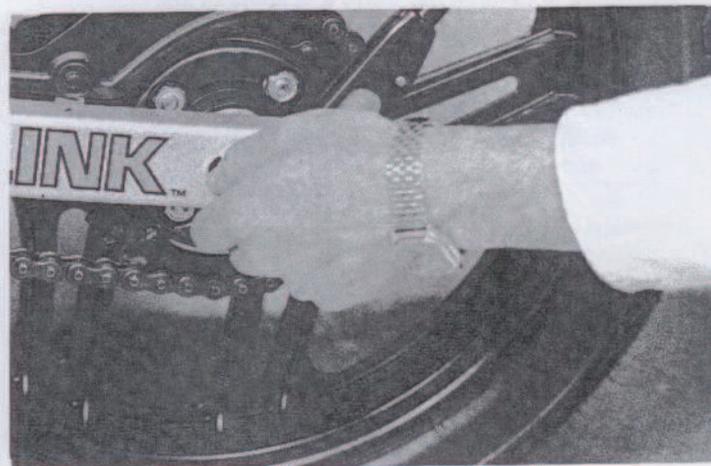
Installare la rondella e stringere il dado del perno ruota.

COPPIA DI SERRAGGIO:
60-80 N·m (6,0-8,0 kgm)

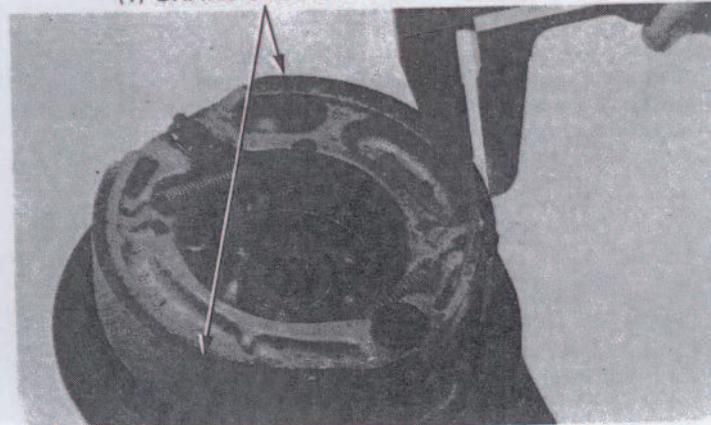
Regolare il gioco del pedale del freno.

GIOCO DEL PEDALE DEL FRENO: 20-30 mm

Lubrificare la catena di trasmissione.



(1) BRAKE SHOE LININGS



FRENO POSTERIORE

SPESSORE DELLE GUARNIZIONI DEL FRENO POSTERIORE

Misurare lo spessore delle guarnizioni del freno.

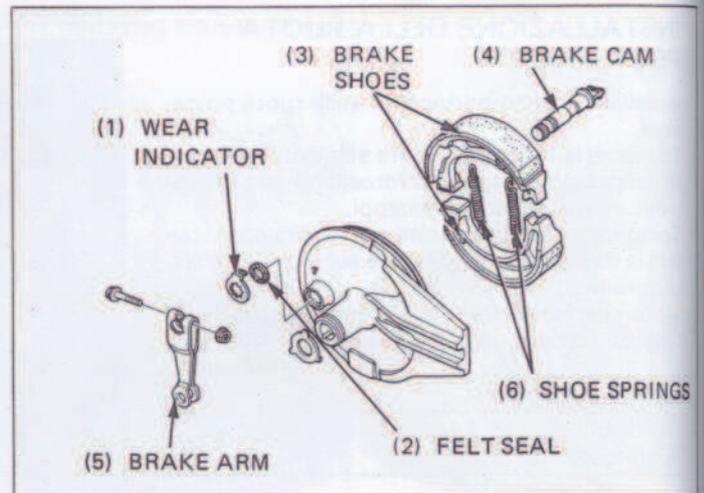
LIMITE DI USURA: 2,5 mm

- (1) GUARNIZIONI DEL FRENO POSTERIORE

SMONTAGGIO DEL PANNELLO PORTACEPPI

Rimuovere il braccio del freno e l'indicatore di usura togliendo la relativa vite di fissaggio. Rimuovere le ganasce freno e le molle di richiamo. Rimuovere la camma del freno ed il feltrino.

- (1) INDICATORE DI USURA
- (2) FELTRINO
- (3) GANASCE FRENO
- (4) CAMMA DEL FRENO
- (5) BRACCIO DEL FRENO
- (6) MOLLE DELLE GANASCE



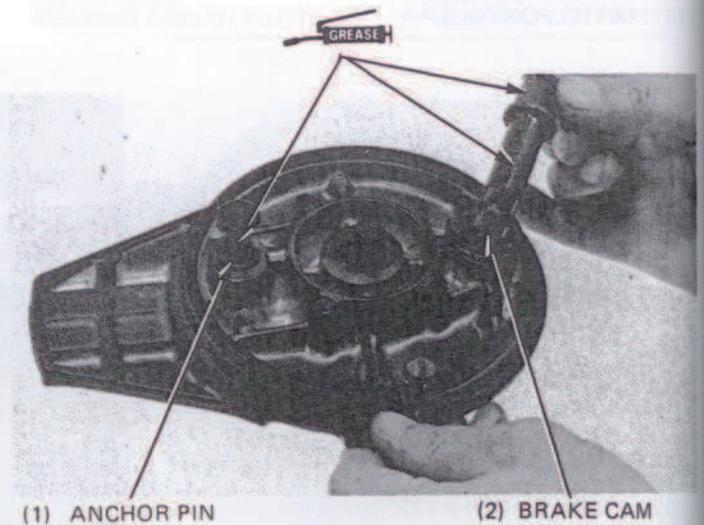
Lubrificare la camma del freno e la spina di ancoraggio con del grasso.

ATTENZIONE

Evitare qualsiasi contatto con olio o grasso sulle guarnizioni del freno. Togliere ogni eccesso di grasso.

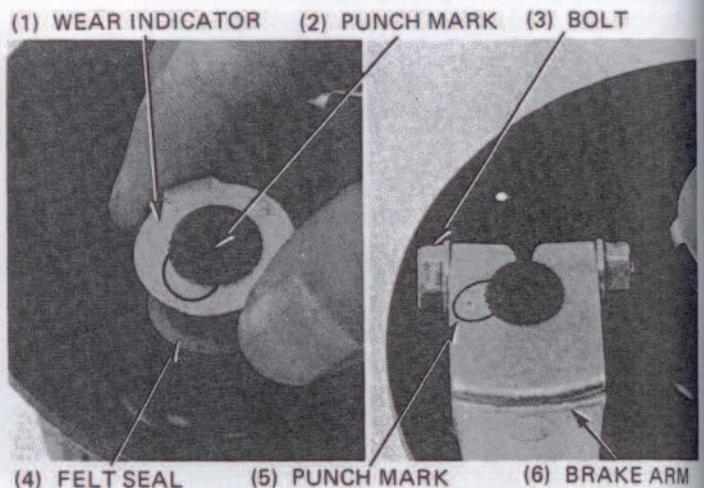
Installare la camma del freno.

- (1) SPINA DI ANCORAGGIO
- (2) CAMMA DEL FRENO



Immergere il feltrino in olio motore pulito e montarlo sul pannello portaceppi. Montare l'indicatore di usura allineando la linguetta con il segno punzonato sulla camma. Installare il braccio del freno sulla camma con i segni di riferimento allineati. Stringere il bullone del braccio del freno.

- (1) INDICATORE DI USURA
- (2) SEGNO DI RIFERIMENTO PUNZONATO
- (3) BULLONE
- (4) FELTRINO
- (5) SEGNO DI RIFERIMENTO PUNZONATO
- (6) BRACCIO DEL FRENO



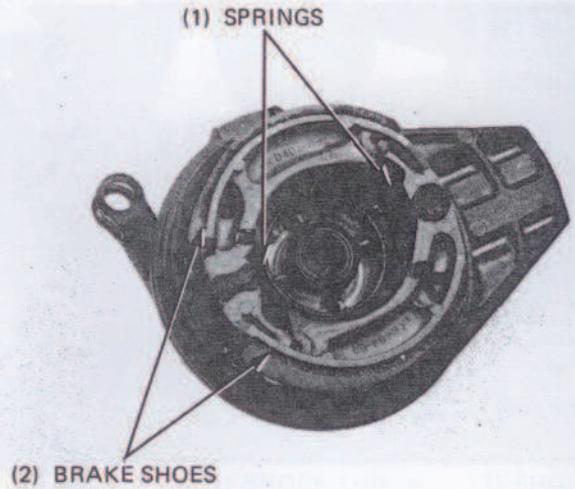


Installare le ganasce del freno e le molle di richiamo.

NOTA:

Non mettere del grasso sulle guarnizioni del freno.

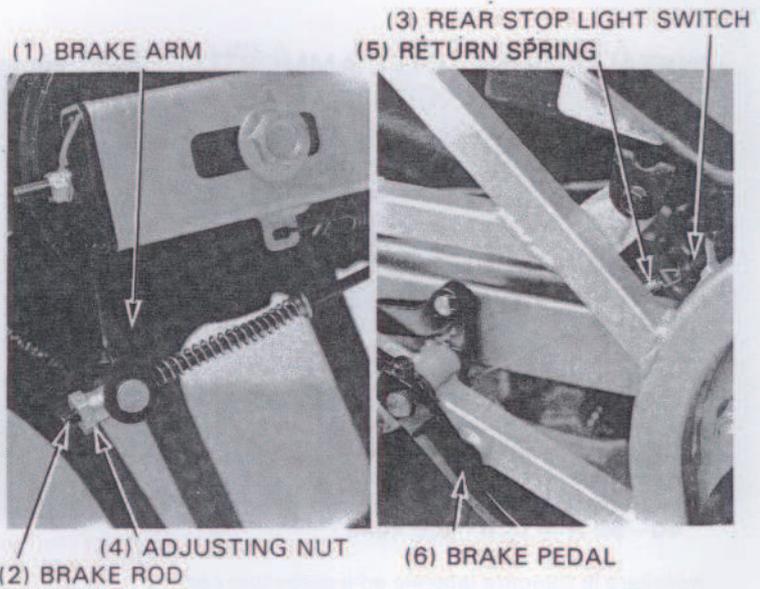
- (1) MOLLE
- (2) GANASCE DEL FRENO



RIMOZIONE DEL PEDALE DEL FRENO

Rimuovere il dado di registro e poi il tirante di azionamento dal braccio del freno.
Togliere l'interruttore della luce dello stop posteriore.
Rimuovere la molla di richiamo.
Rimuovere il bullone di montaggio del pedale del freno ed il pedale del freno.
Rimuovere l'albero del perno freno.

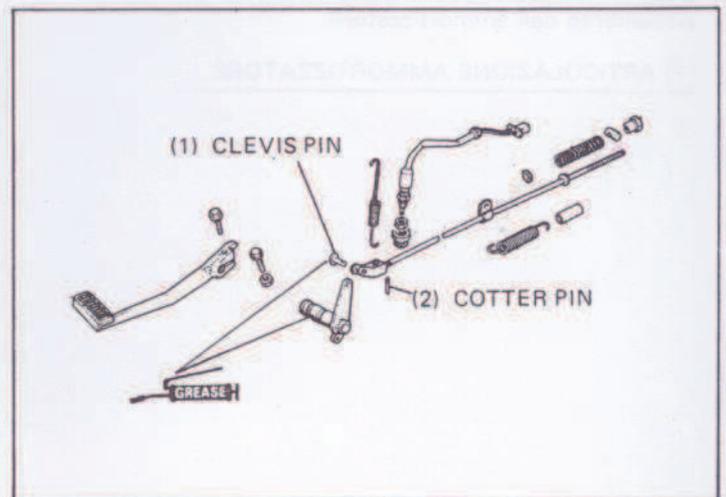
- (1) BRACCIO DEL FRENO
- (2) TIRANTE DI AZIONAMENTO DEL FRENO
- (3) INTERRUOTORE LUCE STOP POSTERIORE
- (4) DADO DI REGISTRO
- (5) MOLLA DI RICHIAMO
- (6) PEDALE DEL FRENO



INSTALLAZIONE DEL PEDALE DEL FRENO

Per la installazione seguire l'ordine inverso a quello seguito per la rimozione.
Regolare il freno posteriore.

- (1) PERNO
- (2) COPIGLIA





AMMORTIZZATORE POSTERIORE

RIMOZIONE

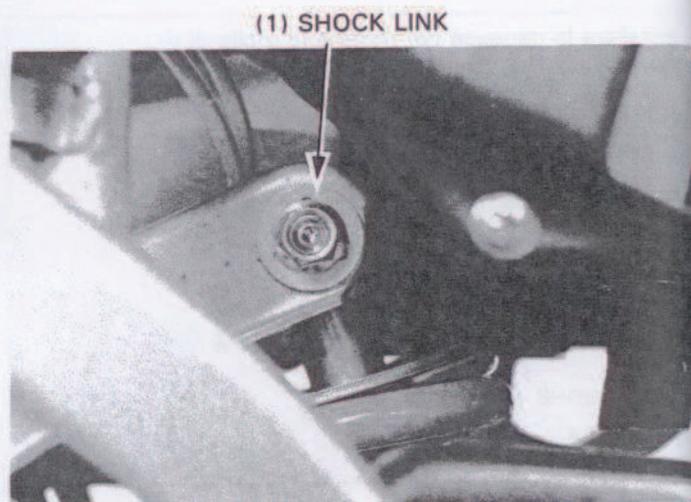
Rimuovere la sella, le fiancate laterali ed il serbatoio.

Sollevarre la ruota dal terreno mettendo un supporto sotto il motore.

Togliere i bulloni di montaggio superiori ed inferiori dell'ammortizzatore.

Rimuovere l'articolazione dell'ammortizzatore.
Togliere l'ammortizzatore posteriore.

(1) ARTICOLAZIONE DELL'AMMORTIZZATORE



INSTALLAZIONE DELL'AMMORTIZZATORE POSTERIORE

Installare l'ammortizzatore posteriore con il bullone di montaggio superiore senza stringerlo. Installare l'articolazione dell'ammortizzatore e stringere tutti i bulloni alle coppie prescritte.

COPPIE DI SERRAGGIO:

Bullone superiore ammortizzatore
30-40 N·m (3,0-4,0 kgm)

Bullone inferiore ammortizzatore
30-40 N·m (3,0-4,0 kgm)

Bullone tra telaio ed articolazione ammortizz.
40-50 N·m (4,5-5,0 kgm)

Articolazione A - articolazione B
40-50 N·m (4,0-5,0 kgm)

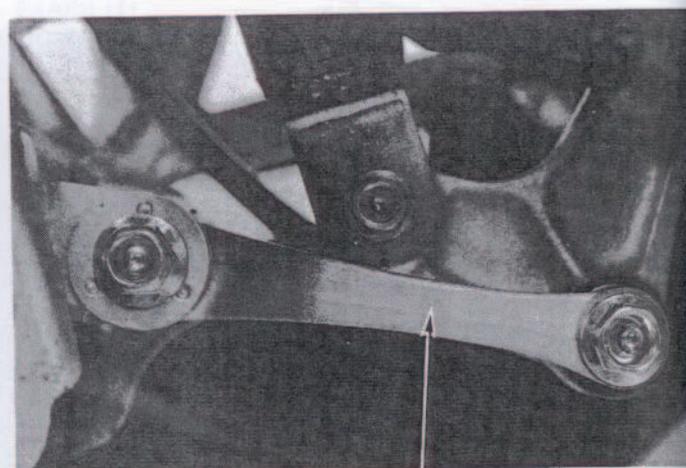
Articolazione B - forcellone
40-50 N·m (4,0-5,0 kgm)

Installare le fiancate laterale ed il serbatoio carburante.

Installare la sella.

Dopo la installazione controllare il corretto funzionamento dell'ammortizzatore.

(1) ARTICOLAZIONE AMMORTIZZATORE



(1) SHOCK LINK

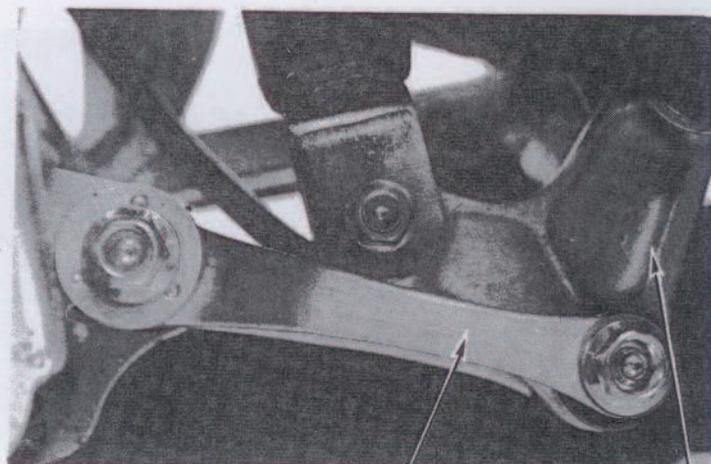


LEVERAGGIO AMMORTIZZATORE POSTERIORE

RIMOZIONE DEL LEVERAGGIO DELL'AMMORTIZZATORE

Sollevarre la ruota posteriore dal suolo mettendone un supporto sotto il motore.
Rimuovere l'articolazione A, l'articolazione B ed il bullone di montaggio inferiore, quindi rimuovere il leveraggio dell'ammortizzatore.

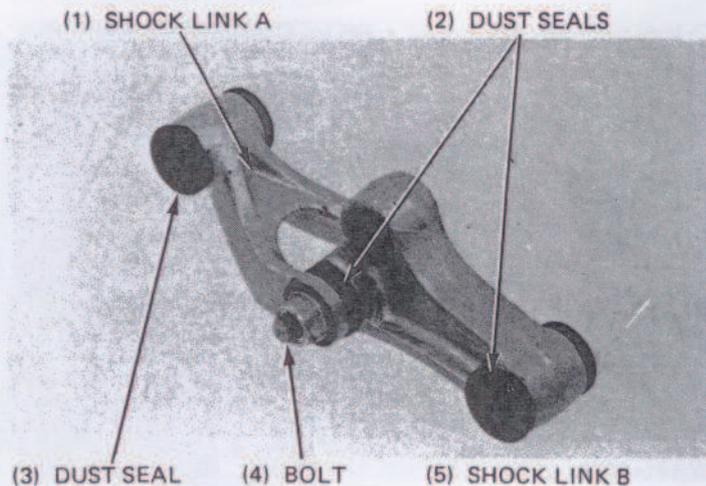
- (1) ARTICOLAZIONE A
- (2) ARTICOLAZIONE B



(1) SHOCK LINK A (2) SHOCK LINK B

Separare l'articolazione A dalla articolazione B.
Togliere gli anelli parapolvere e le boccole.

- (1) ARTICOLAZIONE A
- (2) ANELLI PARAPOLVERE
- (3) ANELLO PARAPOLVERE
- (4) BULLONE
- (5) ARTICOLAZIONE B



(1) SHOCK LINK A (2) DUST SEALS
(3) DUST SEAL (4) BOLT (5) SHOCK LINK B



CONTROLLO DELLE BOCCOLE E DEI Distanziali

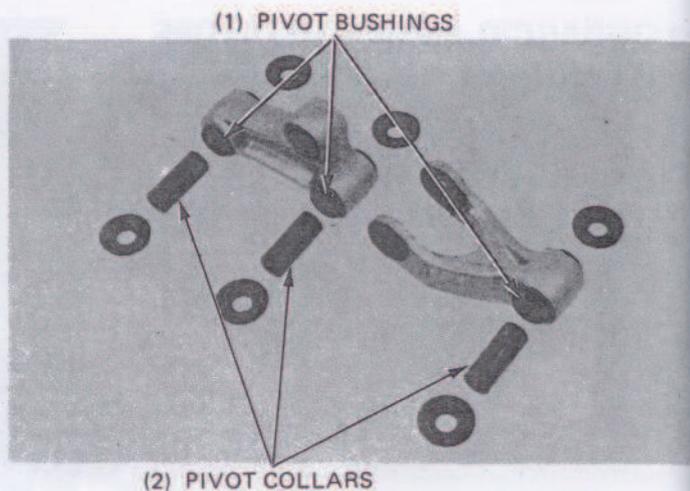
Controllare che le boccole ed i distanziali non siano danneggiati o presentino usura anormale.

INSTALLAZIONE DEL LEVERAGGIO DELL'AMMORTIZZATORE

Lubrificare i distanziali con MoS₂ con un contenuto di molibdeno superiore al 45% ed installarli nelle boccole.

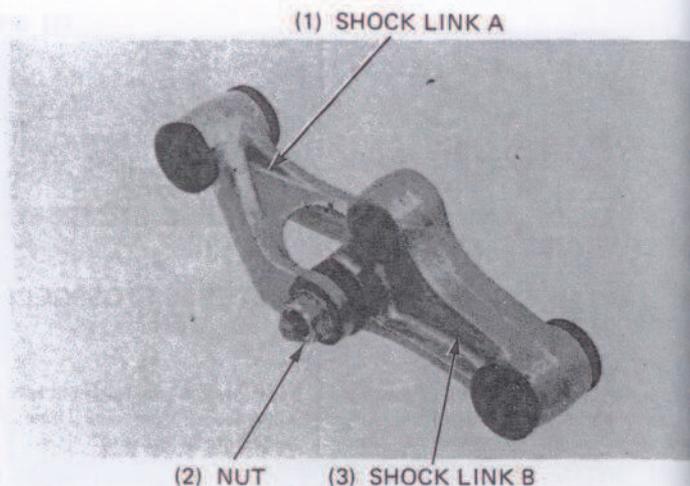
Montare gli anelli parapolvere.

- (1) BOCCOLE
- (2) DISTANZIALI



Collegare l'articolazione A alla articolazione B con il bullone ed il dado.

- (1) ARTICOLAZIONE A
- (2) DADO
- (3) ARTICOLAZIONE B



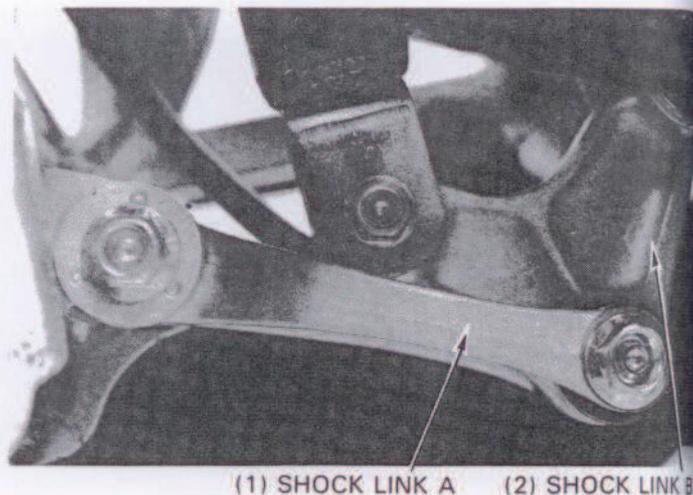
Installare il leveraggio dell'ammortizzatore e stringere tutti i bulloni alle coppie prescritte.

COPPIE DI SERRAGGIO:

- Telaio articolazione A
40-50 N·m (4,0-5,0 kgm)
- Articolazione A - articolazione B
40-50 N·m (4,0-5,0 kgm)
- Articolazione B - forcellone
40-50 N·m (4,0-5,0 kgm)
- Bullone di montaggio inferiore
30-40 N·m (3,0-4,0 kgm)

Controllare che il forcellone, le articolazioni e l'ammortizzatore posteriore funzionino correttamente.

- (1) ARTICOLAZIONE A
- (2) ARTICOLAZIONE B





FORCELLONE

RIMOZIONE DEL FORCELLONE

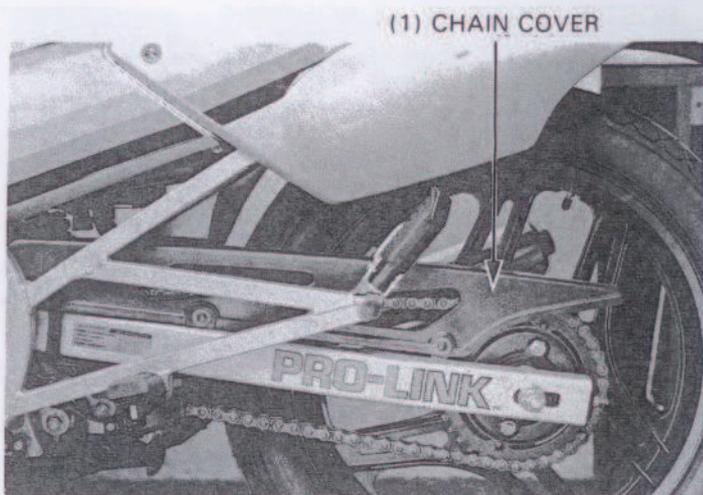
Sollevare la ruota posteriore ponendo un supporto sotto il motore.

Togliere le fiancate laterali (Pag. 5-2).

Togliere la ruota posteriore (Pag. 12-3).

Togliere il copricatena.

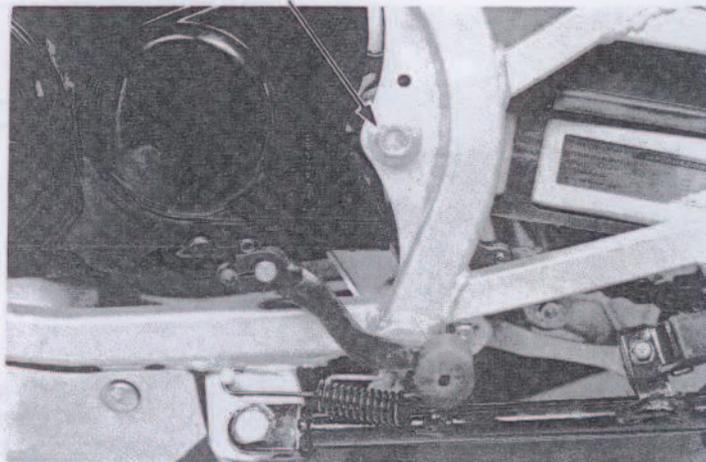
(1) COPRICATENA



(1) SWINGARM PIVOT BOLT

Rimuovere l'ammortizzatore ed il leveraggio dell'ammortizzatore.

Rimuovere il perno del forcellone ed il forcellone.



(1) PERNO DEL FORCELLONE

Rimuovere l'anello parapolvere ed il distanziale dal forcellone.

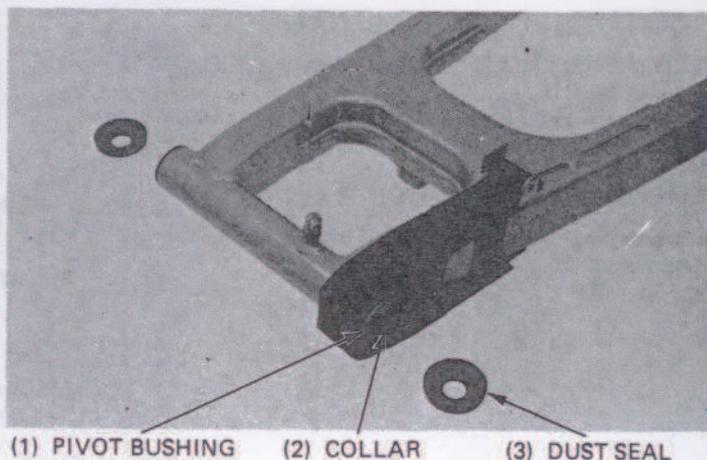
CONTROLLO DELLA BOCCOLA E DEL DISTANZIALE

Controllare che le boccole ed il distanziale non siano danneggiati né usurati.

NOTA:

Applicare del grasso in pasta MoS₂ con un contenuto di molibdeno superiore al 45% alla boccola ed al distanziale durante la installazione.

- (1) BOCCOLA
- (2) DISTANZIALE
- (3) ANELLO PARAPOLVERE

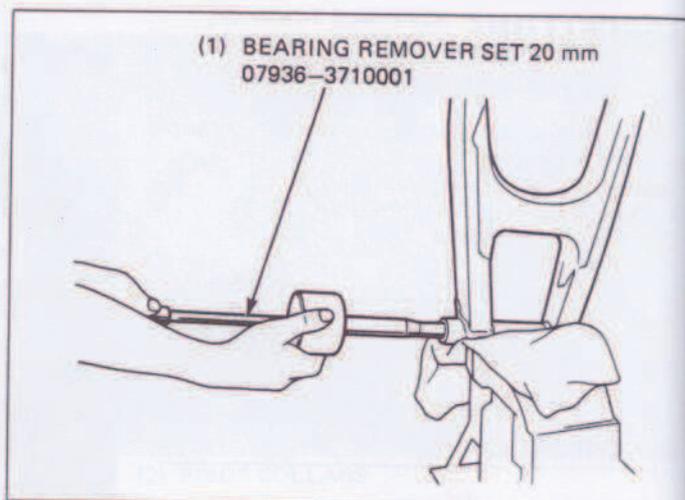




SOSTITUZIONE DELLE BOCCOLE

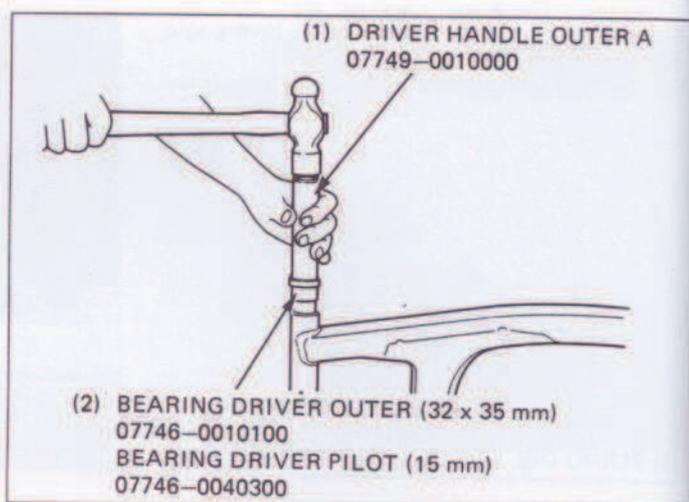
Rimuovere la boccola utilizzando l'apposito attrezzo speciale.

- (1) SERIE ESTRATTORE CUSCINETTI 20 mm
07936-3710001



Installare delle boccole nuove nel forcellone.

- (1) ESTERNO MANICO BATTITOIO A
07749-0010000
(2) ESTERNO BATTITOIO 32 x 35 mm
07746-0010100
(3) GUIDA BATTITOIO 15 mm
07746-0040300



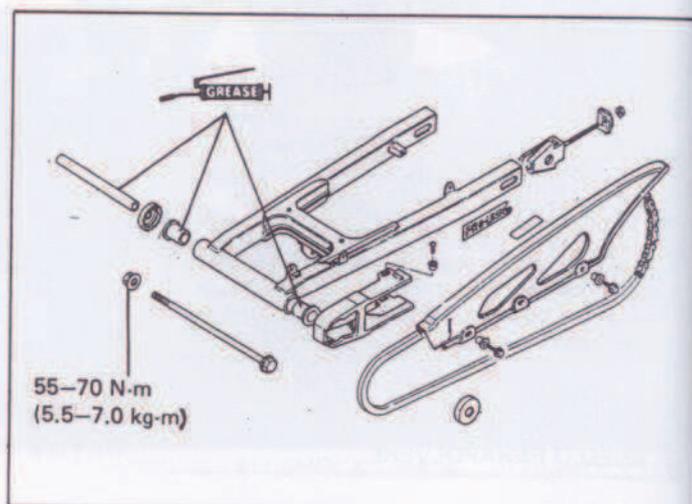
CONTROLLO DEL FORCELLONE

Controllare che il forcellone non presenti crepe o altri danni.

Controllare che il pattino della catena ed il tendicatena non siano usurati o danneggiati.

MONTAGGIO DEL FORCELLONE

Montare il forcellone nell'ordine inverso alla rimozione.



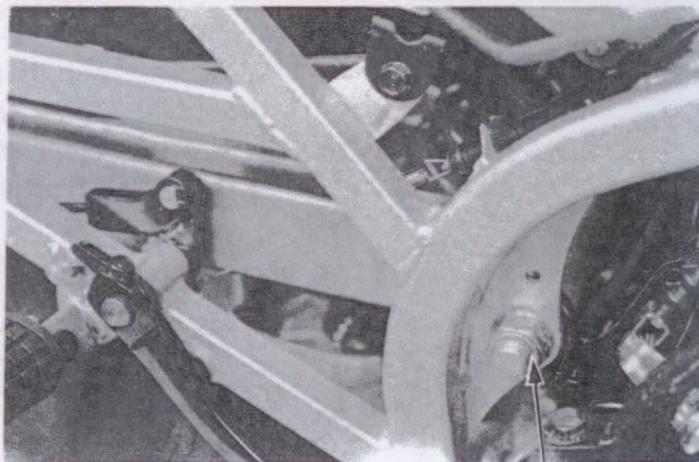


INSTALLAZIONE DEL FORCELLONE

Installare il forcellone ed il perno.
Stringere il dado alla coppia prescritta.

COPPIA DI SERRAGGIO:

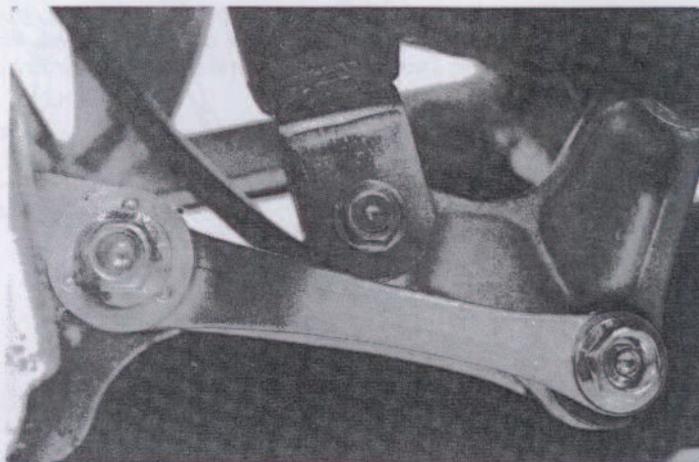
55-70 N·m (5,5-7,0 kgm)

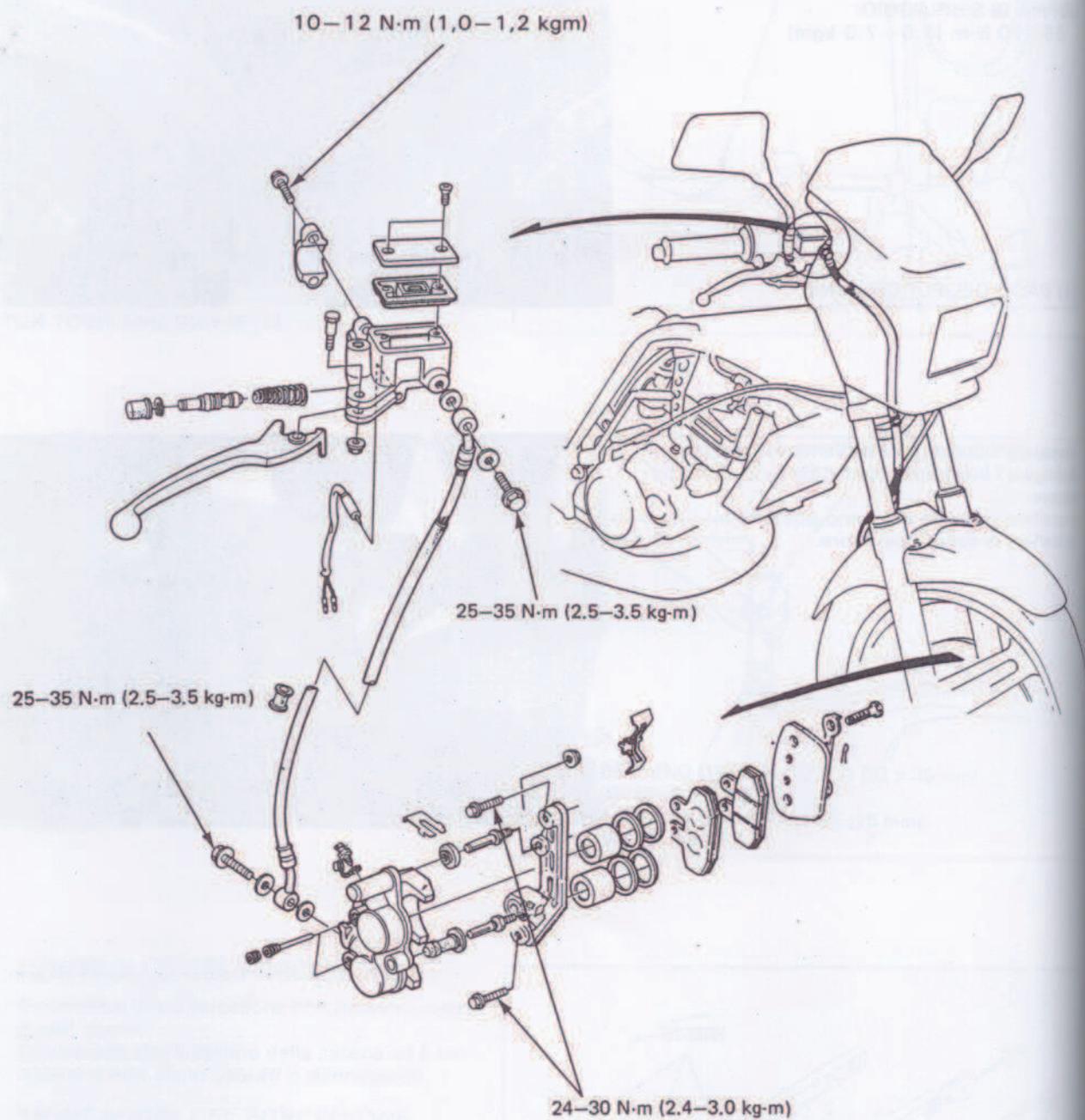


(1) SWINGARM PIVOT NUT

(1) DADO DEL FORCELLONE

Installare il leveraggio dell'ammortizzatore.
Stringere i bulloni di montaggio dell'ammortizzatore.
Installare il pedale del freno posteriore.
Installare la ruota posteriore.







INFORMAZIONI DI SERVIZIO	13-1
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	13-2
LIQUIDO FRENI/DISAERAZIONE	13-3
PASTICCHE/DISCO DEL FRENO	13-4
PINZA DEL FRENO	13-6
POMPA PRINCIPALE DEL FRENO	13-9

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Le pasticche del freno anteriore possono essere sostituite senza staccare la tubazione del freno. Quando il circuito idraulico è stato aperto oppure se il freno sembra morbido, è necessario disaerare il circuito.
- La pinza del freno deve essere smontata prima di smontare il cilindro principale.
- Evitare la penetrazione di materiale estraneo nel circuito quando si riempie il serbatoio.
- Evitare di versare il liquido del freno su superfici verniciate o sulle lenti degli strumenti, poiché ciò potrebbe provocare gravi danni.

ATTREZZI

Comuni

Pinze per anelli elastici

07914-3230001

COPPIE DI SERRAGGIO

Bulloni di montaggio cilindro principale

10-12 N·m (1,0-1,2 kgm)

Bulloni della tubazione freno

25-35 N·m (2,5-3,5 kgm)

Bulloni supporto della pinza freno

24-30 N·m (2,4-3,0 kgm)

DATI TECNICI

OGGETTO	VALORE STANDARD	LIMITE DI USURA
Spessore del disco	4,0 mm	3,5 mm
Distorsione del disco	0-0,1 mm	0,2 mm
Diametro interno cilindro principale	12,700-12,743 mm	12,755 mm
Diametro esterno pistone principale	12,657-12,684 mm	12,640 mm
Diametro interno cilindro della pinza	25,020-25,050 mm	25,050 mm
Diametro esterno pistone della pinza	24,960-24,980 mm	24,96 mm



GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Leva del freno morbida o spugnosa

1. Bolle d'aria nel circuito idraulico
2. Livello del liquido insufficiente
3. Perdite nel circuito idraulico

Leva del freno troppo dura

1. Pistone(i) sforza(no)
2. Circuito idraulico ostruito
3. Pastiche vetrificate o eccessivamente usurate

Il freno striscia

1. Circuito idraulico bloccato
2. Pistone/i bloccato/i

Il freno vibra o stride

1. Pastiche sporche
2. Eccessivo sfarfallamento del disco
3. Pinza installata in modo non corretto
4. Disco o ruota fuori allineamento

ARTICOLO	DESCRIZIONE	QUANTITÀ	NOTA
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10



LIQUIDO FRENO/DISAERAZIONE

Controllare la corsa a vuoto della leva del freno anteriore. Se il gioco è eccessivo, controllare l'usura delle pastiglie e disaerare il circuito idraulico del freno.

CORSA A VUOTO DELLA LEVA DEL FRENO:
10–20 mm

Togliere il coperchio dal serbatoio ed il diaframma.

AVVERTENZA

Evitare di versare il liquido su superfici verniciate, sulle lenti degli strumenti o su particolari in gomma, poiché potrebbe provocare dei danni.

Riempire il serbatoio del liquido dei freni fino al segno di LIVELLO SUPERIORE.

AVVERTENZA

Non mescolare liquidi dei freni di diverso tipo: essi non sono compatibili fra di loro.

Liquido dei freni prescritto: SOLO DOT 4

(1) TAPPO CONTROLLO LIVELLO
(2) SERBATOIO

Collegare una tubazione alla valvola di sfiato con l'estremità aperta immersa in un recipiente di vetro.

Con la leva del freno tirata completamente indietro verso la manopola del manubrio, ruotare la valvola di sfiato per circa 1/2 giro verso l'esterno e poi stringere nuovamente.

NOTA:

Non rilasciare la leva del freno fino a che la valvola di sfiato non si è richiusa.

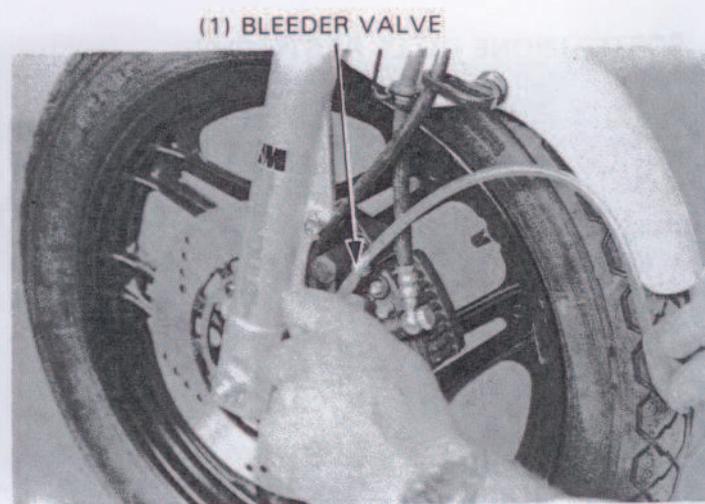
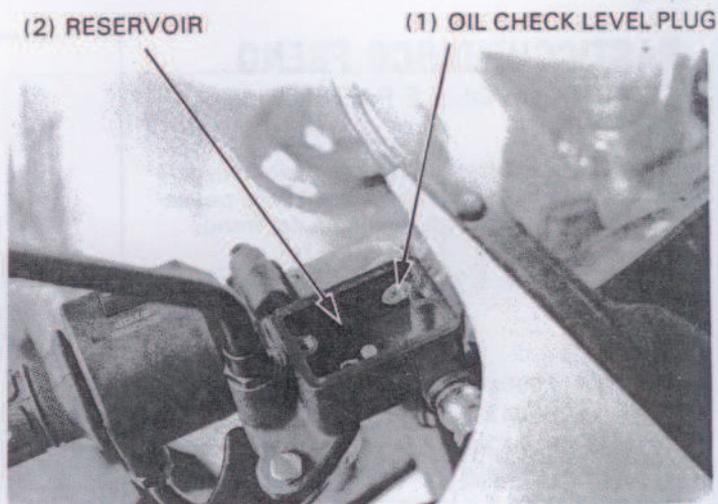
Rilasciare la leva del freno in modo graduale ed attendere diversi secondi dopo che è ritornata nella sua posizione iniziale.

Ripetere le operazioni precedenti finché le bolle di aria nel liquido cessino di fuoriuscire dalla valvola di sfiato.

NOTA:

- Durante l'operazione di disaerazione del circuito il serbatoio deve essere mantenuto pieno.
- Non riutilizzare il liquido dei freni precedente.

(1) VALVOLA DI SFIATO



FRENO IDRAULICO

Controllare la valvola di sfiato.

COPPIA DI SERRAGGIO:

4–7 N·m (0,4–0,7 kgm)

Riempire il serbatoio fino al segno di livello superiore.

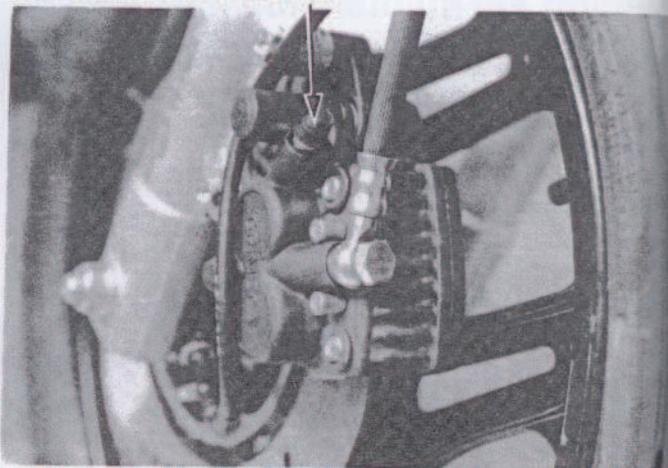
Controllare che non vi siano perdite nel circuito azionando diverse volte la leva.

ATTENZIONE

La presenza di liquido dei freni sul disco o sulle pastiche riduce la forza di frenata. Qualora ciò avvenga, sostituire le pastiche e pulire il disco sporco con un solvente o uno sgrassante di alta qualità.

(1) TAPPO DELLA VALVOLA DI SFIATO

(1) BLEEDER VALVE CAP

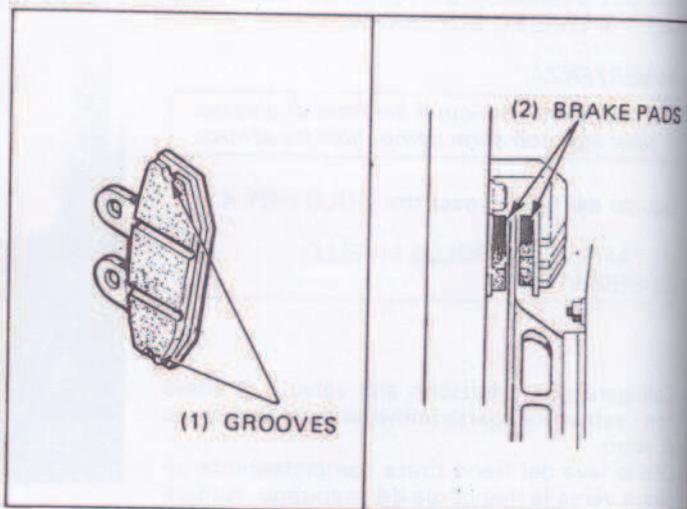


PASTICCHE/DISCO FRENO

CONTROLLO DELLE PASTICCHE DEI FRENI

Le pastiche del freno anteriore devono essere sostituite se la scanalatura sui lati delle pastiche arriva fino ai bordi del disco del freno.

(1) SCANALATURE
 (2) PASTICCHE FRENI



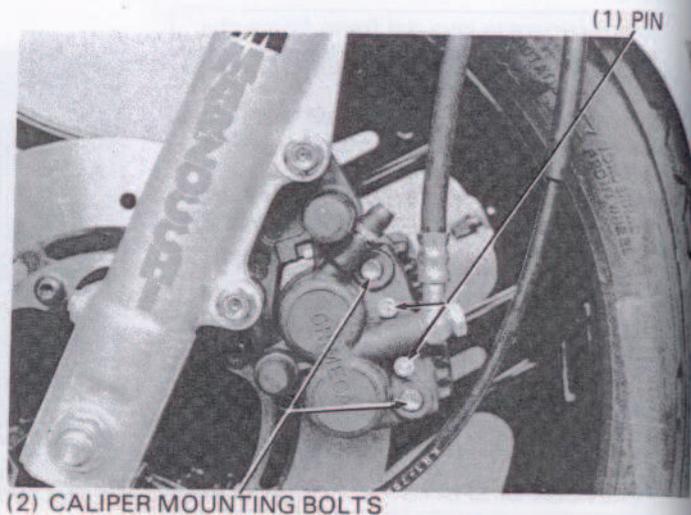
SOSTITUZIONE DELLE PASTICCHE

NOTA:

Non staccare la tubazione del freno per sostituire le pastiche.

Togliere le spine di centraggio.
 Rimuovere le viti del supporto della pinza e rimuovere la pinza dal braccio della forcella.

(1) SPINE DI CENTRAGGIO
 (2) BULLONI FISSAGGIO PINZA





Spingere i pistoni fino in fondo per consentire la installazione delle nuove pasticche.

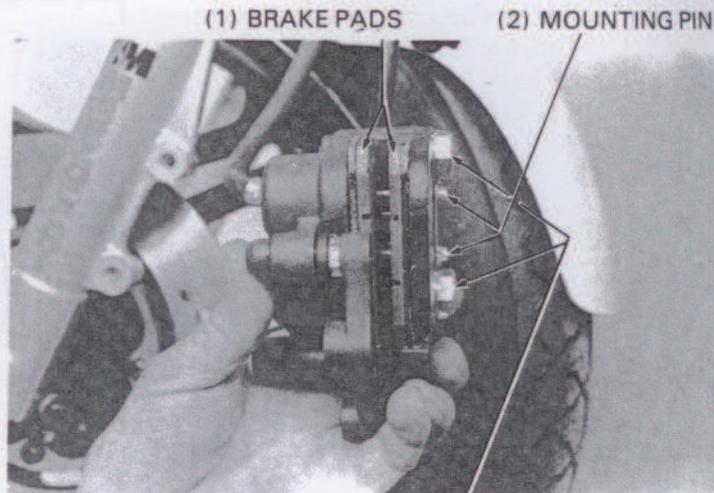
Togliere le spine di ancoraggio, e quindi le pasticche.

Pulire la pinza del freno.

Applicare del grasso al silicone alle spine ed ai bulloni sul supporto della pinza.

Installare le pasticche nuove e la molla e montare le spine e i bulloni senza stringere.

- (1) PASTICCHE FRENO
- (2) SPINE ANCORAGGIO
- (3) BULLONI FISSAGGIO PASTICCHE



(3) MOUNTING PAD BOLTS

AVVERTENZA

Sostituire le pasticche sempre in coppia.

Assicurarsi che le spine siano ben inserite attraverso i fori nelle pasticche.

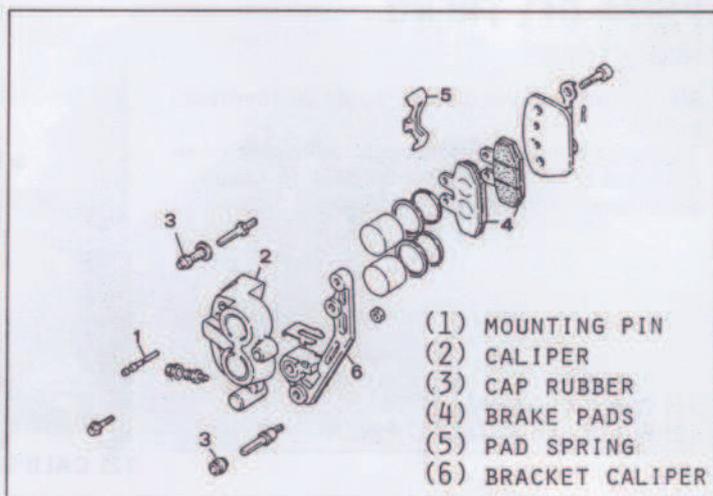
Montare il supporto della pinza e la pinza ed installarla sul braccio della forcella.

COPPIA DI SERRAGGIO:

24–30 N·m (2,4–3,0 kgm)

Stringere i bulloni alla coppia prescritta e ripiegare le linguette della piastrina di sicurezza contro i lati di ogni vite.

- (1) SPINE ANCORAGGIO
- (2) PINZA
- (3) CUFFIA PROTEZIONE
- (4) PASTICCHE
- (5) MOLLA DELLE PASTICCHE
- (6) SUPPORTO DELLA PINZA



- (1) MOUNTING PIN
- (2) CALIPER
- (3) CAP RUBBER
- (4) BRAKE PADS
- (5) PAD SPRING
- (6) BRACKET CALIPER

CONTROLLO DEL DISCO DEL FRENO

Misurare lo spessore del disco del freno.

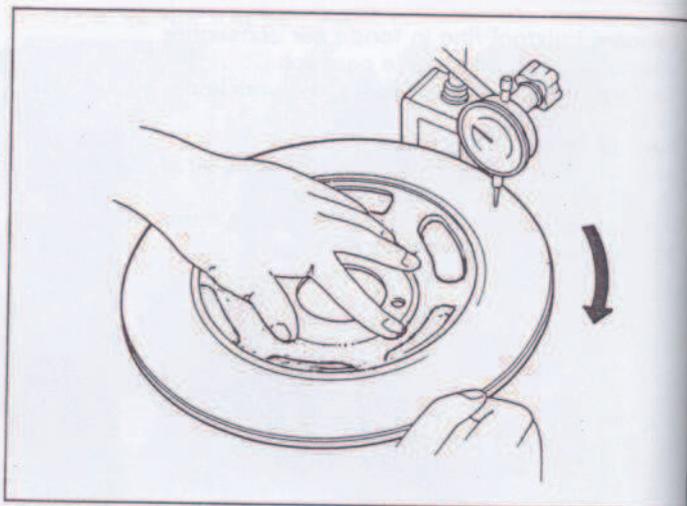
LIMITE DI USURA: 3,5 mm

- (1) DISCO DEL FRENO



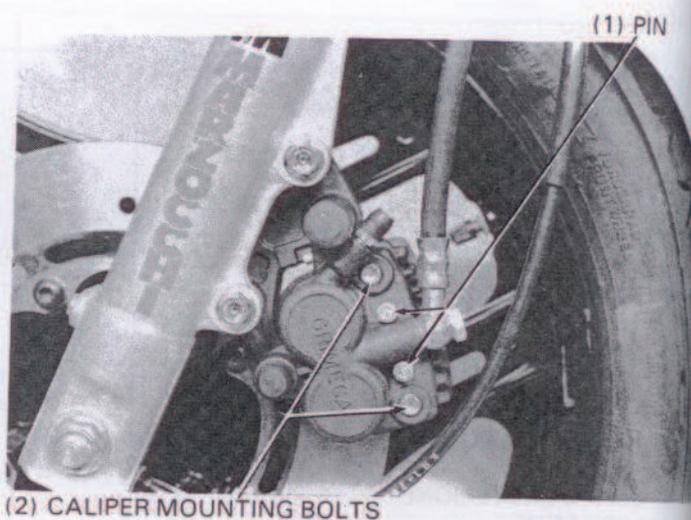
FRENO IDRAULICO

Misurare la distorsione del disco del freno.
LIMITE DI USURA: 0,2 mm


PINZA DEL FRENO
RIMOZIONE

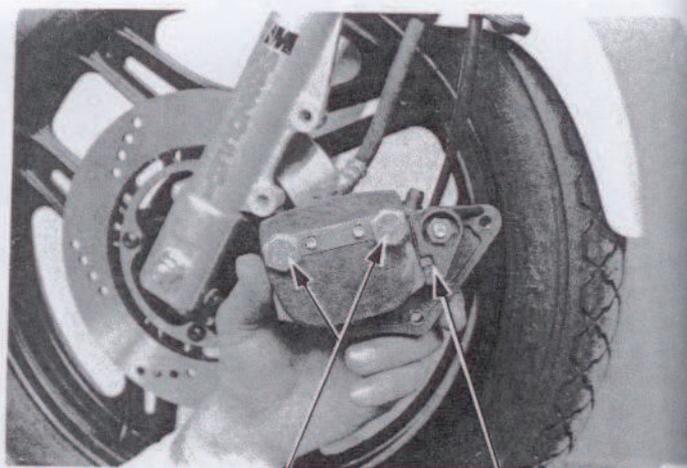
Rimuovere le spine di ancoraggio ed allentare i bulloni.
 Togliere i bulloni di montaggio della pinza e rimuovere la pinza dal braccio della forcella. Smontare il supporto dalla pinza.

- (1) SPINE CENTRAGGIO
 (2) BULLONI FISSAGGIO PINZA



Rimuovere le pastiche e la molla togliendo i bulloni di fissaggio.

- (1) PINZA DEL FRENO
 (2) BULLONI FISSAGGIO PASTICHE



- (2) MOUNTING PAD BOLTS (1) BRAKE CALIPER

SMONTAGGIO

Azionare la leva del freno per spingere il pistone fuori dal cilindro.

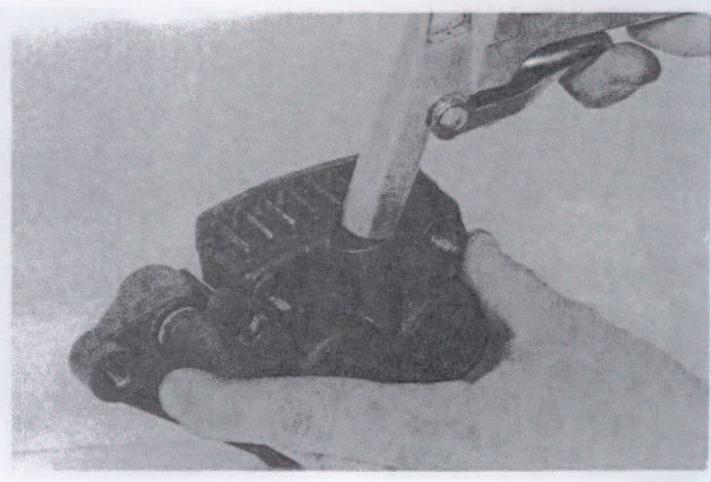
NOTA:

- Collocare un recipiente sotto la pinza per raccogliere il liquido dei freni.
- Evitare di versare liquido dei freni su superfici verniciate, lenti in plastica o parti di gomma.

Staccare la tubazione del freno dalla pinza. Se il pistone è alloggiato saldamente nella pinza procedere nel modo seguente. Mettere uno straccio sui pistoni per evitare che questi fuoriescano insieme al liquido dei freni ed applicare un po' di aria compressa al foro di ingresso del liquido.

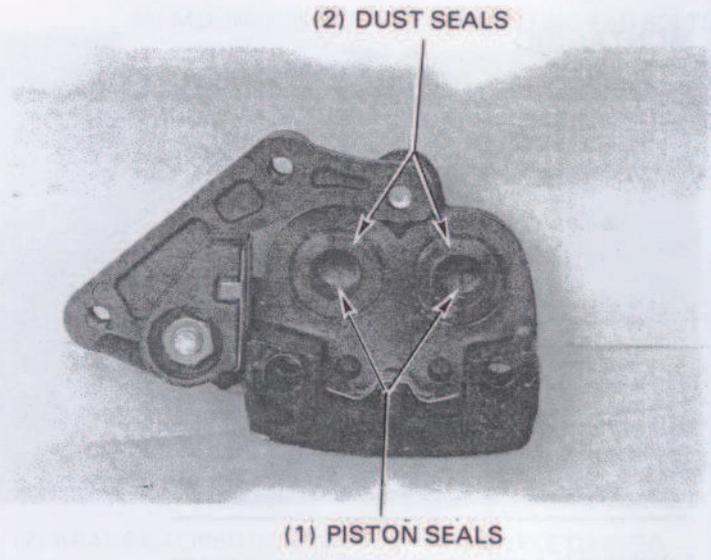
ATTENZIONE

Non usare aria ad alta pressione, né avvicinare troppo la pistola dell'aria compressa.



Rimuovere gli scodellini. Levare il pistone e gli anelli parapolvere spingendoli innanzitutto nel cilindro. Pulire le scanalature della pinza con del liquido dei freni. Sostituire il pistone e gli anelli parapolvere.

- (1) GUARNIZIONI DEL PISTONE
- (2) ANELLI PARAPOLVERE



CONTROLLO

Controllare che il cilindro della pinza non presenti scalfitture, graffi o altri danni. Misurare il diametro interno del cilindro della pinza.

LIMITE DI USURA: 25,050 mm



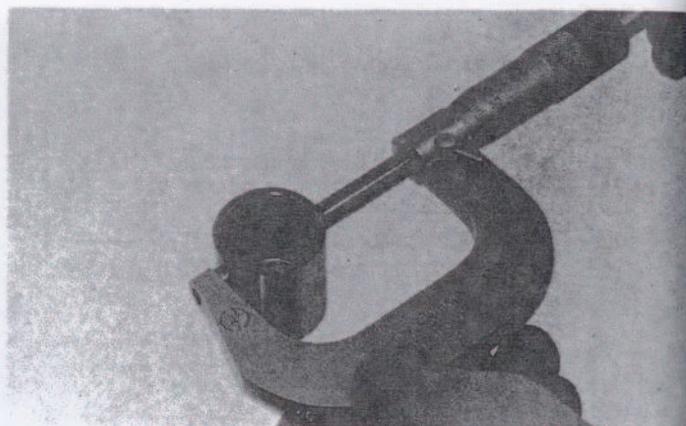


FRENO IDRAULICO

Controllare che i pistoni non presentino graffi, scalfitture o altri danni.

Misurare il diametro esterno del pistone della pinza.

LIMITE DI USURA: 24,96 mm



MONTAGGIO

Lavare tutti i particolari smontati. Lubrificare le guarnizioni del pistone e gli anelli parapolvere con grasso ai siliconi.

Lubrificare il diametro interno dei cilindri della pinza con liquido dei freni e installare i pistoni con l'estremità concava sul lato delle pasticche.

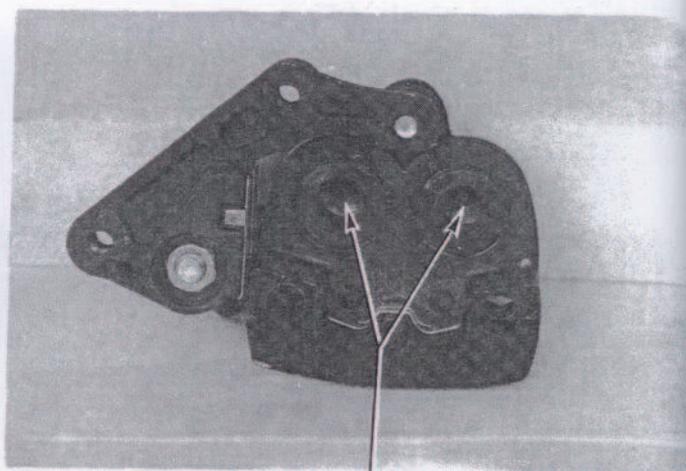
NOTA:

Installare i pistoni in modo tale che l'estremità sporga di 3-5 mm. dalla pinza.

Asciugare con una pezza pulita l'eccesso di liquido dei freni dalla pinza.

(1) PISTONI

Lubrificare la parte interna degli scodellini con grasso ai siliconi ed installarli nella pinza.



(1) PISTONS



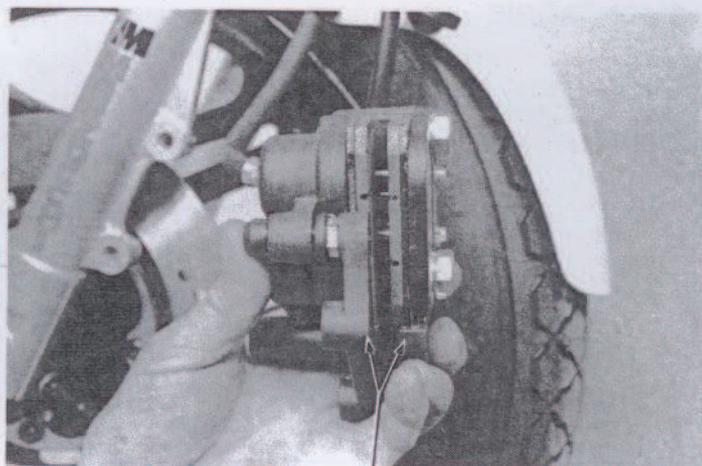
Installare la molla delle pastiche e le pastiche con i bulloni.

NOTA:

Se la pasticca del freno è sporca, pulirla con carta vetrata.

Stringere leggermente i bulloni. Assicurarsi che i bulloni siano inseriti attraverso i fori nella pasticca.

(1) PASTICCHE



(1) PADS

INSTALLAZIONE

Installare la tubazione del freno e la rondella di tenuta.

COPPIA DI SERRAGGIO:
25–35 N·m (2,5–3,5 kgm)

Montare il supporto sulla pinza. Installare e stringere il supporto della pinza sulla forcella anteriore secondo la coppia prescritta.

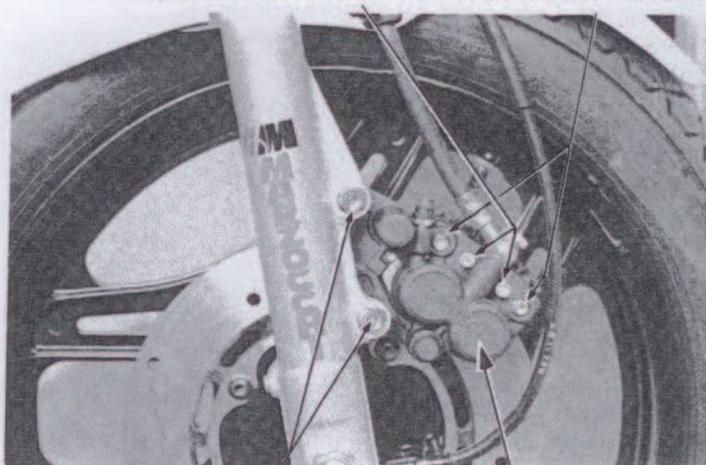
COPPIA DI SERRAGGIO:
24–30 N·m (2,4–3,0 kgm)

Stringere i bulloni e montare le spine di ancoraggio.

Dopo aver installato il freno anteriore, disaerare il circuito (Pag. 13-3).

- (1) PINZA FRENI
- (2) BULLONI SUPPORTO PINZA
- (3) SPINE ANCORAGGIO
- (4) BULLONI SUPPORTO PASTICCHE

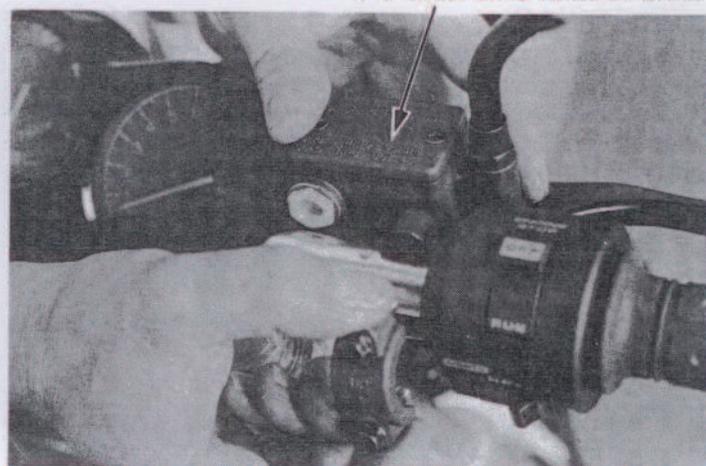
(3) MOUNTING PIN (4) MOUNTING PAD BOLTS



(2) BRAKE CALIPER BOLTS

(1) BRAKE CALIPER

(1) MASTER CYLINDER BRAKE



POMPA PRINCIPALE FRENI

RIMOZIONE

Far uscire il liquido dei freni dalla valvola di sfiato, azionando la leva del freno.

Rimuovere la leva del freno, l'interruttore anteriore dello stop, lo specchietto retrovisore destro e la tubazione del freno.

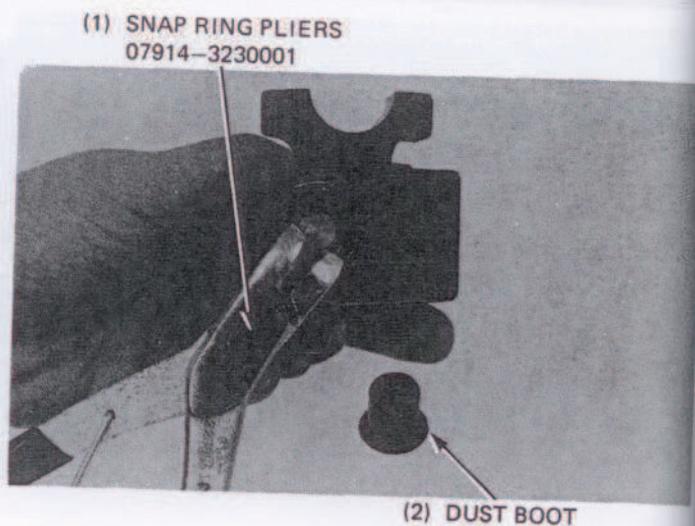
Rimuovere il cilindro principale dal manubrio.

(1) CILINDRO PRINCIPALE FRENO

SMONTAGGIO

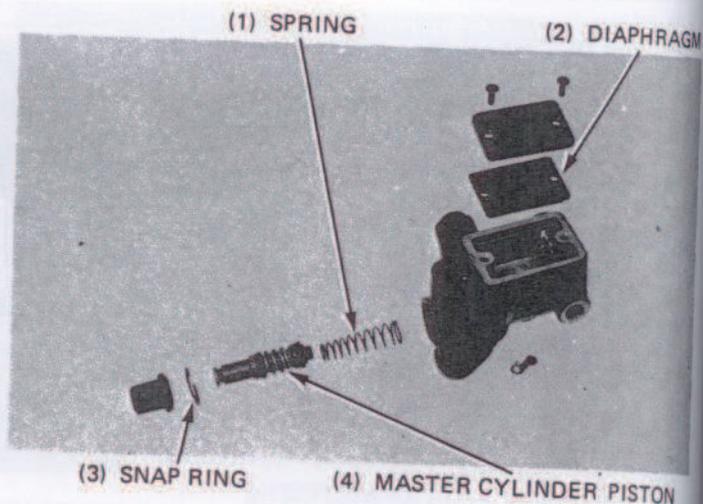
Togliere il tappo del serbatoio ed il diaframma.
Togliere lo scodellino.
Togliere l'anello elastico.
Togliere il pistone e la molla del cilindro principale.

- (1) PINZE PER ANELLI ELASTICI
07914-3230001
(2) SOFFIETTO PARAPOLVERE



Rimuovere il serbatoio dal cilindro principale.
Lavare il cilindro principale ed il serbatoio nel liquido dei freni.

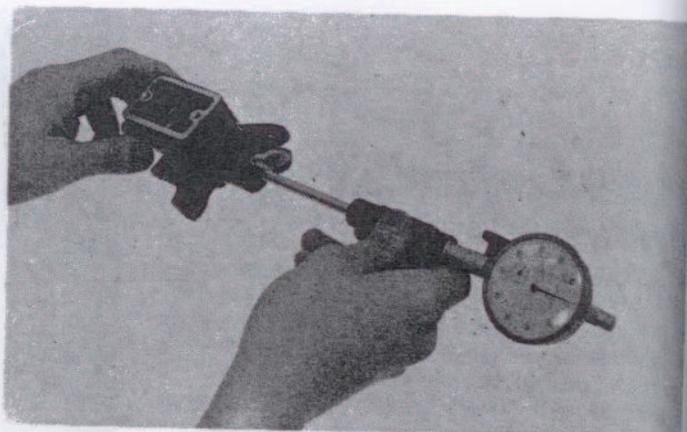
- (1) MOLLA
(2) DIAFRAMMA
(3) ANELLO ELASTICO
(4) PISTONE DEL CILINDRO PRINCIPALE



CONTROLLO

Controllare che il cilindro principale non abbia graffi scalfitture o altri difetti.
Misurare il diametro interno del cilindro principale.

LIMITE DI USURA: 12,755 mm





Controllare che il pistone principale non abbia graffi, scalfitture o altri danni.
Misurare il diametro esterno del pistone principale.

LIMITE DI USURA: 12,640 mm



INFORMAZIONI DI SERVIZIO
RETRA, DON, GENERICO

MONTAGGIO

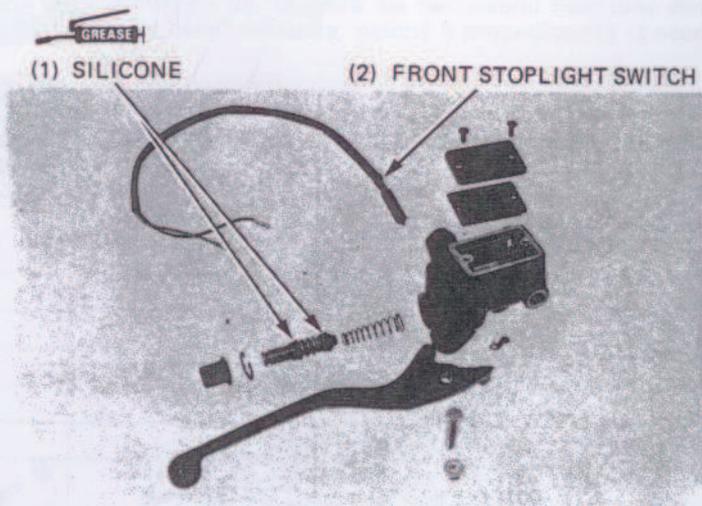
Applicare del grasso al silicone sulla tazza del pistone e versare una piccola quantità di liquido dei freni nel cilindro.

NOTA:

- Sostituire insieme il pistone principale e la molla. Non sostituire mai separatamente i due particolari.
- Controllare che l'anello elastico sia correttamente alloggiato nella scanalatura.

Installare l'interruttore della luce dello stop anteriore.

- (1) SILICONE
- (2) INTERRUTTORE LUCE STOP ANTERIORE



INSTALLAZIONE

Installare il cilindro principale sul manubrio (Pag. 11-8).

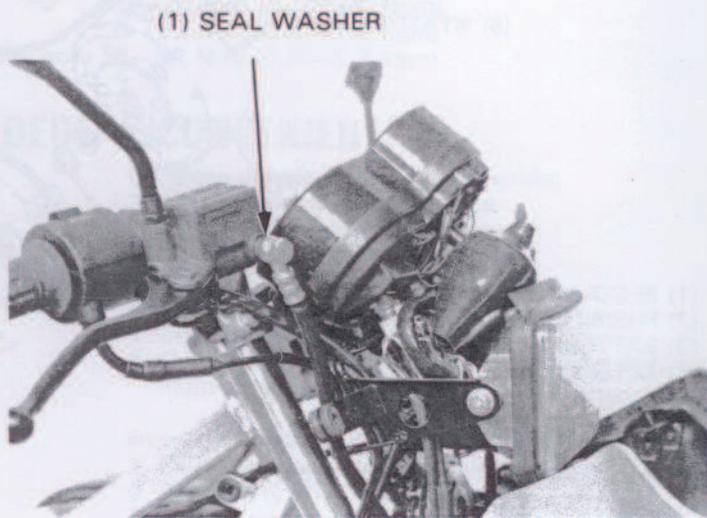
COPPIA DI SERRAGGIO:
10-12 N·m (1,0-1,2 kgm)

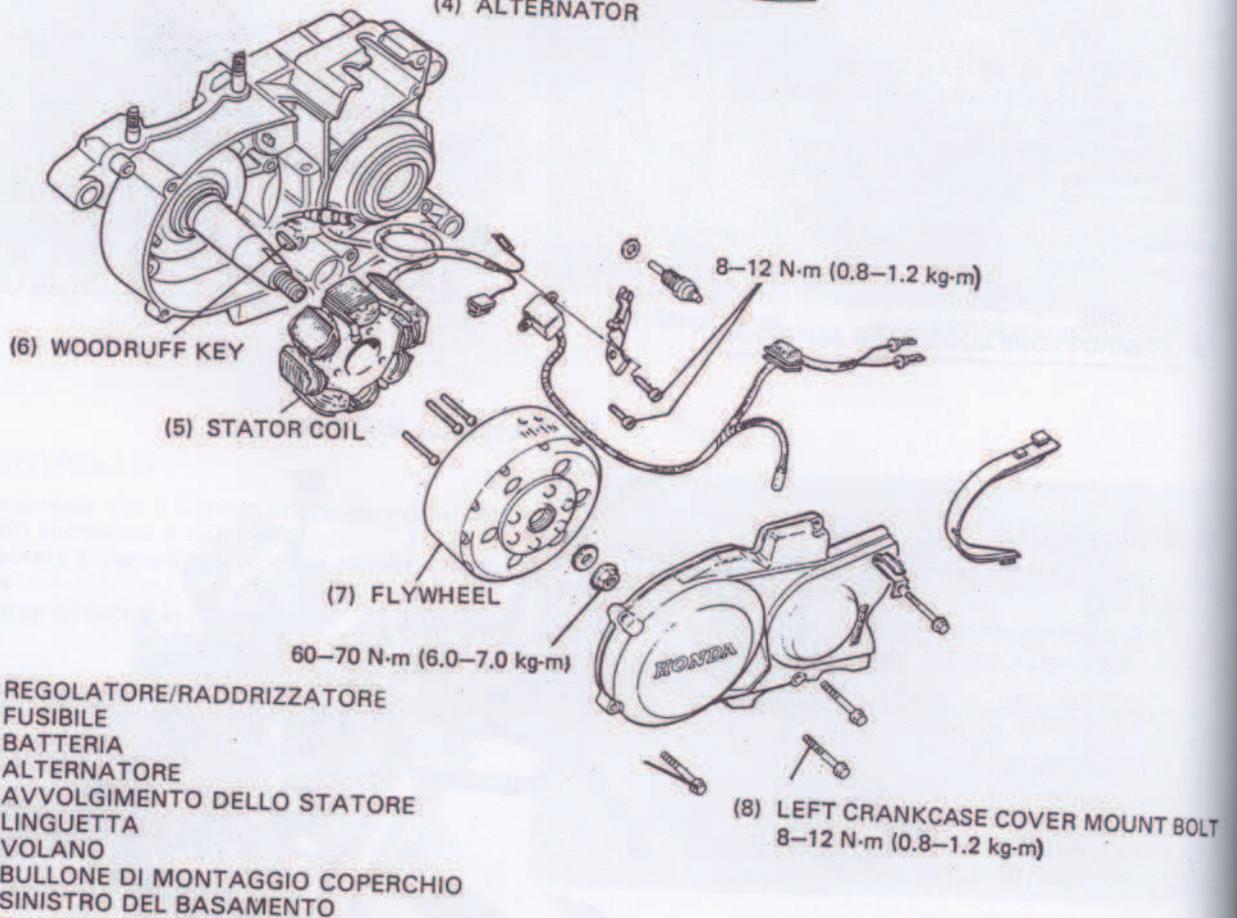
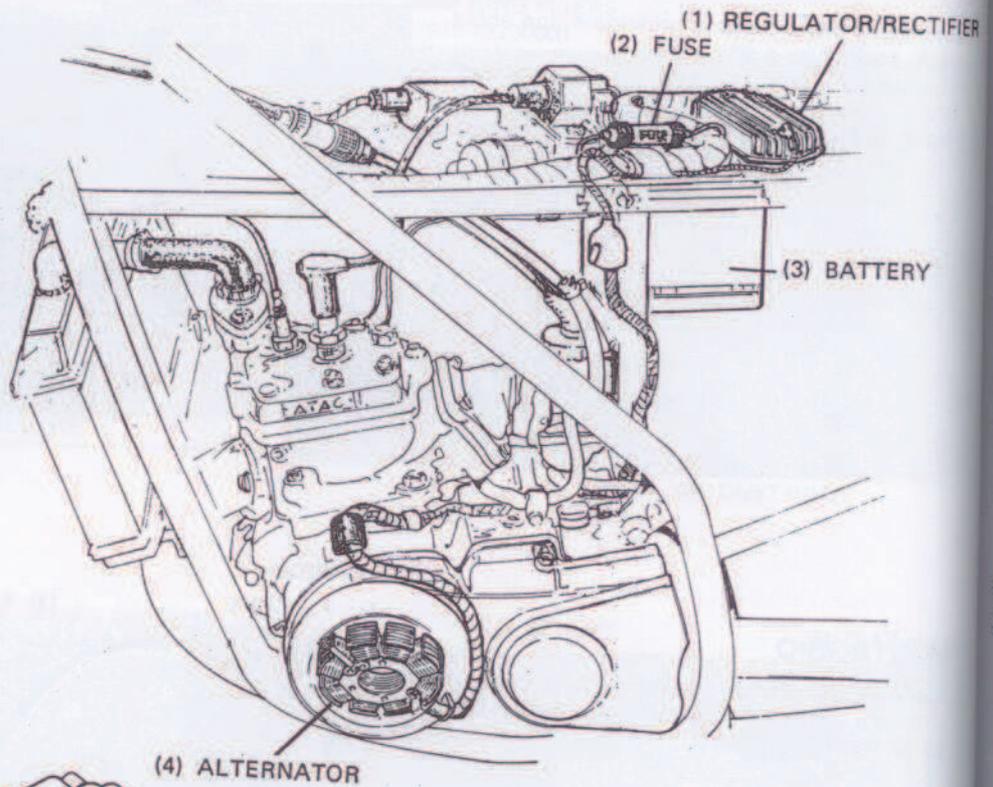
Installare la tubazione del freno e le rondelle di tenuta.

COPPIA DI SERRAGGIO:
25-35 N·m (2,5-3,5 kgm)

Dopo aver installato il freno anteriore, disaerare il circuito dei freni (Pag. 13-3).

- (1) RONDELLE DI TENUTA







INFORMAZIONI DI SERVIZIO	14-1
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	14-1
BATTERIA	14-2
CIRCUITO DI RICARICA	14-4
ALTERNATORE	14-5
REGOLATORE/RADDRIZZATORE	14-8

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Il livello del liquido elettrolitico della batteria deve essere controllato periodicamente. Se necessario rabboccare con acqua distillata.
- La batteria può essere sottoposta a carica rapida solo in caso di emergenza: è consigliabile usare sempre una carica lenta.
- Per caricare la batteria è preferibile rimuoverla dalla motocicletta. Qualora sia necessario ricaricarla senza smontarla dal telaio, evitare di produrre fiamme o scintille nelle vicinanze, poiché il procedimento di ricarica della batteria produce idrogeno.

ATTREZZI

Comuni

Attrezzo di bloccaggio universale 07725-0030000

Speciali

Estrattore volano 07934-KR10000

DATI TECNICI

OGGETTO	DATI TECNICI
Capacità della batteria	12V 5AH
Peso specifico del liquido elettrolitico	1270-1290 a 20°C
Corrente di ricarica	0,5A max.
Alternatore: Regime di carica	2000 giri/min max.
Capacità	1,7A min./3000 giri/min (14,5V) 4A max./10500 giri/min (14,5V)
Regolatore/raddrizzatore	Transistorizzato

COPPIE DI SERRAGGIO

Dado di montaggio del volano 60-70 N·m (6,0-7,0 kgm)
 Bullone di montaggio del generatore di impulsi 8-12 N·m (0,8-1,2 kgm)
 Bullone di montaggio coperchio sinistro del basamento 8-12 N·m (0,8-1,2 kgm)

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Non vi è corrente — chiave inserita:

- Batteria esaurita
 - Livello del liquido elettrolitico insufficiente
 - Batteria scarica
 - Avaria del sistema di ricarica
- Cavo della batteria staccato
- Fusibile principale bruciato
- Interruttore accensione difettoso

Corrente debole — chiave inserita:

- Batteria debole
 - Livello dell'elettrolito basso
 - Batteria scarica
 - Avaria del sistema di ricarica
- Fili della batteria allentati

Corrente debole — motore in marcia:

- Batteria parzialmente scarica
 - Livello dell'elettrolito basso
- Avaria nel sistema di ricarica

Corrente intermittente:

- Collegamento lento del circuito di ricarica
- Collegamento lento o corto circuito nel sistema di illuminazione

Avaria nel sistema di ricarica:

- Filo o collegamento lento, rotto o in corto circuito
- Regolatore difettoso
- Raddrizzatore difettoso
- Alternatore difettoso



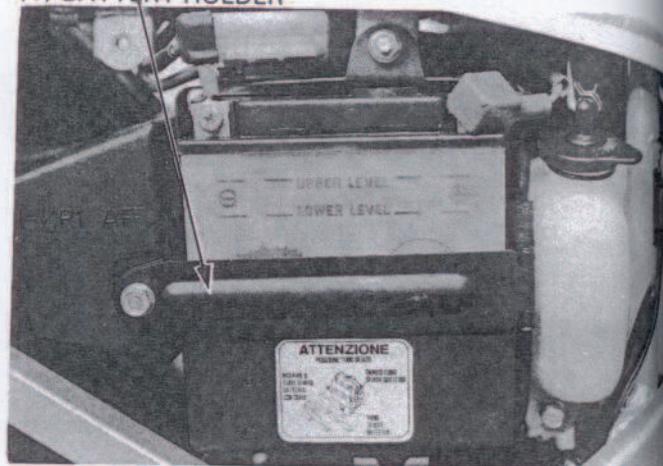
BATTERIA/CIRCUITO DI RICARICA

BATTERIA

RIMOZIONE DELLA BATTERIA

Rimuovere la fiancata laterale destra.
Togliere il bullone del supporto della batteria ed il supporto.

(1) BATTERY HOLDER

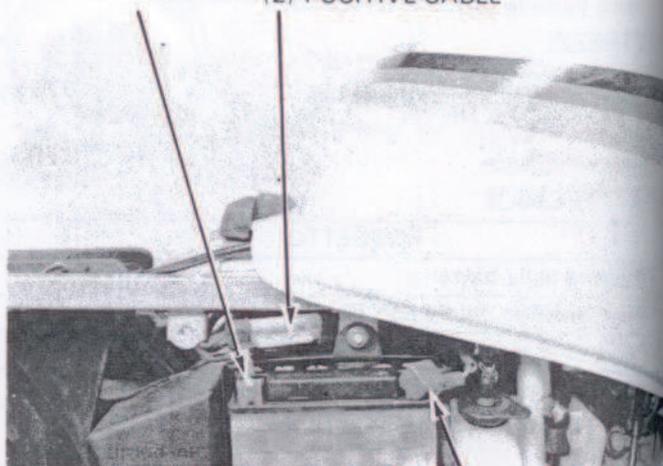


(1) SUPPORTO DELLA BATTERIA

Staccare il terminale negativo della batteria (-).
Staccare il terminale positivo della batteria (+).
Togliere la batteria.

(1) NEGATIVE CABLE

(2) POSITIVE CABLE



(1) TERMINALE NEGATIVO (-)
(2) TERMINALE POSITIVO (+)
(3) FUSIBILE

(3) FUSE

CONTROLLO DEL PESO SPECIFICO

Controllare ogni elemento immettendo il liquido elettrolitico in un densimetro.

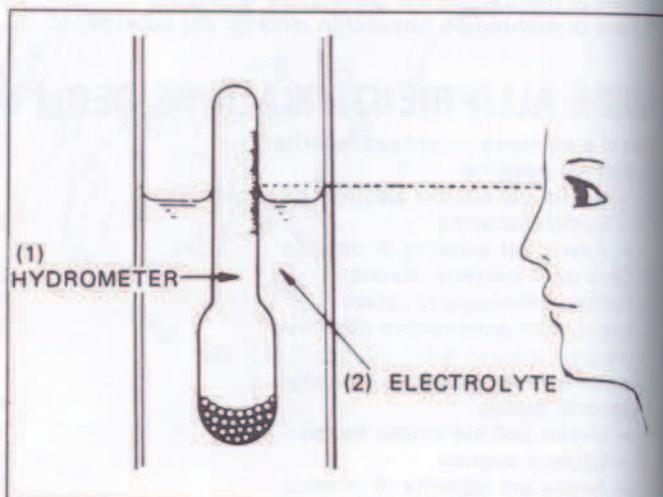
Peso specifico (a 20°C)

1,27 - 1,29	Completamente carica
1,26 o inferiore	Scarica

NOTA:

- La batteria deve essere ricaricata se il peso specifico è inferiore a 1,23.
- Il peso specifico varia a seconda della temperatura, come indicato nella tabella.
- Sostituire la batteria se vi sono segni evidenti di solfatazione.
- Sostituire la batteria se vi sono sedimenti sul fondo degli elementi.

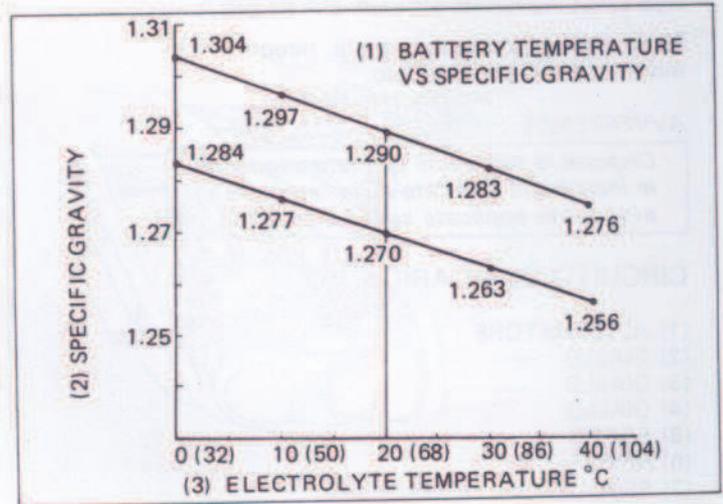
(1) DENSIMETRO
(2) LIQUIDO ELETTROLITICO



ATTENZIONE

Il liquido elettrolitico della batteria contiene acido solforico. Evitare il contatto con la pelle, gli occhi o gli abiti. In caso di contatto, lavare abbondantemente con acqua e ricorrere immediatamente alle cure mediche.

- (1) RAPPORTO TRA TEMPERATURA DELLA BATTERIA E PESO SPECIFICO
- (2) PESO SPECIFICO
- (3) TEMPERATURA DEL LIQUIDO ELETTROLITICO IN °C



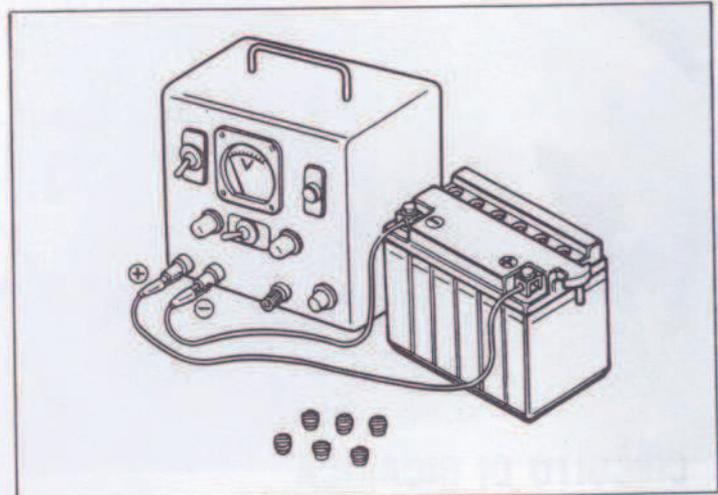
CARICA DELLA BATTERIA

Collegare il cavo positivo (+) del carica-batteria al terminale positivo (+) della batteria. Collegare il cavo negativo (-) del carica-batteria al terminale negativo (-) della batteria.

Corrente di carica: massimo 0,5 Ampère.

ATTENZIONE

- Prima di caricare la batteria, togliere i tappi da ogni elemento per evitare danni al contenitore della batteria.
- Tenere lontane fiamme e scintille durante la carica della batteria per evitare che l'idrogeno prodotto dalla batteria si incendi.
- Azionare il comando di accensione e di arresto sul carica-batteria e non mediante i terminali, per evitare scintille nei pressi degli elementi.
- Interrompere la carica se la temperatura del liquido elettrolitico supera i 45°C.



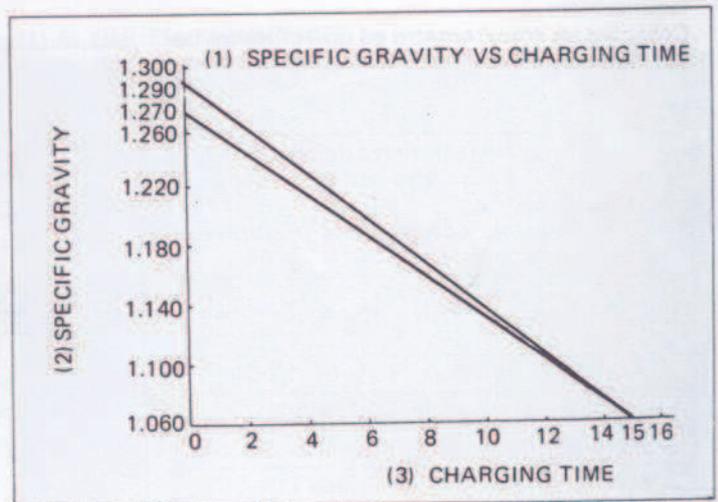
AVVERTENZA

La batteria può essere sottoposta a carica rapida solo in caso di emergenza; è consigliabile usare sempre una carica lenta.

Tempo necessario: 3 - 15 ore.

Carica:
Caricare la batteria a 0,3 A fino a che il peso specifico del liquido elettrolitico è 1,270-1,290 (a 20°C).

- (1) RAPPORTO TRA PESO SPECIFICO E TEMPO DI CARICA
- (2) PESO SPECIFICO
- (3) TEMPO DI CARICA





BATTERIA/CIRCUITO DI RICARICA

INSTALLAZIONE DELLA BATTERIA

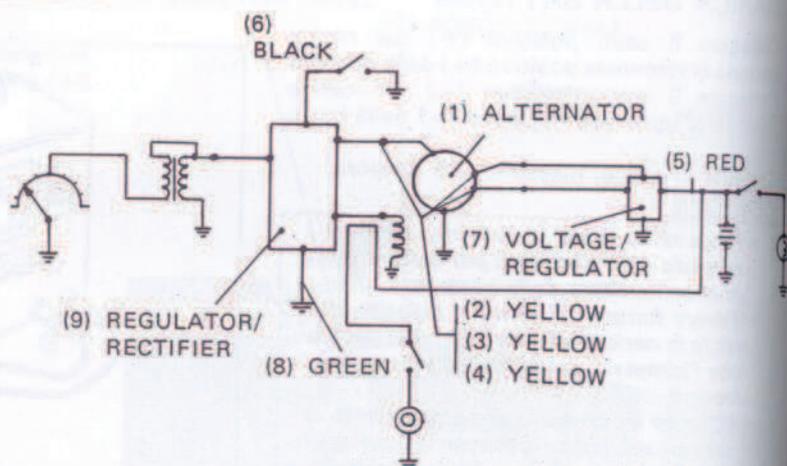
Dopo aver installato la batteria, ricoprire i terminali con del grasso pulito.

AVVERTENZA

Disporre la tubazione di sfiato seguendo le indicazioni riportate sulla targhetta di avvertenza applicata sulla batteria.

CIRCUITO DI RICARICA

- (1) ALTERNATORE
- (2) GIALLO
- (3) GIALLO
- (4) GIALLO
- (5) ROSSO
- (6) NERO
- (7) REGOLATORE DI TENSIONE
- (8) VERDE
- (9) REGOLATORE/RADDRIZZATORE



CIRCUITO DI RICARICA

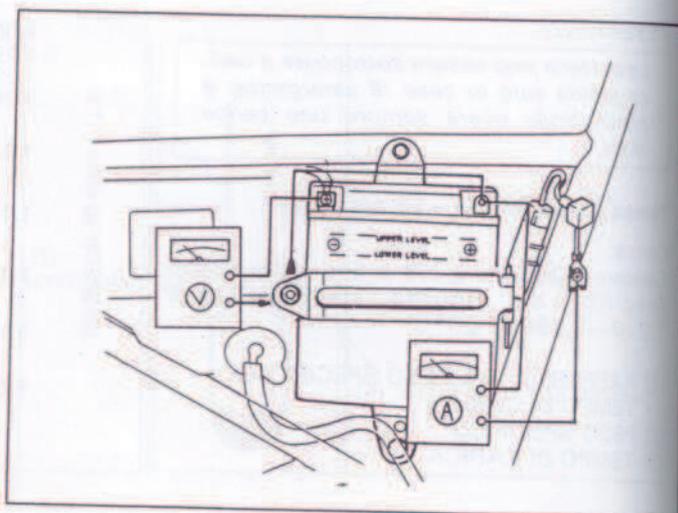
Scaldare il motore per 10 minuti.
Staccare il filo nero dalla spina del regolatore/raddrizzatore.
Collegare un amperometro ed un voltmetro come indicato nella figura.

NOTA:

- Per controllare la potenza del circuito di ricarica, utilizzare una batteria completamente carica.
- Effettuare tale controllo nel più breve tempo possibile.

DATI TECNICI

Interruttore di illuminaz.	sulla posiz. OFF
Regimi di ricarica iniziale	2000 g/min.
A 3000 g/min.	1,7A min. (14,5V)
A 8000 g/min.	4A max (14,5V)





ALTERNATORE

CONTROLLO DELL'ALTERNATORE

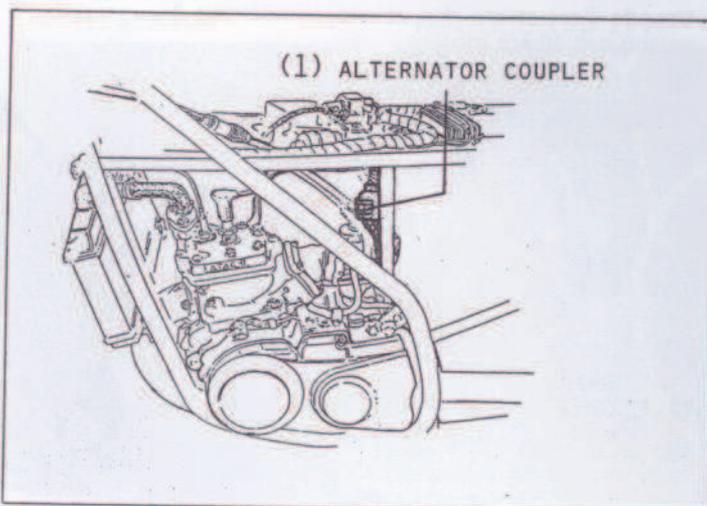
Togliere i bulloni di montaggio del radiatore. Staccare la spina dell'alternatore ed i connettori.

La bobina è buona se vi è continuità tra i fili gialli.

La bobina è buona se non vi è continuità tra ognuno dei fili gialli e la massa.

RESISTENZA PRESCRITTA: 0,3-0,7 ohm

(1) SPINA DELL'ALTERNATORE



RIMOZIONE DELL'ALTERNATORE

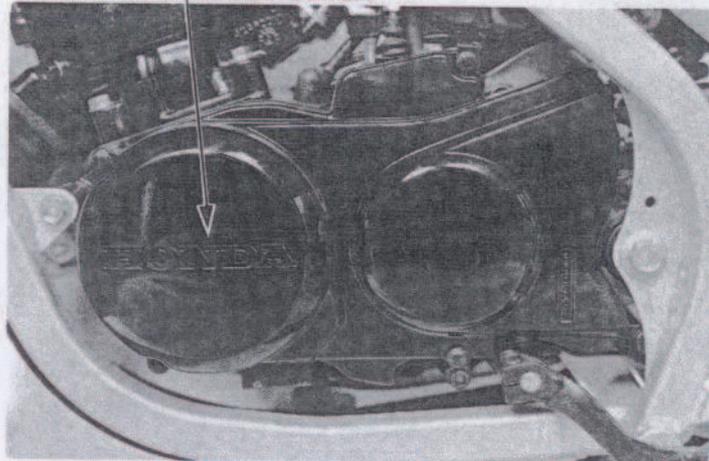
Rimuovere il coperchio del radiatore e lo spoiler inferiore (Pag. 5-2).

Rimuovere il pedale del cambio.

Rimuovere il coperchio sinistro del basamento (Pag. 5-5).

(1) COPERCHIO SINISTRO DEL BASAMENTO

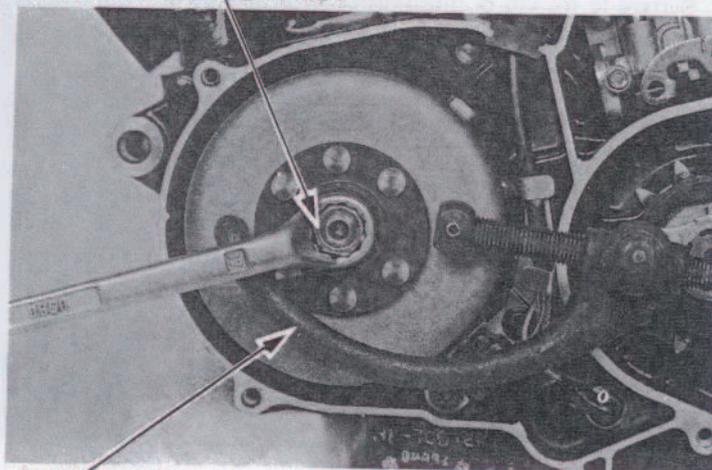
(1) LEFT CRANKCASE COVER



Tenendo fermo il volano con l'attrezzo di bloccaggio universale, rimuovere il dado di montaggio del volano.

(1) DADO DI MONTAGGIO DEL VOLANO
(2) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO UNIVERSALE
07725-0030000

(1) FLYWHEEL MOUNT NUT



(2) UNIVERSAL HOLDER



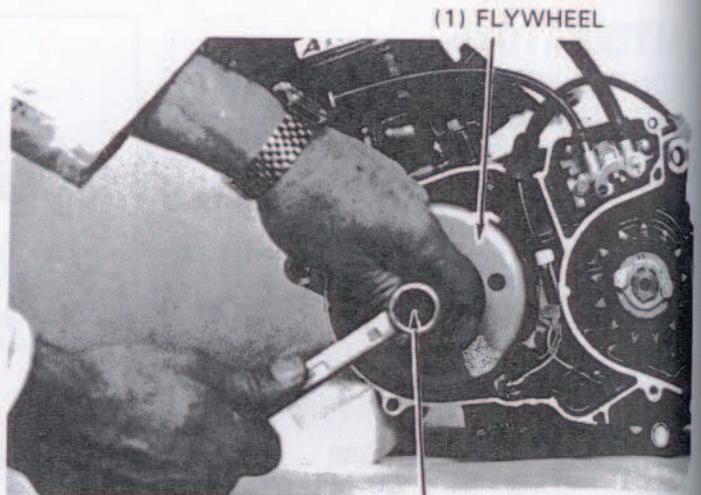
BATTERIA/CIRCUITO DI RICARICA

Usando l'estrattore del volano, rimuovere il volano dall'albero motore.

NOTA:

L'estrattore del volano ha una filettatura sinistrorsa.

- (1) VOLANO
- (2) ESTRATTORE PER VOLANO
07934-KR10000



(2) FLYWHEEL PULLER

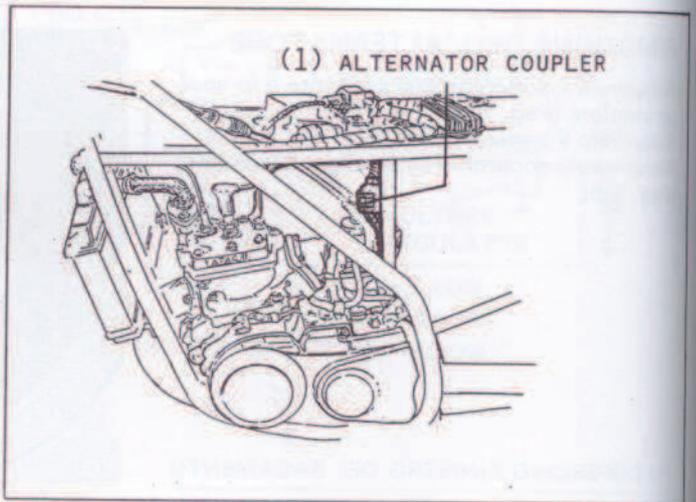
Rimuovere i bulloni di montaggio del radiatore (Pag. 9-3).

NOTA:

Non è necessario staccare le tubazioni del radiatore.

Staccare la spina dell'alternatore ed i connettori.

- (1) SPINA DELL'ALTERNATORE

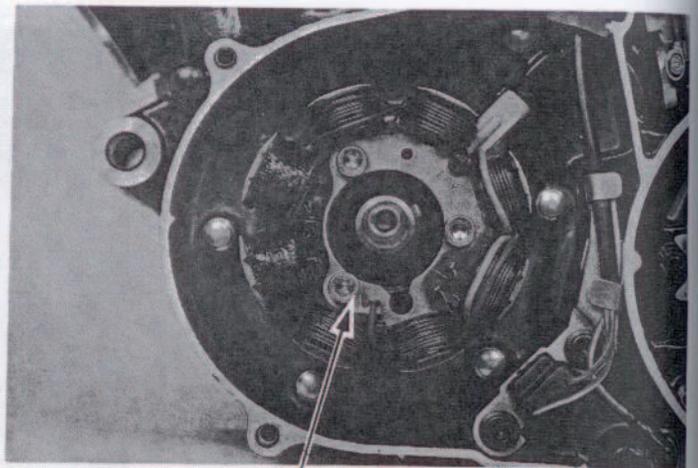


Svitare le tre viti di montaggio dello statore e rimuovere lo statore.

NOTA:

Fare attenzione a non danneggiare l'avvolgimento dello statore.

- (1) STATORE



(1) STATOR



INSTALLAZIONE DELL'ALTERNATORE

Installare lo statore dell'alternatore con le tre viti di montaggio.

NOTA:

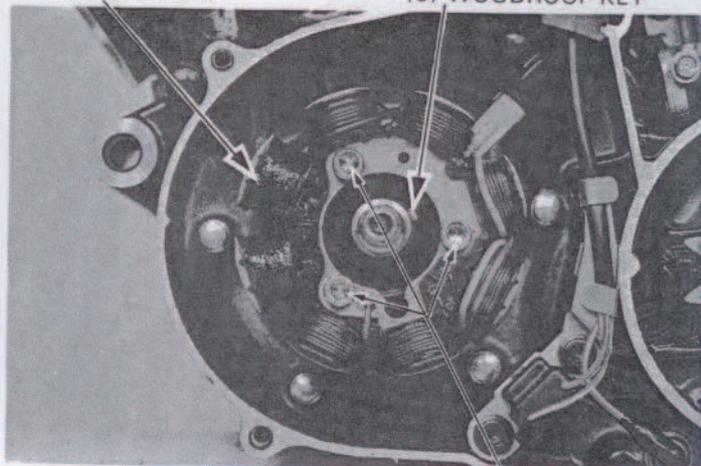
Inserire in modo stabile i passacavi nella scanalatura del basamento.

Installare la linguetta nell'apposito alloggiamento dell'albero motore.

- (1) STATORE
- (2) VITI
- (3) LINGUETTA

(1) STATOR

(3) WOODROOF KEY



(2) SCREWS

Montare il volano sull'albero motore allineando la sede della linguetta con la linguetta nell'albero motore.

Installare il dado di montaggio del volano e stringerlo alla coppia prescritta tenendo il volano con l'apposito attrezzo di bloccaggio.

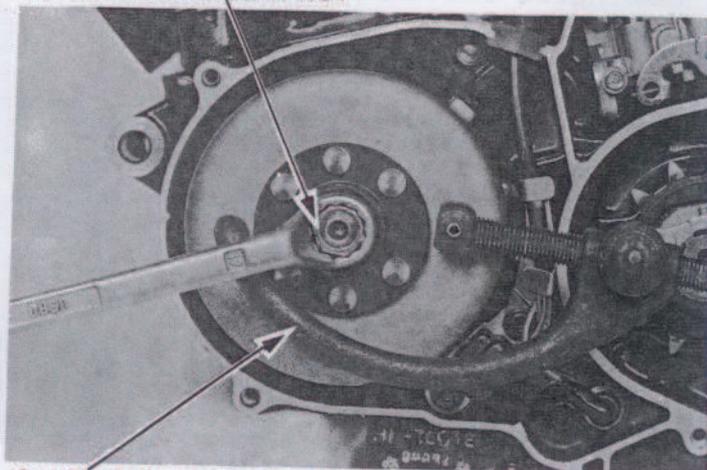
COPPIA DI SERRAGGIO:
60-70 N·m (6,0-7,0 kgm)

NOTA:

- Prima della installazione assicurarsi che la parte interna del volano sia pulita e non sia danneggiata.
- Lisciare la parte conica dell'albero motore con una pietra ad olio se presenta delle irregolarità.

- (1) DADO BLOCCAGGIO VOLANO
- (2) ATTREZZO DI BLOCCAGGIO UNIVERSALE 07725-0030000

(1) FLYWHEEL MOUNT NUT



(2) UNIVERSAL HOLDER

Collegare la spina dell'alternatore ed i connettori dei fili.

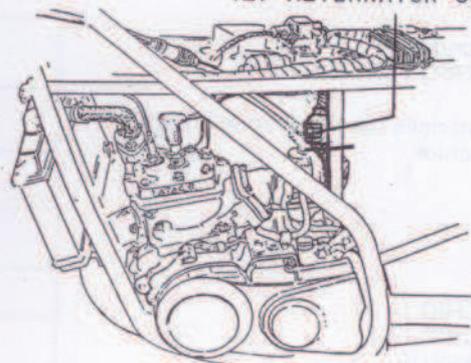
NOTA:

Disporre correttamente i fili e fermarli con le fascette (Pag. 1-17).

Installare i bulloni di montaggio del radiatore.

- (1) SPINA DELL'ALTERNATORE

(1) ALTERNATOR COUPLER



BATTERIA/CIRCUITO DI RICARICA

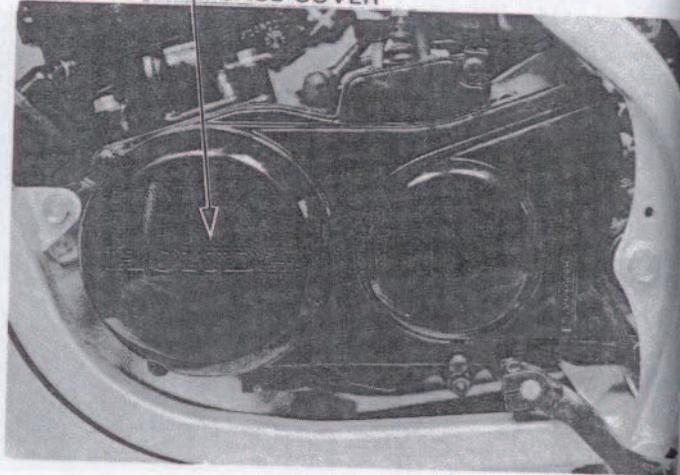
Installare il coperchio sinistro del basamento con le quattro viti di montaggio.

COPPIA DI SERRAGGIO:
 8-12 N·m (0,8-1,2 kgm)

Installare il coperchio del radiatore ed il rivestimento inferiore (Pag. 5-2)

(1) COPERCHIO DEL BASAMENTO

(1) LEFT CRANKCASE COVER



REGOLATORE/RADDRIZZATORE CONTROLLO DEL REGOLATORE/ RADDRIZZATORE

Rimuovere i bulloni di montaggio del radiatore (Pag. 9-3).

Staccare la spina del regolatore/raddrizzatore. Misurare la resistenza tra i terminali come mostrato nella tabella.

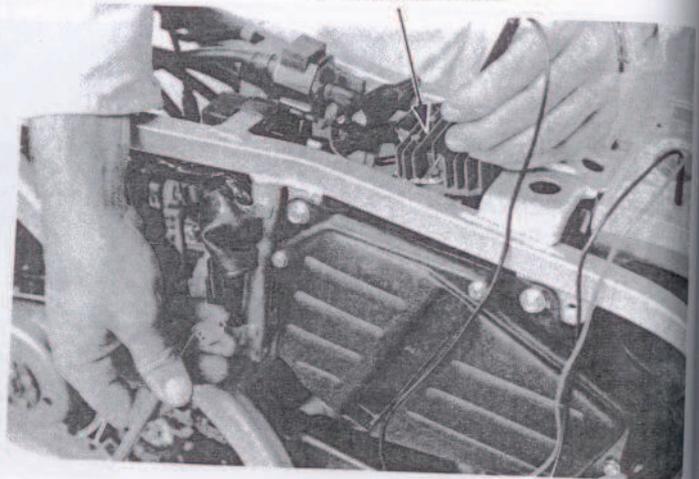
Sostituire il regolatore/raddrizzatore se i risultati del controllo non rientrano nei limiti indicati nella tabella.

NOTA:

- Il regolatore/raddrizzatore contiene transistori. Per un controllo accurato è necessario utilizzare l'apparecchio prescritto. L'utilizzazione di un apparecchio inadatto o i rilevamenti effettuati in una gamma impropria possono portare a dei risultati errati.
- Utilizzare l'apparecchio SANWA ELECTRIC tipo SP-10.

(1) REGOLATORE/RADDRIZZATORE

(1) REGULATOR



Gamme di misurazione:
SANWA ELECTRIC TESTER: 1 kΩ

I numeri riportati nella tabella devono comparire sull'apparecchio.

Y: Giallo
 BI: Nero
 R: Rosso
 G: Verde

(1) APPARECCHIO (-)
 (2) APPARECCHIO (+)
 (3) UNITÀ DI MISURA: KΩ

(2) TESTER(+)		(3) Unit: kΩ					
(1) TESTER(-)	Y	Y	Y	BI	R	G	
Y		∞	∞	∞	0.5 -10	∞	
Y	∞		∞	∞	0.5 -10	∞	
Y	∞	∞		∞	0.5 -10	∞	
BI	30 -70	30 -70	30 -70		30 -100	30 -70	
R	∞	∞	∞	∞		∞	
G	0.5 -10	0.5 -10	0.5 -10	1 -20	2 -50		

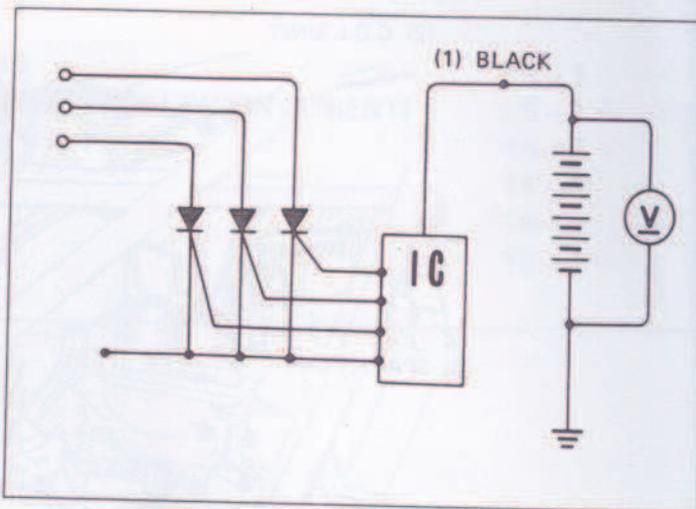


CONTROLLO DEL REGOLATORE DI TENSIONE

Collegare il voltmetro ai cavi della batteria. Avviare il motore e controllare le indicazioni dell'apparecchio aumentando gradualmente la velocità del motore.

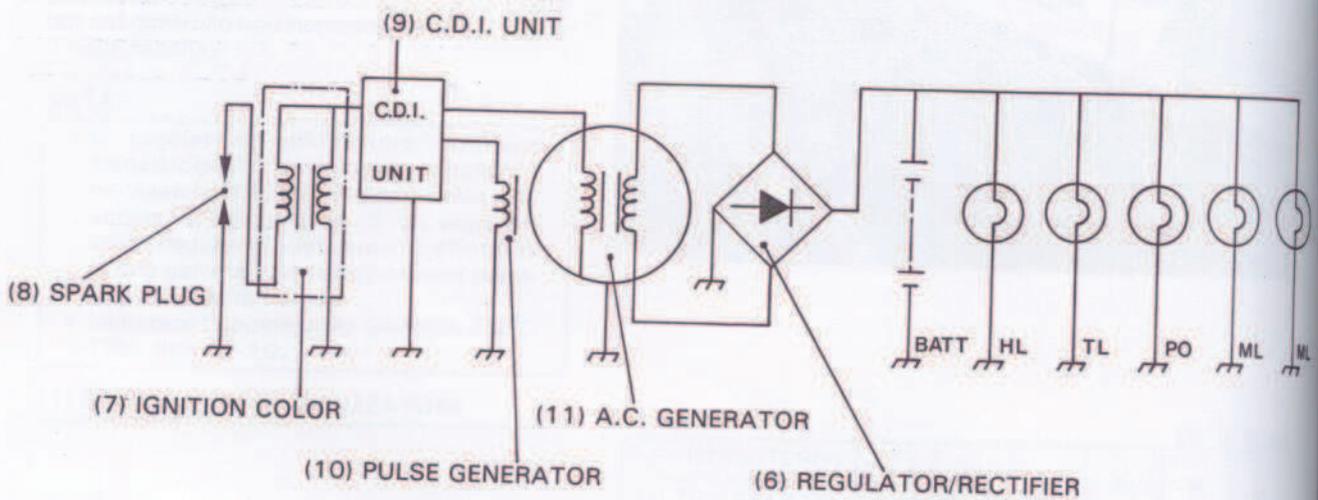
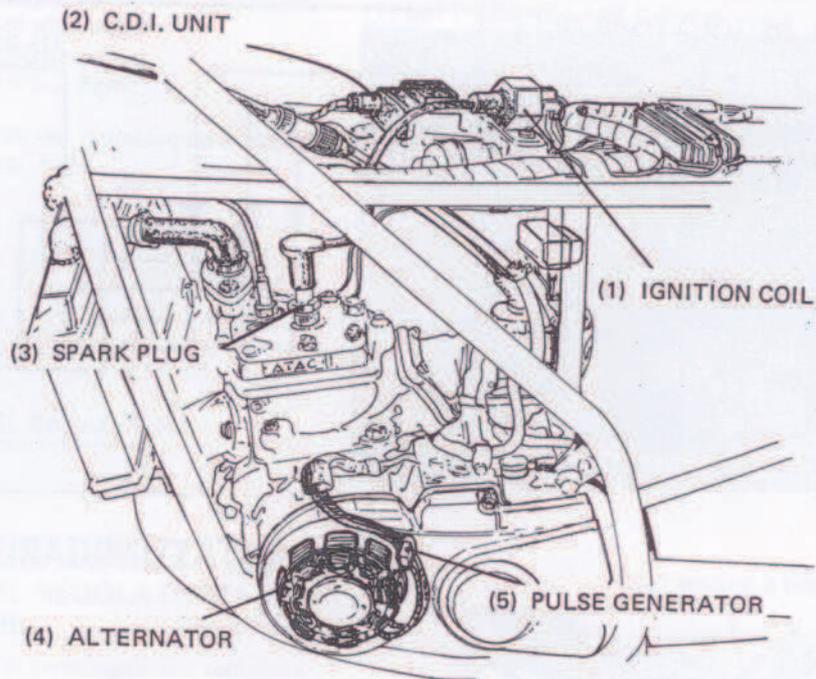
TENSIONE PRESCRITTA: 14-15V

(1) NERO



Unit: k Ω

G
∞
∞
∞
30
-70
∞



- (1) BOBINA DI ACCENSIONE
- (2) CENTRALINA C.D.I.
- (3) CANDELA
- (4) ALTERNATORE
- (5) GENERATORE DI IMPULSI
- (6) REGOLATORE/RADDRIZZATORE
- (7) BOBINA DI ACCENSIONE
- (8) CANDELA
- (9) CENTRALINA C.D.I.
- (10) GENERATORE DI IMPULSI
- (11) GENERATORE



INFORMAZIONI DI SERVIZIO	15-1
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	15-1
BOBINA DI ACCENSIONE	15-2
GENERATORE DI IMPULSI	15-3
ALTERNATORE	15-4
CENTRALINA C.D.I.	15-4

INFORMAZIONI DI SERVIZIO**ISTRUZIONI GENERICHE**

- Questa motocicletta dispone del circuito C.D.I. che viene regolato in fabbrica. La fasatura di accensione è per lo più esatta, ma qualora non fosse corretta, controllare la centralina C.D.I., l'alternatore ed il generatore di impulsi e sostituire i particolari difettosi.
- Per il controllo della candela, vedere il Cap. 3, Pag. 5.

DATI TECNICI

OGGETTO		DATI TECNICI
Candele standard		NGK BR9S, ND W27 ESR-U
Distanza fra gli elettrodi		0,6-0,7 mm
Fasatura di accensione:	Iniziale	19° PPMS (segno «F»)
	Ritardo accensione	10° PPMS a 10000 giri/min
	Inizio ritardo	3500 giri/min

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI**Il motore si avvia ma poi si ferma**

1. Mancanza di scintilla alla candela
2. Fasatura di accensione errata
3. Candela difettosa

Mancanza di scintilla alla candela

1. Interruttore arresto motore in posizione «OFF»
2. Fili mal collegati, rotti o in corto circuito
 - Tra il generatore di impulsi e la centralina CDI
 - Tra l'alternatore e la centralina CDI
 - Tra la centralina CDI e la bobina di accensione
 - Tra la centralina CDI e l'interruttore accensione
 - Tra la bobina di accensione e la candela
3. Interruttore principale difettoso
4. Bobina di accensione difettosa
5. Centralina CDI difettosa
6. Alternatore difettoso
7. Generatore di impulsi difettoso

Il motore si avvia ma non funziona correttamente

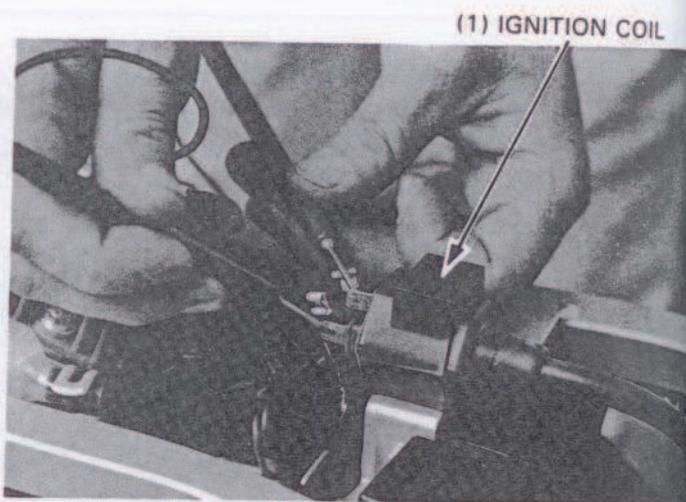
1. Circuito primario di accensione
 - Bobina di accensione difettosa
 - Fili lenti o male isolati
 - Interruttore di accensione difettoso
2. Circuito secondario
 - Bobina accensione difettosa
 - Candela difettosa
 - Filo alta tensione difettoso
3. Fasatura di accensione errata
 - Alternatore difettoso
 - Statore male installato
 - Centralina CDI difettosa
 - Generatore di impulsi difettoso



BOBINA DI ACCENSIONE **CONTROLLO DELLA CONTINUITÀ**

Rimuovere il serbatoio carburante.
Misurare la resistenza dell'avvolgimento primario.

(1) BOBINA DI ACCENSIONE



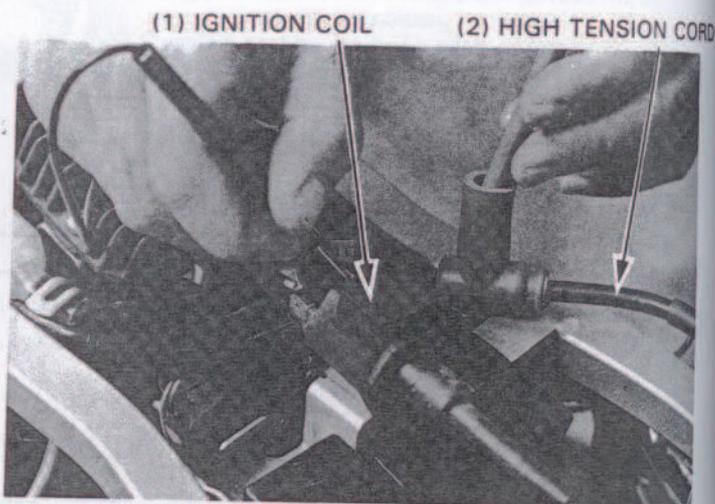
Rimuovere il cavo di alta tensione dalla bobina di accensione e misurare la resistenza dell'avvolgimento secondario.

RESISTENZA: 3,6—4,6 K Ω

NOTA:

Questo è solo un controllo indicativo. Per un controllo preciso, utilizzare l'apparecchio di controllo CDI (Pag. 15-5).

(1) BOBINA DI ACCENSIONE
(2) CAVO ALTA TENSIONE

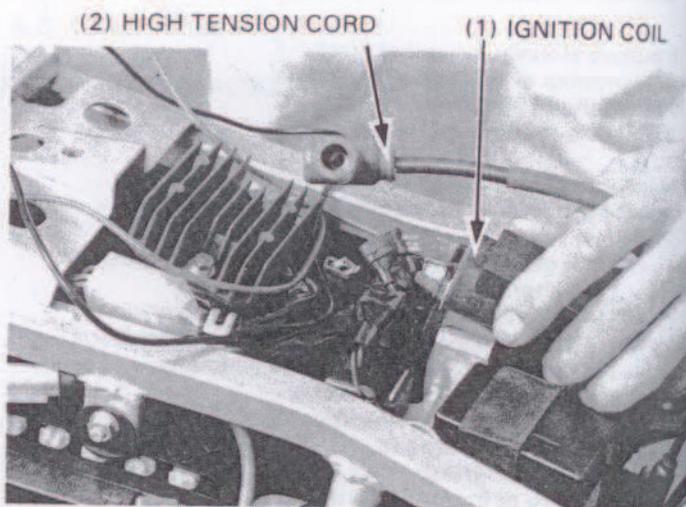


RIMOZIONE

Staccare il filo primario dalla bobina di accensione; rimuovere il filo di alta tensione dalla candela.

Rimuovere la bobina di accensione dal supporto di gomma della bobina.

(1) BOBINA DI ACCENSIONE
(2) CAVO ALTA TENSIONE





CONTROLLO DELLA POTENZA

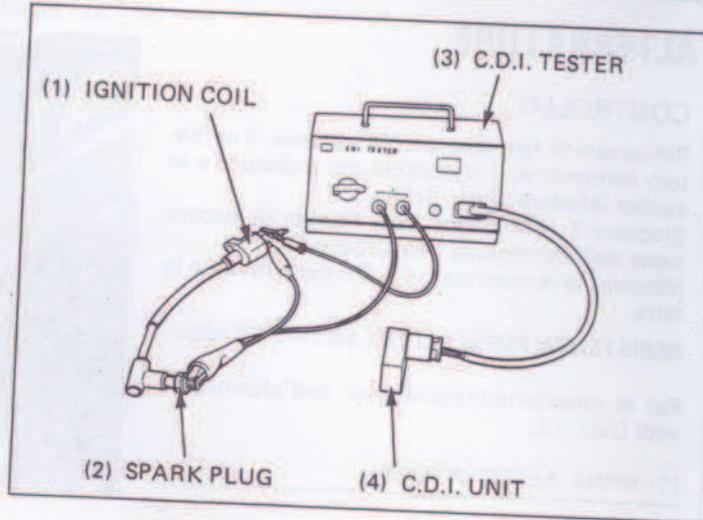
Controllare la potenza con l'apparecchio di controllo CDI.

NOTA:

- Seguire le istruzioni della Casa produttrice dell'apparecchio.
- Utilizzare l'adattatore (GFO/KE1) per collegare la centralina CDI all'apparecchio di controllo.

Se la scintilla non riesce ad attraversare la distanza tra gli elettrodi, controllare la candela e la centralina CDI. Se queste sono corrette, sostituire la bobina di accensione.

- (1) BOBINA DI ACCENSIONE
- (2) CANDELA
- (3) APPARECCHIO DI CONTROLLO CDI
- (4) CENTRALINA CDI



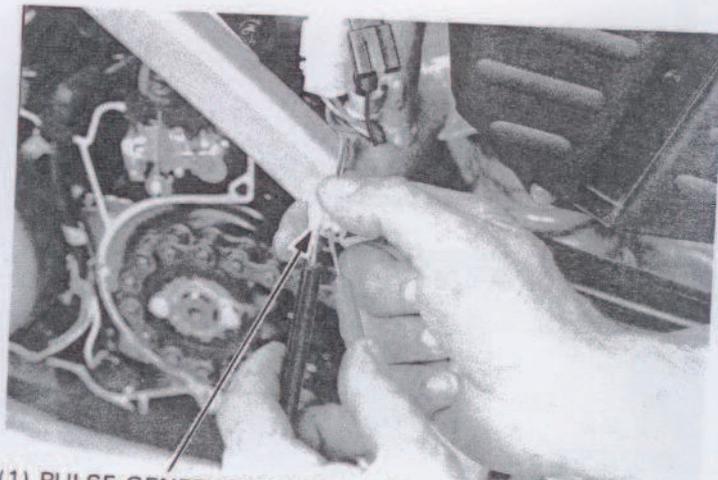
GENERATORE DI IMPULSI

CONTROLLO DEL GENERATORE DI IMPULSI

Rimuovere il serbatoio della benzina. Staccare la spina del generatore e misurare la resistenza tra i fili azzurro/giallo e verde/bianco.

RESISTENZA PRESCRITTA: 100 ± 15

- (1) SPINA DEL GENERATORE DI IMPULSI



(1) PULSE GENERATOR COUPLER

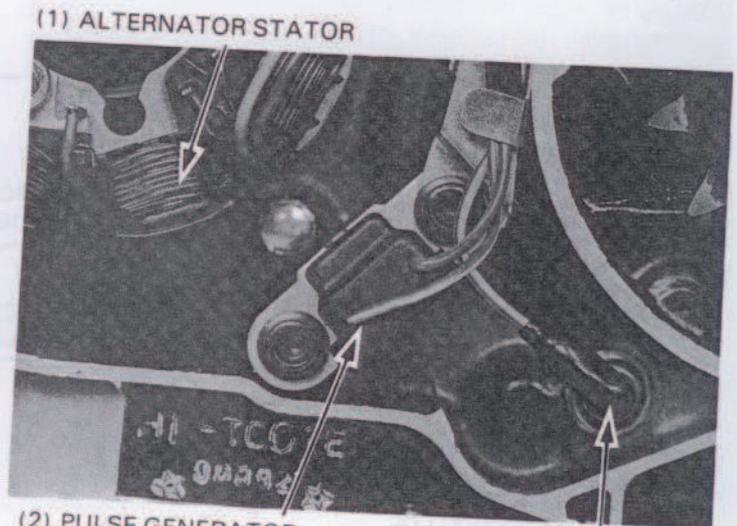
SOSTITUZIONE DEL GENERATORE DI IMPULSI

Rimuovere lo statore dell'alternatore. Staccare il connettore dall'interruttore di folle. Togliere i due bulloni di montaggio del generatore ed il generatore.

NOTA:

- Disporre il cavo correttamente.
- Inserire stabilmente il passacavi nella scanalatura del basamento.

- (1) STATORE DELL'ALTERNATORE
- (2) GENERATORE D'IMPULSI
- (3) FILO DELL'INTERRUTTORE DI FOLLE



(2) PULSE GENERATOR

(3) NEUTRAL SWITCH WIRE



ALTERNATORE

CONTROLLO

Rimuovere le fiancate laterali, la sella, il serbatoio carburante, il coperchio del radiatore e lo spoiler inferiore (Pag. 5-2).

Staccare il connettore della bobina di accensione dell'alternatore (nero/rosso).

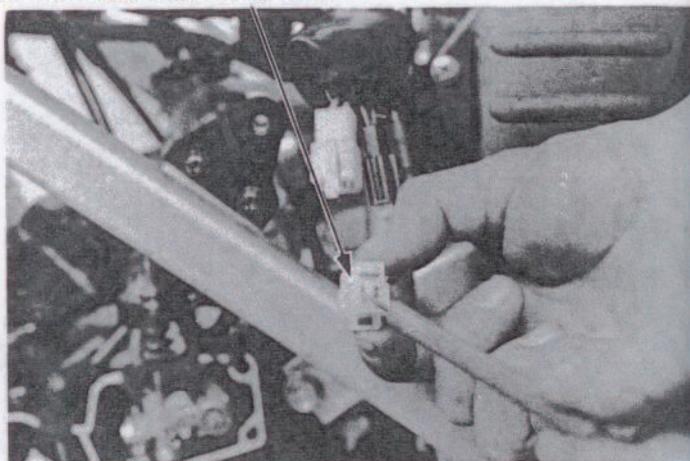
Misurare la resistenza tra il filo nero/rosso e la terra.

RESISTENZA PRESCRITTA: 157 - 213 ohm

Per la rimozione/installazione dell'alternatore vedi Cap. 14.

(1) SPINA ALTERNATORE

(1) ALTERNATOR COUPLER



CENTRALINA C.D.I.

RIMOZIONE/INSTALLAZIONE CENTRALINA CDI

Rimuovere il serbatoio carburante (Pag. 4-12). Staccare la spina dalla centralina e rimuovere la centralina.

(1) CENTRALINA CDI
(2) SPINA

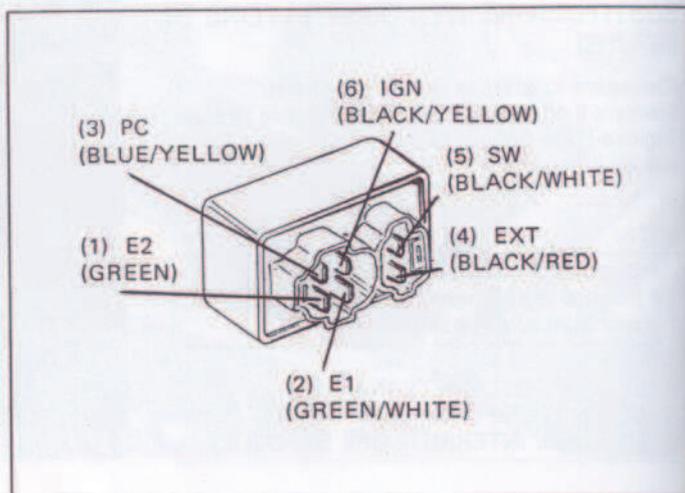
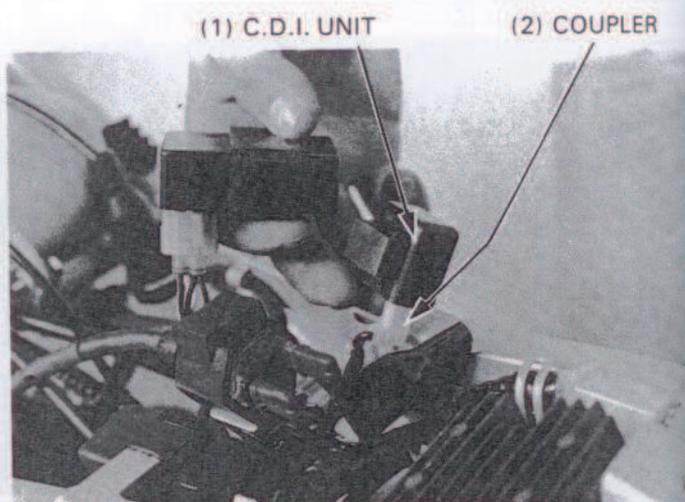
CONTROLLO

Misurare la distanza tra i terminali. Sostituire la centralina CDI se i rilevamenti dell'apparecchio di controllo non rientrano nei limiti indicati nella tabella.

NOTA:

- La centralina CDI è completamente transistorizzata. Per un controllo accurato è necessario utilizzare un apparecchio specifico. L'utilizzazione di un apparecchio inadatto o la misurazione in campi non adatti può fornire dati errati.
- Utilizzare un tester elettronico SANWA tipo SP-10D oppure un tester elettrico KOWA tipo TH-5H.

(1) E2 (VERDE)
(2) E1 (VERDE/BIANCO)
(3) PC (AZZURRO/GIALLO)
(4) EXT (NERO/ROSSO)
(5) SW (NERO/BIANCO)
(6) IGN (NERO/GIALLO)





GAMME DI MISURAZIONE:
TESTER ELETTRONICO SANWA SP-10D: x K Ω
TESTER ELETTRONICO KOWA TH-5H: x100 Ω

\ominus \ \oplus	(1) SW (BI/W)	(2) EXT (BI/R)	(3) PC (BU/Y)	(4) E1(G/W) E2(G)	(5) IGN (BI/Y)
(1) SW (BI/W)		∞	∞	∞	∞
(2) EXT (BI/R)	0.5-8		* ∞	* ∞	∞
(3) PC (BU/R)	50-1000	50-1000		20-100	∞
(4) E1 (G/W) E2 (G)	2-30	0.5-8	10-100		∞
(5) IGN (BI/Y)	∞	∞	∞	∞	

* L'ago dell'apparecchio può oscillare momentaneamente quando i puntali vengono collegati ai terminali.

CONTROLLO CON IL TESTER CDI

NOTA:

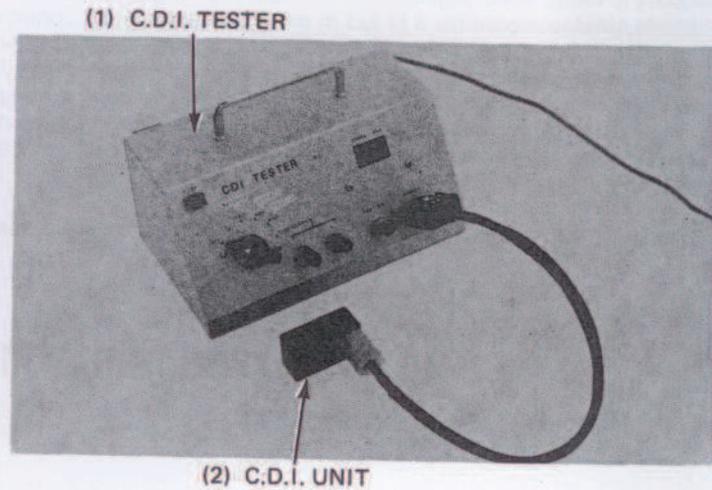
Seguire le istruzioni di impiego della Casa produttrice dell'apparecchio.

Collegare l'adattatore (GFO/KE1) alla spina della centralina CDI e all'apparecchio di controllo, come illustrato nella figura.

Interruttore	Centralina normale	Centralina anormale
1 OFF	Nessuna scintilla	—
2 P	Nessuna scintilla	—
3 EXT	Nessuna scintilla	Scintille
4 ON1	Scintille	Nessuna scintilla
5 ON2	Scintille	Nessuna scintilla

Sostituire la centralina CDI qualora risulti difettosa.

- (1) TESTER CDI
 (2) CENTRALINA CDI





INFORMAZIONI DI SERVIZIO	16-1
GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI	16-1
INTERRUTTORE DI ACCENSIONE	16-2
INTERRUTTORI SUL MANUBRIO	16-3
INTERRUTTORE STOP ANTERIORE	16-4
INTERRUTTORE STOP POSTERIORE	16-4
INTERRUTTORE DEL FOLLE	16-4
SISTEMA AVVISO BASSO LIVELLO OLIO LUBRIFICAZIONE	16-5
SENSORE DELLA TEMPERATURA	16-6
TERMOMETRO ACQUA	16-7
AVVISATORE ACUSTICO	16-7

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

ISTRUZIONI GENERICHE

- Tutti i fili ed i connettori elettrici sono dotati di un codice di colore. Quando sono collegati due o più fili di colori differenti, in prossimità del connettore vi è un tubo di colore uguale a quello dell'altro filo. Osservare attentamente i codici di colore prima di staccare i fili.
- Tutte le spine di plastica sono dotate di linguette di bloccaggio che devono essere sganciate prima di staccarle e che devono essere allineate quando si collegano. Per isolare un punto in cui vi è un inconveniente elettrico, controllare la continuità del percorso della corrente attraverso il particolare. Di solito un controllo della continuità può essere effettuato senza rimuovere il particolare dalla motocicletta, e cioè semplicemente staccando i fili e collegando i terminali o i connettori ad un tester o ad un voltmetro/ohmmetro. Un tester di continuità è utile quando si vuole individuare se vi sia o no un collegamento elettrico tra due punti. Qualora la qualità di un circuito sia importante, sia quando si tratta della resistenza di un dato avvolgimento o per controllare se vi è una alta resistenza dovuta a collegamenti corrosi, è necessario usare un ohmmetro. Molti ohmmetri dispongono anche di circuiti di voltmetro incorporati.
- I controlli di continuità per gli interruttori possono essere effettuati senza rimuovere questi ultimi dalla motocicletta.

GUIDA ALLA IDENTIFICAZIONE DEGLI INCONVENIENTI

Azionando l'interruttore la luce non si accende

1. Lampadina difettosa o bruciata
2. Interruttore difettoso
3. Circuito aperto o corto circuito
4. Fusibile bruciato
5. Batteria parzialmente o completamente scarica.
6. Fili difettosi

Tutte le luci si accendono, ma sono basse

1. Batteria scarica o non collegata
2. I fili o l'interruttore hanno una resistenza eccessiva
3. Alternatore difettoso (solo il faro anteriore è debole)

La commutazione delle luci non avviene quando si aziona l'interruttore:

1. Lampadina difettosa o bruciata
2. Commutatore luce abbagliante difettoso

INTERRUTTORE DI ACCENSIONE

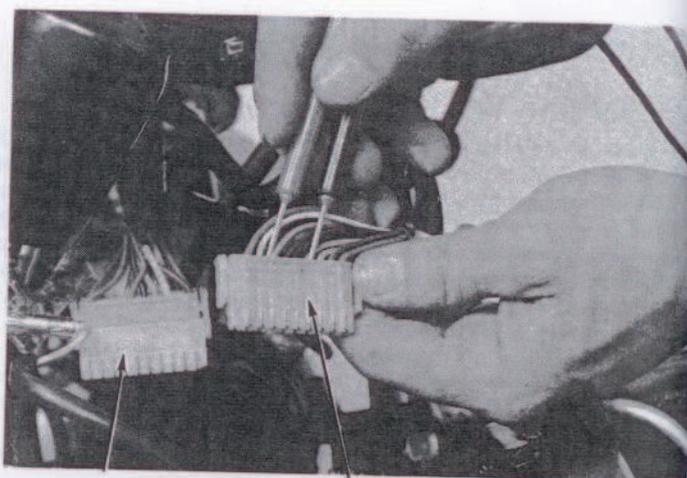
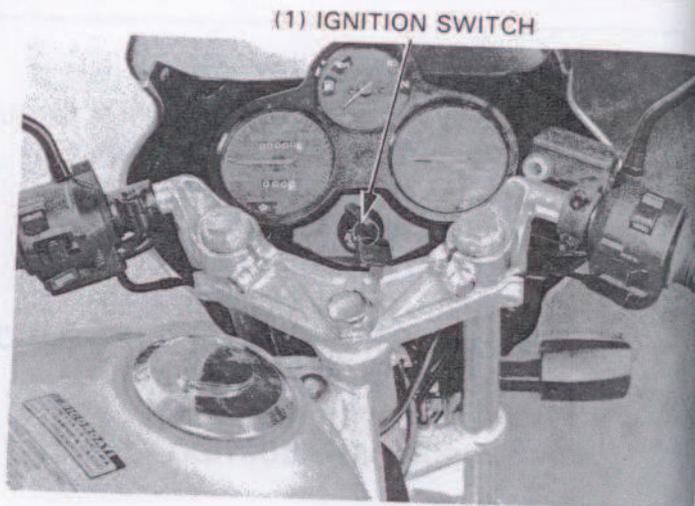
CONTROLLO DELLA CONTINUITÀ

Rimuovere il gruppo del cupolino (Pag. 5-2).
Rimuovere il faro anteriore (Pag. 11-3)
Staccare la spina dell'interruttore di accensione dalla spina multipla e staccare la spina del filo NERO/BIANCO dal cavo principale.

Controllare la continuità. Vi deve essere continuità tra i fili distinti dal codice di colore che sono indicati nella tabella mediante dei circuiti collegati tra loro.

(1) INTERRUTTORE DI ACCENSIONE

BLOCCHETTO ACCENSIONE				
	BAT ₁	BAT ₂	IG	E
OFF			○	○
ON	○	○		
LOCK			○	○



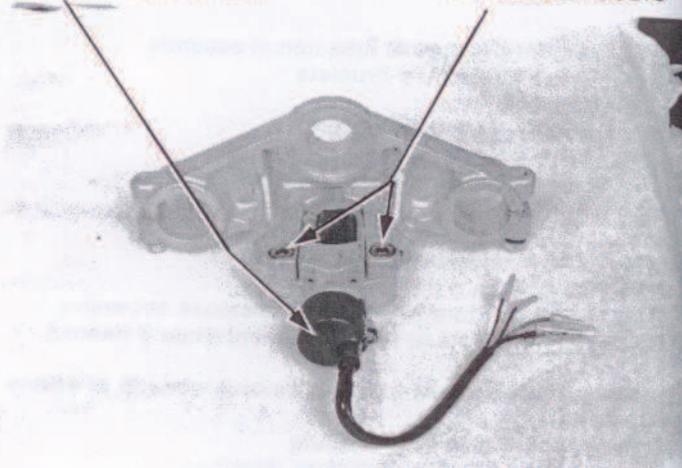
- (1) SPINA MULTIPLA
- (2) SPINA INTERRUTTORE DI ACCENSIONE

(1) MULTI-COUPLER (2) IGNITION SWITCH COUPLER

SOSTITUZIONE

Rimuovere il trapezio superiore della forcella (Pag. 11-19).
Togliere le due viti a testa cava e l'interruttore di accensione.
Installare l'interruttore di accensione nell'ordine inverso alla rimozione.

- (2) IGNITION SWITCH
- (1) SOCKET BOLTS



- (1) VITI A TESTA CAVA
- (2) INTERRUTTORE DI ACCENSIONE



INTERRUTTORI SUL MANUBRIO

Rimuovere il gruppo del cupolino ed il faro anteriore e staccare la spina dell'interruttore dalla spina multipla.

Gli interruttori sono a posto se vi è continuità tra i circoletti collegati tra loro su ogni tabella.

INTERRUTTORE ILLUMINAZIONE

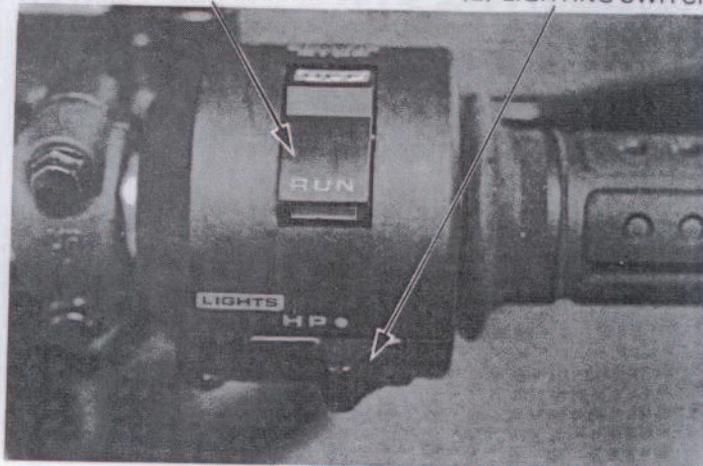
INTERRUTTORE MOT.			
	BAT ₂	TL ₂	HL
OFF			
P	○—○		
(N)	○—○—○		
H	○—○—○		

INTERRUTTORE ARRESTO MOTORE

SPEGNIMENTO		
	IG	E
OFF	○—○	
RUN		

(1) ENGINE STOP SWITCH

(2) LIGHTING SWITCH



COMMUTATORE LUCI

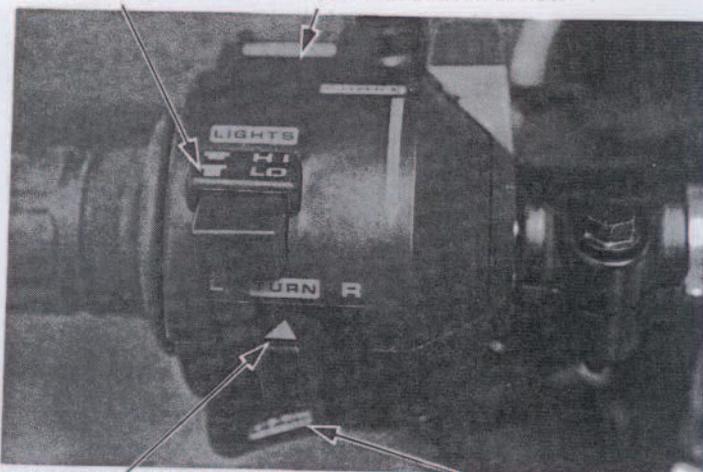
COMM. ABBAGL. ANAB.			
	HL	Lo	Hi
Lo	○—○		
(N)	○—○—○		
Hi	○—○—○		

INTERRUTTORE INDICATORI DI DIREZIONE

COMM. INDICAT. DIREZ.			
	W	R	L
R	○—○		
(N)			
L	○—○		

(3) DIMMER SWITCH

(6) PASSING SWITCH



(4) TURN SIGNAL SWITCH

(5) HORN SWITCH

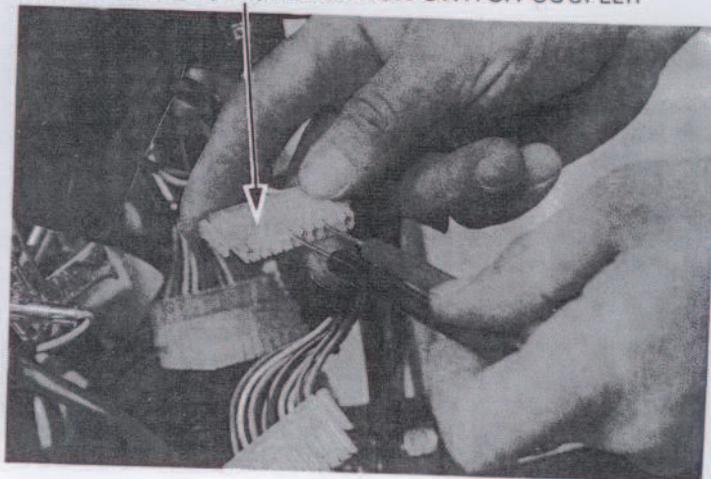
INTERRUTTORE AVVISATORE ACUSTICO

COMM. CLACSON		
	Ho	BAT ₂
Libero		
Premuto	○—○	

INTERRUTTORE LUCI DI SORPASSO

INTERR. LAMP. D.		
	BAT ₂	Hi
Libero		
Premuto	○—○	

(7) HANDLE BAR COMBINATION SWITCH COUPLER



- (1) INTERRUTTORE ARRESTO MOTORE
- (2) INTERRUTTORE ILLUMINAZIONE
- (3) COMMUTATORE LUCI
- (4) INTERRUTTORE INDICATORI DI DIREZIONE
- (5) INTERRUTTORE AVVISATORE ACUSTICO
- (6) INTERRUTTORE LUCI DI SORPASSO
- (7) SPINA INTERRUTTORE COMBINATO SUL MANUBRIO



INTERRUTTORE STOP ANTERIORE

Rimuovere il gruppo del cupolino ed il faro anteriore (Pag. 5-2)

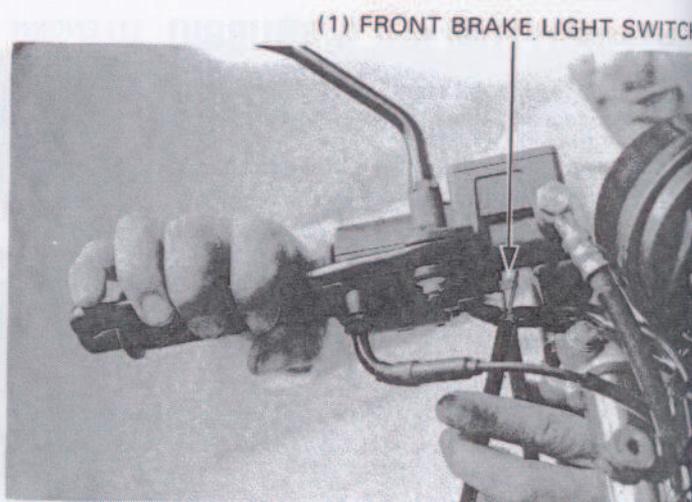
Staccare il filo dall'interruttore della luce dello stop anteriore.

Controllare che vi sia continuità stringendo e rilasciando la leva del freno anteriore.

Leva del freno tirata: Deve esserci continuità

Leva del freno rilasciata: Non deve esserci continuità.

(1) INTERRUTTORE DELLO STOP ANTERIORE



INTERRUTTORE STOP POSTERIORE

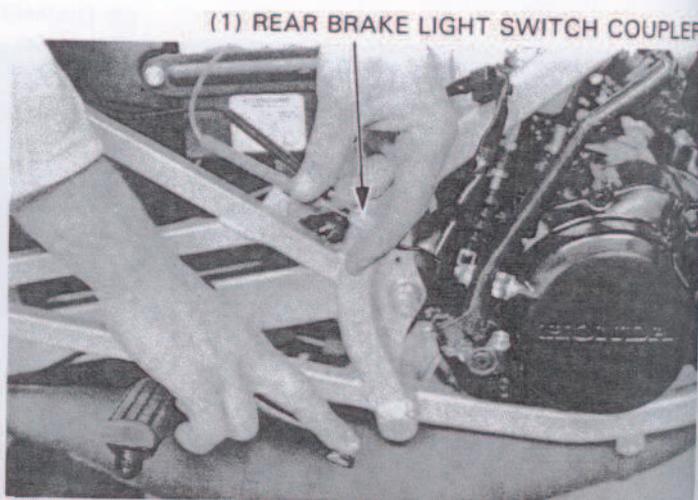
Rimuovere la fiancata destra e staccare i connettori del filo dello stop posteriore.

Controllare la continuità tra i fili nero e verde/giallo.

Pedale del freno premuto: Deve esserci continuità.

Pedale del freno rilasciato: Non deve esserci continuità.

(1) SPINA DELL'INTERRUTTORE DELLO STOP POSTERIORE



INTERRUTTORE DEL FOLLE

Rimuovere il coperchio del radiatore e lo spoiler inferiore (Pag. 5-2).

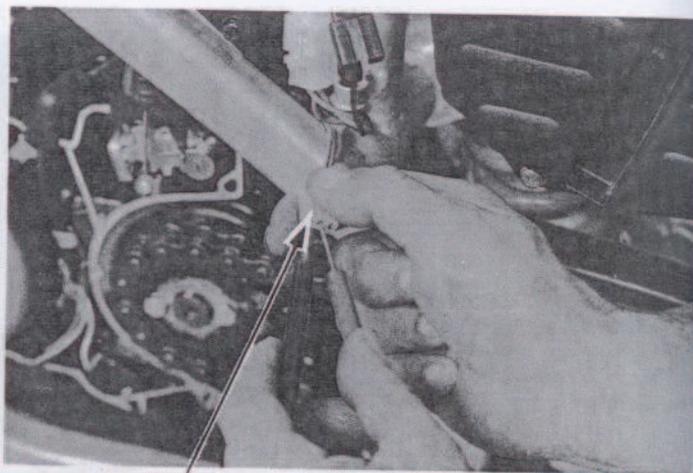
Rimuovere il serbatoio del carburante e staccare la spina del generatore di impulsi/interruttore del folle.

Controllare la continuità tra il filo VERDE CHIARO/ROSSO e la terra in ogni posizione di marcia.

Folle: Deve esserci continuità.

Altre posizioni oltre al folle: Non deve esserci continuità.

(1) SPINA DELL'INTERRUTTORE DEL FOLLE





HONDA NS125F

SISTEMA DI AVVISO BASSO LIVELLO OLIO LUBRIFICAZIONE

SENSORE LIVELLO OLIO

Rimuovere la sella e la fiancata destra.
Staccare la spina ed estrarre il sensore dal serbatoio dell'olio.

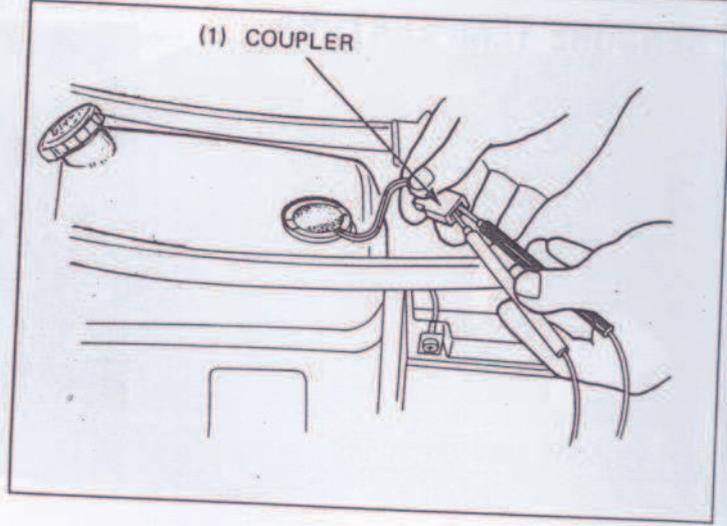
Misurare la resistenza tra i terminali con il galleggiante completamente abbassato.

VERDE/ROSSO - NERO: 5 - 15Ω
VERDE/ARANCIO - NERO: ∞

Misurare la resistenza tra i terminali con il galleggiante completamente alzato.

VERDE/ROSSO - NERO: 340Ω

(1) SPINA



SPIA LIVELLO OLIO

Staccare la spina e ruotare l'interruttore di accensione su ON.

NOTA:

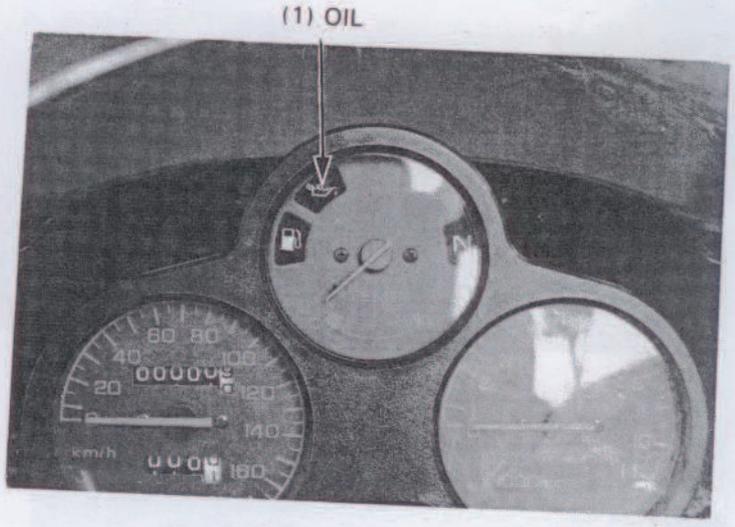
Ruotare l'interruttore degli indicatori di direzione su ON per accertarsi che il circuito della batteria sia normale prima di eseguire il seguente controllo.

Muovere il galleggiante in alto ed in basso e controllare che la luce si spenga e si accenda.

NOTA:

Se la spia non si accende, controllare che la lampadina non sia bruciata o che la spina non sia staccata o lenta e poi controllare di nuovo.

(1) OLIO



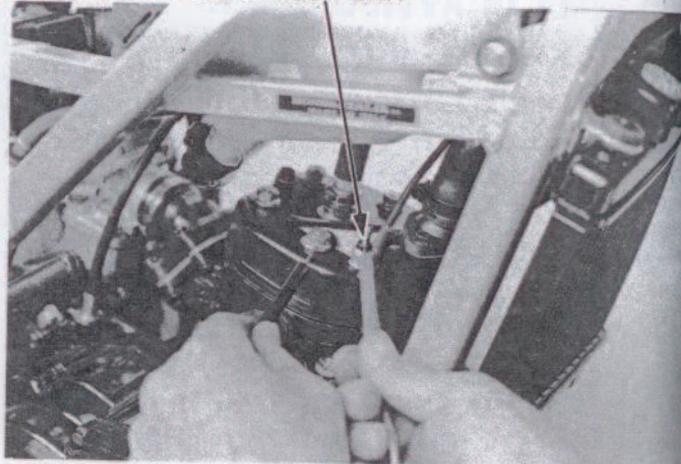
SENSORE TEMPERATURA

CONTROLLO

Staccare il filo del sensore della temperatura. Misurare la resistenza tra il terminale del sensore e la terra quando il motore è freddo.

(1) SENSORE TEMPERATURA

(1) TEMPERATURE SENSOR UNIT



Togliere il coperchio del radiatore.
Togliere il tappo del radiatore.
Misurare la temperatura del liquido di raffreddamento.

(1) TERMOMETRO

(1) TEMPERATURE GAUGE



Avviare il motore e misurare la resistenza del sensore della temperatura a diverse temperature del liquido di raffreddamento.



HONDA
NS125F

INTERRUTTORI/AVVISAT. ACUSTICO/LUCI

TERMOMETRO ACQUA

CONTROLLO

Staccare il filo dal sensore della temperatura e cortocircuitarlo a massa.

Spostare l'interruttore di accensione sulla posizione ON.

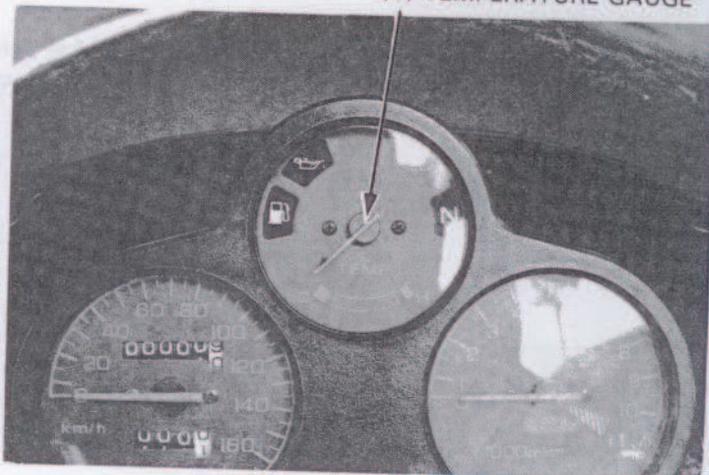
Il termometro è a posto se l'ago si muove completamente in senso antiorario.

NOTA:

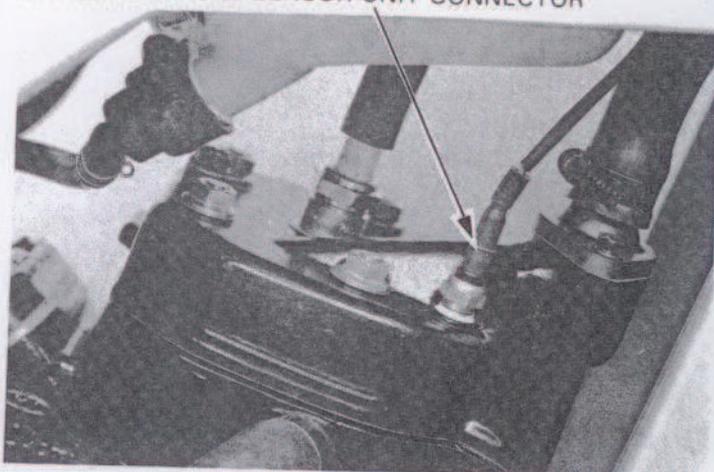
Non mettere a massa il filo per oltre 5 secondi, poiché tale procedimento potrebbe danneggiare il termometro.

(1) TERMOMETRO

(1) TEMPERATURE GAUGE



(1) TEMPERATURE SENSOR UNIT CONNECTOR



(1) RACCORDO DEL SENSORE TEMPERATURA

AVVISATORE ACUSTICO

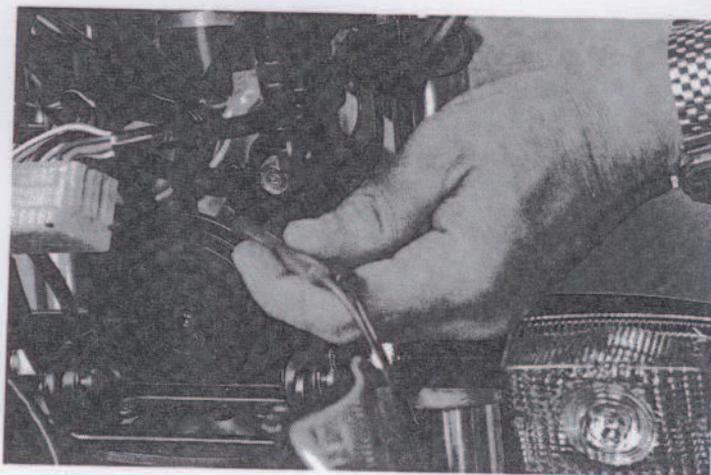
CONTROLLO

Rimuovere il gruppo del cupolino e il faro anteriore (Pag. 3-17).

Staccare i fili dell'avvisatore acustico dall'avvisatore.

Collegare una batteria carica ai terminali dell'interruttore.

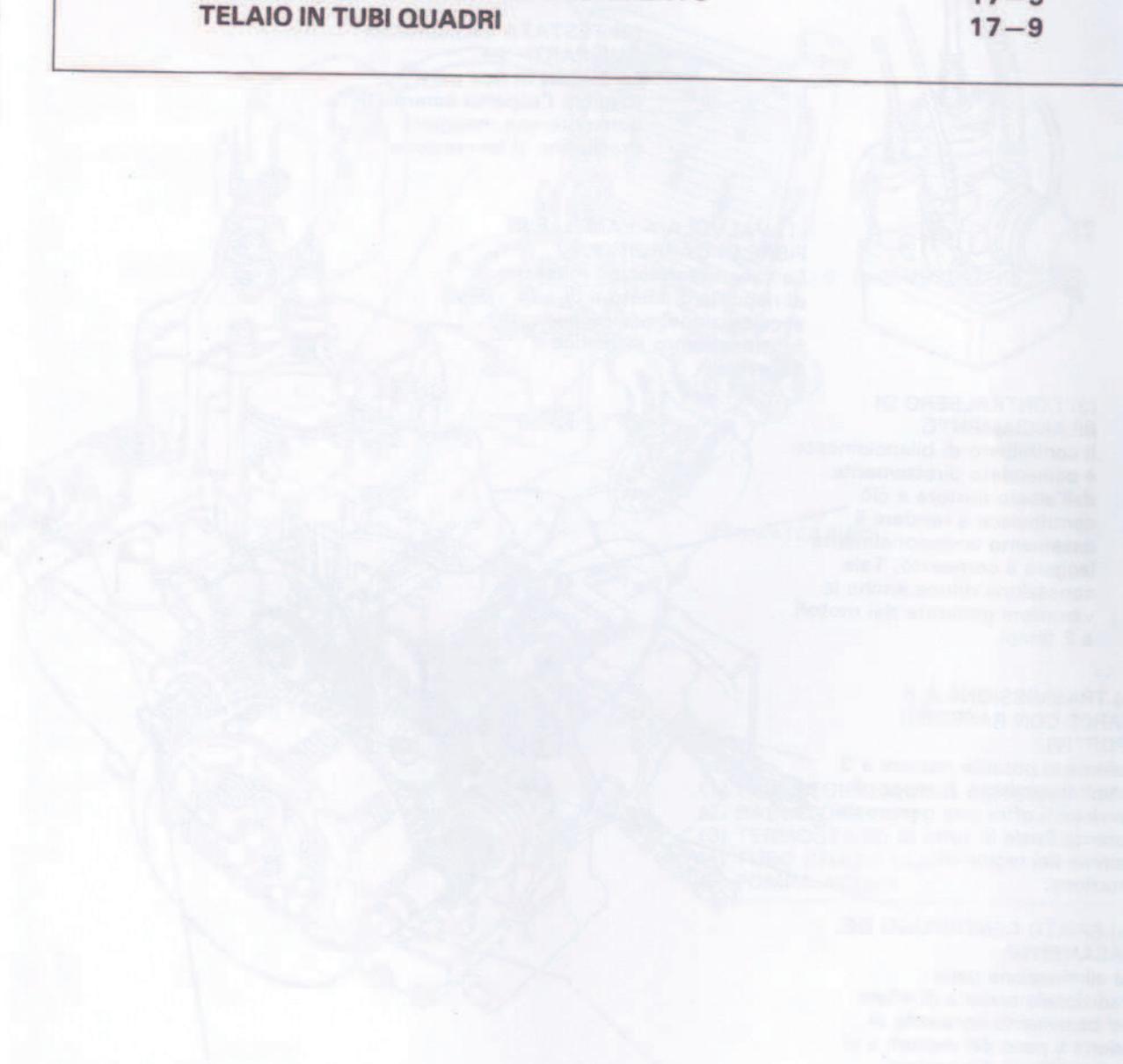
L'avvisatore acustico è normale se emette un suono.





17. CARATTERIST. TECNICHE

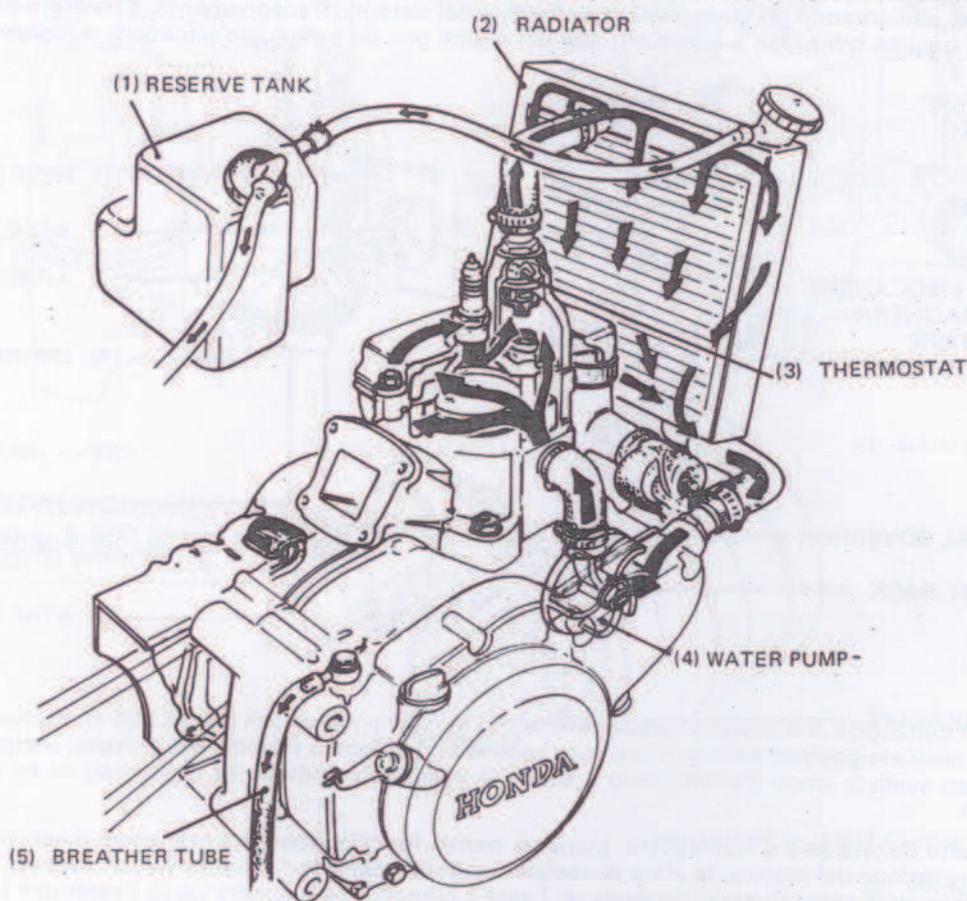
POTENTE MOTORE A 2 TEMPI RAFFREDDATO A LIQUIDO	17-2
CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO	17-3
SISTEMA ATAC	17-4
MECCANISMO DEL CAMBIO AD INGRANAGGI	17-6
SOSPENSIONI PRO-LINK	17-7
SFIATO CENTRIFUGO DEL BASAMENTO	17-9
TELAIO IN TUBI QUADRI	17-9





SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

L'andamento regolare e silenzioso del motore e la maneggevolezza della moto comprendono un sistema di raffreddamento mediante liquido refrigerante dotato di un radiatore e di un vaso di espansione molto efficaci. La temperatura di esercizio resta stabile anche nelle condizioni più sfavorevoli. Il termostato alloggiato nella tubazione di passaggio dell'acqua limita la circolazione del liquido all'interno del motore, consentendo quindi di raggiungere più rapidamente la temperatura di esercizio. La potenza erogata dal motore viene trasmessa attraverso il seguente percorso: albero motore - albero bilanciatore - albero di azionamento della pompa e la pompa acqua.



- (1) SERBATOIO LIQUIDO REFRIGERANTE
- (2) RADIATORE
- (3) TERMOSTATO
- (4) TUBO SFIATO OLIO
- (5) POMPA ACQUA

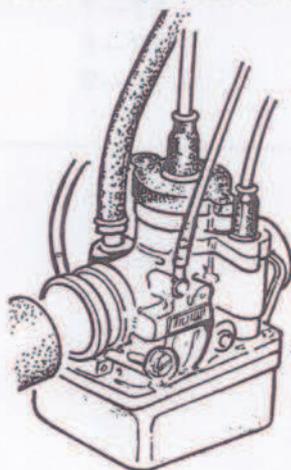
CIRCUITO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Il liquido viene spinto dalla pompa attraverso le camicie del motore che circondano il cilindro e da qui alla testata del cilindro per raffreddare la camera di combustione. Quindi, attraverso il termostato, fluisce alla vaschetta superiore del radiatore. Con l'aria che arriva dal radiatore, il liquido smaltisce il calore superfluo mentre ricade attraverso i tubi ad alette verso la vaschetta inferiore. Con il termostato chiuso, il liquido ricircola soltanto attraverso il blocco del cilindro e la testata. La restrizione del passaggio del liquido evita, in tal modo, lo smaltimento del calore del motore da parte del circuito di raffreddamento.



POTENTE MOTORE A 2 TEMPI RAFFREDDATO A LIQUIDO

Il nuovo motore monocilindro inclinato in avanti raffreddato a liquido ed il cambio a 6 marce generano una grande potenza ed una ampia capacità di ripresa sia per affrontare ripide salite su terreni scoscesi, sia per la marcia in città. La Camera per il Controllo Automatico di Amplificazione della Coppia (Sistema ATAC), di applicazione esclusiva, aumenta il volume del tubo di scarico ai regimi bassi e medi per migliorare le prestazioni a queste velocità. Il contralbero di bilanciamento, lo sfiato centrifugo del basamento ed il meccanismo di selezione delle marce ad ingranaggi contribuiscono a rendere questo motore leggero e compatto.



(3) CONTRALBERO DI BILANCIAMENTO

Il contralbero di bilanciamento è comandato direttamente dall'albero motore e ciò contribuisce a rendere il basamento eccezionalmente leggero e compatto. Tale concezione riduce anche le vibrazioni generate dai motori a 2 tempi.

(4) TRASMISSIONE A 6 MARCE CON RAPPORTI SPORTIVI

Insieme al potente motore a 2 tempi, il cambio a 6 rapporti ravvicinati offre una generosa potenza finale in tutta la gamma dei regimi di rotazione.

(5) SFIATO CENTRIFUGO DEL BASAMENTO

La eliminazione della tradizionale camera di sfiato del basamento consente di ridurre il peso del motore e di contenerne le dimensioni.

(2) TESTATA CILINDRO IN DUE PARTI

La testata in due parti migliora l'aspetto esterno e consente una maggiore precisione di lavorazione.

(1) VALVOLA A LAMELLE IN FIBRE DI CARBONIO

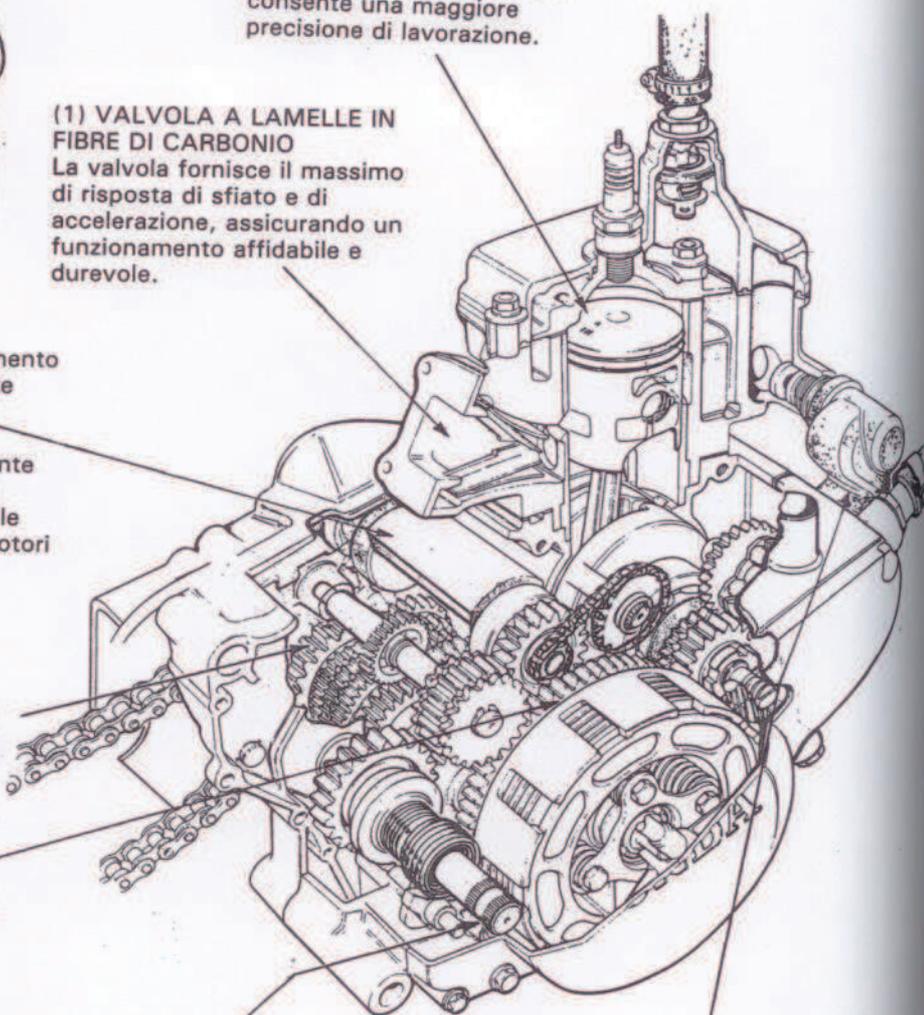
La valvola fornisce il massimo di risposta di sfiato e di accelerazione, assicurando un funzionamento affidabile e durevole.

(6) MECCANISMO DEL CAMBIO AD INGRANAGGI

Il nuovo meccanismo compatto del cambio garantisce un cambio di velocità più morbido e scorrevole.

(7) SISTEMA ATAC

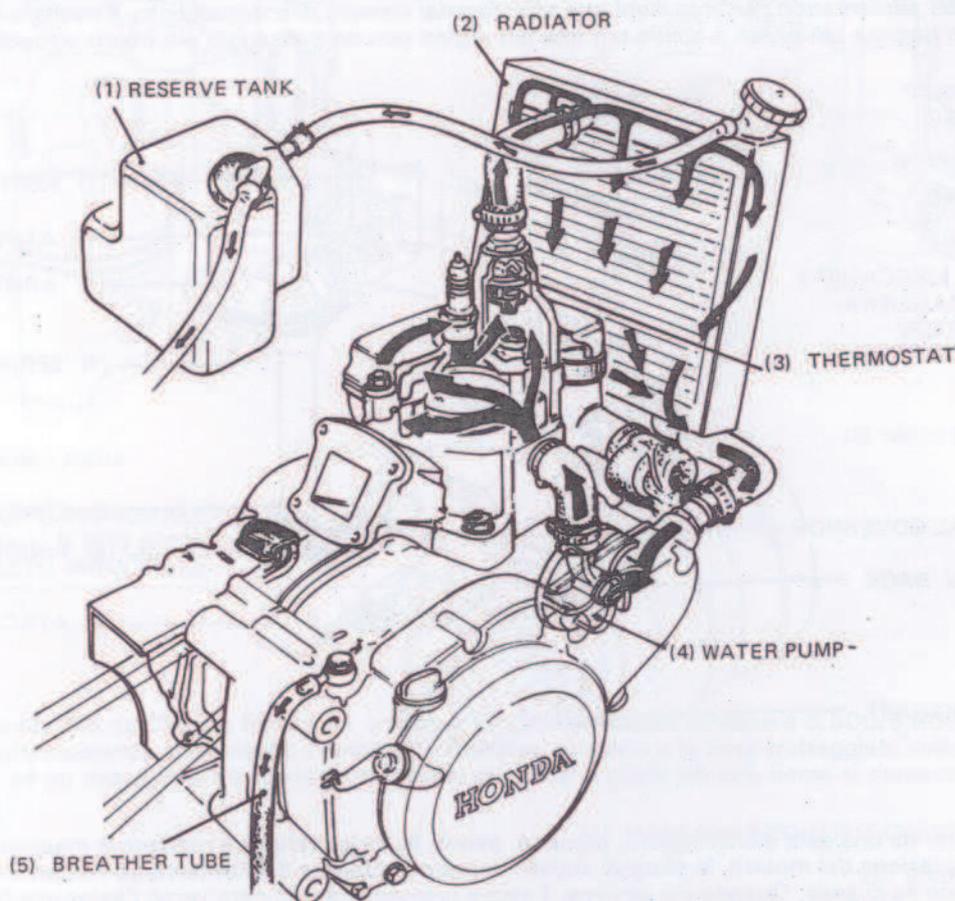
Il volume del tubo di scarico viene modificato automaticamente per consentire una marcia veloce su strada ed una agile guida fuoristrada.





SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

L'andamento regolare e silenzioso del motore e la maneggevolezza della moto comprendono un sistema di raffreddamento mediante liquido refrigerante dotato di un radiatore e di un vaso di espansione molto efficaci. La temperatura di esercizio resta stabile anche nelle condizioni più sfavorevoli. Il termostato alloggiato nella tubazione di passaggio dell'acqua limita la circolazione del liquido all'interno del motore, consentendo quindi di raggiungere più rapidamente la temperatura di esercizio. La potenza erogata dal motore viene trasmessa attraverso il seguente percorso: albero motore - albero bilanciatore - albero di azionamento della pompa e la pompa acqua.



- (1) SERBATOIO LIQUIDO REFRIGERANTE
- (2) RADIATORE
- (3) THERMOSTATO
- (4) TUBO SFIATO OLIO
- (5) POMPA ACQUA

CIRCUITO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Il liquido viene spinto dalla pompa attraverso le camicie del motore che circondano il cilindro e da qui alla testata del cilindro per raffreddare la camera di combustione. Quindi, attraverso il termostato, fluisce alla vaschetta superiore del radiatore. Con l'aria che arriva dal radiatore, il liquido smaltisce il calore superfluo mentre ricade attraverso i tubi ad alette verso la vaschetta inferiore. Con il termostato chiuso, il liquido ricircola soltanto attraverso il blocco del cilindro e la testata. La restrizione del passaggio del liquido evita, in tal modo, lo smaltimento del calore del motore da parte del circuito di raffreddamento.

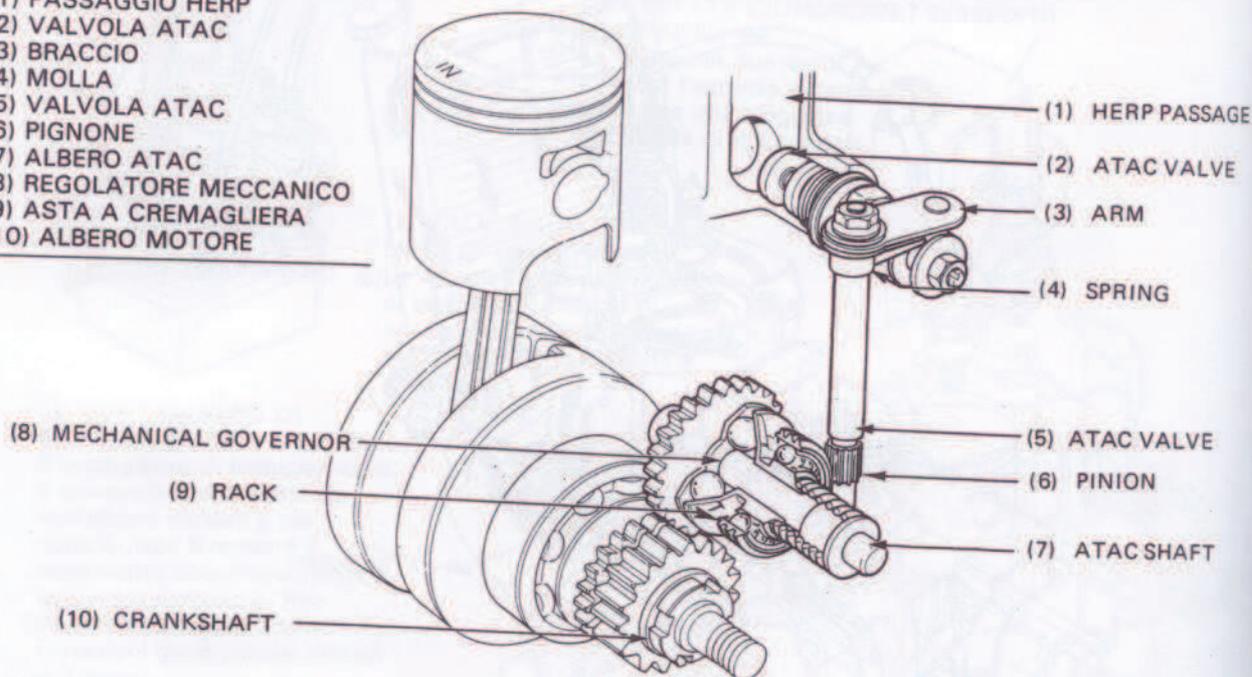


SISTEMA ATAC (Camera per il controllo automatico di amplificazione della coppia)

Generalità

Il metodo più comune per aumentare la potenza nei motori a 2 tempi è di comprimere una maggiore quantità di aria utilizzando la colonna pulsante dei gas nella camera di scarico. È difficile, tuttavia, aumentare la potenza su tutta la gamma di velocità, poiché a determinati regimi di rotazione sopravvengono delle discordanze. Nel sistema ATAC, il circuito di scarico principale è regolato sul regime di rotazione più alto del motore. Ai regimi medi e bassi, una camera supplementare, denominata «Tubo di risonanza di energia HONDA» («HERP»), viene ad aggiungersi al circuito principale, aumentando pertanto il volume effettivo del sistema di scappamento. Il risultato è una maggiore potenza dalla gamma più bassa a quella più alta dei regimi con un passaggio più docile e regolare.

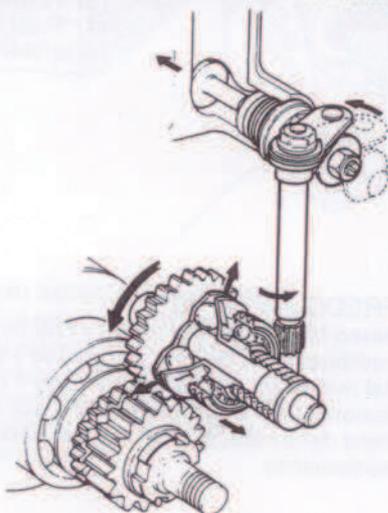
- (1) PASSAGGIO HERP
- (2) VALVOLA ATAC
- (3) BRACCIO
- (4) MOLLA
- (5) VALVOLA ATAC
- (6) PIGNONE
- (7) ALBERO ATAC
- (8) REGOLATORE MECCANICO
- (9) ASTA A CREMAGLIERA
- (10) ALBERO MOTORE



Funzionamento

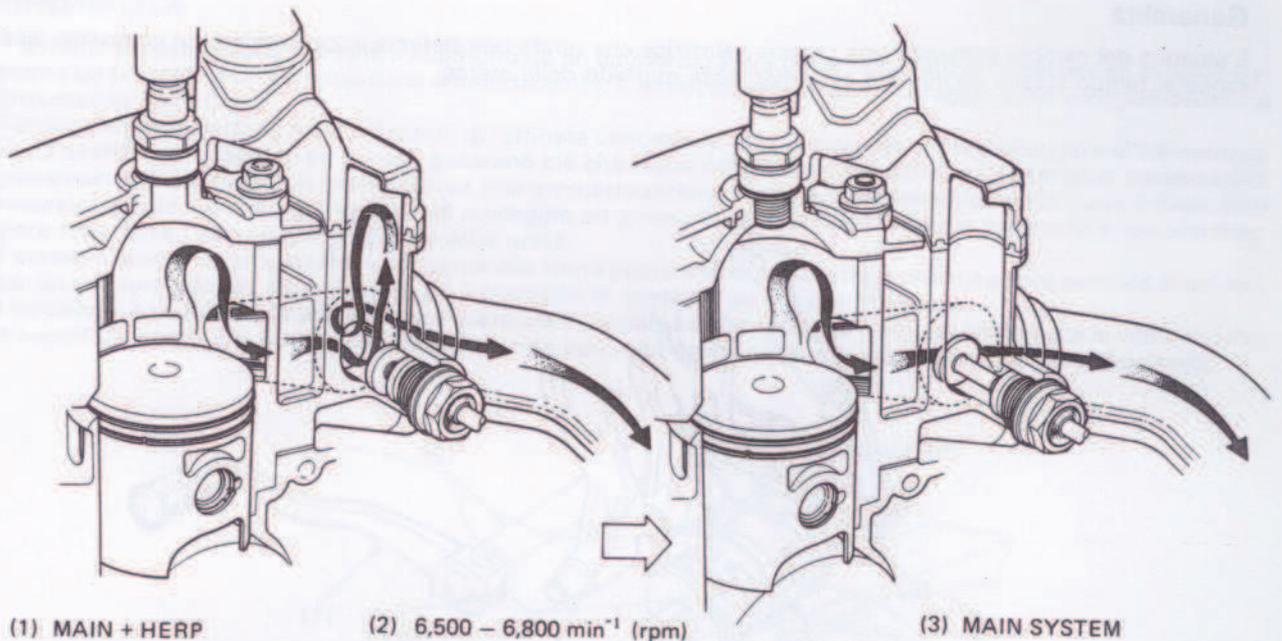
Il sistema è costituito da una asta a cremagliera, pignone, perno, braccio, valvola e regolatore meccanico a sfere di acciaio. Con la rotazione del motore, le sfere di acciaio vengono spinte radialmente verso l'esterno dalla forza centrifuga che agisce su di esse. Quando ciò avviene, l'asta a cremagliera si sposta verso l'esterno e fa ruotare il perno tramite il pignone.

Il movimento viene così trasmesso alla valvola ATAC, cioè la valvola si chiude. Con la valvola chiusa, il circuito di scarico viene commutato da circuito principale + HERP a circuito principale per operare con un regime di rotazione superiore.





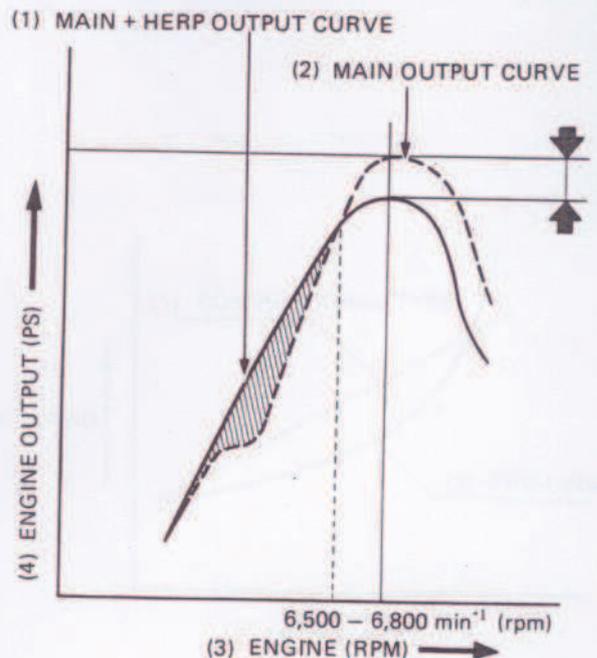
Flusso dei gas di scarico



- (1) CIRCUITO PRINCIPALE - HERP
- (2) 6.500 - 6.800 g/min.
- (3) CIRCUITO PRINCIPALE

Effetto

La commutazione da Circuito Principale + Herp a Circuito principale avviene a 6.500/6.800 g/min. Il risultato è una maggiore potenza alle velocità comprese tra la linea continua e la linea tratteggiata dello schema (zona tratteggiata) ed un passaggio più morbido dai regimi più bassi a quelli più alti, come si rileva dalla figura.



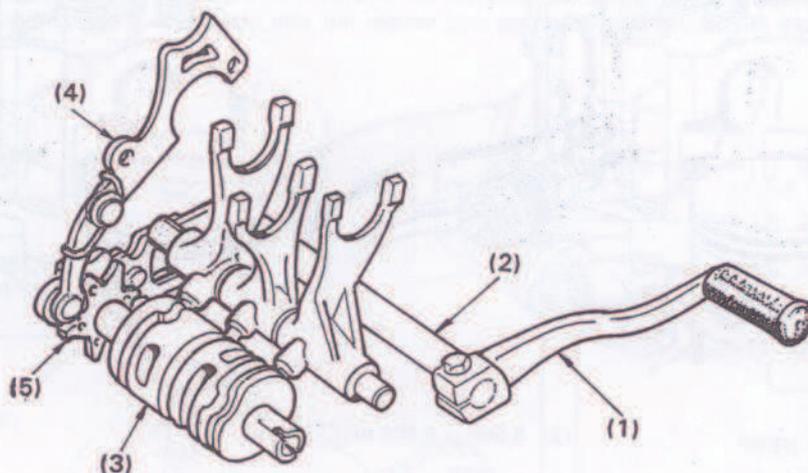
- (1) CURVA DI POTENZA CIRCUITO PRINCIPALE + HERP
- (2) CURVA DI POTENZA CIRCUITO PRINCIPALE
- (3) N. DI GIRI DEL MOTORE (g/min)
- (4) POTENZA EROGATA DAL MOTORE (CV)



MECCANISMO DI SELEZIONE DEL CAMBIO AD INGRANAGGI

Generalità

L'alberino del cambio comanda una camma selettore che rende tale sistema eccezionalmente compatto, assicurando al tempo stesso un innesto estremamente morbido delle marce.



- (1) PEDALE DEL CAMBIO
- (2) ALBERO DEL CAMBIO
- (3) TAMBURO SELETTORE (DESMODROMICO)
- (4) BRACCIO SPOSTAMARCE
- (5) CAMMA SELETRICE



SOSPENSIONE PRO-LINK

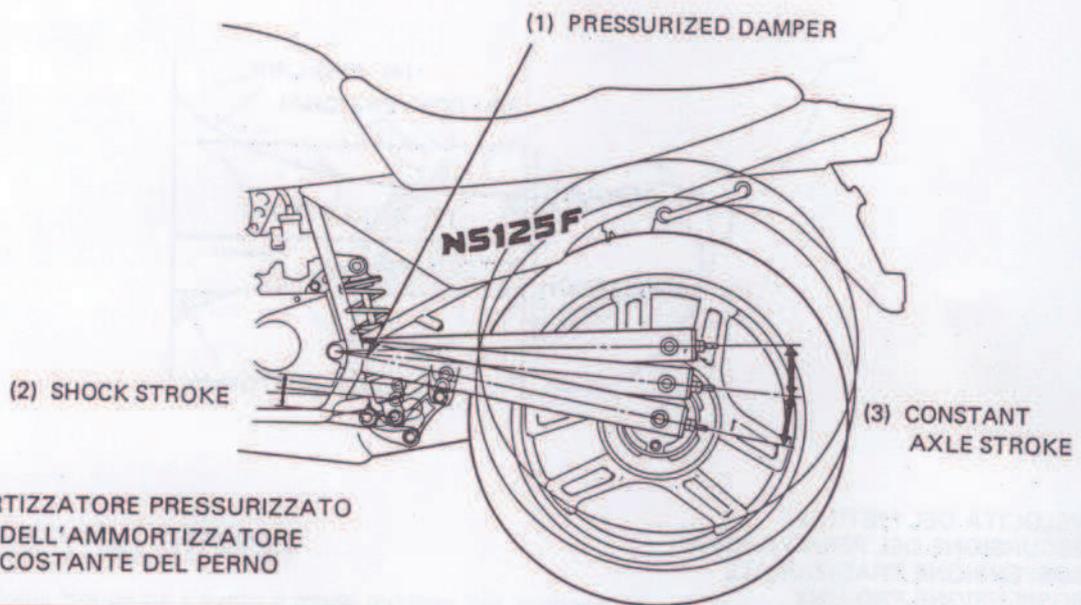
GENERALITÀ

Il sistema di sospensione Pro-Link è costituito da un ammortizzatore unico collegato al forcellone ed al telaio mediante un braccio ed una articolazione ammortizzante. L'ammortizzatore ed il leveraggio sono alloggiati davanti al pneumatico posteriore.

Il braccio e l'articolazione ammortizzanti, di raffinata concezione, insieme ai rapporti di molleggio e di ammortizzazione esattamente regolati su di essi, generano ciò che viene definita una sospensione «a tasso di aumento progressivo». Ciò permette un molleggio ed una ammortizzazione relativamente morbide nella parte iniziale della escursione della ruota ed un rapporto di molleggio ed ammortizzazione crescente per contrastare con una maggiore resistenza l'escursione maggiore della ruota.

Il «tasso di aumento progressivo» consente alla ruota posteriore di trasmettere una maggiore potenza al terreno, per un migliore confort del guidatore ed il massimo di controllo su terreno scosceso.

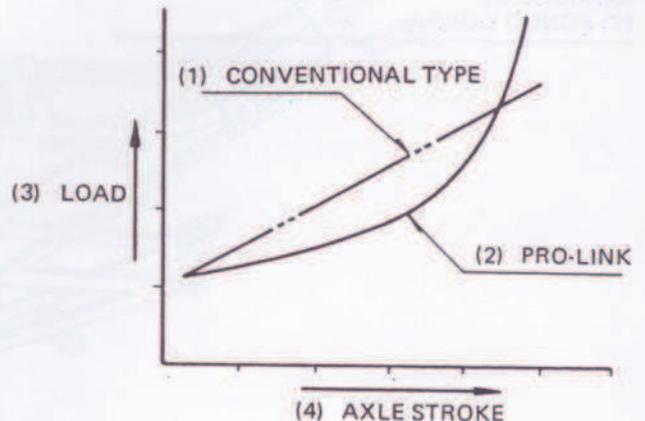
Il forcellone è costituito da una struttura scatolata in acciaio ad alta resistenza per assorbire tutte le vibrazioni della superficie stradale e per consentire il massimo controllo anche nelle condizioni di marcia più sfavorevoli.



Caratteristiche di molleggio

Nelle sospensioni posteriori tradizionali la corsa del perno ruota è direttamente proporzionale al carico a cui è sottoposta. La sospensione Pro-Link è caratterizzata da un tasso di aumento progressivo. Essa è morbida quando la escursione è breve e diventa dura quando la escursione della ruota aumenta.

- (1) SOSPENSIONI DI TIPO TRADIZIONALE
(2) SOSPENSIONE PRO-LINK
(3) CARICO
(4) ESCURSIONE DEL PERNO RUOTA

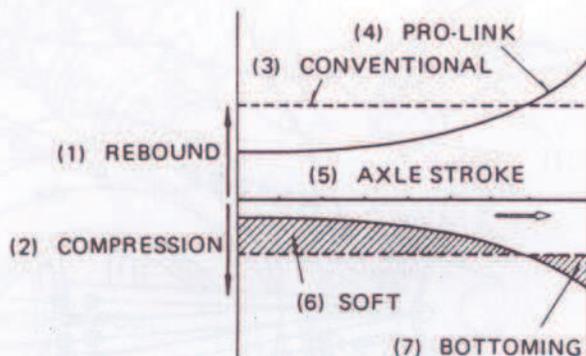
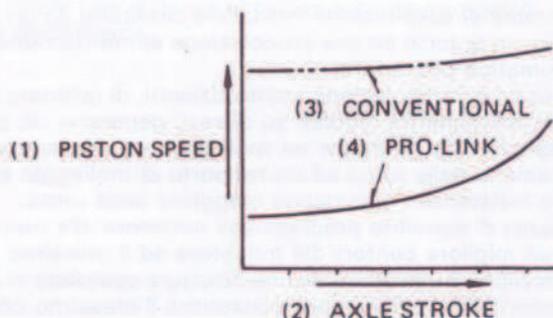




Funzionamento

Quando la ruota ed il forcellone vengono spinti verso l'alto da colpi, l'ammortizzatore viene compresso dal braccio ammortizzante, il quale viene mantenuto in un arco ben preciso dalla articolazione. Quando l'escursione della ruota aumenta, il braccio ammortizzante si solleva in proporzione sul forcellone, aumentando la compressione dell'ammortizzatore (maggiore escursione dell'asta di ammortizzazione per ogni unità di escursione della ruota posteriore).

Questo porta ad un tasso di aumento progressivo: l'ammortizzatore si sposta all'inizio di circa 1/4 dell'escursione della ruota e verso la fine di circa 1/3 della escursione della ruota.



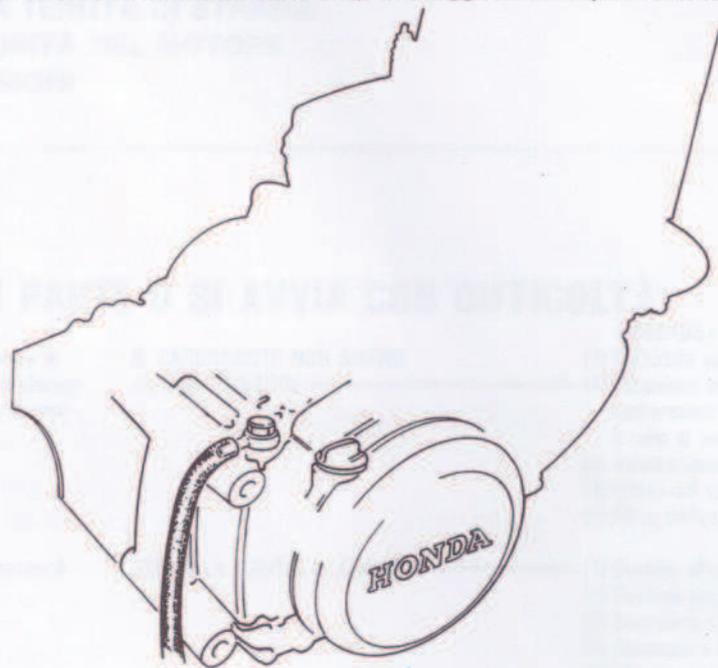
- (1) VELOCITÀ DEL PISTONE
- (2) ESCURSIONE DEL PERNO RUOTA
- (3) SOSPENSIONE TRADIZIONALE
- (4) SOSPENSIONE PRO-LINK

- (1) AMMORTIZZAZIONE
- (2) COMPRESIONE
- (3) SOSPENSIONE TRADIZIONALE
- (4) SOSPENSIONE PRO-LINK
- (5) ESCURSIONE DEL PERNO RUOTA
- (6) MORBIDO
- (7) FONDO CORSA



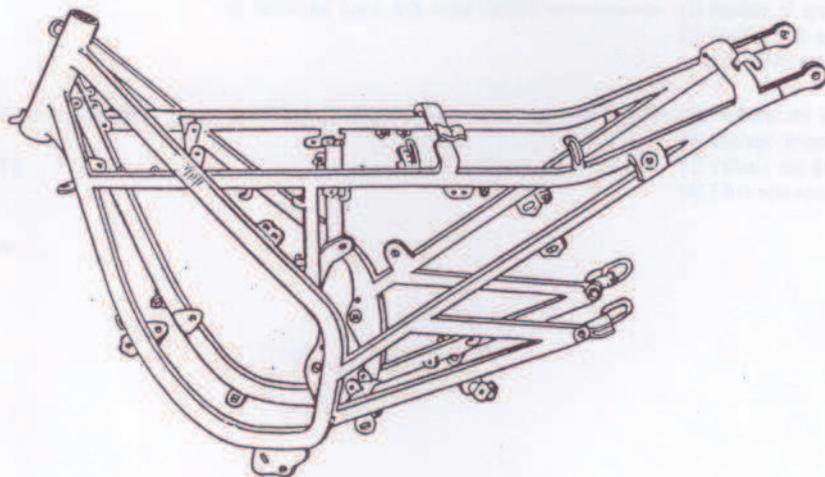
SFIATO CENTRIFUGO DEL BASAMENTO

Tutti i motori a 2 tempi necessitano di uno sfiato attraverso il basamento per contrastare le variazioni della temperatura, e dispongono pertanto di una camera di sfiato e di un passaggio verso l'aria aperta. Il modello NS 125 F non è dotato di una camera di sfiato. Ciò è stato possibile mediante uno sfiato centrifugo del basamento, e cioè attraverso un passaggio forato nel contralbero di bilanciamento che ruota a grande velocità. L'aria fluisce quindi alla scatola della pompa acqua e, da qui, alla scatola del filtro aria attraverso un tubo di sfiato. La eliminazione della camera di sfiato contribuisce anch'essa al tipo di costruzione leggera e compatta del motore.



TELAIO IN TUBI QUADRI

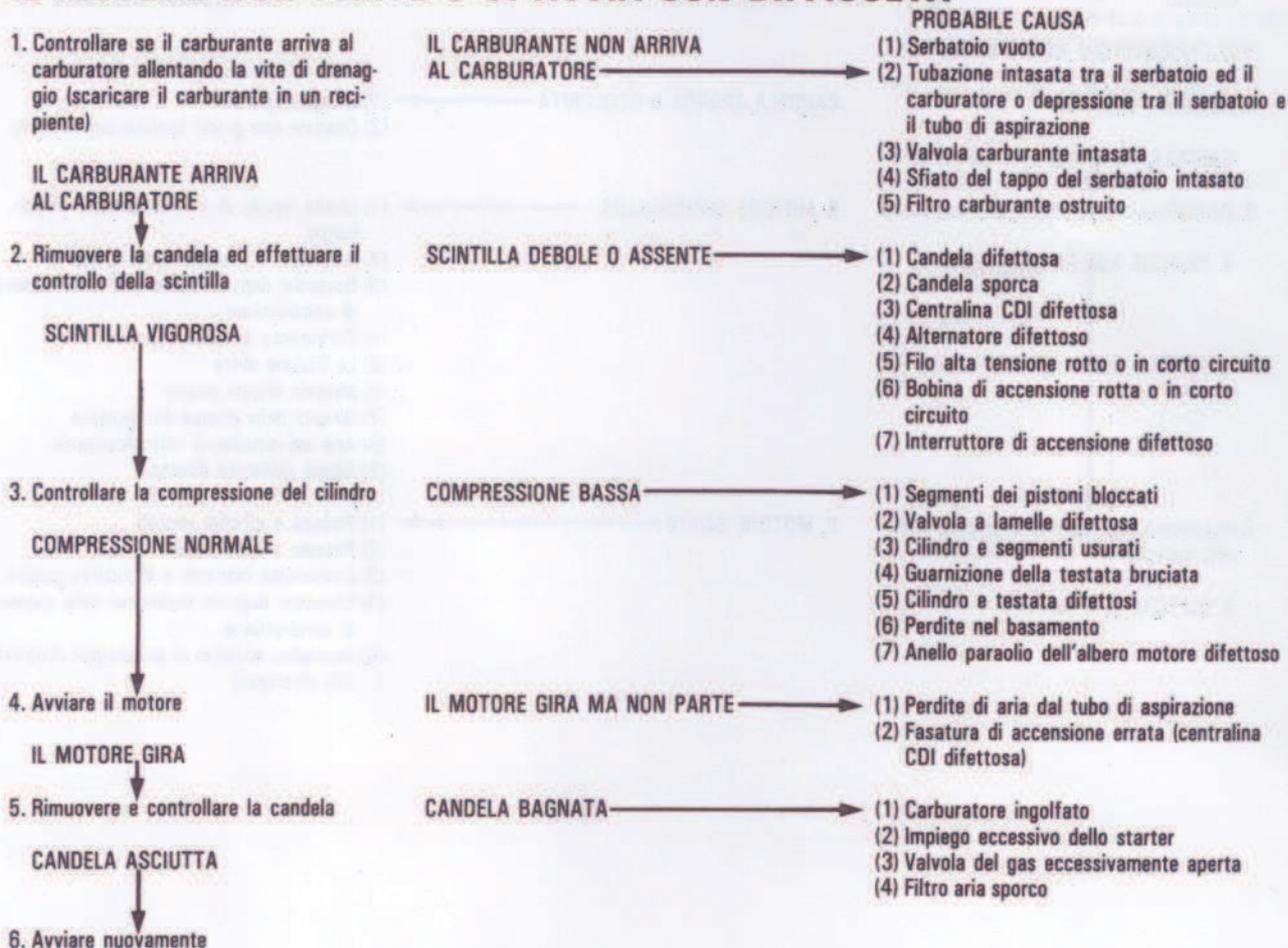
L'alta tecnologia Honda ha trovato il modo migliore per applicare tutto il suo patrimonio di creatività nel telaio. Frutto della più avanzata concezione strutturale e risultato di una sofisticata elaborazione con il computer, giunge alla «geometria ottimale». È proprio la geometria ottimale, insieme alla sezione quadrata, ad assicurare il massimo della rigidità, l'ottimizzazione della linearità con una riduzione degli sprechi delle forze e delle resistenze. Per una guida eccezionale in tutte le condizioni, sino alle più esasperate.





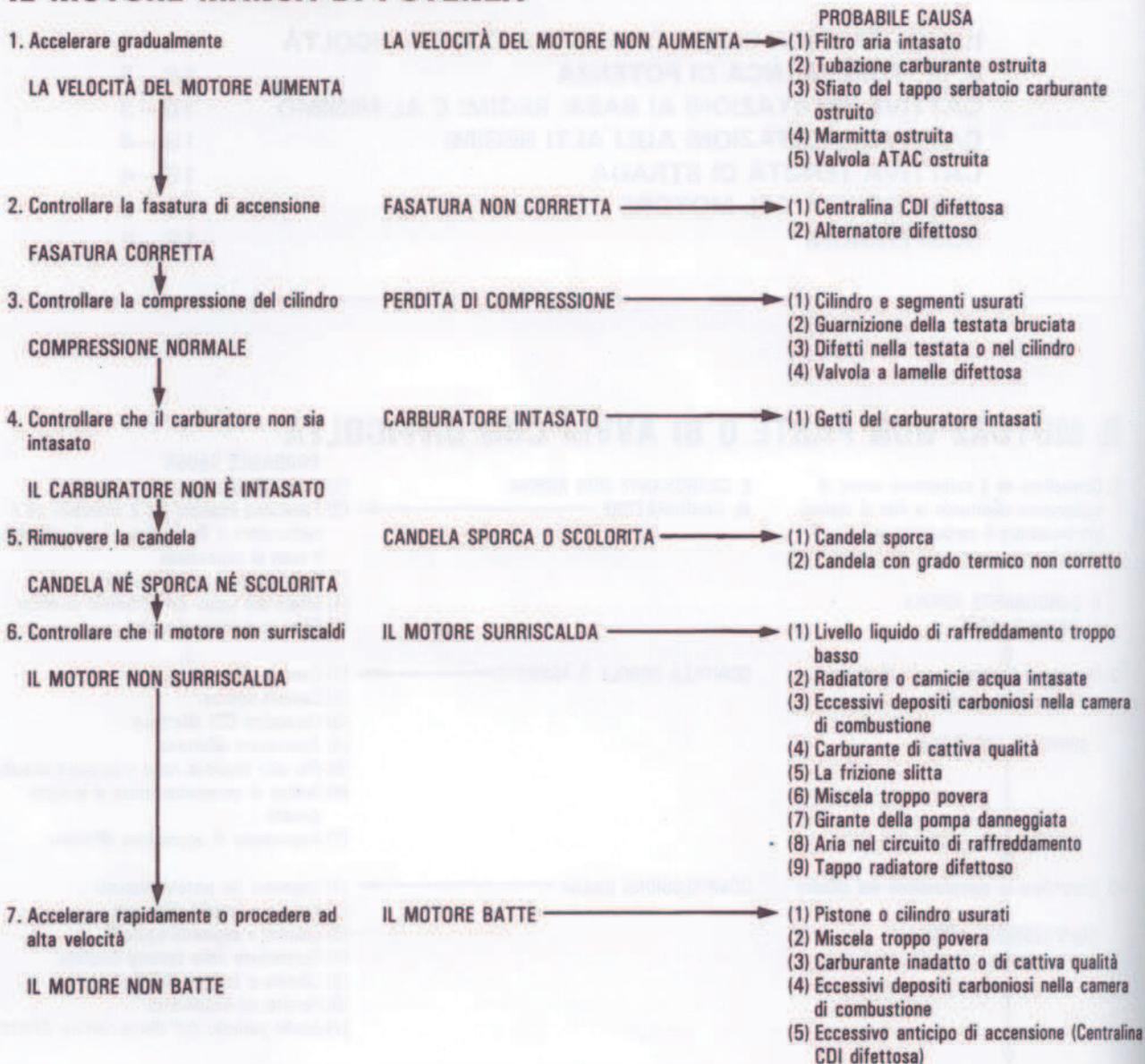
IL MOTORE NON PARTE O SI AVVIA CON DIFFICOLTÀ	18-1
IL MOTORE MANCA DI POTENZA	18-2
CATTIVE PRESTAZIONI AI BASSI REGIMI E AL MINIMO	18-3
CATTIVE PRESTAZIONI AGLI ALTI REGIMI	18-4
CATTIVA TENUTA DI STRADA	18-4
RUMOROSITÀ DEL MOTORE	18-5
SOSPENSIONI	18-5

IL MOTORE NON PARTE O SI AVVIA CON DIFFICOLTÀ



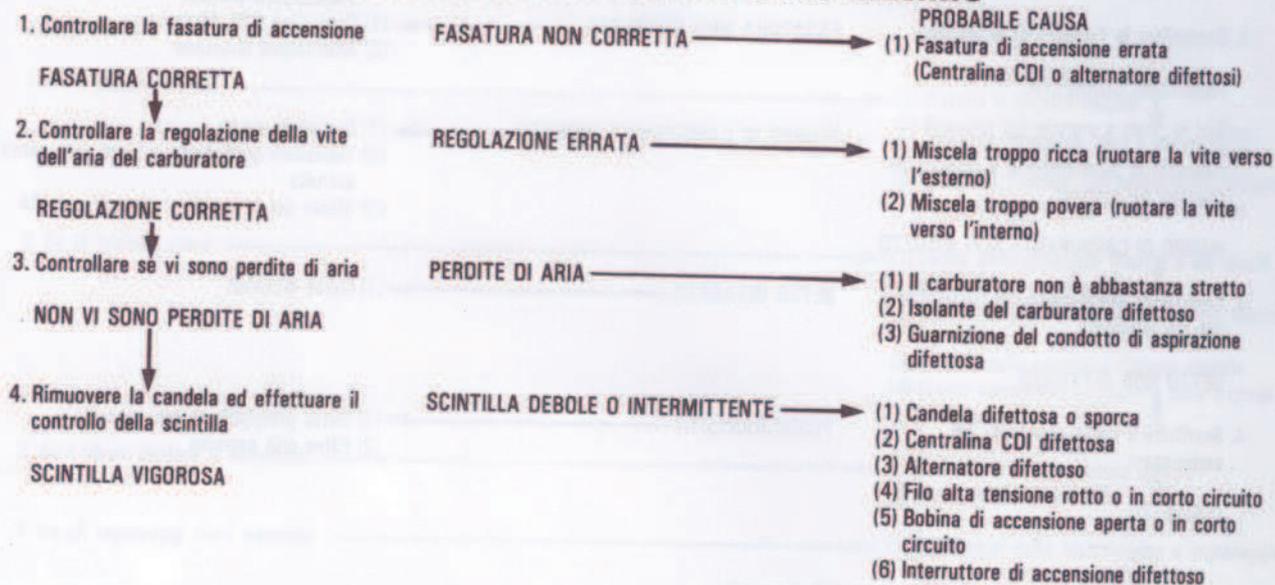


IL MOTORE MANCA DI POTENZA



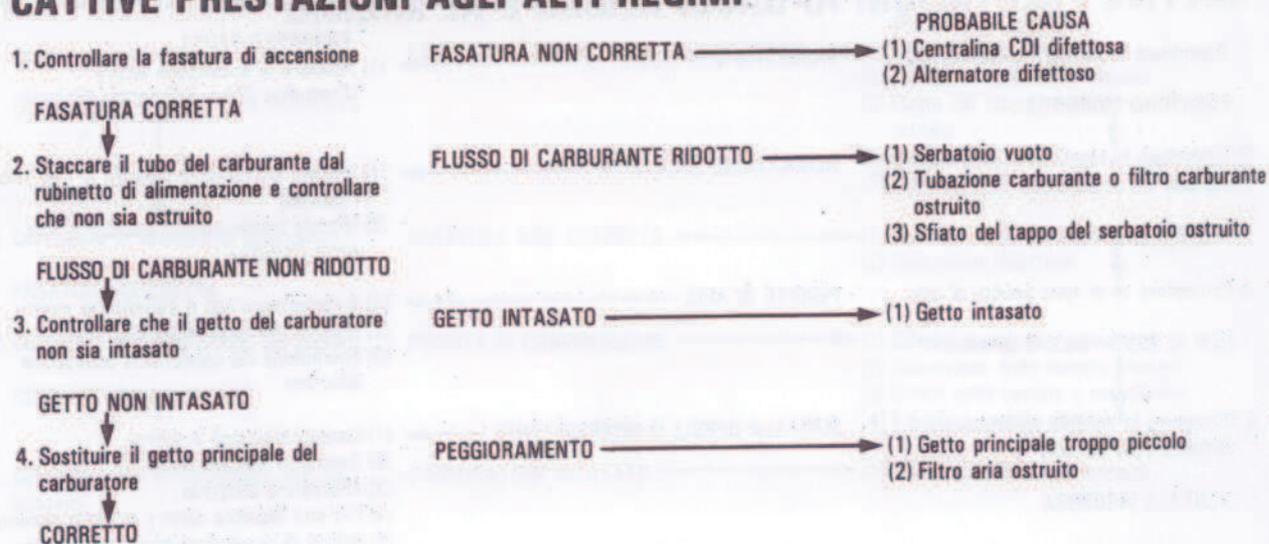


CATTIVE PRESTAZIONI AI BASSI REGIMI E AL MINIMO





CATTIVE PRESTAZIONI AGLI ALTI REGIMI



CATTIVA TENUTA DI STRADA

→ Controllare la pressione dei pneumatici

CONTROLLARE:

- | | | |
|--|----------|--|
| <p>1. Se lo sterzo è pesante</p> | <p>→</p> | <p>(1) Registro della testa dello sterzo troppo stretto
(2) Cuscinetto del canotto dello sterzo danneggiato</p> |
| <p>2. Se una delle ruote oscilla</p> | <p>→</p> | <p>(1) Eccessivo gioco del cuscinetto ruota
(2) Cerchio deformato
(3) Mozzo ruota montato errato
(4) Boccola forcellone danneggiata
(5) Telaio deformato
(6) Bullone del perno del forcellone troppo stretto</p> |
| <p>3. Se la motocicletta tira da una parte</p> | <p>→</p> | <p>(1) Ammortizzatore posteriore mal regolato
(2) Ruote ant. e post. non allineate
(3) Forcella anteriore piegata
(4) Forcellone piegato
(5) Perno ruota anteriore piegato</p> |



RUMOROSITÀ DEL MOTORE

CONTROLLARE

- | | PROBABILE CAUSA |
|------------------------------------|---|
| 1. Se il pistone batte | (1) Pistone o cilindro usurati
(2) Spinotto del pistone o piede di biella usurati
(3) Eccessivi depositi carboniosi nella camera di combustione o sul cielo del pistone |
| 2. Se la frizione vibra | (1) Gioco nella campana frizione e nei dischi condotti
(2) Gioco nel mozzo della frizione e nei dischi conduttori
(3) Collare della campana frizione usurato
(4) Dischi conduttori o condotti della frizione deformati |
| 3. Se l'albero motore è rumoroso | (1) Cuscinetti albero motore usurati
(2) Piede di biella usurato |
| 4. Se gli ingranaggi sono rumorosi | (1) Ingranaggi della trasmissione o ingranaggio primario usurato o grippato
(2) Dentature della trasmissione usurate |

SOSPENSIONI

Controllare la pressione dei pneumatici

CONTROLLARE:

- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1. Se la sospensione è troppo morbida | (1) Molla di ammortizzazione debole
(2) Carico eccessivo |
| 2. Se la sospensione è troppo dura | (1) Canna o asta della forcella piegata
(2) Boccola usurata o danneggiata (posteriore) |
| 3. Se la sospensione è rumorosa | (1) Fodero grippato
(2) Fodero e molla grippati
(3) Gommino di arresto dell'ammortizzatore danneggiato
(4) Pistone della forcella usurato (ant.)
(5) Guida della canna della forcella usurata
(6) Dado canotto dello sterzo lento
(7) Bulloni del trapezio superiore della forcella allentati |