

INFORMAZIONI DI SERVIZIO	3-1	CATENA DI TRASMISSIONE	3-17
PROGRAMMA DI MANUTENZIONE	3-3	CURSORE CATENA DI TRASMISSIONE	3-22
CONDOTTI CARBURANTE	3-4	LIQUIDO FRENI	3-22
FUNZIONAMENTO ACCELERATORE	3-4	USURA PASTIGLIE FRENI	3-23
STARTER CARBURATORE	3-5	SISTEMA FRENANTE	3-23
FILTRO ARIA	3-5	INTERRUTTORE LUCE FRENI	3-24
GIOCO VALVOLE	3-5	ORIENTAMENTO FARO	3-24
OLIO MOTORE/FILTRO	3-7	IMPIANTO FRIZIONE	3-25
SINCRONIZZAZIONE CARBURATORE	3-12	CAVALLETTO LATERALE	3-25
OLIO MOTORE/FILTRO	3-14	SOSPENSIONI	3-26
REGIME MINIMO	3-15	DADI, BULLONI, ELEMENTI DI FISSAGGIO	3-27
LIQUIDO RAFFREDDAMENTO	3-16	RUOTE/PNEUMATICI	3-27
SISTEMA RAFFREDDAMENTO	3-16	CUSCINETTI TESTA STERZO	3-28
SISTEMA SECONDARIO ALIMENTAZIONE ARIA	3-17		

## INFORMAZIONI DI SERVIZIO

### GENERALI

#### ▲ATTENZIONE

- La benzina è estremamente infiammabile e, in determinate condizioni, può esplodere. Lavorare in un'area ben ventilata. Sigarette accese, fiamme e scintille nell'area di lavoro o dove viene conservata la benzina possono causare incendi o esplosioni.
- Se il motore deve essere acceso per eseguire dei lavori, assicurarsi che l'area sia ben ventilata. Non fare funzionare mai il motore in un'area chiusa. Le emissioni contengono gas di monossido di carbonio velenoso che può causare la perdita di conoscenza con conseguenze letali.

- Prima di cominciare ogni lavoro, porre la motocicletta su una superficie in piano.

### DATI TECNICI

VOCE		DATI TECNICI
Gioco libero manopola acceleratore		2 - 6 mm
Candele		CR9EH - 9 (NGK) U27FER9 (DENSO)
Distanza elettrodi candele		0,8 - 0,9 mm
Gioco valvole	ASP.	0,16 ± 0,03 mm
	SCAR.	0,22 ± 0,03 mm

## CONDOTTI CARBURANTE

Controllare che i condotti del carburante non siano deteriorati, danneggiati e che non vi siano perdite. Sostituirli se necessario.

Controllare anche che non ci siano perdite nei raccordi.

Controllare che il tubo a depressione della valvola carburante non sia danneggiato o pizzicato.



## FUNZIONAMENTO ACCELERATORE

Controllare che la manopola dell'acceleratore scorra agevolmente fino alla completa apertura e si chiuda completamente in maniera automatica in ogni posizione del manubrio.

Controllare i cavi dell'acceleratore, sostituirli se sono deteriorati, attorcigliati o danneggiati.

Lubrificare i cavi dell'acceleratore, se lo scorrimento non è agevole.

Misurare il gioco libero alla flangia della manopola dell'acceleratore.

**GIOCO LIBERO: 2 - 6 mm**

Il gioco libero della manopola dell'acceleratore può essere regolato a entrambe le estremità del cavo dell'acceleratore.

La regolazione fine si effettua con il regolatore superiore.

Regolare il gioco libero allentando il controdado e girando il regolatore.



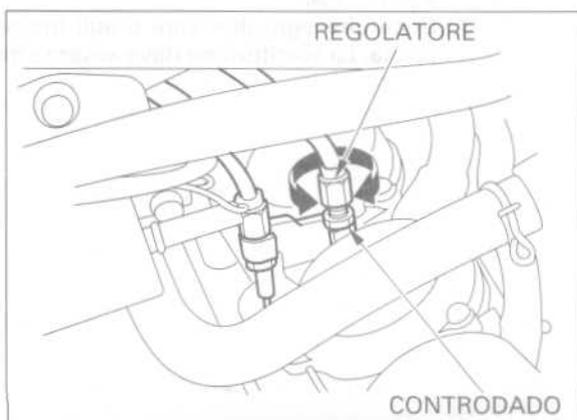
La regolazione principale si effettua con il regolatore inferiore sul carburatore.

Regolare il gioco libero allentando il controdado e girando il regolatore.

Dopo la regolazione, stringere bene il controdado.

Ricontrollare il funzionamento dell'acceleratore.

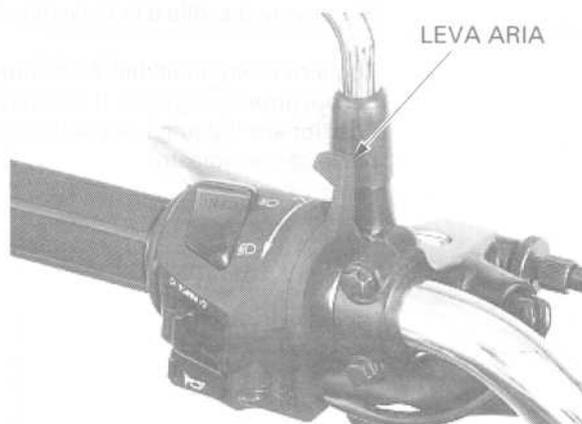
Sostituire ogni parte danneggiata se necessario.



## STARTER CARBURATORE

Controllare che la leva dell'aria scorra agevolmente.

Lubrificare il cavo dell'aria se il funzionamento non è scorrevole.



## FILTRO ARIA

Rimuovere la copertura sul lato sinistro (pag. 2-2).

Togliere i bulloni e la copertura dell'alloggiamento del filtro aria.



Estrarre e gettare l'elemento del filtro aria secondo il programma di manutenzione (pag. 3-3).

Sostituire l'elemento del filtro aria anche ogni volta che è eccessivamente sporco o danneggiato.

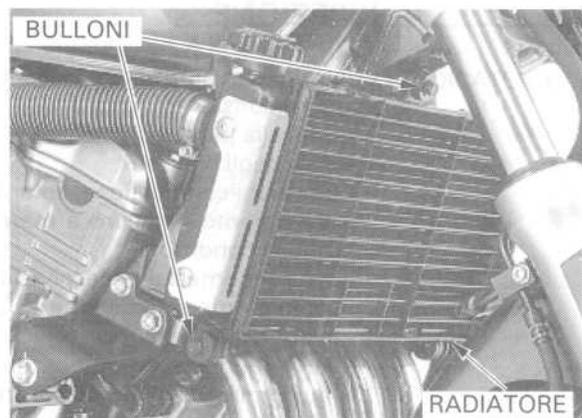
Installare le parti smontate nell'ordine inverso a quello di rimozione.



## CANDELE

### RIMOZIONE

Rimuovere i bulloni di montaggio del radiatore, quindi togliere il radiatore dai gommini.



Rimuovere il sedile e le fiancatine (pag. 2-2).

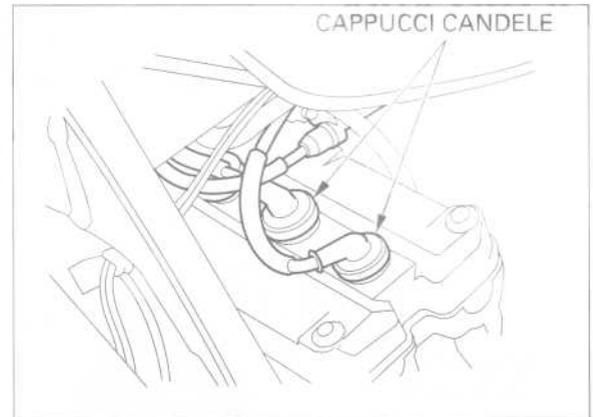
Togliere il dado/bullone di montaggio del serbatoio carburante e togliere il serbatoio dai gommini. Posizionare le flange del serbatoio sui gommini del telaio come indicato.



Staccare i cappucci delle candele.

NOTA:

***Pulire attorno alla base della candela con aria compressa prima della rimozione e assicurarsi che non entrino detriti nella camera di combustione.***



Rimuovere le candele utilizzando una chiave per candele in dotazione o equivalente.

*Utilizzare sempre su questa motocicletta le candele specificate.*

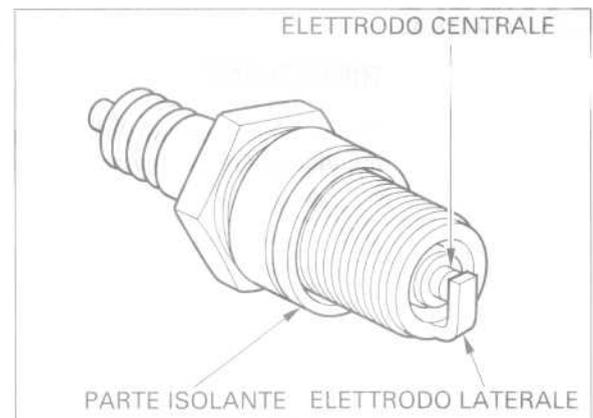
Controllare o sostituire come descritto nel programma di manutenzione (pag. 3-3).



## ISPEZIONE

Controllare quanto segue e sostituire se necessario (candele consigliate: pag. 3-1)

- Danni alla parte isolante
- Usura degli elettrodi
- Condizioni combustione, colorito;
  - Un colorito da scuro a marrone chiaro indica buone condizioni.
  - Una lucentezza eccessiva indica un malfunzionamento del sistema di accensione o una carburazione magra.
  - Una candela bagnata o con depositi scuri di fuliggine indica una carburazione troppo ricca.



## RIUTILIZZO CANDELA

Pulire gli elettrodi della candela con una spazzola a fili o un pulitore speciale per candele.

Controllate la distanza tra gli elettrodi con uno spessore per fili metallici.

Regolare se necessario la distanza tra gli elettrodi piegandoli.

**DISTANZA ELETTRODI:** 0,8 – 0,9 mm

### AVVERTENZA

*Per impedire che si danneggi il rivestimento di platino dell'elettrodo centrale, utilizzare uno spessore per fili metallici per controllare la distanza tra gli elettrodi.*

Reinserire la candela nella testa del cilindro e avvitare a mano, quindi applicare la coppia indicata.

**COPPIA:** 12 N·m (1,2 kg·m)

## SOSTITUZIONE CANDELA

Controllare che la distanza tra gli elettrodi rientri nelle specifiche, utilizzando uno spessore per fili metallici (vedi sopra).

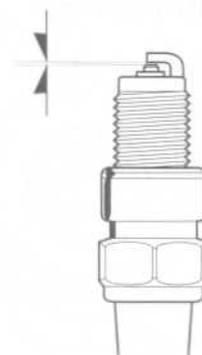
### AVVERTENZA

*Non stringere eccessivamente la candela.*

Inserire e stringere a mano la candela nuova, quindi effettuare circa mezzo giro dopo che la rondella di sicurezza è venuta a contatto con la sede del foro candela.

Rimettere i cappucci delle candele.

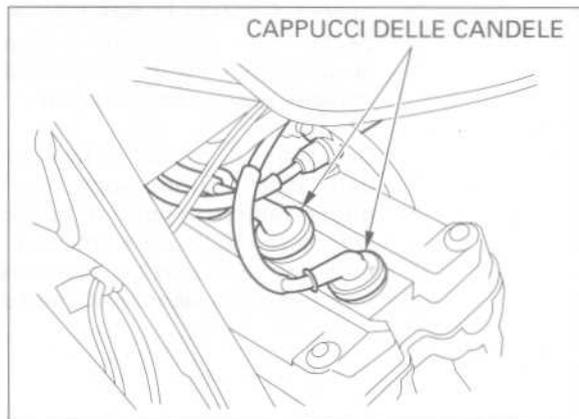
0,8 - 0,9 mm



CHIAVE CANDELE



CAPPUCCI DELLE CANDELE



## GIOCO VALVOLE

### ISPEZIONE

NOTA:

L'ispezione e la regolazione del gioco valvole va non effettuata a motore freddo (meno di 35°C).

Rimuovere la copertura della testa cilindro (pag 8-4).

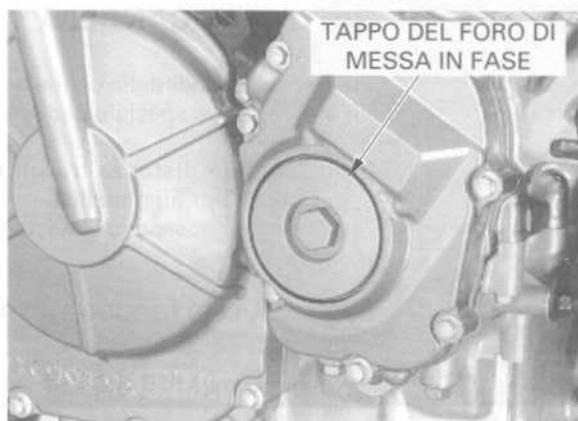
Togliere il bullone di tenuta del tendicatena di distribuzione e la rondella di tenuta.

Girare l'albero del tendicatena di distribuzione completamente in senso orario e fermarlo in posizione usato l'attrezzo di fermo (pag. 8-5).

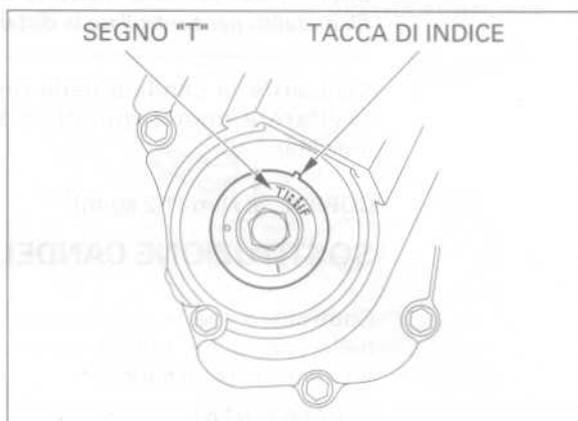
BULLONE/  
RONDELLA      ATTREZZO DI FERMO  
TENDICATENA



Rimuovere il tappo del foro per la messa in fase e l'anello O-ring.



Girare l'albero motore in senso orario, allineare il segno "T" sul rotore del generatore di impulsi d'accensione col la tacca di indice sulla copertura del rotore del generatore di impulsi d'accensione.



I segni di messa in fase ("IN" e "EX") sui rochetti dentati della distribuzione devono coincidere con la superficie della testa del cilindro ed essere rivolti verso l'esterno come indicato.

Se i segni di messa in fase sui rochetti dentati della distribuzione sono rivolti verso l'interno, girare l'albero motore in senso orario di un giro completo (360°) e riallineare i segni di messa in fase con la superficie della testa del cilindro in modo che essi siano rivolti verso l'esterno.



Inserire lo spessimetro tra l'alzavalvole e il lobo di camma.

*Registrare il gioco di ogni valvola come riferimento per la selezione dei distanziatori se è necessaria una registrazione.*

Controllare il gioco delle valvole di aspirazione del cilindro N.1 e N. 3 usando uno spessimetro.

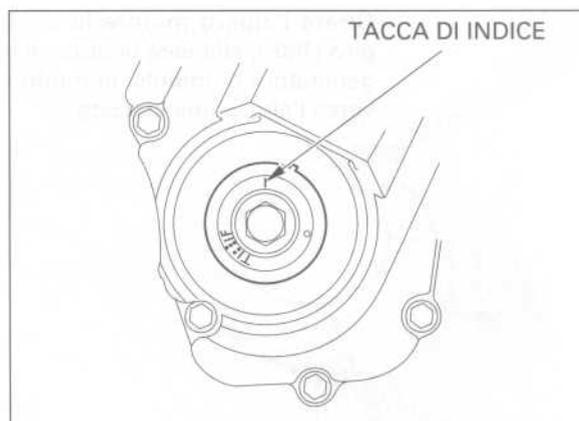
**GIOCO VALVOLA:**  
ASP.:  $0,16 \pm 0,03$  mm

**NOTA:**

Registrare il gioco di ogni valvola come riferimento per la selezione dei distanziatori, se è necessaria una registrazione.



Girare l'albero motore in senso orario di mezzo giro (180°), allineare la tacca di indice sul rotore del generatore di impulsi di accensione in modo che essa sia rivolta verso l'alto, come indicato.



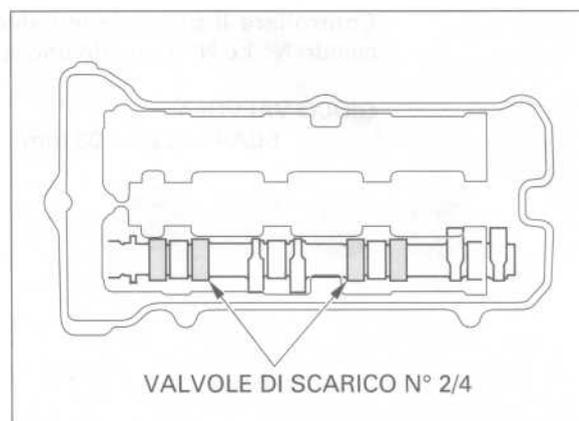
Controllare il gioco delle valvole di scarico dei cilindri N° 2 e N° 4 usando uno spessore.

**GIOCO VALVOLA:**

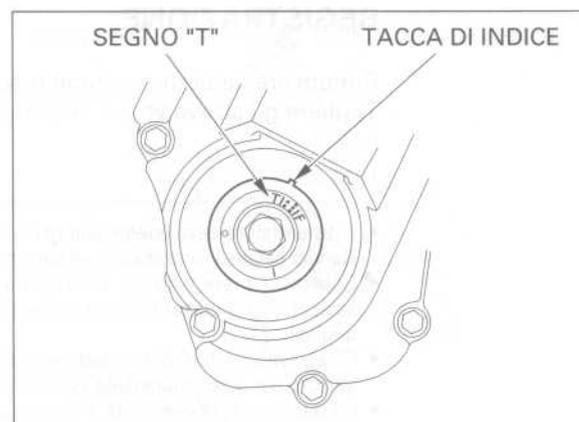
**SCAR.:**  $0,22 \pm 0,03$  mm

**NOTA:**

Registrare il gioco di ogni valvola come riferimento per la selezione dei distanziatori, se è necessaria una registrazione.



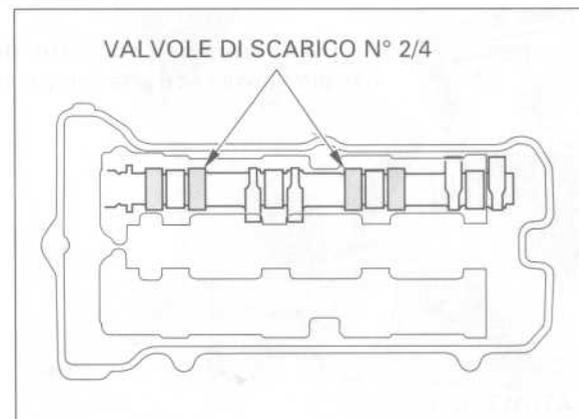
Girare l'albero motore di mezzo giro (180°), allineare il segno "T" sul rotore del generatore di impulsi con la tacca di indice sulla copertura del rotore del generatore di impulsi.



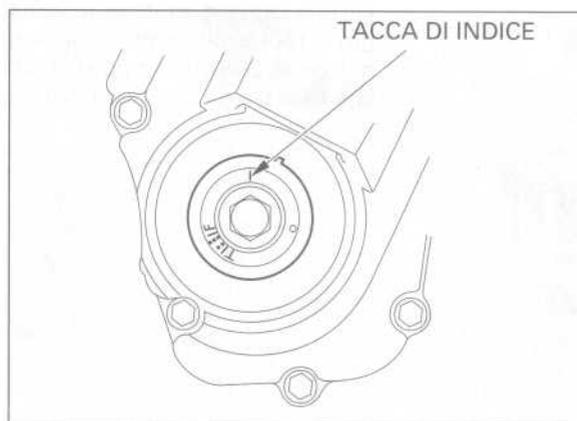
Controllare il gioco delle valvole di aspirazione dei cilindri N° 2 e N° 4 usando uno spessore.

**GIOCO VALVOLA:**

**ASP.:**  $0,16 \pm 0,03$  mm



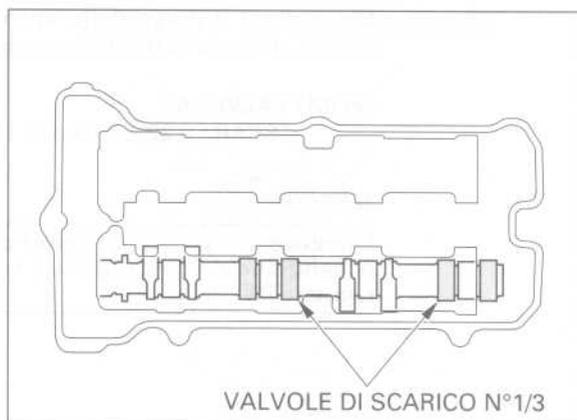
Girare l'albero motore in senso orario di mezzo giro (180°), allineare la tacca di indice sul rotore del generatore di impulsi in modo che essa sia rivolta verso l'alto, come indicato.



Controllare il gioco delle valvole di scarico dei cilindri N° 1 e N° 3 usando uno spessore.

### GIOCO VALVOLA:

SCAR.:  $0,22 \pm 0,03$  mm



## REGISTRAZIONE

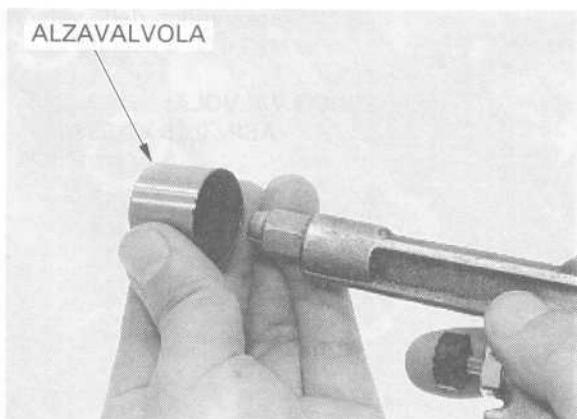
Rimuovere l'albero a camme (pag. 8-5).  
Togliere gli alzavalvola e i distanziatori.

### NOTA:

- Il distanziatore deve aderire alla parte interna dell'alzavalvola. Non far cadere i distanziatori nel basamento.
- Contrassegnare tutti gli alzavalvola e i distanziatori per assicurare un corretto riassetto nelle loro posizioni originali.
- Gli alzavalvola possono essere agevolmente rimossi con un attrezzo per la lappatura delle valvole o con un magnete.
- I distanziatori possono essere rimossi agevolmente con delle pinzette o con un magnete.



Pulire la zona di contatto del distanziatore nell'alzavalvola con aria compressa.



Misurare lo spessore del distanziatore ed annotarlo.

NOTA:

Sono disponibili distanziatori di 65 spessori diversi, dai 1,200 mm del più sottile ai 2,800 mm del più spesso, con intervalli di 0,025 mm.

Calcolate lo spessore del nuovo distanziatore usando l'equazione seguente.

$$A = (B - C) + D$$

- A: Spessore nuovo distanziatore
- B: Gioco valvola registrato
- C: Gioco valvola specificato
- D: Spessore distanziatore precedente

NOTA:

- Misurare esattamente lo spessore del distanziatore con un micrometro.
- Rettificare la sede della valvola se a causa di depositi di carbonio il calcolo dà come risultato uno spessore superiore a 2,800 mm.

*Collocare i distanziatori e gli alzavalvola nelle loro posizioni originali.*

Installare un nuovo distanziatore sullo scodellino della valvola.  
 Applicare olio al bisolfuro di molibdeno agli alzavalvola.  
 Inserire gli alzavalvola nei loro fori.

Installare l'albero a camme (pag. 8-20).

Ruotare gli alberi a camme ruotando l'albero motore in senso orario più volte.  
 Ricontrollare il gioco delle valvole.

Rimuovere l'attrezzo di fermo del tendicatena di distribuzione.

Installare la nuova rondella di sicurezza e il bullone di tenuta del tendicatena di distribuzione.  
 Stringere bene il bullone.

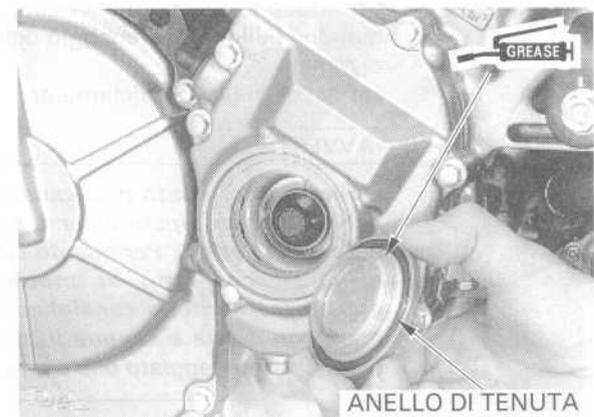
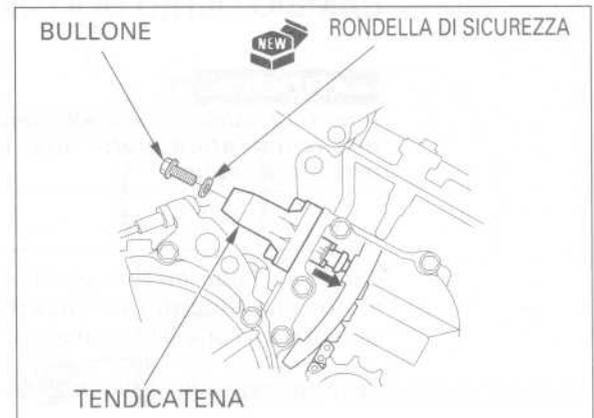
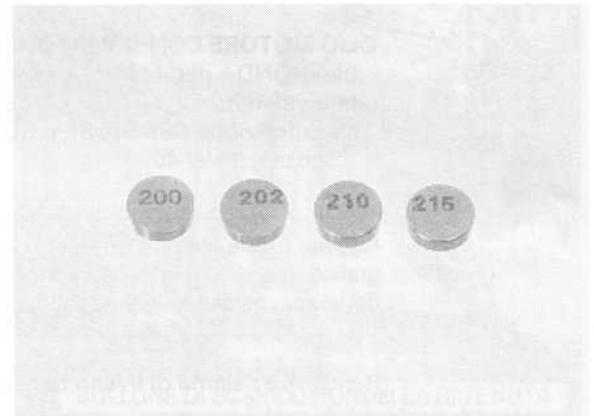
Controllare che l'anello O-ring del tappo del foro per la messa in fase sia in buone condizioni, se è necessario sostituirlo.

Applicare grasso ai filetti del tappo del foro per la messa in fase.

Installare e stringere il tappo del foro per la messa in fase applicando la coppia indicata.

**COPPIA:** 18 N·m (1,8 kgf·m)

Installazione nell'ordine inverso a quello di rimozione.



## OLIO MOTORE/FILTRO OLIO

### CONTROLLO LIVELLO OLIO

Avviare il motore e lasciarlo al minimo per 2-3 minuti.

Fermare il motore e aspettare 3 minuti.

Estrarre l'astina di livello olio e pulire l'olio dell'astina con un panno pulito.

Mantenendo la motocicletta in posizione verticale su una superficie in piano, inserire l'astina nel foro senza avvitarla. Estrarre l'astina e controllare il livello dell'olio.

Se il livello è al di sotto della tacca di minimo, riempire il basamento fino alla tacca superiore, utilizzando l'olio consigliato.

### OLIO MOTORE CONSIGLIATO:

olio HONDA per 4 tempi o olio motore equivalente.

classificazione API: SE, SF o SG

Viscosità: 10 W-40

### NOTA:

Possono essere utilizzati altri gradi di viscosità indicati nel grafico quando la temperatura media nell'area di utilizzo del veicolo rimane all'interno dello spettro indicato.

Reinserire l'astina di livello dell'olio.

## CAMBIO FILTRO OLIO MOTORE

### ATTENZIONE

*Il motore caldo e l'olio all'interno di esso hanno una temperatura molto alta, esiste pertanto il pericolo di ustioni.*

### NOTA:

Cambiare l'olio motore con il motore caldo e la motocicletta su di una superficie in piano per assicurare il completo drenaggio.

Estrarre l'astina di livello dell'olio.

Porre un recipiente per il drenaggio dell'olio sotto il motore perché l'olio vi cada dentro, togliere quindi il bullone di drenaggio dell'olio e la rondella di tenuta.

Far uscire l'olio completamente.

### AVVERTENZA

*L'olio motore usato può causare il cancro della pelle se portato ripetutamente a contatto con essa per lunghi periodi. Per quanto ciò sia improbabile, a meno che non si maneggi olio usato quotidianamente, è consigliabile lavare bene le mani con acqua e sapone il più presto possibile dopo aver maneggiato olio usato.*



Allentare la cartuccia del filtro dell'olio utilizzando speciale attrezzò.

**ATTREZZO:**

**Chiave filtro olio** 07HAA-PJ70100

Spingere la cartuccia del filtro dell'olio in avanti, rimuoverla quindi dal lato destro e gettarla.



Controllare che la rondella di tenuta sul bullone di drenaggio sia in buone condizioni, se è necessario sostituirla. Inserire il bullone di drenaggio e stringerlo.

**COPPIA:** 29 N·m (3,0 kgf·m)



Applicare olio all'anello O-ring della nuova cartuccia del filtro dell'olio.

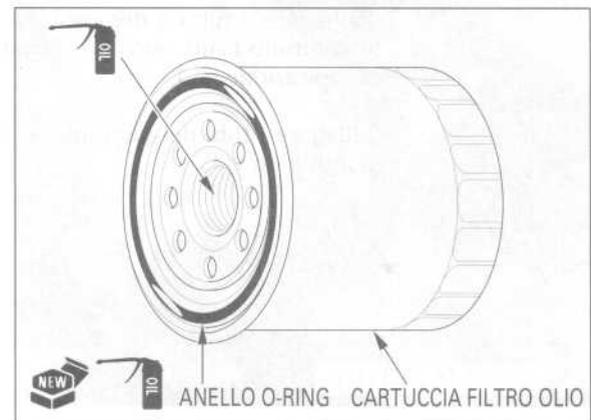
Installare la nuova cartuccia del filtro dell'olio e stringerla applicando la coppia specificata.

**ATTREZZO:**

**Chiave filtro olio** 07HAA-PJ 70100

**COPPIA:** 10 N·m (1,0 kgf·m)

Riempire basamento utilizzando l'olio motore consigliato.



**CAPACITÀ OLIO:**

- 3.5 r allo scarico
- 3.8 r al cambio della cartuccia del filtro olio

Inserire l'astina di livello dell'olio.

Avviare il motore e lasciarlo al minimo da 2 a 3 minuti.

Fermare il motore e ricontrollare il livello dell'olio. Assicurarsi che non ci siano perdite d'olio.



## SINCRONIZZAZIONE CARBURATORE

### ▲ATTENZIONE

*Se il motore deve essere fatto funzionare per effettuare dei lavori, assicurarsi che l'area sia ben ventilata. Non far funzionare mai il motore in un'area chiusa.*

### NOTA:

Sincronizzare il carburatore con il motore alla normale temperatura di lavoro, con la trasmissione in folle e la motocicletta appoggiata in maniera stabile su una superficie in piano.

Rimuovere il serbatoio carburante (pag. 2-3).

Rimuovere il tappo e la rondella dalla porta di aspirazione n° 1.

Rimuovere il tappo di gomma dalla porta di aspirazione n° 4.

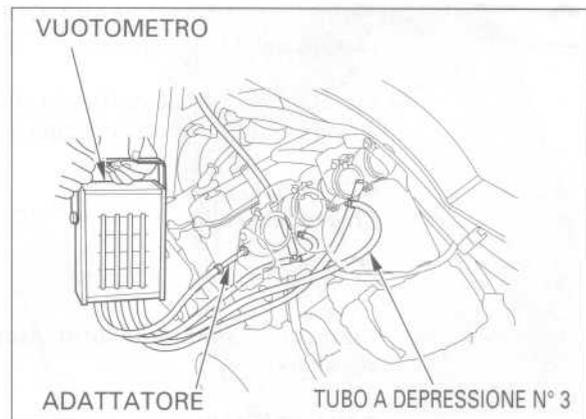
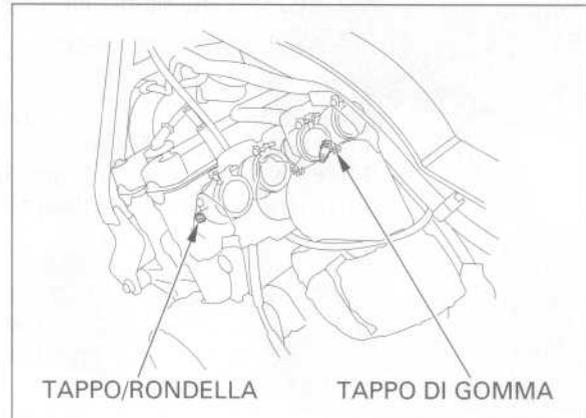
Collegare il giunto a tre vie al tubo a depressione della valvola carburante (tubo a depressione n° 2). Collegare il tubo carburante e il tubo a depressione alla valvola carburante.

Scollegare il tubo a depressione n° 3 dalla valvola di controllo PAIR. Avvitare l'adattatore nella porta di aspirazione n° 1.

Collegare i tubi del vuotometro agli adattatori e al giunto a tre vie.

Avviare il motore e regolare il minimo girando la vite del minimo.

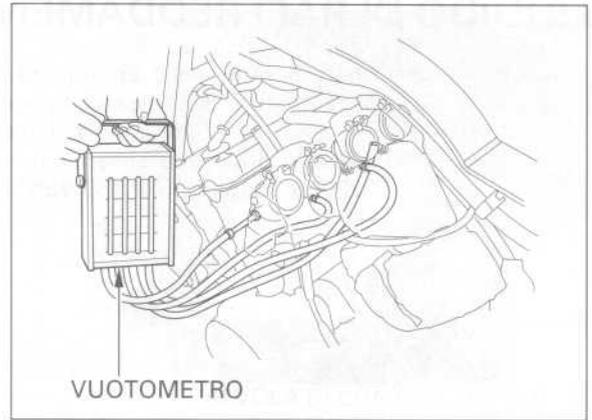
**REGIME MINIMO:**  $1.300 \pm 100 \text{ min}^{-1}$  (giri/min.)



Controllare che la differenza della depressione fra i carburatori non differiscano di più di 30mm Hg dal valore del carburatore base.

NOTA:

- Il carburatore n° 3 non può essere regolato; esso è il carburatore base.
- La depressione di aspirazione del cilindro n° 3 è la depressione base.



Sincronizzare secondo le specifiche girando la vite di regolazione con il cacciavite a stella.

Ricontrollare il minimo e verificare che la depressione di aspirazione di ogni cilindro non differisca di più di 30 mm Hg dal valore del carburatore base, leggendo il valore dopo aver azionato 3-4 volte la manopola del gas.

Rimuovere i tubi del vuotometro.

Collegare il tubo a depressione della valvola carburante tubo della valvola di controllo PAIR.

Inserire il tappo di gomma nella porta di aspirazione n° 4.

Inserire il tappo a depressione nella porta di aspirazione n° 1 e stringerlo bene.



## REGIME MINIMO

### ▲ATTENZIONE

*Se il motore deve essere fatto funzionare per eseguire alcuni lavori, assicurarsi che l'area sia ben ventilata. Non far mai funzionare il motore in un'area chiusa. I gas di scarico contengono gas di monossido di carbonio velenosi che possono causare la perdita di conoscenza con conseguenze letali. Mettere in funzione il motore all'aperto o in un'area chiusa dotata di impianto di ventilazione per i gas di scarico.*

NOTA:

- Controllare e regolare il minimo dopo che sono stati eseguiti tutti gli interventi di manutenzione sul motore e secondo le specifiche.
- Per un controllo ed una regolazione appropriata del minimo il motore deve essere caldo.



Riscaldare il motore e mettere la trasmissione in folle.

Girare la vite del minimo come richiesto per ottenere il regime minimo specificato.

**REGIME MINIMO:** 1,300 ± 100 min<sup>-1</sup> (giri/min)

## LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Controllare il livello del liquido di raffreddamento del serbatoio della riserretta con il motore acceso e alla normale temperatura di funzionamento. Il livello dovrebbe essere tra le tacche di livello "UPPER" (superiore) e "LOWER" (inferiore).



Se è necessario, aggiungere il liquido di raffreddamento consigliato.

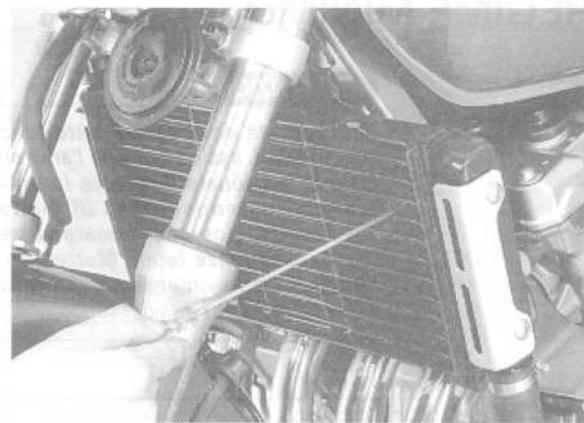
Rimuovere il sedile (pag.2-2).

Estrarre il tappo del rabocco del serbatoio riserretta e versare una soluzione di acqua distillata e anti-gelo al 50% fino a "UPPER". Reinscrivere il tappo del bocchettone.



## IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

Controllare che i passaggi d'aria del radiatore non siano occlusi o danneggiati. Raddrizzare le alette piegate, rimuovere insetti, fango o altre ostruzioni con aria compressa o acqua a bassa pressione. Sostituire il radiatore se il flusso d'aria è ostruito su più del 20% della superficie irradiante.



Controllare che i tubi del radiatore non abbiano crepe o non siano deteriorati, sostituirli se è necessario.

Controllare che tutte le fascette e gli elementi di fissaggio dei tubi siano stretti adeguatamente.



## SISTEMA DI ALIMENTAZIONE D'ARIA

### NOTA:

Il sistema di alimentazione d'aria secondario introduce aria filtrata nei gas di scarico alla luce di scarico. L'aria aggiuntiva viene condotta alla luce di scarico ogni qual volta vi sia un impulso di pressione negativa nel sistema di scarico. Questo apporto d'aria ulteriore favorisce la combustione dei gas di scarico incombusti e trasforma una quantità significativa di idrocarburi e monossido di carbonio in biossido di carbonio e acqua relativamente innoqui.

Controllare che i tubi d'iniezione dell'aria tra la valvola di controllo PAIR e la testa del cilindro non siano deteriorati, danneggiati o fessurati.

### NOTA:

Se i tubi mostrano dei segni di danneggiamento da calore, controllare che non vi siano danni alla valvola di guardia PAIR.

Controllare che i tubi di aspirazione tra il filtro dell'aria e la valvola di controllo PAIR non siano deteriorati, danneggiati o sconnessi. Assicurarsi che i tubi non siano attorcigliati, pizzicati o fessurati.



VALVOLA DI CONTROLLO PAIR



TUBI DI ASPIRAZIONE

VALVOLA DI CONTROLLO PAIR

## CATENA DI TRASMISSIONE

### CONTROLLO LENTO CATENA TRASMISSIONE

#### ▲ATTENZIONE

*Non ispezionare o regolare mai la catena di trasmissione a motore acceso.*

Girare l'interruttore di accensione su OFF, Appoggiare la motocicletta sul cavalletto laterale e mettere la trasmissione in folle.

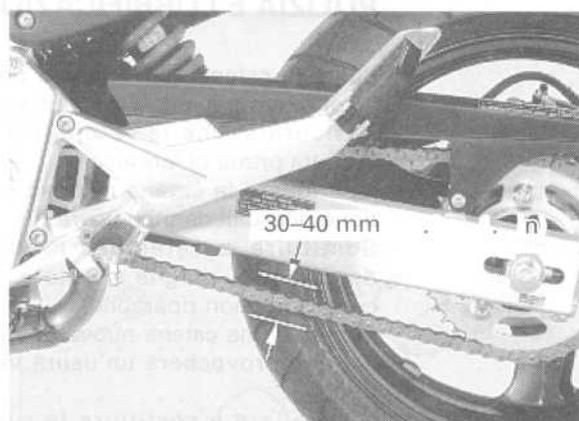
Controllare il lento sulla corsa inferiore della catena, a metà tra le ruote dentate.

**LENTO CATENA:** 30-40 mm

#### AVVERTENZA

*Un lento di catena eccessivo, 50mm o più, può danneggiare il telaio.*

Lubrificare la catena di trasmissione con olio per cambio#80-#90 o lubrificante per catena di trasmissione concepito appositamente per l'utilizzo su catene ad anelli O-ring. Asciugare l'olio o il lubrificante per catene in eccesso.



30-40 mm

## REGOLAZIONE

Allentare il dado dell'assale posteriore e i controdadi dei dadi di regolazione.  
Girare entrambi i dadi di regolazione fino a che non è stato ottenuto il lento catena corretto.

Assicurarsi che le tacche d'indice su entrambe le rondelle dell'assale siano allineate con le tacche di indice sul forcellone oscillante.

Dopo la regolazione, controllare l'etichetta d'indicazione dell'usura della catena di trasmissione applicata sul forcellone oscillante.  
Se la zona rossa dell'etichetta di indicazione raggiunge la tacca di indice sulla rondella dell'assale posteriore, sostituire la catena di distribuzione con una nuova (pag. 3-19).

Stringere entrambi i controdadi, della catena di trasmissione.

**COPPIA:** 21 N·m (2,1 kgf·m)

Stringere il dado dell'assale posteriore applicando la coppia specificata.

**COPPIA:** 88 N·m (9,0 kgf·m)

Ricontrollare il lento catena e la rotazione della ruota libera.  
Lubrificare la catena di trasmissione.

## PULIZIA E LUBRIFICAZIONE

Pulire la catena con solvente non infiammabile o ad alto punto d'infiammabilità e asciugarla.

Assicurarsi che la catena sia completamente asciutta prima di lubrificarla.

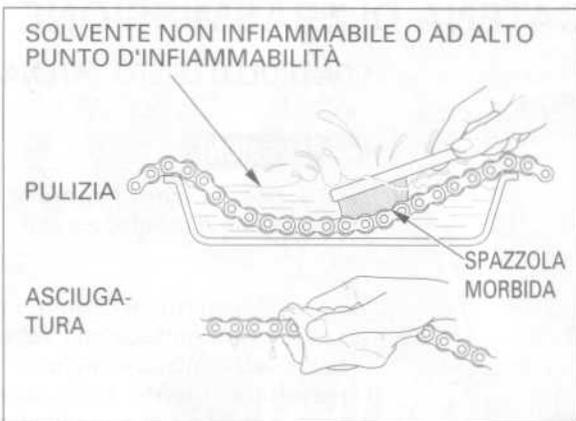
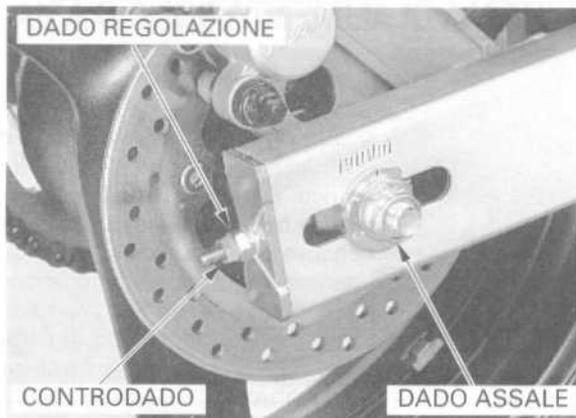
Ispezionare la catena di trasmissione controllandone possibili danni o usure.

Sostituire la catena se ha danneggiato rulli danneggiati, maglie allentate, o appare in altra condizione non riparabile.

Installare una catena nuova su ruote dentate molto usurate provocherà un'usura veloce della nuova catena.

Controllare e sostituire le ruote dentate se è necessario.

Lubrificare la catena di trasmissione con olio per cambio #80-90 o lubrificante per catena di trasmissione concepito appositamente per l'utilizzo su catene ad anelli O-ring. Asciugare l'olio o il lubrificante in eccesso.

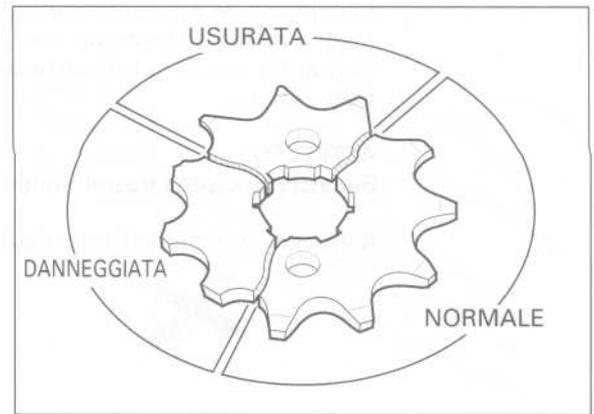


## ISPEZIONE RUOTE DENTATE

Controllare che i denti delle ruote dentate condotta conduttrice non siano usurati o danneggiati, sostituirle se è necessario.

Non usare mai una catena nuova con ruote dentate usurate.

Sia la catena che le ruote dentate devono essere in buone condizioni, o la nuova catena si usurerà rapidamente.



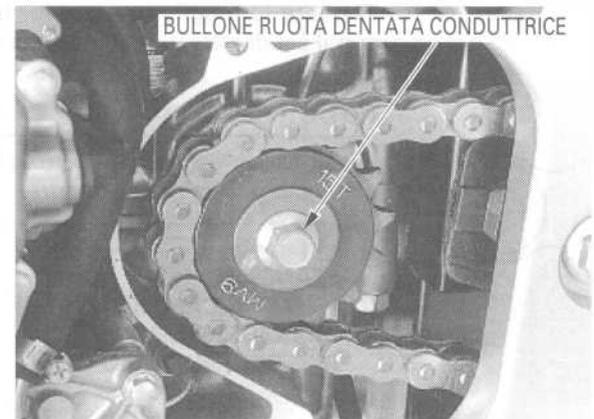
Controllare dadi e bulloni di fissaggio sulle ruote dentate condotte conduttrice.

Se sono allentati stringerli.

### COPPIA:

**Bullone ruota dentata conduttrice:** 54 N·m (5,5 kgf·m)

**Dado ruota dentata condotta:** 108 N·m (11,0 kgf·m)



## SOSTITUZIONE

Questa motocicletta utilizza una catena di trasmissione con maglia madre a contromaglia di sicurezza.

Allentare la catena di trasmissione (pag. 3-18).

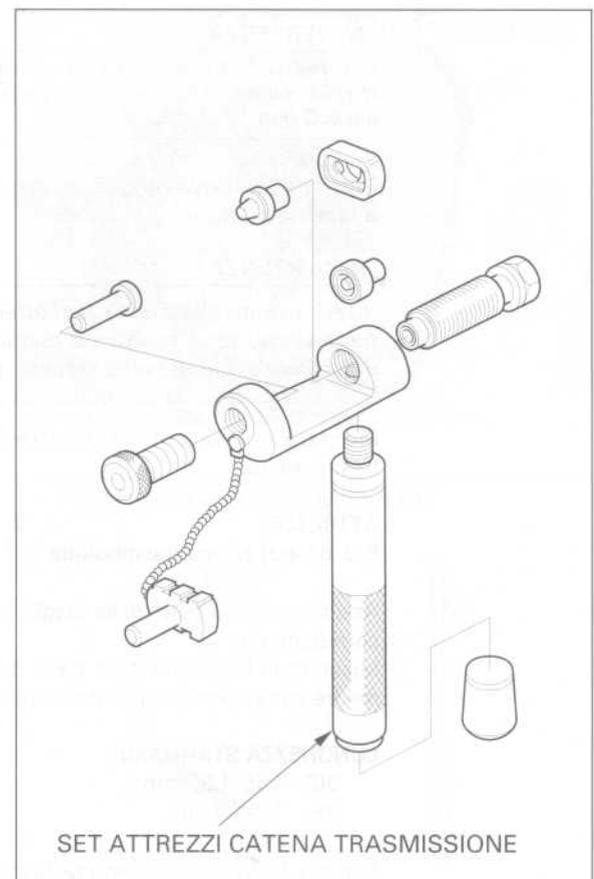
Assemblare l'attrezzo speciale come indicato in figura.

### ATTREZZO:

**Set attrezzi catena distribuzione** 07HMH-MR10103

### NOTA:

Quando si utilizza l'attrezzo speciale, seguire le istruzioni del produttore.

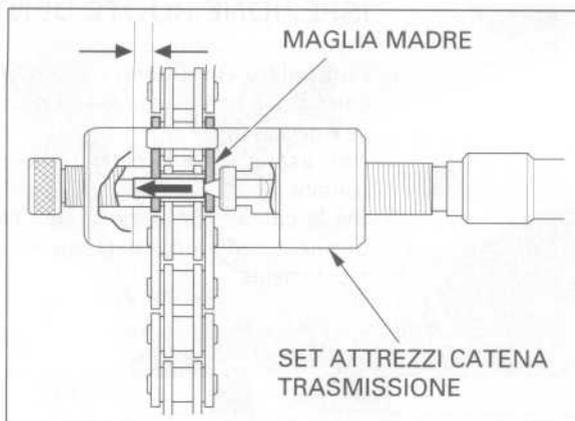


Individuare le estremità corrugate dei perni della maglia madre sull'esterno della catena ed estrarre la maglia con il set di attrezzi per la catena di trasmissione.

**ATTREZZO:**

Set attrezzi catena trasmissione 07HMH-MR10103

Rimuovere la catena di trasmissione.



Togliere le maglie in eccesso dalla catena nuova con il set di attrezzi per la catena di trasmissione.

**NOTA:**

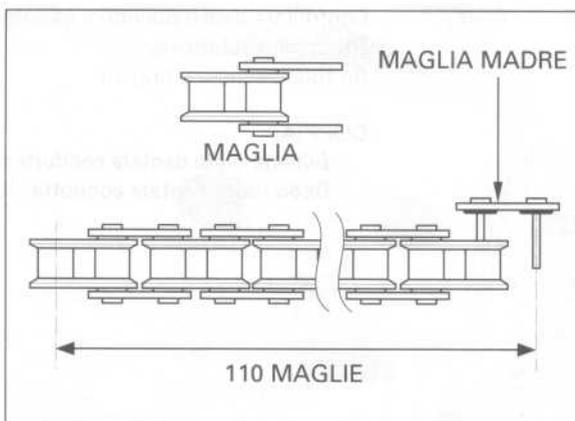
Quando si contano le maglie della catena cominciare dalla maglia madre.

**N° STANDARD:** 110

**CATENA DI RICAMBIO:**

**DID:** DID525VM2-120ZB

**RK:** RK525RO-120LJ-FZ



**AVVERTENZA**

*Non riutilizzare mai la vecchia catena di trasmissione, la maglia madre, la contromaglia della maglia madre e gli anelli O-ring.*

Montare la nuova maglia madre, gli anelli di tenuta e la contromaglia.

**AVVERTENZA**

*Inserire la maglia madre dall'interno della catena di trasmissione, quindi applicare la contromaglia con il marchio d'identificazione rivolto verso l'esterno.*

Montare e fissare il set di attrezzi per la catena di trasmissione.

**ATTREZZO:**

Set attrezzi catena trasmissione 07HMH-MR10103

Assicurarsi che i perni della maglia madre siano montati correttamente.

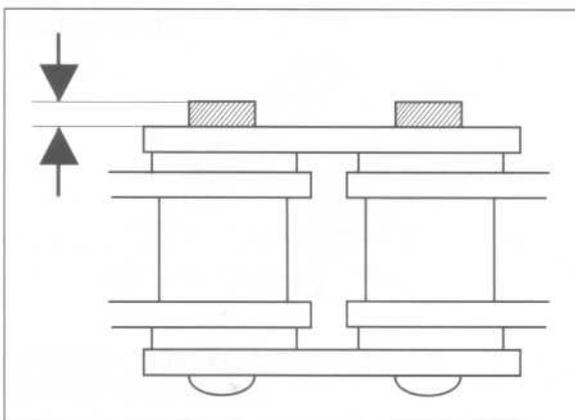
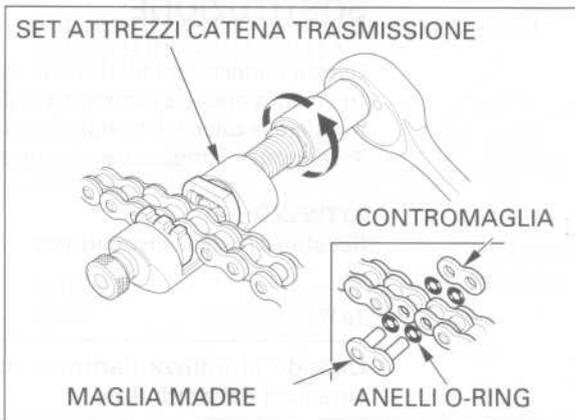
Misurare la lunghezza della parte dei perni della maglia madre che sporge dalla contromaglia.

**LUNGHEZZA STANDARD:**

**DID:** 1,15-1,55 mm

**RK:** 1,2-1,4 mm

Ribadire lateralmente i perni della maglia madre.

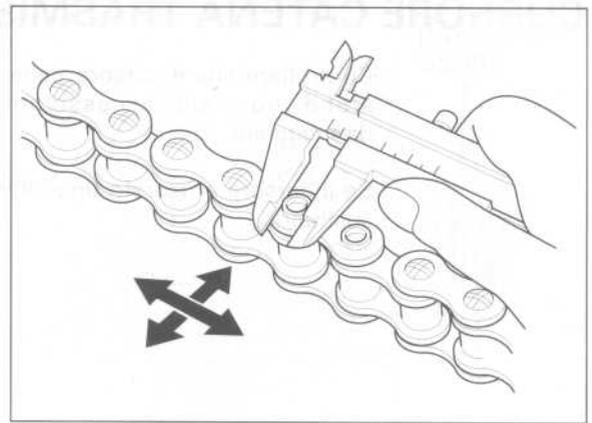


Assicurarsi che i perni siano picchettati correttamente misurando il diametro della superficie picchettata utilizzando un calibro a corsoio.

**DIAMETRO DELL'ARIA RIBADITA LATERALMENTE:**

**DID:** 5,50-5,80 mm

**RK:** 5,50-5,80 mm

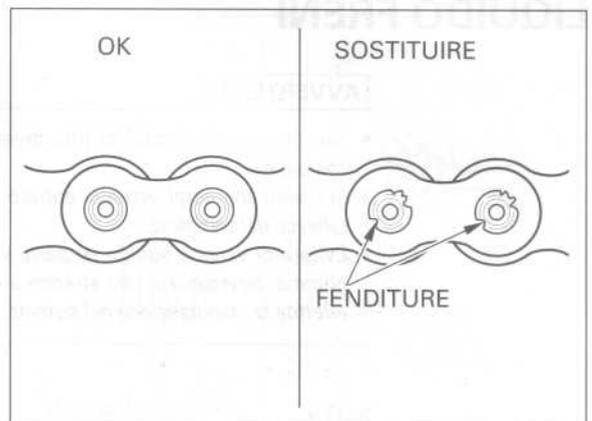


Dopo la ribattitura, controllare che la superficie interessata della maglia madre non presenti fenditure.

Se ci sono fenditure, sostituire la maglia madre, gli anelli di tenuta e la contromaglia.

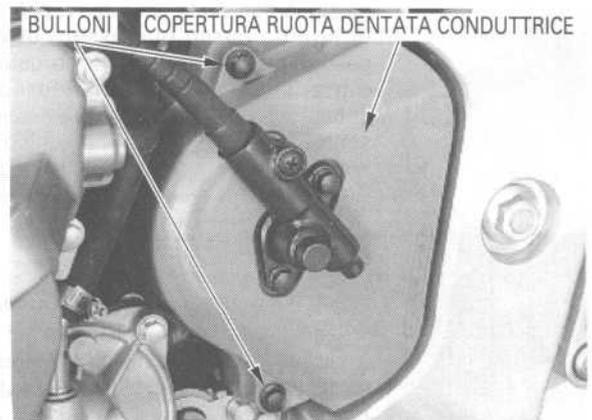
**AVVERTENZA**

*Non utilizzare una catena di trasmissione con maglia madre del tipo a clip.*



**ISPEZIONE PIASTRA GUIDA CATENA DI TRASMISSIONE**

Rimuovere la vite e il cavo del tachimetro. Togliere i bulloni, la copertura della ruota dentata conduttrice e la piastra guida della catena di trasmissione.



Controllare che la piastra guida della catena di trasmissione non sia usurata o danneggiata. Se la piastra guida presenta un'usura eccessiva o è danneggiata, sostituirla con una nuova.

**AVVERTENZA**

*Fare attenzione a non danneggiare il basamento, controllare periodicamente la piastra guida della catena di trasmissione, sostituire se è necessario.*

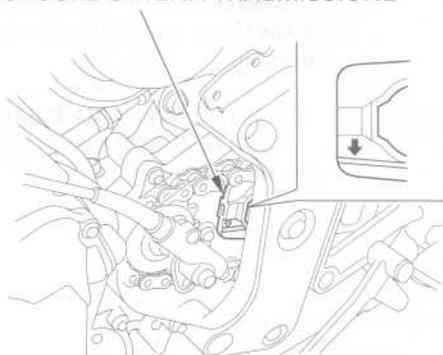


## CURSORE CATENA TRASMISSIONE

Controllare che il cursore della catena di trasmissione non sia eccessivamente usurato o danneggiato.

Se il cursore è usurato fino all'indicatore di usura, sostituirlo.

CURSORE CATENA TRASMISSIONE



## LIQUIDO FRENI

### AVVERTENZA

- *Non mescolare liquidi di tipo diverso, poiché non sono compatibili.*
- *Impedire che corpi estranei entrino nel sistema durante il rabbocco del serbatoio.*
- *Evitare di versare liquido su parte verniciate, in plastica o gomma. Sovrapporre uno straccio a queste parti quando si effettua la manutenzione del sistema.*

### NOTA:

Se il livello del liquido è basso, controllare che le pastiglie non siano usurate (v. pag. seguente). Un livello di liquido basso può essere dovuto all'usura delle pastiglie. Se le pastiglie sono usurate, il pistone della pinza viene spinto all'esterno, provocando un abbassamento di livello nel serbatoio. Se le pastiglie non sono usurate e il livello del liquido è basso, controllare nell'intero sistema che non ci siano perdite (pag. 3-23).



## FRENO ANTERIORE

Girare il manubrio a sinistra in modo che il serbatoio sia orizzontale e controllare il livello del liquido del serbatoio del freno anteriore attraverso la finestrella.

Se il livello è vicino alla tacca di livello "LOWER", controllare l'usura delle pastiglie (v. pag. seguente).

## FRENO POSTERIORE

Posizionare la motocicletta su una superficie in piano, e tenerla in posizione verticale.  
Rimuovere il sedile (pag. 2-2).

Controllare il livello del serbatoio di liquido del freno posteriore.

Se il livello è vicino alla tacca di livello inferiore, controllare l'usura delle pastiglie (v. pag. successiva).

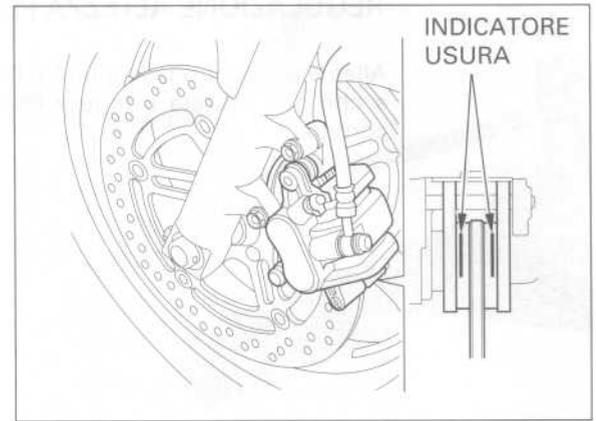


## USURA PASTIGLIE FRENI

### PASTIGLIE FRENO ANTERIORE

Controllare che le pastiglie non siano usurate. Sostituire le pastiglie se una delle due è usurata fino al fondo del solco del limite d'usura.

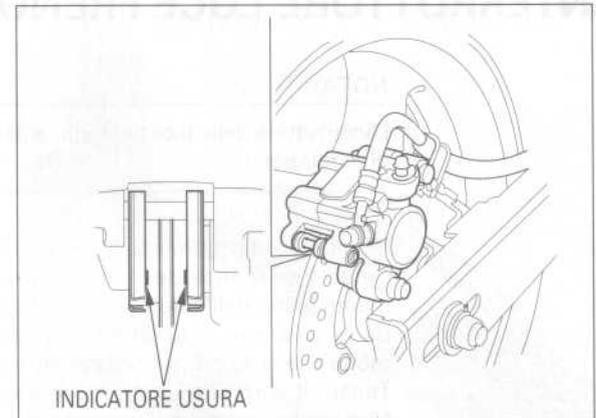
Fare riferimento a pag. 15-6 per la sostituzione delle pastiglie.



### PASTIGLIE FRENO POSTERIORE

Controllare che le pastiglie del freno non siano usurate. Sostituire le pastiglie se ciascuna è usurata fino alla parte inferiore del solco di limite di usura.

Vedi a pag. 15-7 per la sostituzione delle pastiglie.



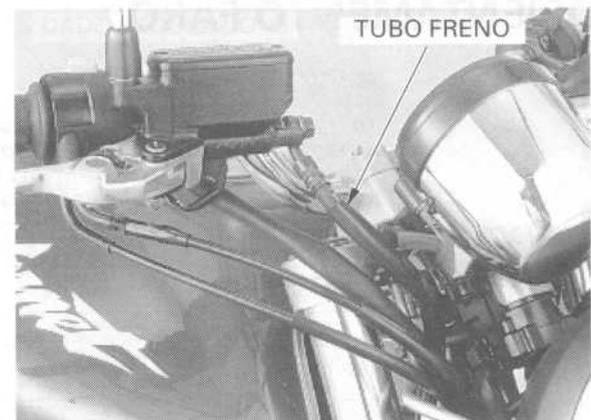
## SISTEMA FRENANTE

### ISPEZIONE

Azionare decisamente il pedale o la leva del freno, e controllare che non sia entrata aria nell'impianto. Se il pedale è morbido o "spugnoso" quando azionato, spurgare il circuito.

Controllare che il tubo del freno nei raccordi non siano deteriorati, che non vi siano fenditure o segni di perdite. Stringere i raccordi allentati. Sostituire tutti i raccordi se necessario.

Fare riferimento a pag. 15-4 per le procedure di spurgo dei freni.



### REGOLAZIONE LEVE FRENO

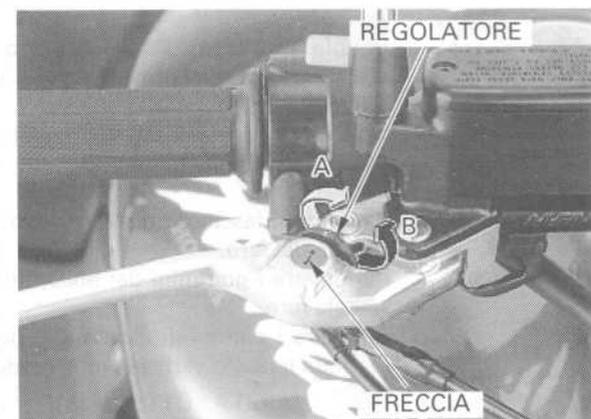
La distanza tra l'estremità della leva del freno e la manopola può essere regolata girando il regolatore.

**DIREZIONE A:** La leva del freno si allontana dalla manopola.

**DIREZIONE B:** La leva del freno si avvicina alla manopola.

#### AVVERTENZA

*Allineare la tolleranza sulla leva del freno con la tacca di indice sul regolatore.*



## REGOLAZIONE ALTEZZA PEDALE FRENO

Allentare il controdado e girare l'asta di spinta fino a che non è stata ottenuta l'altezza del pedale corretta.



## INTERRUTTORE LUCE FRENO

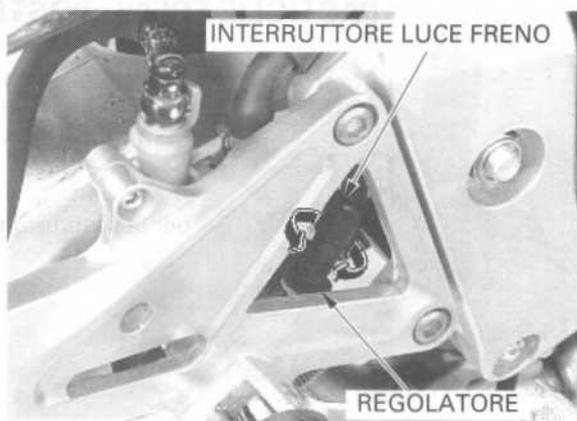
### NOTA:

L'interruttore della luce del freno anteriore non necessita di regolazione.

Regolare l'interruttore della luce del freno posteriore in modo che la luce del freno si accenda immediatamente prima dell'effettivo azionamento del freno.

Se la luce non si accende, regolare l'interruttore in modo che la luce si accenda al momento giusto.

Tenere il corpo dell'interruttore e girare il regolatore. Non girare il corpo dell'interruttore.



## ORIENTAMENTO FARO

### ATTENZIONE

*Un faro orientato in maniera sbagliata può abbagliare i guidatori che sopraggiungono, o pu' non illuminare una porzione di strada sufficiente a garantire la sicurezza.*

### NOTA:

Regolare il fascio di luce del faro secondo quanto stabilito dalle leggi e dai codici.



Posizionare la motocicletta su una superficie in piano.

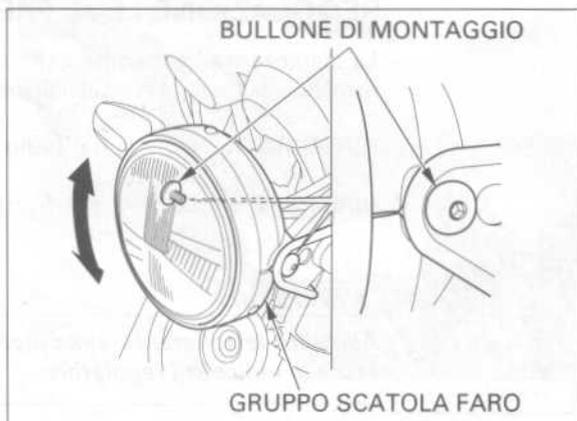
Regolare il fascio di luce del faro orizzontalmente, utilizzando la vite di regolazione del fascio di luce orizzontale.

Girando in senso orario si sposta il fascio di luce verso la destra del guidatore.

Regolare il fascio di luce verticalmente muovendo la scatola del faro.

Rimuovere i gommini dai bulloni di montaggio della scatola faro.

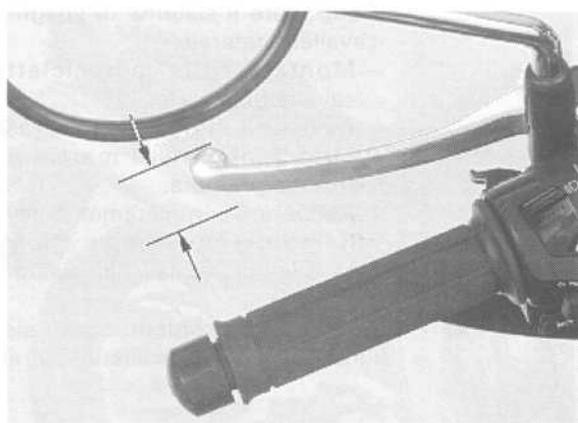
Allentare i bulloni di montaggio della scatola faro e regolare il fascio verticale muovendo la scatola faro.



## SISTEMA FRENANTE

Misurare il gioco libero della frizione all'estremità della leva frizione.

**GIOCO LIBERO:** 10-20 mm



La regolazione fine si effettua con il regolatore superiore, sulla leva frizione.

Allentare il controdado e girare il regolatore.

### AVVERTENZA

*Il regolatore può essere danneggiato se posizionato troppo all'esterno, lasciando una lunghezza d'avvitamento dei filetti minima.*

Se il regolatore è svitato fino a raggiungere il suo limite e non è possibile ottenere il gioco libero corretto, riavvitare completamente il regolatore e svitarlo di un giro.

Stringere il controdado ed effettuare la regolazione principale come descritto sotto.

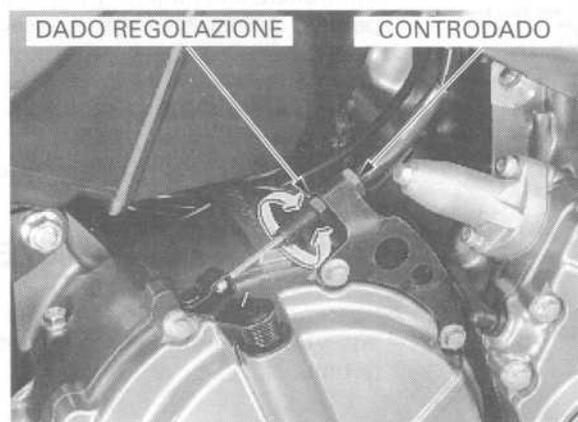


La regolazione principale si effettua sull'braccio della frizione.

Allentare il controdado e girare il dado di regolazione per regolare il gioco libero.

Immobilizzare il dado di regolazione mentre si stringe il controdado.

Se non è possibile ottenere il gioco libero corretto, o la frizione slitta durante il giro di prova, smontare e controllare la frizione (v. pag. 9).

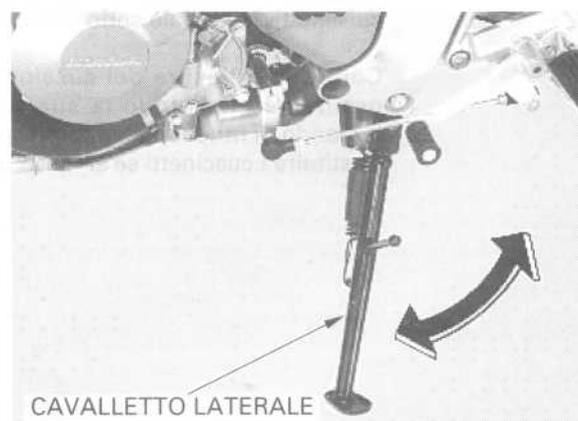


## CAVALLETTO LATERALE

Tenere la motocicletta su di una superficie in piano.

Controllare che la molla del cavalletto laterale non sia danneggiata o non abbia perso tensione.

Controllare che il gruppo del cavalletto laterale si muova liberamente e lubrificare il perno del cavalletto se necessario.



Controllare il sistema di spegnimento motore del cavalletto laterale:

- Montare sulla motocicletta e sollevare il cavalletto laterale.
- Avviare il motore con la trasmissione in folle, quindi inserire la marcia, con la leva della frizione premuta.
- Abbassare completamente il cavalletto laterale.
- Il motore dovrebbe spegnersi quando il cavalletto laterale è abbassato.

Se sorgono problemi con il sistema, controllare l'interruttore del cavalletto laterale (sezione 19).



## SOSPENSIONI

### ▲ATTENZIONE

*Parti delle sospensioni allentate, usurate o danneggiate compromettono la stabilità e il controllo della motocicletta. Riparare o sostituire ogni parte danneggiata prima di utilizzare il veicolo. L'utilizzo del veicolo con sospensioni non efficienti accresce il rischio di incidenti e di possibili lesioni.*

### CONTROLLO SOSPENSIONE

Controllare l'azione delle forcelle azionando il freno anteriore e comprimendo la sospensione anteriore più volte.

Controllare che l'intero gruppo non mostri segni di perdite, danni o elementi di fissaggio allentati.

Sostituire le parti danneggiate che non possono essere riparate.

Stringere tutti i dadi e i bulloni.

Vedi sezione 13 per la manutenzione delle forcelle.

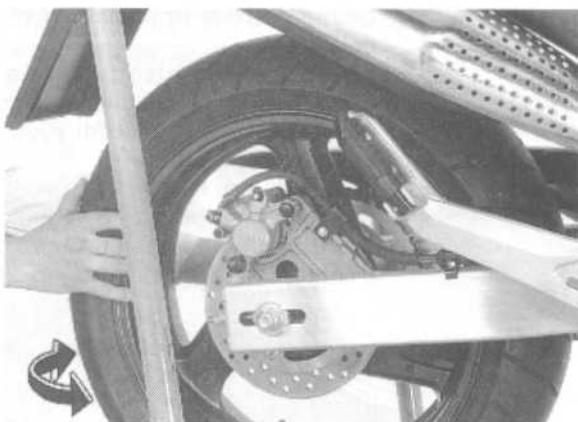
### CONTROLLO SOSPENSIONE POSTERIORE

Sostenere la motocicletta usando un paranco o equivalente e sollevare la ruota posteriore dal terreno.

Tenere il forcellone oscillante e muovere la ruota posteriore lateralmente con forza per vedere se i cuscinetti dell'assale sono usurati.

Controllare l'usura dei cuscinetti del forcellone oscillante afferrando la sua parte posteriore e tentando di muoverla lateralmente.

Sostituire i cuscinetti se si rileva un lasco.



Controllare l'azione dell'ammortizzatore comprimendolo più volte.  
 Controllare che l'intero gruppo dell'ammortizzatore non presenti segni di perdite, danni o elementi di fissaggio allentati.  
 Sostituire le parti danneggiate che non possono essere riparate.  
 Stringere tutti i bulloni e i dadi.

Vedi sezione 14 per la manutenzione dell'ammortizzatore.



## DADI, BULLONI, ELEMENTI DI FISSAGGIO

Controllare che tutti i bulloni e i dadi della ciclistica siano stretti secondo i valori di coppia indicati (pag. 1-13).  
 Controllare che tutte le clip di sicurezza, le fascette dei tubi e i fermi dei cavi siano in posizione e fissati correttamente.

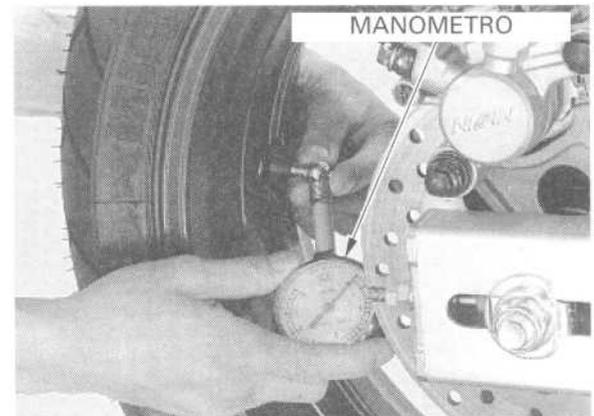
## RUOTE/PNEUMATICI

NOTA:

La pressione dei pneumatici deve essere controllata con i pneumatici freddi.

**PRESSIONE PNEUMATICI CONSIGLIATA E DIMENSIONI:**

		ANTERIORE	POSTERIORE
Pressione pneumatico kPa (kg/cm <sup>2</sup> )		250 (2,50)	290 (2,90)
Dimensione pneumatico		130/70ZR16 (61W)	180/55ZR17 (73W)
Marca pneumatico	Bridgestone	BT-50F RADIAL G	BT-50R RADIAL G
	Michelin	TX11	TX23



Controllare che nei pneumatici non ci siano tagli, chiodi imprigionati o che non siano danneggiati in altro modo.

Accertarsi che la ruota anteriore e quella posteriore siano centrate (vedi sezioni 13 e 14).

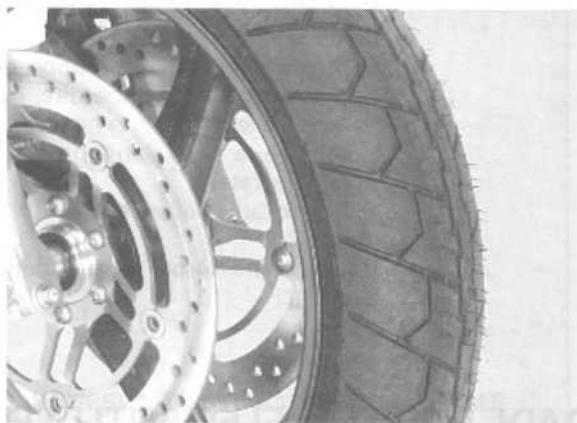
Misurare la profondità del battistrada al centro dei pneumatici.

Sostituire i pneumatici quando la profondità del battistrada raggiunge i limiti seguenti.

### PROFONDITÀ MINIMA BATTISTRADA:

ANTERIORE: 1,5 mm

POSTERIORE: 2,0 mm



## CUSCINETTI TESTA STERZO

*Controllare che i cavi dei comandi non interferiscano con la rotazione del manubrio.*

Porre la motocicletta in posizione stabile e sollevare la ruota anteriore dal terreno.

Controllare che il manubrio si muova liberamente da una parte all'altra.

Se il manubrio non si muove in maniera scorrevole, si blocca o ha movimenti verticali, ispezionare i cuscinetti della testa dello sterzo (sezione 13).



# PROMEMORIA

SCHEMA FUNZIONALE  
INFORMAZIONI  
DIAGNOSTICA  
CONVERSIONE

## INFORMAZIONI GENERALI

### NOTE

- Se l'...
- La prova...
- Dopo...
- Vali...

### DATI

Casa:  
Data:  
Modello:  
Potenza:  
D.E. (kW):  
D.L. (kg):

### CONCLUSIONI

...

