

3. MANUTENZIONE

INFORMAZIONI DI SERVIZIO	3-1	ARIA SECONDARIA	3-18
PROGRAMMA DI MANUTENZIONE	3-3	CATENA DI TRASMISSIONE	3-19
CIRCUITO DEL CARBURANTE	3-4	LIQUIDO DEI FRENI	3-23
FUNZIONAMENTO DELL'ACCELERATORE	3-4	USURA DELLE PASTIGLIE DEL FRENO	3-23
STARTER DEL CARBURANTE	3-5	SISTEMA FRENANTE	3-24
FILTRO DELL'ARIA	3-6	INTERRUTTORE DELLA LUCE DI STOP	3-24
CANDELA	3-7	REGOLAZIONE DEL FARO	3-25
GIOCO DELLE VALVOLE	3-9	SISTEMA DELLA FRIZIONE	3-25
OLIO MOTORE/FILTRO DELL'OLIO	3-11	CAVALLETTO LATERALE	3-26
SINCRONIZZAZIONE DEL CARBURANTE	3-14	SOSPENSIONE	3-26
VELOCITÀ DEL MINIMO DEL MOTORE	3-16	DADI, BULLONI, DISPOSITIVI DI FISSAGGIO	3-27
REFRIGERAMENTO DEL RADIATORE	3-16	RUOTE/PNEUMATICI	3-27
SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO	3-17	CUSCINETTI DELLA TESTA DELLO STERZO	3-28

INFORMAZIONI DI SERVIZIO

INFORMAZIONI GENERALI

ATTENZIONE

- La benzina è altamente infiammabile e in certe condizioni detonante. Lavorare in un locale ben ventilato. La presenza di sigarette accese, fiamme o scintille nella zona di lavoro o nel luogo in cui viene conservata la benzina può causare incendi o esplosioni.
- Se occorre avviare il motore per eseguire un intervento, accertarsi che il locale sia ben ventilato. Non avviare mai il motore in un locale chiuso. I gas di scarico contengono monossido di carbonio, un gas velenoso che può causare la perdita di conoscenza e addirittura la morte. Far funzionare il motore in una zona aperta o in un locale dotato di un impianto per l'estrazione dei fumi.

- Prima di eseguire qualsiasi intervento, sistemare la motocicletta su una superficie livellata.

SPECIFICHE

Unità: mm

ELEMENTO		SPECIFICHE	
Gioco libero manopola acceleratore		2-6 mm	
Candela		NGK	DENSO
	Standard	DPR8EA-9	X24EPR-U9
	Per climi freddi: (sotto i 5° C)	DPR7EA-9	X22EPR-U9
	Per guide prolungate ad alta velocità	DPR9EA-9	X27EPR-U9
Distanza tra gli elettrodi della candela		0,80 - 0,90 mm	
Gioco tra le valvole	ASP.	0,13 - 0,17 mm	
	SCAR.	0,18 - 0,22 mm	

- Eseguire seguendo gli intervalli qui indicati, quando la lettura del contachilometri raggiunge il valore più alto.
- Eseguire con maggiore frequenza se si guida in zone più umide o polverose del normale.
- Sostituire ogni due anni o al chilometraggio indicato, il caso che si verifica per primo. La sostituzione potrebbe essere necessaria.

ELEMENTO		STANDARD
Olio motore raccomandato		Olio Honda per 4 tempi o equivalente. Classificazione della manutenzione API: SE, SF o SG. Viscosità: SAE 10W-40
Capacità olio motore	Dopo il drenaggio	2,1 litri
	Dopo lo smontaggio	2,9 litri
	Dopo la sostituzione del filtro dell'olio	2,3 litri
Velocità del minimo		1.200 ± 100 min-1 (giri/minuto)
Differenza depressione carburatore		2.7 kPa (20 mm Hg.)
Liquido dei freni raccomandato		DOT 4
Gioco libero della leva di frizione		10-20 mm
Dimensione dei pneumatici	Anteriore	90 / 90 - 21 54S
	Posteriore	90 / 90 - 17 64S
Pressione di gonfiaggio dei pneumatici	Pilota	Anteriore 200 kPa (2,0 kgf/cm²)
		Posteriore 200 kPa (2,0 kgf/cm²)
	Pilota - Passeggero	Anteriore 200 kPa (2,0 kgf/cm²)
		Posteriore 225 kPa (2,25 kgf/cm²)
Profondità minima del battistrada	Anteriore	1,5 mm
	Posteriore	2,0 mm

COPPIE DI SERRAGGIO

Candela	14 N•m (1,4 kgf-m)
Bullone di drenaggio dell'olio motore	29 N•m (3,0 kgf-m)
Cartuccia filtrante dell'olio	10 N•m (1,0 kgf-m)
Tappo del foro della messa in fase	10 N•m (1,0 kgf-m)
Tappo del foro dell'albero motore	15 N•m (1,5 kgf-m)
Controdado del bullone di regolazione della valvola	23 N•m (2,3 kgf-m)
Perno cavalletto laterale bullone controdado	10 N•m (1,0 kgf-m)
	29 N•m (3,0 kgf-m)

ATTREZZI SPECIALI

Chiave di regolazione delle valvole	07908-KE90100
Chiave del filtro dell'olio	07HAA-PJ70100

ELEMENTO		STANDARD
Gioco libero manopola acceleratore		Standard
Candela		Per climi freddi (sotto i 5°C) Per guida prolungata ad alta velocità
Distanza tra gli elettrodi della candela		0.80 - 0.90 mm
Gioco tra le valvole	ASP	0.13 - 0.17 mm
	SCAR	0.18 - 0.23 mm

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

Eseguire l'ispezione previa alla guida (vedere Manuale del Proprietario) tutte le volte che il programma di manutenzione lo prevede.

I: Ispezione e Pulire, Regolare, Lubrificare o Sostituire se necessario C: Pulire R: Sostituire A: Regolare L: Lubrificare
I seguenti elementi richiedono certe nozioni di meccanica. Alcuni elementi (in particolare quelli contrassegnati con * e **) possono richiedere nozioni di meccanica più approfondite e utensili speciali.

Rivolgetevi al vostro Concessionario autorizzato HONDA.

FREQUENZA	COMPONENTE	CONDIZIONE CHE SI VERIFICA PER PRIMA NOTA	VALORE DEL CONTACHILOMETRI (NOTA 1)								Riferimento pagina
			x 1.000 km	1	6	12	18	24	30	36	
			x 1.000 mi	0.6	4	8	12	16	20	24	
			MESI		6	12	18	24	30	36	
*	CIRCUITO CARBURANTE				I			I		I	3-4
*	FILTRO CARBURANTE				C	C	C	C	C	C	-
*	CONTROLLO MAN. ACCELERATORE					I		I		I	3-4
*	STARTER					I		I		I	-
*	FILTRO ARIA	NOTA 2					R			R	3-6
	VENTILAZIONE BASAMENTO	NOTA 3			C	C	C	C	C	C	-
	CANDELE				I	R	I	R	I	R	3-7
*	GIOCO VALVOLE			I		I		I		I	-
	OLIO MOTORE			R		R		R		R	3-11
	FILTRO OLIO MOTORE			R		R		R		R	3-11
*	SINCRONIZZAZIONE CARBURATORI			I		I		I		I	3-14
*	REGIME DEL MINIMO			I	I	I	I	I	I	I	3-16
	LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO	NOTA 4				I		I		R	3-16
*	CIRCUITO DI RAFFREDDAMENTO					I		I		I	-
*	SIST. SEC. DI IMMISSIONE DELL'ARIA					I		I		I	-
	CATENA DI TRASMISSIONE	NOTA 5									3-19
	GUIDA CATENA				I	I	I	I	I	I	-
	LIQUIDO FRENO	NOTA 4			I	I	R	I	I	R	3-23
	PASTICCHE				I	I	I	I	I	I	3-23
	IMPIANTO FRENANTE			I		I		I		I	-
*	INTERRUTTORE LUCE STOP					I		I		I	3-24
*	REGOLAZIONE DEL FARO					I		I		I	3-25
	FRIZIONE			I	I	I	I	I	I	I	3-25
	CAVALLETTO					I		I		I	3-26
*	SOSPENSIONI					I		I		I	3-26
*	VITI, BULLONI, ORGANI DI ACCOPPIAM.	NOTA 5		I		I		I		I	3-27
**	RUOTE / PNEUMATICI	NOTA 5		I	I	I	I	I	I	I	3-27
**	CUSCINETTI CANNOTTO DI STERZO			I		I		I		I	3-28

* Dev'essere eseguito da un Concessionario autorizzato HONDA, se il proprietario non possiede gli utensili necessari, non conosce i dati di manutenzione e non ha le necessarie nozioni di meccanica.

** Come misura di sicurezza, raccomandiamo di far eseguire questi interventi soltanto da un Concessionario autorizzato HONDA.

NOTE:

1. Eseguire seguendo gli intervalli qui indicati, quando la lettura del contachilometri raggiunge il valore più alto.
2. Eseguire con maggiore frequenza se si guida in zone più umide o polverose del normale.
3. Sostituire ogni due anni o al chilometraggio indicato, il caso che si verifica per primo. La sostituzione richiede abilità meccanica.

CIRCUITO DEL CARBURANTE

Togliere la sella e il semicupolino laterale sinistro (pag. 2-4).

Controllare l'eventuale presenza di deterioramento, danneggiamento o perdite nel tubo del carburante. Sostituire il tubo del carburante se necessario.

Controllare anche che il tubicino di depressione del rubinetto del carburante non sia danneggiato. Sostituire il tubicino di depressione.



FILTRO DEL RUBINETTO CARBURANTE

Rimuovere il filtro del rubinetto carburante dopo avere svuotato completamente il serbatoio carburante.



FUNZIONAMENTO DELL'ACCELERATORE

Assicurarsi che i cavi dell'acceleratore non siano usurati o danneggiati.

Controllare che la manopola dell'acceleratore giri dolcemente. Controllare che ritorni dalla posizione di "tutto aperto" alla posizione di "tutto chiuso" dolcemente e automaticamente, in qualsiasi posizione dello sterzo.

Se la manopola dell'acceleratore non ritorna correttamente alla posizione iniziale, lubrificare il cavo dell'acceleratore, verificare e lubrificare la sede della manopola dell'acceleratore. Per lubrificare il cavo: Staccare i cavi dell'acceleratore alle estremità superiori (pagina 13-4). Lubrificare accuratamente i cavi e i punti di articolazione con un lubrificante per cavi reperibile nei negozi specializzati o con un olio leggero.

Se la manopola dell'acceleratore continua a non ritornare correttamente, sostituire i cavi dell'acceleratore.

⚠ ATTENZIONE

- Se si riutilizza un cavo dell'acceleratore danneggiato, piegato o ritorto, ciò può impedire il corretto funzionamento dell'acceleratore e causare la perdita di controllo del mezzo durante la guida.

Con il motore al minimo, girare completamente il manubrio a destra e a sinistra per verificare che la velocità del minimo non cambi. Se la velocità del minimo aumenta, controllare il gioco libero della manopola dell'acceleratore e i collegamenti dei cavi.

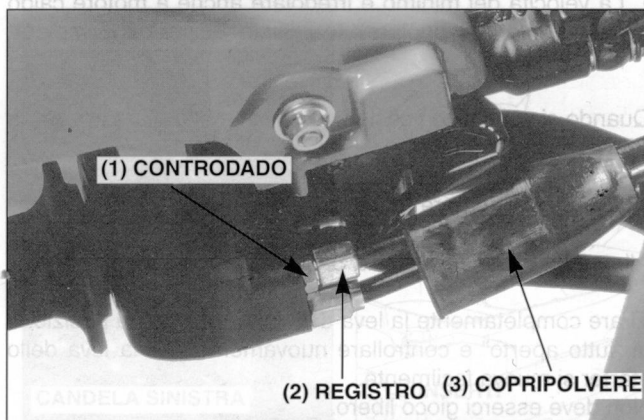
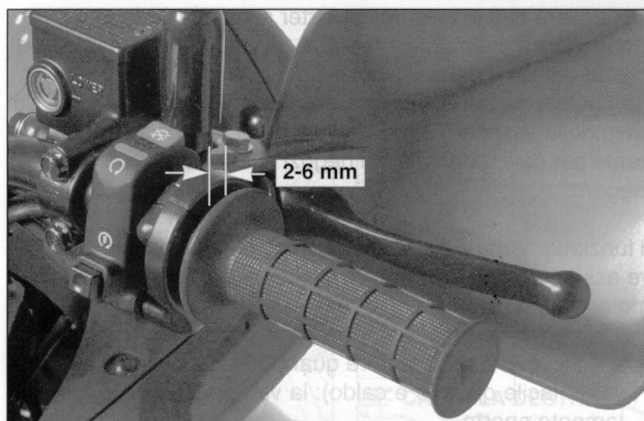
Misurare il gioco libero della manopola dell'acceleratore sulla flangia della manopola dell'acceleratore.

Gioco Libero: 2 - 6 mm

Il gioco libero dell'acceleratore può essere regolato da una qualunque delle estremità del cavo. Le regolazioni di piccola entità devono essere effettuate con il registro superiore.

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

Dopo la regolazione, serrare il controdado e rimettere al suo posto il copripolvere.



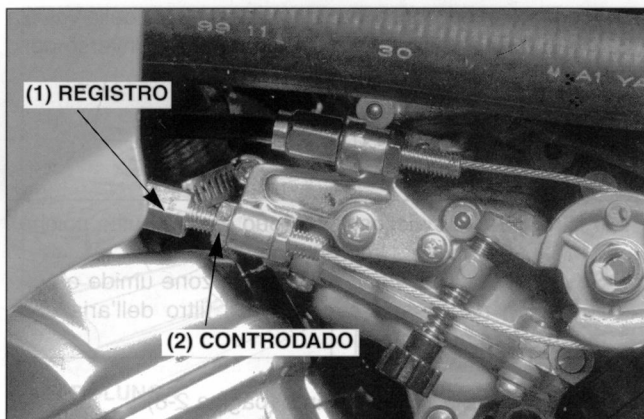
Le regolazioni di maggiore entità vanno eseguite con il registro inferiore.

Togliere il serbatoio del carburante (pagina 2-8).

Allentare il controdado e ruotare il registro fino ad ottenere il gioco libero preferito.

Serrare il controdado dopo aver effettuato la regolazione.

Controllare di nuovo il gioco libero.



STARTER DEL CARBURATORE

VALVOLA DI ARRICCHIMENTO DELLO STARTER (SE)

Il sistema dello starter utilizza un circuito di arricchimento del carburante controllato da una sola valvola SE. La valvola SE apre il circuito di arricchimento per mezzo di un cavo quando si tira il comando della valvola SE.



Controllare che la leva dello starter si muova facilmente. Controllare l'eventuale presenza di usura o di danneggiamento del cavo della valvola SE.

Se non scorre bene, lubrificare le superfici di scorrimento del cavo della valvola SE e della leva dello starter con un lubrificante per cavi reperibile nei negozi specializzati o con un olio leggero.

Il funzionamento del sistema di arricchimento dello starter deve essere verificato controllando come si avvia e come gira il motore al minimo:

- È difficile avviare il motore quando non è ancora caldo (diventa facile quando è caldo): la valvola SE non è completamente aperta.
- La velocità del minimo è irregolare anche a motore caldo (combustione irregolare): la valvola SE non è completamente chiusa.

Quando si verificano i casi di cui sopra, controllare la valvola SE nel modo seguente:

Togliere il carburatore (pagina 5-6).

Allentare i dadi della valvola SE e toglierla dal carburatore.

Tirare completamente la leva dello starter fino alla posizione di "tutto aperto" e controllare nuovamente che la leva dello starter si muova facilmente. Non deve esserci gioco libero.

Controllare le condizioni della sede della valvola della valvola SE. Rimontare la valvola SE seguendo l'ordine inverso dello smontaggio.

FILTRO DELL'ARIA

NOTA

- Il filtro è del tipo viscoso. Non può essere pulito poiché contiene lubrificante impregnante.
- Se la motocicletta viene utilizzata in zone umide o polverose, è necessario controllare il filtro dell'aria con maggiore frequenza.

Togliere il serbatoio del carburante (pagina 2-8).

Rimuovere le viti del coperchio della scatola del filtro dell'aria e il coperchio.

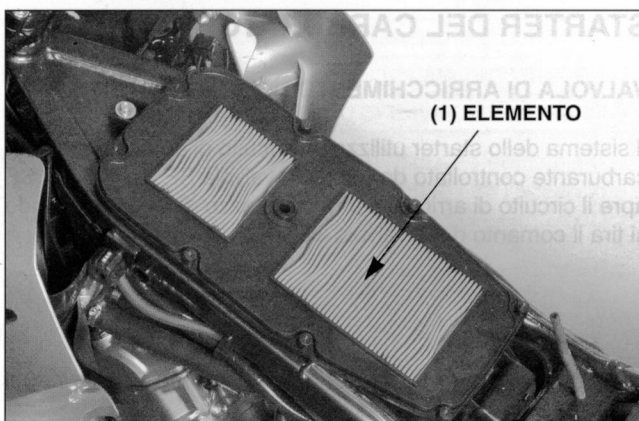
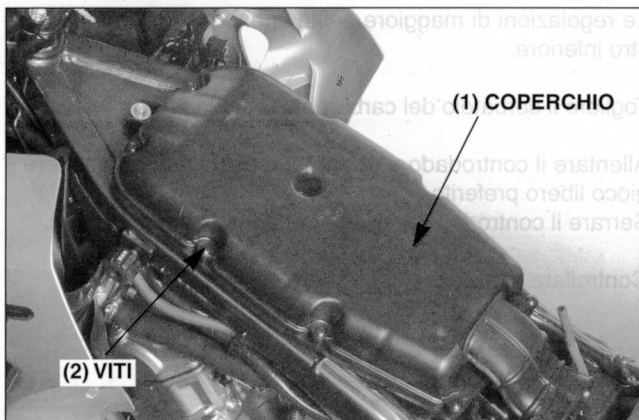
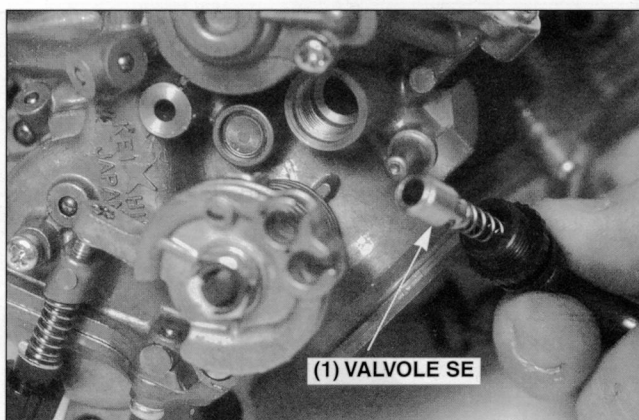
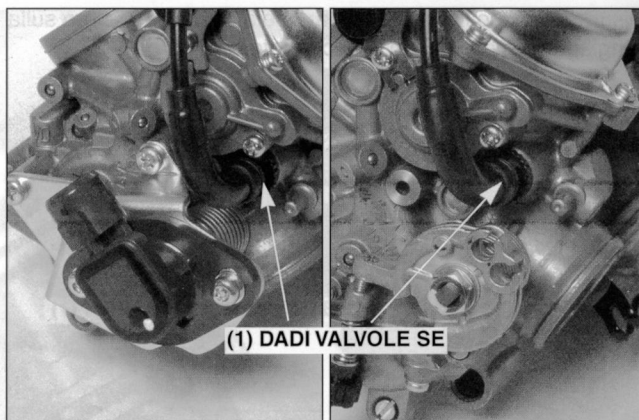
Togliere l'elemento filtrante della scatola del filtro dell'aria. Seguendo il programma di manutenzione, sostituire l'elemento filtrante con uno nuovo. Sostituire comunque l'elemento se è eccessivamente sporco o consumato.

Montare gli elementi smontati seguendo l'ordine inverso dello smontaggio.

Coppia di serraggio:

Vite del coperchio della sede del filtro dell'aria

1 N•m (0,1 kgf•m)



CANDELA

TESTATA ANTERIORE

- Candela sinistra: accedere alla rimozione attraverso l'apertura di aerazione laterale del semicupolino sinistro.
- Candela destra: accedere alla rimozione dal lato destro del semicupolino.

TESTATA POSTERIORE

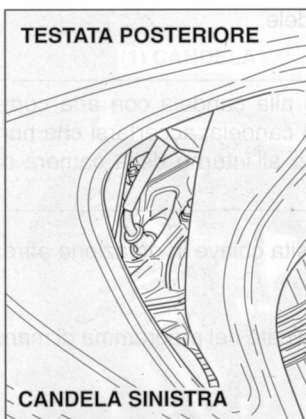
- Candela sinistra: accedere alla rimozione del lato sinistro.
- Candela destra: rimuovere i bulloni di fissaggio inferiori del semicupolino sinistro e destro. Sganciare i semicupolini dagli innesti sul serbatoio carburante.

NOTA

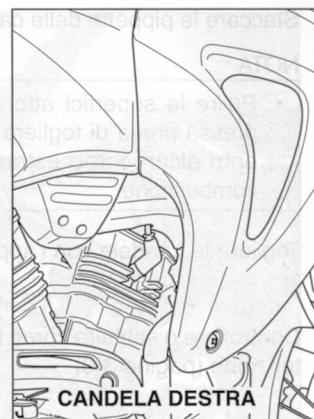
- Controllare e regolare il gioco delle valvole a motore freddo (mentrè di 35 °C).

Rimuovere il bullone di fissaggio del serbatoio sollevare leggermente il serbatoio ed inserire la prolunga di torsione del kit attrezzi fra il serbatoio e il telaio. La prolunga deve essere posizionata negli appositi inserti sul telaio e nel gommino del serbatoio.

TESTATA POSTERIORE



CANDELA SINISTRA

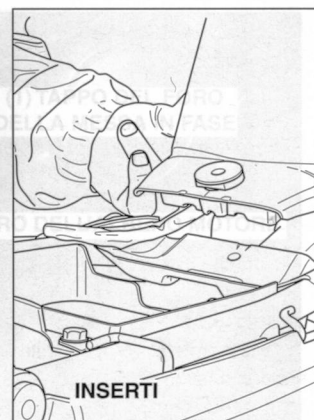


CANDELA DESTRA

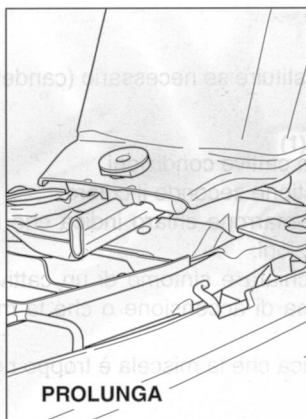
TESTATA ANTERIORE



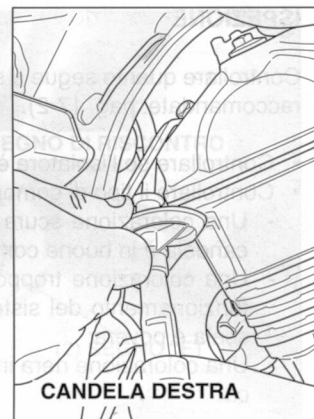
CANDELA SINISTRA



INSERTI



PROLUNGA



CANDELA DESTRA

Staccare le pippette delle candele.

NOTA

- Pulire le superfici attorno alla candela con aria compressa prima di togliere la candela; accertarsi che non entri alcun corpo estraneo all'interno della camera di combustione.

Togliere le candele con l'apposita chiave in dotazione attrezzata.

Controllare o sostituire come indicato nel programma di manutenzione (pagina 3-3).



ISPEZIONE

Controllare quanto segue e sostituire se necessario (candele raccomandate: pag. 17-2).

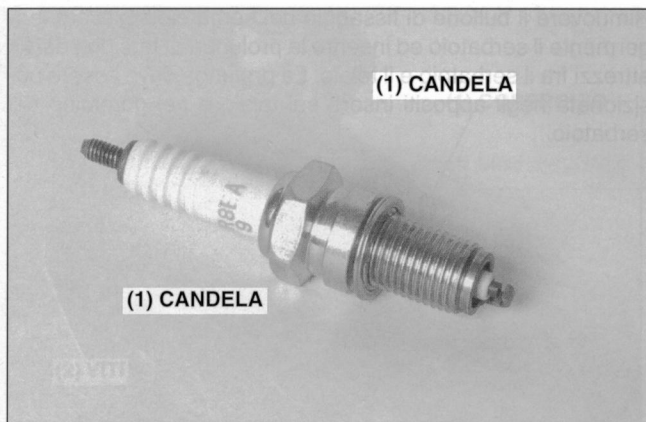
- Controllare se l'isolatore è in cattive condizioni.
- Controllare il tipo di combustione secondo il colore:
 - Una colorazione scura o marrone chiaro indica che la candela è in buone condizioni;
 - Una colorazione troppo chiara è sintomo di un cattivo funzionamento del sistema di accensione o che la miscela è povera;
 - Una colorazione nera indica che la miscela è troppo ricca.

QUANDO UNA CANDELA VIENE RIUTILIZZATA

Pulire gli elettrodi della candela con una spazzola metallica o uno strumento apposito.

Controllare la distanza tra l'elettrodo centrale e quello laterale con un calibro a spessori. Se necessario, regolare con molta attenzione piegando l'elettrodo laterale.

Distanza tra gli elettrodi della candela: 0,80 - 0,90 mm



AVVERTENZA

- Per evitare di danneggiare la testa del cilindro, avvitare a mano la candela prima di utilizzare la chiave per serrare alla coppia di serraggio specificata.

Rimontare la candela sulla testata e stringere a mano; quindi, serrare alla coppia di serraggio specificata.

Coppia di serraggio: 14 N•m (1,4 kgf•m)

QUANDO SI SOSTITUISCE UNA CANDELA

Verificare la distanza tra gli elettrodi della candela secondo il valore specificato con un calibro a spessori (pagina 3-7).

AVVERTENZA

- Non serrare eccessivamente la candela.

Collocare e stringere a mano la candela nuova, quindi serrarla di circa 1 giro dopo che la rondella è entrata a contatto con la sede del foro della candela.

GIOCO DELLE VALVOLE ISPEZIONE

NOTA

- Controllare e regolare il gioco delle valvole a motore freddo (meno di 35 °C).

Rimuovere il serbatoio e la scatola del filtro aria. Togliere il tappo del foro dell'albero motore e il tappo del foro della messa in fase.

NOTA

- Regolare prima le valvole del cilindro anteriore.

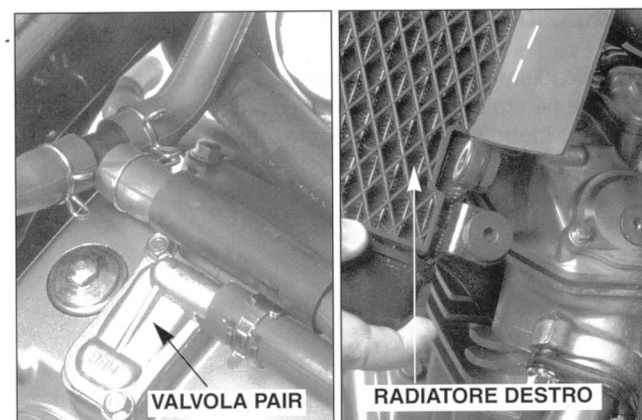
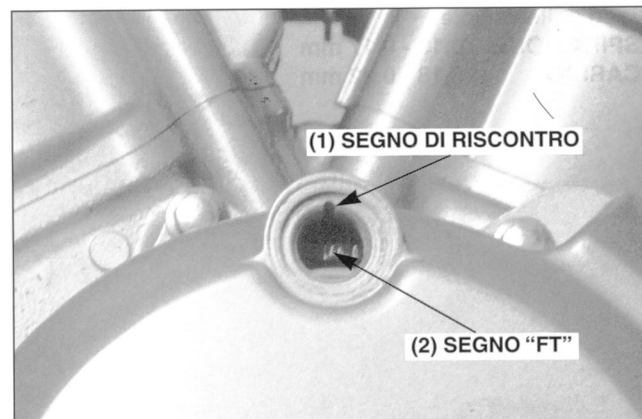
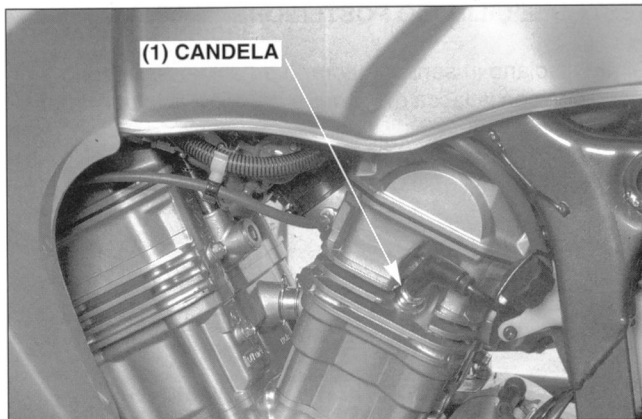
TESTATA DEL CILINDRO ANTERIORE

NOTA

- Per accedere più agevolmente alla registrazione del gioco valvole in aspirazione scollegare il tubo della valvola PAIR e quindi rimuovere il coperchietto d'ispezione. Per accedere più agevolmente alla registrazione del gioco valvola di scarico rimuovere il cupolino anteriore (pag. 2-4) rimuovere i bulloni di fissaggio del radiatore destro e spostarlo verso l'esterno. Rimuovere il coperchietto d'ispezione.

Girare il volano in senso antiorario ed allineare il segno "FT" sul volano con la tacca di riscontro sul coperchio del carter sinistro.

Accertarsi che il pistone sia nel Punto Morto Superiore (TDC) in fase di compressione.



TESTA DEL CILINDRO POSTERIORE

Girare il volano in senso antiorario ed allineare il segno "RT" sul volano con la tacca di riscontro del coperchio del carter sinistro.

Accertarsi che il pistone si trovi ne TDC (Punto Morto Superiore), in fase di compressione.

Controllare il gioco valvole inserendo uno spessimetro a nastro tra la vite di regolazione e lo stelo valvola.

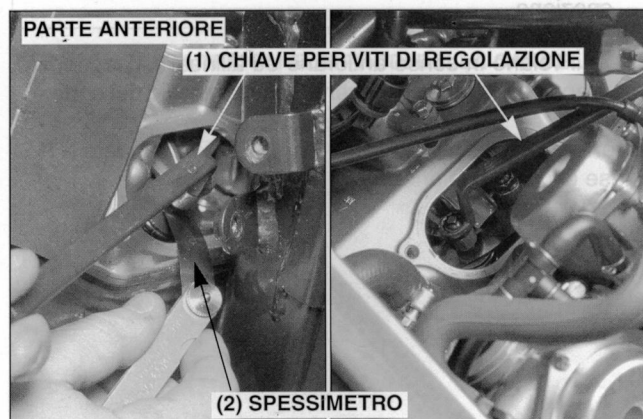
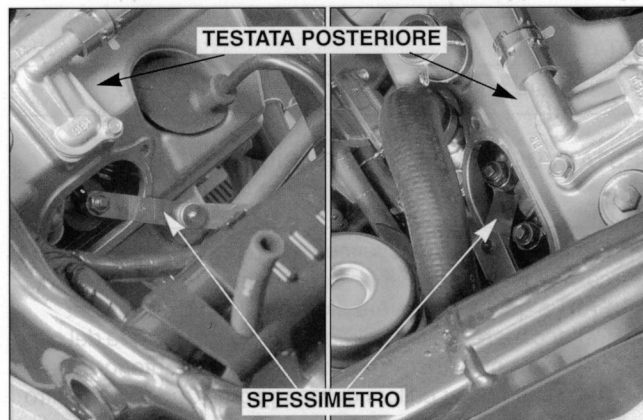
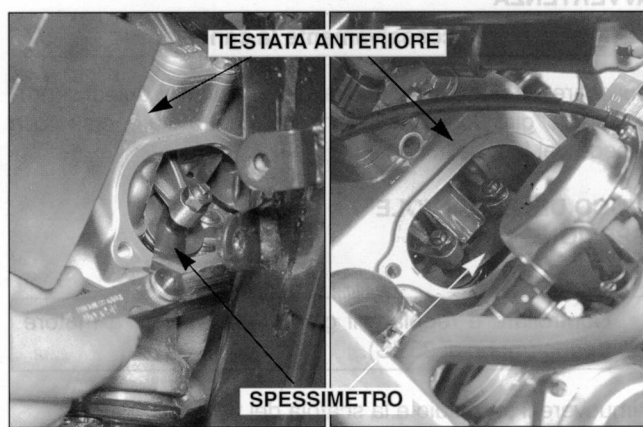
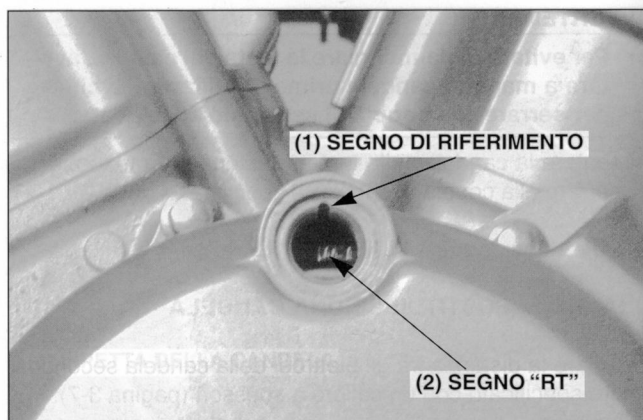
Gioco delle Valvole:

ASPIRAZIONE: 0,13 - 0,17 mm

SCARICO: 0,18 - 0,22 mm

REGOLAZIONE

Regolare allentando il controdado e girando la vite di regolazione finché rimane un piccolo gioco sullo spessimetro. (Lo spessimetro scorre con leggera interferenza).



Tenere ferma la vite di regolazione e serrare il controdado.

Coppia di Serraggio: 23 N•m (2,3 kgf•m)

Utensile:

Chiave di regolazione per valvole 07908 - KE90100

NOTA

- Lubrificare con olio le filettature del controdado.

Lubrificare con grasso le filettature del tappo del foro della messa in fase e del tappo del foro dell'albero motore.
Montare i tappi e serrarli alla coppia di serraggio specificata.

Coppie di Serraggio:

Tappo del foro della messa in fase: 10 N•m (1,0 kgf•m)

Tappo del foro albero motore: 15 N•m (1,5 kgf•m)

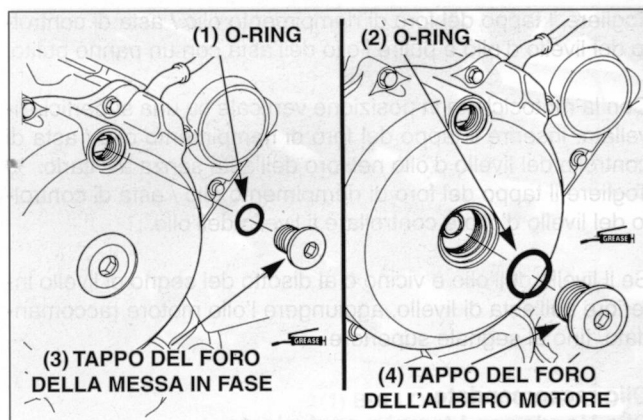
OLIO MOTORE / FILTRO OLIO

ATTENZIONE

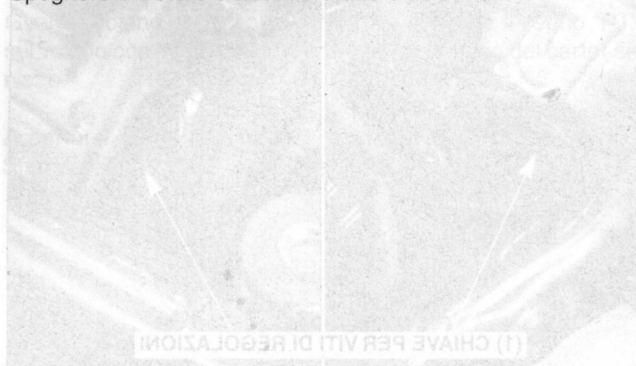
- Se occorre avviare il motore per eseguire un intervento, accertarsi che il locale sia ben ventilato. Non avviare mai il motore in un locale chiuso. I gas di scarico contengono monossido di carbonio, un gas velenoso che può causare la perdita di conoscenza e addirittura la morte.
- I componenti del motore e del sistema di scarico si surriscaldano e rimangono caldi per un certo periodo dopo lo spegnimento del motore. Indossare guanti isolanti o attendere che il motore e il sistema di scarico si raffreddino prima di intervenire su tali componenti.

NOTA

- Non avvitare il tappo del foro di riempimento olio / asta di controllo del livello d'olio quando si controlla il livello dell'olio.
- Il livello dell'olio non può essere misurato correttamente se la motocicletta non si trova esattamente in posizione verticale su una superficie livellata.
- Poiché l'olio si consuma poco a poco, è necessario controllare periodicamente il livello dell'olio e rabboccare fino al giusto livello.
- Se il livello dell'olio è troppo alto, vi possono essere conseguenze sul rendimento del motore e sul funzionamento della frizione. Una quantità troppo scarsa d'olio può causare un surriscaldamento del motore e l'usura prematura di vari elementi.
- Se si miscelano due oli di grado diversi, o se si rabbocca con un olio di bassa qualità, la funzione lubrificante si deteriora.



Avviare il motore e tenerlo al minimo per qualche minuto. Spegnerlo il motore e attendere due o tre minuti.



Togliere il tappo del foro di riempimento olio / asta di controllo del livello d'olio e pulire l'olio dell'asta con un panno pulito.

Con la motocicletta in posizione verticale su una superficie livellata, inserire il tappo del foro di riempimento olio / asta di controllo del livello d'olio nel foro dell'asta senza avvitare.

Togliere il tappo del foro di riempimento olio / asta di controllo del livello d'olio e controllare il livello dell'olio.

Se il livello dell'olio è vicino o al disotto del segno di livello inferiore sull'asta di livello, aggiungere l'olio motore raccomandato, fino al segnale superiore.

Olio raccomandato:

Olio Honda per 4 tempi o equivalente.

Classificazione API: SE, SF o SG.

Viscosità: SAE 10W-40

NOTA

- Le altre viscosità riportate nella tabella possono essere utilizzate solo quando la temperatura media della zona in cui circola la motocicletta è compresa tra i valori indicati.

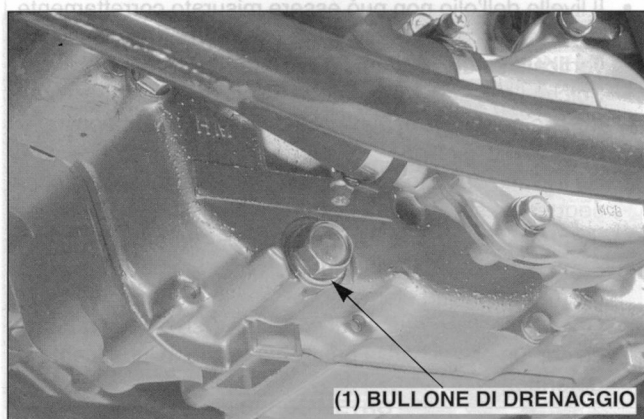
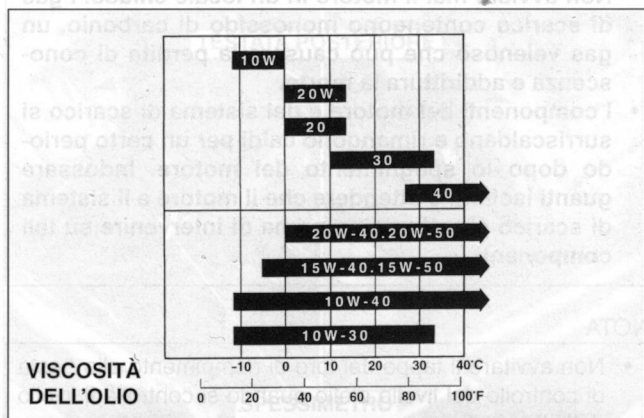
Controllare che l'O-Ring sia in buone condizioni.

Sistemare di nuovo il tappo del foro di riempimento olio / asta di controllo del livello dell'olio.

CAMBIO OLIO MOTORE

⚠ ATTENZIONE

- Se occorre avviare il motore per eseguire un intervento, accertarsi che il locale sia ben ventilato. Non avviare mai il motore in un locale chiuso. I gas di scarico contengono monossido di carbonio, un gas velenoso che può causare la perdita di conoscenza e addirittura la morte.
- I componenti del motore e del sistema di scarico si surriscaldano e rimangono caldi per un certo periodo dopo lo spegnimento del motore. Indossare guanti isolanti o attendere che il motore e il sistema di scarico si raffreddino prima di intervenire su tali componenti.



NOTA

- Per ottenere uno svuotamento rapido e completo, cambiare l'olio motore a motore caldo e con la motocicletta perpendicolare al terreno.

Scaldare il motore.

Sistemare un recipiente per il drenaggio dell'olio sotto il motore, in modo da raccogliere l'olio, quindi togliere il bullone di drenaggio dell'olio e il tappo del foro di riempimento olio / asta di controllo del livello d'olio.

NOTA

- Far girare il motore solo per pochi secondi.

Dopo aver rimosso tutto l'olio, controllare che la rondella di tenuta del bullone di drenaggio sia in buone condizioni e se necessario sostituirla.

Serrare il bullone di drenaggio alla coppia di serraggio specificata.

Coppia di Serraggio: 29 N•m (3,0 kgf•m)

Riempire il carter con l'olio motore raccomandato.

Capacità dell'Olio:

2,1 litri dopo il drenaggio

2,9 litri dopo il drenaggio

2,3 litri dopo la sostituzione del filtro dell'olio

Montare il tappo del foro di riempimento olio / asta di controllo del livello d'olio.

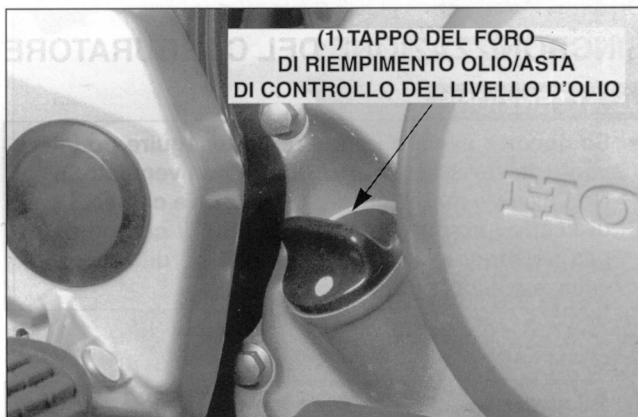
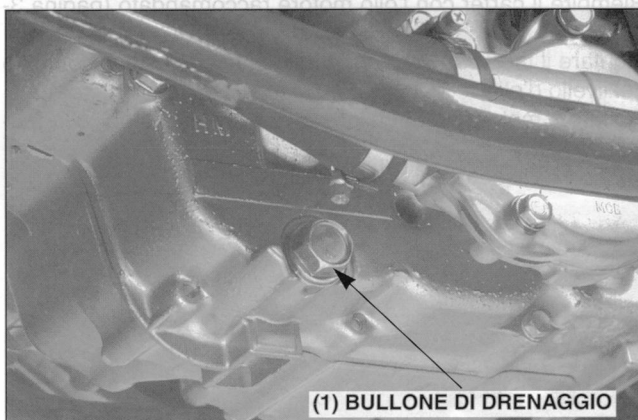
Avviare il motore e tenerlo al minimo per due o tre minuti.

Spegnere il motore e attendere qualche minuto, quindi verificare che il livello dell'olio si trovi sul segno di livello superiore con la motocicletta in posizione verticale.

Controllare l'assenza di perdite d'olio.

SOSTITUZIONE DEL FILTRO DELL'OLIO**⚠ ATTENZIONE**

- Se occorre avviare il motore per eseguire un intervento, accertarsi che il locale sia ben ventilato. Non avviare mai il motore in un locale chiuso. I gas di scarico contengono monossido di carbonio, un gas velenoso che può causare la perdita di conoscenza e addirittura la morte.
- I componenti del motore e del sistema di scarico si surriscaldano e rimangono caldi per un certo periodo dopo lo spegnimento del motore. Indossare guanti isolanti o attendere che il motore e il sistema di scarico si raffreddino prima di intervenire su tali componenti.



Drenare l'olio motore (pagina 3-12)

Togliere il filtro dell'olio con la chiave del filtro dell'olio.

Utensile:

Chiave del filtro dell'olio 07HAA-PJ70100

Lubrificare con l'olio l'O-ring del nuovo filtro dell'olio.

Lubrificare con olio le filettature del nuovo filtro dell'olio.

Montare e serrare il nuovo filtro dell'olio alla coppia di serraggio specificata.

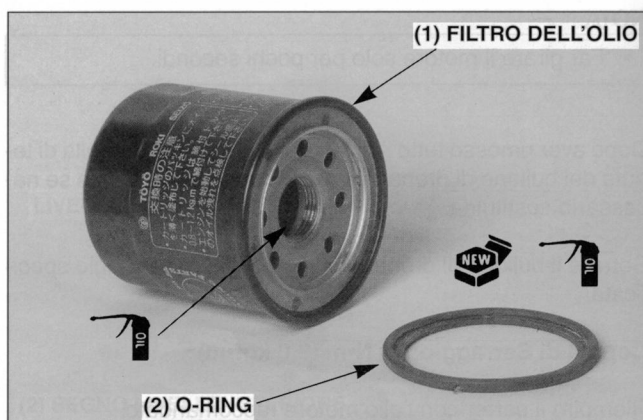
Coppia di Serraggio: 10 N•m (1,0 kgf•m)

Riempire il carter con l'olio motore raccomandato (pagina 3-11).

Montare il tappo del foro di riempimento olio/asta di controllo del livello d'olio.

Avviare il motore e controllare di nuovo il livello dell'olio (pagina 3-11).

Verificare l'assenza di perdite d'olio.



SINCRONIZZAZIONE DEL CARBURATORE

⚠ ATTENZIONE

- Se occorre avviare il motore per eseguire un intervento, accertarsi che il locale sia ben ventilato. Non avviare mai il motore in un locale chiuso. I gas di scarico contengono monossido di carbonio, un gas velenoso che può causare la perdita di conoscenza e addirittura la morte.

NOTA

- Effettuare questa manutenzione con il motore a temperatura normale di funzionamento e con il cambio in folle. Sistemare la motocicletta su una superficie livellata.

Togliere i seguenti elementi:

- Serbatoio del carburante (pagina 2-8)

Staccare il tubetto di depressione rubinetto carburante sul condotto di aspirazione della testa del cilindro posteriore.

Staccare il tubetto di depressione della valvola PAIR sul condotto di aspirazione della testa del cilindro anteriore.



Collegare il vacuometro ai condotti di aspirazione.

Alimentare i carburatori con un serbatoio ausiliario.



Avviare il motore e regolare la velocità del minimo al valore specificato.

Velocità del minimo: 1200 ± 100 rpm.

Controllare la differenza di depressione tra ciascun carburatore.

Differenza di Depressione Tra i Carburatori:
2,7 kPa (20 mm Hg)

NOTA

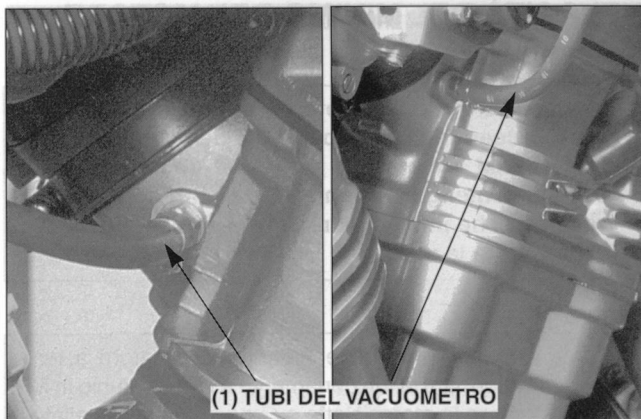
- Il carburatore base è il Carburatore posteriore (N° 1).

Sincronizzare al valore specificato agendo sulla vite di sincronizzazione attraverso il foro della scatola filtro aria. Accertarsi che la sincronizzazione sia stabile aprendo e chiudendo rapidamente più volte la manopola dell'acceleratore. Aprire e chiudere rapidamente più volte la manopola dell'acceleratore e controllare di nuovo la velocità del minimo e la differenza di depressione tra ciascun carburatore.

Staccare il vacuometro.

Collegare il tubetto di depressione del rubinetto carburatore al condotto di aspirazione della testa del cilindro posteriore. Collegare il tubetto di depressione della valvola PAIR sul condotto di aspirazione della testa del cilindro anteriore.

Montare il serbatoio del carburante (pagina 2-8).



VELOCITÀ DEL MINIMO DEL MOTORE

⚠ ATTENZIONE

- Se occorre avviare il motore per eseguire un intervento, accertarsi che il locale sia ben ventilato. Non avviare mai il motore in un locale chiuso. I gas di scarico contengono monossido di carbonio, un gas velenoso che può causare la perdita di conoscenza e addirittura la morte.

NOTA

- Effettuare questa manutenzione con il motore a temperatura normale di funzionamento e con il cambio in folle. Sistemare la motocicletta su una superficie livellata.
- Il motore deve essere caldo per poter eseguire una regolazione precisa. Dieci minuti di funzionamento in marcia e a veicolo fermo sono sufficienti.

Scaldare il motore e mettere il cambio in folle.

Mettere la motocicletta sul cavaletto laterale.

Controllare la velocità del minimo e regolarla girando il pannello di regolazione.

Velocità del Minimo: 1200 ±100 rpm

REFRIGERANTE DEL RADIATORE

CONTROLLO DEL LIVELLO

⚠ ATTENZIONE

- Attendere che il motore si raffreddi prima di togliere il tappo del radiatore. Se si toglie questo tappo a motore caldo, con il refrigerante sotto pressione, si possono riportare gravi ustioni.
- Il refrigerante del radiatore è velenoso. Evitare che entri a contatto con gli occhi, con la pelle e con gli indumenti.
- Se il refrigerante entra a contatto con gli occhi, sciacquare abbondantemente con acqua e farsi visitare da un medico.
- In caso di ingestione accidentale del refrigerante, provocare il vomito e andare immediatamente da un medico.
- **TENERE FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.**

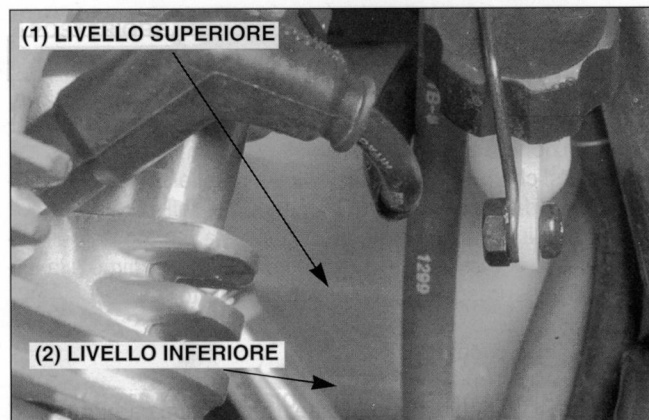
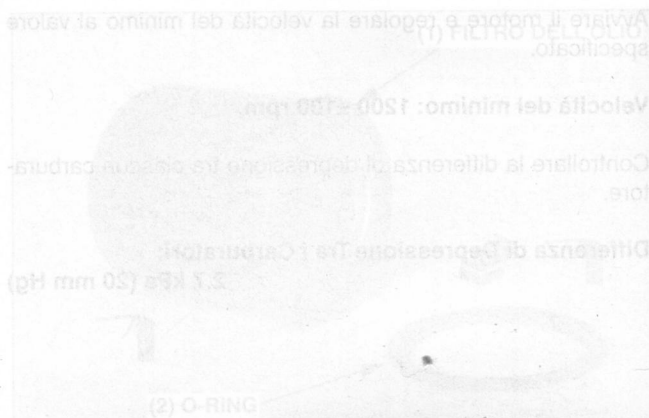
Controllare il livello di refrigerante del serbatoio di riserva con il motore in moto a temperatura normale di funzionamento. Il livello deve trovarsi tra le linee di livello SUPERIORE ("UPPER") e INFERIORE ("LOWER"), con la motocicletta in posizione verticale su una superficie piana e livellata.

Rimuovere la vite di blocco e il tappo del serbatoio di riserva. Riempire fino alla linea di livello SUPERIORE ("UPPER") con una miscela 50-50 d'acqua distillata e di anticongelante (per preparare la miscela di refrigerante, vedi a pagina 6-6).

AVVERTENZA

- Accertarsi di utilizzare la miscela adeguata di anticongelante e acqua distillata per proteggere il motore.
- Utilizzare acqua distillata. Se si usa acqua normale, il motore si può arrugginire o corrodere.

Controllare se vi sono perdite di refrigerante se il livello di refrigerante diminuisce molto velocemente.



SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO

ATTENZIONE

- Per evitare lesioni, tenere le mani e gli indumenti lontano della ventola di raffreddamento. Potrebbe mettersi in moto automaticamente senza alcun preavviso.

Controllare se i passaggi dell'aria sul radiatore sono ostruiti o danneggiati.

Raddrizzare le alette piegate con un piccolo cacciavite piatto e togliere gli insetti, il fango e restanti materiali con aria compressa e acqua a bassa pressione.

Cambiare il radiatore se il flusso dell'aria è limitato in più del 20% della superficie di raffreddamento.

Per sostituire il radiatore, vedere a pagina 6-8.

AVVERTENZA

- Assicurarsi che i due segni indicatori della stessa posizione siano allineati e non siano presenti trafori.

Togliere il salvacoppia (pagina 2-5)

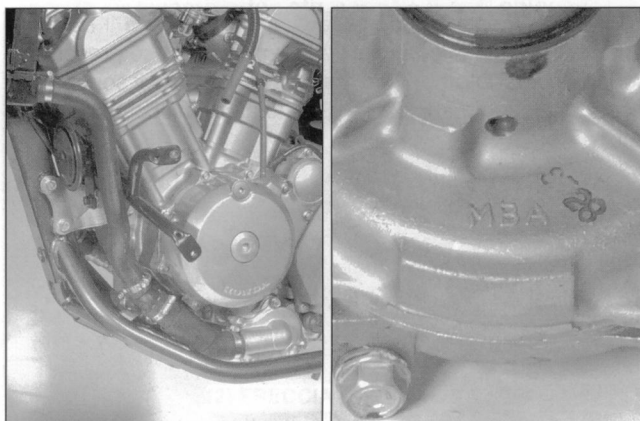
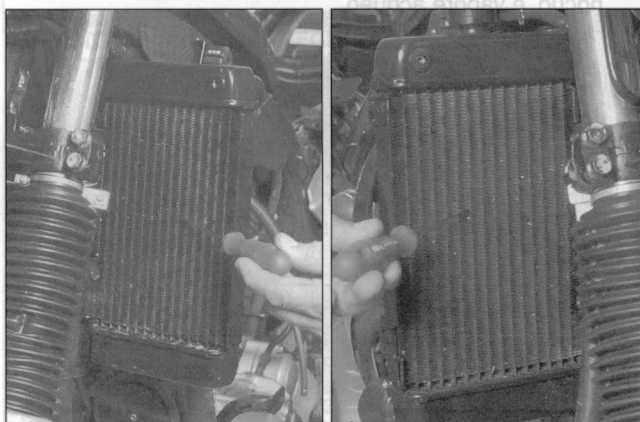
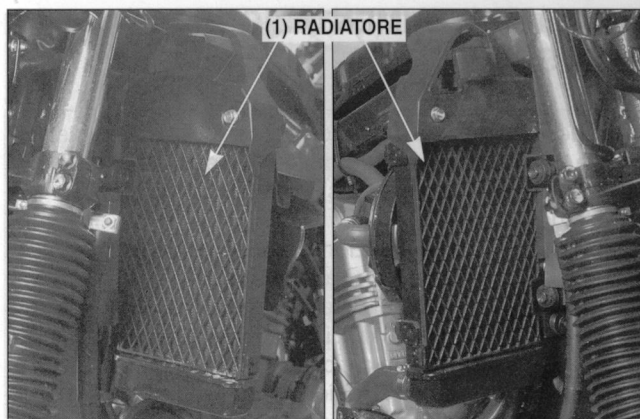
Controllare se vi sono perdite di refrigerante nella pompa dell'acqua, dal manicotto dell'acqua e dalle giunzioni dei manicotti.

Accertarsi che i manicotti che mostrano segni di deterioramento.

Verificare che tutte le fascette dei manicotti siano serrate.

Verificare che dal forellino d'ispezione sul corpo pompa acqua non ci siano perdite o trafilamenti.

Se c'è presenza di perdita o trafilamenti verificare la pompa acqua (vedi pagina 6-13)



SISTEMA DI ALIMENTAZIONE ARIA SECONDARIA

NOTA

- Questo modello è dotato da un sistema di alimentazione aria secondaria incorporato. Il sistema di alimentazione di aria secondaria si trova nel coperchio della testa del cilindro.
- Il sistema di alimentazione aria secondaria introduce aria fresca nei gas di scarico nel condotto di scarico. L'aria secondaria è inviata nel condotto di scarico tutte le volte che c'è un impulso di pressione negativa nel sistema di scarico. Questa carica d'aria secondaria trasforma una notevole quantità di idrocarburi e di monossido di carbonio in anidride carbonica, un gas relativamente innocuo, e vapore acqueo.

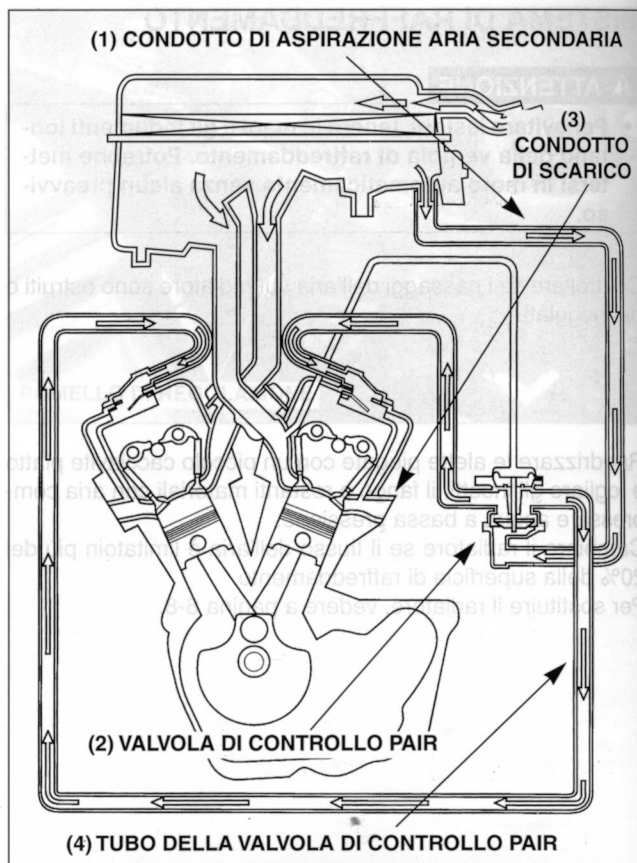
Togliere il serbatoio del carburante (pagina 2-11).

Controllare i manicotti e i tubi di entrata dell'aria secondaria (PAIR) e il condotto di scarico, per vedere se presentano deterioramento, danni o giunzioni lente. Accertarsi che i manicotti non presentano crepe o lacerazioni.

NOTA

- Se i manicotti presentano dei segni di danneggiamento dovuto al calore, controllare la valvola di ritegno PAIR nella valvola di controllo PAIR per individuare eventuali danni.

Controllare i manicotti di dispersione dell'aria tra il filtro dell'aria e a valvola di controllo PAIR, per vedere se presentano segno di deterioramento, di danni o se i raccordi sono lenti. Accertarsi che i manicotti non siano storti, bloccati o screpolati.



AVVERTENZA

- Accertarsi di utilizzare la miscela adeguata di anti-congelante e acqua distillata per proteggere il motore.
- Utilizzare acqua distillata. Se si usa acqua normale, il motore si può arrugginire o corrodere.

Controllare se vi sono perdite di refrigerante se il livello di refrigerante diminuisce molto velocemente.



CATENA DI TRASMISSIONE

CONTROLLO DELLA CATENA DI TRASMISSIONE

⚠ ATTENZIONE

- Non eseguire controlli né regolazioni della catena di trasmissione con il motore in moto.

Posizionare l'interruttore di accensione in posizione "OFF", tenere la motocicletta dritta e mettere il cambio in folle. Controllare la tensione della catena di trasmissione nel punto più basso, a uguale distanza dalle ruote dentate.

Tensione standard: 35 - 45 mm



REGOLAZIONE DELLA CATENA DI TRASMISSIONE

Allentare il dado del perno ruota.

Allentare i due controdati e girare quanto basta i due dadi di regolazione.

AVVERTENZA

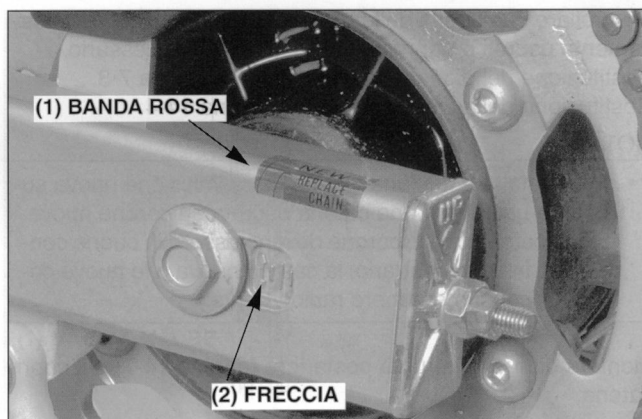
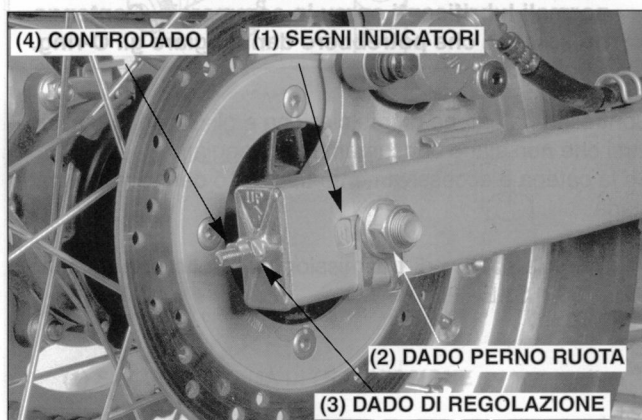
- Assicurarsi che i due segni indicatori della stessa posizione siano allineati con i bordi posteriori dei fori situati su i due lati del forcellone.

Serrare il dado dell'asse ruota posteriore.

Coppia di Serraggio: 100 N•m (9,5 kgf•m)

Serrare i dadi di regolazione sui coperchietti del forcellone.
Serrare i due controdati.

Controllare il contrassegno di usura della catena. Se la banda rossa del contrassegno è sulla stessa linea della freccia del regolatore dopo che la catena è stata regolata, occorre sostituire la catena.



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

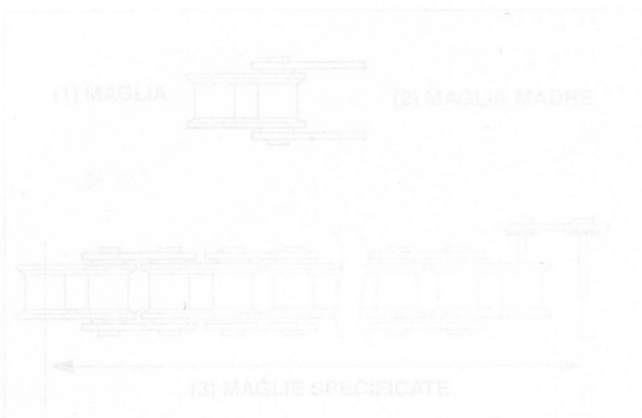
NOTA

- Quando si contano le maglie della catena cominciare dalla maglia madre:

MAGLIE SPECIFICATE: 110 maglie

CATENA DI RICAMBIO: DID 52SHV

RK525PO2L



Se la catena di trasmissione è eccessivamente sporca, occorre pulirla prima di lubrificarla.

Smontare la ruota posteriore (pagina 14-3)

Togliere la protezione delle ruote dentate di trasmissione e copricatena.

Pulire la catena di trasmissione con Kerosene non infiammabile per non danneggiare gli O-ring; asciugarla con una pellerina di daino asciutta.

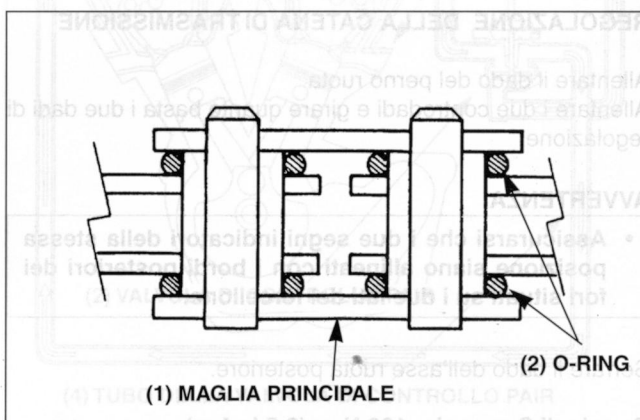
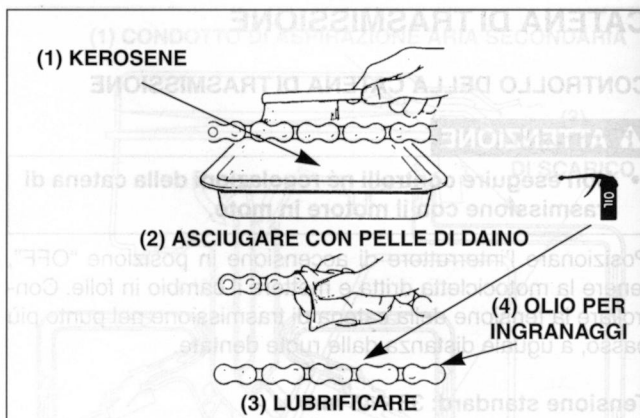
AVVERTENZA

- **Non utilizzare strumenti di pulizia a vapore o ad alta pressione né lubrificanti spray per catene, perché potrebbero danneggiare gli O-ring. Non utilizzare i normali lubrificanti spray in commercio. Contengono solventi che potrebbero danneggiare gli O-ring.**

Controllare la catena di trasmissione e gli O-ring, per assicurarsi che non siano consumati o danneggiati.

Se la catena è eccessivamente usurata o danneggiata, cambiarla.

Verificare la catena di trasmissione con olio per ingranaggi SAE - 80 o SAE - 90.



Controllare che i denti delle ruote dentate non siano eccessivamente usurati o danneggiati; sostituite se necessario.

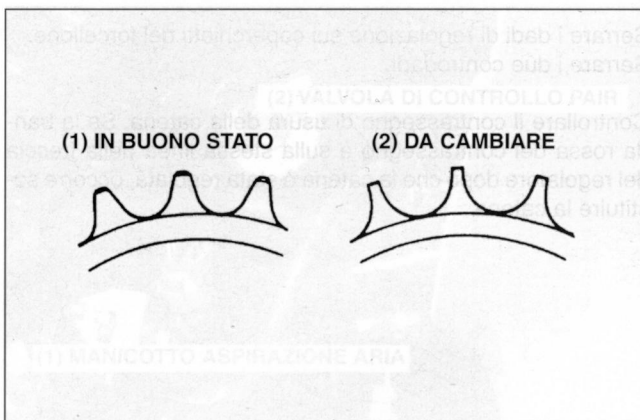
Sostituzione del pignone di trasmissione: pagina 7-3.

Sostituzione della corona condotta: pagina 14-4.

NOTA

- Non installare mai una catena di trasmissione nuova su corone usurate, o una catena usurata su corone nuove. Sia la catena che le corone devono essere in buone condizioni; in caso contrario, la catena nuova o le nuove corone si consumerebbero rapidamente.

Montare di nuovo la ruota posteriore (pagina 14-7) e il copricatena.



SOSTITUZIONE

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

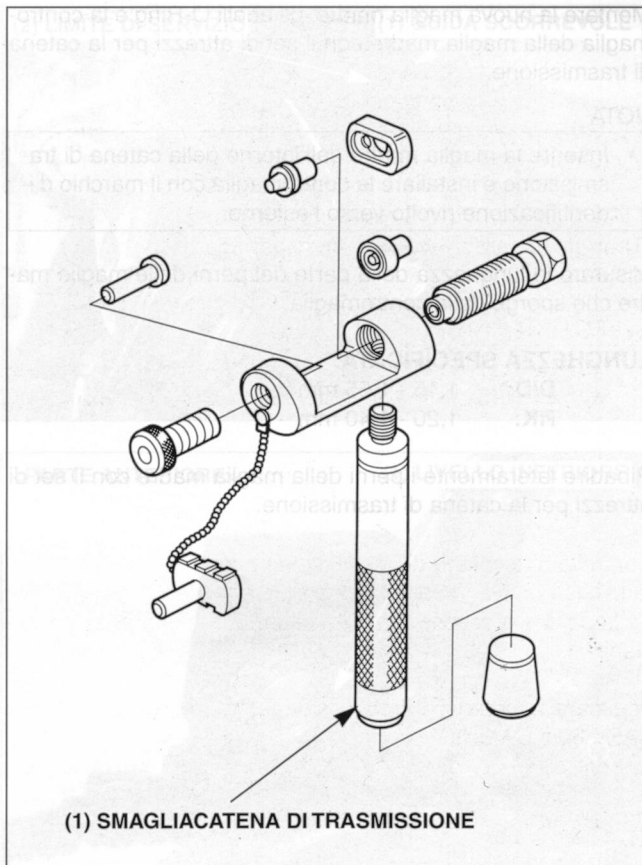
Allentare la catena di trasmissione.
Assemblare l'attrezzo speciale.

ATTREZZO:

Set attrezzi catena di trasmissione: 07HMH-MR10103

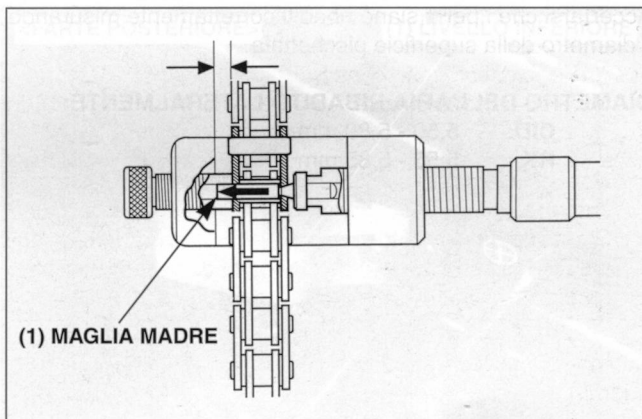
NOTA

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



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

Rimuovere la catena di trasmissione.

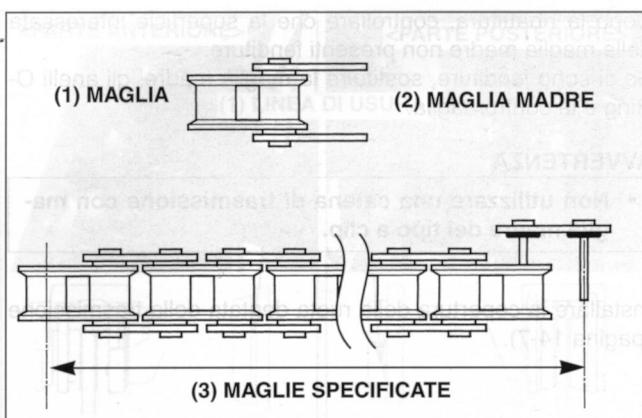


Togliere le maglie in eccesso dalla nuova catena con il set di attrezzi per la catena di trasmissione.

NOTA

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

MAGLIE SPECIFICATE: 110 maglie
CATENA DI RICAMBIO: DID 525HV
RK525ROZ1



Montare la nuova maglia madre, gli anelli O-Ring e la contromaglia della maglia madre con il set di attrezzi per la catena di trasmissione.

NOTA

- Inserire la maglia madre dall'interno della catena di trasmissione e installare la contromaglia con il marchio d'identificazione rivolto verso l'esterno.

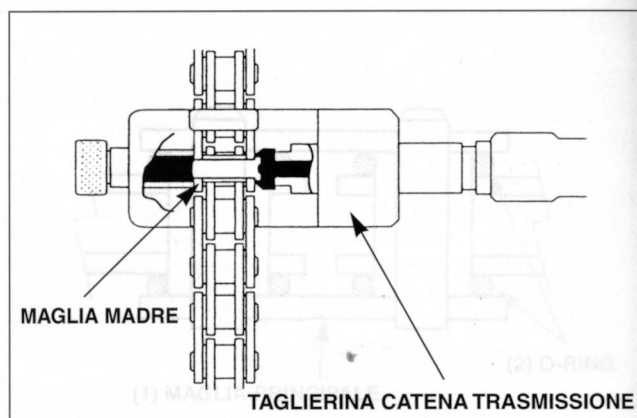
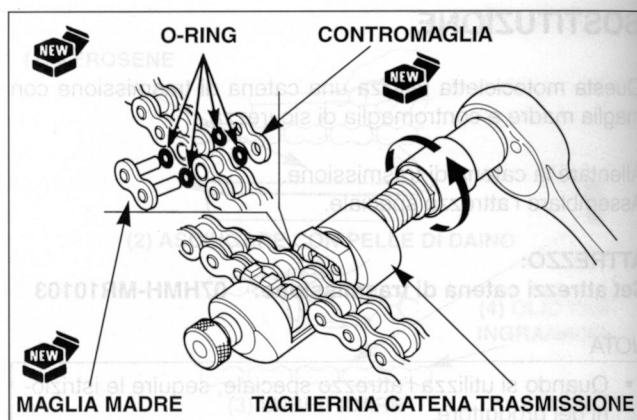
Misurare la lunghezza della parte dei perni delle maglie madre che sporge dalla contromaglia.

LUNGHEZZA SPECIFICATA:

DID: 1,15 - 1,55 mm

RK: 1,20 - 1,40 mm

Ribadire lateralmente i perni della maglia madre con il set di attrezzi per la catena di trasmissione.

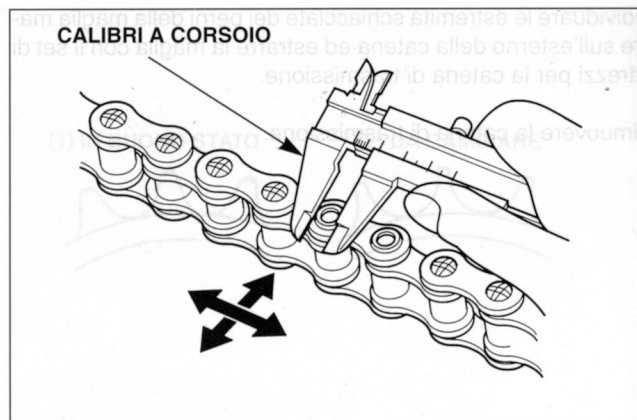


Accertarsi che i perni siano ribaditi correttamente misurando il diametro della superficie picchettata.

DIAMETRO DELL'ARIA RIBADITO LATERALMENTE:

DID: 5,50 - 5,80 mm

RK: 5,55 - 5,85 mm



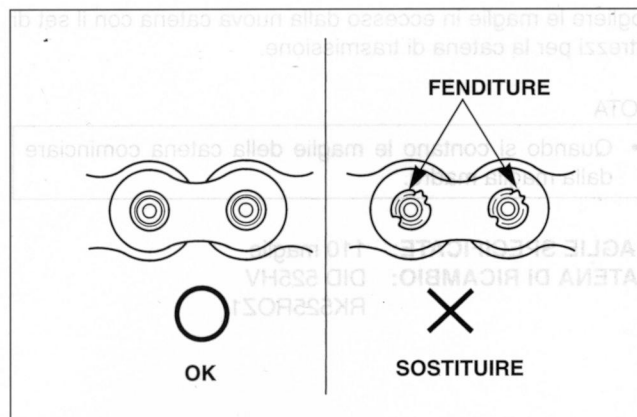
Dopo la ribattitura, controllare che la superficie interessata della maglia madre non presenti fenditure.

Se ci sono fenditure, sostituire la maglia madre, gli anelli O-Ring e la contromaglia.

AVVERTENZA

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

Installare la copertura della ruota dentata della trasmissione (pagina 14-7).



GUIDA DELLA CATENA DI TRASMISSIONE

Controllare che la guida della catena di trasmissione non sia usurata o danneggiata.

Canbiare la guida della catena di trasmissione se lo spessore supera il limite di servizio.

AVVERTENZA

- Se la guida scorrevole della catena si consuma nel punto inferiore del forcellone oscillante, la catena si consumerà a causa dell'attrito con il forcellone oscillante.



LIQUIDO DEI FRENI

Controllare il livello del liquido dei freni, anteriore e posteriore.

Se il livello si avvicina al segno di livello minimo, togliere il coperchio e il diaframma.

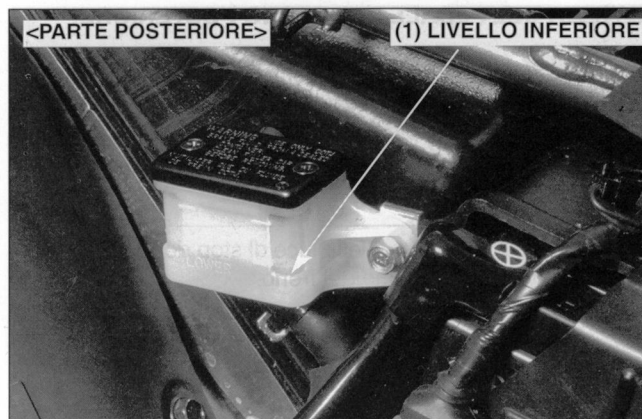
Riempire il serbatoio con LIQUIDO DEI FRENI DOT 4 fino al livello superiore.

Se il livello è basso, controllare che il sistema non abbia perdite.

AVVERTENZA

- Non togliere prima di aver sistemato il nella posizione che consente di riempire il serbatoio.
- Una volta tolto il coperchio, evitare di utilizzare la leva del freno. Quando si preme la leva, fuoriesce un getto di liquido dei freni.
- Non mischiare liquidi di tipo diverso, dato che potrebbero essere incompatibili.

Consultare la sezione 14 per eseguire lo spurgo dei freni.



USURA DELLA PASTIGLIA DEL FRENO

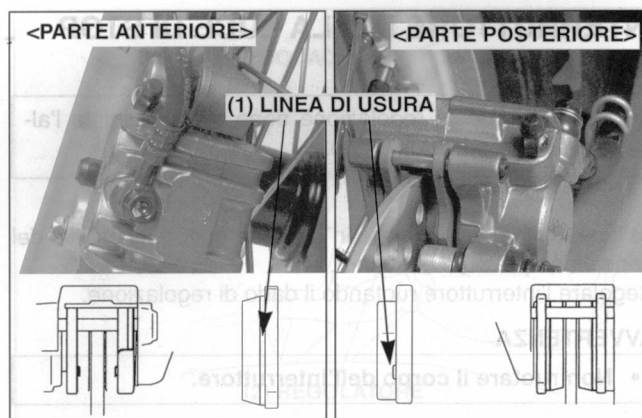
USURA DELLA PASTIGLIA DEL FRENO

Controllare l'usura delle pastiglie del freno guardando attraverso la fessura.

Sostituire le pastiglie dei freni se la linea di usura delle pastiglie raggiunge il bordo, del disco del freno.

AVVERTENZA

- Sostituire sempre le pastiglie del freno in coppia, per garantire una pressione uguale sul disco.



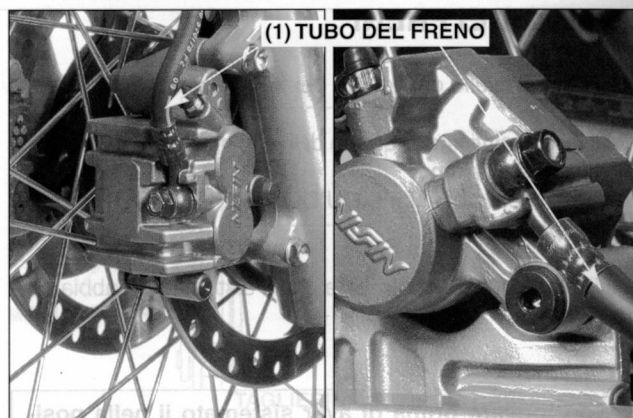
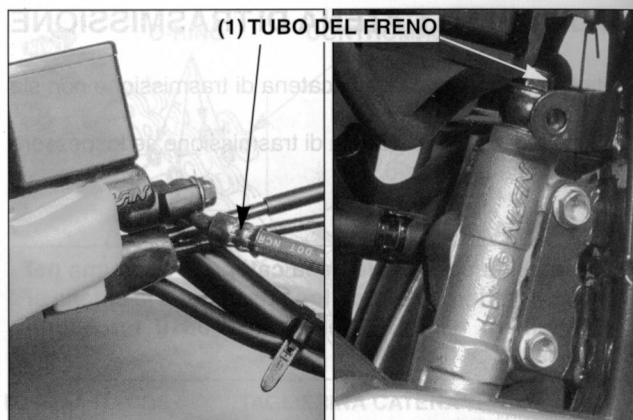
SISTEMA FRENANTE

ISPEZIONE

Premere energicamente la leva o il pedale del freno e controllare che non sia penetrata aria nel sistema. Se la leva o il pedale sono lenti o cedevoli quando vengono azionati, spurgare l'aria dal sistema.

Controllare se il tubo o i raccordi dei freni presentano segni di deterioramento, spaccature o perdite. Serrare tutti i dispositivi di fissaggio lenti. Sostituire i manicotti e i raccordi se necessario.

Vedere a pagina 15-14 la procedura di spurgo dei freni.

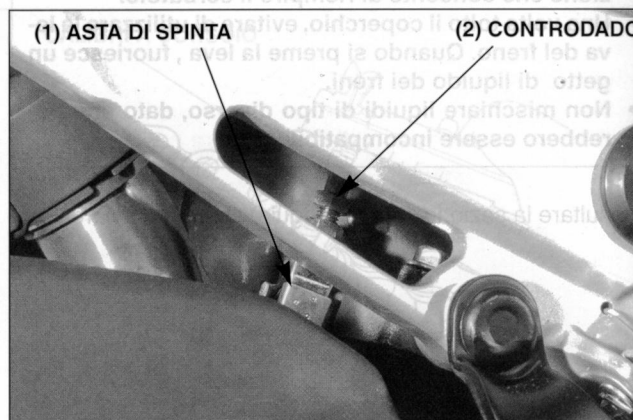


ALTEZZA DEL PEDALE DEL FRENO POSTERIORE

Controllare l'altezza del pedale del freno posteriore. Per regolare l'altezza del pedale del freno, allentare il controdado e ruotare l'asta spinta del cilindro principale; serrare poi il controdado.

NOTA

- Regolare l'interruttore della luce di stop dopo aver regolato l'altezza del pedale del freno.



INTERRUTTORE DELLA LUCE DI STOP

NOTA

- Eseguire questa regolazione dopo aver regolato l'altezza del pedale del freno.

La luce di stop deve entrare in funzione quando il pedale del freno viene premuto di 10 mm.

Regolare l'interruttore ruotando il dado di regolazione.

AVVERTENZA

- Non ruotare il corpo dell'interruttore.



REGOLAZIONE DEL FARO

AVVERTENZA

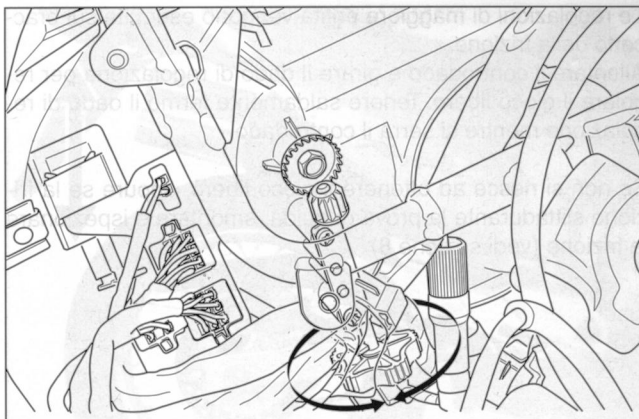
- Un faro regolato male può abbagliare i conducenti che incrociano il veicolo, potrebbe fornire una illuminazione insufficiente della strada.

NOTA

- Regolare il fascio del fanale in ottemperanza alle leggi e alle norme locali.

Sistemare la motocicletta su una superficie livellata.

Regolare verticalmente il fascio di luce del fanale girando il pomello di regolazione verticale del fanale. Girando in senso orario, il fascio si muove all'insù.



SISTEMA DELLA FRIZIONE

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

Per posizionare la ghiera di regolazione in posizione standard,

Gioco Libero: 10-20 mm

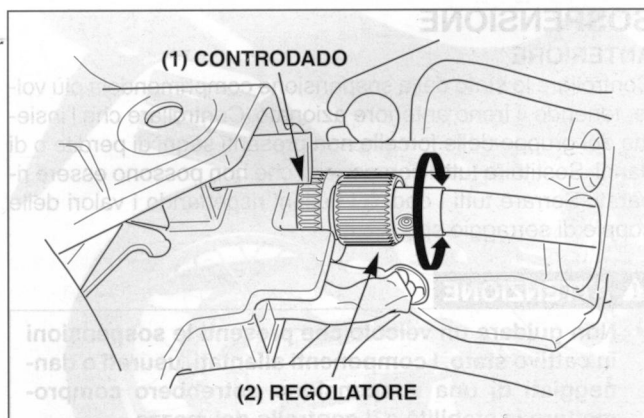
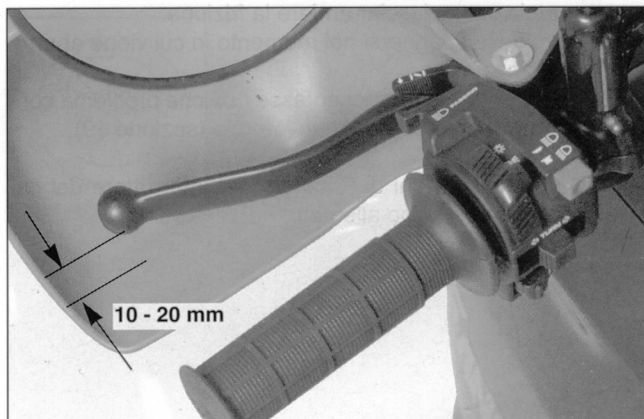
Regolare nel modo seguente:

Le regolazioni di minore entità si eseguono con il regolatore. Serrare il controdado.

AVVERTENZA

- Se il regolatore rimane troppo lontano e fa presa su una parte troppo piccola della filettatura, può danneggiarsi.

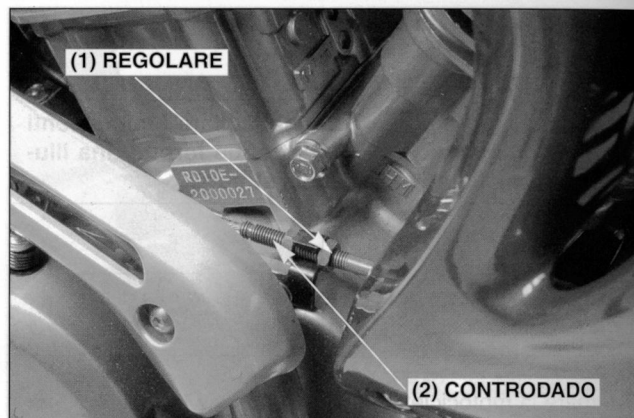
Se il regolatore viene ruotato all'infuori, vicino al limite, e non si riesce a raggiungere il gioco corretto, girare il regolatore tutto all'indietro e poi di un altro giro all'infuori. Serrare il controdado ed effettuare una regolazione di maggiore entità come indicato qui di seguito.



Le regolazioni di maggiore entità vengono eseguite sul braccetto della frizione.

Allentare il controdado e girare il dado di regolazione per regolare il gioco libero. Tenere saldamente fermo il dado di regolazione mentre si serra il controdado.

Se non si riesce ad ottenere il gioco libero, oppure se la frizione slittadurante la prova di guida, smontare e ispezionare la frizione (vedi sezione 8)



CAVALLETTO LATERALE

Sistemare la motocicletta su una superficie livellata.

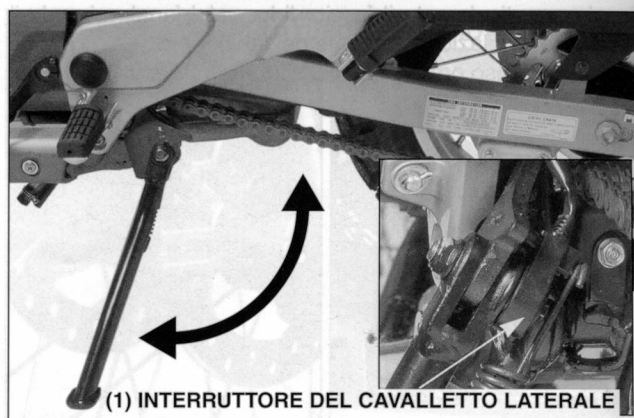
Controllare che la molla del cavalletto laterale non sia danneggiata e non abbia perso tensione. Verificare che il gruppo del cavalletto laterale possa muoversi liberamente e lubrificare il perno del cavalletto laterale se necessario. Accertarsi che il cavalletto laterale non sia piegato.

Controllare che il sistema di spegnimento dell'accensione del cavalletto laterale:

- Tenere verticale la motocicletta collocando un supporto idoneo sotto il motore.
- Avviare il motore con il cambio in folle, inserire poi una marcia senza lasciar andare la frizione.
- Il motore deve spegnersi nel momento in cui viene aperto il cavalletto laterale.

Nel caso in cui il sistema presentasse qualche problema controllare l'interruttore del cavalletto laterale (sezione 19).

Controllare che i bulloni di fissaggio dell'interruttore del cavallettolaterale non siano allentati.



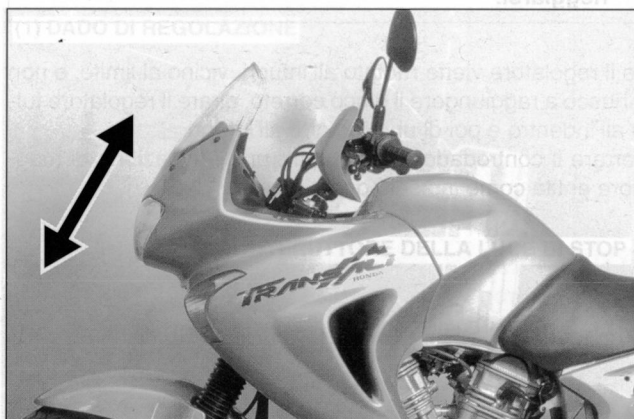
SOSPENSIONE

ANTERIORE

Controllare lo stato della sospensione comprimendola più volte, tenendo il freno anteriore azionato. Controllare che l'insieme del gruppo delle forcelle non presenti segni di perdite o di danni. Sostituire tutti i componenti che non possono essere riparati. Serrare tutti i dadi e i bulloni rispettando i valori delle coppie di serraggio specificate.

⚠ ATTENZIONE

- Non guidare un veicolo che presenti le sospensioni in cattivo stato. I componenti allentati, usurati o danneggiati di una sospensione potrebbero compromettere la stabilità e il controllo del mezzo.



POSTERIORE

Controllare lo stato dei componenti della sospensione comprimendola più volte.

Controllare l'insieme del gruppo della sospensione, per verificare che tutti i componenti del gruppo siano montati correttamente e che nessuno di questi sia danneggiato o deformato.

Serrare tutti i dadi e i bulloni rispettando i valori delle coppie di serraggio specificate.

Sistemare il veicolo su un supporto per tenere la ruota posteriore sollevata.

Muovere lateralmente la ruota posteriore con forza per verificare se il perno del forcellone oscillante o i cuscinetti della ruota sono usurati.

Nel caso in cui siano eccessivamente usurati, sostituirli.

Controllare tutto il gruppo della sospensione per verificarne il corretto montaggio e che non vi siano dei componenti danneggiati o deformati.

Serrare tutti i dadi e i bulloni alle corrispondenti coppie di serraggio specificate.

⚠ ATTENZIONE

- L'assemblaggio dell'ammortizzatore posteriore comprende un'unità che contiene gas nitrogeno ad alta pressione. Non tentare di smontare, scollegare o riparare l'unità, potrebbe verificarsi un'esplosione con concreti rischi di danni fisici.
- Anche la foratura dell'unità o la sua esposizione al fuoco possono causare un'esplosione con concreti rischi di danni fisici.

REGOLAZIONE DEL FRENO IDRAULICO IN COMPRESSIONE

Per diminuire (SOFT):

Ruotare la ghiera di regolazione in senso antiorario verso SOFT per un carico leggero e condizioni della strada buone.

Per aumentare (HARD):

Ruotare la ghiera di regolazione in senso orario verso HARD per una maggiore rigidità e strade in brutte condizioni.

Per posizionare la ghiera di regolazione in posizione standard, procedere come segue:

1. Ruotare la ghiera di regolazione ammortizzazione in senso orario fino a fondo corsa (sistemandola senza forzare). Questa è la configurazione più rigida.
2. Per mettere la ghiera di regolazione in posizione standard ruotarla in senso antiorario per circa un giro in modo che le sue tacche di segnalazione siano allineate a quelle di riferimento.

DADI BULLONI E DISPOSITIVI DI FISSAGGIO

Controllare che tutti i dadi, i bulloni, e le viti del telaio siano serrati alle corrispondenti coppie di serraggio (pagina 1-14) agli intervalli indicati nel Programma di Manutenzione.

Verificare che le coppiglie, le clip di sicurezza, le fascette dei manicotti e i tiranti dei cavi siano tutti al loro posto e saldamente fissati.

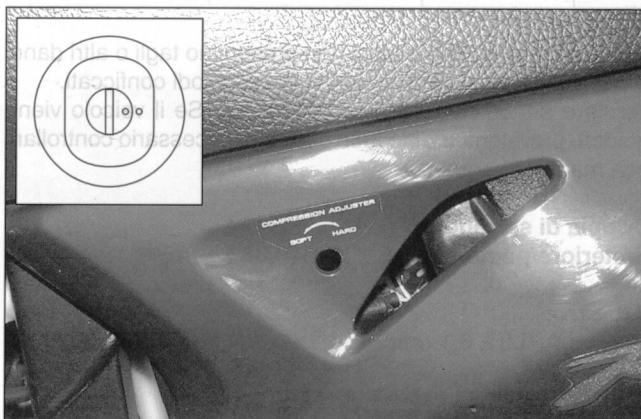
RUOTE/PNEUMATICI

Assicurarsi che la forcella non si muova, quindi sollevare la ruota anteriore e controllarne il gioco. Girare la ruota e controllare che giri in modo uniforme, senza produrre rumori anomali.

Se si individuano dei difetti, ispezionare i cuscinetti delle ruote. Sistemare saldamente la motocicletta e sollevare da terra la ruota posteriore.

Controllare sia il gioco della ruota che quello del perno del forcellone oscillante.

Girare la ruota e verificare che giri in modo uniforme, senza produrre rumori anomali.



Se si sospetta l'esistenza di qualche anomalia, controllare i cuscinetti della ruota posteriore.

NOTA

- Dato che il perno del forcellone oscillante è incluso in questa verifica, accertarsi con sicurezza dell'ubicazione del gioco, cioè se si tratta dei cuscinetti delle ruote o del perno del forcellone oscillante.

Controllare la pressione di ogni pneumatico con un manometro.

NOTA

- La pressione dei pneumatici deve essere controllata A FREDDO.

PRESSIONE E DIMENSIONI RACCOMANDATE DEI PNEUMATICI

		Anteriore	Posteriore
Dimensioni del pneumatico		90 / 90 - 21 54S	120 / 90 - 17 64S
Pressione del pneumatico a freddo kPa (kgf/cm ²)	Pilota	200 (2,00)	200 (2,00)
	Pilota Passeggero	200 (2,00)	225 (2,25)

Controllare che i pneumatici non presentino tagli o altri danni e che sulla loro superficie non vi siano chiodi conficcati. Tendere periodicamente i raggi di ruota. Se il veicolo viene guidato prevalentemente fuori strada, è necessario controllarli con maggior frequenza.

Coppia di serraggio:

(anteriore/posteriore): 3,7 N•m (0,38 kgf•m)

Attrezzo:

Chiave A, 5,8 x 6,1 mm

07701-0020300

CUSCINETTI DELLA TESTA DELLO STERZO DELLO STERZO

NOTA

- Controllare che i cavi di controllo non ostacolino la rotazione del manubrio.

Sollevare da terra la ruota anteriore.

Verificare che il manubrio giri liberamente.

Se il manubrio non si muove in modo equilibrato, oppure se la sua corsa risulta ostacolata o effettua movimenti verticali, regolare i cuscinetti della testa dello sterzo, girando il dado di regolazione della testa dello sterzo, girando il dado di regolazione della testa dello sterzo con una chiave a dente (pagina 13-19).

