

MANUALE D'OFFICINA
WORKSHOP MANUAL
MANUEL D'ATELIER
WERKSTATTHANDBUCH
MANUAL DE OFICINA

ELEFANT 750

Variante al manuale di officina N° 8000 74063

Variant to the workshop manual N° 8000 74063

Variante au manuel d'atelier N° 8000 74063

Variante zum Werkstatthandbuch N° 8000 74063

Variante al manual de taller N° 8000 74063

Part. N. 8000 76768

CAGIVA

Manuale d'officina
Workshop Manual
Manuel d'Atelier
Werkstatthandbuch
Manual de oficina

ELEFANT 750

Variante al manuale di officina N° 8000 74063
Variant to the workshop manual N° 8000 74063
Variante au manuel d'atelier N° 8000 74063
Variante zum Werkstatthandbuch N° 8000 74063
Variante al manual de taller N° 8000 74063

Copyright by
CAGIVA TRADING S.p.A.
Via A. Cavalieri, Ducale, 3
40132 Borgo Panigale - Bologna - Italy

Copyright by
CAGIVA Motorcycles S.p.A.
21100 Sirmione - Varese - Italy

1. Edizione
Printed in Italy
Stampato N° Front No. - Imprimé N° - Druckschrift Nr. - Impreso N° 8000 76768



Sommario

Generalità	A
Manutenzione	B
Registrazioni e regolazioni	D
Operazioni generali	E
Scomposizione motore	F
Revisione motore	G
Ricomposizione motore	H
Sospensioni e ruote	I
Freni	L
Impianto elettrico	M
Disinnesto frizione a comando idraulico	N
Carburatore	O
Attrezzatura specifica	W
Coppie di serraggio	X
Indice analitico	Z

Index

Notes générales	A
Entretien	B
Règlages et calages	D
Opérations générales	E
Décomposition moteur	F
Revision moteur	G
Récomposition moteur	H
Suspensions et roues	I
Freins	L
Installation électrique	M
Débrayage à commande hydraulique	N
Carburateur	O
Outils spécial	W
Couples de serrage	X
Index analytique	Z

Summary

General	A
Maintenance	B
Adjustments	D
General operations	E
Engine disassembly	F
Engine overhauling	G
Engine re-assembly	H
Suspensions and wheels	I
Brakes	L
Electric system	M
Hydraulic control clutch release	N
Carburetor	O
Specific tools	W
Torque wrench settings	X
Analytical index	Z

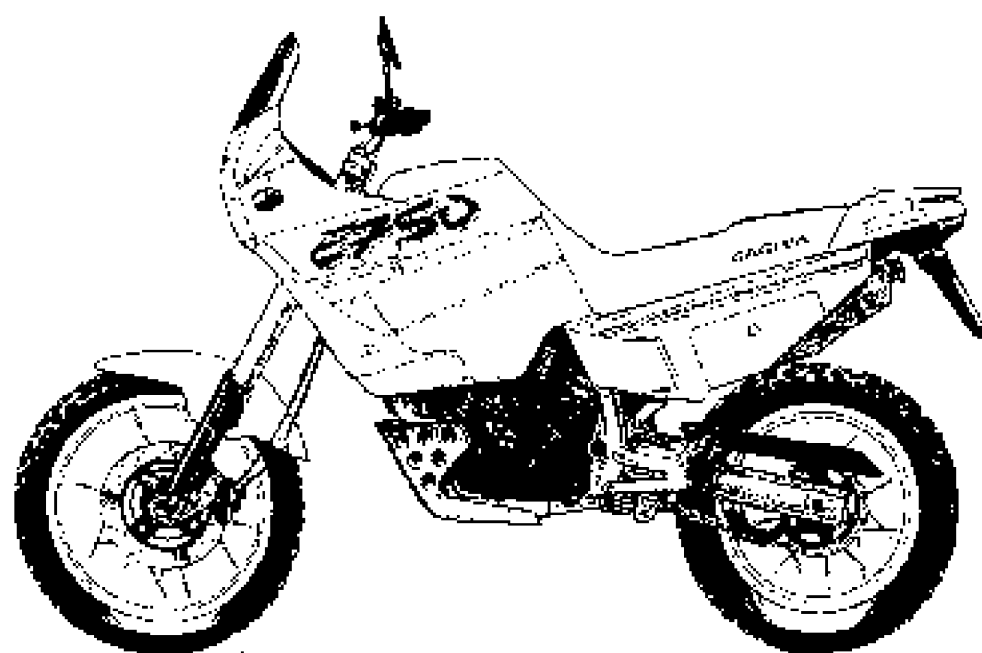
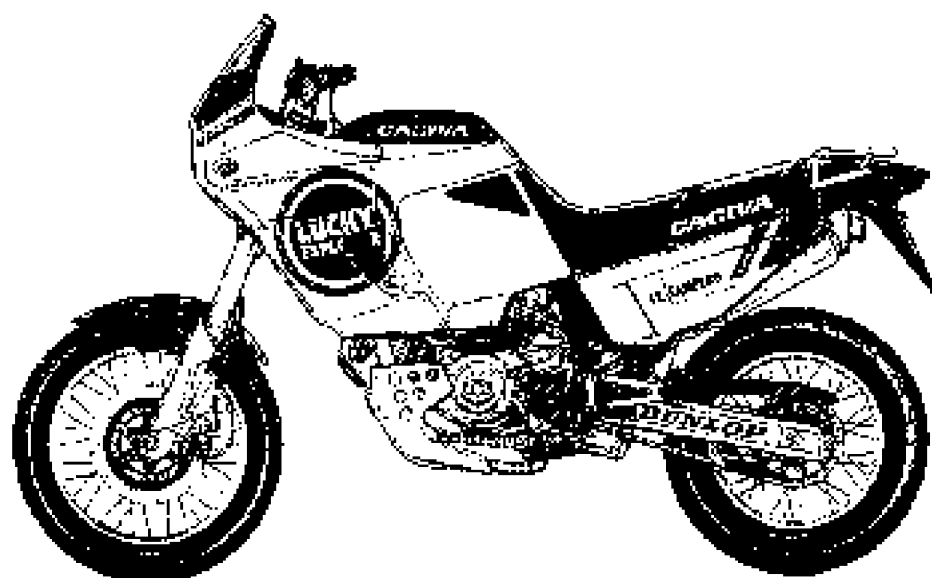
Inhaltsverzeichnis

Allgemeines	A
Wartung	B
Einstellungen	D
Allgemeine arbeiten	E
Motorausbau	F
Motorüberholung	G
Widerzusammenbau des motors	H
Anfuengung und raeder	I
Bremsen	L
Elektrische anlage	M
Ausschalten hydraulischer Kupplung	N
Vergaser	O
Spezifische Ausrüstung	W
Anziehmoment	X
Sachregister	Z

Indice

Generalidades	A
Mantenimiento	B
Ajustes y regulaciones	D
Operaciones generales	E
Desmontaje motor	F
Revisión motor	G
Recomposición motor	H

Suspensión y ruedas	I
Frenos	L
Sistema eléctrico	M
Desembrague de accionamiento hidraulico	N
Carburador	O
Herramiental específica	W
Pares de torsión	X
Indice analítico	Z



**MOTORE**

Potenza (CV/kW) a 12.000 giri/min	80/58
Cilindrata (cc)	599,5
Cilindrata totale (cc)	2399,5
Rapporto di compressione	12,9:1
Potenza massima (CV/kW) a 10.000 giri/min	72/52
Velocità massima (km/h)	200
Velocità a 100 km/h (s)	7,3
Velocità a 120 km/h (s)	9,3
Velocità a 140 km/h (s)	10

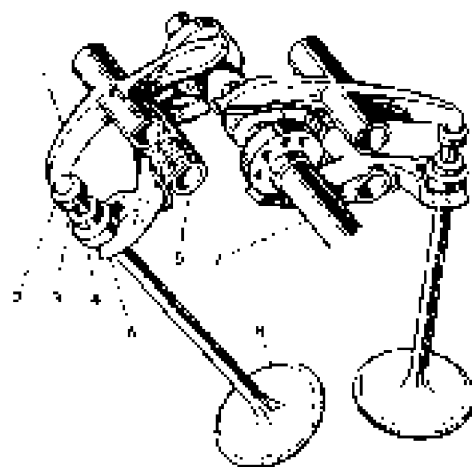
IMPORTANTE: in caso di variazioni di temperatura, la velocità massima può variare di +/- 20 km/h.

DISTRIBUZIONE

Il New TOP FIVE A/C ha la valvola d'aspirazione comandata a pignone, la valvola di chiusura a due valvole comandate a pignone, e la valvola di scarica a pignone a quattro valvole. La distribuzione include anche la valvola di aspirazione a pignone a tre vie a pignone.

Schema distribuzione desmodromica

1. Valvola di aspirazione a pignone
2. Pignone di aspirazione
3. Semiasse
4. Valvola di aspirazione a pignone a tre vie
5. Valvola di aspirazione a pignone a tre vie
6. Valvola di aspirazione a pignone a tre vie
7. Valvola di aspirazione a pignone a tre vie
8. Valvola di aspirazione a pignone a tre vie



La regolazione della distribuzione è stata ottimizzata per la massima potenza e la massima elasticità.

Valvola di aspirazione: Ø 27 mm

Apertura massima (mm)	20,5
Chiusura (mm)	20,5

Valvola di scarica: Ø 25 mm

Apertura massima (mm)	19,5
Chiusura (mm)	19,5

Il pignone di aspirazione è a tre vie e pignone a tre vie a pignone a tre vie.

Bilanciere di apertura:

Apertura (mm)	10,5-12,5
Chiusura (mm)	10,5-12,5

Bilanciere di chiusura:

Apertura (mm)	10,5-12,5
---------------	-----------

Alzata valvole:

Apertura (mm)	10,5-12,5
Chiusura (mm)	10,5-12,5

ALIMENTAZIONE

Il pignone di aspirazione è a tre vie e pignone a tre vie.

Apertura (mm)	10,5-12,5
Chiusura (mm)	10,5-12,5



ACCENSIONE

Avvolgere l'elica a mano con la chiave.

Avviso: **NON** usare la chiave per avvitare o svitare il coperchio. <<OLIVAN

Amperaggio: 1000/1200

limite 1700 giri ± 200

da 1700 a 2600 giri ± 300 progressivo fino a 3200 giri.

3 cartelle medie (rate di assorbimento).

Candele

Marca: CHAMPION FAJ 17

Distanza tra gli elettrodi: 0,6 mm

Impianto alimentazione.

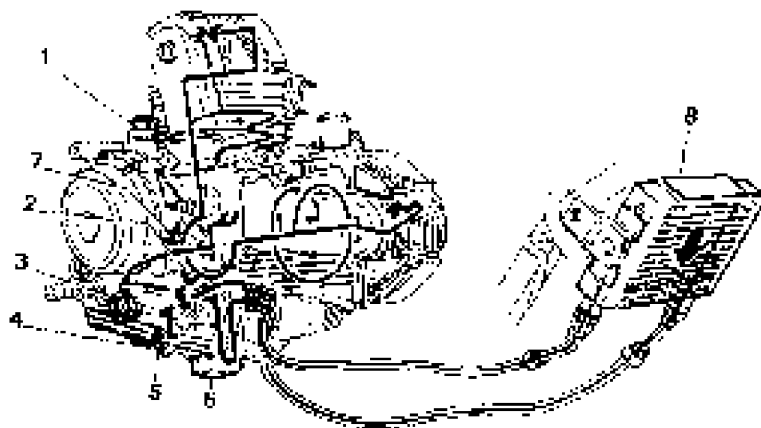
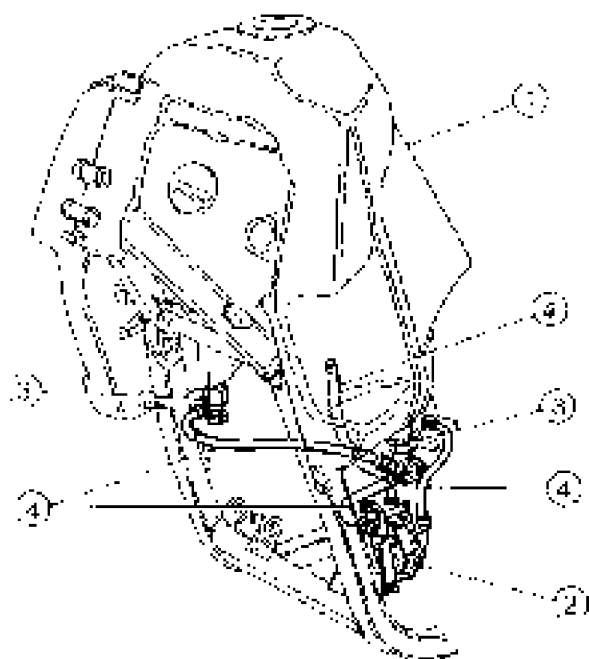
- 1) Benzina e olio misto
- 2) Benzina carburante
- 3) Filtri carburante
- 4) Iniezione

LUBRIFICAZIONE

A motore con pompe ad iniezione, l'olio viene distribuito automaticamente in tutti i punti di lubrificazione e lubrificazione.

Impianto di lubrificazione.

- 1) Filtri olio (sostituirli con olio nuovo).
- 2) Filtri olio (sostituirli con olio nuovo).
- 3) Filtri olio (sostituirli con olio nuovo).
- 4) Filtri olio (sostituirli con olio nuovo).
- 5) Filtri olio (sostituirli con olio nuovo).
- 6) Filtri olio (sostituirli con olio nuovo).
- 7) Filtri olio (sostituirli con olio nuovo).
- 8) Filtri olio (sostituirli con olio nuovo).



**ENGINE**

Bore	3.464 in.
Stroke	2.42 in.
Compression ratio	13.632:1
Max. power (as indicated)	24 kW (33.1 hp)
Max. engine speed	7,000 rpm
Max. torque	9.000 kgm

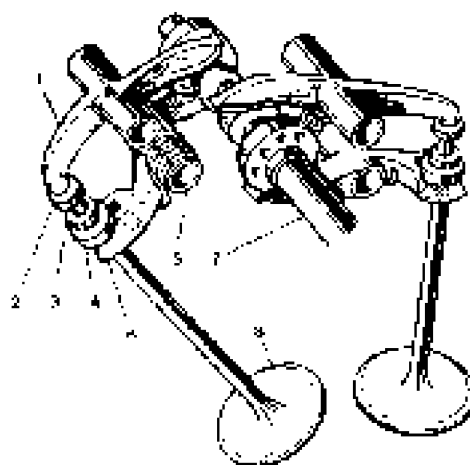
IMPORTANT Under no circumstances must the engine be over-revved (9,000 rpm).

VALVE TIMING

The **DESMODROMIC** (valve) with two valves (inlet and exhaust), controlled by four rocker arms (two opening rocker arms and two closing rocker arms) and pushrods (inlet) is controlled by the camshaft through the dual gear, pulley and rocker shaft.

The Desmodromic Valve Gear System

- 1) Opening rocker arm support
- 2) Opening rocker arm adjuster
- 3) Pushrod
- 4) Closing rocker arm adjuster
- 5) Pushrod
- 6) Closing rocker arm (lower)
- 7) Camshaft
- 8) Valve



For valve timing, please refer to diagram of the adjustment procedure with a sample 0.04 in. (0.0075 in.)

Inlet valve: 0.04 in. (0.0075 in.)

Open before TDC 2.42 in. (61.7 mm)

Close after TDC 2.42 in. (61.7 mm)

Exhaust valve: 0.04 in. (0.0075 in.)

Open before BDC 2.42 in. (61.7 mm)

Separation clearance of valve supports with cold engine must be

Opening rocker arm:

Inlet 0.04 in. (0.0075 in.)

Exhaust 0.04 in. (0.0075 in.)

Closing rocker arm:

Exhaust 0.04 in. (0.0075 in.)

Valve lift:

Measurements with a feeler gauge 0.04 in.

Inlet 0.04 in. (0.0075 in.)

Exhaust 0.04 in. (0.0075 in.)

FUEL SYSTEM

Injection system by digital injection

Injection pump: 12.000 cc BDA 36-3-43
with desmodromic control



GENERAL

IGNITION

The inductive spark is of the electronic type.

Make ... **CHAMPION** ... **6700-5A15**

Automatic timing advance
up to 2000 rev = 200°

1700 to 2600 rev = 300° progressive up to 32° B.T.D.C.

Control by a dashpot light

Spark plugs

Make ... **CHAMPION** ... **6700-5A15**
Electrode gap ... **0,6** ... **0,020 in**

Feeding system.

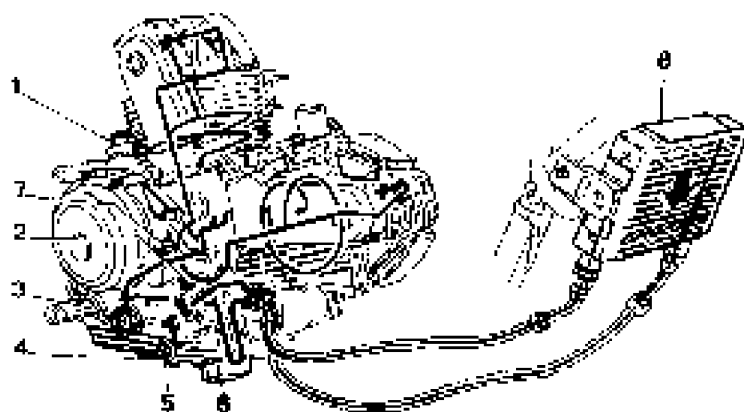
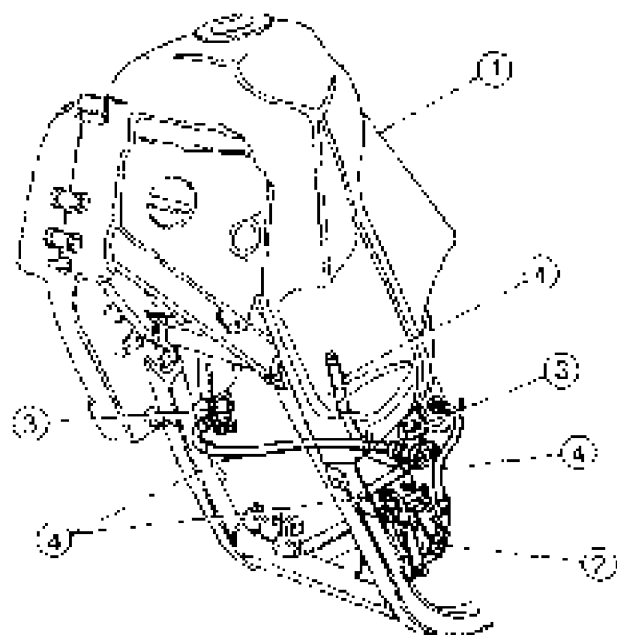
- 11 Fuel tank
- 21 Fuel pump
- 31 Fuel cock
- 41 Filter

LUBRICATION

Pressure lubrication with gear pump and warning or indicator for
oil level, delivery cartridge filter and low pressure warning light
located on the dashboard.

The system consists of:

- 11 Oil pump for all-weather gases with timer
- 21 Oil level plug
- 31 Valve and relief
- 41 Oil drain plug
- 51 Gauge for oil level
- 61 Oil filter cartridge
- 71 Pressure light
- 81 Cooling fan motor





GENERAL

Battery: 12V 16 Ah

Alternator: 3V 3500W

Electronic adjuster: Protected by a 25 A fuse

Start motor: 12V 60/40W

Rear lamp: lamp 12V 21 W for stop signaling, tail light and number plate lighting 12V 10W

FUSES

The fuses (amp 25 A) (n. 2) (score fuses) for electric system protection are inserted in a special box of the dashboard.

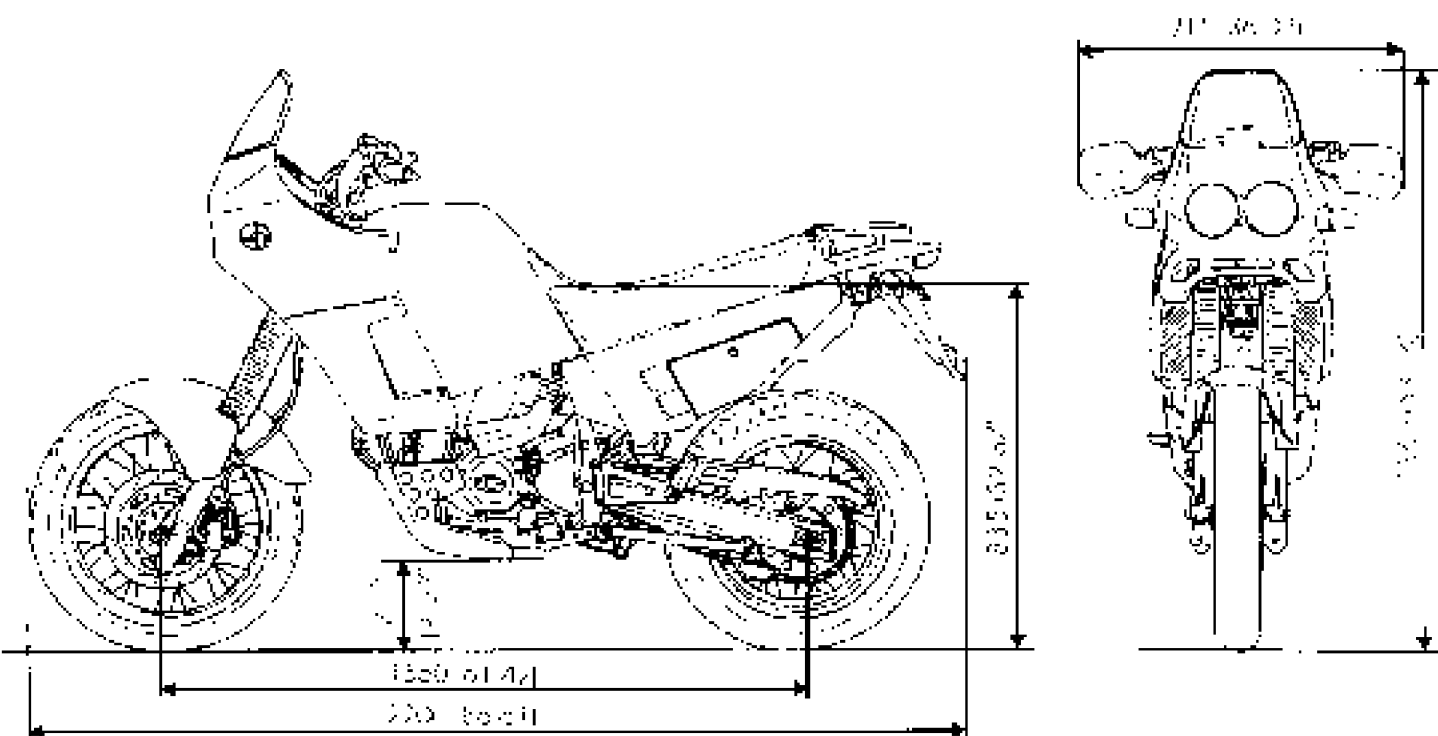
PERFORMANCE DATA

Maximum speed in any gear should be achieved only after a correct tuning in carried out with the motorcycle properly serviced.
Max speed 110 km/h (68 mph)

WEIGHTS

Dry weight 288 kg (635 lb)
Ready to ride weight 310 kg (683 lb)

OVERALL DIMENSIONS mm [in.]



REFUELLINGS

Fuel tank, 17.0 l (4.5 gal) (reserve included)

Oil tank (oil quantity depending on oil)

Fuel tank

Front brake oil tank

Rear brake oil tank

Water tank

Chain

Oil (engine and revolution and other ropes)

Drive oil (see page)

Protection for electric contacts from the rain

TYPE

Included grease

SPARK PLUGS

SAE 7.5

ACF-BRAKE FLUID DOT 4

ACF-BRAKE FLUID DOT 3.5

ACF-BRAKE FLUID DOT 3.1

ACF-CHAIN Lube Lube SAE

ACF-Fuel Grease 30

ACF-GRASS grease

ACF-Paint 60 bars

QUANTITY

2 (2 x 2 Imp. Gal.)

2 (2 x 2 Imp. Gal.)

per engine oil

WARNING! Read all notices in fuel or warning and follow

**MOTEUR**

Alésage	58 mm
Courbe	67,5 mm
Cylindres (moteur)	408,1 mm
Longueur cylindres	114,245 mm
Puissance max. (à l'anneau fermé)	44 (33)
à 5000 tr/min	7000
à 6000 tr/min	9000
Balance des pistons	

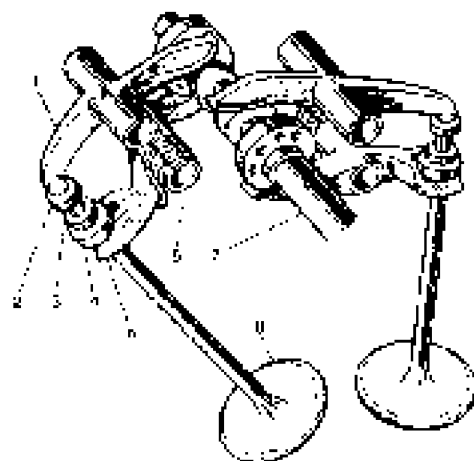
ATTENTION : respecter la norme japonaise de réglage des soupapes (0,1 mm).

DISTRIBUTION

1) Cylindres (moteur) : 408,1 mm
 2) Courbe : 67,5 mm
 3) Cylindres (moteur) : 114,245 mm
 4) Puissance max. (à l'anneau fermé) : 44 (33)
 5) à 5000 tr/min : 7000
 6) à 6000 tr/min : 9000
 7) Balance des pistons : 0,1 mm

Schéma de la distribution desmodromique

- 1) Cylindres (moteur) : 408,1 mm
- 2) Courbe : 67,5 mm
- 3) Cylindres (moteur) : 114,245 mm
- 4) Puissance max. (à l'anneau fermé) : 44 (33)
- 5) à 5000 tr/min : 7000
- 6) à 6000 tr/min : 9000
- 7) Balance des pistons : 0,1 mm



1) Cylindres (moteur) : 408,1 mm
 2) Courbe : 67,5 mm
 3) Cylindres (moteur) : 114,245 mm

Soupape d'admission (21,1 mm)

Cylindres (moteur) : 408,1 mm	207 (151)
Cylindres (moteur) : 114,245 mm	500 (380)

Soupape d'échappement (21,1 mm)

Cylindres (moteur) : 408,1 mm	207 (151)
Cylindres (moteur) : 114,245 mm	500 (380)

1) Cylindres (moteur) : 408,1 mm
 2) Courbe : 67,5 mm
 3) Cylindres (moteur) : 114,245 mm

Culbuteur d'ouverture

Alésage	58 mm
Courbe	67,5 mm

Culbuteur de fermeture

Alésage	58 mm
---------	-------

Levée des soupapes

Cylindres (moteur) : 408,1 mm	207 (151)
Cylindres (moteur) : 114,245 mm	500 (380)

ALIMENTATION

Cylindres (moteur) : 408,1 mm	207 (151)
Cylindres (moteur) : 114,245 mm	500 (380)



Allumage

Circuit électronique à décharge normale

Vitesse : 1500 tr/min

Avance automatique

1 régime 1200 tours $\pm$ 200 6° A.P.M.H.

de 1700 à 2000 tours $\pm$ 300 10° A.P.M.H.

(Caractéristiques en régime ralenti)

KOKUSAN

Bougies

Marque : NGK CHAMPION RACING

Écartement des électrodes : 0,6 mm

Système alimentation

1) Réservoir carburant

2) Pompe carburant

3) Filtre à eau

4) Tuyauterie

LUBRIFICATION

Sous pression avec pompe à engrenages, écouvillon au huile et moyen de filtrage avec un filtre d'aspiration, 500 g/m³ avec contrôle en cas de remontement et d'arrivage avec la base pression placée sur le niveau de bord.

Le système est composé par :

1) Réservoir à l'échappement supposé avec l'huile

2) Pompe à carburant

3) Filtre à eau

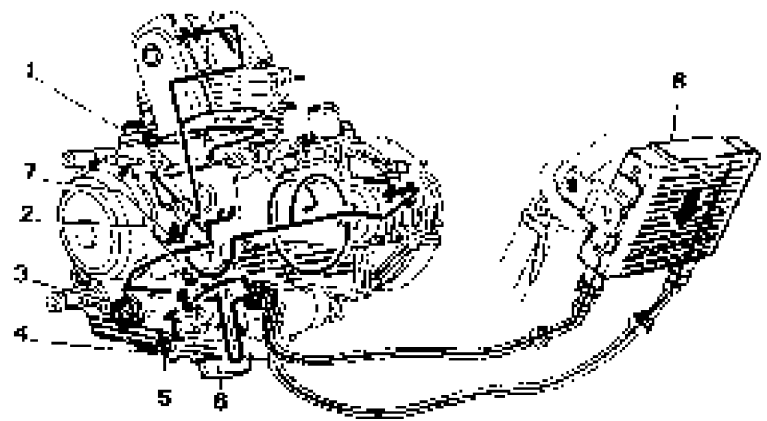
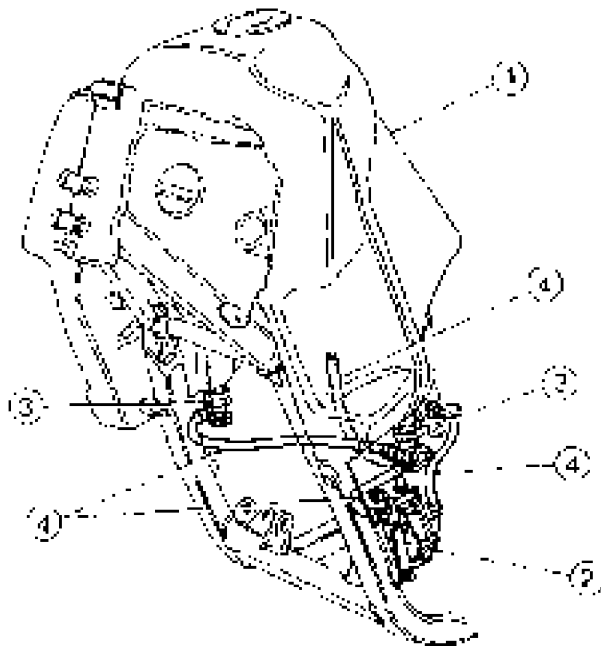
4) Boîte de décharge

5) Filtre à résidu en nylon

6) Carburateur

7) Pompe à

8) Radiateur refroidissement





REFROIDISSEMENT

Eau et huile lubrifiées par huile aux cylindres.

TRANSMISSION

Embrayage à 6 vitesses multiples et à commande par câble.
17 surfaces de frottement à séparation de puissance hydraulique.
Arrière au moyen d'un levier placé sur le côté gauche du guidon.

Rapport 7,31/6,2 = 1,17

Boîte de vitesse à 6 rapports avec engrenages à dents en profil.
Les engrenages sont séparés par des cages à billes, en polyuréthane, se démonte à la main.

Rapports

1ère 2,16/1,40 = 1,543

2ème 2,21/1,56 = 1,417

3ème 2,24/1,52 = 1,474

4ème 2,27/1,29 = 1,760

5ème 2,29/1,26 = 1,818

6ème 2,30/1,26 = 1,826

Arrière 108 dents 27/16 = 3,938

Rapport arrière 1,10/1,26 = 0,873

FREINS

Frein avant

A disque double frein en acier.

Diamètre du disque 290 mm

Cylindre hydraulique par levier à 6 points de guidon.

Diamètre de la tige de pompe 13 mm

Surface de fricage 118 cm²

Pression de contact 100 kg/cm²

Marque HONDA

Type avant

Visc. de friction 165 kg/cm²

Frein arrière

A disque double frein en acier.

Diamètre du disque 240 mm

Cylindre hydraulique par levier à 6 points de guidon.

Diamètre de la tige de pompe 13 mm

Surface de fricage 82,8 cm²

Qualité de fricage

Marque HONDA

Type arrière

Visc. de friction 165 kg/cm²

CHASSIS

A double bras de suspension d'axe avant et arrière.
Suspension avant à 4 branches, télescopique, à 2 roues en 120 mm.
Suspension arrière à 2 branches, télescopique, à 2 roues en 120 mm.

Arrière 120 mm

Arrière 120 mm

SUSPENSIONS

Avant

A la fourche télescopique hydraulique à deux roues.

Marque HONDA

Diamètre des 43 mm

Cylindre 208 mm

Plaque de protection 120 mm

Arrière

Progressive (SPLIT DAMPER), monoamortisseur hydraulique avec ressort à pression réglable, réglage du télescopage à l'extension.

Marque HONDA

Type HONDA

Cylindre 120 mm

La fourche, réalisée en alliage d'aluminium, pivote au pivot central, avec un système de direction à la Honda, sans grand débat.

ROUES

Arrière en alliage d'aluminium profilé.

Avant

Diamètre 2,15 x 17"

Arrière

Diamètre 2,15 x 17"

Les roues sont en alliage d'aluminium.

Les roues sont en alliage d'aluminium, avec un système de direction à la Honda, sans grand débat.

PNEUS

Avant

Marque et type DUNLOP RALMAX

Pression 2,15 x 17"

Marque et type METZLER RALMAX

Pression 2,15 x 17"

Arrière

Marque et type DUNLOP RALMAX

Pression 2,15 x 17"

Marque et type METZLER RALMAX

Pression 2,15 x 17"

Pression des pneus

Pression du guidon	Km/h	psi
Avant	18	25,6
Arrière (sans charge)	21	28,2
Arrière (avec charge)	22	30,0

SYSTEME ELECTRIQUE

Système électrique à 12 volts par point de sortie.

Phare avant et arrière, 120/120/240W, 120/120/240W, 120/120/240W.

Combiné : 120/120/240W, 120/120/240W, 120/120/240W.

Commandes électriques sur le guidon.

Clignotants de direction, ampoules 12V/35W.

Avertisseur sonore.

Interrupteurs de feux stop.

Batterie; 24 V 6 Ah
 Alternateur; 12/300W
 Régleur électronique; Réguleur de tension 24V
 Démarreur électrique; 12V 0,7 Kw
 Feu arrière; 12V 24V 30W pour la circulation arrière de nuit
 Feu stop et feu de frein; 12V 24V 30W

FLISIBLES

Les faibles de protection des travailleurs n'ont que sont à l'usage dans un environnement privé d'ce effet sur le salariat de base (p. 14). Les faibles de 2040 = 2 ou 3 ans.

PERFORMANCES

Les élèves pourront pour chaque aspect ne pas être obligés d'expliquer les aspects en question et en expliquer uniquement les aspects du leur intérêt.

PODS

Δ_{max} : 188 G
 Γ -centre of: FeCl_2 203 G

DIMENSIONS mm

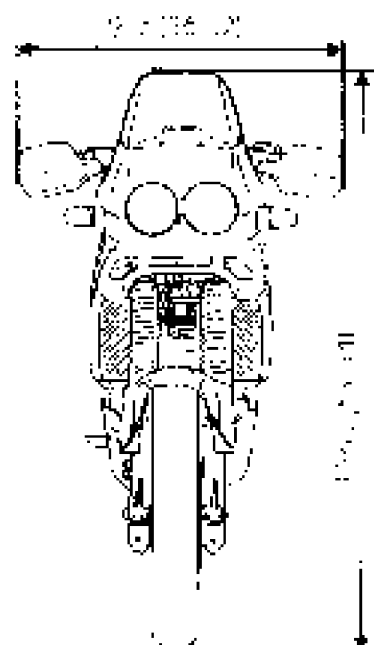
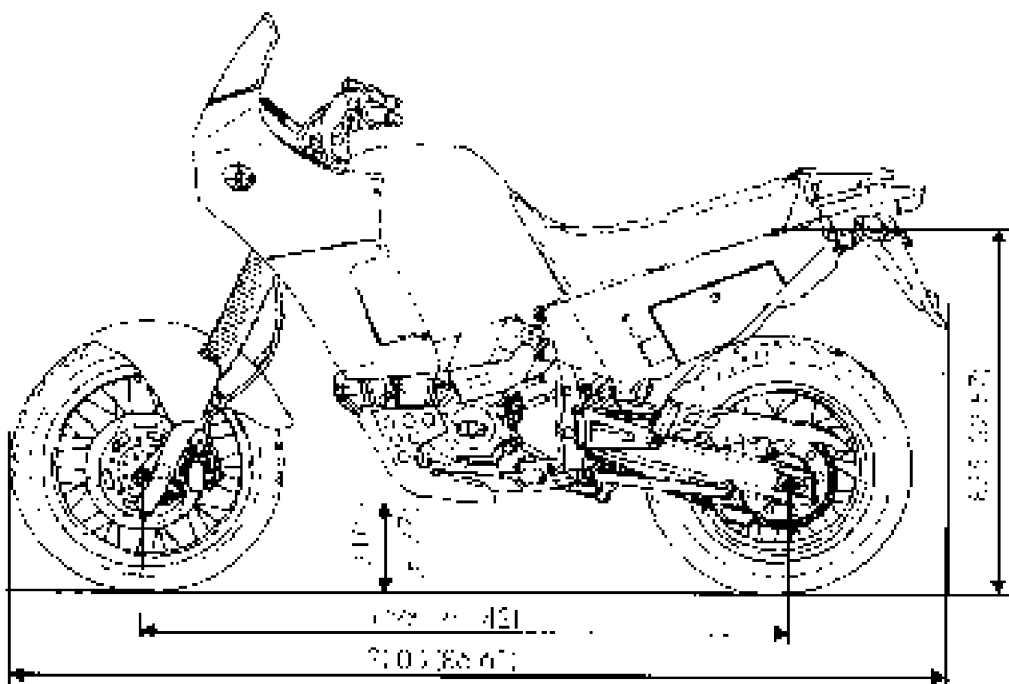


TABLE DE RÉVITAILLEMENTS	PRODUIT	QUANTITÉ
Essence pour l'entretien des véhicules	essence SANS PLOMB	100
Recharge d'huile moteur		25
Boîte, boîte de vitesse, groupe de refroidissement	AG 141 SUPER RACING	25
Fourche avant	SAC 125	Red long 111
Cylindre avant	AGP BRAKE FLUID DOT 4	
Cylindre arrière	AGP BRAKE FLUID DOT 4	
Cylindre embayage	AGP BRAKE FLUID DOT 3	
Clône	AGP CHAIN LUBE SPRAY	
Chaine de commande à l'embrayement du compteur	AGP Grease 30	
Boîte à outils	AGP GEAR OIL grease	
Accessoire pour certains véhicules spécifiques	AGP P 1000 plug	



IMPORTANT - Pour obtenir le certificat du niveau supérieur, vous devez avoir obtenu la note maximale de 100 points.



MOTOR

Reihung	88 mm
Hub	61,8 mm
Gesamtzylinder	248 cm ³
Verdichtungsverhältnis	13,4:1
Max. Leistung (bei 12.000 U/min) CV	44,00
Bei einer Drehzahl von	7.000 U/min
1. Achtergesch	9.000 U/min
Steuerleistung	10

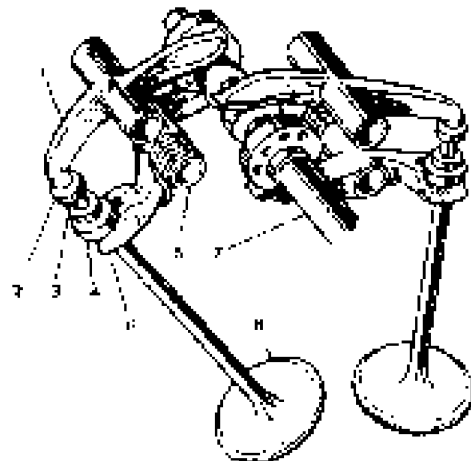
WICHTIG: Die Drehzahlhöchstgrenze von 9.000 U/min darf unter keinen Umständen überschritten werden.

VENTILSTEUERUNG

DESMODROMICAPAL mit 2 Zylinder Ventile gesteuert durch vier Kipphebel: 2 Öffnungs- und 2 Schliesskippebel und eine überwiegende Nockenwelle mit vier Nockenböden mit Gefeder. Die Ventileingänge sind über die Kurbelwelle mit einer hydraulischen Zentrader betriebs- und Zahnstange gesteuert.

Desmodromische Ventilsteuerung

1. Gesamt-Öffnungskippebel
2. Unterwelle des oberen Kipphebels
3. Geometring
4. Unterwelle des unteren Schliesskippeles
5. Ritzmutter des unteren Kipphebels
6. Unterwelle des oberen Kipphebels
7. Nockenwelle
8. Ventile



Öffnungs- und Schliessprogramm der Ventile: Öffnungsdruck mit einer Umdrehung 26 mm

Ansaugventil: Ø 21 mm

öffnend von 0° bis 100° (31°)

schließend nach 0° bis 100° (85°)

Auspuffventil: Ø 21 mm

öffnend von 0° bis 100° (22°)

schließend nach 0° bis 100° (10°)

Für den Nockenspiel des Kipphebels bei kaltem Motor muss wie folgt sein:

Öffnungskipphebel:

Einlass: 0,10-0,12 mm

Auslass: 0,17-0,18 mm

Schliesskippebel:

Einlass und Auslass: 0,03-0,05 mm

Ventilhub:

Max. Nockenhub: 10 mm

Einlass: 9,31 mm

Auslass: 8,52 mm

VERSORGUNG

- Benzin (Benzin + Kohlenwasserstoffe)
- Benzin

MAXUNI, S. 305/38 + E 149
mit Zwangsleistung Steuerung



ALLGEMEINES

Zündung

Elektronische Zündanlage Boschcheg

Marke

KÖRUSAN

Automatische Voreinstellung

bis $700 \text{ U/min} + 700$

40° v.D.O.

von $700 \text{ auf } 2400 = 300$

eingesetzt bis 32° v.D.O.

(Einstellung über abgesetztes Ventil)

Zündkerzen

Typ

CHAMPION Rapid

Elektrodenabstand

0,6 mm

Verorgungsanlage

1) Kraftstoffschalter

2) Benzinpumpe

3) Kraftstoffpumpe

4) Filtereinspritzventil

SCHMIERUNG

Ölwanne befindet sich am Zentralspindel. Ölschmierung durch Netzteil in Ansaugung. Schützen Öllern auf dem Ventile und Schmelzpunkt niedriges Öl. Ölwanne mit Ölwanne best.

Ölwanne mit Ölwanne best.

1) Ansaugventil für Benzinpumpe, 2) Ölwanne

3) Ölwanne

4) Ölwanne

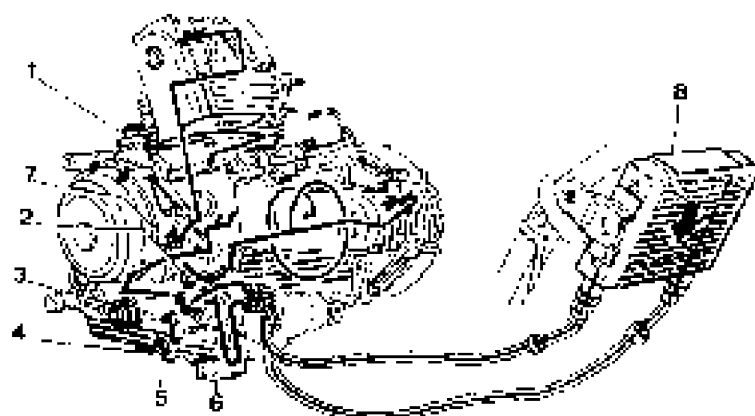
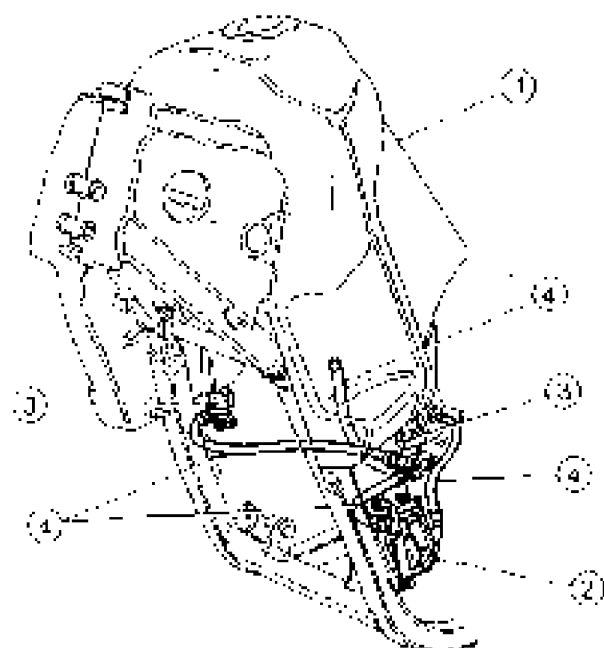
5) Ölwanne

6) Ölwanne

7) Ölwanne

8) Ölwanne

9) Ölwanne





KÜHLUNG

Luftkühlung des Zylinderkopfes, Ölnebelung des Zylinders.

KRAFTUEBERTRAGUNG

Sechsgangpumpe, 16-18 km/h in 1. Gang, 4-Kraftspeicherfedern, wetterbeständige hydraulische Ölschicht, einseitig links auf der Lenkungsachse, hydraulischer Lenkungsdruckvervielfacher.

Umsetzung: $1:31,1:22=1:2$
5-Gangverschiebegrube, im Zahnradpaar immer in Länge, die nicht veränderbare Federn werden von Nockenstellern unter der Zylinderkopfdeckelung durchgehend betätigt.

Getriebeübersetzung:

1. Gang	2 16/40=1:1,860
2. Gang	2 21/35=1:1,714
3. Gang	2 24/32=1:1,333
4. Gang	2 27/32=1:1,074
5. Gang	2 29/28=1:1,071

Endschaltung: von 5. Gange auf die Hinterräder durch Kettenantrieb.

Hinterrad	160 mm
Hinterrad	160 mm
Hinterrad	160 mm
Hinterrad	160 mm
Hinterrad	160 mm

BREMSEN

Vorderradbremse

Mittelschwermetall-Plattenscheibe

Scheibendurchmesser: 220 mm

Hydraulische Betätigung mit 4-Wege-Hydraulikschlauchleitung

Wartungsfreie Plattenbremsen	17 mm
Scheibendicke	36 mm
Plattenmaterial	Aluminium
Plattenmaterial	Aluminium
Plattenmaterial	Aluminium
Plattenmaterial	Aluminium
Plattenmaterial	Aluminium

Hinterradbremse

Mittelschwermetall-Plattenscheibe

Scheibendurchmesser: 220 mm

Hydraulische Betätigung mit 4-Wege-Hydraulikschlauchleitung

Wartungsfreie Plattenbremsen	17 mm
Scheibendicke	36 mm
Plattenmaterial	Aluminium
Plattenmaterial	Aluminium
Plattenmaterial	Aluminium
Plattenmaterial	Aluminium
Plattenmaterial	Aluminium

RAHMEN

Alu-Overheading, 16-18 km/h in 1. Gang, 4-Kraftspeicherfedern, wetterbeständige hydraulische Ölschicht, einseitig links auf der Lenkungsachse, hydraulischer Lenkungsdruckvervielfacher.

1. Gang	2 16/40=1:1,860
2. Gang	2 21/35=1:1,714
3. Gang	2 24/32=1:1,333
4. Gang	2 27/32=1:1,074
5. Gang	2 29/28=1:1,071

RADFEDERUNG

Vorn.

Teleskopgabel, 16-18 km/h in 1. Gang, 4-Kraftspeicherfedern, wetterbeständige hydraulische Ölschicht, einseitig links auf der Lenkungsachse, hydraulischer Lenkungsdruckvervielfacher.

Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm

Hinten.

Hydraulische 16-18 km/h in 1. Gang, 4-Kraftspeicherfedern, wetterbeständige hydraulische Ölschicht, einseitig links auf der Lenkungsachse, hydraulischer Lenkungsdruckvervielfacher.

Hydraulische	160 mm
Hydraulische	160 mm
Hydraulische	160 mm
Hydraulische	160 mm
Hydraulische	160 mm

Die Federung ist einseitig links auf der Lenkungsachse, hydraulischer Lenkungsdruckvervielfacher.

RÄDER

Teleskopgabel, 16-18 km/h in 1. Gang, 4-Kraftspeicherfedern, wetterbeständige hydraulische Ölschicht, einseitig links auf der Lenkungsachse, hydraulischer Lenkungsdruckvervielfacher.

Vorn.

Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm

Hinten.

Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm

REIFEN

Vorn.

Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm

Hintern.

Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm
Teleskopgabel	160 mm

Radendruck

Radendruck	Kg/cm ²	psi
Vorn	1,8	25,8
Hinterrad	2,2	30,9
Hinterrad	2,2	30,9

ELEKTROANLAGE

16-18 km/h in 1. Gang, 4-Kraftspeicherfedern, wetterbeständige hydraulische Ölschicht, einseitig links auf der Lenkungsachse, hydraulischer Lenkungsdruckvervielfacher.

Scheinwerfer: 16-18 km/h in 1. Gang, 4-Kraftspeicherfedern, wetterbeständige hydraulische Ölschicht, einseitig links auf der Lenkungsachse, hydraulischer Lenkungsdruckvervielfacher.

Instrumente: mit 16-18 km/h in 1. Gang, 4-Kraftspeicherfedern, wetterbeständige hydraulische Ölschicht, einseitig links auf der Lenkungsachse, hydraulischer Lenkungsdruckvervielfacher.

Elektrische Lenkarmaturen:

Fahrttrichtungsanzeiger mit Lampen: 16-18 km/h in 1. Gang, 4-Kraftspeicherfedern, wetterbeständige hydraulische Ölschicht, einseitig links auf der Lenkungsachse, hydraulischer Lenkungsdruckvervielfacher.

Signdhorn:

Brmslichtschalter:



ALLGEMEINES

Batterie: 12V - 16 Ah

Drehstromlichtmaschine: 12V - 250W

Elektronischer Regler: geschützt mit Sicherungen 25 A

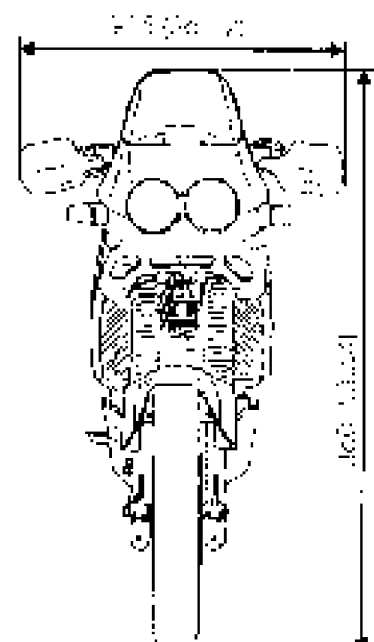
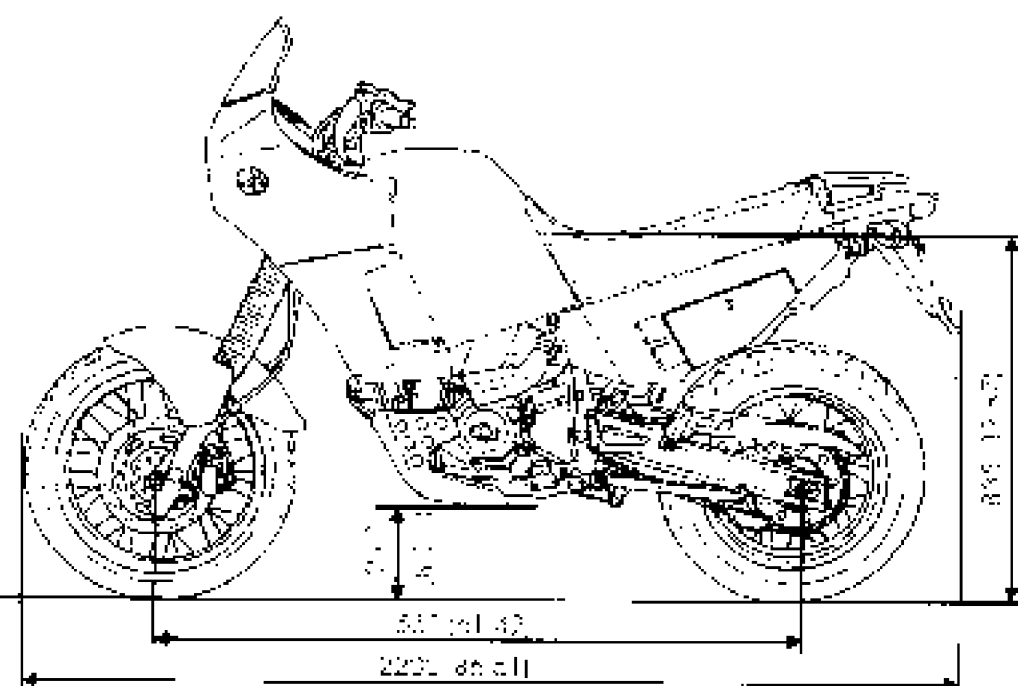
Anlasser: 12V - 5,2 kW

Heckleuchte: hinten 12V - 25W, hinten 3-Strahl-Leuchte, Seitenleuchte und Nebelscheinwerferbeleuchtung 12V - 3W

SICHERUNGEN

Die zwei 25 A-Sicherungen und zwei Ersatzsicherungen der elektrischen Anlage befinden sich in einem Kasten unter der rechten Handkappe.

DIMENSIONEN (mm)



FAHRLEISTUNGEN

Die in den verschiedenen Gängen erreichbare Höchstgeschwindigkeit hängt von der stückigen Einstellung der Ventileisenstein und von der jeweiligen guten Ausnutzung der vorgewählten Ventileisenstein ab.

Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h (110 mph)

GEWICHTE

Trockengewicht	155 Kg
Vollgewicht	205 Kg

BETRIEBSSTOFFE

20-litervollgefülltes, entleert oder mit einem Liter ausgetauschtes Öl

Kettenschmieröl: Schmieröl, Kettenschmieröl

Vordere Bremsflüssigkeit

Hinterer Bremsflüssigkeit

Kettenschmieröl

Kette

Vordere Ventileisenstein und Benzoleuchte

Reifenflügel

Schutz für elektrisches Kontakt in der Batterie

TYP

benzinverwendend

AGF 115 PUKAWING

SA 115

AGF BRAKE FLUID DOT 4

AGF BRAKE FLUID DOT 4

AGF BRAKE FLUID DOT 4

AGF CHAIN LUBRICANT

AGF 115 Grease 30

AGF 115 Grease 30

AGF 115 Grease 30

AGF 115 Grease 30

MENGE (Liter)

20

2,5

15 Liter (SA 115)



WICHTIG: Keine Werkzeuge für Kraftentlastung oder Schweißarbeiten zugelassen!

**MOTOR**

Potencia del cilindro	18 cv
Cilindrada	450 cc
Cilindrada real	448 cc
Compresión de compresión	11-12,5
Potencia máxima (CV/kW)	44 (32)
Regímenes máximos	7000
Regímenes máximos	9000
Velocidad máxima	110

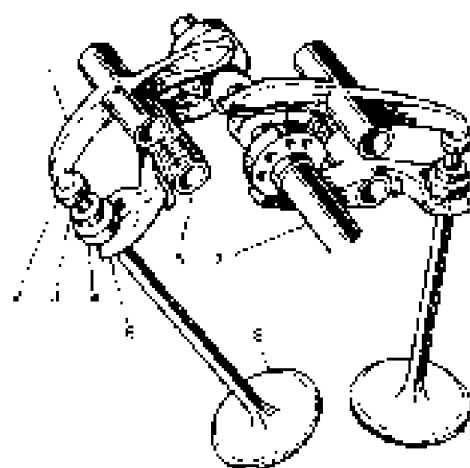
ATENCIÓN: no superar nunca el régimen máximo de rotación de 9000 r.p.m.

DISTRIBUCION

El mecanismo de distribución de cilindros de los motores para cuatro tiempos (válvulas de apertura y de cierre) se acciona a través del eje de la bomba de aceite. Este accionamiento es igual mediante engranajes al eje de la bomba de aceite.

Esquema de distribución desmodrónica:

- 1) Botón de apertura y cierre
- 2) Repetidor de la bomba
- 3) Bomba de aceite
- 4) Repetidor de la bomba de aceite
- 5) Válvulas de apertura y cierre
- 6) Bomba de aceite
- 7) Leve de la bomba
- 8) Válvula



El diagrama de distribución de los cilindros de los motores para cuatro tiempos (válvulas de apertura y de cierre) se acciona a través del eje de la bomba de aceite.

Válvula de aspiración:	60-65 mm
Apertura máxima	20-131°
Cierre de la bomba	130-135°
Válvula de escape:	60-65 mm
Apertura máxima	20-131°
Cierre de la bomba	130-135°

El funcionamiento de los cilindros de los motores para cuatro tiempos (válvulas de apertura y de cierre) se acciona a través del eje de la bomba de aceite.

Balancines de apertura:

Apertura	0,10-0,15 mm
Cierre	0,12-0,15 mm

Balancines de cierre:

Apertura y cierre	0,10-0,15 mm
-------------------	--------------

Elevación válvulas:

Apertura y cierre	0,15 mm
Apertura	0,15 mm
Cierre	0,15 mm

ALIMENTACION

El carburador de dos tiempos de bomba de aceite. El carburador de dos tiempos de bomba de aceite. El carburador de dos tiempos de bomba de aceite.



GENERALIDADES

ENCENDIDO

Leve el interruptor de encendido a la posición:

Motor: $\frac{1}{2}$ (posición de arranque) $\frac{1}{2}$ (posición de marcha) $\frac{1}{2}$ (posición de parada).

Avance de bujías:

Inicio: 1703 revoluciones $\pm$ 200 $\frac{1}{2}$ (posición de arranque) $\frac{1}{2}$ (posición de marcha) $\frac{1}{2}$ (posición de parada).

Fin: 1703 $\pm$ 200 revoluciones $\pm$ 200 (posición de arranque) $\frac{1}{2}$ (posición de marcha) $\frac{1}{2}$ (posición de parada).

Ignición: luz roja (encendido).

Bujías

Motor: $\frac{1}{2}$ (posición de arranque) $\frac{1}{2}$ (posición de marcha) $\frac{1}{2}$ (posición de parada).

Avance de bujías: $\frac{1}{2}$ (posición de arranque) $\frac{1}{2}$ (posición de marcha) $\frac{1}{2}$ (posición de parada).

Círculo de alimentación.

1) Depósito de combustible.

2) Bomba de gasolina.

3) Cilindros de carburación.

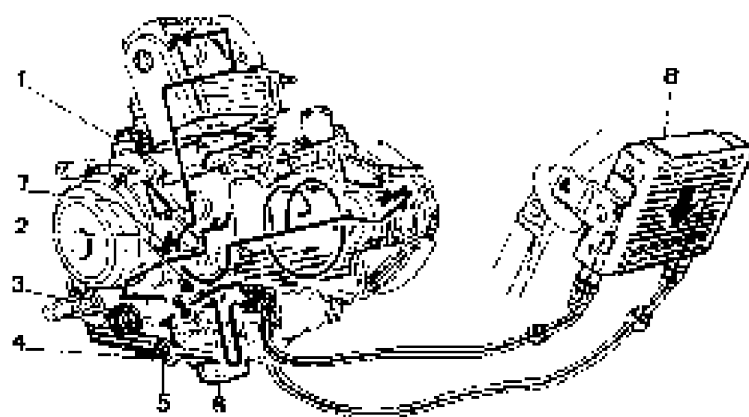
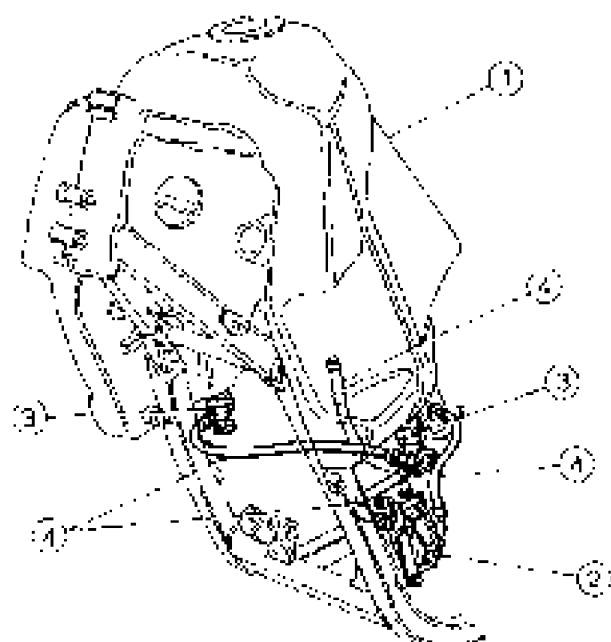
4) Filtros.

LUBRICACIÓN

A presión con bomba de engranajes. La lubricación es automática en el sistema de engranajes. El aceite es de tipo SAE 10W/40.

El sistema está compuesto por:

- 1) Bomba de aceite.
- 2) Filtro de aceite.
- 3) Indicador de nivel.
- 4) Filtro de aceite.
- 5) Filtro de aceite.
- 6) Cilindros de carburación.
- 7) Filtro de aceite.
- 8) Filtro de aceite.



MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO



MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO

B





Questo simbolo indica che per tale operazione è necessario il nostro personale, o il personale che si è formato e ha superato i corsi di addestramento specificati.

EVERY MONTH

After, check electrical lines

After 1000 Km

Check engine control system

Control gas control system operation

 Be careful when controlling the engine oil, stop the engine, 4.2 Kg (41.2 Nm)

Control control system operation

 Check pressure, remove dust and dirt from the pressure sensor

 Check control system operation

For engine control system, provide a battery test



For more details, visit the operation manual or contact us. To join service network, where regularly maintain your car, contact your nearest service center.

EVERY MONTH

After, check electrical lines

After 1000 Km

Engine oil check oil

Check gas control system

 Be careful when checking the engine oil, stop the engine, 4.2 Kg (41.2 Nm)

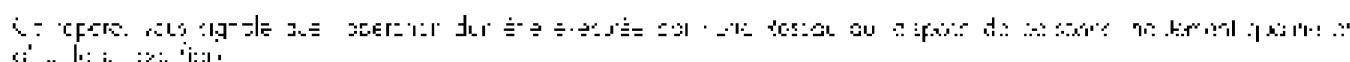
Check check system operation

 Top oil level, if necessary, add oil system, but do not check

 Check oil level and check engine oil

Test check pressure and road



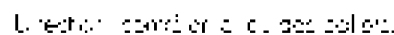
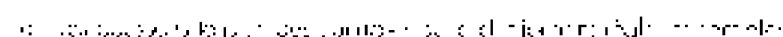


446 4th Street NE, Suite 100
 Albuquerque, NM 87102

• *„Die Kunst der Kunst“* – Ein Essay über die Kunst der Kunst.



Can a counter be used in this way?



³ <http://www.cba.gov.au/infocentre/infocentre.asp>

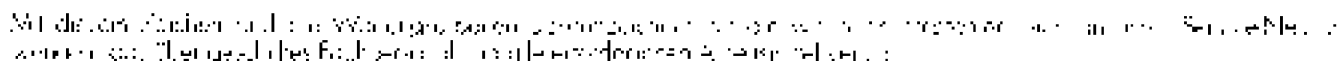
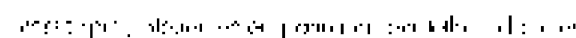
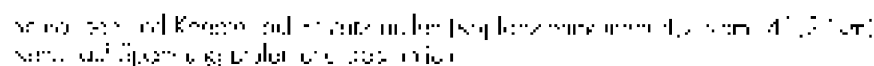
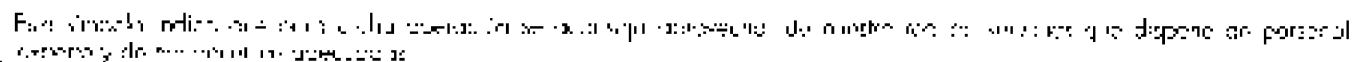


PLATE 12. *Scutellaria* 22047
Scutellaria 22048

Linzer: 6000, 12000, 18000



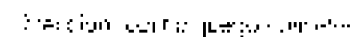
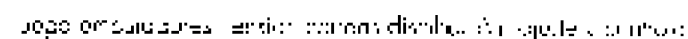
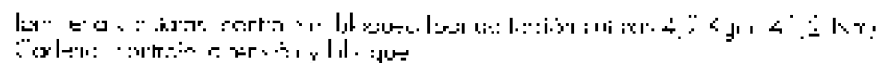
2. $\mathbb{R}^n$ is a vector space over $\mathbb{R}$.



Accepted: 26.1.20

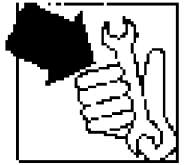
[illegible]

© 1998 by John Wiley & Sons, Inc.



For a further detailed description of the data collection, see





QC85 10.000 Gr.

QC85 10.000 Gr. - 1000 Litri

Per informazioni dettagliate visitate il sito www.cagiva.com

Il manuale di manutenzione è fornito insieme al tagliando QC85, con il controllo a consumo e la lista dei ricambi.

Consultare il tagliando per maggiori informazioni.

QC85 15.000 Gr.

QC85 15.000 Gr. - 1500 Litri



Per informazioni dettagliate visitate il sito www.cagiva.com



Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com

Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com

Consultare il tagliando per maggiori informazioni.

Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com

Consultare il tagliando per maggiori informazioni.

Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com

Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com

Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com

Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com

QC85 15.000 Gr.

QC85 15.000 Gr. - 1500 Litri



Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com

Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com

Consultare il tagliando per maggiori informazioni.

Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com



Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com



Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com

Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com

QC85 15.000 Gr.

QC85 15.000 Gr. - 1500 Litri



Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com



Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com



Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com

Per informazioni visitate il sito www.cagiva.com



MAINTENANCE

EVERY 1.000 km
engine oil check/level
brakes, hydraulic system check the oil level
Air conditioned system - pressure
Tire pressure, pressure and torque
Clutch check, wear and lubricate

EVERY 2.000 km

 Engine oil - replace
 Torque, rear axle, variation of timing system belts; adjusting, check

Brakes - check pads
Sprockets/drive - grease

Sound plugs - check and/or seal (replace if necessary)

1. After two oil changes replace the filter

Carpet for synchro and adjust the riding
Air filter - clean or replace
Oil pressure - check
Cylinder compression - check
Exhaust filter - clean or replace

EVERY 3.000 km

 Bolt and screw tightening
Air cleaner - replace
Engine oil system filter - replace

brake discs - check for wear

 Brakes - hydraulic system bleeding

 Steering rods: check bearings adjustment
Wheel nuts: check bearings

1.1 Turn oil - replace

EVERY 22.500 km

 Timing system belts - replace

 For maintenance - call on our service network

Brake and clutch oil - replace

1.1.1 Brake wear frequently when driving in adverse conditions



TOUTES 1 000 km

Huile moteur : contrôler le niveau.
 Filtre à air : nettoyer ou remplacer.
 Filtre à huile : changer ou nettoyer.
 Filtre à carburant : contrôler le garnissage et la pression.
 Clapet : contrôler le fonctionnement.

TOUTES 7 500 km

* Huile moteur : remplacer

Reviser les écrous et les boulons des courroies de la distribution : serrer et contrôler

Huile : changer les parties
 Filtre à air : nettoyer ou remplacer

Reviser les écrous et les boulons : serrer et contrôler

* Après deux vidanges d'huile, remplacer le filtre

Clapet : contrôler le fonctionnement et régler si besoin

Filtre à air : nettoyer ou remplacer
 Filtre à huile : contrôler
 Clapet : contrôler le fonctionnement
 Filtre à carburant : nettoyer et remplacer

TOUTES 15 000 km

* Serrer les écrous et les boulons
 Filtre à air : remplacer
 Filtre à carburant : remplacer

Reviser les écrous et les boulons

* Huile moteur : remplacer

Reviser les écrous et les boulons

Reviser les écrous et les boulons

* Huile moteur : remplacer

TOUTES 22 500 km

* Huile moteur : remplacer

Reviser les écrous et les boulons

Reviser les écrous et les boulons

* * Reviser plus fréquemment si roulement sur terrain accidenté



WARTUNG



AUF 1.000 km

Motor: Stand prüfen

Bremsen: mechanische Kippung: Control prüfen

Regenrad: Verleim: abschleifen

Räder: auf Druck und Luftdruck prüfen

Kette: auf Spannung prüfen und ölschmieren

AUF 2.500 km

 Motor: Ölwechsel durchführen

 Ölwanne prüfen, Steh-entleerung: einstellen und ölen

Bremsen: Beläge auf Verschleiß prüfen

Vorgelegte Kilometerzähler: prüfen

Zurücksetzen: prüfen und reinigen (wenn nötig) austauschen

** Air-Flow: Geleitschse: den Filtereinsatz austauschen

Wasserpumpe: prüfen: sicher und mit dem Motor in ein funktion

Kühler: reinigen: und austauschen

Öldruck: prüfen

Zurücksetzen: prüfen

Kühler: reinigen: und austauschen

AUF 5.000 km

 Bolzen und Schrauben anziehen

Kühler: Ölwechsel durchführen

Anschließen: Motor: Öl austauschen

Bremsenscheiben: auf Verschleiß prüfen

 Bremsen: ersetzen

 Leistung: Regler: prüfen

Kettantrieb: prüfen

** Kurbel: wechseln

AUF 20.000 km

 Steuer: prüfen: austauschen

 Für die notwendigen Härtebearbeitungen wenden Sie sich an Ihren Kundendienst

Das Bremsen- und Kupplungswechseln

** Der Austausch sollte vorgenommen werden, wenn das Motorrad in besonders schlechtem Zustand vorliegt und



CADA 1.000 km

Verificar nivel correcto del aceite
 Verificar estado de la hidrulina y control de nivel
 del aceite
 Verificar estado de la bomba
 Verificar estado de la presión de la bomba
 Verificar estado de la bomba

CADA 2.000 km

Verificar nivel de aceite

Verificar el estado de la bomba y control de la bomba

Verificar el estado de la bomba y control de la bomba

Verificar el estado de la bomba y control de la bomba

* Verificar el estado de la bomba y control de la bomba

Verificar el estado de la bomba y control de la bomba
 Verificar el estado de la bomba y control de la bomba
 Verificar el estado de la bomba y control de la bomba
 Verificar el estado de la bomba y control de la bomba
 Verificar el estado de la bomba y control de la bomba

CADA 3.000 km

Verificar el estado de la bomba y control de la bomba
 Verificar el estado de la bomba y control de la bomba
 Verificar el estado de la bomba y control de la bomba

Verificar el estado de la bomba y control de la bomba

Verificar el estado de la bomba y control de la bomba

Verificar el estado de la bomba y control de la bomba

* Verificar el estado de la bomba y control de la bomba

CADA 4.000 km

Verificar el estado de la bomba y control de la bomba

Verificar el estado de la bomba y control de la bomba

Verificar el estado de la bomba y control de la bomba

* Verificar el estado de la bomba y control de la bomba



Controllo e registrazione gioco valvole.

Per poter eseguire le operazioni di controllo e regolazione del gioco valvole, è necessario innanzitutto che il carburante sia in riserva e che la moto sia in posizione eretta, con le ruote bloccate in corso. La procedura di controllo e regolazione del gioco valvole deve essere eseguita con il motore freddo. La procedura di controllo e regolazione del gioco valvole deve essere eseguita con il motore freddo. La procedura di controllo e regolazione del gioco valvole deve essere eseguita con il motore freddo.



Esegui questa operazione a motore freddo.

Se il motore opera in Assistenza (0, 0, 0, 12 mm), Range (0, 12-0, 0 mm), Definizione (Assistenza e Range) (0, 00-0, 00), il gioco valvole deve essere regolato. Se il motore opera in Assistenza (0, 0, 0, 12 mm), Range (0, 12-0, 0 mm), Definizione (Assistenza e Range) (0, 00-0, 00), il gioco valvole deve essere regolato. Se il motore opera in Assistenza (0, 0, 0, 12 mm), Range (0, 12-0, 0 mm), Definizione (Assistenza e Range) (0, 00-0, 00), il gioco valvole deve essere regolato.

Valve clearance control and adjustment.

For any valve clearance control and adjustment, you must first ensure the engine motor is completely shut down with the operation. Operations and description performed in this chapter have to be performed in the vertical direction. To do this, you must first remove the fuel tank cap. Remove the inspection cover. Next, by means of a hex key, adjust the clearance setting. To do this, apply the following: 1. The adjustment is performed with the engine cold. 2. The adjustment is performed with the engine cold.



Perform this operation with cold engine.

Operation (Assistenza) (0, 0, 0, 12 mm), Range (0, 12-0, 0 mm), Definition (Assistenza e Range) (0, 00-0, 00).

Operation (Assistenza) (0, 0, 0, 12 mm), Range (0, 12-0, 0 mm), Definition (Assistenza e Range) (0, 00-0, 00).

The clearance setting is performed with the engine cold. The adjustment is performed with the engine cold. The adjustment is performed with the engine cold.

Contrôle et réglage jeu soupapes.

Avant d'effectuer le contrôle et le réglage du jeu des soupapes, vous devez vous assurer que le moteur est complètement arrêté et que la moto est en position verticale.

Les opérations et les descriptions effectuées dans ce chapitre doivent être effectuées dans la direction verticale. Pour ce faire, vous devez d'abord retirer le bouchon du réservoir. Retirez le couvercle de l'inspection. Ensuite, à l'aide d'une clé hexagonale, ajustez le réglage du jeu. Pour ce faire, appliquez les points suivants: 1. L'ajustement est effectué avec le moteur froid. 2. L'ajustement est effectué avec le moteur froid.



Effectuer cette opération quand le moteur est froid.

Assistance (0, 0, 0, 12 mm), Range (0, 12-0, 0 mm), Définition (Assistance et Range) (0, 00-0, 00).

Assistance (0, 0, 0, 12 mm), Range (0, 12-0, 0 mm), Définition (Assistance et Range) (0, 00-0, 00).

Prüfung und Einstellung des Ventilspiels.

Die Operationen zur Prüfung und Einstellung des Ventilspiels sind nur dann möglich, wenn die Motorbremse vollständig betätigt ist und die Motorbremse vollständig betätigt ist. Die Operationen und die Beschreibungen in diesem Programm müssen in der vertikalen Richtung durchgeführt werden. Um dies zu gewährleisten, müssen Sie zuerst den Tankdeckel entfernen. Entfernen Sie das Inspektionsabdeckungsblech. Dann, mit einem Sechskantschlüssel, stellen Sie das Ventilspiel ein. Beachten Sie die folgenden Punkte: 1. Die Einstellung wird mit kaltem Motor durchgeführt. 2. Die Einstellung wird mit kaltem Motor durchgeführt.



Diese Operation bei kaltem Motor ausführen.

Assistenza (0, 0, 0, 12 mm), Range (0, 12-0, 0 mm), Definition (Assistenza e Range) (0, 00-0, 00).

Assistenza (0, 0, 0, 12 mm), Range (0, 12-0, 0 mm), Definition (Assistenza e Range) (0, 00-0, 00).

Control y regulación juego válvulas.

Para poder llevar a cabo el control y la regulación del juego de las válvulas, es necesario que el motor esté completamente detenido y que la moto esté en posición vertical. Las operaciones y las descripciones en este capítulo deben ser realizadas en la dirección vertical. Para esto, primero debes retirar el tapón del tanque. Retira la cubierta de inspección. Luego, con una llave hexagonal, ajusta el juego de las válvulas. Ten en cuenta los siguientes puntos: 1. El ajuste se realiza con el motor frío. 2. El ajuste se realiza con el motor frío.



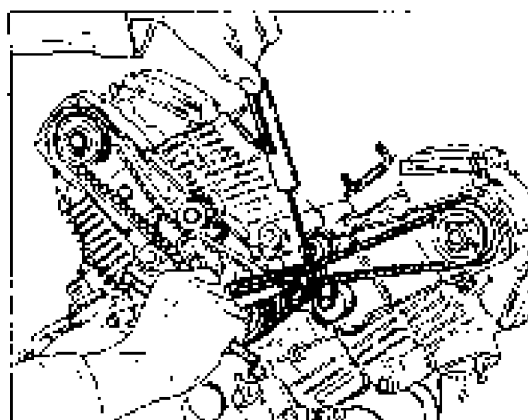
Effectuer esta operación cuando el motor está frío.

Assistenza (0, 0, 0, 12 mm), Range (0, 12-0, 0 mm), Definition (Assistenza e Range) (0, 00-0, 00).

Assistenza (0, 0, 0, 12 mm), Range (0, 12-0, 0 mm), Definition (Assistenza e Range) (0, 00-0, 00).



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Controllo tensione cinghie distribuzione.

Una giusta tensione delle cinghie nella cambiatore è fondamentale per il corretto funzionamento degli organi prestatari di questa funzione. Per controllare la tensione, agire nel modo seguente:

– Rimuovere i tappeti di protezione delle cinghie come descritto a pag. F 5.

– Applicare il tensore dinamico **88713.0748** nel modo visibile in figura, o verificare con il tensore statico fornito nel kit di ricambio di cinghie.

Se non si tratta di cinghie a vite, di una tensione media, è sufficiente un 1/2 tornante, sempre di nuovo, e non ripetere l'operazione con l'elasticità fino al raggiungimento della tensione. Verificare inoltre la corretta posizione degli ingranaggi ed il corretto accoppiamento dei viteri, se si tratta di cinghie a vite, prima di richiudere la protezione, se si tratta di cinghie a cinghietto, verificare.

Timing belts tension control.

An adequate timing belt tension is vital in putting the engine in correct condition of the gears. To modify the tension proceed as follows:

– Remove the protective covers as described on page F 5.

– Apply the tensioner **88713.0748** as shown in figure and check that the tool extends up to the required mark.

Then, loosen the fastening screws of the movable tension bar and move the thrust, tightening the screws again and repeat the operation symmetrically the tool in order to get the right tension. Moreover, check the belts wear state before refitting the guard covers. If the belts are extended or worn, replace them.

Contrôle tension courroies distribution.

Un important d'avoir une convenable tension des courroies de distribution afin d'être distribuer correctement les composants pour maintenir la tension. Procéder de la façon suivante:

– Retirer les couvercles de protection des courroies comme décrits à la page F 5.

– Appliquer le tensore dynamique **88713.0748** (voir figure) et s'assurer que l'outil atteint le repère indiqué.

Dans le cas contraire, desserrer les vis de tension des tendeurs mobiles et déplacer les courroies au milieu. Insérer de nouveaux les vis et répéter l'opération avec l'outil jusqu'à ce que la tension soit bonne. En outre, contrôler le degré d'usure des courroies avant de remettre les couvercles de protection. Si elles sont déformées ou usées, les remplacer.

Prüfung der Spannung der Steuerungsriemen.

Eine gerade Spannung der Steuerungsriemen ist die wesentliche Voraussetzung für einen korrekten Schmiertrieb. Zur Veränderung der Spannung gehen Sie folgendermaßen vor:

– Die Schutzdeckel der Riemen wie in Liste F 5 beschrieben, entfernen.

– Den Spannschraubenzieher **88713.0748**, wie in Abbildung angezeigt, anbringen und überprüfen, dass das Gerät den markierten Bezug erreicht.

Wenn nicht, die Befestigungsschrauben der beweglichen Spannvorrichtung und die Spannschrauben vorsichtiger, die sich gegenwärtig befinden und die Operation in dem Gegenwärtigen, bis man die richtige Spannung erreicht hat. Außerdem bevorzugen die Spanndeckel verschlossen, den Verschleißzustand der Riemen kontrollieren und, wenn notwendig, austauschen, ersetzen.

Control tensión correas de distribución.

Una correcta tensión de las correas de la distribución es indispensable para el funcionamiento de los órganos distribuidores de esta función. Para modificar la tensión proceda de la siguiente manera:

– Retirar los tapas protectoras de las correas, como está descrito a pag. F 5.

– Colocar el tensore dinámico **88713.0748** como está indicado en la figura y verif con la extensión del mismo a donde se encuentra marcada.

Si esto no es así, aflojar los tornillos de sujeción de los tenders móviles y desplazar los rodillos de empuje, volver a apretar los tornillos y repetir la operación con el tensore hasta obtener la correcta tensión. Antes de volver a cerrar las tapas protectoras verif con el desgaste de las correas. Si están deformadas o usadas, reemplazarlas.



Registrazione minimo

La regolazione del minimo deve essere eseguita con motore caldo e quando il motore non è sotto carico. Il minimo deve essere regolato a 1400 giri/min.

Regolare il rubinello elettronico in posizione di chiusura e non lasciare la lampia allentata.

Per la regolazione del minimo, ruotare il rubinello elettronico in senso orario fino a quando si sente il ritorno della carburante.

Regulation of idle

The idling running adjustment is made with warm engine and shut down throttle by pulling in the HFI trigger in closed. The idling is set at 1400 rpm.

Always stop the engine in safety automatic, and do not disengage fuel line adjuster screw.

When idling, the idling screw is set in the clockwise direction to stop proper.

Reglage du ralenti

Le réglage du ralenti doit être fait à moteur chaud et à régime ralenti. Le ralenti est réglé à 1400 tours/min. Le rubin électronique doit être fermé.

Regler le rubin électronique en position de fermeture. Ne pas laisser la vis de réglage à l'arrêt.

Important:

Après la mise au point du ralenti, le moteur doit être arrêté et la commande d'urgence mise en marche.

LeerlaufEinstellung

Die Einstellung des Leerlaufes soll immer bei warmem Motor und unter Last am Fußhebel durchgeführt werden. Der Leerlauf soll bei 1400 U/min eingestellt werden. Die Schraube des Ventileinschränkers muss immer geschlossen sein.

Wichtig: Die Ventileinschränkschraube

darf nie gelockert werden.

Im Leerlauf soll der Ventileinschränker

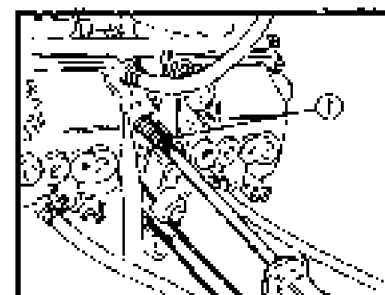
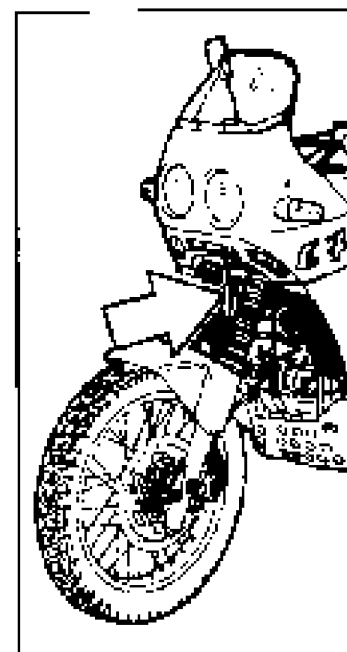
Enger gestellt werden. Nach der Einstellung des Leerlaufes soll das HFI-Trigger in die Stellung "Aus" geschaltet werden.

Ajuste ralenti

La regulación del ralentí debe hacerse con motor caliente y con el acelerador en posición de ralentí. El ralentí debe ser regulado a 1400 rpm.

Para los ajustes de ralentí, la mezcla es automática y no se puede accionar modo de emergencia.

El funcionamiento del ralentí se ejecuta automáticamente cuando se abre el embrague de la cadena de transmisión.

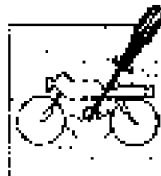


1. Einstellung des minimo

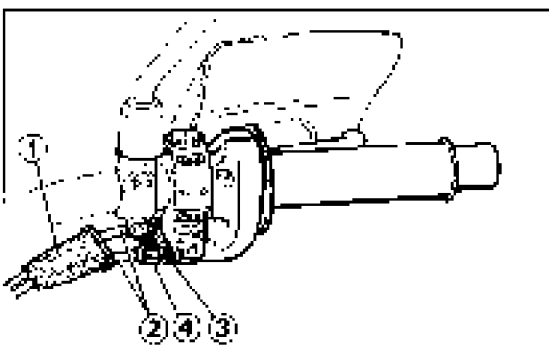
Bei der Einstellung des minimo muss die Ventileinschränkschraube geschlossen sein.

Im Leerlauf soll der Ventileinschränker

Enger gestellt werden.



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNGEN UND REGUIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Regolazione cavo di comando del gas

Per verificare la corretta struttura del cavo comando gas, procedere nel modo seguente:

- Rimuovere l'apposito tappetino in gomma (1);
- Verificare, spostando avanti e indietro la manopola (2), che esista un gioco di 1 mm circa;
- Se questa è non sufficiente, allentare la controllleva (3) e il relativo tappetino in gomma (4) fino al registo (4);
- Spostando la controllleva (3) verso l'interno, bloccare nuovamente la controllleva (3).

Starter and throttle control cable adjustment.

- To check correct operation of the throttle control gas cable, operate as follows:
- Remove caps rubber cap (1);
- Move cable (2) back and forth, and check for 1 mm clearance;
- Should the clearance be insufficient, loosen control lever (3) and turn adjusting screw (4) by unscrewing it. The clearance is reduced by screwing the screw on and increased by unscrewing (3).

Réglage des câbles de commande du gaz et du starter.

- Pour vérifier le réglage du câble de la poignée des gaz, suivre comme suit:
- enlever le capuchon supérieur en caoutchouc;
- déplacer en avant et en arrière la poignée (2) et contrôler qu'il y a un jeu de 1 mm environ;
- Si le jeu est insuffisant, débloquer le contrôllever (3) et tourner la vis de réglage (4) en la desserrant. Le jeu diminue en la serrant, le jeu augmente, si elle se desserre.
- bloquer à nouveau le contrôllever (3).

Einstellung der Gasgriff- und Starterkabel.

- Um den Drehgasgriff auf korrekte Einstellung zu stellen, sind folgenderweise vorzugehen:
- Quetsch-Gummikappe (1) entfernen;
- Beim Vorwärts- und Rückwärtsziehen der Hebel (2) sind darauf zu achten, dass es ein Spiel von etwa 1 mm gibt;
- Ist das nicht der Fall, Nutmutter (3) lösen und Einstellschraube (4) drehen (2 um mehr die Schraube drehen, wenn mehr Spiel, drehen zu weniger, wenn es weniger ist).
- Mutter (3) neu festklemmen.

Ajuste de los cables de mando del gas y del estarter.

- Para comprobar que el cable de la manopla del mando de la mariposa sea correcto, haga lo siguiente:
- Quite el tapetón superior de goma (1);
- Compruebe, desplazando adelante y atrás la manopla (2) que haya un juego de 1 mm aproximadamente;
- Si esto no se produce, desbloquee la controlleva (3) y gire el tornillo de ajuste (4) desatorillándolo hasta que haya el juego exacto (sacar la tuerca cuando el juego sea excesivo, meterla cuando sea insuficiente);
- vuelva a bloquear la controlleva (3).

1. Capuchon - Filter cap - Capuchon -
Kappe - Casaveto
2. Poignée - Hebel - Cable -
Cable flexible - Degrade - Hebel -
Lever - Hebel
3. Contrôleur - Ringnut - Controlever -
Nutmutter - Commande
4. Vis de réglage - Adjusting screw -
Vis de réglage - Einstellschraube -
Tornillo de ajuste

SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR



Scuderia
Cagiva
S.p.A.
20139
Cesano Maderno

F



Prod. N. 8090 76768 (C4 24)



Cylindres et cylindres commande distribution	F 5	Teilbäume und Zylinderkopf	F 5
Culasse	F 7	Zylinderkopf	F 7
Cylindre et piston	F 8	Zylinder und Kolben	F 8
Coussinet de glissement	F 9	Unterbauteile des Zyl.	F 9
Statut	F 9	Statut	F 9
Piston de démarrage	F 9	Werkzeugmaschinenstatut	F 9
Voyant d'allumage électrique	F 10	Schwinggrad der elektrischen Zündung	F 10
Boîtier de commande de distribution	F 11	Steuertriebwerk	F 11
Boîtier de commande de démarreur	F 12	Antriebsmechanismus	F 12
Mécanisme de démarrage	F 13	Antrieb	F 13
Pignon d'arbre	F 13	Kolbenstange	F 13
Embrayement de démarrage	F 14	Gabelnhebelsystem	F 14
Couvercle de boîte	F 14	Hebel des Ventur	F 14
Embrayement	F 15	Embrayung	F 15
Boîte à huile	F 17	Ölpumpe	F 17
Embrayement de démarrage	F 18	Antriebsgrad	F 18
Boîte à huile	F 19	Gehäuse des	F 19
Système de régulation de pression	F 20	Öldruckventil	F 20
Arbre de commande de démarreur	F 21	Steuertriebwerk	F 21
Arbre de démarreur	F 21	Antriebsgrad	F 21
Arbre de glissement	F 21	Gabelführungsgrad	F 21
Boîte à huile	F 21	Venturtriebwerk	F 21
Boîte à huile de démarrage	F 22	Gehäuse des	F 22
Arbre de commande de démarreur	F 22	Antriebsgrad	F 22
Arbre de démarrage	F 22	Antriebsgrad	F 22
Coussinet de glissement	F 23	Venturtriebwerk	F 23
Coussinet de glissement	F 23	Oberdrücken	F 23
Soufflet	F 24	Ventil	F 24
Arbre de commande de démarreur	F 25	Steuertriebwerk	F 25
Coussinet de glissement	F 26	Embrayung	F 26



DESMONTAJE MOTOR

Corona y pinión de comando de velocidad	F 5
Cable de	F 7
Pinión y corona	F 8
Cupla (Pinión de comando de velocidad)	F 9
Rollos de la bobina	F 9
Arroz del alternador	F 9
Volante del alternador y bobinado	F 10
Enganche externo al alternador	F 11
Enganche superior de la parrilla de arranque	F 12
Motor de arranque	F 13
Pin de sujeción	F 13
Sistema de impulsos de velocidad al motor	F 14
Carro de la lateral derecha	F 14
Cable de arranque	F 15
Revoluciones	F 17
Enganche inferior al alternador	F 18
Sensores de velocidad	F 19
Volante de la bobina y bobinado	F 20
Cable de arranque con bobinado	F 21
El motor de arranque	F 21
Pin de sujeción al motor	F 21
Pin de sujeción	F 21
Pin de sujeción	F 22
Pin de sujeción al motor	F 22
Carro de la lateral izquierda	F 23
Bobinas y bobinado	F 23
Volante	F 24
Pin de sujeción	F 25
Bobinas y bobinado	F 25



**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR**



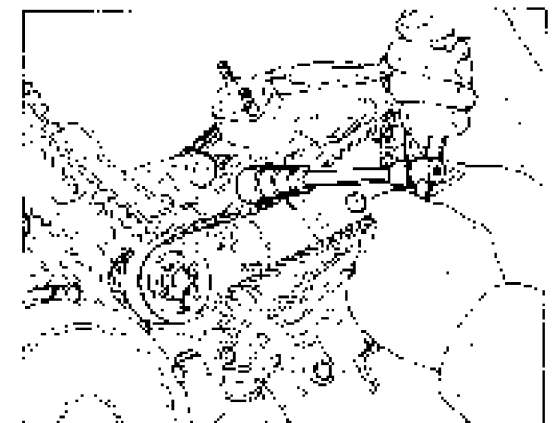
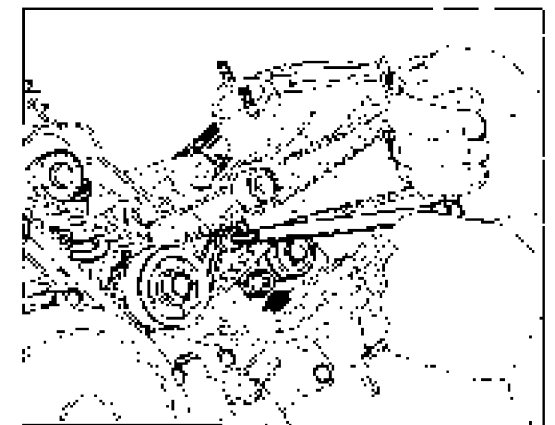
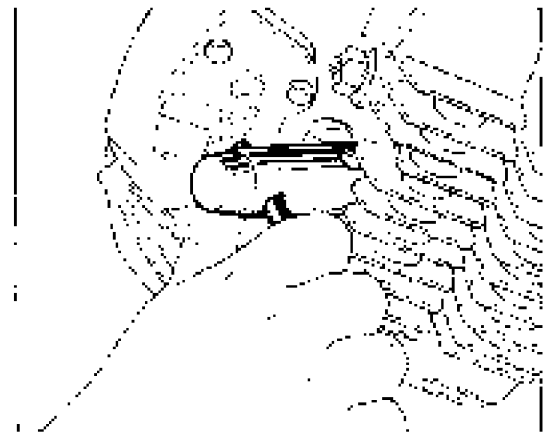
Scattare il pistone e la biella insieme e rimuoverle con cautela. Sostituire il pistone e la biella con quelli nuovi, se necessario, dopo avergli dato la giusta lubrificazione e la giusta pulizia. Assicurarsi che il nuovo pistone e la biella siano lubrificati in modo appropriato. Prevedere sulla superficie esterna il giusto smigolio, non lacerare ed usare il servizio di lubrificazione fornito con gli elementi di cambio. Lubrificare il cuscinetto inferiore (V e G).

Assicurarsi che i pioli di innalzamento della valvola siano lubrificati in modo appropriato. Sostituire il piolo di innalzamento della valvola con quello nuovo, se necessario, dopo avergli dato la giusta lubrificazione e la giusta pulizia. Assicurarsi che il nuovo piolo di innalzamento della valvola sia lubrificato in modo appropriato. Prevedere sulla superficie esterna il giusto smigolio, non lacerare ed usare il servizio di lubrificazione fornito con gli elementi di cambio. Lubrificare il cuscinetto superiore (V e H).

Prelevare le valvole e la camera di scoppio. Assicurarsi che la lubrificazione sia in modo appropriato. Sostituire le valvole e la camera di scoppio con quelle nuove, se necessario, dopo avergli dato la giusta lubrificazione e la giusta pulizia. Assicurarsi che le nuove valvole e la camera di scoppio siano lubrificate in modo appropriato. Prevedere sulla superficie esterna il giusto smigolio, non lacerare ed usare il servizio di lubrificazione fornito con gli elementi di cambio. Lubrificare il cuscinetto inferiore (V e H).

Prelevare il motore e la camera di scoppio. Assicurarsi che la lubrificazione sia in modo appropriato. Sostituire il motore e la camera di scoppio con quelli nuovi, se necessario, dopo avergli dato la giusta lubrificazione e la giusta pulizia. Assicurarsi che il nuovo motore e la camera di scoppio siano lubrificati in modo appropriato. Prevedere sulla superficie esterna il giusto smigolio, non lacerare ed usare il servizio di lubrificazione fornito con gli elementi di cambio. Lubrificare il cuscinetto inferiore (V e H).

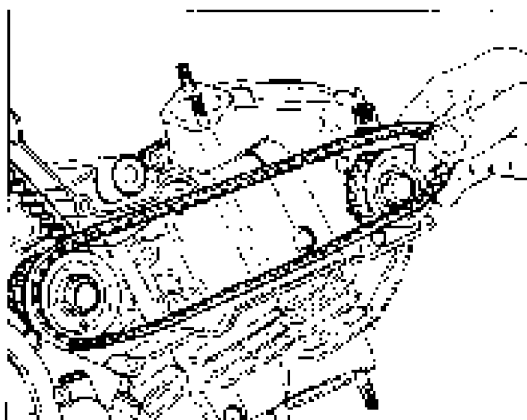
Prelevare la camera di scoppio e la camera di scoppio. Assicurarsi che la lubrificazione sia in modo appropriato. Sostituire la camera di scoppio e la camera di scoppio con quelle nuove, se necessario, dopo avergli dato la giusta lubrificazione e la giusta pulizia. Assicurarsi che le nuove camere di scoppio siano lubrificate in modo appropriato. Prevedere sulla superficie esterna il giusto smigolio, non lacerare ed usare il servizio di lubrificazione fornito con gli elementi di cambio. Lubrificare il cuscinetto inferiore (V e H).



CAGIVA



SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESMONTAJE MOTOR



Remove the timing belt exclusively by hand.

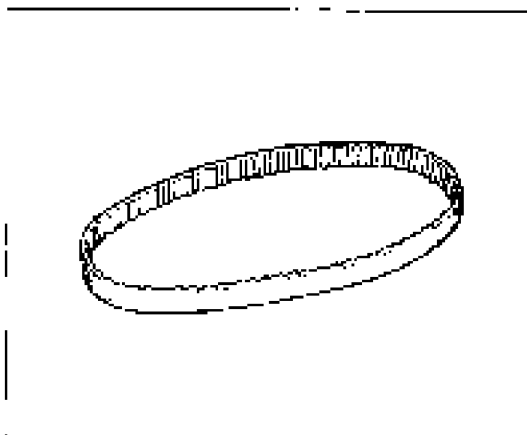
⚠ Piegature brusche (raggio minimo di curvatura 20 mm), olio, benzina o solventi danneggiano irreparabilmente le cinghie dentate.

Bend the timing belt by hand only. Do not use tool No. **88700.5644** or other to pinch the belt. To release, utilize only the carrier No. **88713.0139**.
Si lancia col telero di distribuzione la puleggia dentata, la cinghia, la cinghia e la puleggia di guida.

Remove the belt only by hand only.

⚠ Rough bending (min. bending radius 0.8 in.), oil, gasoline or solvents cause permanent damages to the toothed belts.

Do not use the carrier No. **88700.5644** and do not use any tool to pinch the belt. To release, use the carrier No. **88713.0139**.
Remove from the cam with the carrier only. Do not use any tool to release.



Enlever la courroie uniquement à la main, sans outil.

⚠ Des brusques plies (rayon de courbure mini 20 mm), l'huile, l'essence ou des solvants peuvent endommager sans remède les courroies dentées.

Do not use the carrier No. **88700.5644** and do not use any tool to pinch the belt. To release, use the carrier No. **88713.0139**.
Remove the belt with the carrier only. Do not use any tool to release.

Den Riemen nur vorsichtig mit der Hand lösen.

⚠ Grobes Verbiegen (kleinster Krümmungsradius 20 mm), Öl, Benzin und Lösungsmittel beschädigen unrettbar die Zahnriemen.

Do not use the carrier No. **88700.5644** and do not use any tool to pinch the belt. To release, use the carrier No. **88713.0139**.
Remove from the cam with the carrier only. Do not use any tool to release.

Quitar la correa solo de exclusiva la mano.

⚠ Bruscos curvaturas (radio mínimo de curvatura 20 mm.), aceite, gasolina o disolventes dañan irreparablemente las correas dentadas.

Do not use the carrier No. **88700.5644** and do not use any tool to pinch the belt. To release, use the carrier No. **88713.0139**.
Remove from the cam with the carrier only. Do not use any tool to release.



Svitare le viti di fissaggio e togliere il cappellotto in gomma.
Allentare, procedendo in diagonale, i dadi della testata.

● Eseguire l'operazione a motore freddo.

Sfilare leggermente la testina, eventualmente utilizzare esclusivamente un martello in plastica. Togliere i dadi e le rondelle e sfiorare definitivamente la testina.

Unscrew the fixing screws and remove the rubber cap.
Moving in diagonal, loosen the head nuts.

● Perform this operation with cold engine.

Pull out the head slightly, using possibly a plastic hammer only.
Remove the nuts and the washers and extract the head definitively.

Dévisser les vis de fixation et enlever le capuchon en caoutchouc.
Relâcher en sens diagonal les écrous de la culasse.

● Effectuer cette opération avec le moteur froid.

Sortir un peu la culasse, éventuellement à l'aide d'un marteau en plastique.
Enlever les écrous et les rondelles et extraire définitivement la tête.

Die Befestigungsschrauben austrennen und den Gummihut entfernen.
Die Muttern des Zylinderkopfes lösen. Dafür einer schrägen Richtung fegen.

● Die Arbeit bei kaltem Motor ausführen.

Den Zylinderkopf etwas abziehen; dabei eventuell nur einen Kunststoffhammer verwenden.

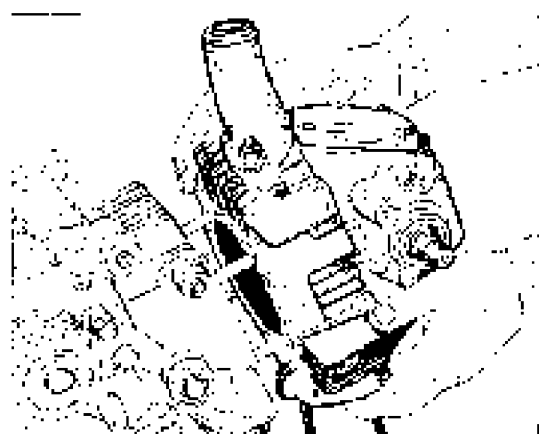
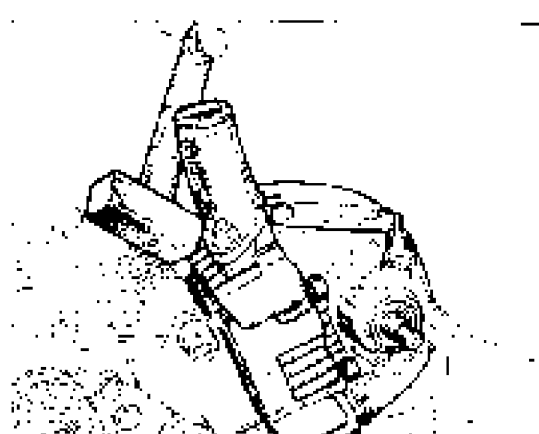
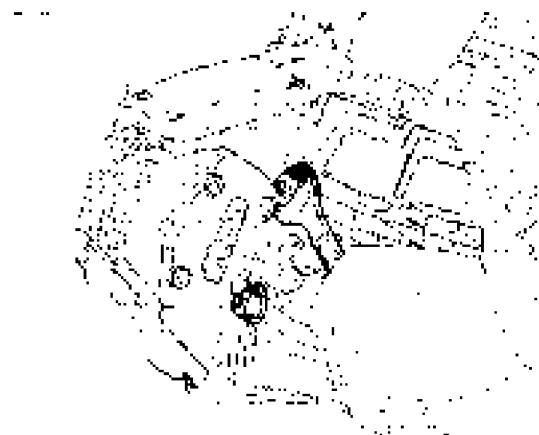
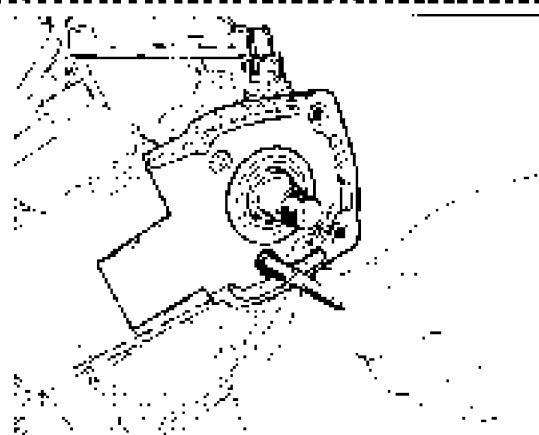
Die Mutter und Unterlegscheiben entfernen und endgültig den Kopf herausziehen.

Destornillar los tornillos y quitar los capuchones en plástico.
Allajar, abriendo en diagonal, las tuercas del cabezal motor.

● Efectuar la operación con el motor frío.

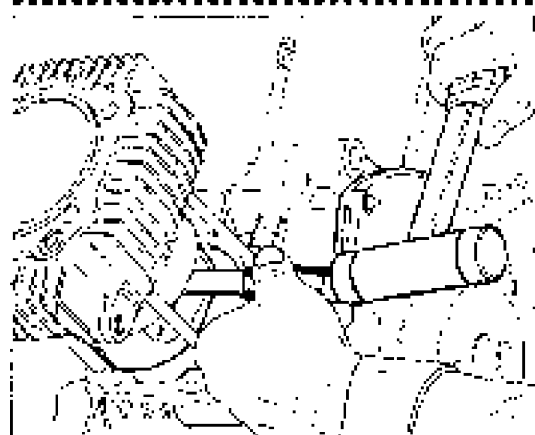
Tirar el cabezal ligeramente hacia adelante; en caso de necesidad utilizar exclusivamente un martillo de plástico.

Quitar las tuercas, las arandelas y sacar completamente el cabezal.





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESMONTAJE MOTOR



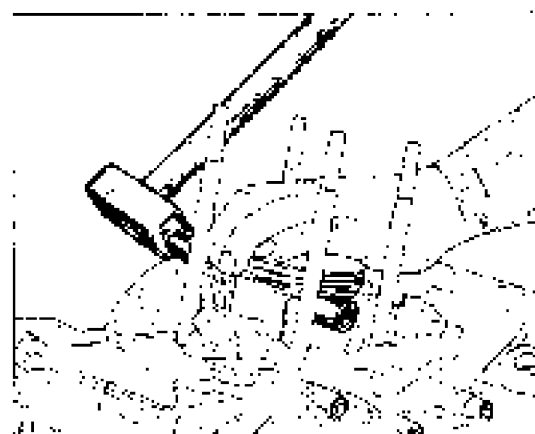
Volendo evitare l'operazione, sempre delicata e difficoltosa, di inserimento del pistone nel cilindro (durante il rimontaggio) è necessario obturare l'apertura del cárter e rimuovere un fermi dello spando. Operando sul lato opposto, estrarre lo spando con l'aiuto di una spina cilindrica e mazzetta. Usare un estrattore se l'operazione risulta difficoltosa. Estrarre completamente il gruppo cilindro-pistone dai prigionieri del basamento. Dovendo intervenire sul pistone usare la stessa metodologia (vedi figura). Contrassegnare i pistoni in modo da poterli rimontare ciascuno nel proprio cilindro.

If, during reassembly, you wish to avoid the operation of inserting the piston in the cylinder, being always delicate and difficult to perform, it is necessary to close the crankcase opening and to remove a pin clamp. By operating on the opposite side, extract the pin by means of a cylindrical pin and an hammer. Use an extractor if the operation is difficult. Extract completely the piston - cylinder assembly from the block studs. If it's necessary to operate on the piston, use the same methods (see figure). Mark the piston to be able to reassemble them into the appropriate cylinder.

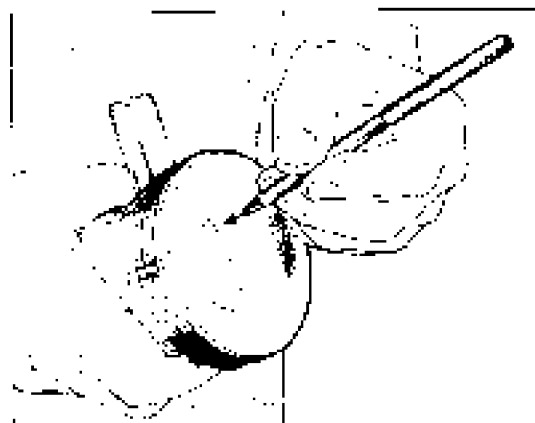


Afin d'éviter l'opération, toujours délicate et difficile, d'insertion du piston dans le cylindre (pendant le remontage) il faut obturer l'ouverture du carter et enlever un arrêt de l'axe du piston. En agissant sur le côté opposé, extraire l'axe à l'aide d'une goupille cylindrique et un marteau. Utiliser un extracteur si l'opération se révèle difficile. Extraire complètement le groupe cylindre-piston des prisonniers du soubassement. Pour intervenir sur le piston, suivre le même procédé (voir figure). Marquer les pistons pour pouvoir les remonter ensuite dans le cylindre correspondant.

Wenn man während des Wiederaufbaus vermeiden will, den Kolben in den Zylinder hineinstecken zu müssen, was immer schwierig und Beschädigungsanfang ist, muß man die Öffnung des Kurbelgehäuses verstopfen und eine Sperre vom Bolzen wegnehmen. Auf der Gegenseite, den Bolzen durch einen zylindrischen Stift und einen Hammer herausziehen. Wenn diese Operation nicht einfach ist, kann man auch eine Ausziehfeder benutzen. Die Zylinder-Kolben-Gruppe aus den Stiftschrauben des Gehäuses herausziehen. Wenn man auf dem Kolben eingreifen muß, die selbe Methode (siehe Abbildung) verwenden. Die Kolben markieren, damit jeder wieder in den eigenen Zylinder montiert werden kann.



Desiendo evitar la operación, siempre delicada y dificultosa, de la inserción del piston en el cilindro (durante el montaje), es necesario obturar la abertura del cárter y quitar el reten del botón. Trabajando por el lado opuesto, sacar el botón con la ayuda de un pasador cilíndrico y un mazo. Usar un extractor si la operación resultase dificultosa. Sacar completamente el grupo cilindro-pistón de las prisioneras de la base. Debiendo intervenir sobre los pistones, usar la misma metodología (ver figura). Contramarcas los pistones en modo de poderlos remontar cada uno en el propio cilindro.



**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR**



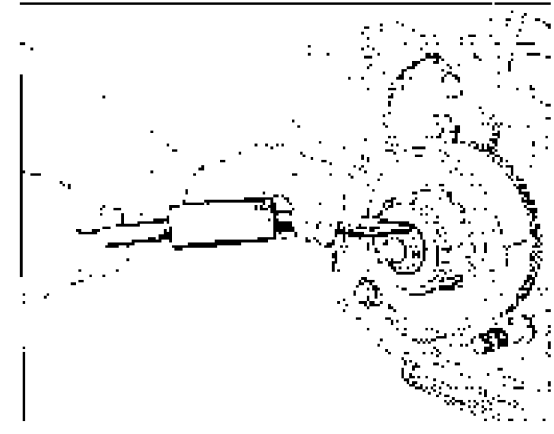
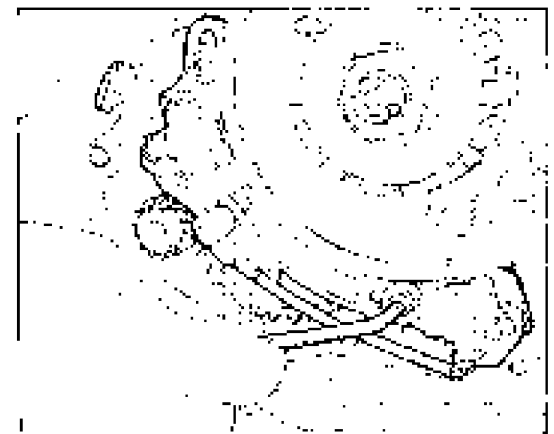
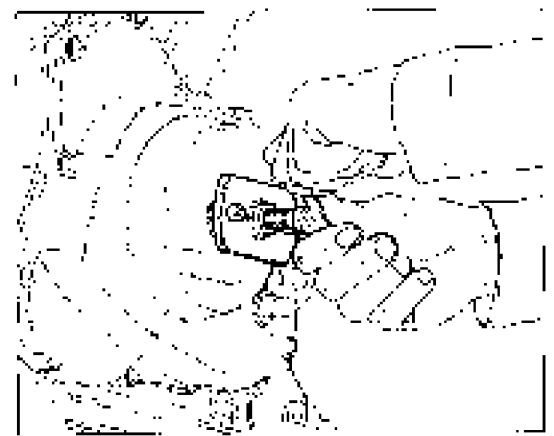
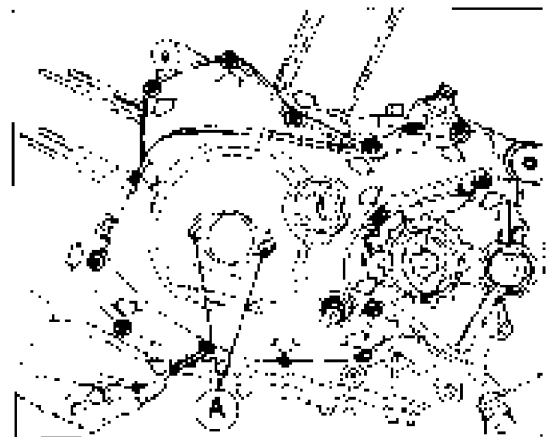
Procedere alla rimozione del coperchio laterale sinistro allentando le viti di fissaggio. Svitare le due viti (A) di fissaggio del coperchio in corrispondenza dell'albero motore. Utilizzare l'estratore **88713.0144** e fissarlo ai fori sedi delle due viti (A) appena smosse. Ruotare lentamente il perno centrale dell'attrezzo fino ad ottenere il distacco del coperchio dal semicarter sinistro. Recuperare la guarnizione. Per rimuovere lo statore del generatore dal suo fissaggio all'interno del coperchio sinistro è necessario svitare le due viti. Svitare le viti di fissaggio e togliere la piastra porta pickup. Reddizzare la rondella di sicurezza del dado fissaggio rotore dell'alternatore.

Remove the left side cover, by loosening the fastening screws. Unscrew the two screws (A), fastening the cover connected with the driving shaft. Use the extractor **N°88713.0144** and fasten it to the seal holes of two screws (A) already removed. Turn lightly the central pin of the tool, until the cover is disconnected from the left half crankcase. Keep the gasket. Unscrew the two screws to remove the generator stator from its seat inside the L.H. cover. Unscrew the fixing screws and remove the pickup bearing plate. Straighten the safety washer of the nut that fixes the alternator rotor.

Enlever le couvercle latéral gauche en desserrant les vis de fixation. Dévisser les deux vis (A) de fixation du couvercle en correspondance de l'arbre moteur. Utiliser l'extracteur **88713.0144** et le fixer aux trous sièges des deux vis (A) qu'on vient d'enlever. Tourner lentement le pivot central de l'outil, jusqu'à obtenir le détachement du couvercle du demi-carter gauche. Récupérer la garniture. Afin d'enlever le stator du générateur de son fixation dans le couvercle gauche, il faut dévisser les deux vis. Dévisser les vis de fixation et enlever la plaque porte-pickup. Redresser la rondelle de sécurité de l'écrou de fixation du rotor de l'alternateur.

Den linken Seitendeckel entfernen, nach losmachen der Befestigungsschrauben. Die zwei Schrauben (A) zur Befestigung des Deckels neben der Pleinwelle abschrauben. Dazu die Auszieher Nr **88713.0144** benutzen und ihn an die Bohrungen der zwei eben entfernten Schrauben (A) befestigen. Langsam seinen Mittelbolzen drehen, bis der Deckel vom linken Kurbelgehäuse entfernt ist. Die Dichtung bewahren. Um den Generatorstator von seiner Befestigung innerhalb des linken Deckels zu entfernen, muß man die zwei Schrauben abschrauben. Die Befestigungsschrauben ausdrehen und die Pickup-Platte entfernen. Die Sicherungsschleife der Rotorspannmutter des Wechselstromgenerators aufrichten.

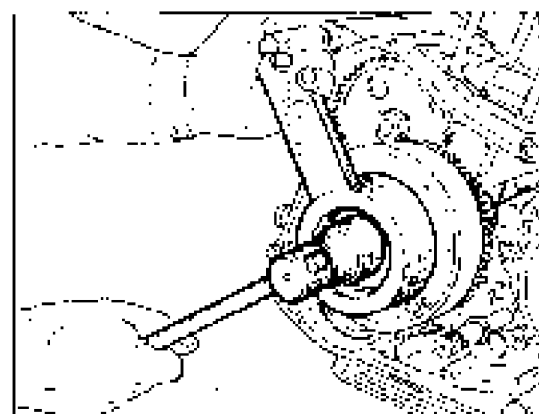
Quitar la el capuchón lateral izquierdo alejando las tornillos de fijación. Desatornillar los dos tornillos de fijación (A) del Capuchón en correspondencia con el cigüeñal. Utilizar el extractor **NE.88713.0144** y fijarlo en los orificios de los alojamientos de las tornillos (A) que se acabaron de quitar. Girar ligeramente el perno central de la herramienta hasta quitar el Capuchón del semicarter izquierdo. Recuperar la junta. Para quitar el estator del generador de su alojamiento en el interior del Capuchón izquierdo es necesario desatornillar las dos tornillos. Desatornillar las tornillos de fijación y quitar la placa porta-pickup. Enderezar la rondela de seguridad de la tuerca de apriete del rotor alternador.



CAGIVA



**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR**



Separare il generatore generatore from the engine **88713.0710** e il generatore from the engine.

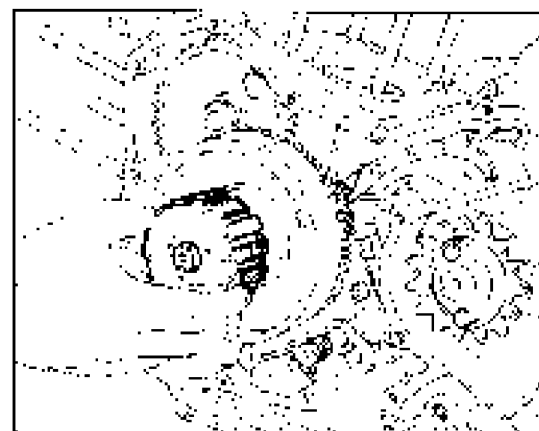
Enlever le génératrice du moteur et débrancher la génératrice.

Separate the generator from the engine and the generator from the engine. The generator is removed from the engine and the generator is removed from the engine.

Extrahieren Sie den Generator aus dem Motor **88713.0710** und den Generator aus dem Motor.

Remove the generator from the engine and the generator.

Remove the generator from the engine and the generator. The generator is removed from the engine and the generator is removed from the engine.



Separate the generator from the engine **88713.0710** and the generator from the engine.

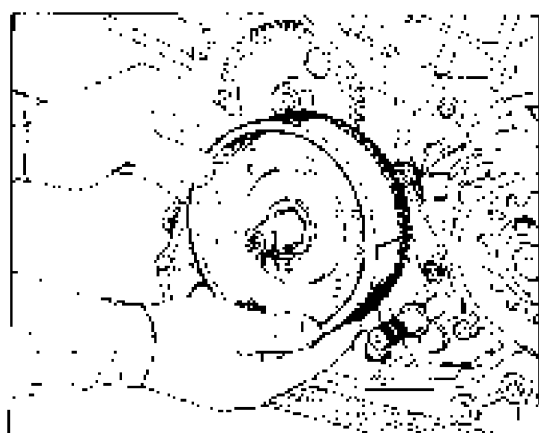
Enlever le génératrice du moteur et débrancher la génératrice.

Separate the generator from the engine and the generator from the engine. The generator is removed from the engine and the generator is removed from the engine.

Extrahieren Sie den Generator aus dem Motor **88713.0710** und den Generator aus dem Motor.

Remove the generator from the engine and the generator.

Remove the generator from the engine and the generator. The generator is removed from the engine and the generator is removed from the engine.



Separate the generator from the engine **88713.0710** and the generator from the engine.

Enlever le génératrice du moteur et débrancher la génératrice.

Separate the generator from the engine and the generator from the engine. The generator is removed from the engine and the generator is removed from the engine.



**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSSBAU
DESMONTAJE MOTOR**



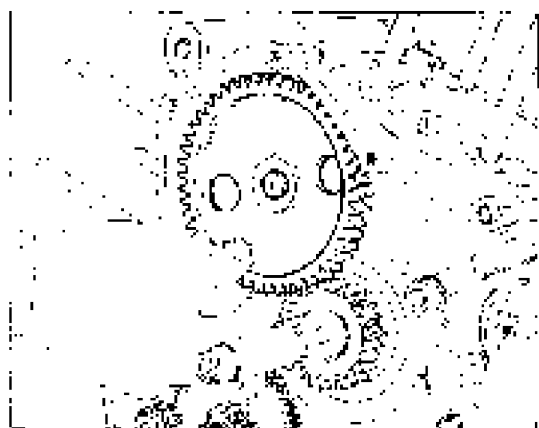
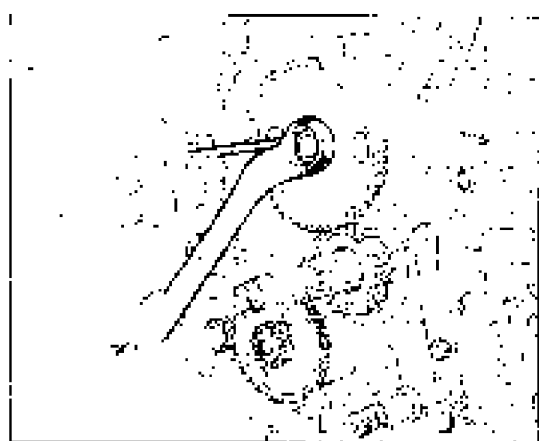
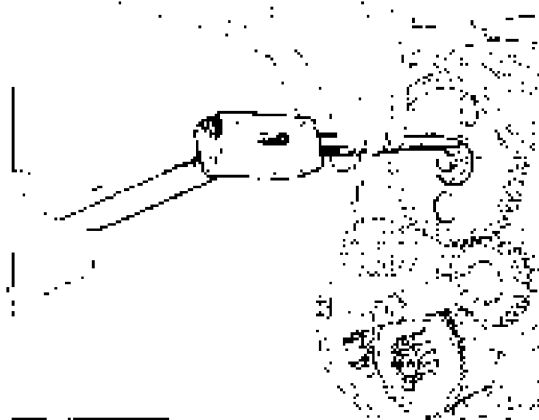
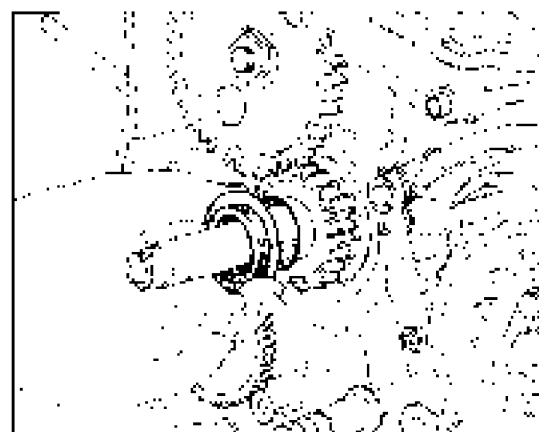
Slipare la cinghia e smontare il motore.
Remove the timing belt and disassemble the engine.
Éliminer la courroie d'entraînement et démonter le moteur.
Abheften der Pleuellstange und zerlegen des Motors.
Sliparea curentului și demontarea motorului.

Take out the timing belt and the water pump.
Nehmen Sie Pleuellstange und Wasserpumpe heraus.
Prelevare la bielă și pompa de apă.
Remove the timing belt and the water pump.

Take the kickstarter out of the crankshaft.
Prenez le kickstarter en sortant de l'arbre à manivelle.
Abheben des Pleuellhebels aus der Pleuellstange.
Prelevare din arborele la manivelă.

Do: Still the kickstarter in the cylinder chamber by a screw.
Do: Fix the kickstarter in the cylinder chamber by a screw.
Fixe le kickstarter dans le cylindre par une vis.
Festsetzen des Pleuellhebels in der Pleuellstange durch eine Schraube.

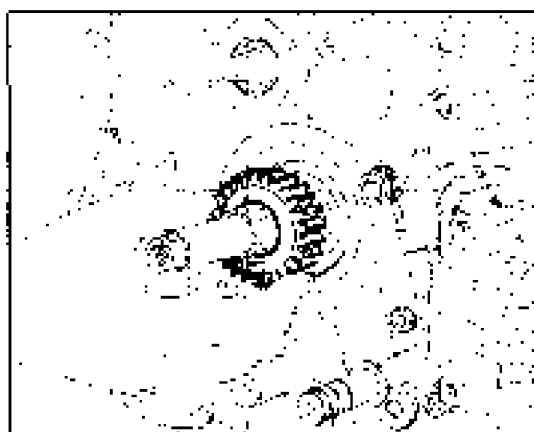
Remove the piston from the crankshaft.
Retirez le piston de l'arbre à manivelle.
Abheben des Pleuellhebels aus der Pleuellstange.
Prelevare din arborele la manivelă.



CAGIVA

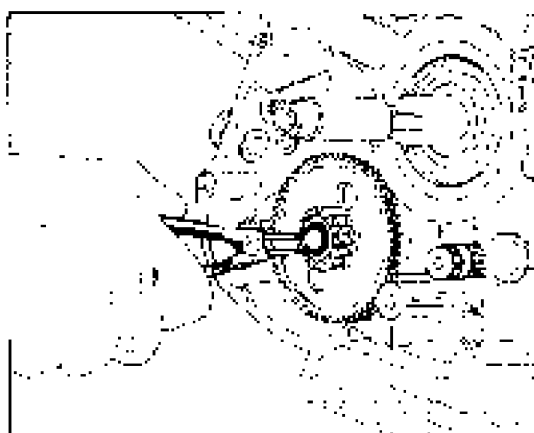


**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR**



5) Rimuovere il gruppo comando dalla cavità in cui è inserito.
Rimuovere anche il molla di fissaggio del gruppo ingranaggi e il cavo del disassamento.
Rimuovere il gruppo comando e il cavo del dispositivo di avviamento e l'elaboramento.

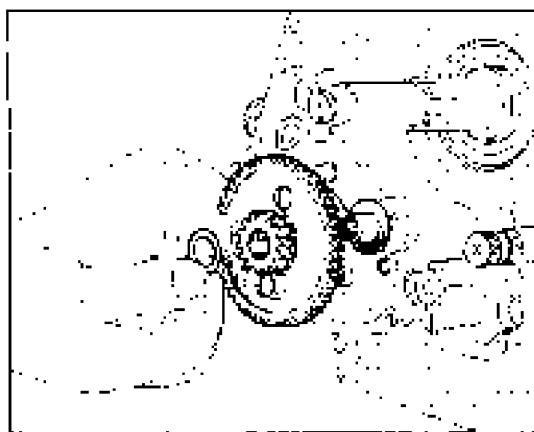
6) Rimuovere il gruppo comando dal gruppo ingranaggi.
Remove the clip from the idling gear assembly of the starting device.
Remove the idling gear assembly of the starting device and the start spring.



7) Rimuovere l'ingranaggio di comando a ridosso del coperchio.
Rimuovere la molla del gruppo seggeri e il cavo di disassamento.
Rimuovere il gruppo di disassamento e la leva.

8) Rimuovere la leva di comando dal gruppo ingranaggi.
Rimuovere la molla del gruppo ingranaggi e il cavo di disassamento.
Rimuovere il gruppo di disassamento e la leva di comando e l'elaboramento.

9) Rimuovere il gruppo ingranaggi dalla cavità in cui è inserito.
Quindi estrarre il filo molla e il cavo del gruppo ingranaggi e il cavo di disassamento.
10) Rimuovere il gruppo ingranaggi dalla cavità in cui è inserito e il gruppo ingranaggi e il cavo di disassamento.



**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSSBAU
DESMONTAJE MOTOR**



Swarmen il motore, fissaggio e scarico delle parti in cui il motore deve essere smontato.

Swarmen el motor, fijado y descarga de las partes en las que se desmonta.

Рассоедините двигатель, фиксируя и снимая части, в которых двигатель должен быть разобран.

Entfernen Sie die Befestigungsteile, um die Teile, in denen der Motor zerlegt wird.

Entfernen Sie die Befestigungsteile, um die Teile, in denen der Motor zerlegt wird.

Eliminate the parts which fix the parts in which the motor must be disassembled.

Desposez les vis de fixation et retirez les parties de démontage pour commencer.

Desposez les vis de fixation et retirez les parties de démontage.

Уберите шурупы фиксации и снимите части, в которых двигатель должен быть разобран.

Die Befestigungsteile werden entfernt, um die Teile, in denen der Motor zerlegt wird, zu entfernen.

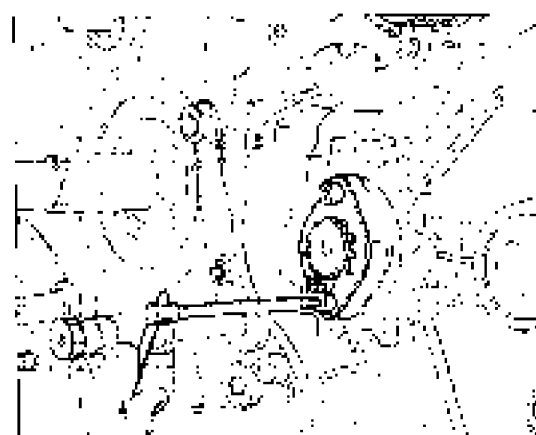
Die Befestigungsteile werden entfernt, um die Teile, in denen der Motor zerlegt wird, zu entfernen.

Die Befestigungsteile werden entfernt, um die Teile, in denen der Motor zerlegt wird, zu entfernen.

Desmontar los tornillos de fijación y retirar las partes de desmontaje para comenzar.

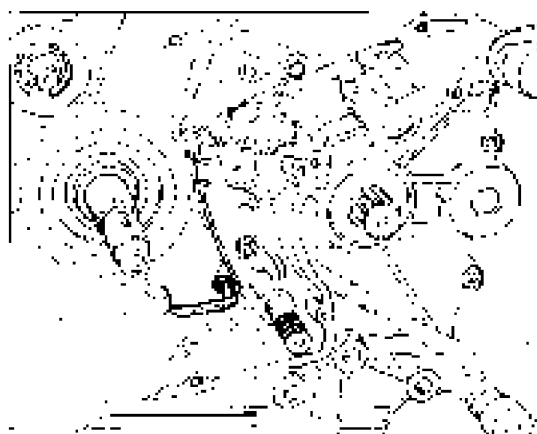
Desmontar los tornillos de fijación y retirar las partes de desmontaje.

Снимите шурупы фиксации и снимите части, в которых двигатель должен быть разобран.





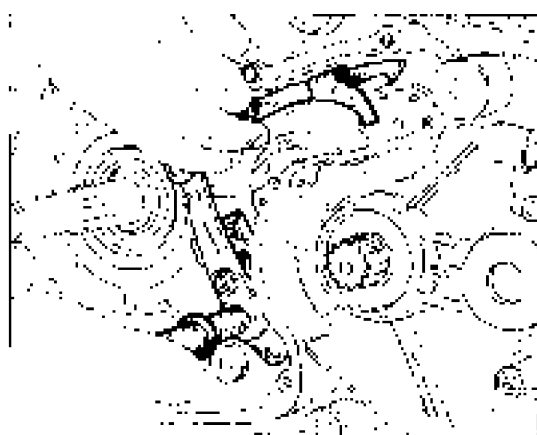
SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESMONTAJE MOTOR



Scattare il cinghio di distribuzione e il cinghio del motore.
Se il motore è dotato di un cinghio di distribuzione di tipo a cinghia, scattare il cinghio.
Svitare il cinghio di distribuzione e il cinghio del motore.
Rimuovere il cinghio.

Remove the timing straps of the gear and the engine.
If the engine is equipped with a timing belt, remove the timing belt of the engine.
Unscrew the timing belt and the engine timing belt.
Remove the timing belt.

Dévisser le cinghie de distribution et le cinghie du moteur.
Si le moteur est équipé d'une cinghie de distribution, dévisser la cinghie de distribution.
Dévisser les cinghies de distribution et le cinghie du moteur.
Enlever les cinghies.



Die Verteilungsmechanik und die Pleuellagerungssysteme herausnehmen.
Das Pleuellagerungssystem von der Pleuellagerung abheben und abheben.
Entfernen die Pleuellagerung von der Pleuellagerung.
Die Pleuellagerung entfernen.

Dévisser les vis de fixation de la Pleuellagerung et le système de distribution.
Si le moteur est équipé d'une Pleuellagerung, dévisser la Pleuellagerung.
Dévisser les vis de fixation de la Pleuellagerung et le système de distribution.
Enlever les vis de fixation de la Pleuellagerung et le système de distribution.

**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR**



Svitare le viti di fissaggio e togliere il disco comando frizione completo di cuscinetto e perno di disinnesto.

Togliere le molle dalla frizione.

Utilizzare un piccolo cacciavite e rimuovere l'anello elastico di tenuta dei dischi frizione avendo cura di non deformarlo.

Stirare i dischi frizione.

Unscrew the attachment screws and remove the clutch disk complete with bearing and disengagement pin.

Remove the clutch springs.

By means of a small screwdriver remove the elastic retaining ring of the clutch discs taking care not to deform it.

Pull out the clutch discs.

Dévisser les vis de fixation et enlever la disques de commande de l'embrayage avec le roulement et l'axe de débrayage.

Enlever à l'aide d'un petit tournevis l'anneau-ressort de retenue des disques d'embrayage, en ayant soin de ne pas causer des déformations.

Enlever les disques de l'embrayage.

Befestigungsschrauben abschrauben und Kupplungsscheibe mitsamt dem Kugellager und Entkuppungsstift herausnehmen.

Die Kupplungsfedern entfernen.

Mit einem kleinen Schraubenzieher den elastischen Haltering der Kupplungsscheiben entfernen, darauf achtend, diesen nicht zu verformen.

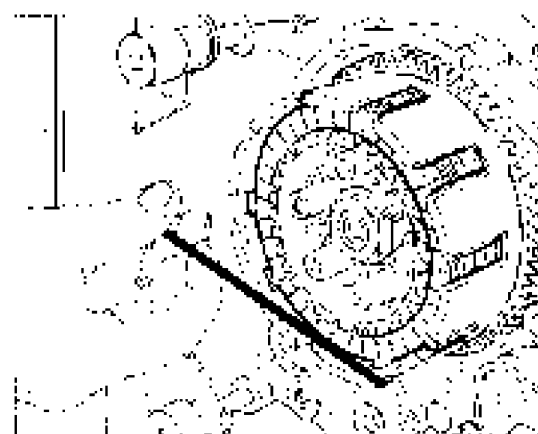
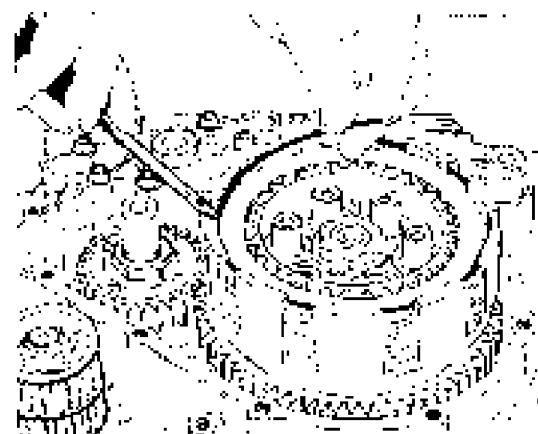
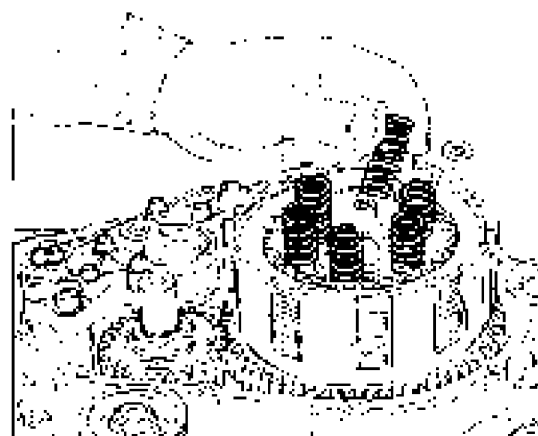
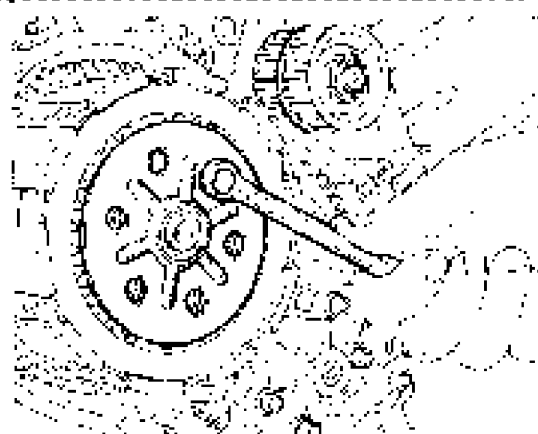
Die Kupplungsscheiben herausziehen.

Alajar los tornillos de fijación y extraer el disco de mando embrague con cojin y pasador de desacoplamiento.

Quitar los resortes del embrague.

Utilizar un pequeño destornillador y quitar el anillo elastico de retén de los discos embrague teniendo cuidado de no deformarlo.

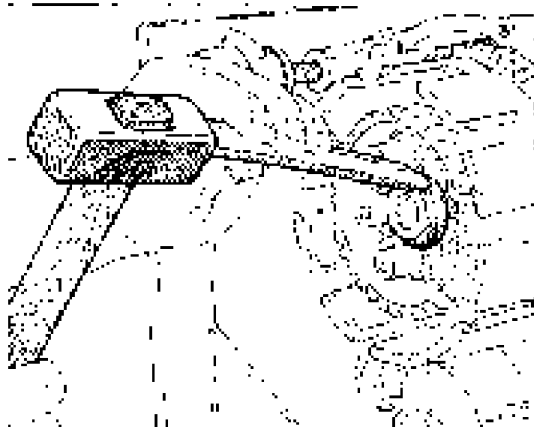
Extraer los discos del embrague.



CAGIVA



**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR**



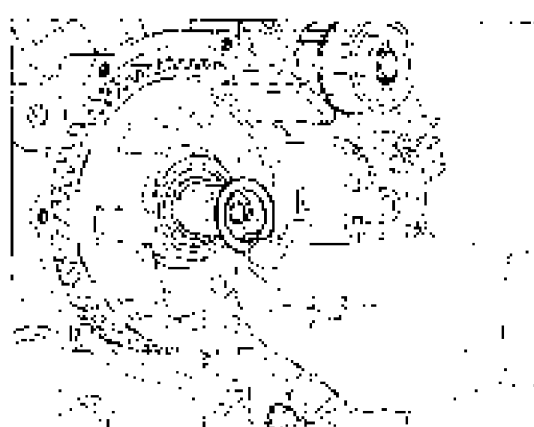
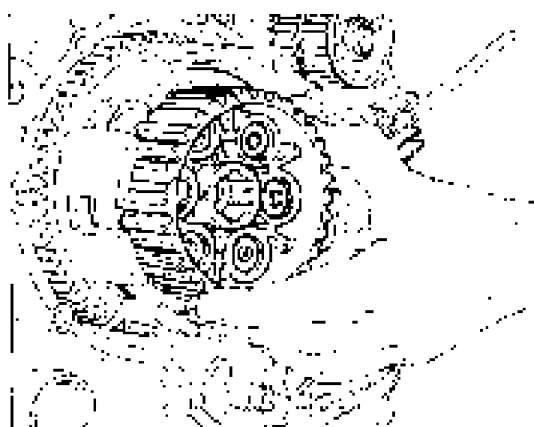
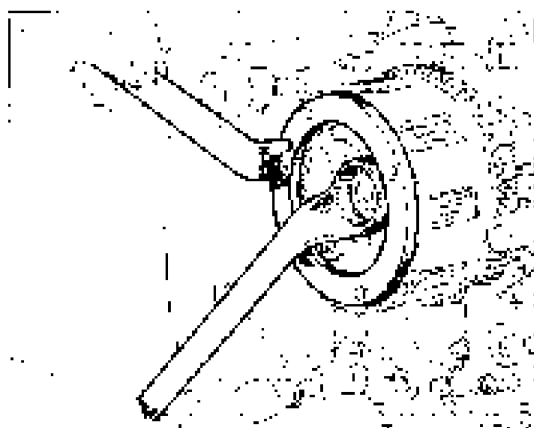
Raddrizzare la rondella di sicurezza del dado fissaggio tamburo frizione.
Bloccare il tamburo frizione utilizzando l'attrezzo 88713.0146 e svitare il dado di fissaggio.
Sfilare il tamburo frizione completo di piatto spingidisco.
Sfilare il distanziale.

Straighten the safety washer of the clutch drum fixing nut.
Lock the clutch drum by means of tool 88713.0146 and unscrew the fixing nut.
Pull out the clutch drum complete with the disc pushing plate.
Pull out the spacer.

Redresser la rondelle de sécurité de l'écrou de fixation du tambour d'embrayage.
Bloquer le tambour d'embrayage par l'outil 88713.0146 et dévisser l'écrou de fixation.
Enlever le tambour d'embrayage complet de plaque pousse-disque.
Enlever l'entretoise.

Die Sicherungsscheiben der Kupplungstrommel-Klemmutter aufbiegen.
Die Kupplungstrommel mit Hilfe des Werkzeugs 88713.0146 blockieren und die Befestigungsmutter ausdrehen.
Die Kupplungstrommel samt Druckplatte herausziehen.
Das Distanzstück abziehen.

Enderezar la rondella de seguridad de la tuerca de sujeción del tambor del embrague.
Bloquear el tambor del embrague utilizando el herramienta 88713.0146 y desatornillar la tuerca de sujeción.
Extraer el tambor del embrague con el plato de presión.
Sacar el separador.



**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSSBAU
DESMONTAJE MOTOR**



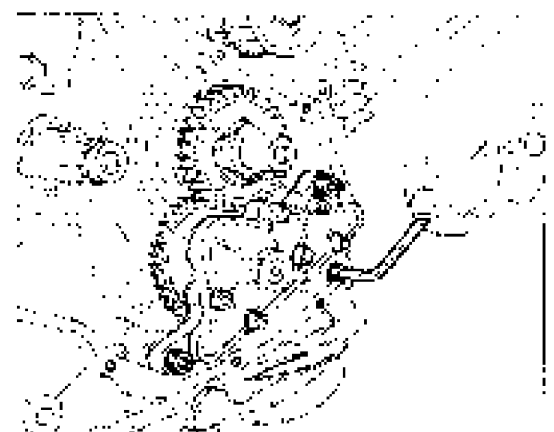
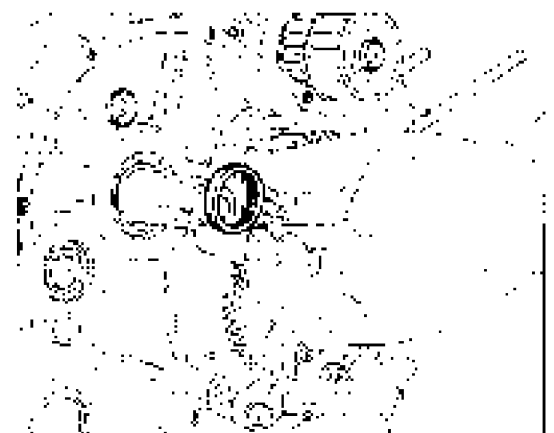
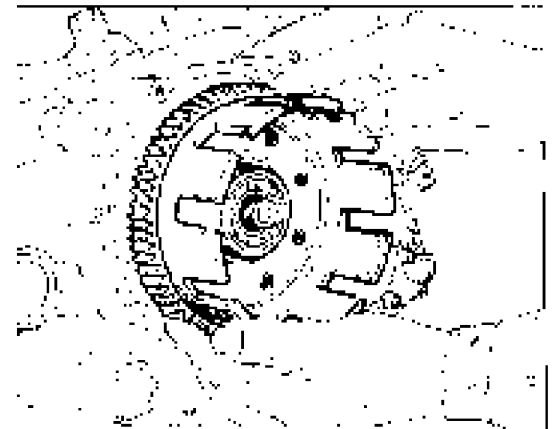
Rimuovere la campana della frizione completa di cuscinetti e di ingranaggio della primaria.
Sfilare il distanziale.
Svitare le viti di fissaggio della pompa olio.
Togliere la pompa olio prestando attenzione alle bussole ed ai gommini posti dietro di essa.

Remove the clutch housing complete with bearings and primary gear.
Pull out the spacer.
Unscrew the oil pump fixing screws.
Remove the oil pump, paying attention to the bushes and the rubber pieces placed on its back.

Enlever la cloche d'embrayage complète de roulements et de l'engrenage de la primaire.
Enlever l'entretoise.
Dévisser les vis de fixation de la pompe à huile.
Enlever la pompe à huile en ayant soin é ne pas endommager les douilles et caoutchoucs derrière la pompe.

Die Kupplungsglocke samt Lager und Getriebe der Antriebswelle entfernen.
Das Distanzstück abziehen.
Die Befestigungsschrauben der Ölpumpe ausdrehen.
Die Ölpumpe entfernen, dabei auf die Büchsen und die dahinter befindlichen Gummistücke beachten.

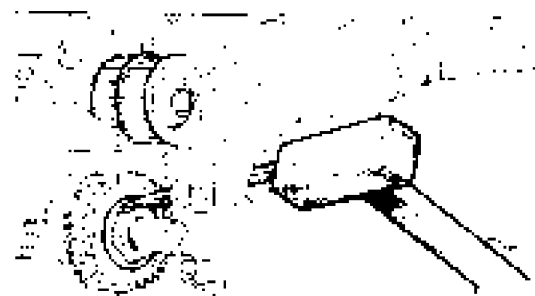
Quitar la campana del embrague con cojinetes y engranaje.
Sacar el separador.
Desatornillar los tornillos de fijación de la bomba aceite.
Quitar la bomba aceite prestando atención en los casquillos y en los juntos de goma situados detrás de ésta.



CAGIVA



SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSSBAU DESMONTAJE MOTOR

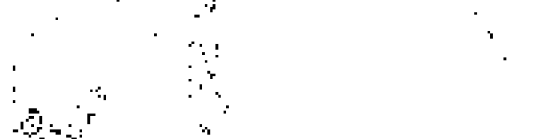


Partire dall'angolo della vite superiore nel lato superiore motore primario.
Bisogna togliere la vite superiore nel lato superiore motore primario.
88713.0137 (vite superiore).

Rimuovere il tappetino di protezione in plastica sopra il motore. Rimuovere
il tappetino di protezione in plastica sopra il motore.

Rimuovere il tappetino di protezione.

Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
88713.0139.

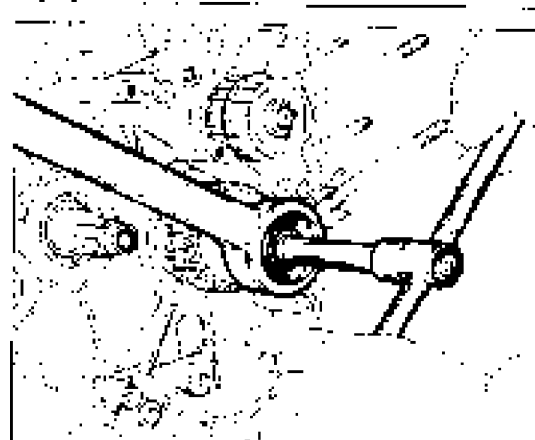


Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
88713.0137 (vite superiore).

Rimuovere il tappetino di protezione in plastica sopra il motore. Rimuovere
il tappetino di protezione in plastica sopra il motore.

Rimuovere il tappetino di protezione.

Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
88713.0139.

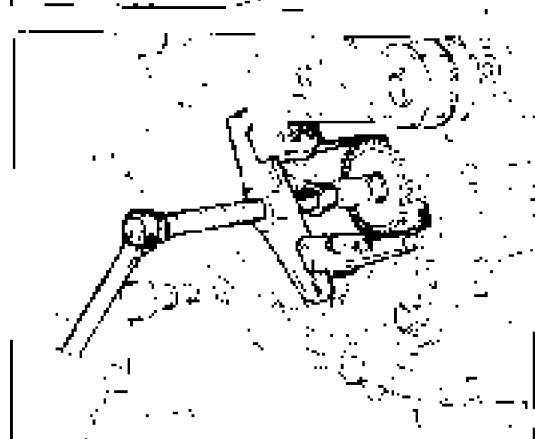


Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
88713.0137 (vite superiore).

Rimuovere il tappetino di protezione in plastica sopra il motore. Rimuovere
il tappetino di protezione in plastica sopra il motore.

Rimuovere il tappetino di protezione.

Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
88713.0139.

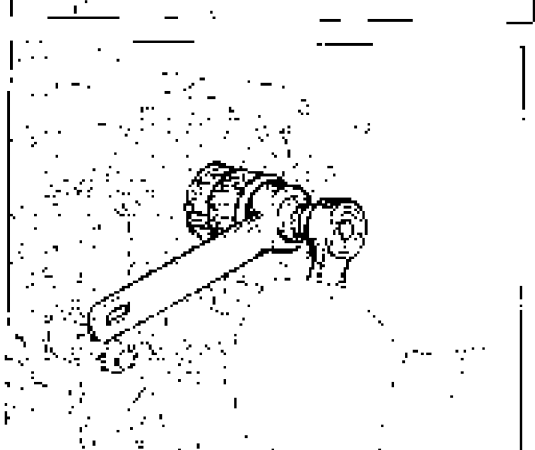


Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
88713.0137 (vite superiore).

Rimuovere il tappetino di protezione in plastica sopra il motore. Rimuovere
il tappetino di protezione in plastica sopra il motore.

Rimuovere il tappetino di protezione.

Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
88713.0139.



Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
88713.0137 (vite superiore).

Rimuovere il tappetino di protezione in plastica sopra il motore. Rimuovere
il tappetino di protezione in plastica sopra il motore.

Rimuovere il tappetino di protezione.

Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
88713.0139.

Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
Alcune vite superiori nel lato superiore motore primario.
88713.0139.

**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSSBAU
DESMONTAJE MOTOR**



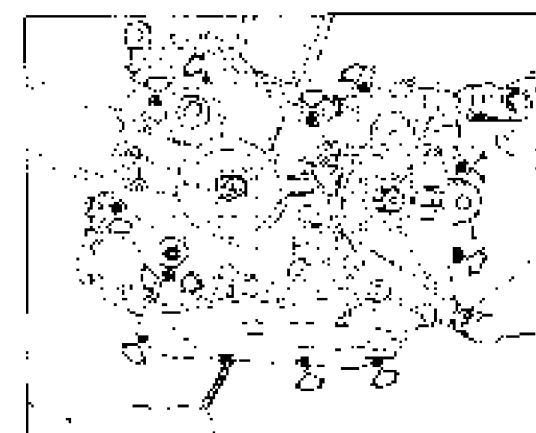
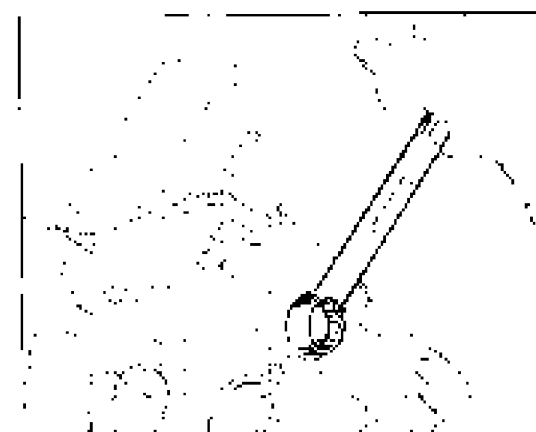
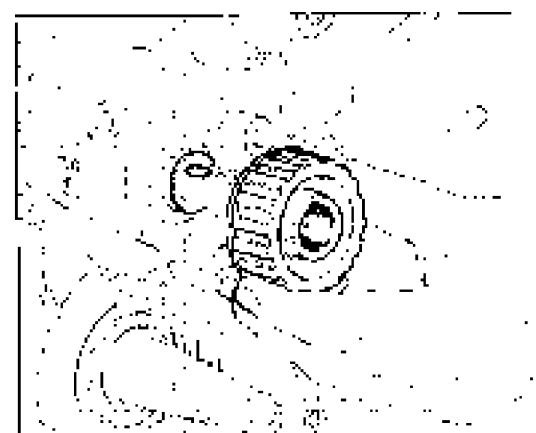
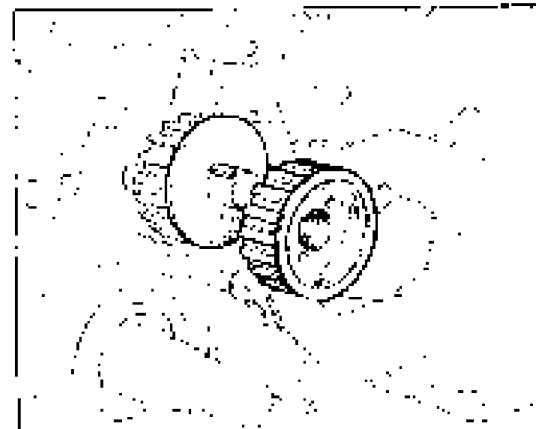
Staccare la prima puleggia, in modo che resti solo quella a girare.
Staccare la seconda puleggia, in modo che resti solo la prima.
Staccare la terza puleggia, in modo che resti solo la prima e la seconda.
Staccare la quarta puleggia, in modo che resti solo la prima e la seconda.
Staccare la quinta puleggia, in modo che resti solo la prima e la seconda.

Remove the first pulley, in order that only the second pulley remains.
Remove the second pulley, in order that only the first pulley remains.
Remove the third pulley, in order that only the first and second pulleys remain.
Remove the fourth pulley, in order that only the first and second pulleys remain.
Remove the fifth pulley, in order that only the first and second pulleys remain.

Staccare la prima puleggia, in modo che resti solo quella a girare.
Staccare la seconda puleggia, in modo che resti solo la prima.
Staccare la terza puleggia, in modo che resti solo la prima e la seconda.
Staccare la quarta puleggia, in modo che resti solo la prima e la seconda.
Staccare la quinta puleggia, in modo che resti solo la prima e la seconda.

Die erste Pleuelnabe abheben, so dass nur die Pleuelnabe bleibt.
Die zweite Pleuelnabe abheben, so dass nur die Pleuelnabe bleibt.
Die dritte Pleuelnabe abheben, so dass nur die Pleuelnabe und die Pleuelnabe bleibt.
Die vierte Pleuelnabe abheben, so dass nur die Pleuelnabe und die Pleuelnabe bleibt.
Die fünfte Pleuelnabe abheben, so dass nur die Pleuelnabe und die Pleuelnabe bleibt.

Staccare la prima puleggia, in modo che resti solo quella a girare.
Staccare la seconda puleggia, in modo che resti solo la prima.
Staccare la terza puleggia, in modo che resti solo la prima e la seconda.
Staccare la quarta puleggia, in modo che resti solo la prima e la seconda.
Staccare la quinta puleggia, in modo che resti solo la prima e la seconda.



CAGIVA



SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESMONTAJE MOTOR



Remove the spark plug from the cylinder head and place it in a clean container for reuse.

Retirez le bougie d'allumage du cylindre et placez-la dans un récipient propre pour la réutiliser.

Entfernen Sie die Zündkerze aus dem Zylinderkopf und lagern Sie sie sauber und getrennt ab.

Scuturizați bușia de aprindere din capul cilindrului și depuneți-o într-un recipient curat.

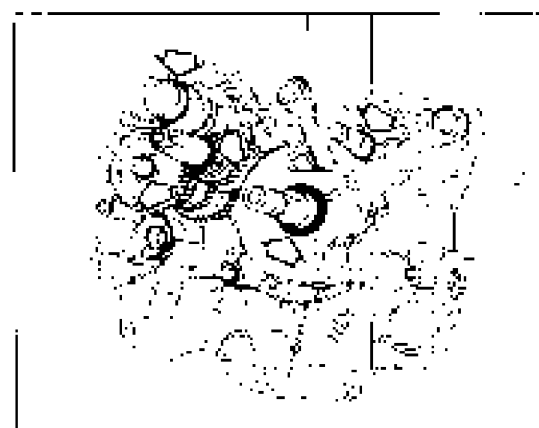


Remove the pin from the cylinder and place it in a clean container for reuse.

Retirez la tige de piston du cylindre et placez-la dans un récipient propre pour la réutiliser.

Entfernen Sie die Pleuellstange aus dem Zylinderkopf und lagern Sie sie sauber und getrennt ab.

Scuturizați știftul de la capul cilindrului și depuneți-l într-un recipient curat.

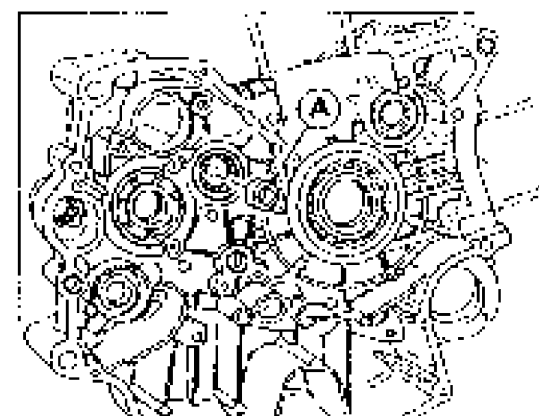


Remove the pin from the cylinder and place it in a clean container for reuse.

Retirez la tige de piston du cylindre et placez-la dans un récipient propre pour la réutiliser.

Entfernen Sie die Pleuellstange aus dem Zylinderkopf und lagern Sie sie sauber und getrennt ab.

Scuturizați știftul de la capul cilindrului și depuneți-l într-un recipient curat.



Remove the pin from the cylinder and place it in a clean container for reuse.

Retirez la tige de piston du cylindre et placez-la dans un récipient propre pour la réutiliser.

Entfernen Sie die Pleuellstange aus dem Zylinderkopf und lagern Sie sie sauber und getrennt ab.

Scuturizați știftul de la capul cilindrului și depuneți-l într-un recipient curat.

Remove the pin from the cylinder and place it in a clean container for reuse.

Retirez la tige de piston du cylindre et placez-la dans un récipient propre pour la réutiliser.

Entfernen Sie die Pleuellstange aus dem Zylinderkopf und lagern Sie sie sauber und getrennt ab.

Scuturizați știftul de la capul cilindrului și depuneți-l într-un recipient curat.

Remove the pin from the cylinder and place it in a clean container for reuse.

Retirez la tige de piston du cylindre et placez-la dans un récipient propre pour la réutiliser.

Entfernen Sie die Pleuellstange aus dem Zylinderkopf und lagern Sie sie sauber und getrennt ab.

Scuturizați știftul de la capul cilindrului și depuneți-l într-un recipient curat.

Remove the pin from the cylinder and place it in a clean container for reuse.

Retirez la tige de piston du cylindre et placez-la dans un récipient propre pour la réutiliser.

Entfernen Sie die Pleuellstange aus dem Zylinderkopf und lagern Sie sie sauber und getrennt ab.

Scuturizați știftul de la capul cilindrului și depuneți-l într-un recipient curat.

Remove the pin from the cylinder and place it in a clean container for reuse.

Retirez la tige de piston du cylindre et placez-la dans un récipient propre pour la réutiliser.

Entfernen Sie die Pleuellstange aus dem Zylinderkopf und lagern Sie sie sauber und getrennt ab.

Scuturizați știftul de la capul cilindrului și depuneți-l într-un recipient curat.

**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSSAU
DESMONTAJE MOTOR**



Per il cavo, l'utente dovrebbe non puzzone prestando attenzione alle condizioni di lavoro e alla salute. Assicurarsi che il cavo sia installato in modo che non si possa bloccare e che non si possa danneggiare. Assicurarsi che il cavo sia installato in modo che non si possa bloccare e che non si possa danneggiare.

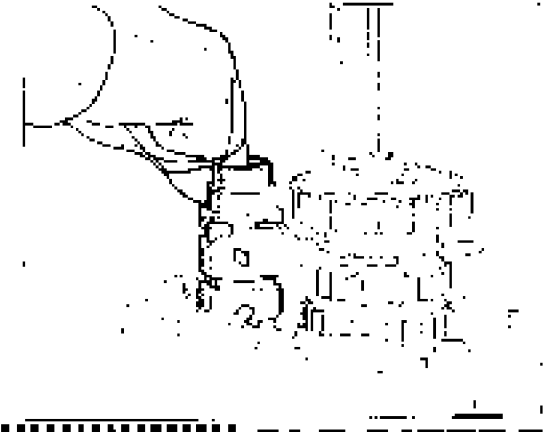
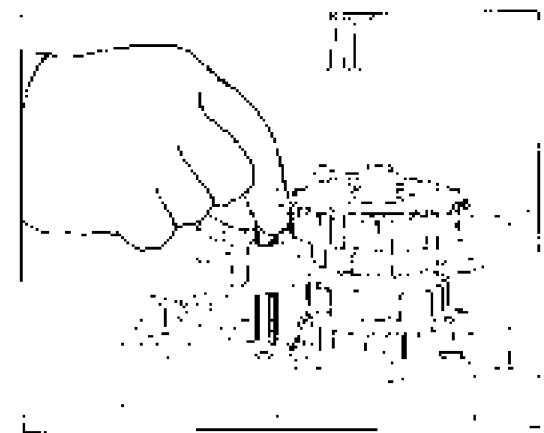
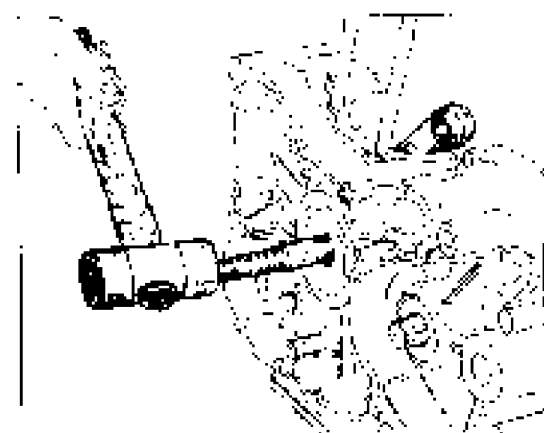
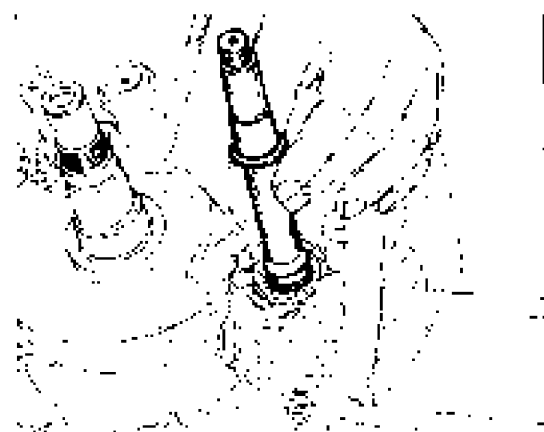
Se il cavo è troppo lungo, si dovrebbe tagliare il cavo in modo che non si possa bloccare e che non si possa danneggiare.

Per il cavo, l'utente dovrebbe non puzzone prestando attenzione alle condizioni di lavoro e alla salute. Assicurarsi che il cavo sia installato in modo che non si possa bloccare e che non si possa danneggiare.

Enlever le bobine commandés de la puzzone en ayant soin de ne pas endommager les revêtements ou les câbles. Enlever le câble en ayant soin de ne pas le bloquer et de ne pas le détériorer. Si le câble est trop long, le couper de manière à ce qu'il ne puisse pas bloquer et ne pas être endommagé.

Das Seil sollte vorsichtig entfernt werden, um die Beschädigung des Seils zu vermeiden. Das Seil sollte vorsichtig entfernt werden, um die Beschädigung des Seils zu vermeiden. Das Seil sollte vorsichtig entfernt werden, um die Beschädigung des Seils zu vermeiden.

Quitar el cable de manera cuidadosa, evitando dañar el cable o el revestimiento. Si el cable es demasiado largo, cortarlo de manera que no pueda bloquearse ni dañarse. Desmontar los cables de manera que no puedan bloquearse ni dañarse.



CAGIVA



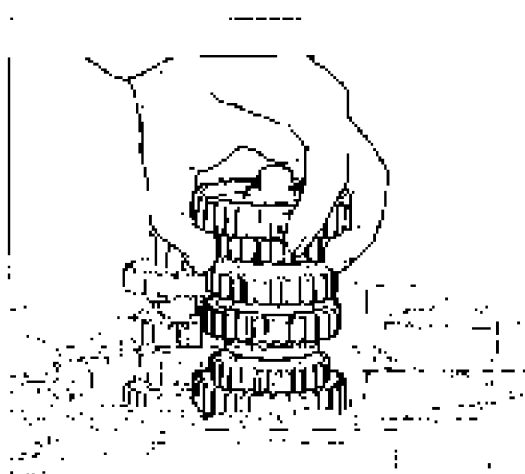
SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSSBAU DESMONTAJE MOTOR

Strappare il tappetino di protezione motore.
Rimuovere l'ulteriore protezione. Poth è un prodotto a base di alluminio ingegneristico, non deve essere lubrificato, non deve essere posto su olio o grasso.
Sfilare il cuscinetto per il blocco motore. Sfilare il cuscinetto superiore e inferiore e metterli a parte in modo da non danneggiarli.

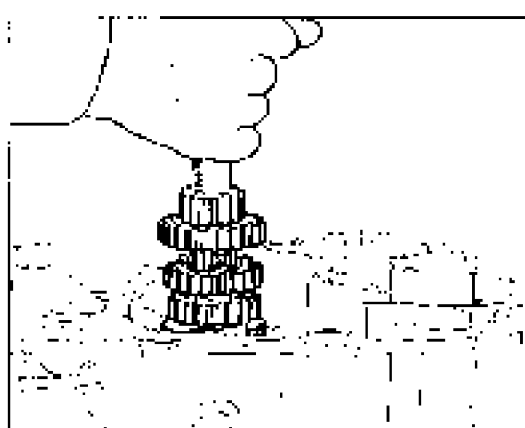
Remove the cover engagement force.
Remove the main and submounts and the together with the operation of the one with the other without any damage.
From one end of the transmission shaft remove the internal ring and set it aside in the position of the right half case.



È importante che l'ingranaggio sia in
Oli lubrificante e lubrificante. La lubrificazione è necessaria per il corretto funzionamento del motore. Assicurarsi che il lubrificante sia di qualità e che non sia contaminato.
Check la lubrificazione della trasmissione del motore. Assicurarsi che il lubrificante sia di qualità e che non sia contaminato.



Die Ausgelenkungen entfernen.
Rimozione della Sella. Assicurarsi che il lubrificante sia di qualità e che non sia contaminato. Assicurarsi che il lubrificante sia di qualità e che non sia contaminato.
Check the lubrication of the transmission of the engine. Make sure that the lubricant is of quality and that it is not contaminated.



Retirer les arbres de chaque des arbres.
Removal of the pinion and the gear. Make sure that the lubricant is of quality and that it is not contaminated. Make sure that the lubricant is of quality and that it is not contaminated.
Check the lubrication of the transmission of the engine. Make sure that the lubricant is of quality and that it is not contaminated.

**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR**



● Durante lo smontaggio dei componenti posti nella testa cilindro è della massima importanza che essi vengano disposti in modo opportuno oppure contrassegnarli al fine di poterli rimontare nella esatta posizione occupata prima dello smontaggio.

Swapping the components in the cylinder head.

Swapping the components in the cylinder head is prohibited. (The best is to mark them.)

Remplacement par ordre de couplet des éléments démontés. (88713.0120)

Especially important is to mark the components and to be able to reassemble them in their previous position.

● When disassembling the components located in the cylinder head, it is essential to arrange or mark them appropriately, so to be able to reassemble them in their previous position.

Unpack the timing cover and remove the valve covers.

Unpack the timing cover and remove the camshaft holding cap.

Remove the opening in the camshaft cover. (88713.0120)

Remove the valve cover, marking the springs and paying attention to the timing cover. (88713.0120)

● Lors du démontage des pièces qui se trouvent dans la culasse, il est très important de les placer d'un côté adéquatement ou de les marquer pour en permettre leur identification lors du remontage et les remettre exactement à la même position qu'auparavant.

Place the valve cover in the correct position. (88713.0120)

Do not swap the components in the cylinder head. (The best is to mark them.)

Remplacement par ordre de couplet des éléments démontés. (88713.0120)

Especially important is to mark the components and to be able to reassemble them in their previous position.

● Bei der Demontage der im Zylinderkopf befindlichen Bauteile ist es von größter Wichtigkeit, sie zweckmäßig aufzureihen oder zu markieren, damit sie wieder in richtiger Position eingebaut werden können.

Unpack the timing cover and remove the valve covers.

Unpack the timing cover and remove the camshaft holding cap.

Remove the opening in the camshaft cover. (88713.0120)

Remove the valve cover, marking the springs and paying attention to the timing cover. (88713.0120)

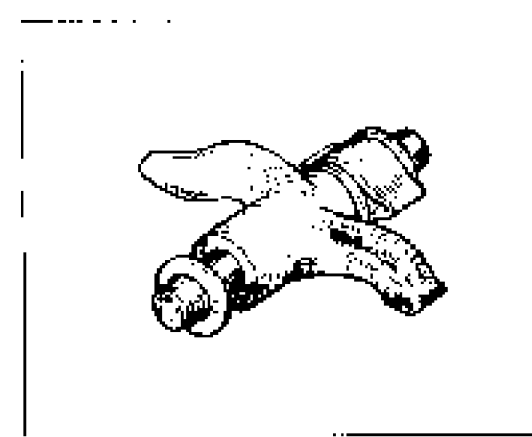
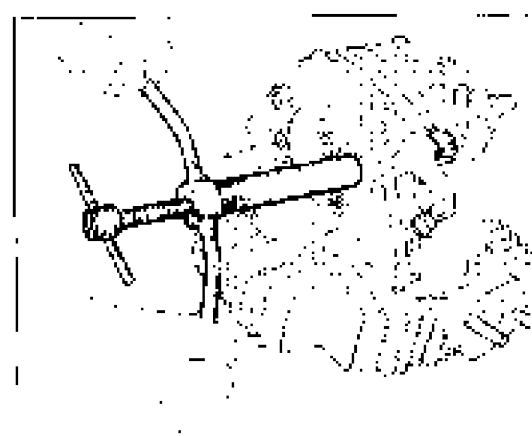
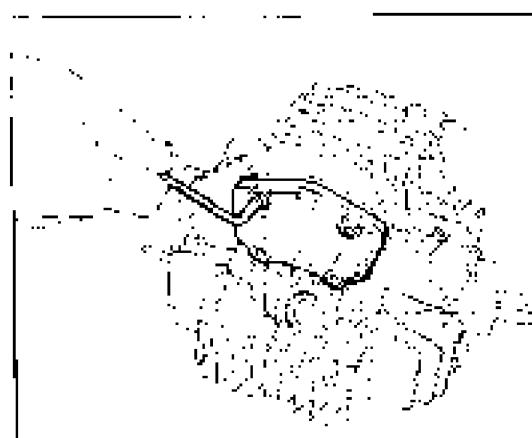
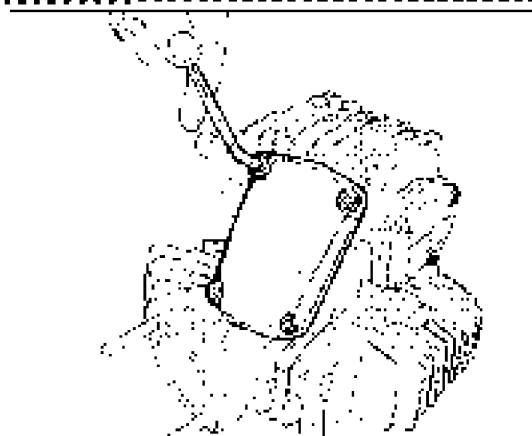
● Durante el desmontaje de los componentes situados en la culata cilindro es de suma importancia disponerlos de manera oportuna o marcarlos con el fin de poderlos volver a montar exactamente en la posición ocupada antes del desmontaje.

Place the valve cover in the correct position. (88713.0120)

Do not swap the components in the cylinder head. (The best is to mark them.)

Remplacement par ordre de couplet des éléments démontés. (88713.0120)

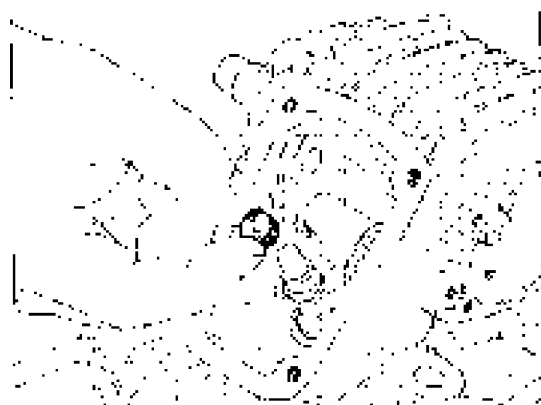
Especially important is to mark the components and to be able to reassemble them in their previous position.



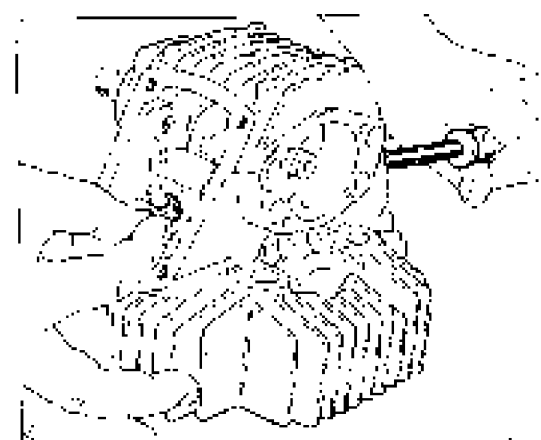
CAGIVA



SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESMONTAJE MOTOR



1. Remove the timing chain and tensioner.
Kuvassa näytetään, miten laajennuslaite ja ketju poistetaan osasta.
manutene se ovalsätesen hirtin laajennus ja ketjuun laajennuslaite.
Kuvassa näytetään, miten ketju ja ketjun laajennuslaite poistetaan.
3. Remove the chain.



2. Remove the timing chain and tensioner.
Kuvassa näytetään, miten ketju ja ketjun laajennuslaite poistetaan osasta.
manutene se ovalsätesen hirtin laajennus ja ketjuun laajennuslaite.
Kuvassa näytetään, miten ketju ja ketjun laajennuslaite poistetaan.
3. Remove the chain.



3. Remove the timing chain and tensioner.
Kuvassa näytetään, miten ketju ja ketjun laajennuslaite poistetaan osasta.
manutene se ovalsätesen hirtin laajennus ja ketjuun laajennuslaite.
Kuvassa näytetään, miten ketju ja ketjun laajennuslaite poistetaan.
3. Remove the chain.



4. Remove the timing chain and tensioner.
Kuvassa näytetään, miten ketju ja ketjun laajennuslaite poistetaan osasta.
manutene se ovalsätesen hirtin laajennus ja ketjuun laajennuslaite.
Kuvassa näytetään, miten ketju ja ketjun laajennuslaite poistetaan.
3. Remove the chain.

5. Remove the timing chain and tensioner.
Kuvassa näytetään, miten ketju ja ketjun laajennuslaite poistetaan osasta.
manutene se ovalsätesen hirtin laajennus ja ketjuun laajennuslaite.
Kuvassa näytetään, miten ketju ja ketjun laajennuslaite poistetaan.
3. Remove the chain.

[illegible]

[illegible]



Remplacement des pistons	1	1	Einsetzen der Pleuellager	1	1
Remplacement des cylindres	2	2	Reinigen	2	2
Cylindres	3	3	Einsetzen	3	3
Piston	4	4	Einbau des Pleuellagers	4	4
Remplacement du vilebrevet	5	5	Einbau des Pleuellagers	5	5
Vilebrevet	6	6	Einbau des Pleuellagers	6	6
Remplacement du vilebrevet	7	7	Einbau des Pleuellagers	7	7
Remplacement du vilebrevet	8	8	Einbau des Pleuellagers	8	8
Remplacement du vilebrevet	9	9	Einbau des Pleuellagers	9	9
Remplacement du vilebrevet	10	10	Einbau des Pleuellagers	10	10
Remplacement du vilebrevet	11	11	Einbau des Pleuellagers	11	11
Remplacement du vilebrevet	12	12	Einbau des Pleuellagers	12	12
Remplacement du vilebrevet	13	13	Einbau des Pleuellagers	13	13
Remplacement du vilebrevet	14	14	Einbau des Pleuellagers	14	14
Remplacement du vilebrevet	15	15	Einbau des Pleuellagers	15	15
Remplacement du vilebrevet	16	16	Einbau des Pleuellagers	16	16
Remplacement du vilebrevet	17	17	Einbau des Pleuellagers	17	17
Remplacement du vilebrevet	18	18	Einbau des Pleuellagers	18	18
Remplacement du vilebrevet	19	19	Einbau des Pleuellagers	19	19
Remplacement du vilebrevet	20	20	Einbau des Pleuellagers	20	20
Remplacement du vilebrevet	21	21	Einbau des Pleuellagers	21	21
Remplacement du vilebrevet	22	22	Einbau des Pleuellagers	22	22
Remplacement du vilebrevet	23	23	Einbau des Pleuellagers	23	23
Remplacement du vilebrevet	24	24	Einbau des Pleuellagers	24	24
Remplacement du vilebrevet	25	25	Einbau des Pleuellagers	25	25
Remplacement du vilebrevet	26	26	Einbau des Pleuellagers	26	26
Remplacement du vilebrevet	27	27	Einbau des Pleuellagers	27	27
Remplacement du vilebrevet	28	28	Einbau des Pleuellagers	28	28
Remplacement du vilebrevet	29	29	Einbau des Pleuellagers	29	29
Remplacement du vilebrevet	30	30	Einbau des Pleuellagers	30	30
Remplacement du vilebrevet	31	31	Einbau des Pleuellagers	31	31
Remplacement du vilebrevet	32	32	Einbau des Pleuellagers	32	32
Remplacement du vilebrevet	33	33	Einbau des Pleuellagers	33	33
Remplacement du vilebrevet	34	34	Einbau des Pleuellagers	34	34
Remplacement du vilebrevet	35	35	Einbau des Pleuellagers	35	35
Remplacement du vilebrevet	36	36	Einbau des Pleuellagers	36	36
Remplacement du vilebrevet	37	37	Einbau des Pleuellagers	37	37
Remplacement du vilebrevet	38	38	Einbau des Pleuellagers	38	38
Remplacement du vilebrevet	39	39	Einbau des Pleuellagers	39	39
Remplacement du vilebrevet	40	40	Einbau des Pleuellagers	40	40



Temperatura de los gases	6	6
Temperatura	6	7
Cilindro	6	7
Isolación	6	6
Aspiración y presión gases	6	8
Alimentación por inyección	6	6
Velocidad	6	6
Aspiración y segmento en el cilindro	6	11
Aspiración y segmento en el cilindro	6	
Aspiración y buje de pistón en el cilindro	6	12
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	11
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	13
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	14
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	15
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	16
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	17
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	18
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	19
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	20
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	21
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	21
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	22
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	23
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	24
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	25
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	26
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	27
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	28
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	29
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	30
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	31
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	32
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	33
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	34
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	35
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	36
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	37
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	38
Aspiración y buje de pistón en el cilindro en el cilindro	6	39



Pulizia dei particolari.

Le parti particolari vengono pulite con la normale procedura di pulizia consigliata.

- Durante questa operazione si sviluppano vapori infiammabili e particelle di metallo possono essere espulse ad alta velocità, si raccomanda pertanto di operare in un ambiente privo di fiamme libere o scintille e che l'operatore indossi occhiali protettivi.

Cleaning of components.

All components must be cleaned by normal standard cleaning procedure.

- During this operation inflammable vapours burst and metal particles may be violently ejected. Consequently, it is recommended to work in a room free from bare flames or sparks and that the operator wears goggles.

Nettoyage des pièces.

Nettoyer toutes les pièces avec la normale procédure de nettoyage.

- Pendant cette opération des vapeurs inflammables peuvent se développer et des particules métalliques être éjectées à haute vitesse. On recommande de travailler dans un milieu sans flammes libres ou étincelles, en outre, l'opérateur doit porter des lunettes de protection.

Reinigung der Bauteile.

Alle Bauteile sind beim Reinigen mit der üblichen Methode zu reinigen.

- Während dieser Operation bilden sich entflammbare Dämpfe und Metallpartikel können bei hoher Geschwindigkeit ausgeworfen werden. Es wird darauf empfohlen, in flammen- und funkenfreien Räumen zu arbeiten, und daß der Bediener Schutzbrille trägt.

Limpieza de las piezas.

Se deben limpiar todas las piezas con la regular y normal limpieza.

- Durante esta operación se originan vapores inflamables y partículas de metal pueden salir disparados a gran velocidad; por lo tanto se recomienda trabajar en un ambiente donde no haya llamas o chispas y que el operador use gafas protectoras.



REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAUL REVISION MOTEUR MOTORÜBERHOLUNG REVISION MOTOR

Accoppiamenti.

Per il corretto accoppiamento, prima di collegare il motore al motore, controllare che il motore sia montato correttamente. Il motore deve essere montato correttamente sul motore. Il motore deve essere montato correttamente sul motore. Il motore deve essere montato correttamente sul motore. Il motore deve essere montato correttamente sul motore.

Couplings

For a correct coupling, before connecting the motor to the engine, check that the motor is mounted correctly. The motor must be mounted correctly on the engine. The motor must be mounted correctly on the engine. The motor must be mounted correctly on the engine. The motor must be mounted correctly on the engine.

Accouplements.

Avant de connecter le moteur au moteur, vérifiez que le moteur est monté correctement. Le moteur doit être monté correctement sur le moteur. Le moteur doit être monté correctement sur le moteur. Le moteur doit être monté correctement sur le moteur. Le moteur doit être monté correctement sur le moteur.

Passungen.

Zur korrekten Anheftung des Motors zum Motor, überprüfen Sie, ob der Motor richtig montiert ist. Der Motor muss richtig montiert sein. Der Motor muss richtig montiert sein. Der Motor muss richtig montiert sein. Der Motor muss richtig montiert sein.

Acoplamiento.

Antes de conectar el motor al motor, compruebe que el motor está montado correctamente. El motor debe estar montado correctamente en el motor. El motor debe estar montado correctamente en el motor. El motor debe estar montado correctamente en el motor. El motor debe estar montado correctamente en el motor.

[illegible]

It took three weeks to receive results. After the first 48 h of incubation at 37°C there are no significant differences in the growth of the two strains ($P = 0.47$), but after 72 h of incubation the difference was significant ($P = 0.006$). In the 96 h incubation time, the difference was even more significant ($P = 0.0006$). The difference of morphology was also observed after 48 h of incubation, but it was replaced by a more marked difference after 72 h of incubation. The morphology of the two strains was similar after 96 h of incubation, but the difference in growth was still observed, indicating the difference in the ability of the two bacteria to adapt to the changing environment with time, even at 37°C.

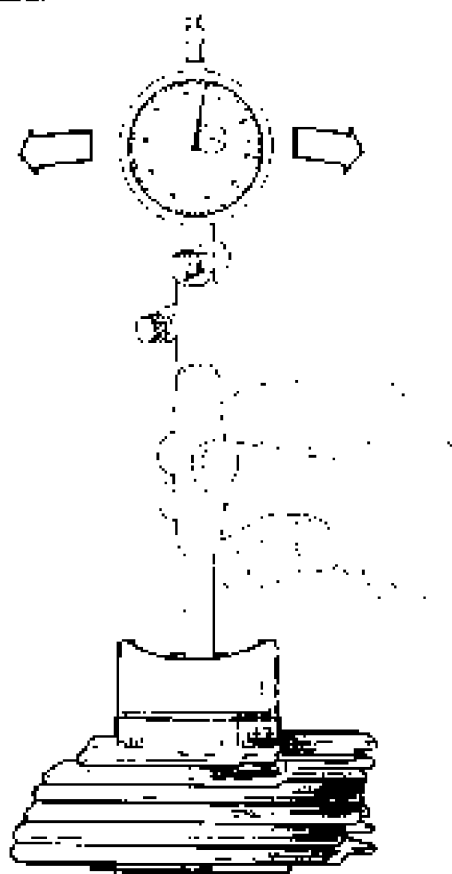
Selecția a fost făcută dintr-o populație de 1000 de plante care au fost cultivate în condiții de teren, în câmpurile de cultură. Pentru a evita efectele de selecție naturală, plantele au fost cultivate în condiții de teren, în câmpurile de cultură. Pentru a evita efectele de selecție naturală, plantele au fost cultivate în condiții de teren, în câmpurile de cultură.

Trichterchen, um die Zylinderwände vollkommen genau mit der Lösung zu befeuchten. Je verschiedener die in der Zylinderwand an 90° gemessenen Winkel zwischen einer der Kanten und der benachbarten Zylinder-Wand sind, umso besser ist die Zylinderwand gegen die Benetzung geschützt. Als Beispiel sei $\alpha = 90^\circ$ und $\beta = 120^\circ$ angenommen. In diesem Fall ist die Benetzung der Zylinderwand durch die Zylinderkante $\beta = 120^\circ$ und die Zylinderwand $\alpha = 90^\circ$ möglich. Ist $\alpha > 90^\circ$ und $\beta > 120^\circ$, so ist die Benetzung der Zylinderwand durch die Zylinderkante und die Zylinderwand nicht möglich. Auf den Zylinderwänden einer Zylinderwand sind die Zylinderkanten zweifach benetzt, auf der Zylinderwand sind die Zylinderkanten einfach benetzt. Auf der Zylinderwand sind die Zylinderkanten zweifach benetzt, auf der Zylinderwand sind die Zylinderkanten einfach benetzt.

[illegible]



REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAUL REVISION MOTEUR MOTORÜBERHÖLUNG REVISION MOTOR



Cilindro.

Controllare che le pareti siano perfettamente lisce. Effettuare la misurazione del diametro del cilindro a tre altezze diverse ed in due direzioni a 90° l'una dall'altra, per ottenere il valore di conicità e di ovalizzazione. Max ovalization (wear limit) = 0,01 mm. Max conicity (wear limit) = 0,015 mm. In caso di danni o di usura eccessiva il cilindro deve essere sostituito, poiché essendo con pareti di carbonio di silicio (che caratterizza le pareti di cilindri della maggioranza dei motori) ed essendo non può essere rettificato. I cilindri sono contrassegnati da una lettera indicante la classe di appartenenza e l'accoppiamento cilindro-pistone va sempre fatto nella stessa classe.

Cylinder.

Check that the walls are perfectly smooth. Measure the cylinder diameter at three different heights and in two directions at 90° each other to obtain taper and ovalization values. Max ovalization (wear limit) = 0.0004 in. Max taper (wear limit) = 0.0005 in. In presence of damages or excessive wear the cylinder must be replaced, as it has a special silicone-carbide inner lining (giving exceptional friction and antiwear properties to cylinder walls) hence it cannot be ground. The cylinders are marked by a letter indicating the class they belong to, and their cylinder-piston coupling must always be performed with parts of the same class.

Cylindre.

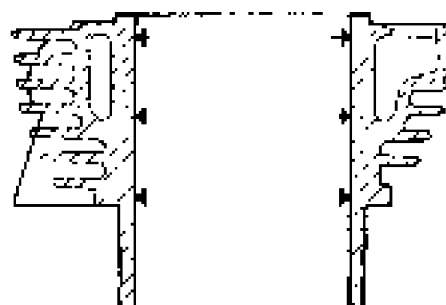
Vérifier si les parois du cylindre sont parfaitement lisses. Mesurer le diamètre du cylindre à trois hauteurs différentes et en deux directions à 90° l'une de l'autre, pour obtenir la valeur de conicité et d'ovalisation. Ovalisation maxi (limite d'usure) = 0,01 mm. Conicité maxi (limite d'usure) = 0,015 mm. Au cas de dégâts ou d'une usure excessive, remplacer le cylindre. Puisque le cylindre a une chemise en carbures de silicium (pour donner des caractéristiques spéciales antusure et antirouille aux parois), il n'est pas possible de le rectifier. Les cylindres sont identifiés par une lettre indiquant la classe correspondante. Effectuer toujours l'accouplement du groupe cylindre-piston en utilisant les mêmes classes.

Zylinder.

Überprüfen, ob die Zylinderwände vollkommen glatt sind. Den Zylinderdurchmesser auf drei verschiedenen Höhen und in zwei Richtungen auf 90° voneinander nachmessen um den Wert der Konizität - und Rundheitswert festzulegen. Maximum Rundheitswert (Verschleißgrenze) = 0,01 mm. Maximum Konizität (Verschleißgrenze) = 0,015 mm. Im Fall von Beschädigungen oder übermäßigem Verschleiß muß der Zylinder ersetzt werden, weil er eine Sonderauflage Zylinderbuchse aus Siliziumkarbid hat, die den Zylinderwänden einen besonderen Reibungs- und Verschleißwiderstand verleiht. Der Zylinder kann daher nicht geschliffen werden. Auf dem Zylinder findet es einen Buchstabe, der seine Zugehörigkeit zu einer Klasse angibt und die Paarung Zylinder-Kolben muß immer mit Teilen aus derselben Klasse ausgeführt werden.

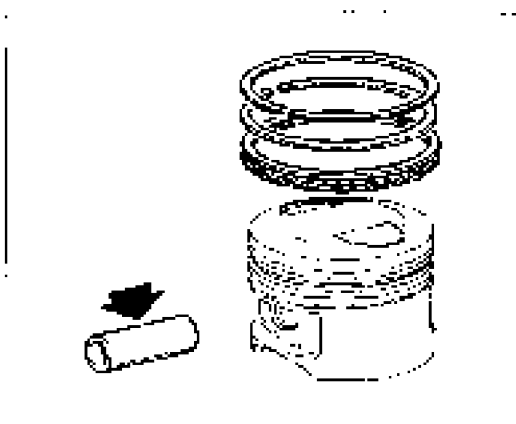
Cilindro.

Controlar que las paredes sean perfectamente lisas. Medir el diámetro del cilindro en tres alturas diferentes y en dos direcciones de 90° entre ellas, obteniendo de esta manera el valor de conicidad y de ovalización. Máx ovalización (límite de desgaste) = 0,01 mm. Máx conicidad (límite de desgaste) = 0,015 mm. En caso de daños o de desgaste excesivo debe sustituirse el cilindro, ya que siendo las paredes de carburo de silicio, éste hace que sean extraordinariamente antirouille y antiusure, no puede rectificarse. Los cilindros están contramarcados por una letra que indica la clase de pertenencia y el acoplamiento cilindro-pistón debe hacerse siempre entre cosas iguales.





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAUL REVISION MOTEUR MOTORÜBERHOLUNG REVISION MOTOR



Spinotti.

Devono essere perfettamente levigati senza spigoli e senza abrasioni. Eliminare
dall'olio tutti i residui. Sostituire lo spinotto necessario, sostituirlo con uno
nuovo e così di seguito.

Gudgeon pins.

They must be perfectly smooth, without sharp edges or burrs, due to
wear. Remove all oil residues. Replace the gudgeon pin if necessary, with a new
one and so on.

Goujons.

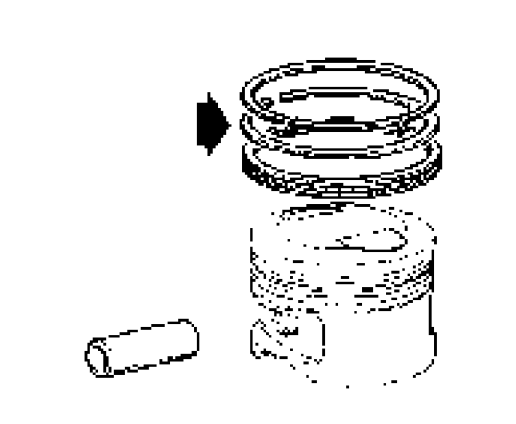
Les goujons doivent être sans bavures, sans arêtes vives et sans abrasions.
Dégraisser complètement les goujons. Remplacer le goujon si nécessaire
par un nouveau et ainsi de suite.

Kolbenbolzen.

Die Pleuelbolzen müssen glatt sein, ohne Bolzen- oder Pleuellbolzen-Verformung
aufzuweisen. Alle Ölrückstände entfernen. Bei Bedarf des Pleuellbolzens, müssen auch
die Pleuellbolzenbolzen ausgetauscht werden.

Bulones del pistón.

Los pistones deben estar perfectamente lisos, sin rebabas, sin aristas vivas y sin abrasiones.
Desgrasar completamente los pistones. Sustituir el bulón si es necesario
por uno nuevo y así de suite.



Segmenti.

Los segmentos presentan un buen funcionamiento si están perfectamente
limpios y compuestos de segmentos nuevos.

Piston rings.

The rings must be free from any sharp edges. Replace the rings provided with
rings and gudgeon pin.

Bagues élastiques.

Les bagues élastiques ne doivent pas être déformées, sans arêtes vives et sans
abrasions. Les bagues élastiques doivent être composées de bagues élastiques
nouvelles.

Kolbenringe.

Die Pleuellbolzen müssen glatt sein, ohne Pleuellbolzen-Verformung.
Die Pleuellbolzen müssen ausgetauscht werden.

Segmentos.

Los segmentos presentan un buen funcionamiento si están perfectamente
limpios y compuestos de segmentos nuevos.





Accoppiamento segmenti-cave sul pistone.

The figure shows the correct assembly of segments.

The maximum allowed wear limit is $0,10 \text{ mm}$.

The arrow on the TOP ring always points towards the top of the coupling of the segments.

Piston rings-piston slots coupling.

The figure shows the correct assembly of piston rings.

The maximum allowed wear limit is $0,0039 \text{ mm}$.

The TOP ring must always be towards in piston-piston rings coupling.

Accouplement bagues élastiques-rainures du piston.

The figure shows the correct assembly of segments.

The maximum allowed wear limit is $0,10 \text{ mm}$.

The TOP ring must always be towards in piston-piston rings coupling.

Passung Kolbenringe Kolbenmulen.

The figure shows the correct assembly of segments.

The maximum allowed wear limit is $0,10 \text{ mm}$.

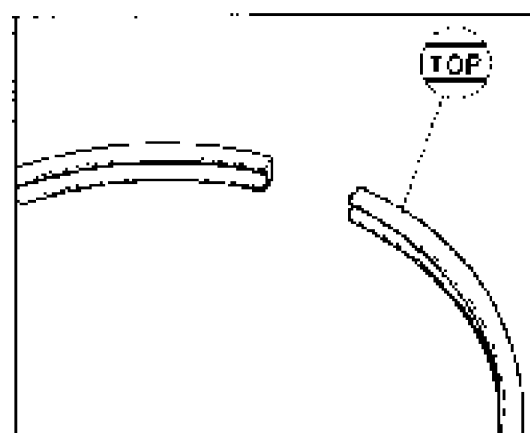
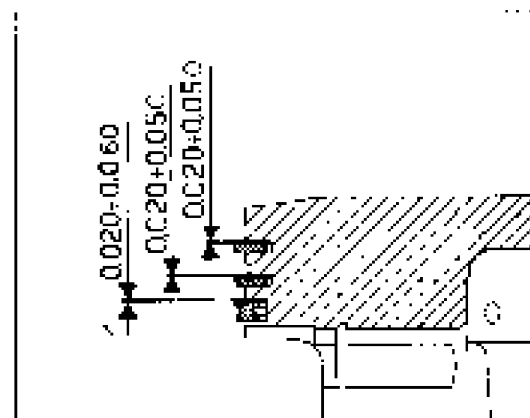
The TOP ring must always be towards in piston-piston rings coupling.

Acoplamiento segmentos-ranuras pistón.

The figure shows the correct assembly of segments.

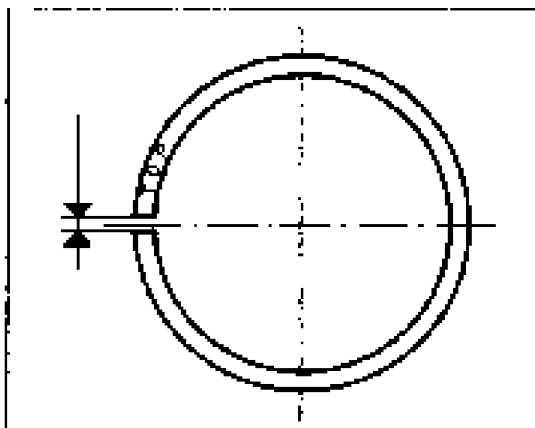
The maximum allowed wear limit is $0,10 \text{ mm}$.

The TOP ring must always be towards in piston-piston rings coupling.





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR**



Accoppiamento segmenti-cilindro.

Introdurre i segmenti nel cilindro, più tardi addolcirli dove usano i mm di gioco, dopo il posizionamento in rapporto e in vista di controllo la sua altezza del livello.

- 1° segmento 0,20-0,40 mm - limite di usura 0,8 mm
- 2° segmento 0,20-0,40 mm - limite di usura 0,8 mm
- 3° segmento 0,30-0,60 mm - limite di usura 1,0 mm

Piston rings-cylinder coupling.

Introduce the piston rings in the bore section of the cylinder, wash them in oil, push gently to obtain full contact, and measure the distance between the rings and the pump ring.

- 1st piston ring 0,20-0,40 mm - wear limit 0,8 mm
- 2nd piston ring 0,20-0,40 mm - wear limit 0,8 mm
- 3rd piston ring 0,30-0,60 mm - wear limit 1,0 mm

Accouplement bagues élastiques-cylindre.

Introduire la bague élastique dans le bore plus bas que le cylindre, l'huile avec une huile usure, et avoir son contact plein et bien en rapport et en vue de contrôler sa hauteur entre les deux diamètres de la bague.

- 1^{re} bague 0,20-0,40 mm - limite d'usure 0,8 mm
- 2^{ème} bague 0,20-0,40 mm - limite d'usure 0,8 mm
- 3^{ème} bague 0,30-0,60 mm - limite d'usure 1,0 mm

Passung Kolbenringe-Zylinder.

Die Kolbenringe in den unteren Bereich des Zylinders einführen, waschen und leicht andrücken, bis ein vollständiger Kontakt hergestellt ist, und den Abstand zwischen den Ringen messen.

- 1. Kolbenring 0,20-0,40 mm Verschleißgrenze 0,8 mm
- 2. Kolbenring 0,20-0,40 mm Verschleißgrenze 0,8 mm
- 3. Ring 0,30-0,60 mm Verschleißgrenze 1,0 mm

Acoplamiento segmentos-cilindro.

Introducir el segmento en el bore más bajo de la sección del cilindro, lavar con aceite y ponerlos al contacto, y medir la altura entre los segmentos de la bida.

- 1° segmento 0,20-0,40 mm - límite de desgaste 0,8 mm
- 2° segmento 0,20-0,40 mm - límite de desgaste 0,8 mm
- 3° segmento 0,30-0,60 mm - límite de desgaste 1,0 mm



Accoppiamento spinotto-pistone,

Il gioco di accoppiamento per il montaggio deve essere di $0,004-0,012$ mm. L'interferenza massima ammessa è di $0,025$ mm.

Gudgeon pin-piston coupling.

The coupling clearance for assembly should be $0,004-0,012$ mm. The interference maximum is of $0,025$ mm.

Accouplement goujon-piston.

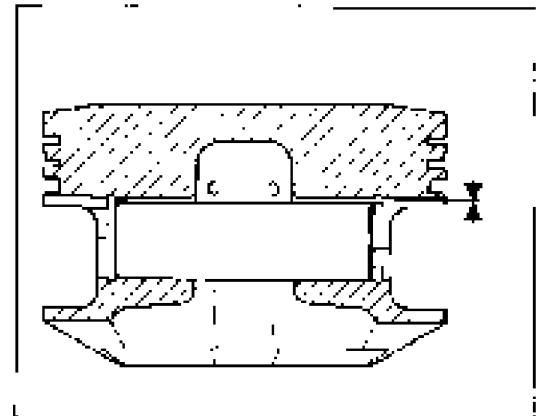
Le jeu d'accouplement pour montage doit être $0,004-0,012$ mm. L'interférence maximale admise est de $0,025$ mm.

Passung Kolben-Kolbenbolzen.

Bei der Montage muß das Spiel für den Bolzen $0,004-0,012$ mm betragen. Die maximale zulässige Übermaßgröße beträgt $0,025$ mm.

Acoplamiento bulón del pistón-pistón.

El juego de acoplamiento entre el momento del montaje debe ser de $0,004-0,012$ mm. El interese desahado máxima admisible es de $0,025$ mm.



Accoppiamento spinotto-boccola piede di biella.

Il gioco di accoppiamento per il montaggio deve essere di $0,004-0,012$ mm. L'interferenza massima ammessa è di $0,025$ mm.

Gudgeon pin-connecting rod small end bush coupling.

The coupling clearance for assembly should be $0,004-0,012$ mm. The interference maximum is of $0,025$ mm.

Accouplement goujon-douille du pied de bielle.

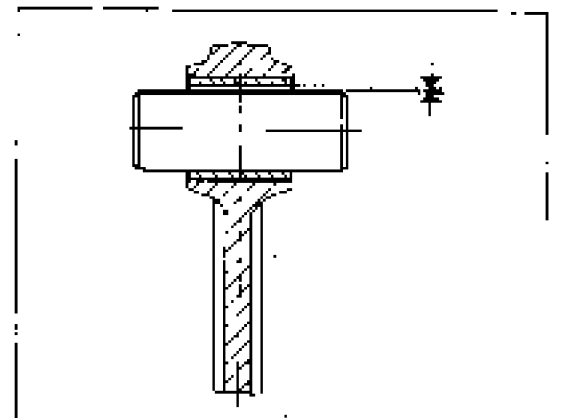
Le jeu d'accouplement pour montage doit être $0,004-0,012$ mm. L'interférence maximale admise est de $0,025$ mm.

Passung Kolbenbolzen- Pleuelstangenbuchse.

Bei der Montage muß das Spiel für die Pleuelbuchse $0,004-0,012$ mm betragen. Die maximale zulässige Übermaßgröße beträgt $0,025$ mm.

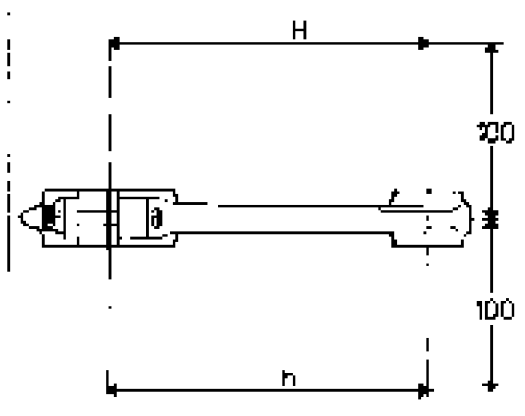
Acoplamiento bulón del pistón-casquillo pié de biela.

El juego de acoplamiento entre el momento del montaje debe ser de $0,004-0,012$ mm. La interese desahado máxima admisible es de $0,025$ mm.





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR**



Bielle.

La cuspide piece di biella deve essere in buona condizione e sicuramente piombata nei supporti.

Controllare l'usura di parallelismo misurata a 100 mm da l'asse longitudinale della biella dove si ha $H-h$ inferiore a 0,02 mm, in caso contrario sostituire la biella.

Connecting rods.

The connecting rod small end must not be irregular, bent, twisted and firmly set in the housing.

Check the parallelism error measured at 100 mm from the crank pin, a longitudinal axis, it must be $H-h$ lower than 0,002 mm, otherwise, so replace the connecting rod.

Bielles.

La pointe de la tige de bielle doit être en bonne condition et bien assise dans la visée correspondante.

Contrôler l'usure de parallélisme mesurée à 100 mm de l'axe longitudinal de la bielle il doit être $H-h$ inférieur à 0,02 mm, en cas contraire il faut remplacer la bielle.

Pleuel.

Die Pleuelstange muss einwandfrei in der Pleuellagerführung eingepasst sein.

Die Unparallelismusmessung gemessen auf 100 mm von der Pleuellagerachse muss $H-h$ weniger als 0,02 mm sein, and das Pleuel zu ersetzen.

Bielas.

A cuspide la piece de biela debe estar en buena condici3n y bien plomada en el soporte correspondiente.

Controlar el error de paralelismo medido a 100 mm del eje longitudinal de la biela donde se $H-h$ es inferior a 0,02 mm, en caso contrario, sustituir la biela.



Sostituzione boccola piede di biella.

La sostituzione della boccola deve essere fatta in un solo colpo, con un pannello di pressione ed una pressa.

Indicare il diametro per la boccola come nel disegno figure.

Asportare la la boccola sostituita. L'olio lubrificante deve essere versato per gli esistenti, la piede di biella deve essere lubrificata con olio SAE 100W/15-180W/20.

Replacement of the connecting rod small end bush.

The replacement must be performed using a pressure panel and a press.

Indicate the diameter for the bush as in figure.

Oil the new bush before installing it on the connecting rod. The oiling must be continued until the oil enters the bush. The bush must be lubricated with engine oil SAE 100W/15-180W/20.

Remplacement de la douille du pied de bielle.

Remplacer la douille du pied de bielle en utilisant un panneau de pression et une presse.

Indiquer le diamètre de la douille comme dans le dessin figure.

Graisser la douille avant de l'installer sur le pied de bielle. L'huile doit être versée jusqu'à ce qu'elle pénètre dans la douille. La douille doit être lubrifiée avec l'huile moteur SAE 100W/15-180W/20.

Ersetzung der Pleuelstangenbuchse.

Für den Einbau der Pleuelstangenbuchse braucht man einen geeigneten Stempel und eine Presse.

Die Buchse vor dem Einbau wie gezeigt ölen.

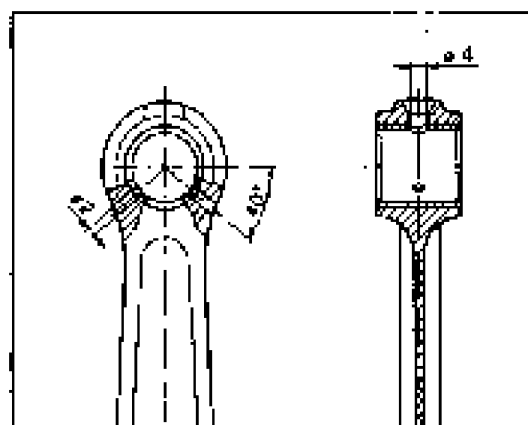
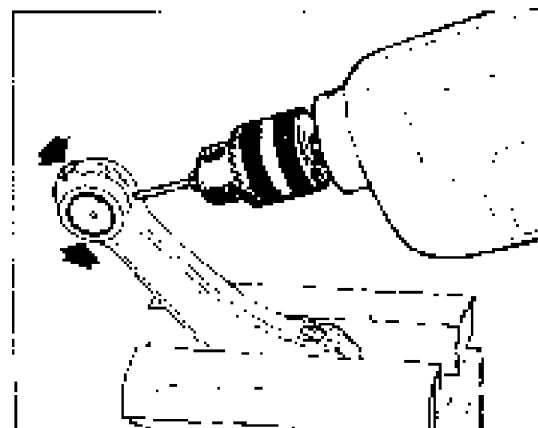
Als Schmiermittel für die Pleuelstangenbuchse kann man das Pleuelöl verwenden. Nach dem Einbau der Buchse muss das Pleuelöl in die Pleuelstange eingebracht werden. Die Buchse muss mit Pleuelöl bis zum Durchdringen des Pleuels mit Öl befeuchtet werden.

Sustitución casquillo pie de biela.

La sustitución de casquillo debe hacerse utilizando un panel de presión y una prensa.

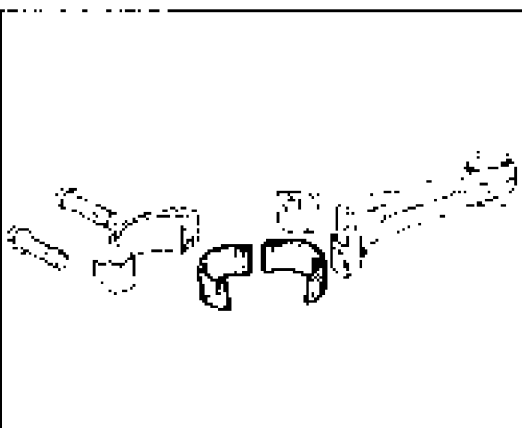
Indicar el diámetro para el casquillo como en el dibujo figura.

Eliminar el casquillo viejo de la palanca de biela. El aceite lubricante debe ser vertido para que exista en el casquillo. El aceite debe ser vertido hasta que exista en el casquillo. El casquillo debe ser lubricado con aceite motor SAE 100W/15-180W/20.





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAUL REVISION MOTEUR MOTORÜBERHOLUNG REVISION MOTOR



Semicuscinetti di biella.

Il nuovo perno di sterzo, i semicuscinetti dovranno revisionare del motore.
Verificare che i semicuscinetti siano allineati, non rigati e non eccessivamente usurati.
Con i semicuscinetti di ricambio:
- il diametro dell'albero deve essere utilizzato con precisione fino a 0,025 mm
- il diametro interno in cambio di 0,25 o 0,50 mm.

Connecting rod half bearings.

The new pin is to replace the half bearings of every engine section.
Spare half bearings are supplied ready for fitting and therefore must not be
fitting with a taper or any damage.
When new bearings have been ground, use new bearings, please use correspond
with a diameter of 0,025 or 0,50 mm in internal diameter.

Demi roulements de bielle.

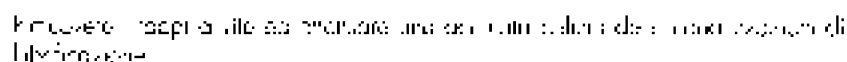
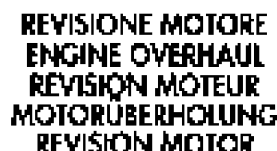
Le nouveau pignon de direction, les demi-roulements doivent être révisés. Les
demi-roulements de rechange sont livrés prêts à monter et ne doivent pas être
usés ou endommagés.
Si les demi-roulements ont été usés, utiliser les demi-roulements de rechange dont le
diamètre intérieur en remplacement de 0,25 ou 0,50 mm.

Halbager des Pleuels.

Es ist notwendig, die Halbager von jedem Pleuell zu prüfen und zu ersetzen.
Die von uns mitgelieferten Halbager müssen geölt sein und dürfen nicht mehr mit
Schmutz oder Öl verschmutzt sein. Sie dürfen nicht zu stark abgenutzt sein.
Für die Halbagerpleuel, die überarbeitet wurden, ist es notwendig, die Halbager zu ersetzen.
Achtung! Es ist zu prüfen, ob die Pleuelbohrung nicht zu groß ist. Der Pleuell sollte
mit einem Pleuellbohrer von 0,25 oder 0,50 mm gereinigt werden.

Semicajinetes de la biela.

Se debe revisar el nuevo eje de dirección, los semicajinetes de reemplazo del motor.
Verificar que los semicajinetes de reemplazo estén alineados, no rayados y no
excesivamente desgastados.
Con los semicajinetes de reemplazo:
- el diámetro del eje debe utilizarse con precisión hasta 0,025 mm
- el diámetro interno en cambio de 0,25 o 0,50 mm.



Keywords: *depression, mood, mood disorder, mood disorder diagnosis, mood disorder treatment*

Letter to his father, 15 November 1894, www.gutenberg.org/files/12000/12000-h/12000-h.htm

The Government of Argentina and the Argentine Air Force have made considerable progress.

Das Exemplar von "Loctite 222" auf dem Gewinde des Injektorventils des überlebenden Kessels wurde als Leuchte – ein mögliches Gewindeexemplar – abgenommen. 2018 in der Sammlung.

Source: *Engineering News-Record*, January 19, 1960, p. 10. Reprinted by permission of McGraw-Hill.

Stier e gli altri guidano "Locite 222" nel mirino del loro obiettivo. La
 storia del quale, da sinistra a destra, hanno: **LAZZARI**



Retifica del perno di biella.

Quando si sceglie un vilebrequine di riserva, il perno di biella deve necessariamente essere della stessa misura e della stessa serie di serie.

Le misure di riferimento della piastrina sono min. max. di 0,25 e 0,50 mm. La tolleranza di riferimento della rettificazione è pari a 0,01 mm. Il valore della rettificazione è designato "F" (lavorazione fine) e "d" (la rettificazione di precisione). Il valore che si può ottenere dipende dal tipo di lavorazione. Il valore della rettificazione è designato "F" (lavorazione fine) e "d" (la rettificazione di precisione). Il valore che si può ottenere dipende dal tipo di lavorazione.

NONAUSI NOMINAL NOMINAL NOMINALE NOMINAL	1° Min. 0,25 mm 1st gear min. 0.025 in. etc Min. 0,25 mm 1. Le Gang Min. 0,25 mm 1° Min. 0,25 mm	2° Min. 0,50 mm 2nd gear min. 0.050 in. etc Min. 0,50 mm 2. Le Gang Min. 0,50 mm 2° Min. 0,50 mm
0.01 0.01 0.01 0.01 0.01 0.01	0.01 0.01 0.01 0.01 0.01 0.01	0.01 0.01 0.01 0.01 0.01 0.01

Grinding of the connecting rod journal.

When the connecting rod journal is being ground, the grinding operation must be carried out in the same way as the original. The connecting rod journal diameter must be ground to 0.0025 in (0.025 mm) maximum tolerance.

When grinding, it refers to the original type. The tolerance of the grinding operation is 0.01 mm. The tolerance of the grinding operation is 0.01 mm. The tolerance of the grinding operation is 0.01 mm.

Rectification du maneton de bielle.

À la rectification, la tolérance de rectification de la bielle doit être la même que celle de la tolérance de rectification de la bielle. La tolérance de rectification de la bielle doit être la même que celle de la tolérance de rectification de la bielle. La tolérance de rectification de la bielle doit être la même que celle de la tolérance de rectification de la bielle.

Schleifen des Pleuellzapfens.

Bei der Schleifung des Pleuellzapfens muss die Schleifungstoleranz der Pleuellzapfen die gleiche sein wie die Schleifungstoleranz der Pleuellzapfen. Die Schleifungstoleranz der Pleuellzapfen muss die gleiche sein wie die Schleifungstoleranz der Pleuellzapfen. Die Schleifungstoleranz der Pleuellzapfen muss die gleiche sein wie die Schleifungstoleranz der Pleuellzapfen.

Rectificación del cuello de la biela.

Al rectificar, la tolerancia de rectificación de la biela debe ser la misma que la tolerancia de rectificación de la biela. La tolerancia de rectificación de la biela debe ser la misma que la tolerancia de rectificación de la biela. La tolerancia de rectificación de la biela debe ser la misma que la tolerancia de rectificación de la biela.

Selezione imbiellaggio.

Quando si sceglie un vilebrequine di riserva, il perno di biella deve necessariamente essere della stessa misura e della stessa serie di serie.

Connecting rod assy selection.

When the connecting rod assembly is being selected, the connecting rod assembly must be selected in the same way as the original.

Selection du vilebrequin.

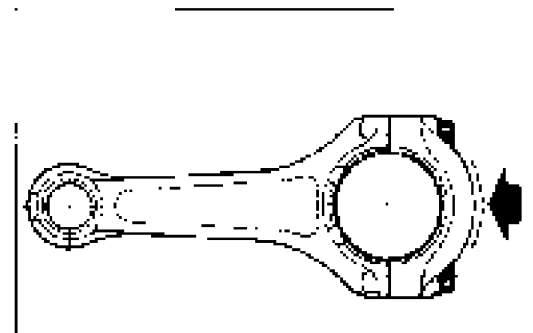
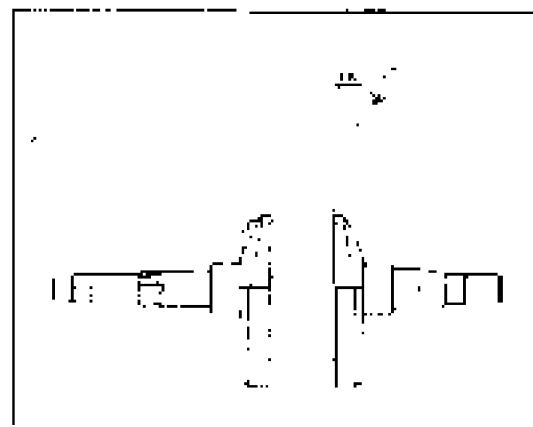
Quand on choisit un vilebrequin de réserve, le maneton de bielle doit être la même que celui de la tolérance de rectification de la bielle.

Auswahl der Pleuellstangengruppe.

Wenn man eine neue Pleuellstangengruppe wählt, muss die Pleuellzapfen die gleiche sein wie die Pleuellzapfen der Pleuellstangengruppe.

Selección serie de bielas.

Al seleccionar una biela de reserva, el maneton de biela debe ser la misma que la tolerancia de rectificación de la biela.





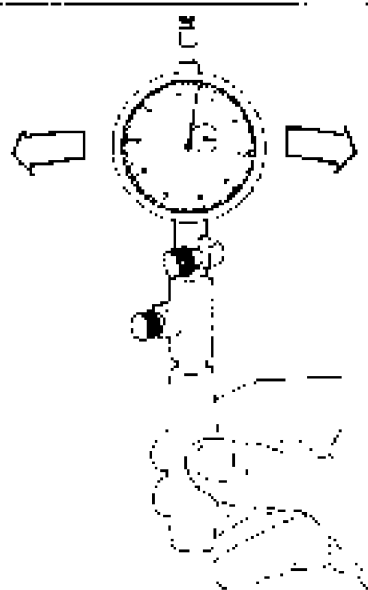
REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAUL REVISION MOTEUR MOTORÜBERHOLUNG REVISION MOTOR

Accoppiamento biella-albero motore per equilibratura - Connecting rod-driving shaft coupling for balancing

Accouplement bielle-arbre moteur pour équilibrage - Passung Pleuel-Antriebswelle zum Ausgleich

Acoplamiento biela-cigüeñal para equilibración

CONNETTATURA A BIELLA PER IL PUNTO DI EQUILIBRIO - CONNECTING ROD-DRIVING SHAFT COUPLING FOR BALANCING	CONNETTURA A BIELLA PER IL PUNTO DI EQUILIBRIO - CONNECTING ROD-DRIVING SHAFT COUPLING FOR BALANCING
7	PIÙ - PIÙ - PIÙ - PIÙ - PIÙ - PIÙ
8	GRANDE - GRANDE - GRANDE - GRANDE - GRANDE - GRANDE
9	ALBERO - ALBERO - ALBERO - ALBERO - ALBERO - ALBERO
10	GRANDE - GRANDE - GRANDE - GRANDE - GRANDE - GRANDE
11	BIANCO - WHITE - BLANC - WEISS - BLANCO
12	NOVO - NOVO - NOVO - NOVO - NOVO - NOVO



NOTA: Assicurarsi di premere con forza il filo e con esso, verticalmente, la perna della biella, in modo da far sì che il filo si sposti di poco verso il basso.

NOTE: Insistently, assemble the connecting rod cap and the expanding bolt, the pin and the bush, in the correct order, in the connecting rod, in the correct order.

REMARQUE: Maintenir la pression de contact du point de contact de la bielle, en appuyant sur le point de contact de la bielle, en appuyant sur le point de contact de la bielle.

ANMERKUNG: Die Pleuel-Antriebswelle des Pleuels muss mit der Pleuel-Antriebswelle des Pleuels verbunden werden, in der richtigen Reihenfolge.

NOTA: Assicurarsi di premere con forza il filo e con esso, verticalmente, la perna della biella, in modo da far sì che il filo si sposti di poco verso il basso.

Accoppiamenti semicusciniti-perno di biella.

Installare i semicusciniti nella testa di biella e nei semiassi di biella, in modo da far sì che il filo si sposti di poco verso il basso. Assicurarsi di premere con forza il filo e con esso, verticalmente, la perna della biella, in modo da far sì che il filo si sposti di poco verso il basso.

Half bearings-connecting rod journal couplings.

Assicurarsi che i half bearings siano montati nel modo corretto, in modo da far sì che il filo si sposti di poco verso il basso. Assicurarsi di premere con forza il filo e con esso, verticalmente, la perna della biella, in modo da far sì che il filo si sposti di poco verso il basso.

Accouplements demicaussinets-pivot de bielle.

Assicurarsi che i demicaussinets siano montati nel modo corretto, in modo da far sì che il filo si sposti di poco verso il basso. Assicurarsi di premere con forza il filo e con esso, verticalmente, la perna della biella, in modo da far sì che il filo si sposti di poco verso il basso.

Passung Halblager-Kurbelzapfen.

Assicurarsi che i Halblager siano montati nel modo corretto, in modo da far sì che il filo si sposti di poco verso il basso. Assicurarsi di premere con forza il filo e con esso, verticalmente, la perna della biella, in modo da far sì che il filo si sposti di poco verso il basso.

Acoplamientos semicajinetas-cuello de biela.

Assicurarsi che i semicajinetas siano montati nel modo corretto, in modo da far sì che il filo si sposti di poco verso il basso. Assicurarsi di premere con forza il filo e con esso, verticalmente, la perna della biella, in modo da far sì che il filo si sposti di poco verso il basso.





Accoppiamento valvola-guidavalvola.

The guide/valve coupling clearance must be set at 0.02 ± 0.04 mm. If the valve guide measures a clearance at 0.05 mm.

Valve-valve guide coupling.

The Valve/valve guide clearance must be at 0.0005 ± 0.001 mm. If the clearance were at 0.002 mm.

Accouplement soupape-guide soupape.

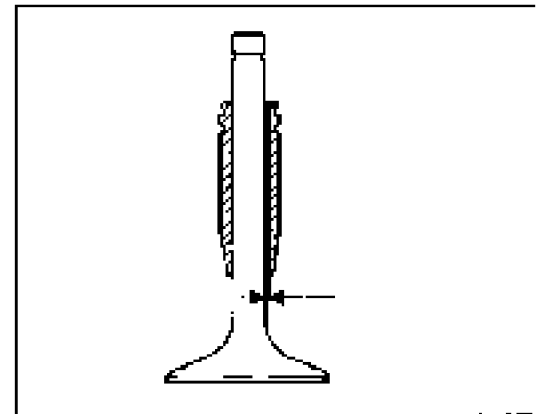
Le jeu d'accouplement soupape est de 0.02 ± 0.04 mm. Si la mesure du jeu maximale est de 0.05 mm.

Passung Ventil-Ventilführung.

Die Ventil-Ventilführungs-Lücke ist auf 0.0005 ± 0.001 mm einzustellen. Falls die Lücke größer als 0.002 mm beträgt.

Acoplamiento válvula -guía-válvula.

The guide/valve coupling clearance must be set at 0.02 ± 0.04 mm. If the valve guide measures a clearance at 0.05 mm.



Accoppiamento valvola-seda valvola.

Adjust the valve seat to the valve stem in such a way that the pressure of contact on the valve is within 0.14 ± 0.1 mm. Grind the valve seat to the valve stem if the pressure of contact is below 0.1 mm. If the valve seat is above 0.14 mm, grind the valve seat.

Valve-valve seat coupling.

Grind the Valve/valve seat minimum and maximum contact surface between the valve and valve seat at 0.035 ± 0.059 mm. The valve seat must be ground to the specified grinding face and grind the seat.

Accouplement soupape-siège soupape.

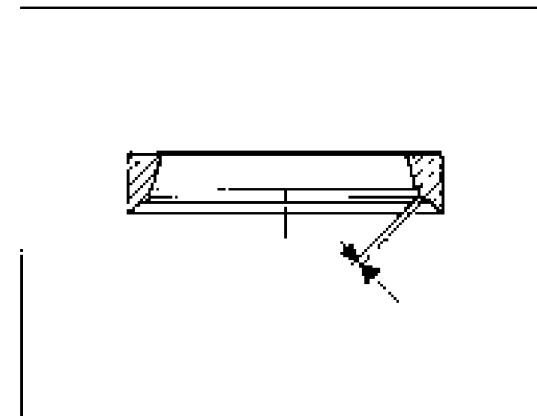
Vérifier la pression de contact de la soupape sur la surface de guidage de la valve. La pression de contact entre la soupape et le siège doit être de 0.14 ± 0.1 mm. Si la pression de contact est inférieure à 0.1 mm, rectifiez la surface de guidage de la valve.

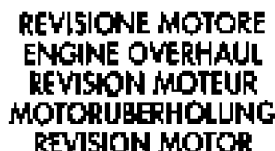
Passung Ventil-Ventilsitz.

Gründ die Ventilführung. A Ventilsitzen mit einem Maß von 0.14 ± 0.1 mm. Wenn die Ventilsitzen mit einem Maß von 0.1 mm bis 0.13 mm liegen, muß die Ventilführung mit der Ventilführungsmaschine eingegraben werden. Wenn die Ventilführung über 0.14 mm liegt, muß die Ventilführung mit der Ventilführungsmaschine abgegraben werden.

Acoplamiento válvula-alojamiento válvula.

Verify the contact of the valve on the seat face. The pressure of contact between the valve and the seat must be 0.14 ± 0.1 mm. If the valve seat pressure is below 0.1 mm, grind the valve seat face to the specified grinding face.





Per accedere al servizio il guidatore deve essere iscritto al sistema di pagamento elettronico, che prevede un costo di 100 lire. Per accedere al servizio il guidatore deve essere iscritto al sistema di pagamento elettronico, che prevede un costo di 100 lire.

-  I guidavalvola sono forniti di ricambio con maggiorazione sul diametro esterno di 0,03 - 0,06 e 0,09 mm.

En primer lugar, el sistema de evaluación debe ser un reflejo de los objetivos de la asignatura, basándose en los resultados de aprendizaje que se pretenden conseguir.

Replacement of the valve guide

His former publicist has reported that he was working and, at times, leading a lifestyle similar to even more famous Latinos, and he is now seeking help using his unusual Channel 4 show as the seed for some seed money to start a new venture in the new world of U.S. TV, with respect to the press, etc.

-  Spare valve guides are supplied oversized of 0.0012-0.0024 and 0.0035 in on the outer diameter.

[illegible]

Remplacement du guide-soupape.

Comportamento do gênero *Sceloporus*
 Encontramos 5 gêneros de lagartos anolis em 1973, representando 100% da diversidade. Em 1993 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2003 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2004 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2005 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2006 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2007 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2008 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2009 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2010 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2011 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2012 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2013 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2014 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2015 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2016 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2017 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2018 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2019 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2020 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2021 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2022 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2023 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2024 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade. Em 2025 encontramos 10 gêneros de lagartos anolis em 100% da diversidade.

- Les guides soupape sont livrés comme pièces détachées avec une majoration de 0,03 - 0,09 mm sur le diamètre extérieur.

En consecuencia, la sangre se venía a quedar coagulada y las heces se iban a quedar sueltas. El efecto global es similar al de la diarrea.



1979). Actinobacteria, in particular Bifidobacteria, are among the genera associated with human health, and are found in the human gut flora (Gibson and Rastall 1992). In several experiments, the administration of certain species of Actinobacteria to young children has been shown to be beneficial to their health, and human Bifidobacteria were found to be able to inhibit the growth of *Staphylococcus aureus* (Gibson and Rastall 1992). In addition, the administration of certain species of Actinobacteria to young children has been shown to be beneficial to their health, and human Bifidobacteria were found to be able to inhibit the growth of *Staphylococcus aureus* (Gibson and Rastall 1992).

- Die Ventillührungen werden als Ersatzteile mit Übergrösse von 0,03, 0,06 und 0,09 mm auf dem Außendurchmesser geliefert.

Department of Biology, University of Illinois at Urbana-Champaign, Champaign, IL 61824

Sustitución amino-ésteres

En el estudio la glicólisis se efectuó en presencia de la hexoquinasa de *S. cerevisiae* y en ausencia de piruvato, a 150-180 °C, y se diluyó al doble al finalizar el tiempo de reacción. Posteriormente se determinó el piruvato, que se eliminó la glucosa y se volvió a diluir durante la medición en el 0,3 M de ácido láctico.

- Los guío-váculas se suministran de recambio con aumentos del diámetro exterior de 0,03 - 0,06 y 0,09 mm.

El primer resultado de la encuesta es que los usuarios de Internet en la ciudad de Santiago, Chile, son muy jóvenes.



Sostituzione della sede valvola.

Togliere la sede valvola (vedi fig. 1) con la lima standard con la linea di riferimento allungata. Allungamento su misura (vedere il diametro) degli alloggiamenti della sede. Controllo di misura degli alloggiamenti: sulla sede il diametro della valvola installata deve essere che l'interferenza di montaggio della sede (0,1-0,15 mm) e la valvola deve essere di forma cilindrica con tolleranza di diametro (sede) di 0,03 mm. Anche l'alimentatore ed il motore deve essere di forma cilindrica con tolleranza di 0,03 mm. C'è da notare che la sede perfettamente allungata nel proprio alloggiamento. Lasciare raffreddare e quindi procedere alla levatura della sede in un tagliando di metallo.

Replacement of the valve seat.

Remove the worn seat and in the case of very bad damage, damage the seating on the head. Check the diameter of the housing of the head and seat. The worn seat valve seat, bearing a marking in the assembly. Measure the value of 0,1-0,15 mm in the bore of the valve and the position of the hole of 0,03 mm. The hole diameter must easily be made perfectly in square in the elevation of the relevant housing. Let it cool and then lift the seat and grind the valve.

Remplacement du siège soupape.

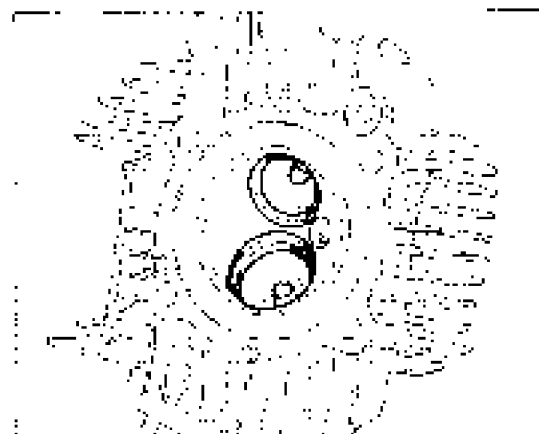
Enlever le siège usé et dans le cas d'un très mauvais état, endommager le logement du siège. Vérifier le diamètre des emplacements de la soupape et du siège. Le siège doit être marqué. Mesurer la valeur d'interférence de montage de 0,1-0,15 mm. Les logements soupape doivent être cylindriques avec des tolérances de diamètre de 0,03 mm. Le logement doit être parfaitement en carré dans l'élévation du logement correspondant. Laisser refroidir, puis lever le siège et rectifier la valve.

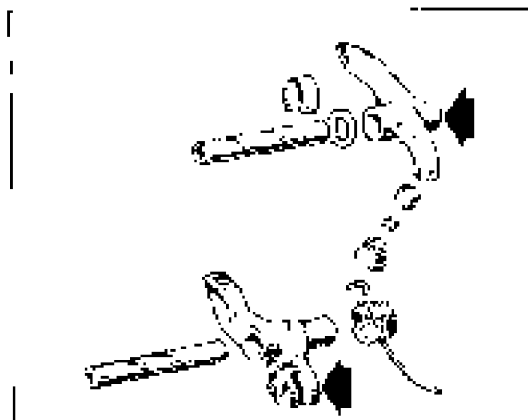
Auswechselung des Ventilsitzes.

Entsperren des Ventilsitzes mit Standardlima. Die Linie des Ventilsitzes mit der Soll-Längsform, damit der Aufbau des Ventilsitzes kaputt gemacht wird. Der Durchmesser des Sitzes und der Ventilsitzes muss übereinstimmen und die Ventilsitzes müssen Ventilsitzes sein, damit die Montage der Ventilsitzes (0,1-0,15 mm) und die Ventilsitzes (0,03 mm) sein. Auch der Ventilsitzes und der Ventilsitzes muss zylindrisch sein und die Toleranz des Ventilsitzes (Sitz) 0,03 mm sein. Es ist zu beachten, dass der Ventilsitzes perfekt in der Höhe des Ventilsitzes ist. Lassen Sie abkühlen und dann den Ventilsitzes heben und die Ventilsitzes schleifen.

Sustitución del alojamiento de la válvula.

Quitar la sede de la válvula con la lima estándar. La línea de la sede de la válvula debe ser la longitud deseada. El alargamiento a medida (ver el diámetro) de los alojamientos de la sede. Control de medida de los alojamientos de la sede: en la sede el diámetro de la válvula instalada debe ser que la interferencia de montaje de la sede (0,1-0,15 mm) y la válvula debe ser de forma cilíndrica con tolerancia de diámetro (sede) de 0,03 mm. También el inyector y el motor deben ser de forma cilíndrica con tolerancia de diámetro (sede) de 0,03 mm. Cabe señalar que la sede perfectamente alargada en su propio alojamiento. Dejar que se enfríe y luego proceder a la elevación de la sede en un trozo de metal.





Bilancieri.

Control the pistons and connecting rods for any defects or damage. Remove and clean, wash in kerosene or equivalent solvent. Control oil clearance between the pistons and the cylinder relative parts. Confirm that the surfaces of the pistons and connecting rods should not have any pits, scratches, scoring marks or other defects that reduce the service life.

Rocker arms.

Check that the working surfaces are in better condition, without signs of wear, grooving or chipping during the service. Check the condition of the roller bearings and of the bearing surfaces. Check that the working surfaces of the roller bearings and of the valves are correctly flat without any defects.

Culbuteurs.

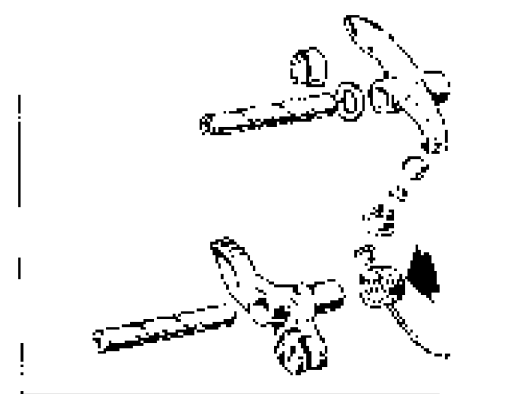
Vérifier que les surfaces de travail des culbuteurs sont dans de bonnes conditions de fonctionnement. Vérifier l'état des roulements à billes et des surfaces de travail des réglages. Vérifier que les surfaces de travail des réglages sont correctement plates sans défauts de surface.

Kipphabel.

Die Abzählflächen auf ihrem korrekten Zustand prüfen. Die Oberflächen müssen von Verschleiß, Kratzern oder Abnutzung frei sein. Die Zustand der Rollen der Kipphebel und der Lagerflächen prüfen. Die Abzählflächen der Ventile müssen und die Ventilegelenke ohne Beschädigungen, Risse oder Anzeichen von Verschleiß sein kontrollieren.

Balancines.

Control the pistons and connecting rods for any defects or damage. Remove and clean, wash in kerosene or equivalent solvent. Control oil clearance between the pistons and the cylinder relative parts. Confirm that the surfaces of the pistons and connecting rods should not have any pits, scratches, scoring marks or other defects that reduce the service life.



Molle bilancieri.

Inspect the pistons and connecting rods for any defects or damage. Remove and clean, wash in kerosene or equivalent solvent. Control oil clearance between the pistons and the cylinder relative parts.

Rocker arms springs.

Check the condition of the roller bearings and of the bearing surfaces. Check that the working surfaces of the roller bearings and of the valves are correctly flat without any defects.

Ressorts culbuteurs.

Vérifier l'état des roulements à billes et des surfaces de travail des réglages. Vérifier que les surfaces de travail des réglages sont correctement plates sans défauts de surface.

Kipphabelfedern.

Die Abzählflächen auf ihrem korrekten Zustand prüfen. Die Oberflächen müssen von Verschleiß, Kratzern oder Abnutzung frei sein. Die Zustand der Rollen der Kipphebel und der Lagerflächen prüfen.

Muelles balancines.

Control the pistons and connecting rods for any defects or damage. Remove and clean, wash in kerosene or equivalent solvent. Control oil clearance between the pistons and the cylinder relative parts.



Accoppiamento perno bilanciere-bilanciere.

Il gioco di accoppiamento al montaggio deve essere di $0,03 \pm 0,06$ mm. Il limite di usura massima ammessa è di 0,08 mm.

Rocker arm pin-rocker arm coupling.

The assembly coupling clearance must be of $0,03 \pm 0,06$ mm. Max allowed wear is 0,08 mm.

Accouplement pivot culbuteur culbuteur.

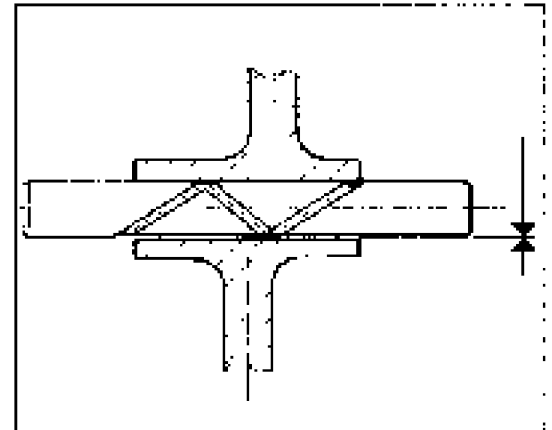
Le jeu d'accouplement pivot culbuteur est de $0,03 \pm 0,06$ mm. L'usure maximale admissible est de 0,08 mm.

Passung Kipphebelbolzen-Kipphebel.

Bei der Montage muß das Paßspiel von $0,03 \pm 0,06$ mm sein. Die maximale zulässige Verschleißgröße beträgt 0,08 mm.

Acoplamiento perno balancín balancín.

El juego de acoplamiento en el motor debe ser de $0,03 \pm 0,06$ mm. El límite de desgaste máximo admisible es de 0,08 mm.



Albero distribuzione e relativi cuscinetti.

Controllare che le superfici di lavoro degli cuscinetti corrispondano al diametro del cassetto e del fulcro. Verificare che i cuscinetti della distribuzione siano lubrificati. Verificare la condizione dei cuscinetti collegati al doppio albero a camme distributore.

Camshaft and relevant bearings.

Check the bearing surfaces of the camshaft bearings correspond to the diameter of the housing and the fulcrum. Check the condition of the bearings. Lubricate the bearings of the camshaft and the double camshaft.

Arbres de distribution et roulements.

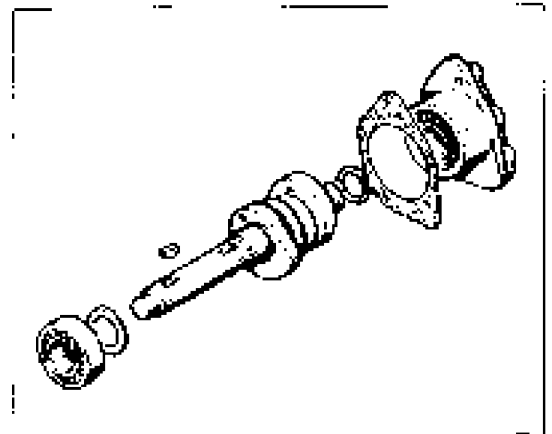
Vérifier les surfaces de travail des coussinets des arbres de distribution, cassettes et fulcra. Vérifier les conditions de graissage. Vérifier les conditions des roulements dans les supports de la distribution.

Steuerwelle und Lager.

Die Arbeitsoberflächen der Steuerwelle, der Abstreifen, der Ventile und der Ventile müssen mit Öl befeuchtet sein. Die Ventile müssen richtig eingestellt sein. Die Ventile müssen richtig eingestellt sein. Die Ventile müssen richtig eingestellt sein.

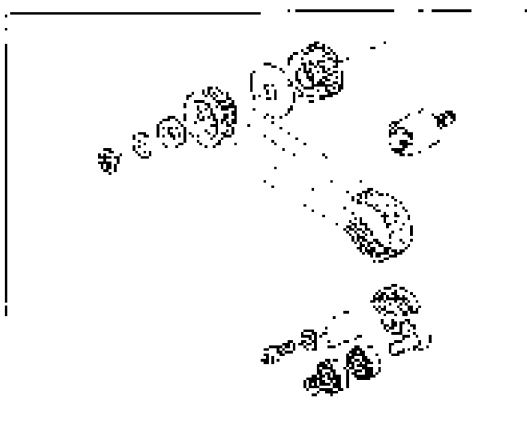
Eje distribución y relativos cojinetes.

Comprobar que las superficies de trabajo de los ejes de distribución, los cassetes, los fulcros y los cojinetes de la distribución estén lubricados. Verificar que los cojinetes de la distribución estén en buenas condiciones. Verificar la condición de los cojinetes de la distribución.





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAUL REVISION MOTEUR MOTORÜBERHOLUNG REVISION MOTOR



Pulegge - Gringhie - Tendori.

In pullegge non devono presentarsi nessun tipo di danni o usura. Come anche i cuscinetti dei tenditori, ogni tipo di danno presente, produce usura e l'usura produce il stesso tipo di danni. Sostituire parti danneggiate con le parti originali.

Pulleys - Belts - Stretchers.

The pulleys must not show signs of wear or any kind of damages. Likewise the stretchers bearings must be without any damage. The worn parts in poor condition, produce the same kind of damages. Hence they must be replaced by original parts.

Poulies - Courroies - Tendeurs.

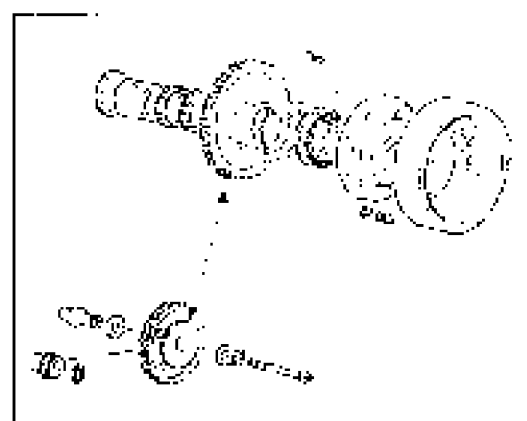
Les poulies ne doivent présenter aucun type d'usure ou de dommages. Likewise les tendeurs doivent être sans aucun type de dommages. Les parties usées produisent les mêmes dommages. Remplacer les parties usées par des pièces d'origine.

Riemenscheiben - Riemen - Spanner.

Die Riemen scheiben dürfen keinerlei Schaden oder Verschleiß zeigen. Auch die Spannerlager müssen frei von jeglichem Schaden sein. Ein Verschleiß der Riemen scheiben oder der Spannerlager, verursacht den gleichen Schaden. Die Riemen, die verschlissenen sind, müssen durch neue ersetzt werden. Die Riemen, die verschlissenen sind, müssen durch neue ersetzt werden.

Poleas - Correas - Tensores.

Las poleas no deben presentar ningún tipo de daño o desgaste. Lo mismo que los ejes de los tensores. Los tensores en mal estado producen el mismo tipo de daños. Reemplazar las partes dañadas por las originales.



Ruota libera e dispositivo di avviamento.

Comunque sia, anche i componenti appartenenti alla ruota libera e al dispositivo di avviamento, non devono presentare alcun tipo di danni o usura. Come anche i cuscinetti dei tenditori, ogni tipo di danno presente, produce usura e l'usura produce il stesso tipo di danni. Sostituire parti danneggiate con le parti originali.

Free wheel and starting device.

Also, like the free wheel and starting device, and their bearings must be without any kind of damages. Likewise the stretchers bearings must be without any kind of damages. Hence they must be replaced by original parts.

Roue libre et démarreur.

Comme aussi pour la roue libre et le démarreur, les parties appartenant à ces deux dispositifs ne doivent présenter aucun type de dommages. Les parties usées produisent les mêmes dommages. Remplacer les parties usées par des pièces d'origine.

Freilauf und Anlaßvorrichtung.

So, auch die Freilauf- und Anlaßvorrichtung und die zugehörigen Lager, dürfen keinen Schaden zeigen. Ein Schaden der Freilauf- oder Anlaßvorrichtung, verursacht den gleichen Schaden. Die Freilauf- und Anlaßvorrichtung, die verschlissenen sind, müssen durch neue ersetzt werden.

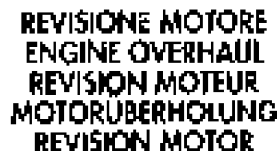
Rueda libre y dispositivo de arranque.

Comme aussi pour la roue libre et le démarreur, les parties appartenant à ces deux dispositifs ne doivent présenter aucun type de dommages. Les parties usées produisent les mêmes dommages. Remplacer les parties usées par des pièces d'origine.

A diagram illustrating the removal of the nail plate. A hand is shown using a nail plate lifter to lift the nail plate from the nail bed. A nail file is used to smooth the edges of the nail plate.



0.29



La seconda parte del documento si occupa di descrivere le attività di base che vengono svolte dall'azienda e di spiegare come le attività sono organizzate e controllate. La terza parte del documento si occupa di descrivere le attività di base che vengono svolte dall'azienda e di spiegare come le attività sono organizzate e controllate.

Cylinder block

Cracking of the seals usually follows the cylinder-blower assembly. Cracks are particularly likely to form on the edges of the half-shafts and are usually fine. If the seal bearings can be removed and replaced, the seals can usually be replaced, saving the cost. However, if the cracks are too deep, the seals should not be replaced and the engine should be replaced.

Ministerial meeting

Il s'agit d'un modèle d'acier galvanisé au zinc et de 100 kg. Valflex a conçu ce modèle en collaboration avec le fabricant italien pour le rendre plus sûr et plus robuste. Le modèle est en acier laminé, renforcé à 300 MPa, qui remplace les rouleaux de bande, comme nous pouvons le remarquer sur la photo. Valflex a également conçu des goussets en acier à haute résistance.

Motorcycle/Susa.

Die städtische Sommer- und Wintergasse, die nur 150 Meter voneinander entfernt sind, führen zum Hauptplatz am Markt der Gemarkung. Hier steht das Hauptgebäude, das die Lager- und die Kuchentischmanufaktur beherbergt. Die Gebäude sind aus dem 17. Jahrhundert und wurden im 19. Jahrhundert umgebaut. Die Sommergasse wurde im 19. Jahrhundert umgebaut und ist heute ein beliebiger Platz.

Revisión del motor.

Com o uso de instrumentos de medição e análise, os pesquisadores podem obter informações que os métodos de observação direta não oferecem por si só. Com o uso de instrumentos de medição e análise, os pesquisadores podem obter informações que os métodos de observação direta não oferecem por si só.

Copyright © 2009 by John Wiley & Sons, Inc.



Controllo rettilineità dei vari alberi.

Control fare, posizionando l'albero fra due contesti paralleli e verificando l'eventuale comparsa di un spostamento delle estremità superiore o inferiore di 0,05 mm.

Check of shafts straightness.

Check by positioning the shaft between two centres and measuring with a dial gauge, that the needle does not move over the value of 0,0019 in.

Contrôle de la linéarité des arbres.

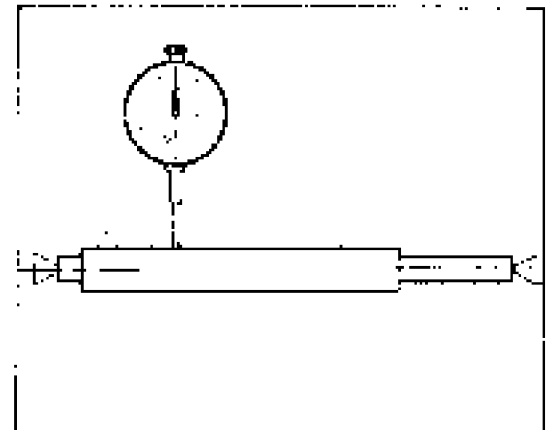
Mettre l'arbre entre deux centres et vérifier à l'aide d'un comparateur si le déplacement de l'aiguille dépasse la valeur de 0,05 mm.

Geradheitskontrolle der Verschiedenen Wellen.

Die Welle zwischen zwei Gegenüberen positionieren und mit einer Meßuhr prüfen, daß der Ausschlag der Welle von 0,05 mm nicht überschritten.

Control rectitudinal de los diversos ejes.

Controlar, colocando el eje entre dos centros y midiendo con un comparador, que el desplazamiento de la aguja no supere el valor de 0,05 mm.



Sostituzione pomoli.

Sostituire i pomoli inadeguati con altri idonei e installare nuovi semi-olii lubrificanti in qualche litro d'olio a squallimento, con l'aggiunta temporanea d'olio. Dopo il montaggio lubrificare con olio lubrificante del pomolo. Eseguire l'operazione con la massima cura ed attenzione.

Oil seals replacement.

Replace the oil seals where necessary. Assemble the new oil seals with spring. Fill in square in motor housing for adding padding pads. After the assembly, use some extra oil for the oil seal lip. Carry out the operation with the maximum care and attention.

Remplacement des pare-huiles.

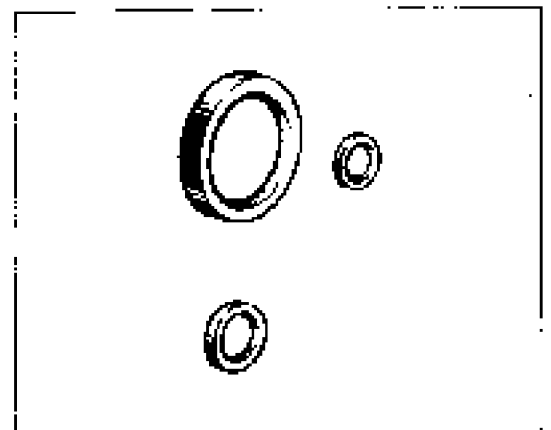
Remplacer les pare-huiles s'ils sont défectueux et installer de nouveaux pare-huiles. Verser dans le carter une certaine quantité d'huile pour lubrifier les nouveaux pare-huiles. Après l'assemblage, ajouter le lubrifiant dans le carter. Cette opération doit être effectuée avec la plus grande attention.

Auswechslung der Ölabdichtungen.

Die Ölabdichtungen der Motorabdeckung zu wechseln. Die neuen Ölabdichtungen zusammen mit der Aufhängespringe, damit die Ölabdichtung Puffer verwendet. Nach der Montage die Ölabdichtung mit Öl schmieren. Diese Arbeit muß mit der höchsten Sorgfalt ausgeführt werden.

Sustitución de los chopos de retención del aceite.

Sustituir los chopos de retención del aceite por otros que se hayan elegido para esta fin. Los chopos nuevos lubricarlos en sus ejes de apoyo y el borde, haciendo una lubricación. Después de haberlos instalado, añadir un poco de aceite al cárter. Esta operación debe hacerse con la máxima atención.





Questi trattamenti per l'astigmatismo agiscono comprimendo, in modo graduale, una parte apparentemente normale, lentamente deformando e deformando gradualmente l'intera inglobazione di cristallino, in modo che esso si trasformi in una sfera che si stenda su ogni sezione del retinale. Prima di procedere ad una tale compressione graduale, però, è necessario verificare attentamente l'assente del tessuto corneale. L'operazione è molto semplice. Richiede poche ore, molto ingenuità per determinare la quantità di compressione necessaria.

mentare la quota A_1 e la superficie di appoggio del sistema di abbinamento e per questo $P1$ e $P2$ è un rapporto di zone e non di volumi. La relazione $P1/P2$ tra superficie di appoggio della popolazione di uomini, e la quota $P1$ per la popolazione di interesse nel sistema $P1/P2$ non può tuttavia essere calcolata, dato che quest'ultimo non è noto.

[illegible]

As a scholar, "expanding a more open, vibrant, and free society" is my life's

6-51-52 page 30 of 32 [Downloaded from www.jstor.org on 03-10-2015 16:22](#)

Consistent with our assumptions, the following is a list of

© 2010 Blackwell Publishing Ltd *Journal of Internal Medicine* 267: 101–108

$$= 0.01000 \times 5.88 \times 10^{-3} \times 1000 \times 1000 \times 1000 = 1.2 \times 10^{-3}$$
[illegible]

Bearings

Thoroughly wash with gasoline and dry with compressed air. Do not rotate the bearings, lightly lubricate and slowly rotate the inner ring by hand. Installation instructions have been included on the component to be replaced. The recommended procedure for the bearings is given on page 10. Before installing the new cylinder head bearing caps, be sure to mark the axial tolerance that must be observed by the new caps (see "Assembly"). Proceed on to Step 10 to determine a method to shift 180° of the timing.

persons in the 100 persons or between the five age and sex groups of authors.

— $\text{mean}(\text{the output "F1"} \text{ and "N"})$ corresponding to the distance between the subject contour between the half contour "F" and "N" and the quantity $\text{a factor of } 1 + \text{elementary degree}$.

replaced by ΔG° in the term of the equation for the standard free energy change.

used a questionnaire (UIC-7) in the setting of new business:

U.S. Library of Congress Catalog Card No. 002-0706 A

For example, the amount of groundwater pumped by a well during its lifetime can

$\mathcal{S}^{\text{out}} = \{S_1^{\text{out}}, \dots, S_n^{\text{out}}\}$ where $S_i^{\text{out}} = \{s_1^{\text{out}}, \dots, s_{n_i}^{\text{out}}\}$ are the n_i outgoing propagation genes from S_i .

Consequently, there is great need to have

N-2,3,6-tri-O-acetyl- α -D-glucopyranoside

52-3-31 : משרד המשפטים, תל אביב

After receiving the total number of the employees who did not work with you in the new company:

The new bearings were checked by replacing in house and was so installed with the bearing towards the inner side. To replace the bearings, it is necessary to heat the ball bearings in a furnace at 200°C/212°F temperature and immerse the bearing in oil and hammer and run the bearing for the first time. It will run perfectly in case with the bearing oil using a ball on play bearing and the oil should be changed after 2000 and make sure that the bearing is fully lube to the ball and race.



Roulements.

Avant de commencer l'opération, vérifiez la condition des roulements. Ils doivent être exempts de dommages, d'usure et de la présence de corps étrangers. Vérifiez également l'état des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts. Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts. Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Lager.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

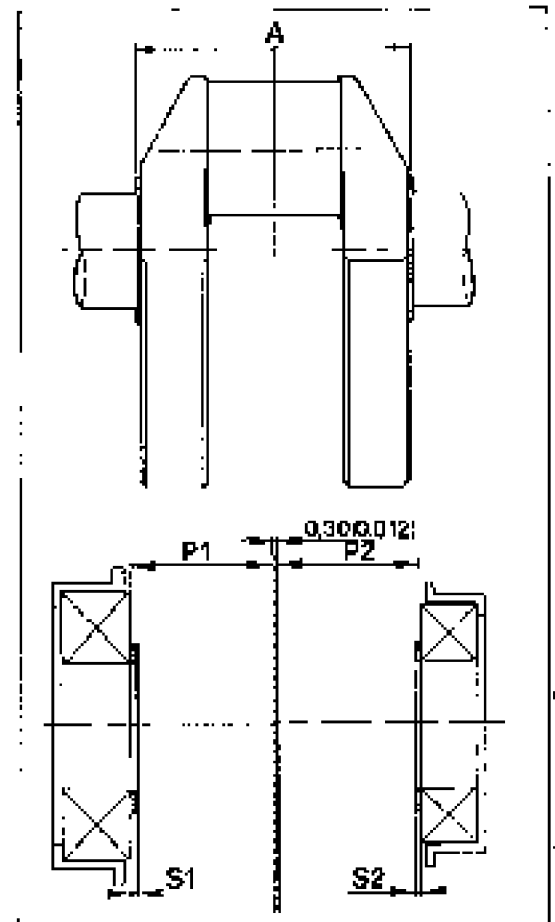
Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.

Avant d'installer les roulements, vérifiez la dimension des surfaces de contact des roulements avec les arbres. Les surfaces de contact doivent être lisses et exemptes de défauts.





Gruppo frizione.

Controllare che tutti i componenti del gruppo frizione siano nelle migliori condizioni. Verificare l'esattezza del gioco tra campana frizione e disco conduttore. Non deve superare 0,6 mm. le scanalature del disco conduttore non devono essere in perfette condizioni. Verificare lo stato di usura dei cuscinetti di supporto e delle guarnizioni che sigillano il pistone di spinta.

Clutchassy.

Check the condition of all the clutch assembly components. Verify the clearance between the drum and the driving disc. It must not exceed 0.025 in. The drum grooves must be in perfect conditions. Free from pits and distortion. Check the wear condition of the support bearings and of the piston thrust sealing gaskets.

Groupe embrayage.

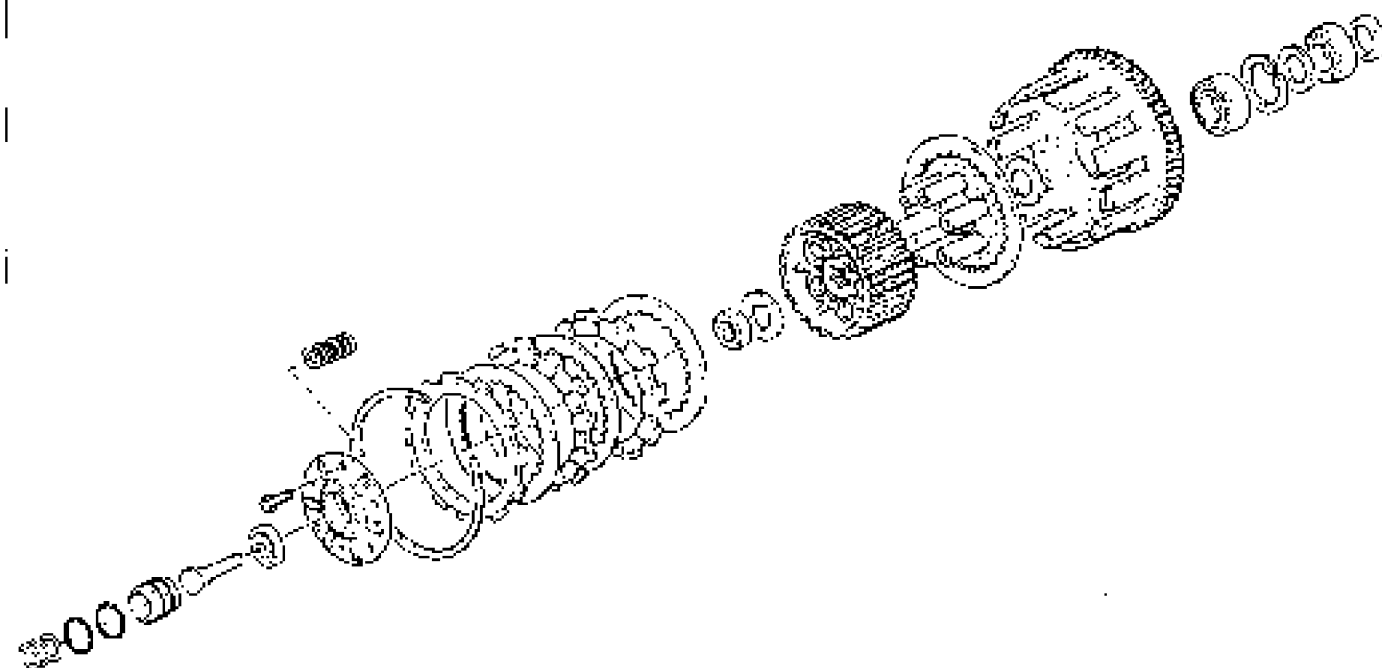
Vérifier que tous les composants du groupe embrayage se trouvent dans les meilleures conditions. Contrôler le jeu entre cloche embrayage et disque conducteur, il ne doit pas dépasser 0,6 mm. Les creux du tambour doivent être en conditions parfaites sans déformations. Vérifier l'état d'usure des coussinets et des garnitures de serrage du piston de poussée.

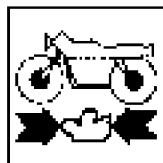
Kupplungsgruppe.

Nachprüfen, daß alle die Bauteile der Kupplungsgruppe in gutem Zustand seien. Das Spiel zwischen Kupplungsblock und Nocken zu nachprüfen. Dieses Spiel muß nicht 0,6 mm überschreiten. Die Trammelruten müssen perfekt aussehen, ohne Rillen oder Verformungen. Den Verschleißzustand der Lager und der Dichtungen des Druckkolbens nachprüfen.

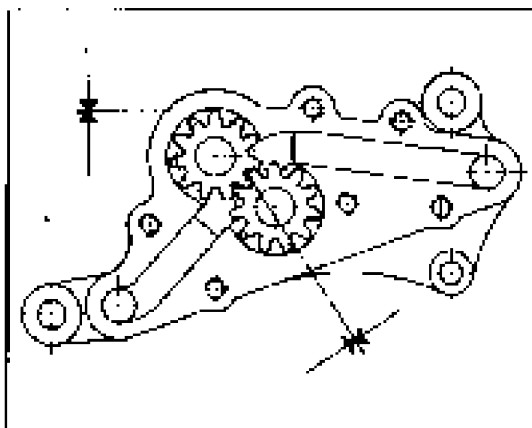
Grupo embrague.

Controlar que todos los componentes del grupo embrague estén en las mejores condiciones. Verificar el juego entre la campana del embrague y el disco conductor. No debe superar 0,6 mm. Los ranuras del tambor deben estar en perfectas condiciones, sin surcos o deformaciones. Verificar el estado de desgaste de los cojinetes de soporte y de las juntas de sellén del pistón de empuje.





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAUL REVISION MOTEUR MOTORÜBERHOLUNG REVISION MOTOR



Pompa olio.

Verificare le seguenti condizioni:

- gioco tra i dentellati di ingranaggi non superiore a 0,15 mm;
- gioco tra ingranaggi e corpo pompa non superiore a 0,10 mm;
- gioco tra ingranaggi e cinghiera di pompante 0,05 mm;
- posizione della pompa: non deve presentarsi alcun scostamento.

Oil pump.

Check the following checks:

- play between meshed teeth must not exceed 0,05 mm;
- play between gears and pump body must not exceed 0,04 mm;
- play between gears and cover must not exceed 0,05 mm;
- the pump must not be presenting any skips or slacks.

Pompe à huile.

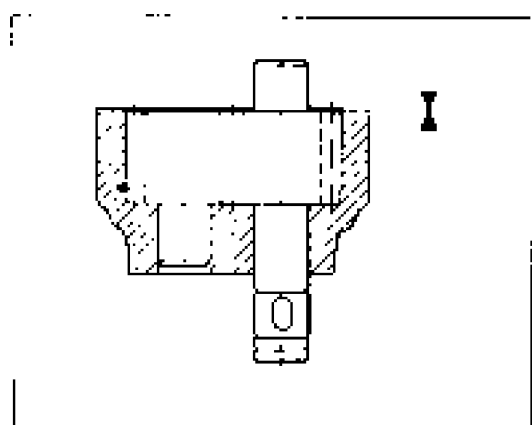
Vérifier les contrôles suivants:

- le jeu entre les dents des engrenages ne doit pas dépasser 0,15 mm;
- le jeu entre les engrenages et le corps de la pompe ne doit pas dépasser 0,10 mm;
- le jeu entre les engrenages et le couvercle ne doit pas dépasser 0,05 mm;
- la position de la pompe ne doit pas présenter de sauts, ni de jeu.

Ölpumpe.

Die folgenden Punkte zu prüfen:

- das Spiel zwischen den Zähnen der Käder soll nicht mehr als 0,15 mm sein;
- das Spiel zwischen den Zahnraden und dem Pumpengehäuse soll nicht mehr als 0,10 mm sein;
- das Spiel zwischen den Zahnraden und dem Deckel soll nicht mehr als 0,05 mm sein;
- die Pumpenposition darf keine Rillen, Versprünge oder Krümmungen aufweisen.



Bomba aceite.

Verificar las siguientes condiciones:

- juego entre los dientes de los engranajes no superior a 0,15 mm;
- juego entre los engranajes y el cuerpo de la bomba no superior a 0,10 mm;
- juego entre los engranajes y el cubre bomba no superior a 0,05 mm;
- posición de la bomba: no debe presentarse ningún salto o juego.



Gioco fra campana frizione e disco conduttore.

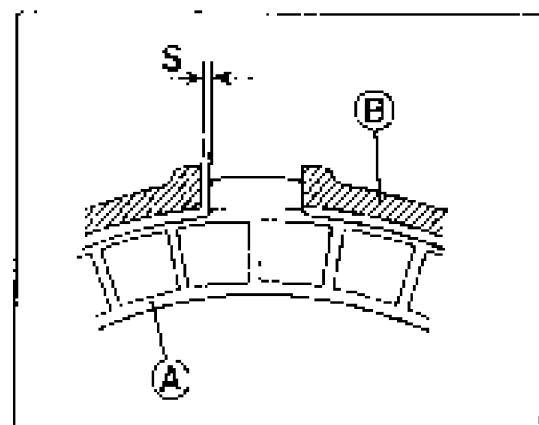
Usare il calibro conico (A) e la campana (B) in modo con l'osservanza di quanto indicato (A) 2mm (misura) (B) 0,6mm (misura) (C) 0,6mm (misura) (D) 0,6mm (misura).

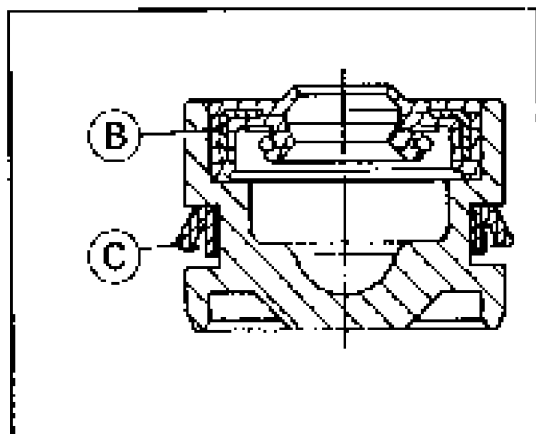
Clearance between clutch hopper and driving plate.

Indicare il calibro conico (A) e la campana (B) in modo con l'osservanza di quanto indicato (A) 2mm (misura) (B) 0,6mm (misura) (C) 0,6mm (misura) (D) 0,6mm (misura).

Jeu entre la cloche d'embrayage et le disque entraîneur.

Indicare le due campane (A) e la campana (B) in modo con l'osservanza di quanto indicato (A) 2mm (misura) (B) 0,6mm (misura) (C) 0,6mm (misura) (D) 0,6mm (misura).





Getriebevorlegegruppe.

Die Verbindung mit dem Hinterradgangtrieb kontrollieren, indem diese zwischen beiden Reibschälplatten geschoben wird. Die Verformung des Kommandos liegt dabei immer zwischen 0,2 mm und 0,3 mm.

Der Verschleißzustand des Innenringes (B) und des Außenringes (C) überprüfen. Vor dem Einbauen in Teil 1 (P. 242), festgewölbt 194267 001 (Anzahl 0,4) **67050530A** (einmal um die Kolbenfüller).

Grupo de reenvío embrague.

Verleihen Sie die Verbindung der beiden desmes de piston entre les deux couronnes. Le serrage de la face du commandeur doit être compris entre 0,2 mm et 0,3 mm.

Verleihen Sie den Zustand des Innenringes (B) und des Außenringes (C) zu überprüfen. Vor dem Einbau in Teil 1 (P. 242), festgewölbt 194267 001 (Anzahl 0,4) **67050530A**.



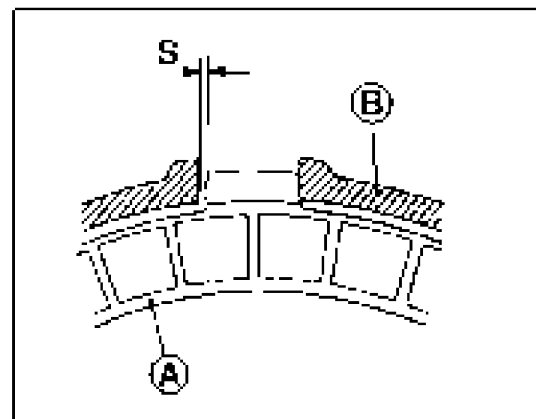


Spiel zwischen Kupplungsglocke und Antriebsscheibe.

Die Antriebsplatte bei (A) und (B) sollte (C) sein. Wenn (C) nicht vorhanden ist, sollte ein neuer Teil gekauft werden. (D) sollte zwischen (A) und (B) sein. (E) sollte zwischen (A) und (B) sein. (F) sollte zwischen (A) und (B) sein.

Juego entre la correa del embrague y el disco conductor.

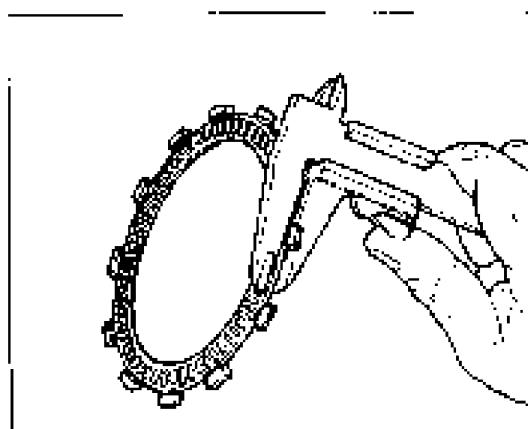
En el plato de la correa conductora (A) y la correa (B) debe haber (C). Si no hay (C), debe comprarse una nueva. (D) debe estar entre (A) y (B). (E) debe estar entre (A) y (B). (F) debe estar entre (A) y (B).





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAUL REVISION MOTEUR MOTORÜBERHOLUNG REVISION MOTOR

REVISIONE MOTORE



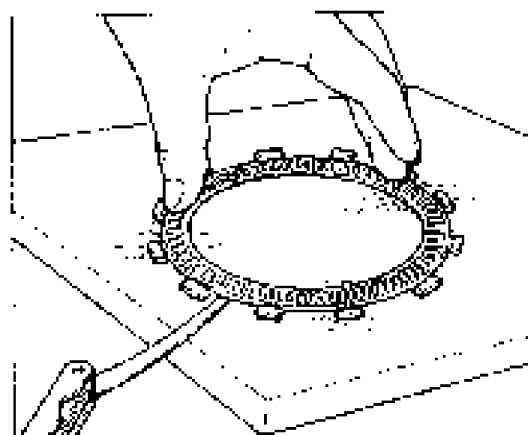
Dischi frizione.

Questo modello prevede dischi con spessore di 2,5 mm (per nuovi) e limite di usura di 2,1 mm (vedi i primi passi del manuale) e una superficie d'attrito di 3,2 mm (misura) e limite di usura di 2,95 mm.

I dischi frizione non devono presentare tracce di bruciature, lacerazioni, deformazioni.

Appoggiare il disco su di una piastrina metallica con una superficie di riferimento determinata.

Limite di usura: 0,2 mm.



Clutch disc.

This model is provided with lining discs with thickness 0,003 in. (new) with limit 0,001 in. and frictioning disc with one friction surface with surface of 3,2 in. (limit) with limit 2,95 in.

The clutch disc must show no scoring, other disc wear, or deformation in any part and must measure the thickness with a vernier gauge.

Allowed limit: 0,001 in.

Disques embrayage.

Ce type modèle est pour les disques des épaisseurs de 2,5 mm (neufs) avec une usure de 2,1 mm et la surface de friction déterminée (pour une surface de friction) de 3,2 mm et limite d'usure de 2,95 mm.

Les disques embrayage ne doivent présenter aucune déformation, aucune laceration, aucune brûlure, aucune trace de déformations.

Limite de usure: 0,2 mm.

Kupplungscheiben.

Dieses Modell ist zwecks der Scheiben mit 2,5 mm (neu) Dicken ausgelegt mit 2,1 mm, die die Reibfläche (mit einer Reibungsfläche) beträgt 3,2 mm (mit 2,95 mm).

Die Kupplungscheiben müssen nicht Brannen, Kratzen oder Verformungen aufweisen.

Die Scheiben auf einer Fläche legen und durch einen Durchmesser der Verformung messen.

Max. Größe: 0,2 mm.

Discos embrague.

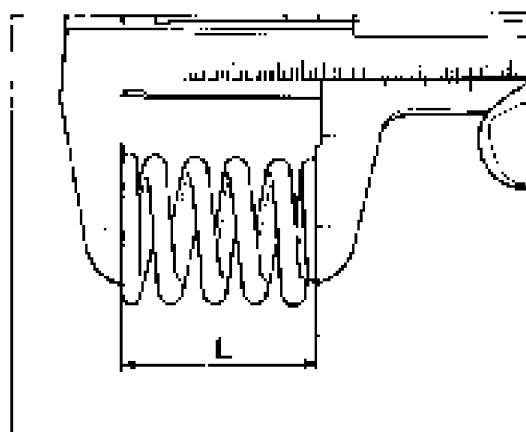
Este modelo está en los discos con espesores de 2,5 mm (nuevos). Límite de uso: 2,1 mm y superficie de fricción de 3,2 mm (superficie de fricción) de 3,2 mm (límite) con límite de usura de 2,95 mm.

Los discos embrague no deben presentar marcas de quemadura, laceraciones, deformaciones.

Apoyar el disco sobre un plano vertical con un alfiler la altura de la entesa de la delimitación.

Limite de usura: 0,2 mm.





Molle frizioni.

Misurare la lunghezza libera (L) di una molla di attrito in un banco, non deve essere inferiore a 40 mm. Sostituire ogni molla che superi tale limite.

Clutch springs.

Measure the clear length (L) of each spring with a gauge; it may not be lower than 40 mm. Replace any 10 spring exceeding this limit.

Ressorts embrayage.

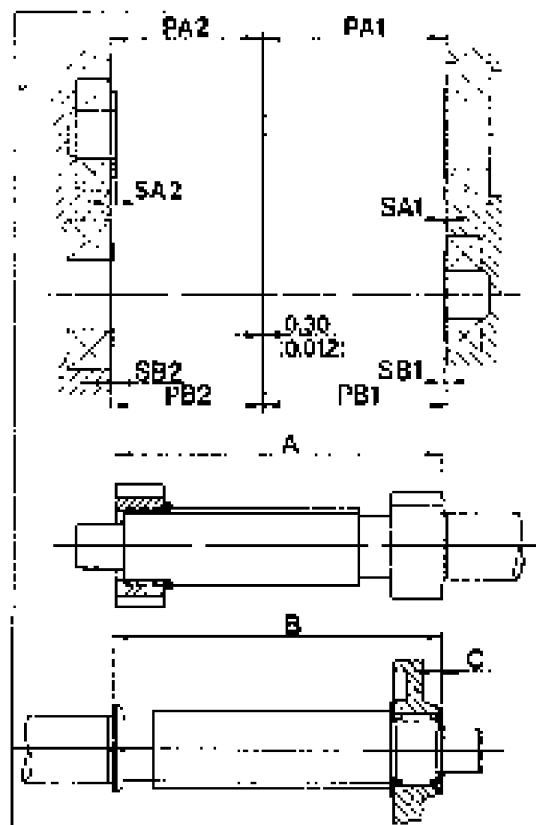
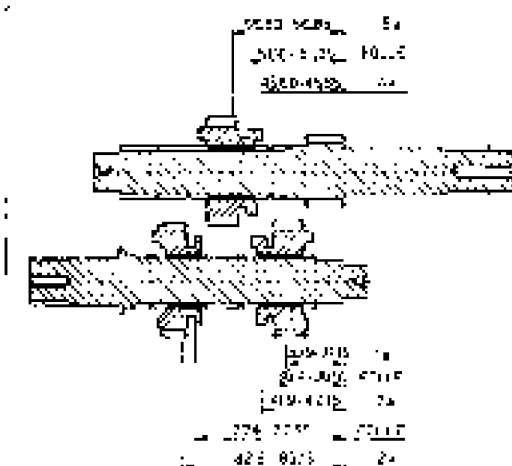
Mesurer la longueur libre (L) de chaque ressort avec un calibre, elle ne doit pas être inférieure à 40 mm. Remplacer chaque ressort qui dépasse cette limite.

Kupplungsfeder.

Die freie Länge (L) einer Feder durch eine Feinmesszange darf nicht 40 mm unterschreiten. Jede Feder über der angegebenen Grenze

Muelles embrague.

Medir la longitud libre (L) de cada muelle con un calibre sin banco, no inferior a 40 mm. Sustituir cada muelle que exceda este límite.



Cambio di velocità

Come in la maggior parte dei casi, anche questa volta, i ragazzi della classe sono in perfetto stato di disagio. Gli insegnanti del liceo hanno lavorato in gruppo. Per ogni ragazzo del liceo, presentano un quesito, un problema da risolvere. Gli studenti sono divisi in gruppi di lavoro e devono presentare un problema di 15 minuti. Gli insegnanti sono divisi in gruppi di lavoro e devono presentare un problema di 15 minuti. Gli insegnanti sono divisi in gruppi di lavoro e devono presentare un problema di 15 minuti. Gli insegnanti sono divisi in gruppi di lavoro e devono presentare un problema di 15 minuti.

Come è ben noto, la prima condizione necessaria per la validità di un ragionamento è che la premessa e la conclusione siano pertinenti. In altre parole, la premessa deve essere una buona ragione per credere che la conclusione è vera. Se la premessa non è pertinente, il ragionamento è irrilevante. Un esempio di un ragionamento irrilevante è quello in cui si afferma che, se si mangia troppo, si diventa obesi, e si conclude che, se si mangia troppo, si diventa felici. Anche se è vero che mangiare troppo può portare a diventare obesi, non è una buona ragione per credere che si diventerà felici.

Given design requirements can be written:

© 2000 Blackwell Science Ltd *Journal of Internal Medicine* 247: 299–306

Per definire una "attività di conservazione" non occorre **all'albero primario**
 "N° 1" **secondario** "N° 2" come sono descritti.

quest'ultimo occorre considerare anche il processo del maserismo (12) in 2 d. nel

Il risultato ha implicazioni per la sicurezza della nostra rete elettrica e, in particolare, per la sicurezza del FE7 C3JF e del C3EFA e dei relativi componenti, che vengono ora sottoposti a particolari verifiche e controlli. Il FE7 e il FE2 e, secondo il FE1, il FE3.

— experimente de variație pe a g. variabile (p. 1, 30) and in: *Experimente de variație pe a g. variabile*.

Energy cost of locomotion is 0.356 kcal g⁻¹ s⁻¹ (1.0 mm g⁻¹ s⁻¹).

$$0.24-0.26 \rightarrow 0.25, 0.27-0.29 \rightarrow 0.28, 0.30-0.32 \rightarrow 0.31, 0.33-0.35 \rightarrow 0.34, 0.36-0.38 \rightarrow 0.37, 0.39-0.41 \rightarrow 0.40, 0.42-0.44 \rightarrow 0.43, 0.45-0.47 \rightarrow 0.46, 0.48-0.50 \rightarrow 0.49, 0.51-0.53 \rightarrow 0.52, 0.54-0.56 \rightarrow 0.55, 0.57-0.59 \rightarrow 0.58, 0.60-0.62 \rightarrow 0.61, 0.63-0.65 \rightarrow 0.64, 0.66-0.68 \rightarrow 0.67, 0.69-0.71 \rightarrow 0.70, 0.72-0.74 \rightarrow 0.73, 0.75-0.77 \rightarrow 0.76, 0.78-0.80 \rightarrow 0.79, 0.81-0.83 \rightarrow 0.82, 0.84-0.86 \rightarrow 0.85, 0.87-0.89 \rightarrow 0.88, 0.90-0.92 \rightarrow 0.91, 0.93-0.95 \rightarrow 0.94, 0.96-0.98 \rightarrow 0.97, 0.99-1.01 \rightarrow 1.00$$

For degeneration I can kind of understand a specialist's entire usefulness, since the

[illegible]
$$S_0 = \{x_0, y_0\} \in \mathcal{S} \mid x_0 = y_0 = 0, \text{ or } x_0 = y_0 = 1, \text{ or } x_0 = 0, y_0 = 1, \text{ or } x_0 = 1, y_0 = 0\}$$

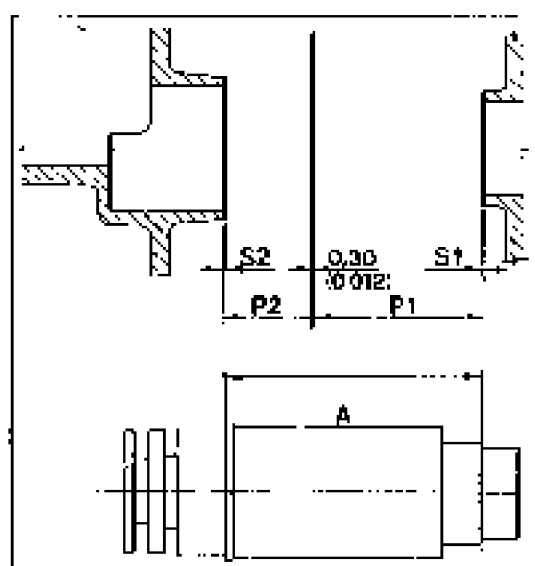
And oggi, il controllo avviene solo, se per dolo, tra gli insediamenti civili. Si dice tamburo cambia: ecco perché.

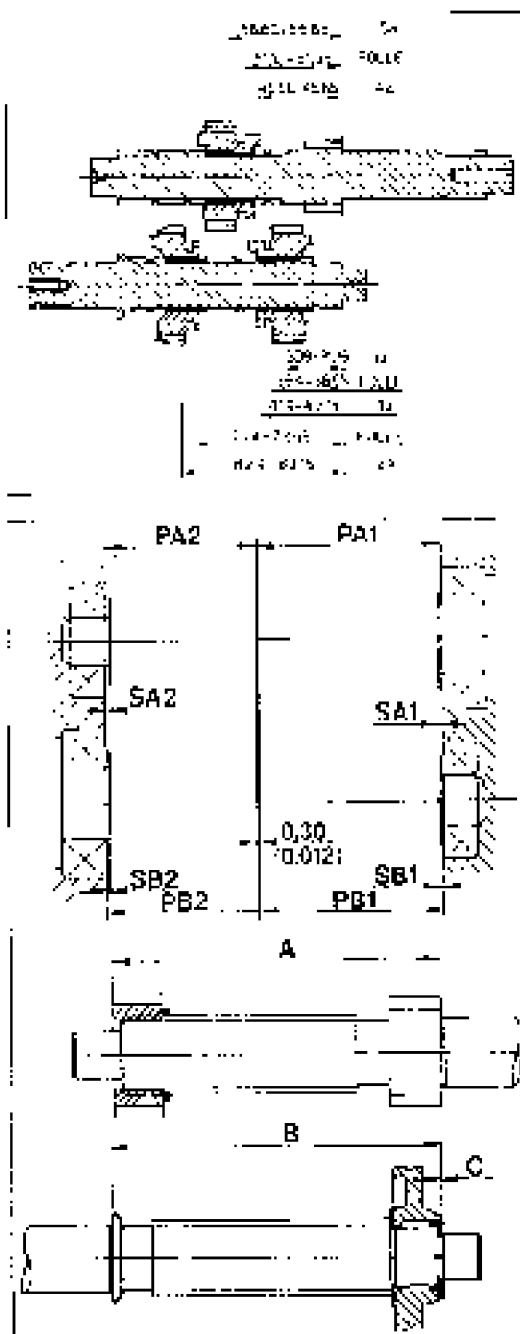
21 - 22/09/2012 - 23/09/2012

 ρ_2 = probability of finding an ^{13}C atom in the β state.[illegible]

(c) $\lambda = 0.17577, 0.577, 0.71367, 0.77071$

G 25 = a case example

$$P_{\text{fix}} = \frac{1}{2} + \frac{1}{2} \sqrt{1 + 4 \cdot 0.25} = 0.75$$
$$\text{Sonderform: } S = S_1 + S_2, \text{ alle } x \in \mathbb{R} \mid S_1 = 5x^2 - 2 \mid S_2 = 2x - 5$$




Changement de vitesse.

[illegible][illegible][illegible]

Les arbres sont classés en deux groupes : l'**ordre primaire** (1^{er} et 2nd) et l'**ordre secondaire** (3rd et 4th)

— mesure du «cote d'axe» (C) : relation aux autres parties et son influence sur le domaine total (équivalent au cote des «écarts au plan» (C) de 2, 3 et 4) ;
— mesure du «cote de cote» (CC) : rapport du cote d'axe au plan de contour des deux autres cotes (CHÂSSIS ou CHÂNE) et du cote d'axe au plan de contour des deux autres cotes relatifs à l'axe principal (SA, SA', SA'') et secondaire (PSA, PSA', PSA'').

aparecer, e os dados de pagamento (R\$ 3,00/mês) apareceram no documento
 e, portanto, corrigi, pois foi a única alteração de 0,03 mm para 0,05 mm.
 SA-14-11-2016-13-0-3-15-2-32-351-PR26-30-1-0-13

2014年12月29日 星期一 12:29

SA, SAH, SAH2 or SB-SB, +SB2 or -SAH or -SAH2, species of *S. aureus* or *S. pneumoniae*, and DAPKAWAG - from CHA, SAH or -SAH or -SB2, and *Streptococcus* isolated in secondary bacteremia and

$$\begin{aligned} \frac{\partial A}{\partial t} &= -\nabla \cdot (\mathbf{v}A) + \nabla \cdot (\mathbf{D} \nabla A) \\ \frac{\partial B}{\partial t} &= -\nabla \cdot (\mathbf{v}B) + \nabla \cdot (\mathbf{D} \nabla B) \\ \frac{\partial C}{\partial t} &= -\nabla \cdot (\mathbf{v}C) + \nabla \cdot (\mathbf{D} \nabla C) \end{aligned}$$

Quelques notions préliminaires sur les courbes algébriques réelles (C. de
Kunze) 109

[illegible]

Γ^2 = produits du carré carré $\Gamma^2 \wedge \Gamma^2 =$

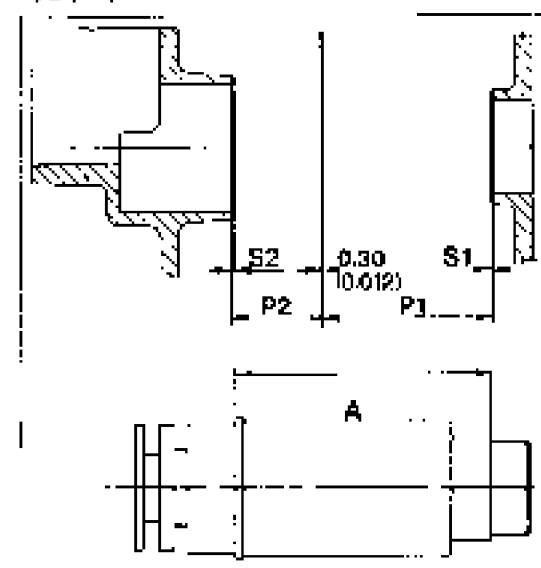
À gre. narranto, en cas de divergence de vues,

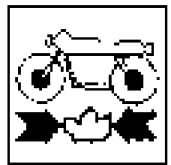
3% - 10% - 15% - 20% - 25% - 30% - 35% - 40% - 45% - 50%

1133 2. 985

12017-18-2019-2020-2021-2022-2023-2024-2025-2026-2027-2028-2029-2030-2031-2032-2033-2034-2035-2036-2037-2038-2039-2040-2041-2042-2043-2044-2045-2046-2047-2048-2049-2050-2051-2052-2053-2054-2055-2056-2057-2058-2059-2060-2061-2062-2063-2064-2065-2066-2067-2068-2069-2070-2071-2072-2073-2074-2075-2076-2077-2078-2079-2080-2081-2082-2083-2084-2085-2086-2087-2088-2089-2090-2091-2092-2093-2094-2095-2096-2097-2098-2099-2100-2101-2102-2103-2104-2105-2106-2107-2108-2109-2110-2111-2112-2113-2114-2115-2116-2117-2118-2119-2120-2121-2122-2123-2124-2125-2126-2127-2128-2129-2130-2131-2132-2133-2134-2135-2136-2137-2138-2139-2140-2141-2142-2143-2144-2145-2146-2147-2148-2149-2150-2151-2152-2153-2154-2155-2156-2157-2158-2159-2160-2161-2162-2163-2164-2165-2166-2167-2168-2169-2170-2171-2172-2173-2174-2175-2176-2177-2178-2179-2180-2181-2182-2183-2184-2185-2186-2187-2188-2189-2190-2191-2192-2193-2194-2195-2196-2197-2198-2199-2200-2201-2202-2203-2204-2205-2206-2207-2208-2209-2210-2211-2212-2213-2214-2215-2216-2217-2218-2219-2220-2221-2222-2223-2224-2225-2226-2227-2228-2229-2230-2231-2232-2233-2234-2235-2236-2237-2238-2239-2240-2241-2242-2243-2244-2245-2246-2247-2248-2249-2250-2251-2252-2253-2254-2255-2256-2257-2258-2259-2260-2261-2262-2263-2264-2265-2266-2267-2268-2269-2270-2271-2272-2273-2274-2275-2276-2277-2278-2279-2280-2281-2282-2283-2284-2285-2286-2287-2288-2289-2290-2291-2292-2293-2294-2295-2296-2297-2298-2299-2300-2301-2302-2303-2304-2305-2306-2307-2308-2309-2310-2311-2312-2313-2314-2315-2316-2317-2318-2319-2320-2321-2322-2323-2324-2325-2326-2327-2328-2329-2330-2331-2332-2333-2334-2335-2336-2337-2338-2339-2340-2341-2342-2343-2344-2345-2346-2347-2348-2349-2350-2351-2352-2353-2354-2355-2356-2357-2358-2359-2360-2361-2362-2363-2364-2365-2366-2367-2368-2369-2370-2371-2372-2373-2374-2375-2376-2377-2378-2379-2380-2381-2382-2383-2384-2385-2386-2387-2388-2389-2390-2391-2392-2393-2394-2395-2396-2397-2398-2399-2400-2401-2402-2403-2404-2405-2406-2407-2408-2409-2410-2411-2412-2413-2414-2415-2416-2417-2418-2419-2420-2421-2422-2423-2424-2425-2426-2427-2428-2429-2430-2431-2432-2433-2434-2435-2436-2437-2438-2439-2440-2441-2442-2443-2444-2445-2446-2447-2448-2449-2450-2451-2452-2453-2454-2455-2456-2457-2458-2459-2460-2461-2462-2463-2464-2465-2466-2467-2468-2469-2470-2471-2472-2473-2474-2475-2476-2477-2478-2479-2480-2481-2482-2483-2484-2485-2486-2487-2488-2489-2490-2491-2492-2493-2494-2495-2496-2497-2498-2499-2500-2501-2502-2503-2504-2505-2506-2507-2508-2509-2510-2511-2512-2513-2514-2515-2516-2517-2518-2519-2520-2521-2522-2523-2524-2525-2526-2527-2528-2529-2530-2531-2532-2533-2534-2535-2536-2537-2538-2539-2540-2541-2542-2543-2544-2545-2546-2547-2548-2549-2550-2551-2552-2553-2554-2555-2556-2557-2558-2559-2560-2561-2562-2563-2564-2565-2566-2567-2568-2569-2570-2571-2572-2573-2574-2575-2576-2577-2578-2579-2580-2581-2582-2583-2584-2585-2586-2587-2588-2589-2590-2591-2592-2593-2594-2595-2596-2597-2598-2599-2600-2601-2602-2603-2604-2605-2606-2607-2608-2609-2610-2611-2612-2613-2614-2615-2616-2617-2618-2619-2620-2621-2622-2623-2624-2625-2626-2627-2628-2629-2630-2631-2632-2633-2634-2635-2636-2637-2638-2639-2640-2641-2642-2643-2644-2645-2646-2647-2648-2649-2650-2651-2652-2653-2654-2655-2656-2657-2658-2659-2660-2661-2662-2663-2664-2665-2666-2667-2668-2669-2670-2671-2672-2673-2674-2675-2676-2677-2678-2679-2680-2681-2682-2683-2684-2685-2686-2687-2688-2689-2690-2691-2692-2693-2694-2695-2696-2697-2698-2699-2700-2701-2702-2703-2704-2705-2706-2707-2708-2709-2710-2711-2712-2713-2714-2715-2716-2717-2718-2719-2720-2721-2722-2723-2724-2725-2726-2727-2728-2729-2730-2731-2732-2733-2734-2735-2736-2737-2738-2739-2740-2741-2742-2743-2744-2745-2746-2747-2748-2749-2750-2751-2752-2753-2754-2755-2756-2757-2758-2759-2760-2761-2762-2763-2764-2765-2766-2767-2768-2769-2770-2771-2772-2773-2774-2775-2776-2777-2778-2779-2780-2781-2782-2783-2784-2785-2786-2787-2788-2789-2790-2791-2792-2793-2794-2795-2796-2797-2798-2799-2800-2801-2802-2803-2804-2805-2806-2807-2808-2809-2810-2811-2812-2813-2814-2815-2816-2817-2818-2819-2820-2821-2822-2823-2824-2825-2826-2827-2828-2829-2830-2831-2832-2833-2834-2835-

Standard deviation 5.8. In maximum difference curve: 1.0' by 0.12% at con.
2.5 (7)





Schallgetriebe

Der Zylinder der Zylindergruppe ist ein Zylinder mit einem Durchmesser von 1,5 mm. Der Zylinder ist aus einem Material gefertigt, das eine hohe Festigkeit und eine hohe Zähigkeit aufweist. Der Zylinder ist in einem Gehäuse montiert, das eine hohe Festigkeit und eine hohe Zähigkeit aufweist. Der Zylinder ist in einem Gehäuse montiert, das eine hohe Festigkeit und eine hohe Zähigkeit aufweist.

Correspondence: Dr. J. A. J. van't Hof, Department of Pathology, University Hospital Groningen, P.O. Box 30.001, 3000 RB Groningen, The Netherlands. Tel.: +31 (0) 931 206111; Fax: +31 (0) 931 206112; E-mail: j.a.j.vanthof@azg.umcg.nl

1. *Journal of the American Medical Association*, 2000; 283: 2689-2693.

Die Pleuralhöhle der Lunge mit gesamt 2 Liter pleurales Fluid. Die Antriebswelle
beträgt **Antriebswelle 134** (folgendesmalen vorlesen)

Man A' und B' beweise a und Annahme a abgeleitet, dann
Zugehörigkeit von B zu Z oder Gegenstand B von Z und
Entscheidungsfrage

The TGA curves of samples A and B as shown in Figure 1 are characterized by a weight loss of 10–15% at 300–350°C, 10–15% at 400–450°C, and 2–3% at 500–550°C. The weight loss up to 350°C is probably due to the loss of residual solvent, and the weight loss up to 550°C is probably due to the loss of residual monomer.

For the case of $\mathcal{H}$ being a Hilbert space and $\mathcal{A}$ a von Neumann algebra, the following theorem holds:

$$N_{\text{eff}} = 2.1 \pm 0.2 \text{ (stat)} \pm 0.1 \text{ (sys)} \pm 0.1 \text{ (mod)} \pm 0.1 \text{ (th)} \pm 0.1 \text{ (exp)}$$
[illegible]
$$\frac{dA}{dt} = \frac{d}{dt}(64 - 0.01t^2) = -0.02t$$

For our analysis, we let $\mu = 2$. In this case, the generalization of the above algorithm to the case of $\mu \neq 2$ is straightforward.

de $\mathcal{H}(\mathcal{C})$, $\mathcal{H}(\mathcal{C}) \cap \mathcal{H}(\mathcal{C}') \neq \emptyset$, $\mathcal{H}(\mathcal{C}) \cap \mathcal{H}(\mathcal{C}'') \neq \emptyset$.

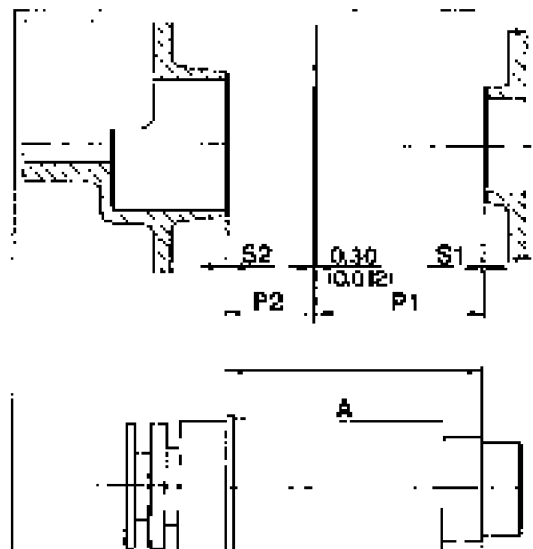
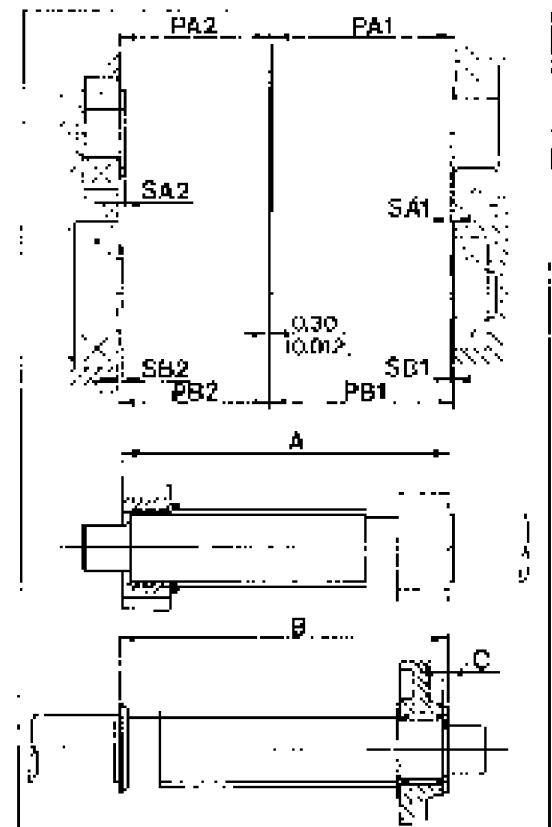
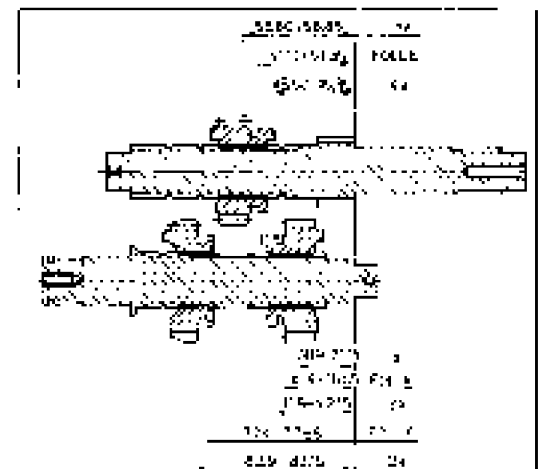
$$\sigma = \frac{1}{\rho} \frac{d\rho}{d\ln K_F} \left(\frac{K_F}{\rho} \right)^{\frac{1}{\sigma}}$$
$$\Delta = \mathcal{V}(\mathcal{F}) \cap \mathcal{V}(\mathcal{G}) = \mathcal{V}(\mathcal{F} \cup \mathcal{G})$$

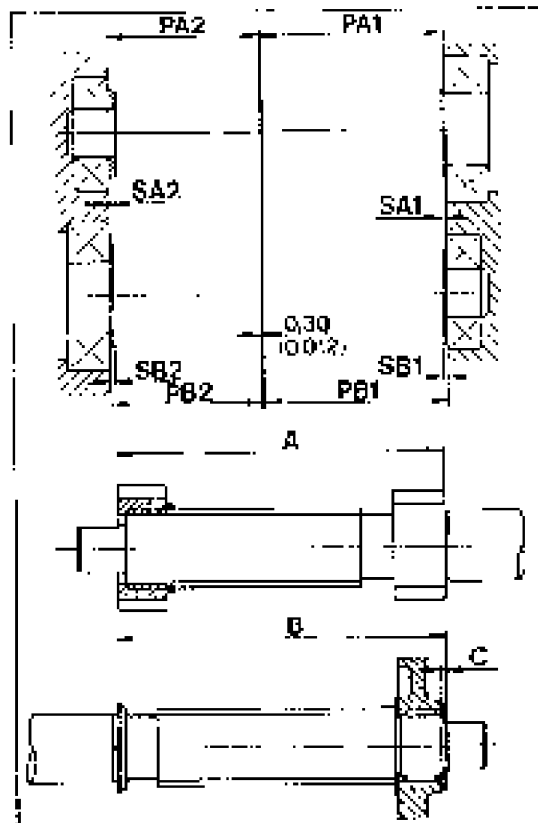
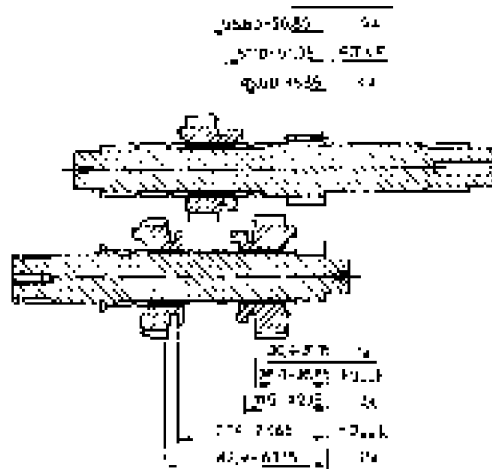
U.S. DEPARTMENT OF AGRICULTURE
WASHINGTON, D.C. 20250

023 002401

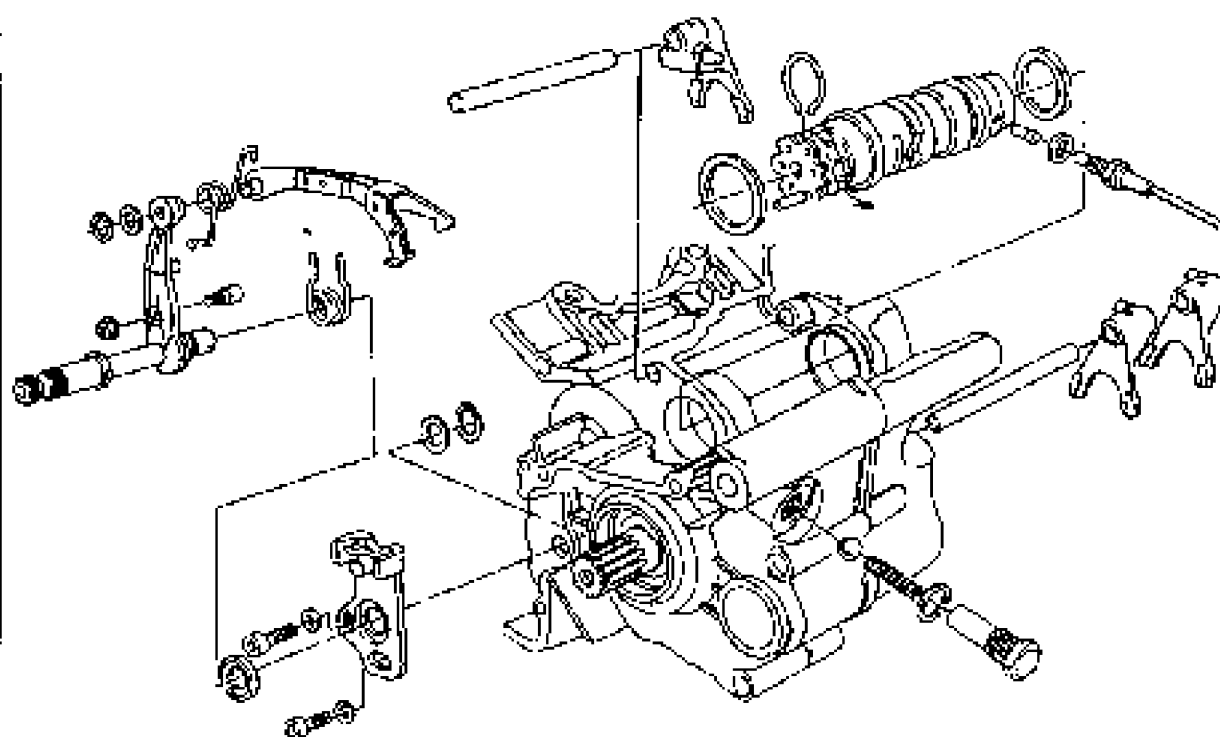
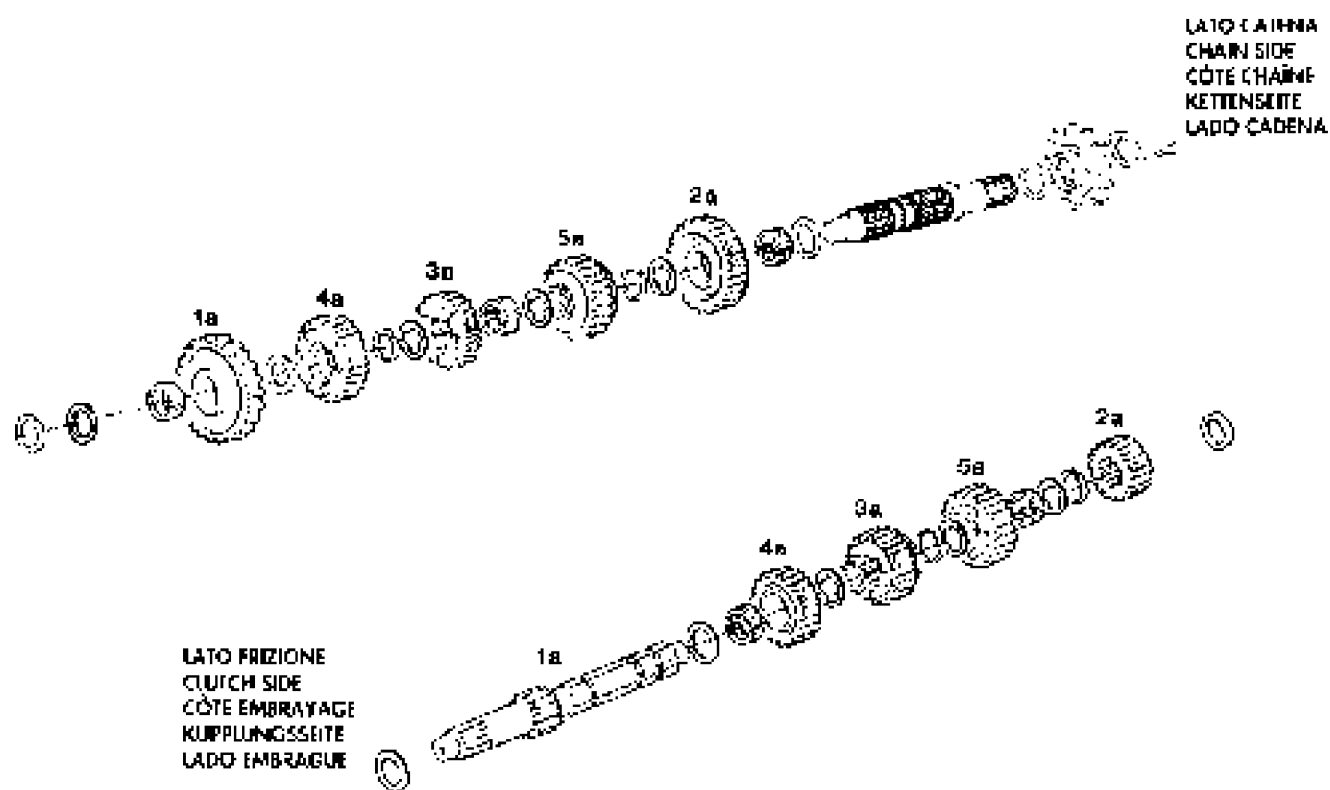
14-291.. 5 11-11-030-0 020

Die Zieganzahl beträgt 1.014.021 bzw. 91,7 % der 1.105.299 Ziegeln.

$$P_{\text{max}} = 100 \text{ W} \quad P_{\text{min}} = 10 \text{ W} \quad P_{\text{avg}} = 50 \text{ W} \quad P_{\text{eff}} = 25 \text{ W} \quad P_{\text{loss}} = 75 \text{ W}$$


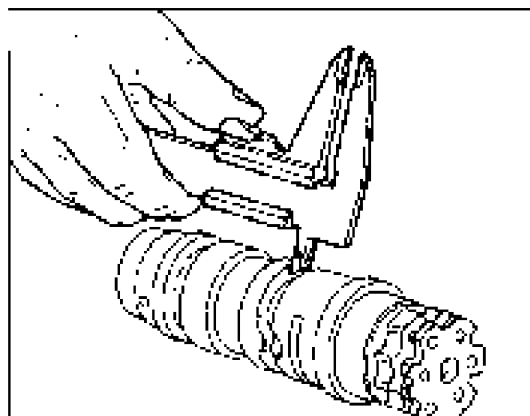


REVISIONE MOTORE
 ENGINE OVERHAUL
 REVISION MOTEUR
 MOTORÜBERHOLUNG
 REVISION MOTOR



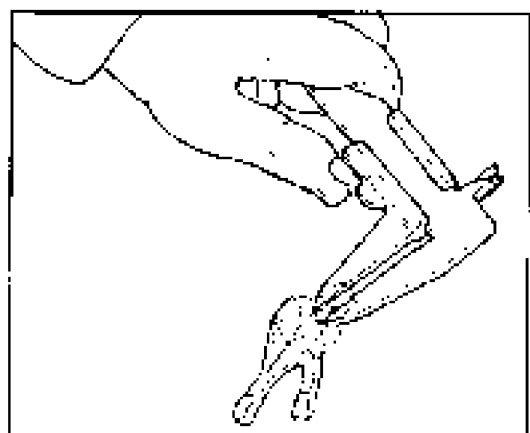


REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAUL



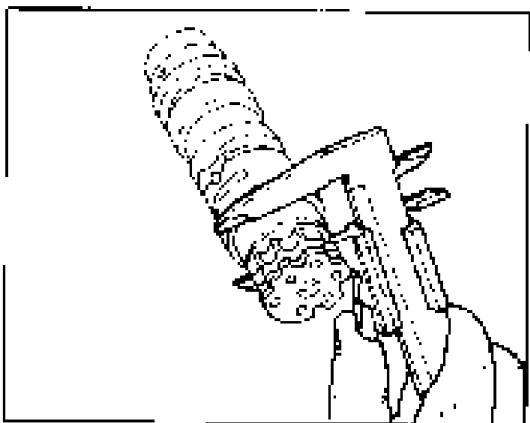
Tamburo comando forcelle.

Controllare che la larghezza delle cave del tamburo comando forcelle sia nelle tolleranze previste in tabella 4. Controllare perni forcelle e controllo forcelle con compresita nei 0,205-0,425 mm, e per punte 0,6 mm. Larghezza delle cave di un tamburo nuovo 0,005-0,02 mm. Lacks di meno 0,8-0,9 mm. Diametro perni forcelle nuove 7,650-7,705 mm. Lacks di meno 7,5 mm. Determinare il gioco esistente per il movimento delle forcelle e cavare tamburo sollevando o riducendo l'ammortizzatore. Se il limite di servizio viene superato, installare controllando con i valori dei componenti nuovi. Il foro per il perno deve essere intagliato. Verificare anche la scansia tra i perni di supporto del tamburo, che non deve rappresentare rischi, grazie alle forature. Controllare il gioco esistente tra i perni di supporto del tamburo. Se il valore è di 0,20 mm, il limite di servizio, sostituirlo con perni nuovi, se noto.



Fork control drum.

Check whether the slot width of the fork control drum is within the tolerances specified by the manufacturer. Clearance between fork pin and groove of fork control drum: 0.0104-0.0167 in. (Wear limit 0.0231 in. Service life of new drum: 0.314-0.318 in. Wear limit 0.322 in. New fork pin diameter: 0.307-0.308 in. (Wear limit 0.295 in.) Measure with a gauge the clearance existing between the fork control pin and the section of the slot. If the allowed limit is exceeded, decide which component must be replaced. By comparing the different measures with those shown for new components. Check the wear of the drum support and, if necessary, replace it with a new one. Check the clearance between the drum and the shock base housing and, if larger than 0.008 in., decide how to replace the worn component.





Tambour commande fourche.

Contrôler que le sautoir des fourches de commande commande fourches se forme entre les tétons indiqués par le constructeur. Jeu entre tétons sautoir et tétons des composants nouveaux: 0,265 à 0,423 mm. Limite de jeu: 0,6 mm. Arrière des tétons sautoir et des tétons nouveaux: 8,00 à 8,09 mm. Limite usure: 8,19 mm. Limite des tétons sautoir: 7,665 à 7,735 mm. Limite de jeu: 0,5 mm. Déterminez le jeu qui existe entre le téton sautoir et les tétons des composants nouveaux. Si le jeu est supérieur à la limite indiquée, remplacez les tétons sautoir et les tétons des composants nouveaux. Établir, en comparant, les valeurs avec celles des composants nouveaux, quel des tétons doit être remplacé. Vérifiez ensuite l'ordre des tétons sautoir et des tétons des composants nouveaux. Ils ne doivent pas se déplacer l'un par rapport à l'autre. Contrôler la coupe profilée également sur le téton sautoir. Si le jeu est supérieur à 0,30 mm, limite de jeu, remplacez le composant le plus défectueux.

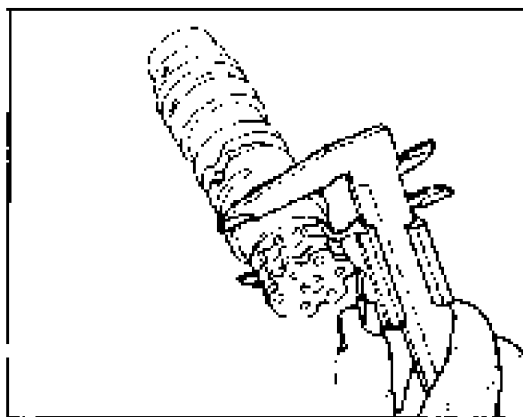
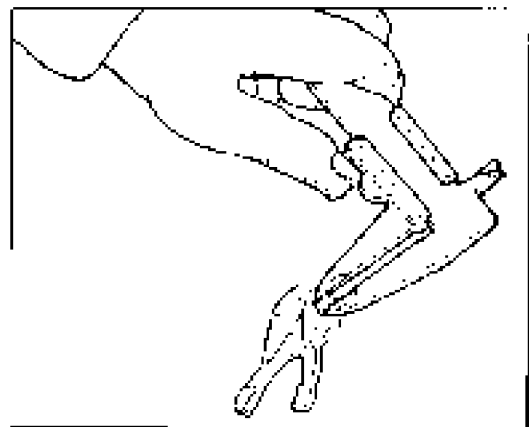
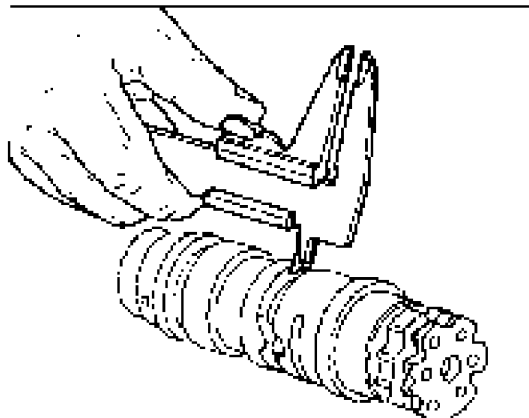
Trommel für Gabelsteuerung.

Die Breite der Trommeln für jede Federung nachprüfen. Sie muß auch innerhalb der vom Hersteller vorgeschriebenen Toleranzen bleiben. Spiel zwischen Stütze und Plein: Plein neuer Stütze: 0,265–0,423 mm. Verschleißgrenze: 0,6 mm. Breite des Pleins neuer Plein: 8,00–8,09 mm. Verschleißgrenze: 8,19 mm. Durchmesser des Stützes neuer Gabel: 7,665–7,735 mm. Verschleißgrenze: 7,5 mm. Durchmesser der Pleins neuer Plein: 7,665–7,735 mm. Verschleißgrenze: 7,5 mm. Wenn die Verschleißgrenzen überschritten sind, muß durch einen Vergleich mit den Werten vor neuer Bauart, die bestimmten, welche Teile ersetzt werden muß. Der Verschleißzustand der Trommeln kann prüfen. Wenn sie nicht mehr für Plein, Plein, neuer Stütze, Breiten, des Pleins. Das Spiel zwischen Plein und dem Stütze auf dem Gabelkopf nachprüfen. Wenn es größer als 0,30 mm ist, muß die Plein, Plein, neuer Stütze, Breiten, des Pleins, ersetzt werden.

Tambor accionamiento horquillas.

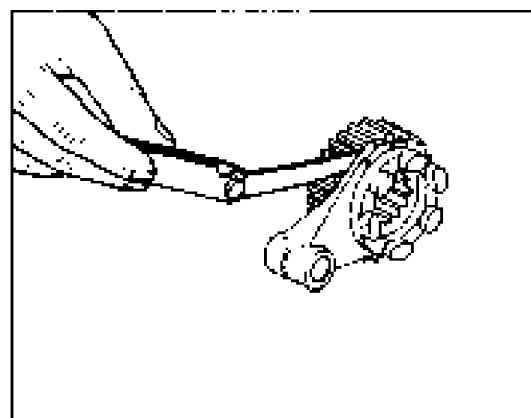
Controlar que el sautoir de la horquilla de comando de las horquillas se forme entre los tétons indicados por el constructor. El juego entre los tétons sautoir y los tétons de los componentes nuevos: 0,265 a 0,423 mm. Límite de juego: 0,6 mm. Ancho de los tétons sautoir y los tétons nuevos: 8,00 a 8,09 mm. Límite de desgaste: 8,19 mm.

Calcular el juego que existe entre el téton sautoir y los tétons de los componentes nuevos. Si el juego es superior a la límite indicada, reemplazar los tétons sautoir y los tétons de los componentes nuevos. Establecer, en comparación, los valores con los de los componentes nuevos, qué de los tétons debe ser reemplazado. Verificar, después, el orden de los tétons sautoir y los tétons de los componentes nuevos. No deben desplazarse uno por respecto al otro. Controlar la sección perfilada también en el téton sautoir. Si el juego es superior a 0,30 mm, límite de juego, reemplazar el componente más dañado.



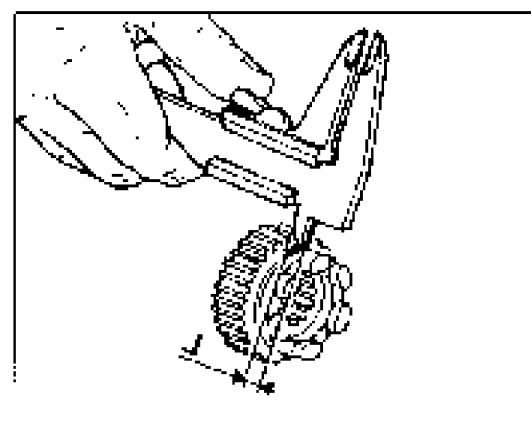


REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAUL REVISION MOTEUR MOTORÜBERHOLUNG REVISION MOTOR



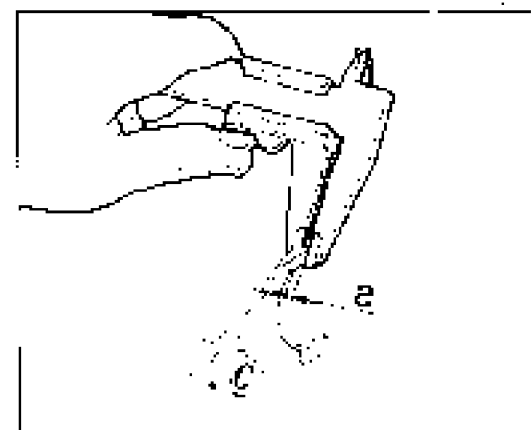
Forcelle selezione marce.

Ispezionare i servomantrolinglia di selezione marce. Ogni forcella che risulti piegata deve essere sostituita in quanto può causare difficoltà nell'innesco delle marce e permettere loro di innestarsi intenzionalmente. Controllare con un apposito strumento ogni forcella per accertarsi che il proprio ingrandimento dell'innesto di servizio viene superato determinando se è necessario sostituire l'ingrandimento della forcella forata durante la vita di servizio delle singole parti.
 Lunghezza innalzamento ingrandimento: A=4,070-4,165 mm
 Spessore per la forcella nuova: B=3,90-4,00 mm
 Clearance forca con ingrandimento nuovo: 0,070-0,285 mm
 Limite di servizio: 0,40 mm



Gear selection forks.

Inspect all righting gear selection forks. Every bent fork must be replaced. As it could cause a final gear shifting end of service, inspect slip-on of all gear, under load. Check with a thickness gauge the clearance of each fork in its gear position. This allowed, with a thickness gauge, decide whether to replace the gear with fork, with respect to the forward limit of service or then.
 Groove width of a new gear: W=0,160-0,164 in
 New fork slings slip on thickness: T=0,155-0,157 in
 Clearance between new fork and a gear: 0,070-0,285 in
 Allowed limit: 0,40 in



Fourches sélection marches.

Contrôler les fourches de sélection marches. Chaque manivelle déformée doit être remplacée car elle risque de causer des difficultés pendant l'embrayage des marches et en permettant le démarrage intempestif sous charge. Contrôler avec une épaisseur, même la plus délicate, l'épaisseur de la fourche en l'engageant dans la dent de la roue de service. Puis, avec une épaisseur, décider si elle doit être remplacée par une fourche ou si elle doit être remplacée par une roue de service de plus grande taille.
 La largeur de la dent d'un pignon: W=0,160-0,165 mm
 L'épaisseur de la fourche nouvelle: B=3,90-4,00 mm
 Les entretoises d'engrenage nouvelles: 0,070-0,285 mm
 Limite de service: 0,40 mm

Gangwahlgabel.

Die Gangwahlgabeln kontrollieren auf Verformungen prüfen.
 Eine gebogene Gangwahlgabel kann zu Schwierigkeiten in den Gangwechseln oder sogar zu einem Einrasten ohne Betätigung der Gangschaltung verursachen. Durch einen Dickenmesser, der bei jeder Gang in der Nut der entsprechenden Zahnrad des Nockenpaars verwendet wird, kann festgestellt werden, ob ein Ersatz der Gangwahlgabel oder ein Ersatz des Nockenpaars erforderlich ist.
 Bei jeder Nutbreite eines Nockenpaars: B=4,070-4,165 mm
 Die für die Gangwahlgabel neue Gabel: B=3,90-4,00 mm
 Spiel zwischen neuen Gabeln und Nocken: 0,070-0,285 mm. Max. Clearance: 0,40 mm

Horquillas selección marchas.

Inspeccionar y sustituir las horquillas de selección de las marchas si están torcidas, que no han conseguido volver a su posición o que pueden causar entorpecimiento de las marchas y permitir el desenganche intempestivo de la transmisión. Controlar con un calibre la jugada de cada horquilla en la ranura de su propio engranaje. Si es necesario, el límite de servicio determina si es necesario sustituir la horquilla o si la rueda de servicio debe ser reemplazada por una de mayor tamaño.
 Ancho de la ranura engranaje nuevo: A=4,070-4,165 mm
 Espesor de la horquilla nueva: B=3,90-4,00 mm
 Juego entre horquilla y engranaje nuevo: 0,070-0,285 mm
 Límite de servicio: 0,40 mm

RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR



50
50
50
50
H

CAGIVA



RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE REASSEMBLY

Norme generali	H. 5
Ricomposizione organi della testa.....	H. 6
Chiusura serbatoio	H. 11
Rimontaggio pulegge distribuzione	H. 12
Rimontaggio iniezione/transmissione primaria e pompa olio	H. 13
Ricomposizione frizione.....	H. 14
Rimontaggio leveraggio selezione marce.....	H. 15
Rimontaggio ingranaggio di distribuzione	H. 16
Rimontaggio valvole	H. 17
Rimontaggio sensore numero di giri.....	H. 18
Ricomposizione gruppi cilindro - pistone testa.....	H. 19
Messa in fase pulegge distribuzione	H. 22

General rules	H. 5
Head elements reassembly.....	H. 6
Half-crankcase closing	H. 11
Timing system pulley assembly.....	H. 12
Transmission gear and oil pump reassembly.....	H. 13
Clutch reassembly	H. 14
Gear shift lever system reassembly.....	H. 15
Timing system gear reassembly.....	H. 16
Flywheel reassembly	H. 17
Revolution number sensor reassembly	H. 18
Cylinder - piston - head assembly.....	H. 19
Timing system pulleys phase adjustment.....	H. 22

RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS



Normes générales.....	..H. 5	Allgemeine Vorschriften	..H. 5
Récomposition organes de la tête.....	..H. 6	Wiederzusammenbau der Kopfelemente	..H. 6
Hermeture demi-carter	..H. 11	Schließung der Geräuschhalte	..H. 11
Remontage des bougies de distribution	..H. 12	Wiedermontage der Schieber der Ventilssteuerung	..H. 12
Remontage engrenage transmission primaire et pompe à huile.....	..H. 13	Wiederzusammenbau des Antriebsrads und Ölpumpe	..H. 13
Remontage embrayage	..H. 14A	Zusammenbau der Kupplung	..H. 14A
Remontage leviers sélection vitesses	..H. 15A	Wiederzusammenbau des Schalenganghebel-systems	..H. 15A
Remontage engrenage distribution	..H. 16	Steuerungs-zählrad	..H. 16
Remontage volant	..H. 17	Wiederzusammenbau des Schwungrads.....	..H. 17
Remontage capteur nombre de tours	..H. 18	Wiederzusammenbau des Drehzahl-sensor.....	..H. 18
Récomposition groupes cylindre - piston - tête	..H. 19	Wiederzusammenbau der Gruppe Zylinder-Kolben-Kopf	..H. 19
Mise en phase des poulies distribution	..H. 22	Phaseneinstellung der Pleuerscheiben.....	..H. 22

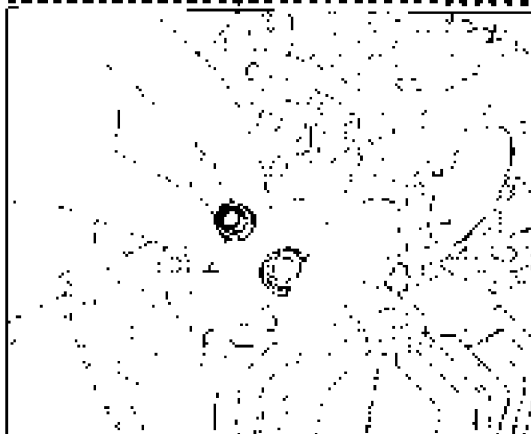


RECOMPOSICION MOTOR

Normas generales	H. 5
Recomposición de la culata.....	H. 6
Cierre semi-carter	H. 11
Para volver a montar las palcas de la distribución	H. 12
Remontaje engranaje transmisión primaria y bomba aceite	H. 13
Remontaje del embrague	H. 48
Remontaje sistema de palancas de selección marchas...	H. 58
Remontaje engranaje a distribución	H. 16
Remontaje volante	H. 17
Remontaje sensor número de revoluciones	H. 18
Remontaje grupos cilindro pistón -culata.....	H. 19
Puesta a punto poleas distribución	H. 22



RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE REASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS RECOMPOSICION MOTOR



Ricomposizione organi della testa.

Posizionare sul guidaválvula il gommino d' tenuta aria, facendo attenzione al colore: verde per la valvola di scappia e nero per l'aspirazione.

Posizionare le valvole.

Disporre sull'attrezzo 88713.0143 il bilanciere inferiore e la relativa molla.

Inserire il gruppo aliezzabilanciere inferiore e la relativa molla.

Inserire il gruppo aliezzabilanciere-molla nella testa ed installare l'attrezzo 88713.0262 al posto del pino di cinghiera.

Head elements reassembly.

Place the oil seal on the valve guide. Pay attention to the color: green for the exhaust valve and black for the intake valve.

Position the valve.

Place the lower valve arm and proper spring on tool N° 88713.0143.

Insert the spring-rocker arm-assembly in the head and install tool N° 88713.0262 in place of the rocker arm pin.

Récomposition organes de la tête.

Positionner le caoutchouc d'étanchéité huile sur le guide-valve en faisant attention à la couleur: le vert pour la soupape de d'échappement et le noir pour l'aspiration.

Positionner les soupapes.

Mettre en place le culbuteur inférieur et son ressort sur l'outil 88713.0143.

Introduire le groupe outil-culbuteur-mresson dans la culasse et monter l'outil 88713.0262 à la place du pivot culbuteur.

Wiederzusammenbau des Kopflements.

Auf der Ventilführung das Öhrichhaltungs-gummi anbringen, und dabei besonders auf auf die Farbe achten: Grün für das Abgasventil und Schwarz für das Ansaugventil.

Die Ventile positionieren.

Auf dem Werkzeug Nr 88713.0143 den unteren Kipphebel mit zugehöriger Feder anbringen.

Die Gruppe Werkzeug-Kipphebel-Feder in den Kopf einführen und das Werkzeug Nr 88713.0262 an die Stelle des Kipphebelzapfens einbauen.

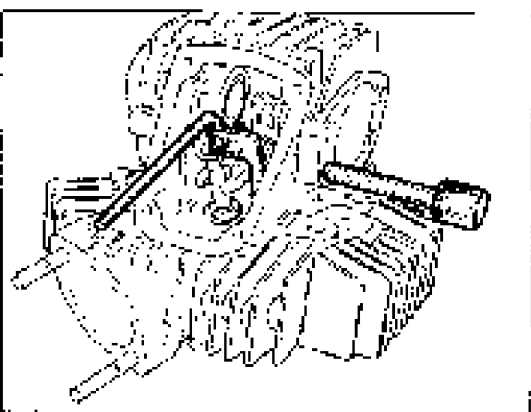
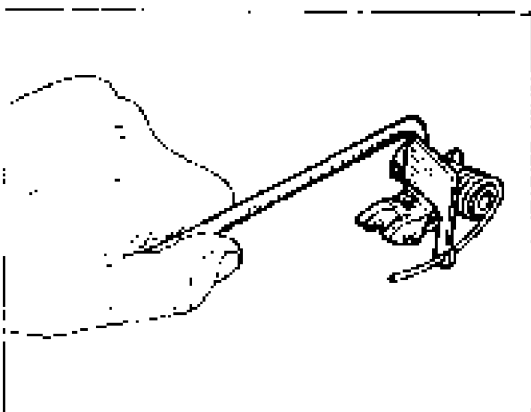
Recomposición órganos de la culata.

Posicionar en el guía de la válvula el caucho de retén aceite, prestando atención a color: verde para la válvula de escape y negro para la aspiración.

Posicionar las válvulas.

Colocar sobre la herramienta Nr 88713.0143 el balancín inferior y su relativa muelle.

Introducir el grupo herramienta-balancín-muelle en la culata y montar la herramienta Nr 88713.0262 en lugar pino del balancín.



RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE REASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS RECOMPOSICION MOTOR



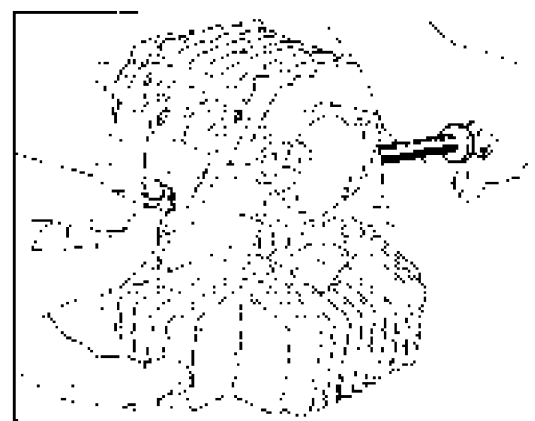
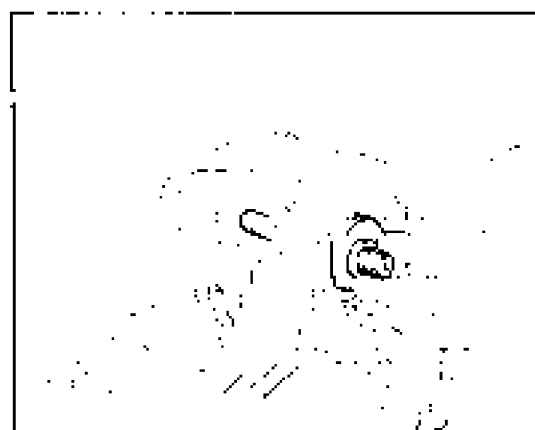
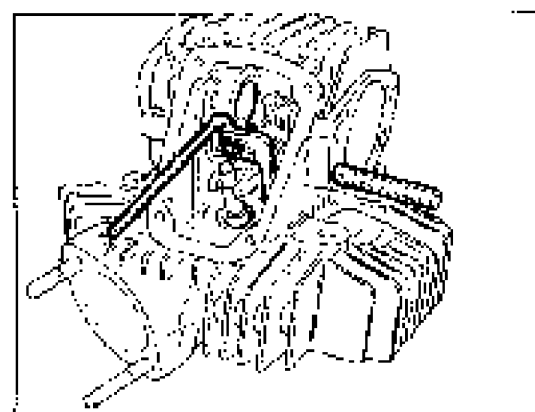
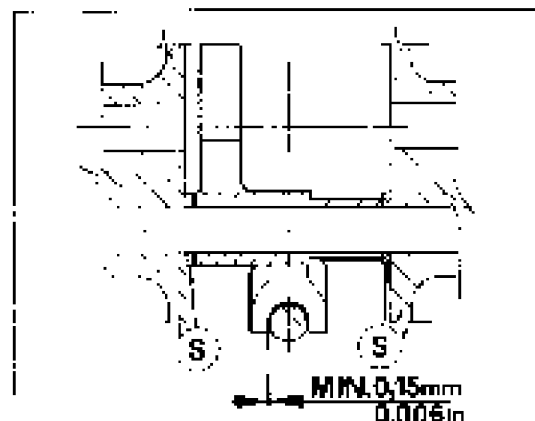
Useguire la sponvaovazione laterale utilizzando le placche (S) di fissamento posizionando la forcella del bilanciere perfettamente centrata sopra alla testa della valvola (gioco minimo tra stelo e bilanciere 0,15 mm). Il bilanciere deve essere libero di muoversi e deve presentare un gioco assiale di 0,05÷0,20 mm. Togliere il passavite e posizionare il perno bilanciere con il lato rivolto verso l'esterno. Sganciare la molla e togliere l'attrezzo. Posizionare l'albero distributore. Ruotare opportunamente l'albero distributore e, con l'aiuto di un cacciavite, mantenere sollevata l'estremità del bilanciere innalzando il pollino. Posizionare lo scodellino d'intorno ed i semionelli di ferro.

Adjust side shimming by means of suitable shimming washers (S), placing the rocker arm fork in perfectly centered with respect to the valve stem tip. play between valve stem and rocker arm 0,15 mm/0,006 in.). The rocker arm must be free to move with end play of 0,05÷0,20 mm/0,0019÷0,0078 in.). Remove the pin and position the rocker arm pin with the hole facing outwards. Unhook the spring and remove the tool. Position the cam shaft. Rotate the cam shaft and with the aid of a screwdriver keep up the rocker arm and fixed with a sliding shoe. Position the return cap and the lock ballrings.

Effectuer le réglage latéral avec les rondelles (S) de réglage appropriées en centrant la fourche du culbuteur parfaitement par rapport à la tige de la soupape (jeu minimum entre la tige et le culbuteur 0,15 mm). Le culbuteur doit se déplacer librement avec jeu axial de 0,05÷0,20 mm. Enlever la tige et placer le pivot du culbuteur avec le trou vers de côté extérieur. Débrancher le ressort et enlever l'outil. Mettre en place l'arbre de distribution. Tourner adéquatement l'arbre de distribution en gardant l'extrémité du culbuteur avec patin soulevée à l'aide d'un tournevis. Mettre en place la couverte de retour et les demi-bagues d'arrêt.

Die Seitenlücke mit den dafür vorgesehenen Polstücken (S) richtig einstellen, indem man die Kippshebelgabel entsprechend zum Ventilschaft-Zentrum positioniert (Mandesspiel zwischen Schaft und Kipphebel 0,15 mm). Der Kipphebel muß sich frei bewegen können und ein Achsspiel von 0,05 bis 0,20 mm aufweisen. Den Stift entfernen und den Kipphebelzapfen mit der bohrung nach außen gerichtet positionieren. Die Feder aushaken und das Werkzeug entfernen. Die Steuerwelle positionieren. Die Steuerwelle drehen und mit der Hilfe eines Schraubenziehers das Ende des mit einem Gleitschuh versehenen Kipphebels anheben. Den Rückkühlflügel und die Halbringe positionieren.

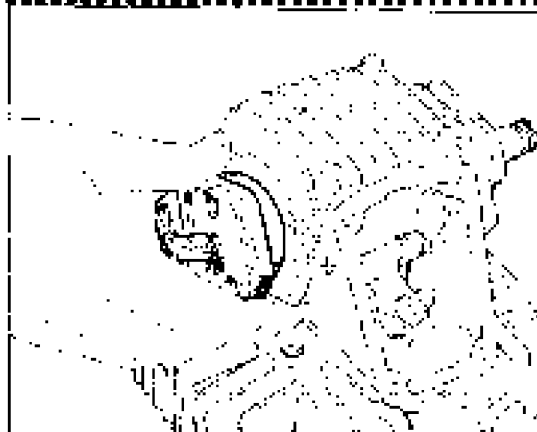
Calibrar hasta el espesor lateral correcto utilizando las arandelas (S) adecuadas, colocando la horquilla del balancín perfectamente centrada respecto al vástago de la válvula (juego mínimo entre el vástago y el balancín 0,15 mm). El balancín debe moverse libremente y debe presentar un juego axial de 0,05÷0,20 mm. Quitar el pasavite y colocar el perno balancín con el orificio hacia el exterior. Desenganchar el muelle y quitar la herramienta. Colocar el eje de distribución. Girar adecuadamente el eje de distribución y, con la ayuda de un destornillador, mantener elevada la extremidad del balancín con patín. Colocar la cubeta de retorno y los semionillos de freno.



CAGIVA

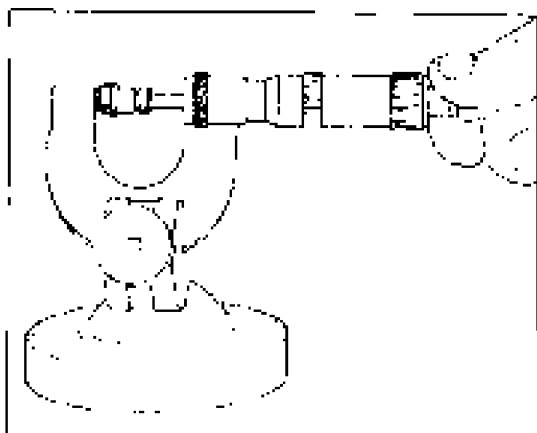


RICOMPOSIZIONE MOTORE **ENGINE REASSEMBLY** **RECOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **RECOMPOSICION MOTOR**



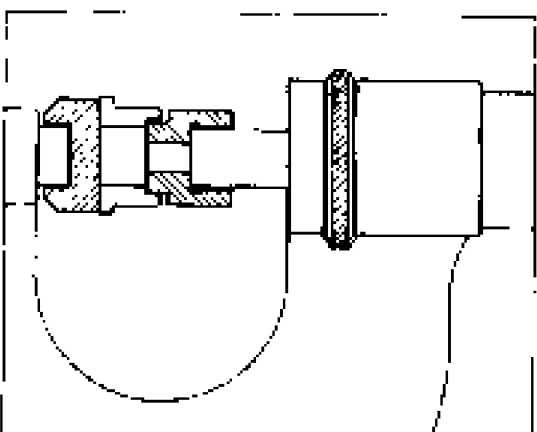
Montare provvisoriamente il cappotetto in modo che la leva di distribuzione sia supportata da entrambe le estremità. Con la valvola in posizione di riposo verificare che il gioco (contrastando la forza della molla di ritorno) sia uguale sul bilanciere e sul lato del bilanciere e le punte sia $0,03 \pm 0,05$ mm (0,0012 $\pm$ 0,0019 in.) tra il reggino e la molla e la molla. In caso contrario, misurare il gioco esistente tra bilanciere inferiore e punte con uno spessore. Controllare lo spessore del reggino con micrometro 0 ± 25 mm, con interposte le pastiglie di servizio come indicato in figura. Scegliere il reggino appropriato (scala da 5 a 9,6 mm), maggiorando della misura rilevata precedentemente con uno spessore. Posizionare il reggino bilanciere di apertura.

Mount the cap temporarily so that cam chain is supported on both ends. With the valve in rest position (countering the force of the return spring by pushing on the rocker arm), make sure there is a play of $0,03 \pm 0,05$ mm (0,0012 $\pm$ 0,0019 in.) between rocker arm sliding shoe and cam and, at the same time, make sure the adjuster can be moved by hand. Otherwise, measure the clearance between the lower rocker arm and adjuster with a thickness gauge. Check the adjuster thickness with a 0 ± 25 mm ($0 \pm 0,98$ in.) micrometer, interposing service pads, as shown in figure. Select the correct adjuster (range 5/0,196 to 9,6 mm/0,378 in.) oversized of the valve previously measured with thickness gauge. Position the opening rocker arm adjuster.

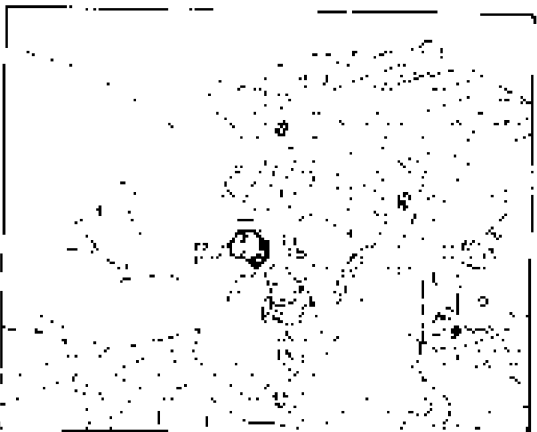


Monter provisoirement le capuchon afin que l'arbre de distribution soit soutenu par ses deux extrémités. Avec la soupape en position de repos, vérifier si le jeu entre le point du culbuteur et la came est de $0,03 \pm 0,05$ mm (en appuyant sur le culbuteur afin d'annuler la force du ressort), et si la cote peut être tournée manuellement. En cas contraire, mesurer le jeu existant entre culbuteur inférieur et cote avec épaisseurville. Contrôler l'épaisseur de la cote avec micromètre 0 ± 25 mm, avec interposition de douilles comme illustré dans la figure. Choisir la cote (échelle 5 à 9,6 mm) convenable, avec majoration établie précédemment à l'aide de l'épaisseurville. Mettre en place la cote du culbuteur d'ouverture.

Zeitweilig die Kappe montieren, so daß die Steuerwelle von beiden Enden gestützt wird. Mit dem Ventil in Ruhestellung prüfen, ob das Spiel (das Kraft der Rückfeder entgegenwirken, indem man auf den Kipphebel drückt) zwischen dem Kipphebelgleitschuh und der Nocke gleich ist $0,03 \pm 0,05$ mm und ob der Regler gleichzeitig von Hand gedreht werden kann. Ist dies nicht der Fall, so muß man das Spiel zwischen innerem Kipphebel und Regler mit einer Fühlerlehre messen. Mit einem Mikrometer wird die Stärke des Reglers gemessen. Sie muß 0 ± 25 mm betragen, wenn die Dienststeinsätze laut Abbildung zu wachsen sehen. Die passende um das mit der Fühler Lehre vorher abgenommene Maß vergrößerte Plättchen (Maß von 5 bis 9,6 mm) wählen. Den Öffnungsplättchen positionieren.



Montar provisionalmente el capuchón de manera que soporte por ambos lados a la cadena de distribución. Con la válvula en posición de reposo verificar que el juego (contrastando la fuerza del muelle de retorno empujando en el balancín) entre puna del balancín y la excéntrica sea $0,03 \pm 0,05$ mm y, al mismo tiempo, que el registo pueda girarse manualmente. En caso contrario, medir con un calibre el juego existente entre el balancín inferior y el registo. Controlar el espesor de registo con un micrómetro 0 ± 25 mm, interponiendo las pastillas de Servicio como se ilustra en la figura. Elegir el registo (escala de 5 a 9,6 mm) apropiado, con la ayuda de un calibre, aumentándolo con la medida verificada precedentemente. Colocar el registo de la acción de apertura.



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**



Posizionare il bilanciere di apertura e la molla laterale (A) ed effettuare la spessorazione laterale, utilizzando la spina: **88713.0262**. Le rondelle di spessore (S) dovranno essere posizionate ai lati della molla (A) laterale; in questo modo si deve ottenere un gioco assiale di $0,05 \pm 0,20$ mm.

Togliere l'attrezzo e posizionare il penna bilanciante con il loro rivolto verso l'esterno. Montare provvisoriamente il cappellotto in modo che l'albero di distribuzione sia supportato da entrambe le estremità e, con valvola in posizione di riposo verificare che il gioco tra bilanciere e registro sia di $0,12 \pm 0,15$ mm (Scappamento) e $0,10 \pm 0,12$ mm (Admissione). Il gioco si regola sostituendo il registro superiore con uno di spessore diverso (scala da 2 a 5 mm).

Inserire la molla laterale sul penna bilanciante di apertura.

Position the opening rocker arm and the lateral spring (A) and adjust side shimming using pin No. **88713.0262**. The shim washers (S) must be positioned at the sides of the lateral spring (A), in order to obtain an axial play of $0,05 \pm 0,20$ mm / $0,0019 \pm 0,0078$ in.

Remove the tool and position the rocker arm pin with the hole facing outwards.

Mount the cap temporarily, so that the cam shaft is supported on both ends and, with the valve in rest position make sure that play between rocker arm and adjuster is of $0,12 \pm 0,15$ mm / $0,0047 \pm 0,0059$ in. (Exhaust) and $0,10 \pm 0,12$ mm / $0,0039 \pm 0,0047$ in. (Inlet). Play is adjusted by replacing the upper adjuster with another of different thickness (range from 2 to 5 mm).

Insert the side spring on the opening rocker arm pin.

Mette en place le culbuteur d'ouverture et le ressort latéral (A) et caler les côtes à l'aide de la cheville-guide **88713.0262**. Les côtes (S) devront être placées de chaque côté du ressort latéral (A); de la sorte, le jeu axial obtenu doit être de $0,05 \pm 0,20$ mm.

Enlever l'outil et mettre en place le pivot du culbuteur avec la tige vers la côté extérieur. Monter le capuchon provisoirement, de façon que l'arbre du distribution soit supporté à ses deux extrémités et, avec la soupape étant en position de repos vérifier si le jeu entre le culbuteur et la cote est $0,12 \pm 0,15$ mm (échappement) et $0,10 \pm 0,12$ mm (Admission). Régler le jeu en remplaçant la cote supérieure par une autre d'épaisseur différente (échelle 2 à 5 mm).

Introduire le ressort latéral sur le pivot du balancier d'ouverture.

Den Öffnungskipphebel und seitliche Feder (A) positionieren und die richtige Seitendicke einstellen unter Verwendung des Stifts **88713.0262**. Die Distanzscheiben (S) müssen an den Seiten der seitliche Feder (A) positioniert werden. Dadurch ist ein Axialspiel von $0,05$ bis $0,20$ mm herzustellen.

Das Werkzeug abnehmen und den Kipphebelzapfen mit der nach außen gerichteten Bohrung positionieren.

Zeitweilig die Kappe montieren, so daß die Pleumwelle von beiden Enden gestützt wird und mit dem Ventil in Ruhestellung prüfen, daß das Spiel zwischen Kipphebel und Regler $0,12 \pm 0,15$ mm (Auspuß) und $0,10 \pm 0,12$ mm (Ansaug) beträgt.

Das Spiel wird einreguliert, indem der obere Regler durch einen von verschiedener Stärke ersetzt wird (Wahl von 2 bis 5 mm).

Die seitliche Feder in den Öffnungskipphebelzapfen einsetzen.

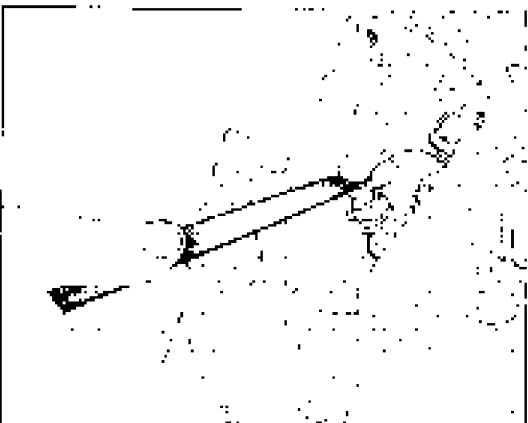
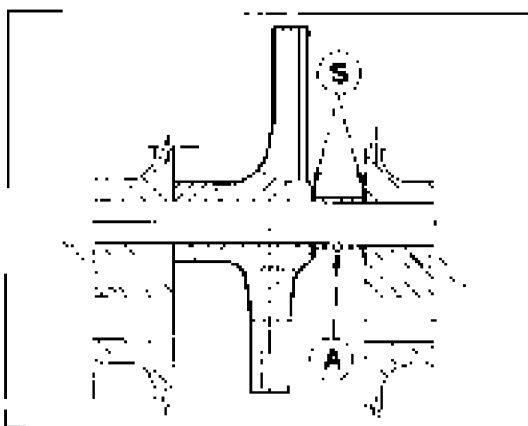
Colocar el balancín de apertura y el resorte lateral (A) y calibrar hasta la espesor lateral correcto utilizando el pasador Nr **88713.0262**. Las rondelas de espesor (S) deberán ser colocadas en los lados del resorte lateral (A), de este modo se debe obtener un juego axial de $0,05 \pm 0,20$ mm.

Quitar la herramienta y colocar el penna del balancín con el orificio hacia el exterior.

Montar provisionalmente el capuchón de manera que el eje de distribución quede apoyado por ambas extremidades y, con la válvula en posición de reposo verificar que el juego entre el balancín y el registro sea de $0,12 \pm 0,15$ mm (Escapelo) y $0,10 \pm 0,12$ mm (Admisión).

El juego se regula sustituyendo el registro superior con uno cuyo espesor sea diverso (escala de 2 a 5 mm).

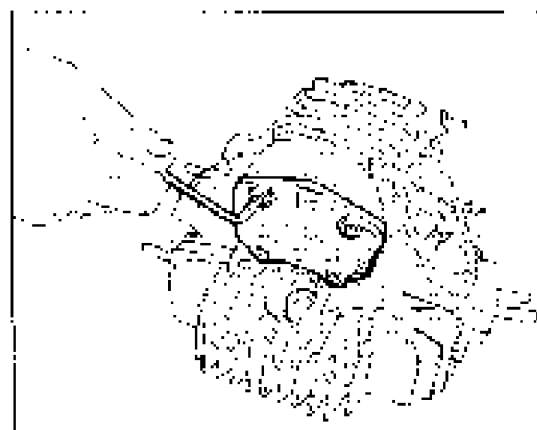
Introducir el muelle lateral sobre el penna del balancín de apertura.



CAGIVA



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**



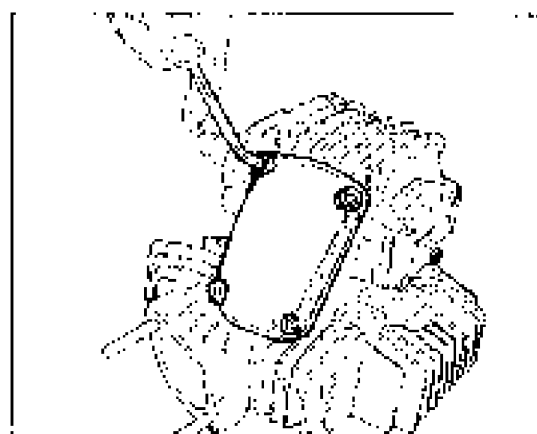
Èssere il gruppo pisto e la biella d'innanzi e scendere a fondo le viti di fissaggio.
Fissare il gruppo pisto e la biella con le viti di fissaggio.

Extrire le viti de supportant et déloger le piston.
Extrire le piston et déloger les fixations.

Werkzeuge zum Lösgen der Verbindung an der Pleuellagerung zu entfernen.
Für die Pleuellagerung die Pleuellagerung mit den Pleuellagerungsschrauben lösen.

Die Pleuellagerung der Pleuellagerung mit den Pleuellagerungsschrauben lösen.
Die Pleuellagerung mit den Pleuellagerungsschrauben lösen.

Die Pleuellagerung mit den Pleuellagerungsschrauben lösen.

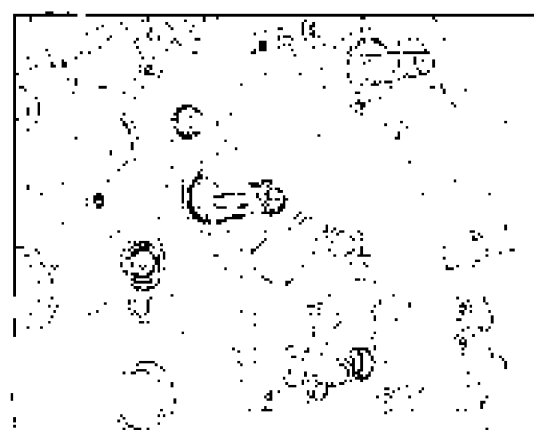
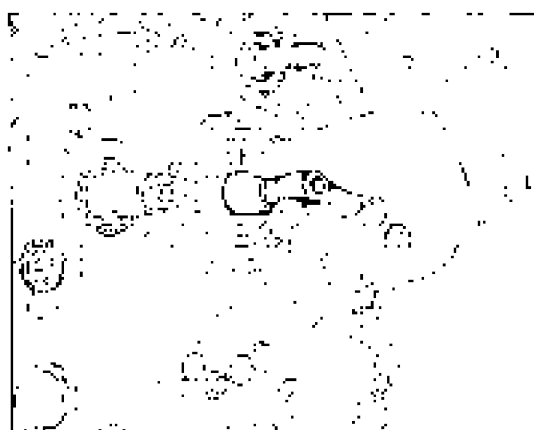
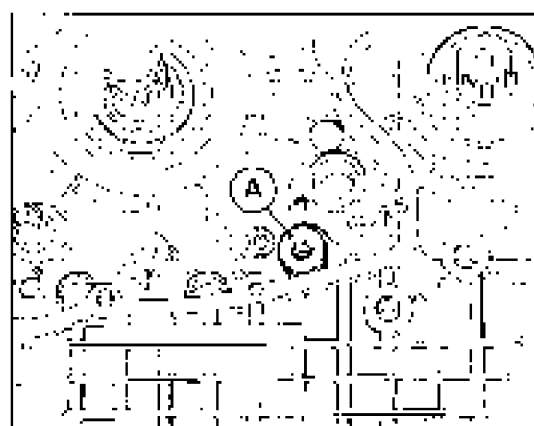
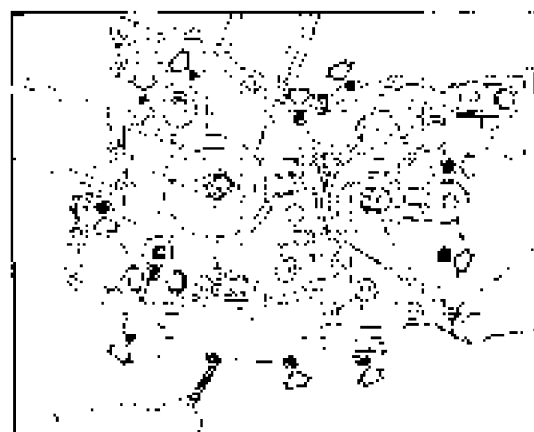


Extrire le piston et la bielle de l'axe de la cylindre et déloger les viti de fixation.
Fissare il gruppo pisto e la biella con le viti di fissaggio.

Extrire le piston et la bielle de l'axe de la cylindre et déloger les viti de fixation.



RICOMPOSIZIONE MOTORE **ENGINE REASSEMBLY** **RECOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **RECOMPOSICION MOTOR**



Installare una guarnizione nuova sul semicarter destro posizionandola correttamente.
 Chiudere a fondo in modo progressivo le viti di unione. Seriare alla coppia prescritta.
 Rimontare la valvola di regolazione della pressione dell'olio con la molla relativa e seriare il tappo (A) alla coppia prescritta utilizzando **Loctite 222**.

Controllare che l'albero motore ruoti con una certa interferenza sui cuscinetti di banco.
 Controllare che gli alberi del cambio abbiano un gioco assiale di 0,15 mm; in caso contrario agire sulle rondelle di taratura (vedi capitolo "REVISION MOTOR").
 Assicurarsi che tutti gli organi montati ruotino o si spostino correttamente.

Install a new gasket on the right half casing taking care to position it correctly.
 Tighten the connecting screws thoroughly and progressively. Tighten at the prescribed torque. Reassemble the oil pressure adjusting valve with related spring and lock the plug (A) at the prescribed torque utilizing **Loctite 222**.

Reassemble the oil pressure adjusting valve with the relative spring.
 Check that the drive shaft rotates with a certain interference on the main bearings.
 Make sure the gearbox shafts have an end play of 0,15 mm/0.006 in., otherwise adjust by means of shimming washers (refer to "ENGINE OVERHAUL" chapter).
 Make sure all assembled parts rotate or move properly.

Insérer une nouvelle garniture sur le demi-carter droit en la plaçant correctement.
 Serrer les vis de jonction progressivement à fond. Les serrer au couple prescrit. Remonter la soupape de réglage de la pression de l'huile avec le ressort correspondant et serrer le bouchon (A) jusqu'au couple prescrit en utilisant de la **Loctite 222**.

Remonter la soupape de régulation de la pression d'huile avec son ressort.
 Contrôler que l'arbre moteur tourne avec une certaine interférence sur les coussins de banc.
 Vérifier si les arbres de la boîte à vitesses ont un jeu axial de 0,15 mm; si non régler les rondelles de calage (voir chapitre "REVISION MOTEUR").
 Vérifier si tous les éléments en place peuvent tourner ou se déplacer aisément.

Ein neue Dichtung in den rechte Gehäusehälfte einsetzen und ordnungsgemäß positionieren.
 Die Verbindungsschrauben noch und noch fest anziehen. Mit vorschriftsmäßigen Drehmoment anziehen. Das Einstellventil des Öldrucks mit dazugehöriger Feder wieder einbauen und den Stopfen (A) bei vorgeschriebenem Drehmoment schließen, dabei **Loctite 222** gebrauchen.

Das Öldruck-Einstellventil samt der entsprechenden Feder wieder einbauen.
 Kontrollieren, ob die Antriebswelle mit ausreichender Interferenz auf den Hauptkugellagern dreht.
 Kontrollieren, ob die Schaltwellen ein Achsspiel von 0,15 mm haben. Ist dies nicht der Fall, die Paßscheiben regulieren (siehe Kapitel "MOTORÜBERHOLUNG").
 Prüfen, daß alle die eingebauten Teile korrekt drehen und sich richtig bewegen.

Colocar una junta nueva en el semicarter derecho y posicionarla correctamente.
 Cerrar a fondo, progresivamente, los tornillos de unión. Apriarlos en el par de torsión prescrito. Volver a montar la válvula de regulación de la presión aceite con el muelle muelle y cerrar el tapón (A) al par prescrito utilizando **Loctite 222**.

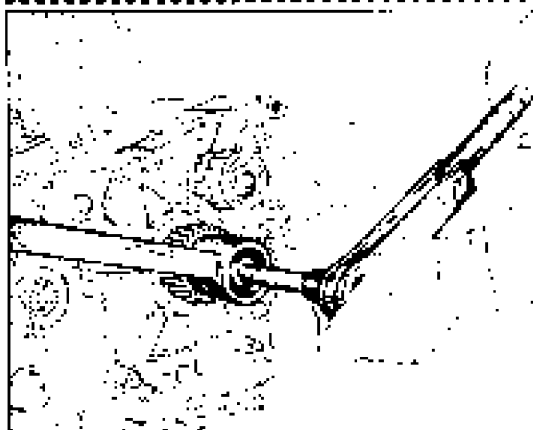
Reensamblar la válvula de regulación de la presión de aceite con su resorte.
 Controlar que el árbol motor gire con cierta interferencia en los cojinetes principales.
 Controlar que los ejes del cambio tengan un juego axial de 0,15 mm; en caso contrario ajustar las rondelas (capítulo "REVISION MOTOR").
 Asegurarse de que todos los órganos montados giren o se desplacen correctamente.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**





RICOMPOSIZIONE MOTORE **ENGINE REASSEMBLY** **RECOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **RECOMPOSICION MOTOR**



Rimontaggio ingranaggio trasmissione primaria e pompa olio.

Sgrassare accuratamente la superficie conica dell'albero motore e la corrispondente sull'ingranaggio della trasmissione primaria.
 Posizionare la clavetta e l'ingranaggio della trasmissione primaria sull'albero motore.
 Posizionare la rondella di sicurezza. Bloccare l'ingranaggio utilizzando l'attrezzo **88713.0137** e serrare il dado di fissaggio alla coppia prescritta. Riegare la rondella.
 Posizionare le bussole di riferimento (A) ed i gommini (B) di tenuta olio nel carter.
 Riempire la pompa olio e posizionarla sul carter.
 Serrare a fondo le viti di fissaggio della pompa olio.

Transmission gear and oil pump reassembly.

Carefully degrease the conical surface of the driving shaft and the corresponding surface on the primary transmission gear.
 Position the key and transmission gear on the driving shaft.
 Place the lock washer, block the gear through tool N° **88713.0137** and tighten the fastening nut with the required torque. Bend the washer.
 Position the reference bushes (A) and oil seal rubber (B) pieces in the crankcase.
 Fill the oil pump and position it on the crankcase.
 Thoroughly tighten the oil pump fixing screws.



Remontage engrenage transmission primaire et pompe à huile.

Dégreaser soigneusement la surface conique de l'arbre moteur et la zone correspondante sur l'engrenage de la transmission primaire.
 Mettre en place la clavette et l'engrenage de l'entraînement primaire sur l'arbre moteur.
 Placer la rondelle de sûreté, bloquer l'engrenage en utilisant l'outil **88713.0137** et serrer l'écrou de fixation au couple établi. Replier la rondelle.
 Mettre en place les bouches de repère (A) et les joints en caoutchouc (B) de retenue huile dans le carter.
 Remplir la pompe à huile et la placer sur le carter.
 Serrer à fond les vis de fixation de la pompe à huile.

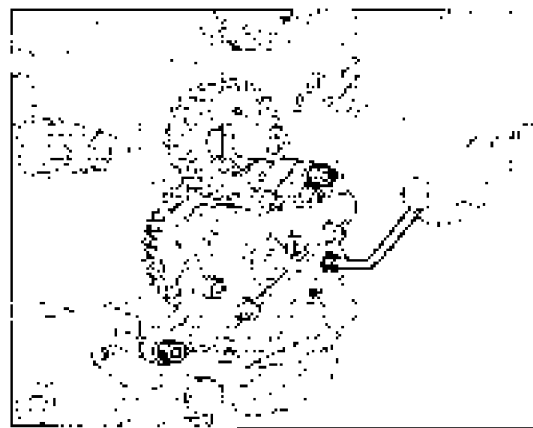
Wiederzusammenbau des Antriebsrads und Ölpumpe.

Die kegelförmige Oberfläche der Antriebswelle und die entsprechende Fläche auf dem Antriebsrad gründlich entölen.
 Den Keil und das Antriebsrad auf der Treibwelle positionieren.
 Die Sicherungsscheibe einlegen, das Zahnrad durch das Werkzeu Nr. **88713.0137** blockieren und die Befestigungsmutter an das vorgeschriebene Drehmoment anziehen.
 Die Scheibe wieder umklappen.
 Die Bezugshülsen (A) und die Öldichtungsgummistücke (B) im Gehäuse positionieren.
 Ölpumpe füllen und auf dem Gehäuse einstellen.
 Die Befestigungsschrauben der Ölpumpe fest anziehen.



Remontaje engranaje transmisión primaria y bomba aceite.

Desengrasar cuidadosamente la superficie cónica del árbol motor y la superficie correspondiente en el engranaje de la transmisión primaria.
 Colocar la claveta y el engranaje de la transmisión primaria sobre el cigüeñal.
 Colocar la rondela de seguridad, bloquear el engranaje utilizando la herramienta Nr. **88713.0137** y apretar la tuerca de apriete al par de torsión prescrito.
 Doblar la rondela.
 Colocar los casquillos de referencia (A) y las juntas de goma (B) de retención aceite en el carter.
 Rellenar la bomba del aceite y colocarla sobre el carter.
 Apretar a fondo las tuercas de fijación de la bomba aceite.



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**



Ricomposizione frizione.

Posizionare il campano della frizione completo di cuscinetti e di ingranaggio della primaria.

Posizionare l'altra distanza e sull'albero del cambio.

Posizionare il tamburo frizione completo di disco spingidisco.

Posizionare la rondella di sicurezza, bloccare il tamburo frizione utilizzando l'attrezzo **88713.0146** e bloccare il dado di fissaggio alla coppia prescritta. Ripiegare la rondella.

Clutch reassembly.

Position the clutch housing complete with bearings and primary gear.

Position the other distance piece on the gearbox shaft.

Position the clutch drum complete of disc pushing plate.

Fasten on the lock washer, block the clutch drum using tool N°**88713.0146** and tighten the fastening nut with the required torque. Bend the washer.

Récomposition embrayage.

Mettre en place la cloche d'embrayage complète de roulements et de l'engrenage de l'entraînement primaire.

Mettre en place l'autre entretoise sur l'arbre de la boîte à vitesses.

Mettre en place le tambour d'embrayage complet de plateau poussoir-disque.

Mettre en place la rondelle de sécurité, bloquer le tambour d'embrayage par l'outil **88713.0146** et serrer l'écrou de fixation au couple établi. Retenir la rondelle.

Wiederzusammenbau der Kupplung.

Die Kupplungsglocke samt Kugellager und Hauptgetriebe positionieren.

Das zweite Abstandstück auf der Schaltwelle anbringen.

Die Kupplungstrommel samt der Druckplatte positionieren.

Die Sicherungsscheibe anbringen, die Kupplungstrommel mit dem Werkzeug Nr. **88713.0146** festmachen und die Belastungsmutter an das vorgeschriebene Drehmoment anziehen. Die Scheibe wieder umbiegen.

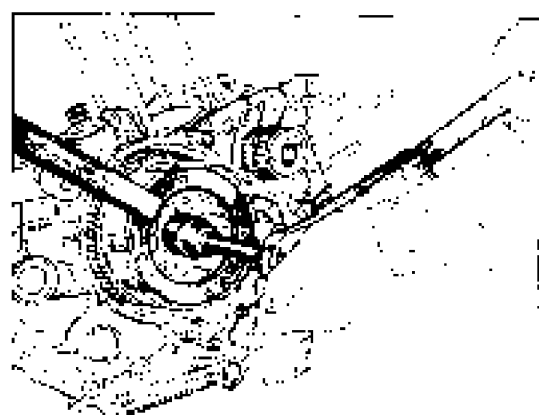
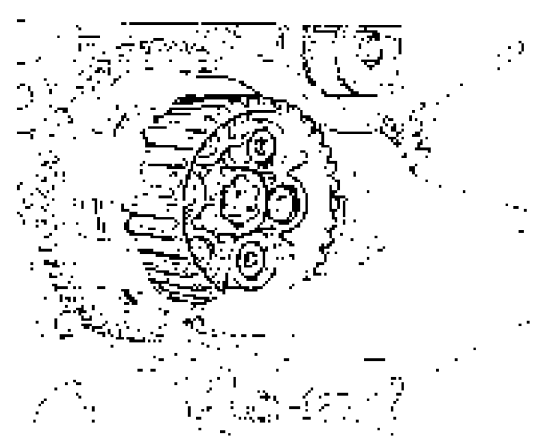
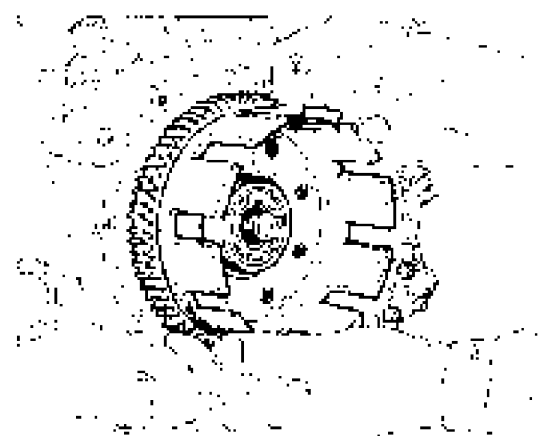
Remontage embrague.

Colocar la campana del embrague con cojinetes y de engranaje.

Colocar el otro distanciador en el árbol de cambio.

Colocar el tambor de embrague junto con el plato empujador.

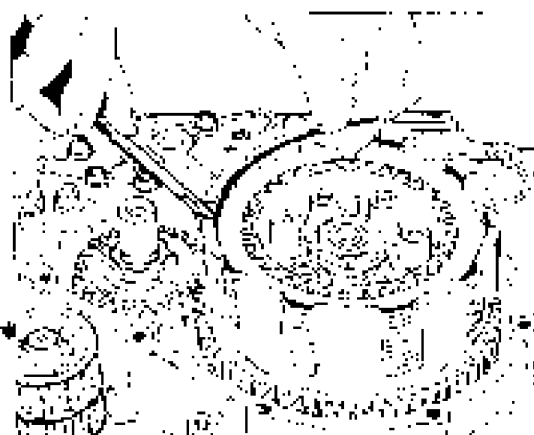
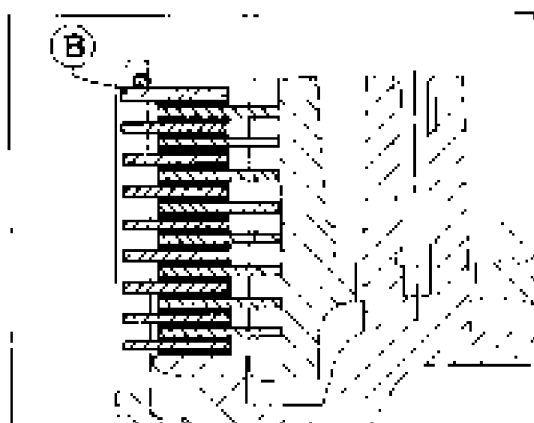
Colocar la rondela de seguridad y bloquear el tambor de embrague utilizando la herramienta N.º **88713.0146**, apretar la tuerca de apriete al par de torsión prescrita. Doblar la rondela.



CAGIVA



RICOMPOSIZIONE MOTORE **ENGINE REASSEMBLY** **RECOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **RECOMPOSICION MOTOR**



Prendere il pistone e il bielle e inserirli nel motore. Assicurarsi che il pistone sia inserito correttamente nel bielle e che il bielle sia inserito correttamente nel motore.

For position the piston in the cylinder and check the clearance between the piston and the cylinder wall.

Position the series of three connecting rods in the crankshaft, the two in the front and the one in the rear. The connecting rods are numbered 1, 2 and 3. The connecting rods are numbered 1, 2 and 3. The connecting rods are numbered 1, 2 and 3.

Prendere il pistone e il bielle e inserirli nel motore. Assicurarsi che il pistone sia inserito correttamente nel bielle e che il bielle sia inserito correttamente nel motore.

For position the piston in the cylinder and check the clearance between the piston and the cylinder wall.

Die Pleuellagerung ist nun an der Pleuellagerung zu montieren. Die Pleuellagerung ist nun an der Pleuellagerung zu montieren. Die Pleuellagerung ist nun an der Pleuellagerung zu montieren.

Die Pleuellagerung ist nun an der Pleuellagerung zu montieren. Die Pleuellagerung ist nun an der Pleuellagerung zu montieren. Die Pleuellagerung ist nun an der Pleuellagerung zu montieren.

Prendere il pistone e il bielle e inserirli nel motore. Assicurarsi che il pistone sia inserito correttamente nel bielle e che il bielle sia inserito correttamente nel motore.

Prendere il pistone e il bielle e inserirli nel motore. Assicurarsi che il pistone sia inserito correttamente nel bielle e che il bielle sia inserito correttamente nel motore.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**



Posizionare le molla della frizione

Posizionare il disco comando frizione e serrare progressivamente a fondo le viti di fissaggio.

Position the clutch springs

Position the clutch control disc and tighten the fixing screws thoroughly and progressively.

Mettre en place les ressorts d'embrayage

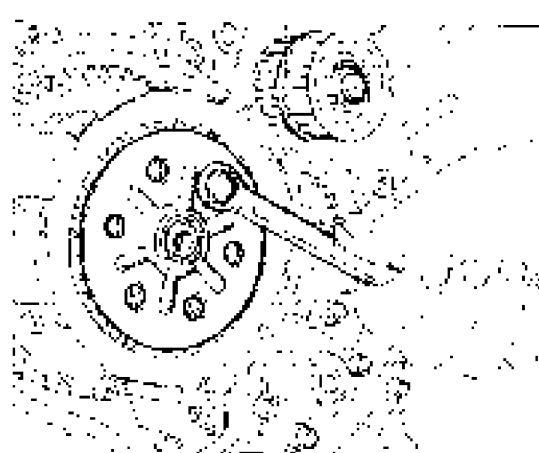
Mettre en place le disque de commande d'embrayage et serrer progressivement à fond les vis de fixation.

Die Kupplungsfedern anbringen

Die Kupplungssteuerscheibe positionieren und die Befestigungsschrauben progressiv fest anziehen.

Meter en posición los resortes de fricción

Meter en posición el disco comando fricción y sejar progresivamente hasta afondo los tornillos de fijación.



Posizionare l'anello d' tenuta olio tra motore e coperchio.

Posizionare la guarnizione ed il coperchio laterale destro serrando progressivamente a fondo le viti di fissaggio.

Position the oil seal ring between crankcase and cover.

Position the gasket and R.H. side cover progressively tightening the fixing screws.

Mettre en place l'anneau de retenue de l'huile entre le carter et le couvercle.

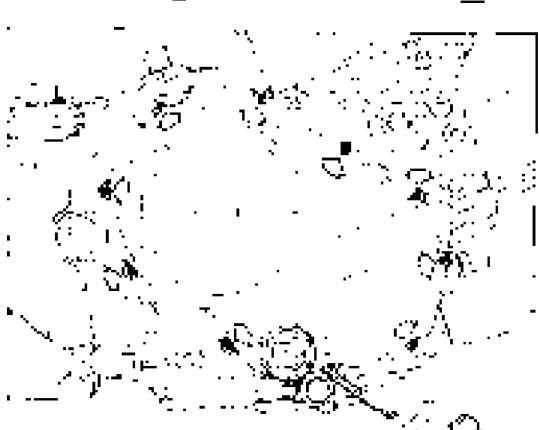
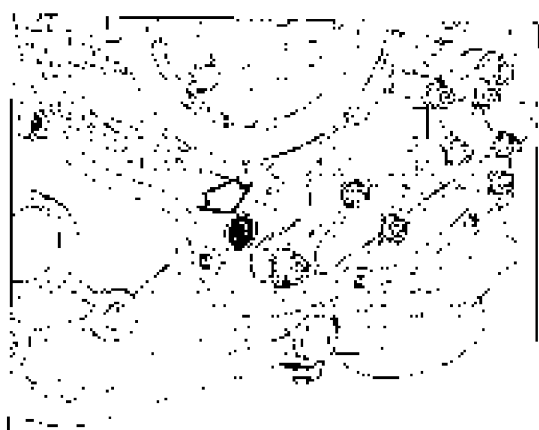
Mettre en place le joint et le couvercle côté droit, en serrant progressivement à fond les vis de fixation.

Den Öldichtring zwischen Carter und Deckel anbringen.

Die Dichtung und den rechten Seitendeckel anbringen. Die Befestigungsschrauben progressiv fest anziehen.

Colocar el anillo de retén de aceite entre el cárter y la tapa.

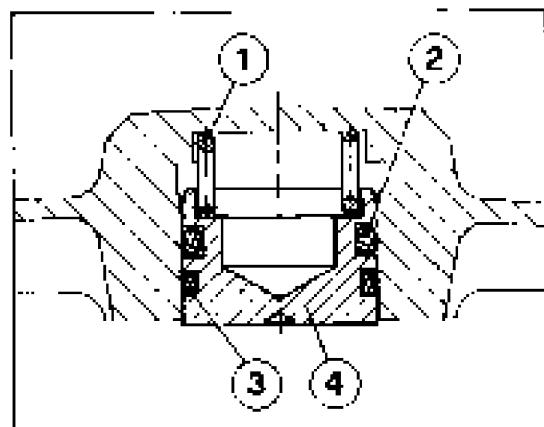
Colocar la empaquetadura y la tapa lateral derecha ajustando progresivamente a fondo los tornillos de fijación.



CAGIVA



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**



Rimontaggio gruppo pistoncino comando frizione.

Se durante la smontaggio si è provveduto a rimuovere i componenti del gruppo pistoncino di comando frizione del copricchio, procedere al rimontaggio operando come segue:

- inserire la molla (1) nell'alloggiamento del copricchio;
- posizionare e guarnizionare (2 e 3) sul pistoncino, opportunamente lubrificato;
- inserire il pistoncino (4) nel copricchio con la parte cava rivolta verso la molla.

Reassembly of clutch control piston assy.

If, during the disassembly, you removed the components of the clutch control piston assy from the cover, carry out the reassembly as follows:

- insert the spring (1) into its seat on the cover;
- position the gaskets (2 and 3) on the piston, suitably lubricated;
- insert the piston (4) into the cover with the hollow part facing the spring.

Réassemblage du groupe piston commande embrayage.

Si pendant la démontage on a enlevé les composants du groupe piston de commande embrayage du couvercle, procéder au réassemblage de la façon suivante:

- introduire le ressort (1) dans le logement du couvercle;
- positionner les garnitures (2 et 3), lubrifiées, sur le piston;
- introduire le piston (4) dans le couvercle, la partie creuse étant orientée vers le ressort.

Wiederzusammenbau der Kolbengruppe für Kupplungssteuerung.

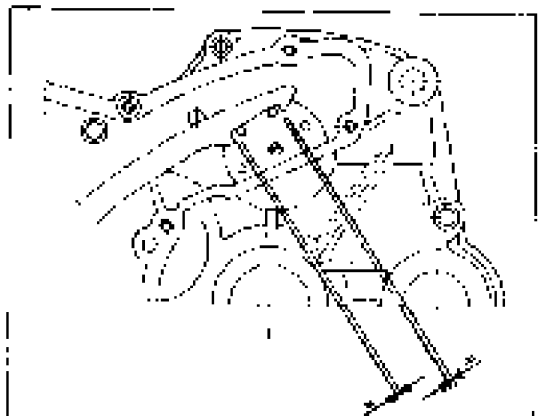
Wenn man, während der Demontage, die Bestandteile der Kolbengruppe für Kupplungssteuerung vom Deckel entfernt hat, mit dem Wiederzusammenbau wie folgt vorgehen:

- Die Feder (1) in den Deckel einlegen;
- die geschmierte Dichtung (2 und 3) auf den Kolben legen;
- den Kolben (4) in den Deckel einlegen. Dabei muß der Hohlraum der Feder zugewandt sein.

Remontaje de grupo pistón comando fricción.

Si durante el montaje, se ha previsto el remover los componentes del grupo pistón de comando fricción del tapa, proceder al remontaje operando como sigue:

- introducir el resorte (1) en el alojamiento del tapa;
- Meter en posición la empaquetadura (2 y 3) sobre el pistón, oportunamente lubricado;
- introducir el pistoncillo (4) en la tapa, con la parte hueca dirigida hacia el resorte.





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE REASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS RECOMPOSICION MOTOR



Rimontaggio ingrenaggio distribuzione.

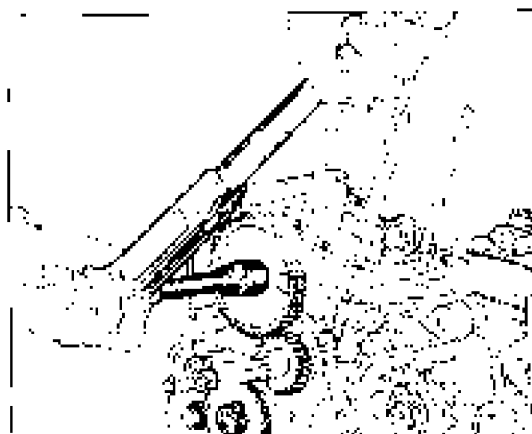
Align the gear teeth of the crankshaft gear with the timing marks on the gear teeth of the camshaft gear. The timing marks on the gear teeth of the camshaft gear are located on the gear teeth of the camshaft gear.

Timing system gear reassembly.

Align the timing system gear with the timing marks on the gear teeth of the camshaft gear. The timing marks on the gear teeth of the camshaft gear are located on the gear teeth of the camshaft gear.

Remontage engrenage distribution.

Align the timing system gear with the timing marks on the gear teeth of the camshaft gear. The timing marks on the gear teeth of the camshaft gear are located on the gear teeth of the camshaft gear.



Wiederzusammenbau des Steuerungs Zahnrades.

Align the timing system gear with the timing marks on the gear teeth of the camshaft gear. The timing marks on the gear teeth of the camshaft gear are located on the gear teeth of the camshaft gear.

Remontaje engranaje distribución.

Align the timing system gear with the timing marks on the gear teeth of the camshaft gear. The timing marks on the gear teeth of the camshaft gear are located on the gear teeth of the camshaft gear.

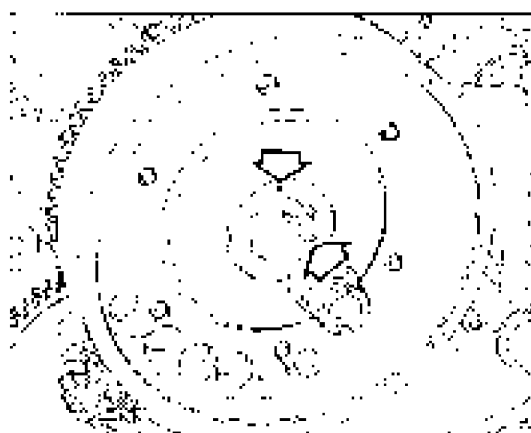
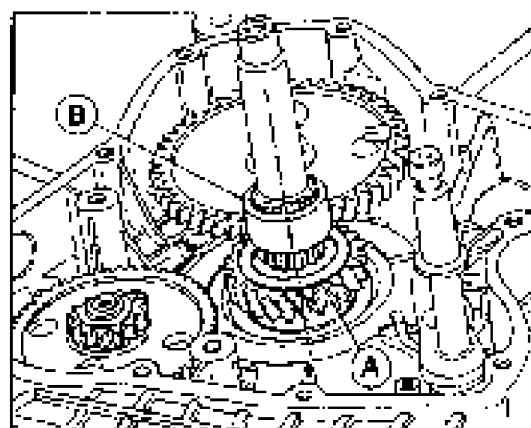
**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSITION MOTOR**



Rimontecyio volano.

verifica dell'ordine. E la parola "no" è un modo conveniente di dire che non si può più andare avanti. E' importante che non si possa andare avanti, e che si debba invece fare un passo indietro. E' questo che ci libera, e che ci libera dal bisogno di un altro. E' questo che ci libera, e che ci libera dal bisogno di un altro. E' questo che ci libera, e che ci libera dal bisogno di un altro.

Flywheel reassembly

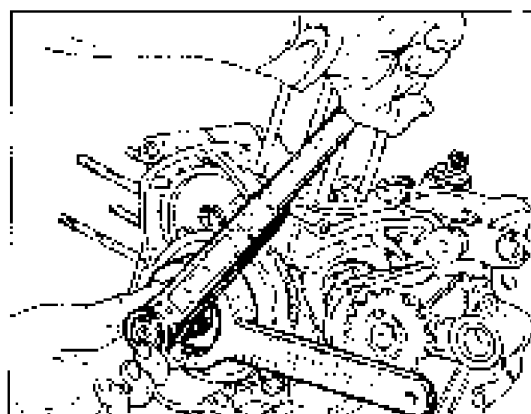
[illegible]

Remontage volume

[illegible]

Wiederzusammenbau des Schwungrades

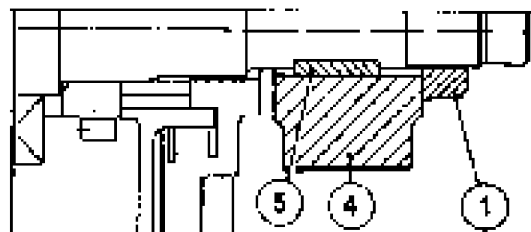
Unter der Bezeichnung „Altschleier“ ist ein sehr beliebiger Ring zu verstehen. Er besteht aus einem dünnen, durchsichtigen Ring, der an einem Ende einen kleinen Knopf hat, der sich leicht über die Schulter eines Mannes oder einer Frau legen lässt. Der Ring ist aus einem sehr dünnen, durchsichtigen Material gefertigt, das sich leicht über die Schulter legen lässt. Der Ring ist aus einem sehr dünnen, durchsichtigen Material gefertigt, das sich leicht über die Schulter legen lässt. Der Ring ist aus einem sehr dünnen, durchsichtigen Material gefertigt, das sich leicht über die Schulter legen lässt.



Remontare volante

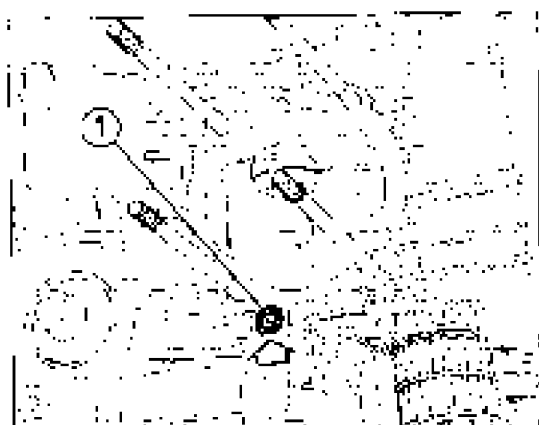
Elaborar o plano de ensino (PE) de cada disciplina, de forma que o conteúdo abordado no curso seja apropriado ao perfil do curso e das disciplinas ministradas, considerando os aspectos curriculares, metodológicos e avaliativos, bem como o desenvolvimento de competências e habilidades necessárias para a formação integral do acadêmico, considerando a realidade da instituição e os recursos disponíveis, bem como a relevância social da formação, a ser oferecida, visando à formação de profissionais capazes de atuar em diferentes áreas da engenharia e da tecnologia, bem como em áreas afins, de acordo com o perfil da instituição.

Polymers of $\text{C}_{10}\text{H}_{16}\text{N}_2\text{O}_2$ (1) and $\text{C}_{10}\text{H}_{16}\text{N}_2\text{O}_2$ (2) were prepared from 1,10-dithiolane-2,9-dithione and 1,10-dithiolane-2,9-dithione, respectively, by the reaction of 1,10-dithiolane-2,9-dithione with 1,10-dithiolane-2,9-dithione in the presence of sodium hydride.





RICOMPOSIZIONE MOTORE **ENGINE REASSEMBLY** **RECOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **RECOMPOSICION MOTOR**

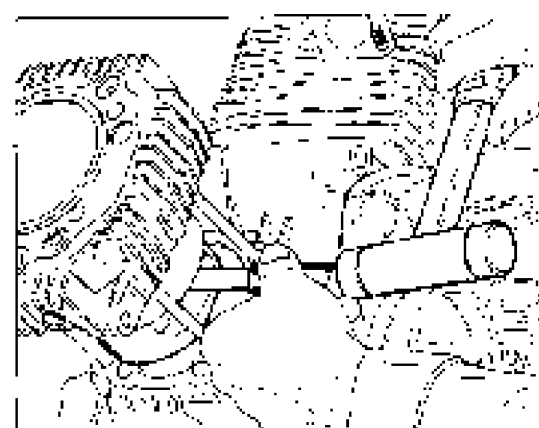


Ricomposizione gruppi cilindro - pistone - testa.

Procedere al montaggio dei gruppi cilindro-pistone, se durante lo smontaggio non si è proceduto alla rimozione dei pistoni dai relativi cilindri, procedere in questo modo. Dopo aver installato la guarnizione di base del cilindro e la bague (1) di tenuta olio del cilindro verticale, introdurre il cilindro nei prigionieri fino al punto in cui il foro del piede di biella si trovi in corrispondenza del lato dell'ossatura del pistone. Fare attenzione, mentre si esegue questa operazione, a non ruotare il pistone all'interno del cilindro. Inserire la spina ben lubrificata con olio motore nel pistone e portarlo a battuta sull'anello di tenuta rimasto nel alloggiamento sul pistone stesso. Rimuovere l'anello di tenuta.

Cylinder - piston - head assy reassembly

Reassemble the cylinder/piston assemblies, if, during the disassembly, you had not disassembled pistons from cylinders, proceed as follows. After assembling the cylinder base gasket and the oil sealing (1) of the vertical cylinder, insert the cylinder into the stud bolts until the connecting rod small end hole will be in front of the pin hole on piston. During this operation, pay attention not to turn the piston into the cylinder. Insert the pin, well greased with engine oil, into the piston and let it touch the stop ring, remained into the housing on piston. Reassemble the stop ring.

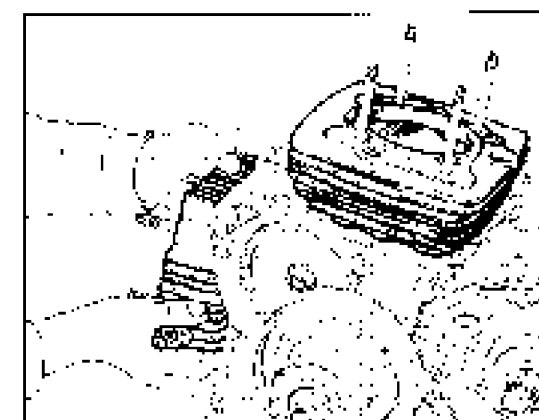


Récomposition groupes cylindre - piston - tête.

Effectuer la remontage des groupes cylindre/pistons si, pendant le démontage on n'a pas séparé les pistons de leurs cylindres, procéder de la façon suivante. Après avoir installé la garniture de base du cylindre et la bague (1) d'étanchéité huile du cylindre vertical, introduire le cylindre dans les prisonniers jusqu'au point où le trou du pied de bielle correspond au trou de l'axe du piston. Preter attention, pendant qu'on exécute cette opération, à ne pas tourner le piston dans le cylindre. Introduire l'axe, bien graissé par huile moteur, dans le piston et le mener jusqu'à se bague d'arrêt placée dans le logement sur le piston même. Remonter la bague d'arrêt.

Wiederzusammenbau der Gruppe Zylinder-Kalben-Kopf.

Die Zylinder-Kalbengruppen zusammenbauen; wenn man, während der Demontage, die Kalben von den entsprechenden Zylindern nicht entfernt hat, muß man wie folgt verfahren: Nachdem man die Grunddichtung des Zylinders und des Öldichtungsring (1) des senkrechten Zylinders zusammengelassen hat, wird man den Zylinder in die Stiftschrauben schieben, bis der Pleuellkopf-Bohrung gegenüber des Kalbenbolzens ist. Dabei wird man darauf achten, den Kolben innerhalb des Zylinders nicht zu drehen. Den mit Motoröl geschmierten Stift in den Kolben schieben, bis er den Halteeing des Kolbens erreicht. Den Halteeing wieder installieren.



Remontaje grupos cilindro - pistón - culata.

Remontar los grupos cilindro-pistones; si durante el desmontaje no se han separado los pistones de los relativos cilindros, proceder de la siguiente manera: Después de haber instalado la junta de base del cilindro y la junta (1) de retención del aceite del cilindro vertical, introducir el cilindro en los prisioneros hasta el punto en que el orificio del pie de biela corresponda con el orificio del peine del pistón. Mientras se efectúa esta operación, prestar atención en no girar el pistón en el interior del cilindro. Introducir el peine, bien lubricado con aceite motor, en el interior del pistón, colocándolo sobre el anillo de sujeción del pistón.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**



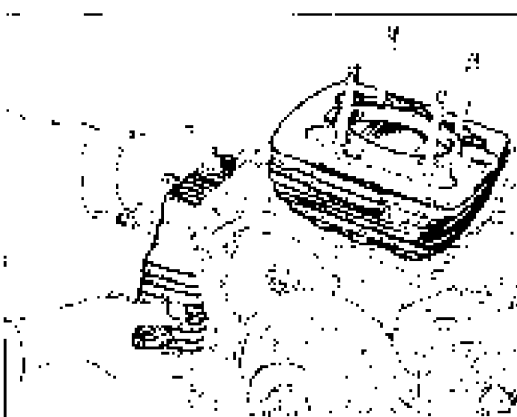
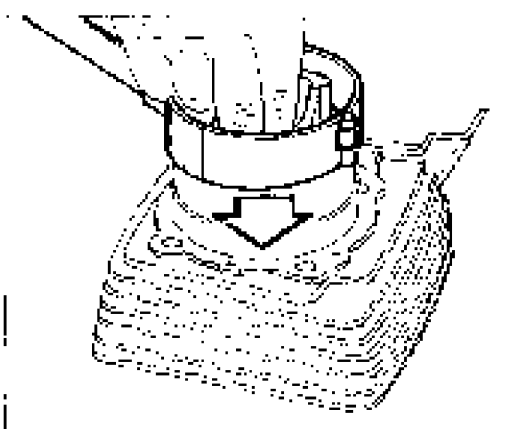
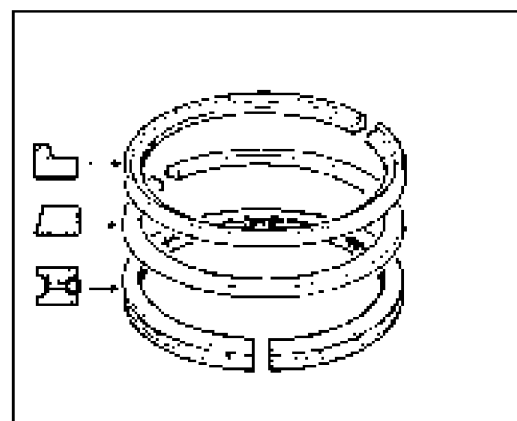
Se durante lo smontaggio si è proceduto alla separazione dei pistoni dai cilindri è necessario, prima di procedere nel l'insammlare, orientare le aperture dei segmenti a 120° tra loro (la scritta TOP va sempre rivolta verso l'alto del pistone). Utilizzando un attrezzo universale preso come in figura, inserire delicatamente il pistone dentro al cilindro (è bene lubrificare con olio motore l'interno del cilindro prima dell'introduzione), orientandolo con le scritte "A" e "S" rivolte verso Aspirazione e Scarico, Montare la guarnizione sopra aver applicato ed entrambi. Per una strota di Loctite 510 e inserire il gruppo pistone-cilindro nei prigionieri del carter. Puntare il piede di biella all'esterno del assieme in corrispondenza del foro dello spinotto ed inserire quest'ultimo dopo averlo lubrificato. Ottenere l'apertura del carter ed inserire l'anello di ferro, spingere il cilindro in basso a contatto con la base del carter.

If the pistons have been extracted from the cylinders during disassembly, it is necessary, before inserting them, to adjust the clips opening at 120° of each other. (The TOP indication must be always directed towards the piston crown). By means of a universal tool (as shown as in the figure), carefully insert the piston into the cylinder (the cylinder should first be lubricated with motor oil) with the letters "A" and "S" facing Inlet and Exhaust. Mount the gasket after having spread a layer of Loctite 510 and insert the piston-cylinder assembly inside the cover stud holes. Insert the connecting rod small end inside the piston in front of the gudgeon and insert it in one after having greased it. Close the cover opening and insert the skirting, push the cylinder downwards so that it touches the cover base.

Si pendant le démontage on a démonté les pistons des cylindres, avant le remontage il faut orienter les ouvertures des segments à 120° entr'eux (l'indication TOP doit se trouver toujours vers le cyl du piston). Au moyen d'un outil à fonction universelle positionné comme sur la figure, introduire délicatement le piston dans le cylindre (il est conseillé de lubrifier l'intérieur du cylindre avec de l'huile moteur avant l'introduction) en l'orientant avec les lettres "A" et "S" tournées vers "Aspiration" et "Scarico" (échappement). Monter la garniture après avoir appliqué, sur les deux côtés, une couche de Loctite 510 et introduire le groupe piston-cylindre dans les prisonniers du carter. Introduire le pied de bielle dans le piston près du trou de l'axe et introduire ce dernier après l'avoir lubrifié. Obstruer l'ouverture du carter et introduire la baguette d'arrêt, pousser le cylindre vers le bas jusqu'au contact avec la base du carter.

Wenn man während der Demontage die Kolben von den Zylindern abgelassen hat, ist es vor dem Zusammenbau notwendig, die Öffnungen der Kolbenringe auf 120° miteinander einzustellen (die Aufschrift TOP muß sich immer am Oberteil des Kolbens befinden). Den Kolben behutsam in den Zylinder einsetzen (es ist ratsam das Zylinderinnere vor dem Einführen mit Motoröl zu schmieren); ihn so halten, daß die Buchstaben "A" und "S" nach Ansaugen und Abgasausgeleitet sind. Vorwenden Sie dabei Universalwerkzeug, wie es in der Abbildung gezeigt wird. Die Dichtung nach Auftragen einer Schicht von Loctite 510 auf beiden Seiten montieren und die Kolben-/Zylindergruppe in die Aufnahme des Gehäuses einsetzen. Den Pleuellkopf in den Pleuell in Übereinstimmung mit dem Pleuellloch einführen und den Pleuell noch Schmierung einsetzen. Die Gehäuseöffnung stopfen und den Pleuell einsetzen; den Zylinder nach unten bis zur Berührung mit der Gehäuseunterkante schieben.

Si durante el desmontaje se han separado los pistones de los cilindros es necesario, antes de proceder a su introducir, orientar las aberturas de los segmentos a 120° entre ellos (la indicación TOP debe estar hacia la cabeza del pistón). Utilizando un útil universal colocado como en la figura, introducir delicadamente el pistón dentro al cilindro (se debe lubricar con aceite motor el interior del cilindro antes de la introducción) orientándolo con las letras "A" y "S" dirigidas hacia Aspiración y Escape. Aplicar en ambos lados de la junta una capa de Loctite 510 y montar la junta. Introducir el grupo pistón-cilindro en las prisioneras del cárter hasta el punto en que el eje de la biela sueda. Introducir el pie de la biela en el agujero correspondiente al eje de la palanca del pistón. Introducir el pie de la biela lubricado. Obtener la obturación del cárter y introducir el anillo de bloqueo; empujar el cilindro hacia abajo hasta la base del cárter.



A diagram showing a hand holding a pencil. A dashed line extends from the tip of the pencil, and a curved arrow points to it, labeled 'point of view'.

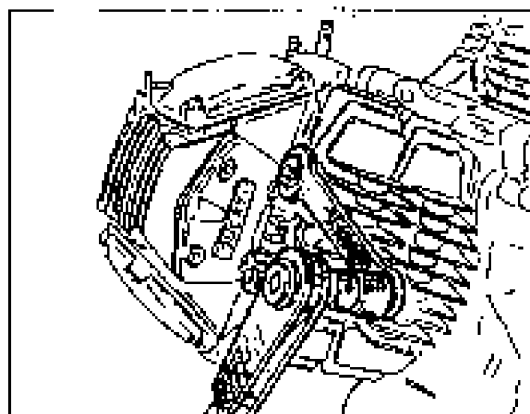
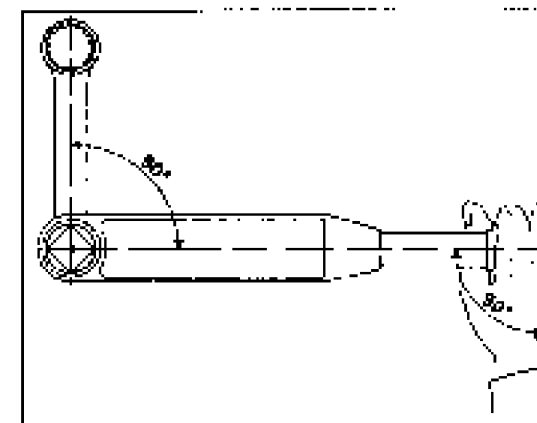
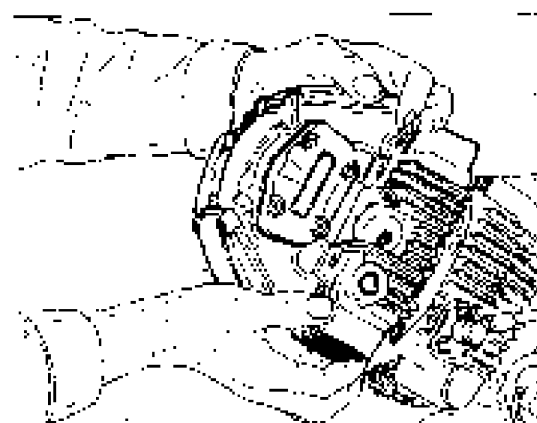
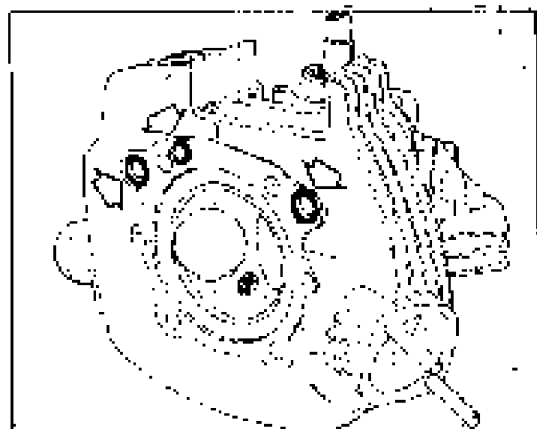


H 34A

$$- \frac{1}{\Gamma(\alpha)} \int_0^t (t-s)^{\alpha-1} f(s) ds = - \frac{1}{\Gamma(\alpha)} \int_0^t (t-s)^{\alpha-1} g(s) ds +$$



RECOMPOSICION MOTOR

[illegible]

© 2005 Blackwell Publishing Ltd, *Journal of Internal Medicine* 257: 103–110

- 2) $\text{var}(\hat{\beta}_1) = \frac{\sigma^2}{n} \left(\frac{1}{\sum_{i=1}^n x_i^2} \right)$
- 3) $\text{var}(\hat{\beta}_2) = \frac{\sigma^2}{n} \left(\frac{1}{\sum_{i=1}^n x_i^2} \right)$
- 4) $\text{var}(\hat{\beta}_3) = \frac{\sigma^2}{n} \left(\frac{1}{\sum_{i=1}^n x_i^2} \right)$

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**



Rimontaggio pulegge distribuzione sulle teste.

Posizionare i cappelotti di gomma e serrare le viti di fissaggio.

Posizionare sull'albero d'alimentazione la rondella di guida, la clavetta e la puleggia dentata.

Bloccare la puleggia utilizzando l'attrezzo 88700.5644, inserire la rondella e serrare a fondo la ghiera autobloccante utilizzando l'attrezzo 88713.0139.



Per evitare allentamenti accidentali che causerebbero gravi danni al motore, è necessario utilizzare ghiera autobloccante nuova in corrispondenza del fissaggio di tutte le pulegge distribuzione.

Timing system pulleys reassembly on the heads.

Position the rubber caps and tighten the fixing screws.

Position the guide washer, the key and toothed pulley on the timing shaft.

Lock the pulley using tool 88700.5644, insert the washer and tighten well the self-locking ring nut using tool 88713.0139.



In order to avoid possible loosening, that could cause serious damages to the motor, it is necessary to use new self-locking ring nuts during the fastening of all timing pulleys.

Remontage des poulies de distribution sur la tête.

Mettre en place les chapelets en caoutchouc et serrer les vis de fixation.

Mettre en place la rondelle de guide, la clavette et la poulie dentée sur l'arbre de distribution.

Bloquer la rondelle par l'outil 88700.5644, introduire la rondelle et serrer à fond le collier autobloquant par l'outil 88713.0139.



Afin d'éviter des desserrages accidentels qui pourraient endommager le moteur, il faut utiliser des embouts autobloquants neufs en correspondance du fixage de toutes les poulies de distribution.

Wiederaufbau der Steuerungsscheiben auf der Zylinderkopf.

Die Gummikappen einbringen und die Befestigungsschrauben anziehen.

Auf der Nockenwelle die Führungsscheiben, Keil und Zahnriemenscheibe anbringen.

Riemenscheibe mit Werkzeug 88700.5644 blockieren, die Scheibe einsetzen und selbstspannende Zwingen mit Werkzeug 88713.0139 festziehen.



Um zufällige Lockerungen zu vermeiden, welche dem Motor schwere Schäden verursachen könnten, muss man neue selbstspannende Muttern in Übereinstimmung mit der Befestigung aller Steuerungsrinnen verwenden.

Remontaje poleas de distribución sobre la cabeza.

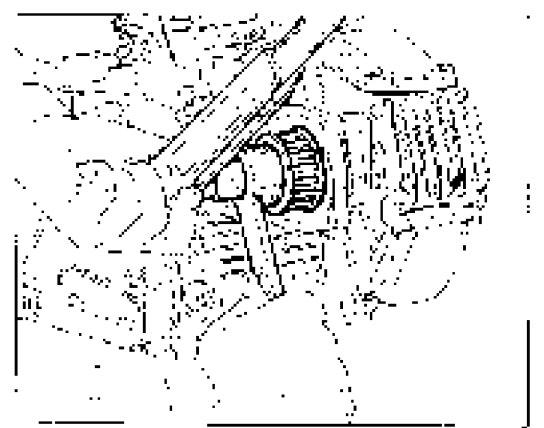
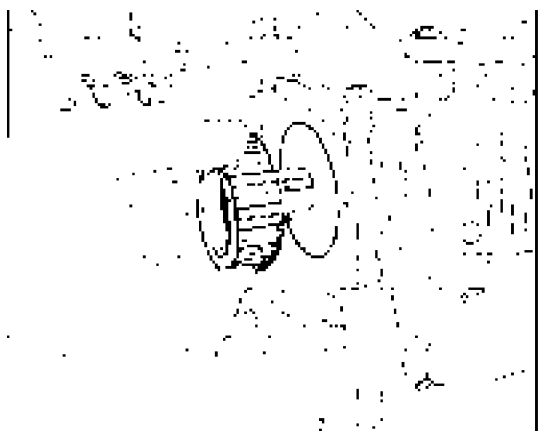
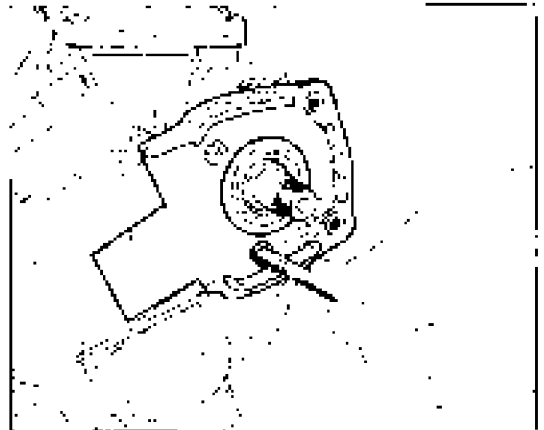
Meter en posición los tapos de goma y cerrar los tornillos de fijación.

Meter en posición sobre el árbol distributivo el anillo de guía, la clavija y la polea dentada.

Bloquear la polea utilizando la herramienta 88700.5644, meter el anillo y cerrar a fondo la arandela autobloqueante, utilizando la herramienta 88713.0139.

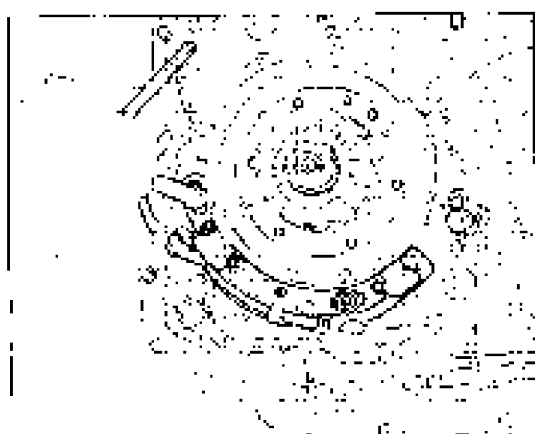


Para evitar aflojamientos accidentales que causarían graves daños al motor, es necesario utilizar tuercas autobloqueantes nuevas, en correspondencia del fisoje de todas las poleas distribución.





RICOMPOSIZIONE MOTORE **ENGINE REASSEMBLY** **RECOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **RECOMPOSICION MOTOR**



Rimontaggio pick-up.

Posizionare la piastra porta pick-up ed avvitare il contornio fido di liaggio. Posizionare il pistone del cilindro orizzontale al P.M.S. e far coincidere i riferimenti del pick-up con quelli sul cassetto valvola. Se ne fissano il supporto della piastra porta pick-up. Inserire i terminali dei due cavi in uscita dal cassetto valvola nei rispettivi connettori rispettando la continuità dei colori (vedi figura). Assicurarsi che i terminali sono correttamente posizionati e ben introdotti nel relativo connettore.

1 = Bianco	} Cilindro orizzontale	3 = Nero	} Cilindro verticale
2 = Rosso		4 = Giallo	

Pick-up reassembly.

Position the pickup bearing plate and start screwing the fixing nuts. Position the horizontal cylinder piston on the T.D.C. (top dead center) and have the pickup reference marks coincide with those on the flywheel. Tighten the fixing nuts of the pickup bearing plate. Insert the terminal boards of the two cables coming out from engine crankcase into their connectors in compliance with the colours (see the figure). Make sure that the terminal boards are correctly positioned and well inserted inside their connectors.

1 = White	} Horizontal cylinder	3 = Black	} Vertical cylinder
2 = Red		4 = Yellow	

Remontage pick-up.

Mettre en place la plaque porte pick-up et serrer les écrous de fixation. Mettre en place le piston du cylindre horizontal au point mort supérieur et faire aligner les repères des pick-up avec les repères sur le volant. Serrer les écrous de fixation de la plaque porte pick-up. Insérer les bornes des deux câbles sortant du carter moteur dans leurs connecteurs, en respectant la continuité des couleurs (voir figure). S'assurer que les bornes sont positionnées correctement et bien insérées dans leur connecteur.

1 = Blanc	} Cylindre horizontal	3 = Noir	} Cylindre vertical
2 = Rouge		4 = Jaune	

Wiederzusammenbau der Pick-up.

Pick-up-Platte montieren und die Mutter fest anziehen.

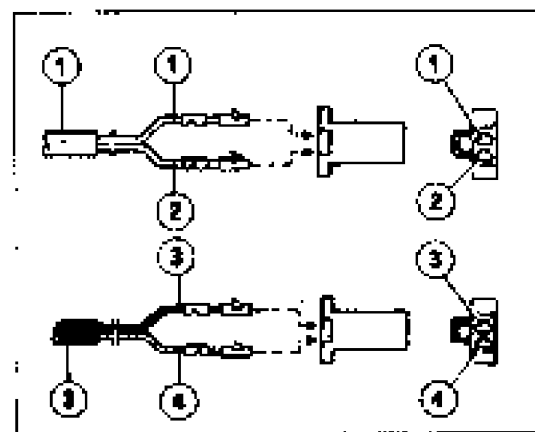
Den waagerechten Zylinderkolben am O.T.P. so anbringen, dass die Pick-up-Markierungen mit denen des Handrads übereinstimmen. Die Befestigungsmutter der Pick-up-Platte anziehen. Die Endteile der zwei Ausgangskabel am Motorgehäuse in die entsprechenden Verbinder einführen. Die Farben müssen übereinstimmen (s. Abbildung). Man soll die Endteile auf die richtige Positionsstellung nachprüfen. Sie sollen in den entsprechenden Verbinder vollständig eingeführt stehen.

1 = Weiss	} Horizontalzylinder	3 = Schwarz	} Vertikalzylinder
2 = Rot		4 = Gelb	

Remontage pick-up.

Meter en posición la placa porta pick-up y destornillar o contornio las tuercas de fijación. Meter en posición el pistón del cilindro horizontal P.M.S. y hacer coincidir con los referencias del pick-up, con aquellos practicados sobre el volante. Centrar las tuercas de fijación de la placa porta pick-up. Introducir el final de dos bornas en solida del carter motor en sus respectivas conexiones respetando la continuidad de los colores (ver figura). Asegurarse que los terminales seán correctamente posicionados y bien introducidos en sus respectivas conexiones.

1 = Blanco	} Cilindro Horizontal	3 = Negro	} Cilindro Vertical
2 = Rojo		4 = Amarillo	



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSITION MOTOR**



Verificare che fra ogni pickup ed il gradino più alto del volante vi sia un gioco di $0,7 \pm 0,1$ mm.

Altearia parzialmente i dadi di fissaggio piastre per effettuare eventuali aggiustamenti.
Una volta regolato il gioco, verificare di nuovo l'allineamento dei magneti.

Make sure that between each pickup and the higher step of the flywheel play is $0,7 \pm 0,1$ mm / $0,027 \pm 0,004$ in.

Partially cover the plate fastening bolts in order to make any adjustments that might be needed.

When play has been adjusted, check the index alignment once again.

Vérifier la jeu entre chaque pickup et la marche plus haute du volant est $0,7 \pm 0,1$ mm.
Pour effectuer éventuellement des réglages, desserrer légèrement les écrous de fixation de la plaque.

Après avoir réglé le jeu, vérifier à nouveau l'alignement des marques.

Prüfen, ob zwischen jedem Pickup und der nächsthöheren Stufe des Handrads ein Spiel von $0,7 \pm 0,1$ mm besteht.

Die Muttern zur Befestigung der Platte teilweise lockern, um eventuelle Einstellungen vornehmen zu können.

Ist das Spiel einmal eingestellt, nochmals das Übereinstimmen der Angaben nachprüfen.

Verificar que entre cada pickup y el escalón más alto del volante sea un juego de $0,7 \pm 0,1$ mm.

Atornillar parcialmente las tuercas de fijación placas para efectuar eventuales regulaciones.
Una vez regulado el juego, controlar el nuevo alineado de los imanes.





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

Messo in fase pulegge distribuzione.

Quanto albero motore fino al segno di riferimento indicato sulla piastrina con quella indicata sul coperchio di distribuzione.

Quanto al rapporto del motore è sempre in fase con la lancetta di riferimento sulla piastrina con quella indicata sul coperchio di distribuzione.

Per il motore è sempre in fase con il Zangio con la lancetta di riferimento.

Se il motore è in fase con il motore è sempre in fase con la lancetta di riferimento sulla piastrina con quella indicata sul coperchio di distribuzione.

Applicare la lancetta di riferimento **88713.0748** sulla piastrina di riferimento con la lancetta di riferimento e quella indicata sul coperchio di distribuzione.

Timing system pulleys phase adjustment.

Position the timing pulleys in phase with the reference mark on the timing belt cover.

Position the timing pulleys in phase with the reference mark on the timing belt cover.

Position the timing pulleys in phase with the reference mark on the timing belt cover.

The previously described belt should be installed with the timing pulleys in phase with the reference mark on the timing belt cover.

Apply the reference mark **88713.0748** on the timing belt cover with the reference mark on the timing belt cover.

Mise en phase des poulies de distribution.

Quanto albero motore fino al segno di riferimento indicato sulla piastrina con quella indicata sul coperchio di distribuzione.

Quanto al rapporto del motore è sempre in fase con la lancetta di riferimento sulla piastrina con quella indicata sul coperchio di distribuzione.

Per il motore è sempre in fase con il Zangio con la lancetta di riferimento.

Se il motore è in fase con il motore è sempre in fase con la lancetta di riferimento sulla piastrina con quella indicata sul coperchio di distribuzione.

Applicare la lancetta di riferimento **88713.0748** sulla piastrina di riferimento con la lancetta di riferimento e quella indicata sul coperchio di distribuzione.

Applicare la lancetta di riferimento **88713.0748** sulla piastrina di riferimento con la lancetta di riferimento e quella indicata sul coperchio di distribuzione.

Phaseneinstellung der Steuerscheiben.

Position the timing pulleys in phase with the reference mark on the timing belt cover.

Position the timing pulleys in phase with the reference mark on the timing belt cover.

The previously described belt should be installed with the timing pulleys in phase with the reference mark on the timing belt cover.

Apply the reference mark **88713.0748** on the timing belt cover with the reference mark on the timing belt cover.

The timing belt should be installed with the timing pulleys in phase with the reference mark on the timing belt cover.

Apply the reference mark **88713.0748** on the timing belt cover with the reference mark on the timing belt cover.

Puesta a punto poleas distribución.

Quanto albero motore fino al segno di riferimento indicato sulla piastrina con quella indicata sul coperchio di distribuzione.

Quanto al rapporto del motore è sempre in fase con la lancetta di riferimento sulla piastrina con quella indicata sul coperchio di distribuzione.

Per il motore è sempre in fase con il Zangio con la lancetta di riferimento.

Se il motore è in fase con il motore è sempre in fase con la lancetta di riferimento sulla piastrina con quella indicata sul coperchio di distribuzione.

Applicare la lancetta di riferimento **88713.0748** sulla piastrina di riferimento con la lancetta di riferimento e quella indicata sul coperchio di distribuzione.

RICOMPOSIZIONE MOTORE **ENGINE REASSEMBLY** **RECOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **RECOMPOSICION MOTOR**



Qualora gli organi della distribuzione non permettessero la corretta correzione, per un'accumulazione di tolleranze di lavoro, recuperare tale errore con le linguette di fissaggio puogge o scavate. In tabella è indicato il valore del disallineamento "D" in mm, il valore del ritardo corrispondente all'ordine motore, il codice relativo alle linguette speciali fornite o ricevute e la loro punteggiatura.

La figura mostra la posizione corretta di montaggio delle linguette speciali per la correzione in "avance" (A) e in "ritardo" (B) rispetto alla rotazione dell'albero di distribuzione.

Disallineamento D mm	0,15	0,30	0,45	0,60	0,75
Scavatura albero	2°	4°	6°	8°	10°
Code	680 1003 1A	680 1003 1B	680 1003 1C	680 1003 1D	680 1003 1E
Punteggiatura	A (1)	B (2)	C (3)	D (4)	E (5)

If the distribution elements cannot be timed correctly, due to an accumulation of machining tolerances, this error can be overcome with misaligned pulley securing tabs. The table shows the misalignment values "D" in mm, the value of the corresponding engine shot displacement, the code relative to the special tabs supplied as spares and their punching. The figure shows the correct assembly position for the special tabs to correct "advance" (A) and "delay" (B) in relation to the distributor shaft rotation.

Misalignment D mm (in.)	0,15 (0,006)	0,30 (0,012)	0,45 (0,018)	0,60 (0,024)	0,75 (0,029)
Shot displacement	2°	4°	6°	8°	10°
Code	680 1003 1A	680 1003 1B	680 1003 1C	680 1003 1D	680 1003 1E
Punching	A (1)	B (2)	C (3)	D (4)	E (5)

Si les organes de distribution ne permettent pas un bon phasage, à cause d'une accumulation de tolérances de travail, compenser cette erreur par des languettes de fixation de poulies dévaxées. Au tableau est mentionnée la valeur du désalignement "D" en mm, la valeur du déphasage correspondant de l'arbre moteur, le référentiel des languettes spéciales fournies comme pièces de rechange et leur poinçonnage.

La figure montre la bonne position de montage des languettes spéciales pour la correction en "avance" (A) et en "retard" (B) par rapport à la rotation de l'arbre de distribution.

Désalignement D mm.	0,15	0,30	0,45	0,60	0,75
Déphasage d'arbre	2°	4°	6°	8°	10°
Référence	680 1003 1A	680 1003 1B	680 1003 1C	680 1003 1D	680 1003 1E
Poinçonnage	A (1)	B (2)	C (3)	D (4)	E (5)

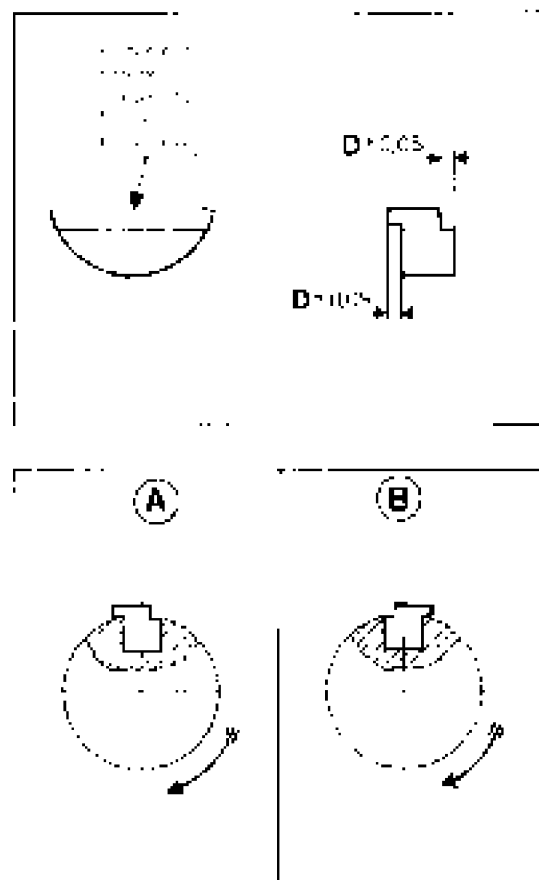
Sollen die Steuerungselemente eine korrekte Phaseneinstellung nicht ermöglichen (durch eine Akkumulation von Arbeitstoleranzen), so ist dieser Wert mit den Befestigungszungen der nichtfluchtenden Riemenscheiben zu erreichen. In der Tabelle ersieht man den Fluchtabweichungswert "D" in mm, den Wert der entsprechenden Phasendifferenz der Motorwelle, den Code für die ersatzteilweise gelieferten Befestigungszungen und deren Markierung. Die Abbildung zeigt die korrekte Position zum Einbau der Spezialzungen für die Korrektur nach oben (A) oder nach unten (B) im Vergleich zur Steuerwelle.

Fluchtabweichung D mm	0,15	0,30	0,45	0,60	0,75
Phasendifferenz der Welle	2°	4°	6°	8°	10°
Code	680 1003 1A	680 1003 1B	680 1003 1C	680 1003 1D	680 1003 1E
Markierung	A (1)	B (2)	C (3)	D (4)	E (5)

Si los órganos de distribución no permitieran la puesta en fase correcta, por una acumulación de tolerancias de trabajo, recuperar este error con lengüetas de sujetón poleas descentradas. En el cuadro se indica el valor de descentrado "D" en mm, el valor del desfase correspondiente al árbol motor, el código relativo a las lengüetas especiales suministradas como repuestos y su puntuación.

La figura muestra la posición correcta de instalación de las lengüetas especiales para la corrección de "avance" (A) y de "retardo" (B) respecto de la rotación del árbol de distribución.

Descentrado D mm	0,15	0,30	0,45	0,60	0,75
Desfase árbol	2°	4°	6°	8°	10°
Código	680 1003 1A	680 1003 1B	680 1003 1C	680 1003 1D	680 1003 1E
Puntuación	A (1)	B (2)	C (3)	D (4)	E (5)



SOSPENSIONI E RUOTE
 SUSPENSIONS AND WHEELS
 SUSPENSIONS ET ROUES
 AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
 SUSPENSIONES Y RUEDAS





SOSPENSIONI E RUOTE SUSPENSIONS AND WHEELS

Servosterzo anteriore	1	Front suspension	1-5
Riparazione	6	Front fork	1-6
Servosterzo anteriore	6	Removal of the front fork	1-6
Riparazione anteriore	6	Front wheel axle hub	1-6
Servosterzo anteriore	7	Wheel rim wheel	1-7
Procedimento di riparazione anteriore	7	Disassembly for front and rear wheel	1-7
Riparazione	7	Wheel rim wheel	1-8
Riparazione anteriore	13	Disassembly of the 100 mm wheel	1-8
Servosterzo anteriore 100 mm	13	Wheel rim wheel	1-8
Servosterzo anteriore	14	Caliper assembly with mounted fork	1-14
Servosterzo anteriore anteriore	14	Front suspension and wheel	1-14
Servosterzo anteriore anteriore	1-6	Front suspension	1-14
Servosterzo anteriore anteriore	1-21	Removal	20
Riparazione anteriore	1-21	Removal of the front	24
Servosterzo anteriore anteriore	1-24	Rear suspension	25
Riparazione anteriore	1-25	Disassembly and removal of the front fork	25
Servosterzo anteriore anteriore	1-26	Disassembly of the suspension and wheel	29
Servosterzo anteriore anteriore	1-29	Disassembly of the suspension and wheel	29
Riparazione anteriore anteriore	1-29	suspension to the rear wheel	29
Servosterzo anteriore anteriore	1-30	Rear shock absorber removal	30
Anteriore anteriore anteriore	1-32	Rear shock absorber removal	32

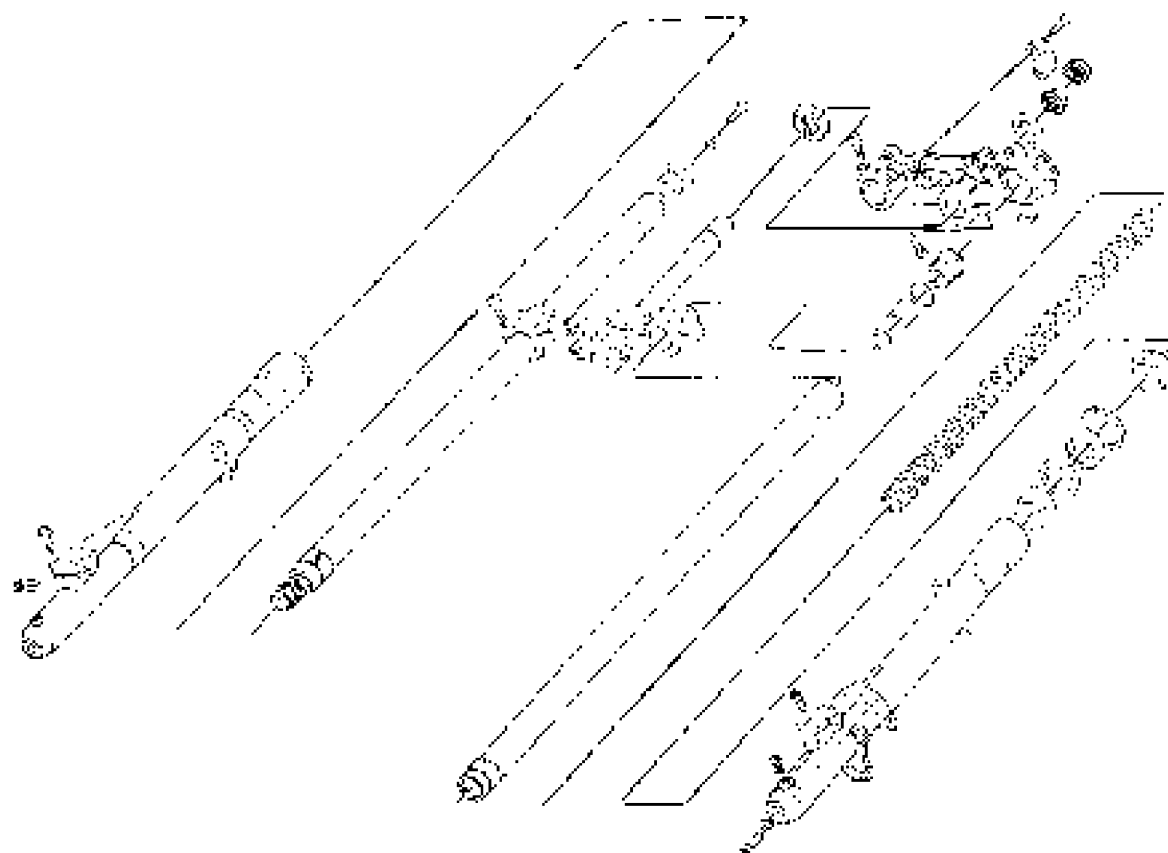


Suspension avant	5	Vordere Aufhängung	13
Fourreau	7	Rückrad	17
Démontage de la roue avant	9	Auslegen des vorderen Rades	19
Révision roue avant	11	Überprüfung des vorderen Rads	19
Visserie des joints de la roue	2	Nachmontage der Radfelgen	22
Démontage joints de la roue avant et arrière	2	Verformung der Felge für vorderes und hinteres Rad	22
Clapet de l'air de la roue	10	Biegung des Radspeichen	22
Air de la roue	13	Ausrichten der Achse innerhalb 100 mm	23
Nipple des rayons de roue	13	Nippel der Radspeichen	24
Remplacement du tube d'ond de roue est montée.	14	Ölwechselung des montierten Gabel	25
Démontage et révision de la roue	17	Achse und Ummantelung des Gabel	27
Suspension arrière	22	Hintere Aufhängung	22
Roue arrière	23	Hinteres Rad	23
Démontage de la roue arrière	24	Auslegen des hinteren Rades	24
Visserie arrière	24	Radspeichen Anschlag	25
Démontage et révision de la roue arrière	27	Achse und Ummantelung des Schwinge mit Gabel	27
Révision du pivot de la roue	29	Überprüfung des Schwingenbolzens	29
Révision de la poulie et du tirant de suspension poulie	29	Überprüfung der Pleuellstange und des Zugbolzens der hinteren Aufhängung	29
Remontage et montage de roue	31	Auslegen des hinteren Rades komplett	31
Arrière suspension	32	Hintere Schwinge	33



SUSENSIONES Y RUEDAS

Examen de conformidad	1	5
Examen de ajuste	1	7
Desmontaje de la rueda delantera	1	9
Revisión de la rueda delantera	1	10
Revisión de la tensión de la cadena	1	11
Determinación de la presión para rueda delantera y trasera	1	12
Debido al desgaste de la corona	1	13
Debido al desgaste de 1,50 mm	1	13
Empalmes de los radios de la rueda	1	13
La similitud del aceite con la marca de la moto	1	15
Desmontaje y revisión de la horquilla	1	17
Substitución de la rueda trasera	1	23
Forma básica	1	23
Desmontaje de la rueda trasera	1	24
Forma del despiece de la rueda trasera	1	25
Desmontaje y revisión de la horquilla trasera	1	28
Revisión permanente de la	1	30
Revisión básica y teoría de suspensión trasera	1	32
Desmontaje y revisión de la horquilla trasera	1	31
Armado de la rueda	1	32



Sospensione anteriore.

La sospensione anteriore è a forcella. - Lection: fork type.

Modello	WARZOOCH
Dimensione forcella	45 mm
Caratteristica forcella	1.00 mm
Pressione forcella	30 mm
Pressione forcella (max)	90 mm

Suspension avant.

La suspension avant est à fourche. - Lection: fork type.

Modèle	WARZOOCH
Dimensione carter de fourche	45 mm
Caractéristique fourche	1.00 mm
Pression fourche avant	30 mm
Pression fourche avant (max)	90 mm

Suspension delantero.

La suspension delantera es de horquilla. - Lection: fork type.

Modello	WARZOOCH
Dimensione forcella	45 mm
Caratteristica forcella	1.00 mm
Pressione forcella	30 mm
Pressione forcella (max)	90 mm

Front suspension.

The front suspension is of fork type. - Lection: fork type.

Model	WARZOOCH
Fork dimension	45 mm
Fork characteristic	1.00 mm
Spring pressure	30 mm
Oil level in the fork	90 mm

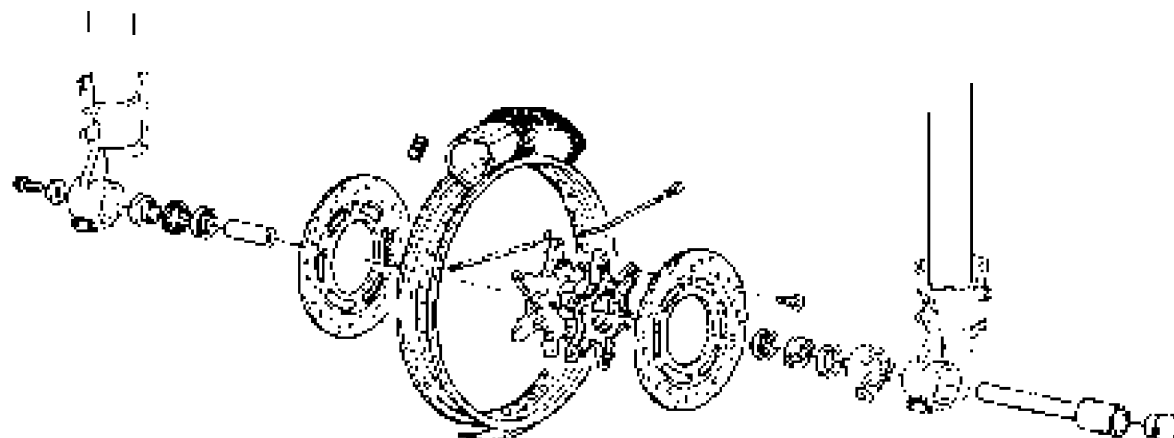
Vordere Aufhängung.

Die vordere Aufhängung ist von Gabeltyp. - Lection: fork type.

Fürker	WARZOOCH
Dimension der Gabel	45 mm
Merkmale der Gabel	1.00 mm
Heberdruck	30 mm
Ölmenge im Gabel	90 mm



SOSPENSIONI E RUOTE SUSPENSIONS AND WHEELS



Ruota anteriore.

Con forcella a innesci leggeri. Trasmissione a innesci centrali e innesci per il motore.

Dimensioni:

Innesci motore: 100/100 (100/100) (100/100)

Tubo di innesci motore: 100/100 (100/100) (100/100)

Tipi:

Dimensioni: 100/100 (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100)

Tubo di innesci motore: 100/100 (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100)

Front wheel.

Con forcella a innesci leggeri. Trasmissione a innesci centrali e innesci per il motore.

Dimensioni:

Innesci motore: 100/100 (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100)

Tubo di innesci motore:

Tipi:

Dimensioni: 100/100 (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100) (100/100)

Tubo di innesci motore:



Roue avant.

Unité de la suspension avant (général) Dispositif de suspension avant à géométrie variable

Designation 2125114

Descripteur des caractéristiques 2125114

Modèle de référence

BURNIP RFL 125 18

Type TP 125A6 MAT 60 ENDURO 18

Dimensions 0000000

Poids de référence 18 kg 250

Varemad.

Exigence des caractéristiques (fonctionnement) 2125114

Designation 2125114

Descripteur des caractéristiques

BURNIP RFL 125 18

Modèle de référence TP 125A6 MAT 60 ENDURO 18

Type 0000000

Dimensions 18 kg 250

Poids de référence

Rueda delantera.

Unité de la roue avant (général) Dispositif de roue avant à géométrie variable

Designation 2125114

Descripteur des caractéristiques

BURNIP RFL 125 18

Modèle de référence TP 125A6 MAT 60 ENDURO 18

Type 0000000

Dimensions 18 kg 250

Poids de référence



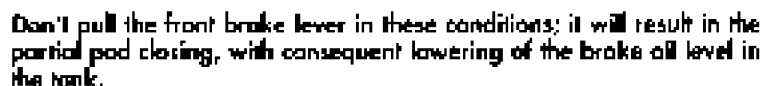
bedeutend höher als bei den anderen, was auf eine höhere Abhängigkeit von den Eltern hindeutet. Diese Ergebnisse sind im Einklang mit den Ergebnissen von Kopp und Moll (1996), die zeigen, dass Kinder in der Familie mit einer höheren Abhängigkeit von den Eltern leben, wenn sie in einer Familie mit einer höheren Abhängigkeit von den Eltern leben.

[illegible]

There is no other way to construct a model for the expected non-terminating ω -sequence.

and $\mathbf{e}_i = \mathbf{e}_i(\mathbf{e}_1, \dots, \mathbf{e}_n)$ where $\mathbf{e}_i = \mathbf{e}_i(\mathbf{e}_1, \dots, \mathbf{e}_n)$ and $\mathbf{e}_i = \mathbf{e}_i(\mathbf{e}_1, \dots, \mathbf{e}_n)$.

the importance of the value of the α parameter, (2) the effect of the β parameter on the probability of the α parameter.

[illegible]

During the assembly, the parts of the assembly of the machine are placed in a systematic way in the E- μ slides according to the order of placing the wires. The wires are placed in the correct places according to the wiring and wiring diagram. Before placing the final parts (E- μ parts) the E- μ assembly is checked to see that it is being done in the right order and the sequence.



Démontage de la roue avant.

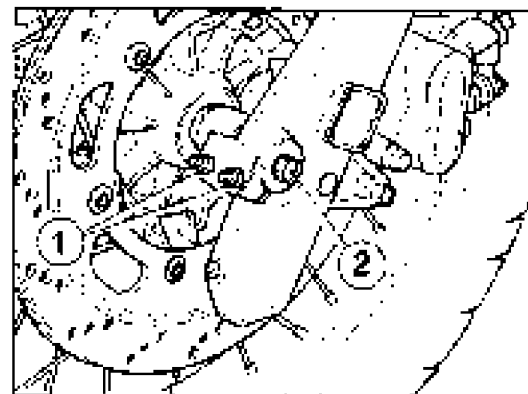
Avant de procéder au démontage, s'assurer que le moteur est arrêté et que le réservoir est vide.

Insérer les quatre vis (1) et bloquer les roues avec les cotilles de la fourche.

Insérer la tige de montage pour dévisser la vis de l'écrou (2) en actionnant la chaîne avec le tourne-à-droite.

Après avoir dévissé l'écrou, retirer les deux cotilles et dévisser de nouveau les cotilles correspondants.

Dans de telles conditions, veiller à ne pas actionner le levier du frein avant; cela provoquerait la fermeture partielle des pastilles avec pour conséquence la baisse du niveau d'huile de freinage dans le réservoir.



Lors du montage, les cotilles doivent être correctement alignées avec les cotilles correspondants pour empêcher l'écrou de tourner et de bloquer la chaîne. Insérer la tige de montage pour dévisser l'écrou et dévisser la vis de l'écrou. Après avoir dévissé l'écrou, retirer les deux cotilles et dévisser de nouveau les cotilles correspondants.

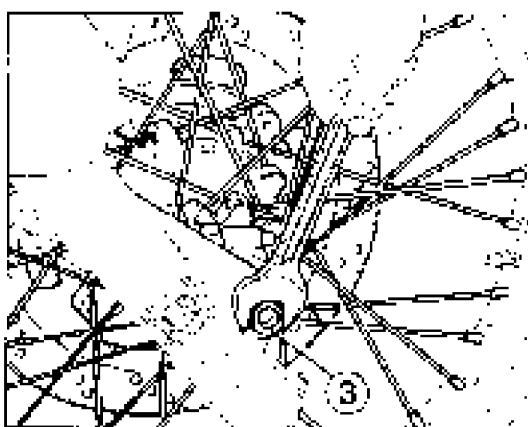
Auslösen des vorderen Rades.

Bevor das vordere Rad ausgebaut wird, muss sichergestellt sein, dass das Motorrad stehen bleibt und das Reservoir leer ist.

Die vier Befestigungsschrauben (1) werden durch die Radschellen mit den entsprechenden Hebeln gesichert.

Die Montagestange wird eingesetzt, um die Mutter (2) mit dem Kettenwerkzeug zu lösen.

Nachdem die Mutter gelöst ist, werden die beiden Radschellen und die Befestigungsschrauben von der Gabel entfernt und die Befestigungsschrauben wieder abgedreht.



In diesen Bedingungen wird man darauf achten, den Hebel der vorderen Bremse nicht zu betätigen. Sonst würde man die partielle Verschleißung der Beläge verursachen, mit darauffolgender Senkung des Bremsölspegs im Tank.

Si man veut monter l'écrou de montage, il faut s'assurer que les cotilles sont correctement alignées avec les cotilles correspondantes pour empêcher l'écrou de tourner et de bloquer la chaîne. Insérer la tige de montage pour dévisser l'écrou et dévisser la vis de l'écrou. Après avoir dévissé l'écrou, retirer les deux cotilles et dévisser de nouveau les cotilles correspondantes.

Desprendimiento rueda delantera.

Antes de proceder al montaje, asegurarse de que el motor está parado y el depósito está vacío.

Insertar los cuatro tornillos (1) que bloquean el eje de la rueda con las cotillas correspondientes.

Insertar la tija de montaje para desatornillar la tija de la tija (2) accionando la cadena con el tornillo de la cadena.

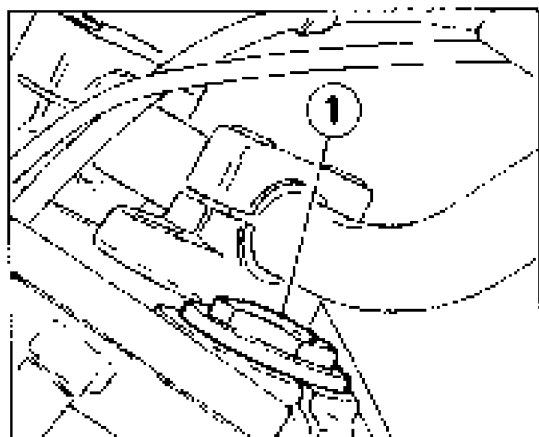
Después de desatornillar la tija, retirar los dos cotillos y desatornillar de nuevo los cotillos correspondientes.

En estas condiciones tener cuidado en no accionar la palanca del freno delantero porque se cerrarían parcialmente las pastillas con el consiguiente descenso del nivel de aceite del freno en el depósito.

durante el montaje, tener mucho cuidado con la alineación de las cotillas de la tija de montaje con las cotillas correspondientes para evitar que el eje de la tija gire y bloquee la cadena. Insertar la tija de montaje para desatornillar la tija de la tija (2) accionando la cadena con el tornillo de la cadena. Después de desatornillar la tija, retirar los dos cotillos y desatornillar de nuevo los cotillos correspondientes.



SOSPENSIONI E RUOTE SUSPENSIONS AND WHEELS



Sostituzione olio a forcella montata.

Emulsion: l'olio usato per il forcellone.

Remove the top nut (Fig. 1) and open the fork oil cap (Fig. 2). Clean the cap and the fork oil seal. Wash the fork tubes and the case of the fork with more oil (change oil every time).

Eliminare la polvere e l'olio vecchio dal forcellone.

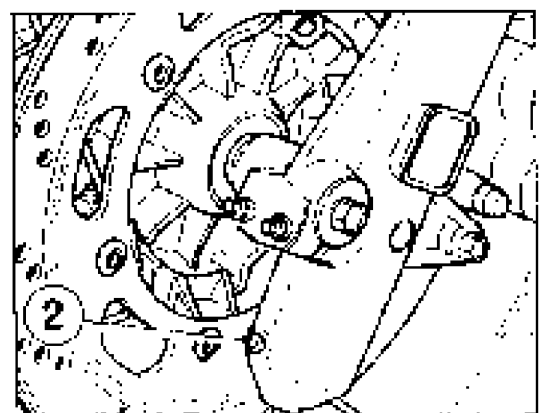
Remove the dust and the old oil from the fork tubes and the case of the fork with more oil.

Verificare che il forcellone sia pulito. Se necessario, sostituirlo con un forcellone "REFORNPAINTED" o con nuovo. È consigliato un forcellone 100 mm. di diametro e un forcellone di 100 mm. di diametro.

Verify the fork tube is clean. If necessary, replace it with a "REFORNPAINTED" or new fork tube.

Assicurarsi che il forcellone sia pulito. Se necessario, sostituirlo con un forcellone "REFORNPAINTED" o con nuovo. È consigliato un forcellone di 100 mm. di diametro e un forcellone di 100 mm. di diametro.

Assicurarsi che il forcellone sia pulito. Se necessario, sostituirlo con un forcellone "REFORNPAINTED" o con nuovo. È consigliato un forcellone di 100 mm. di diametro e un forcellone di 100 mm. di diametro.



Oil replacement with mounted fork.

Remove the top nut (Fig. 1).

Remove the top nut (Fig. 1) and open the fork oil cap (Fig. 2). Clean the cap and the fork oil seal. Wash the fork tubes and the case of the fork with more oil (change oil every time).

Remove the dust and the old oil from the fork tubes and the case of the fork.

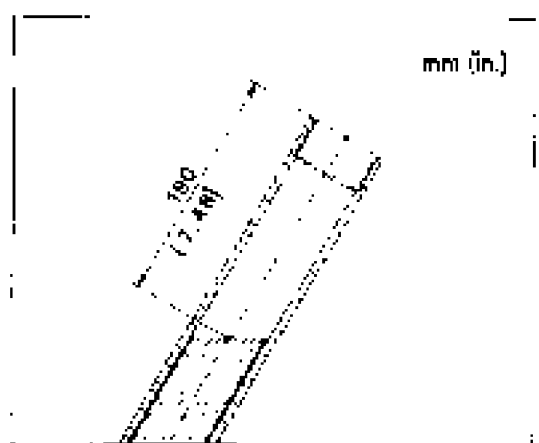
Verify the fork tube is clean. If necessary, replace it with a "REFORNPAINTED" or new fork tube.

Assicurarsi che il forcellone sia pulito. Se necessario, sostituirlo con un forcellone "REFORNPAINTED" o con nuovo. È consigliato un forcellone di 100 mm. di diametro e un forcellone di 100 mm. di diametro.

Verify the fork tube is clean. If necessary, replace it with a "REFORNPAINTED" or new fork tube.

Assicurarsi che il forcellone sia pulito. Se necessario, sostituirlo con un forcellone "REFORNPAINTED" o con nuovo. È consigliato un forcellone di 100 mm. di diametro e un forcellone di 100 mm. di diametro.

Assicurarsi che il forcellone sia pulito. Se necessario, sostituirlo con un forcellone "REFORNPAINTED" o con nuovo. È consigliato un forcellone di 100 mm. di diametro e un forcellone di 100 mm. di diametro.



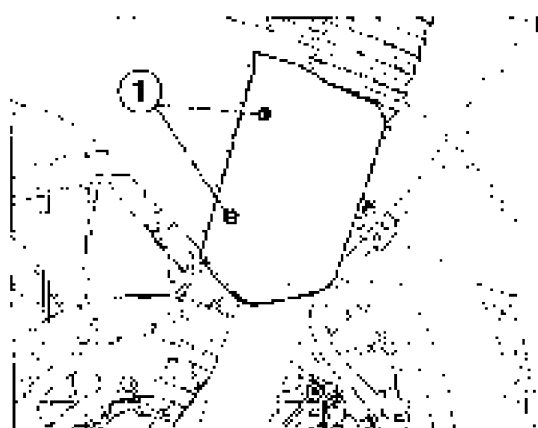
mm (in.)

100 (4.0)

150 (6.0)



SOSPENSIONI E RUOTE SUSPENSIONS AND WHEELS



Smontaggio e revisione forcella

Per poter revisionare gli interassi è necessario smontare la forcella in modo opportuno.

È necessario smontare l'intergopoli per poter montare il laterale.

Per poter smontare per esigenze interne, adattare il viterio laterale al modello del vostro veicolo, è necessario smontare gli interassi laterali.

È necessario smontare il girello e il chiodo di richiamo.

Quando si è dotati di 120 cc di lubrificante la forcella deve essere lubrificata con olio motore. Quando la forcella deve essere lubrificata con olio lubrificante, lubrificare la forcella con olio lubrificante.

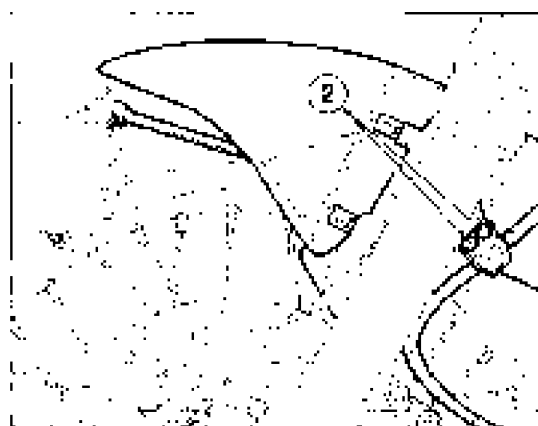
Smontare la forcella dal telaio in modo da poterla revisionare.

Smontare la forcella dal telaio in modo da poterla revisionare.

Smontare la forcella dal telaio in modo da poterla revisionare.

Quando si è dotati di 120 cc di lubrificante la forcella deve essere lubrificata con olio motore.

Quando si è dotati di 120 cc di lubrificante la forcella deve essere lubrificata con olio motore.



Fork disassembly and overhaul.

To be able to overhaul the fork legs, disassembly must be carried out in the following order:

1. Remove the fork leg cap screw and the fork leg cap screw.

2. Remove the fork leg cap screw and the fork leg cap screw.

3. Remove the fork leg cap screw and the fork leg cap screw.

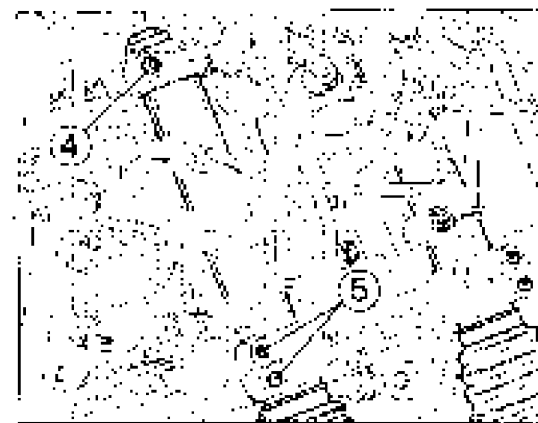
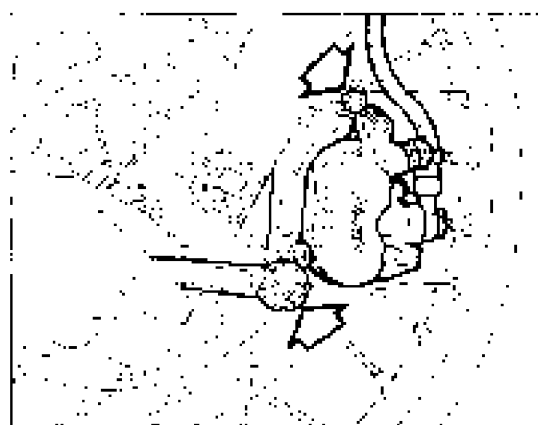
4. Remove the fork leg cap screw and the fork leg cap screw.

5. Remove the fork leg cap screw and the fork leg cap screw.

6. Remove the fork leg cap screw and the fork leg cap screw.

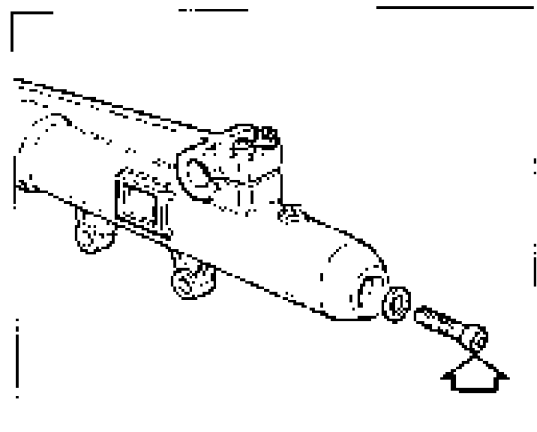
7. Remove the fork leg cap screw and the fork leg cap screw.

8. Remove the fork leg cap screw and the fork leg cap screw.





SOSPENSIONI E RUOTE SUSPENSIONS AND WHEELS



5. Rimuovere la sospensione anteriore dalla base del motore, assicurandosi di non danneggiare l'altro lato del veicolo. Rimuovere il fermo di protezione. Il fermo di protezione impedisce il bloccaggio accidentale del componente durante l'assemblaggio.

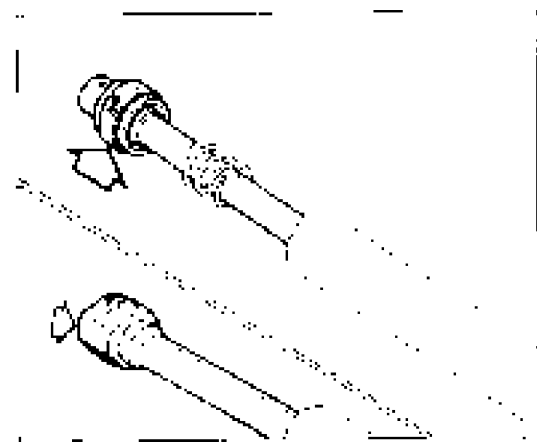
6. Rimuovere il seguente componente:

7. Rimuovere il cuscinetto superiore della ruota anteriore. Assicurarsi che il cuscinetto superiore sia pulito e non danneggiato. Segnare sulla ruota il punto di riferimento per l'installazione corretta durante la procedura di rimontaggio. Usare il collare di protezione fornito con il kit.

8. Verificare che tutti i componenti della ruota anteriore siano in buone condizioni.

9. Controllare i pneumatici: la profondità del battistrada deve essere superiore a 3 mm (0,125 pollici). Verificare che non ci siano segni evidenti di deterioramento. Se necessario, cambiare i pneumatici.

10. Sostituire gli pneumatici dannati con pneumatici nuovi e uguali alle dimensioni originali.



11. Il pneumatico può essere raddrizzato premendo la ruota verso il basso in ogni punto. Rimuovere il pneumatico dal battistrada e dare una spinta al battistrada per farlo tornare allo stato normale.

12. Rimuovere il battistrada.

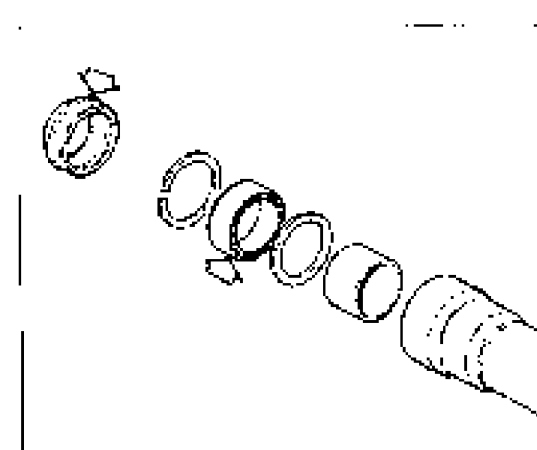
13. Controllare le superfici interne dei battistrada e dei pneumatici. Assicurarsi che siano pulite. Segnare sulla ruota il punto di riferimento per l'installazione corretta durante la procedura di rimontaggio.

14. Controllare lo stato di tutti i pneumatici. Assicurarsi che siano in buone condizioni.

15. Controllare lo stato di tutti i pneumatici. Assicurarsi che siano in buone condizioni.

16. Rimuovere il battistrada e il pneumatico da una parte o dall'altra della ruota anteriore.

17. Rimuovere il battistrada e il pneumatico da una parte o dall'altra della ruota anteriore. Rimuovere il battistrada e il pneumatico da una parte o dall'altra della ruota anteriore.





Verlieren Sie die Schraube der Stoßdämpfer aus der Lagerschraube des Lenkers. Ein abnehmendes Lenkerrohr ist gefährlich, da es zu einem Unfall führen kann. Überprüfen Sie es sofort.

Öffnen Sie die Montageklammer.

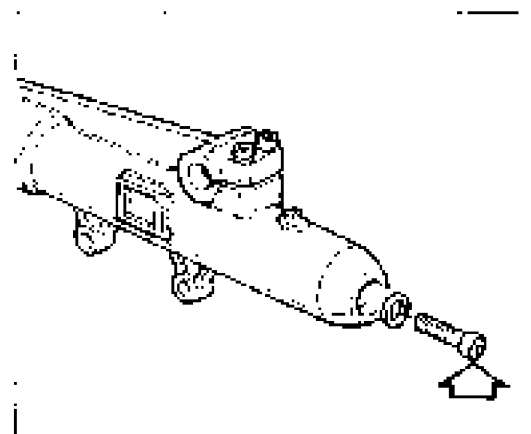
Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube. Entfernen Sie die Schraube und montieren Sie die Lenkerschraube vollständig in die Lenkerschraube.

Verwenden Sie ein geeignetes Werkzeug, um die Lenkerschraube und die Lenkerschraube zu entfernen.

Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube.

Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube. Entfernen Sie die Lenkerschraube und montieren Sie die Lenkerschraube vollständig in die Lenkerschraube.

Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube. Entfernen Sie die Lenkerschraube und montieren Sie die Lenkerschraube vollständig in die Lenkerschraube.



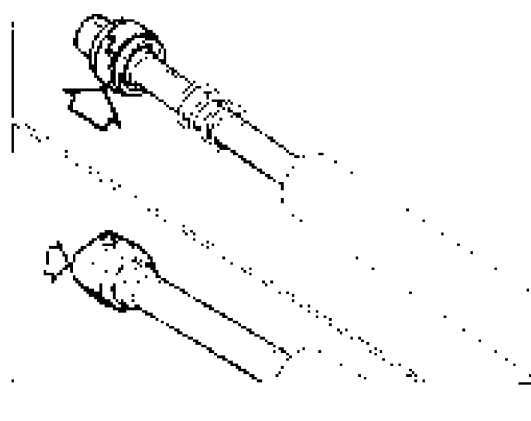
Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube. Entfernen Sie die Lenkerschraube und montieren Sie die Lenkerschraube vollständig in die Lenkerschraube.

Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube.

Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube. Entfernen Sie die Lenkerschraube und montieren Sie die Lenkerschraube vollständig in die Lenkerschraube.

Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube. Entfernen Sie die Lenkerschraube und montieren Sie die Lenkerschraube vollständig in die Lenkerschraube.

Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube. Entfernen Sie die Lenkerschraube und montieren Sie die Lenkerschraube vollständig in die Lenkerschraube.



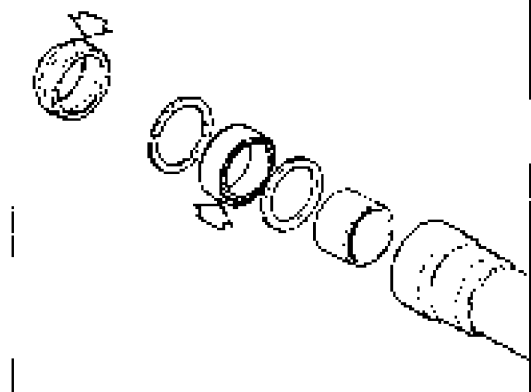
Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube. Entfernen Sie die Lenkerschraube und montieren Sie die Lenkerschraube vollständig in die Lenkerschraube.

Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube.

Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube. Entfernen Sie die Lenkerschraube und montieren Sie die Lenkerschraube vollständig in die Lenkerschraube.

Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube. Entfernen Sie die Lenkerschraube und montieren Sie die Lenkerschraube vollständig in die Lenkerschraube.

Öffnen Sie die Montageklammer der beiden Seiten der Lenkerschraube. Entfernen Sie die Lenkerschraube und montieren Sie die Lenkerschraube vollständig in die Lenkerschraube.



**SOSPENSIONI E RUOTE
SUSPENSIONS AND WHEELS
SUSPENSIONS ET ROUES
AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
SUSPENSIONES Y RUEDAS**



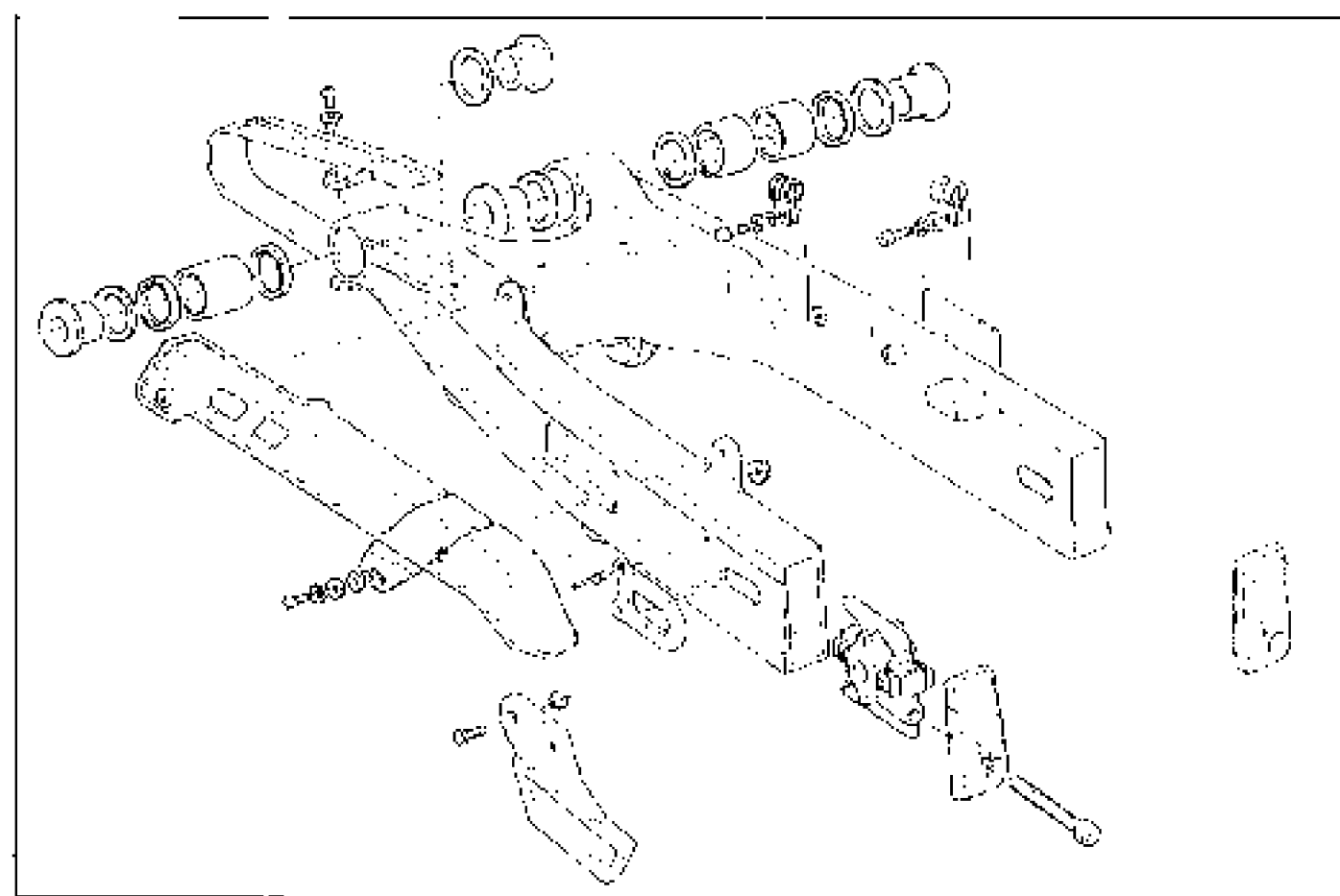
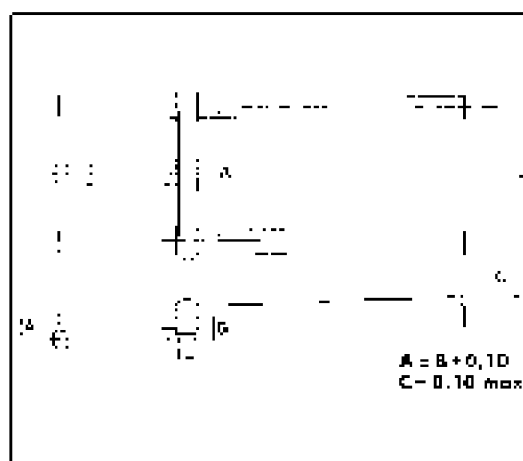
Interruttore di avviamento del motore e del pignone della cella e cambio motore in posizione parallela. Spintore in avanti consentendo 0-10 mm.

Interruttore di avviamento del motore e del pignone della cella e cambio motore in posizione parallela. Spintore in avanti consentendo 0-10 mm.

Spintore di avviamento del motore e del pignone della cella e cambio motore in posizione parallela. Spintore in avanti consentendo 0-10 mm.

Interruttore di avviamento del motore e del pignone della cella e cambio motore in posizione parallela. Spintore in avanti consentendo 0-10 mm.

Interruttore di avviamento del motore e del pignone della cella e cambio motore in posizione parallela. Spintore in avanti consentendo 0-10 mm.



Sospensione posteriore.

A fine della procedura di montaggio della sospensione posteriore, il motore di avviamento del motore e del pignone della cella e cambio motore in posizione parallela. Spintore in avanti consentendo 0-10 mm. Interruttore di avviamento del motore e del pignone della cella e cambio motore in posizione parallela. Spintore in avanti consentendo 0-10 mm. Spintore di avviamento del motore e del pignone della cella e cambio motore in posizione parallela. Spintore in avanti consentendo 0-10 mm.

Rear suspension.

At the end of the procedure of mounting the rear suspension, the engine start switch and the clutch lever are in the parallel position. Push forward allowing 0-10 mm. Push forward allowing 0-10 mm. Push forward allowing 0-10 mm. Push forward allowing 0-10 mm.



Hinterer Aufhängung.

Suspension trasero.

1.18

FRENI
BRAKES
FREINS
BREMSEN
FRENOS



01
02
03
04

L



FRENI BRAKES

Indicating front brake	5	Sealing system	1.10
Disc brake	6	Brake discs (front and rear)	1.11
Control of disc pump and brake	8	Wear of the brake discs wear	1.11.8
Brake master cylinder	1.1	Brake copper overhaul	1.11
Brake components front	1.2	Brake system bleeding	1.12
Brake master cylinder overhaul	2	Overhaul of brake fluid pump	1.13

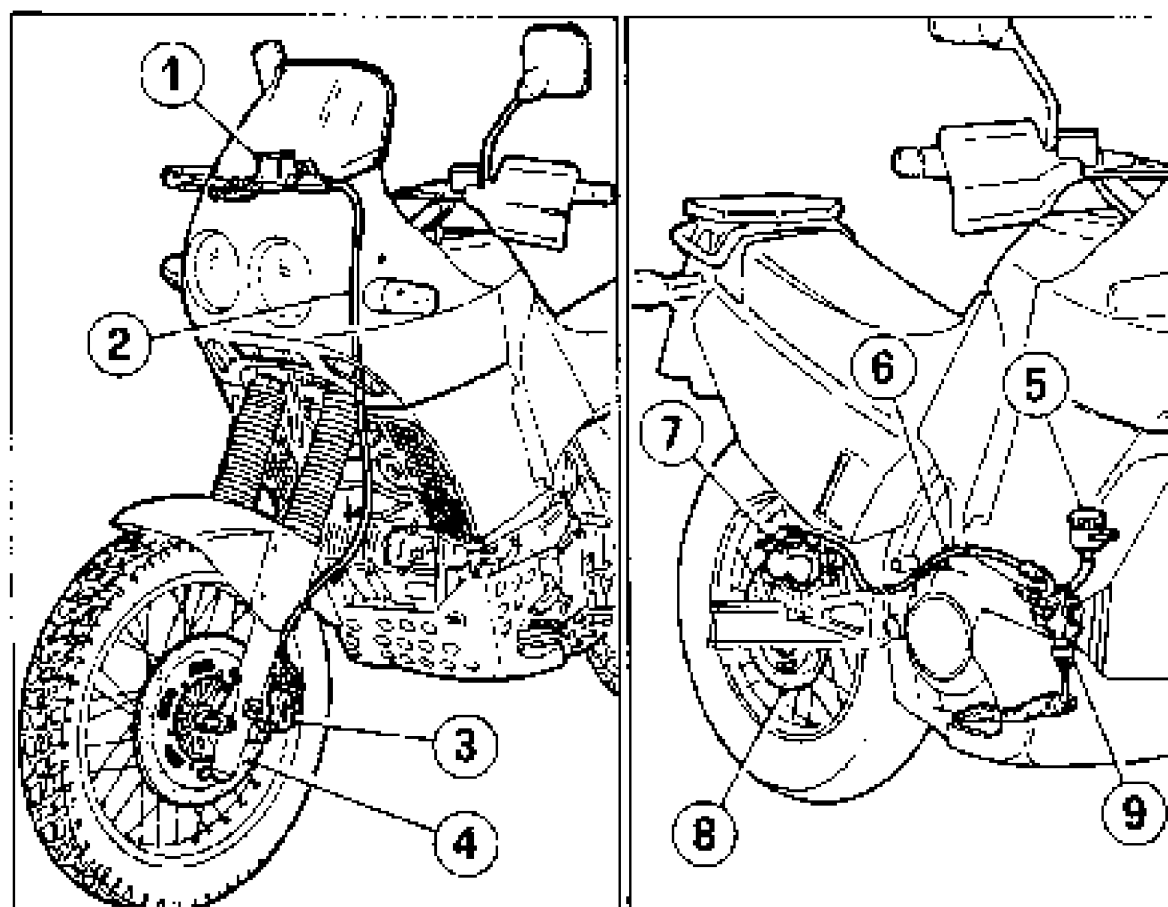
1.3



FRENOS

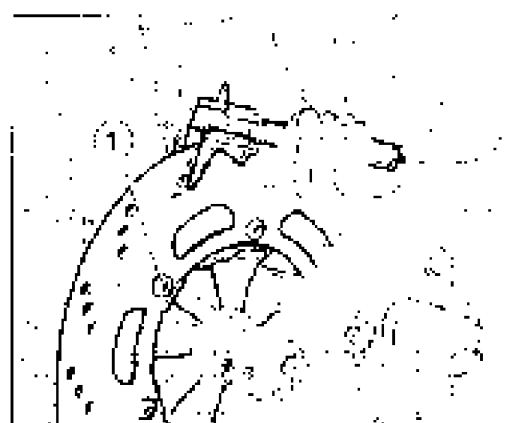


Palanca de frenada	1	5
Placa de freno	2	6
Cilindro del amortiguador de la rueda del freno	3	10
Amortiguador de la rueda de freno	4	11
Piepe de freno de carretera	7	15
Revolución de freno de la rueda	8	13





FRENI BRAKES



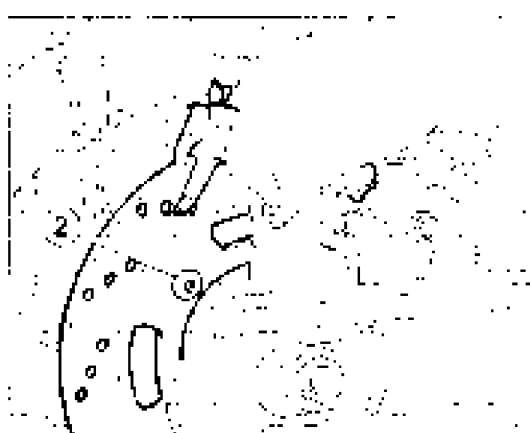
Dischi freno.

Il disco freno deve essere sempre liscio e privo di irregolarità, di ammaccature, di graffi e di altri segni di usura. Deve essere pulito e lubrificato con olio di motore. Il disco deve essere sempre montato sul freno con la freccia che indica la direzione di rotazione del disco.

Quando il disco è nuovo, il freno deve essere montato sul disco con la freccia che indica la direzione di rotazione del disco. Il disco deve essere montato sul freno con la freccia che indica la direzione di rotazione del disco. Il disco deve essere montato sul freno con la freccia che indica la direzione di rotazione del disco.

Quando il disco è nuovo, il freno deve essere montato sul disco con la freccia che indica la direzione di rotazione del disco. Il disco deve essere montato sul freno con la freccia che indica la direzione di rotazione del disco. Il disco deve essere montato sul freno con la freccia che indica la direzione di rotazione del disco.

Quando il disco è nuovo, il freno deve essere montato sul disco con la freccia che indica la direzione di rotazione del disco. Il disco deve essere montato sul freno con la freccia che indica la direzione di rotazione del disco. Il disco deve essere montato sul freno con la freccia che indica la direzione di rotazione del disco.



Brake discs.

The brake disc must always be smooth and free from irregularities, bumps, scratches and other signs of wear. It must be clean and lubricated with engine oil. The disc must always be mounted on the brake with the arrow that indicates the direction of rotation of the disc.

When the disc is new, the brake must be mounted on the disc with the arrow that indicates the direction of rotation of the disc. The disc must be mounted on the brake with the arrow that indicates the direction of rotation of the disc. The disc must be mounted on the brake with the arrow that indicates the direction of rotation of the disc.

When the disc is new, the brake must be mounted on the disc with the arrow that indicates the direction of rotation of the disc. The disc must be mounted on the brake with the arrow that indicates the direction of rotation of the disc. The disc must be mounted on the brake with the arrow that indicates the direction of rotation of the disc.

When the disc is new, the brake must be mounted on the disc with the arrow that indicates the direction of rotation of the disc. The disc must be mounted on the brake with the arrow that indicates the direction of rotation of the disc. The disc must be mounted on the brake with the arrow that indicates the direction of rotation of the disc.

When the disc is new, the brake must be mounted on the disc with the arrow that indicates the direction of rotation of the disc. The disc must be mounted on the brake with the arrow that indicates the direction of rotation of the disc. The disc must be mounted on the brake with the arrow that indicates the direction of rotation of the disc.



Disques de frein.

Les disques de frein sont de type disque monobloc. Ils sont réalisés en acier, sont de type double face et sont usés de façon à être compatibles avec les plaquettes Shimano de marque. Ils sont usés de façon à être compatibles avec les plaquettes Shimano de marque.

- Epaisseur du disque monobloc et usé : 2,00/2,05 mm
- Epaisseur du disque monobloc et usé : 2,05 mm
- Le disque de frein est usé de façon à être compatible avec les plaquettes Shimano de marque.
- Le disque de frein est usé de façon à être compatible avec les plaquettes Shimano de marque.
- Le disque de frein est usé de façon à être compatible avec les plaquettes Shimano de marque.
- Le disque de frein est usé de façon à être compatible avec les plaquettes Shimano de marque.
- Le disque de frein est usé de façon à être compatible avec les plaquettes Shimano de marque.
- Le disque de frein est usé de façon à être compatible avec les plaquettes Shimano de marque.

Bremscheiben.

Die Scheiben sind von der Art der Scheiben, die aus einem Stück gefertigt sind. Sie sind aus Stahl gefertigt und sind von beiden Seiten abgenutzt. Sie sind von beiden Seiten abgenutzt und sind von beiden Seiten abgenutzt.

- Die Scheiben sind von der Art der Scheiben, die aus einem Stück gefertigt sind.
- Die Scheiben sind von der Art der Scheiben, die aus einem Stück gefertigt sind.
- Die Scheiben sind von der Art der Scheiben, die aus einem Stück gefertigt sind.
- Die Scheiben sind von der Art der Scheiben, die aus einem Stück gefertigt sind.
- Die Scheiben sind von der Art der Scheiben, die aus einem Stück gefertigt sind.
- Die Scheiben sind von der Art der Scheiben, die aus einem Stück gefertigt sind.
- Die Scheiben sind von der Art der Scheiben, die aus einem Stück gefertigt sind.
- Die Scheiben sind von der Art der Scheiben, die aus einem Stück gefertigt sind.

Discos del freno.

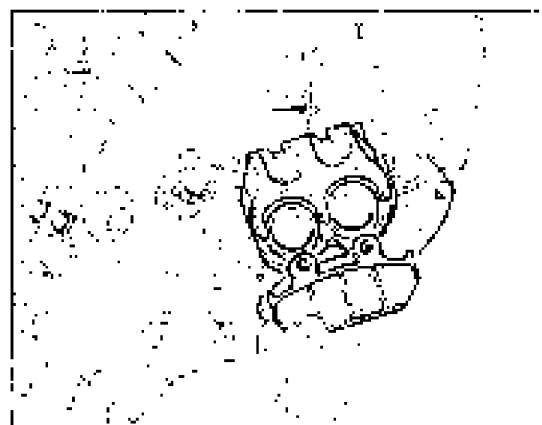
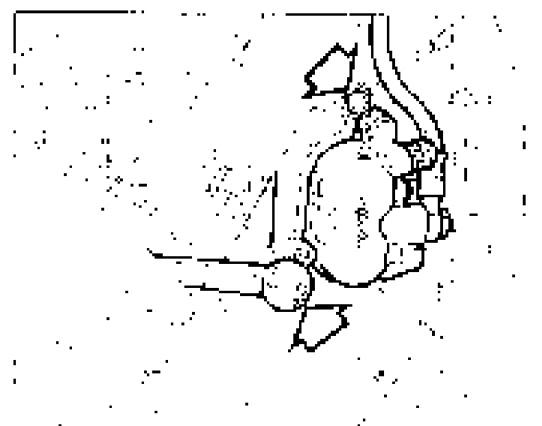
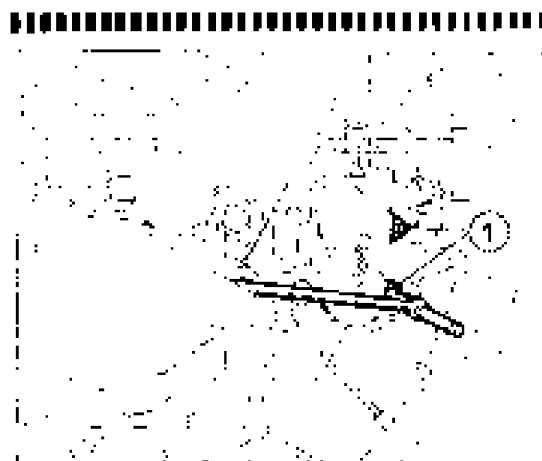
Los discos de freno son de tipo disco monobloque. Son fabricados en acero, son de tipo doble cara y están usados de forma que sean compatibles con las pastillas Shimano de marca. Son fabricados de forma que sean compatibles con las pastillas Shimano de marca.

- Epaisseur du disque monobloc et usé : 2,00/2,05 mm
- Epaisseur du disque monobloc et usé : 2,05 mm
- Le disque de frein est usé de façon à être compatible avec les plaquettes Shimano de marque.
- Le disque de frein est usé de façon à être compatible avec les plaquettes Shimano de marque.
- Le disque de frein est usé de façon à être compatible avec les plaquettes Shimano de marque.
- Le disque de frein est usé de façon à être compatible avec les plaquettes Shimano de marque.
- Le disque de frein est usé de façon à être compatible avec les plaquettes Shimano de marque.
- Le disque de frein est usé de façon à être compatible avec les plaquettes Shimano de marque.





FREMI BRAKES



Controllo usura pastiglie freno

Per verificare lo stato pastiglie freno, seguire le istruzioni in Italiano e Inglese.

Freno anteriore

1. Rimuovere il pannello di protezione pastiglie freno e controllare lo stato pastiglie freno.
2. Se la distanza tra le pastiglie freno e il disco freno è superiore a 1,5 mm, le pastiglie freno dovranno essere sostituite.
3. Per verificare lo stato delle pastiglie freno, premere il freno anteriore e premere il pedale del freno anteriore. Se la distanza tra le pastiglie freno e il disco freno è superiore a 1,5 mm, le pastiglie freno dovranno essere sostituite.
4. Se la distanza tra le pastiglie freno e il disco freno è superiore a 1,5 mm, le pastiglie freno dovranno essere sostituite.

Freno posteriore

1. Rimuovere il pannello di protezione pastiglie freno e controllare lo stato pastiglie freno.
2. Se la distanza tra le pastiglie freno e il disco freno è superiore a 1,5 mm, le pastiglie freno dovranno essere sostituite.

3. Per verificare lo stato delle pastiglie freno, premere il freno anteriore e premere il pedale del freno anteriore.

4. Se la distanza tra le pastiglie freno e il disco freno è superiore a 1,5 mm, le pastiglie freno dovranno essere sostituite.

5. Se la distanza tra le pastiglie freno e il disco freno è superiore a 1,5 mm, le pastiglie freno dovranno essere sostituite.

6. Se la distanza tra le pastiglie freno e il disco freno è superiore a 1,5 mm, le pastiglie freno dovranno essere sostituite.
7. Se la distanza tra le pastiglie freno e il disco freno è superiore a 1,5 mm, le pastiglie freno dovranno essere sostituite.
8. Se la distanza tra le pastiglie freno e il disco freno è superiore a 1,5 mm, le pastiglie freno dovranno essere sostituite.

● IMPORTANTE: Per circa un centinaio di Km, è consigliabile agire con cautela sulle pastiglie nuove, al fine di permettere un corretto e completo assediamento del materiale d'attrito.

● E' opportuno, nell'operazione di sostituzione delle pastiglie, togliere un po' di fluido dal serbatoio, poiché l'arretramento dei pistoncini nei cilindri potrebbe far traboccare il fluido dal serbatoio.

Check wear of the brake pads

To check wear of the brake pads, follow the instructions in Italian and English.

Front brake

1. Remove the protection panel of the brake pads and check the wear of the brake pads.

2. If the distance between the brake pads and the disc is greater than 1.5 mm, the brake pads must be replaced.

3. To check the wear of the brake pads, press the front brake pedal and press the front brake pedal.

4. If the distance between the brake pads and the disc is greater than 1.5 mm, the brake pads must be replaced.

Rear brake

1. Remove the protection panel of the brake pads and check the wear of the brake pads.

2. If the distance between the brake pads and the disc is greater than 1.5 mm, the brake pads must be replaced.

3. To check the wear of the brake pads, press the rear brake pedal and press the rear brake pedal.

4. If the distance between the brake pads and the disc is greater than 1.5 mm, the brake pads must be replaced.

5. If the distance between the brake pads and the disc is greater than 1.5 mm, the brake pads must be replaced.
6. If the distance between the brake pads and the disc is greater than 1.5 mm, the brake pads must be replaced.
7. If the distance between the brake pads and the disc is greater than 1.5 mm, the brake pads must be replaced.

● IMPORTANT: For about hundred kilometer, it is advisable to operate the new pads carefully in order to allow a correct and complete bedding of the friction materials.

● During the operation of pads replacement, it is advisable to remove a small quantity of fluid from reservoir, since piston backing inside cylinders could cause overflowing of fluid from reservoir.



Contrôle usure des plaquettes des freins.

Il est conseillé de contrôler les freins avant chaque sortie à long ou court trajet.

Frein avant

Avant de les utiliser, vérifiez l'usure des pastilles de frein et du cad de disque.

Les freins du modèle 12 ont des pastilles de frein à l'extérieur et une à l'intérieur de l'anneau.

Si les freins ne s'arrêtent pas correctement, vérifiez l'usure des pastilles et des pastilles de frein. Si les freins ne s'arrêtent pas correctement, vérifiez l'usure des pastilles et des pastilles de frein. Si les freins ne s'arrêtent pas correctement, vérifiez l'usure des pastilles et des pastilles de frein.

Frein arrière

Avant de les utiliser, vérifiez l'usure des pastilles de frein et du cad de disque.

Si les freins ne s'arrêtent pas correctement, vérifiez l'usure des pastilles et des pastilles de frein. Si les freins ne s'arrêtent pas correctement, vérifiez l'usure des pastilles et des pastilles de frein. Si les freins ne s'arrêtent pas correctement, vérifiez l'usure des pastilles et des pastilles de frein.

Si les freins ne s'arrêtent pas correctement, vérifiez l'usure des pastilles et des pastilles de frein. Si les freins ne s'arrêtent pas correctement, vérifiez l'usure des pastilles et des pastilles de frein. Si les freins ne s'arrêtent pas correctement, vérifiez l'usure des pastilles et des pastilles de frein.

IMPORTANT: Pendant les premiers cent kilomètres, utiliser avec précaution les pastilles neuves afin de permettre une parfaite mise au point du matériel de freinage.

Si il est nécessaire dans l'opération de remplacement des pastilles, d'enlever un peu de fluide du réservoir parce que le recul des pistons dans les cylindres pourrait faire déborder le fluide du réservoir.

Kontrol auf Verschleiss der Bremsbeläge.

Es ist empfohlen, die Bremsen vor jeder Fahrt zu überprüfen.

Vorderradbremse

Bevor Sie die Bremsen benutzen, überprüfen Sie den Verschleiss der Bremsbeläge und des Scheibenrads.

Die Bremsen des Modells 12 haben zwei Bremsbeläge auf der Außenseite und einen auf der Innenseite des Scheibenrads.

Wenn die Bremsen nicht richtig funktionieren, überprüfen Sie den Verschleiss der Bremsbeläge und des Scheibenrads. Wenn die Bremsen nicht richtig funktionieren, überprüfen Sie den Verschleiss der Bremsbeläge und des Scheibenrads. Wenn die Bremsen nicht richtig funktionieren, überprüfen Sie den Verschleiss der Bremsbeläge und des Scheibenrads.

Hinterradbremse

Bevor Sie die Bremsen benutzen, überprüfen Sie den Verschleiss der Bremsbeläge und des Scheibenrads.

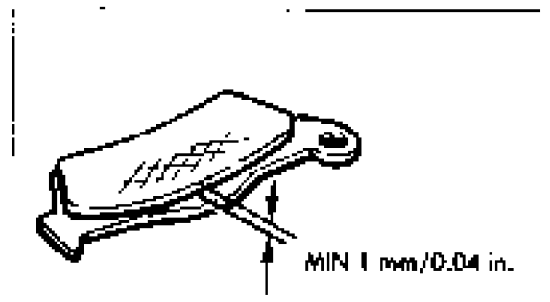
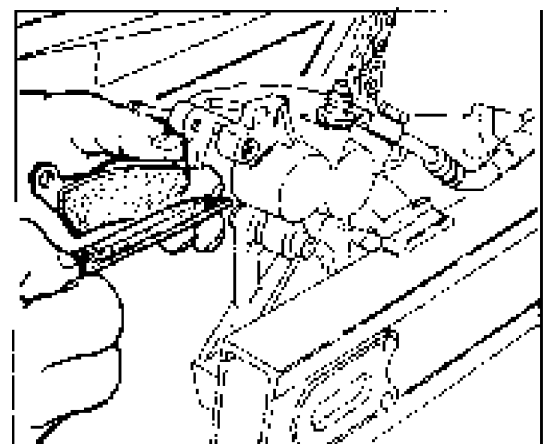
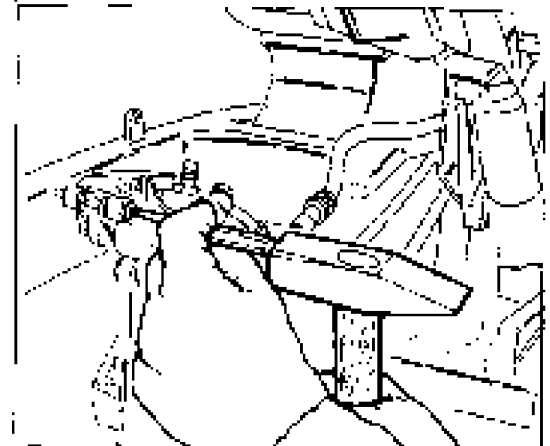
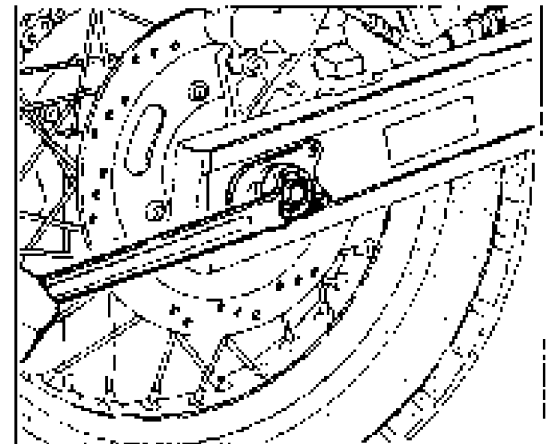
Die Bremsen des Modells 12 haben zwei Bremsbeläge auf der Außenseite und einen auf der Innenseite des Scheibenrads.

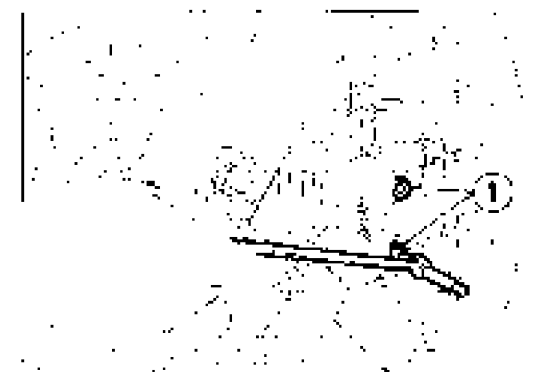
Wenn die Bremsen nicht richtig funktionieren, überprüfen Sie den Verschleiss der Bremsbeläge und des Scheibenrads. Wenn die Bremsen nicht richtig funktionieren, überprüfen Sie den Verschleiss der Bremsbeläge und des Scheibenrads. Wenn die Bremsen nicht richtig funktionieren, überprüfen Sie den Verschleiss der Bremsbeläge und des Scheibenrads.

Wenn die Bremsen nicht richtig funktionieren, überprüfen Sie den Verschleiss der Bremsbeläge und des Scheibenrads. Wenn die Bremsen nicht richtig funktionieren, überprüfen Sie den Verschleiss der Bremsbeläge und des Scheibenrads. Wenn die Bremsen nicht richtig funktionieren, überprüfen Sie den Verschleiss der Bremsbeläge und des Scheibenrads.

WICHTIG: Für ca. 100 Kilometer ist es empfehlenswert, die neuen Beläge sorgfältig zu betätigen, um ein richtiges und Setzen der Reibungsmaterialien zu erreichen.

Zur Vermeidung eines Überlaufs der Flüssigkeit aus dem Behälter, ist etwas Flüssigkeit beim Auswechseln der Bremsbeläge abfließen zu lassen.



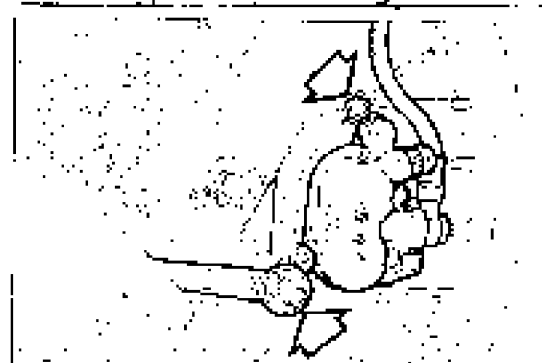


Control del desgaste de las pastillas del freno.

Para controlar el estado de los discos de freno, verifique los siguientes pasos:

Freno delantero

Medida: 1 mm/0.04 in. (1) que cubren las pastillas. Si no cubren las líneas, cambiar las pastillas de freno.
 Cuando la luz roja de advertencia de freno se encienda, las pastillas de freno de la parte delantera están bajas.
 Si las pastillas de freno están planas, reemplazar las pastillas (1) por las nuevas pastillas.
 Cuando el pistón del cilindro de la cámara de freno se retire, se comprimirán las pastillas y se reducirá la distancia de frenado.



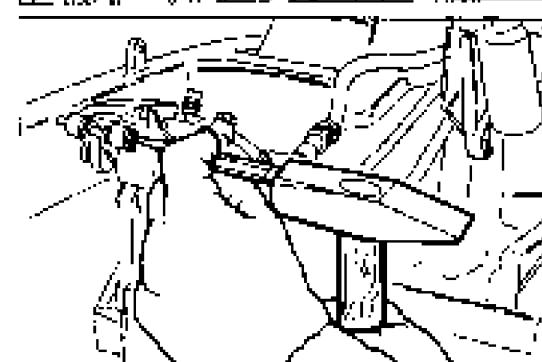
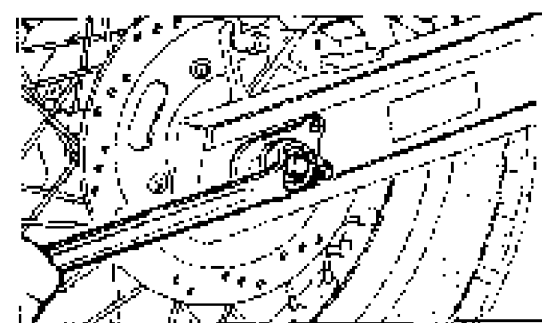
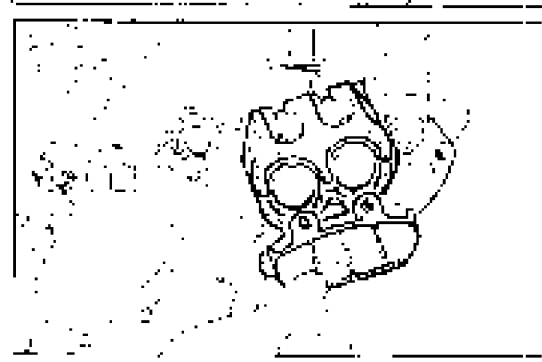
Freno trasero

Revisar el nivel del líquido de la cámara de freno y reemplazar las bombas de freno si es necesario, para el sistema de freno hidráulico.

Para el sistema de freno de disco, ver los pasos siguientes:

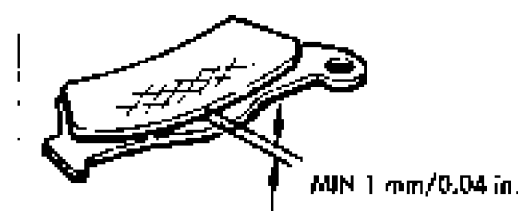
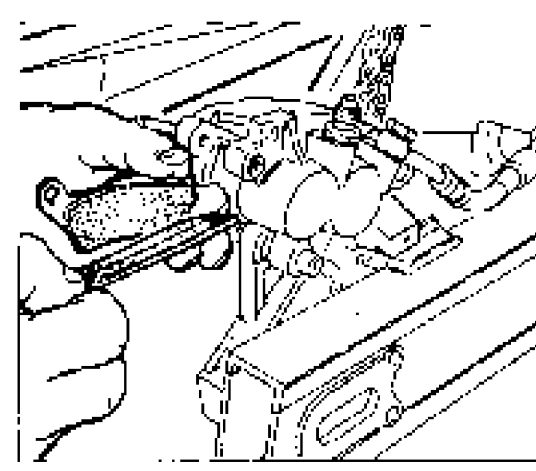
Comprobar el estado de los discos de freno. Si los discos de freno están dañados, reemplazarlos.
 Cuando el pistón del cilindro de la cámara de freno se retire, se comprimirán las pastillas y se reducirá la distancia de frenado.

Revisar el estado de las pastillas de freno. Si las pastillas de freno están planas, reemplazar las pastillas de freno. Si las pastillas de freno están dañadas, reemplazarlas.
 Cuando el pistón del cilindro de la cámara de freno se retire, se comprimirán las pastillas y se reducirá la distancia de frenado.



● IMPORTANTE: Durante aproximadamente un centenar de kilómetros se aconseja usar con cautela las pastillas nuevas para que se asienten correctamente.

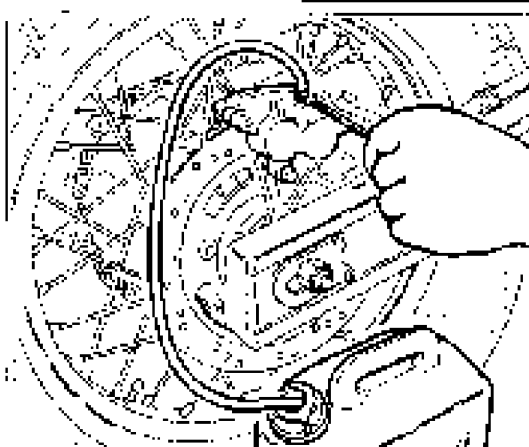
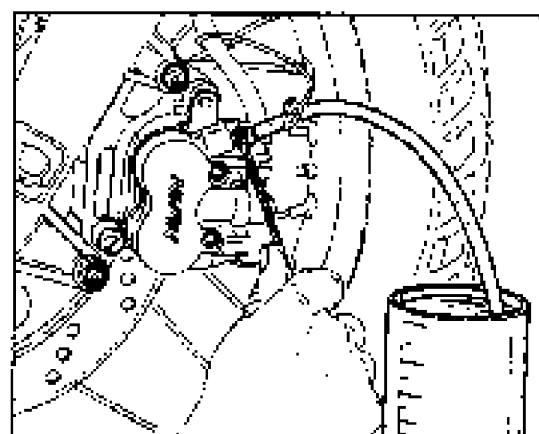
● Es oportuno cuando se sustituyen las pastillas, el quitar un poco de líquido del depósito, ya que entrando los pistones en los cilindros podría provocar una salida del líquido del depósito.



MIN 1 mm/0.04 in.



FRENI BRAKES FREINS BREMSEN FRENOS



Spurgo impianto frenante.

Il sistema frenante deve essere pulito e lubrificato regolarmente. Per questo deve essere pulito il liquido frenante.

Il liquido frenante deve essere pulito e lubrificato regolarmente.

Il liquido frenante deve essere pulito e lubrificato regolarmente. Per questo deve essere pulito il liquido frenante.

Braking system bleeding.

It is necessary to bleed the system every time an adjustment is made on the system. Please read the instructions.

It is necessary to bleed the system every time an adjustment is made on the system. Please read the instructions.

Désaération de l'équipement freinant.

Il est nécessaire de désaérer le système à chaque fois qu'un réglage est effectué sur le système. Veuillez lire les instructions.

Il est nécessaire de désaérer le système à chaque fois qu'un réglage est effectué sur le système. Veuillez lire les instructions.

Il est nécessaire de désaérer le système à chaque fois qu'un réglage est effectué sur le système. Veuillez lire les instructions.

Il est nécessaire de désaérer le système à chaque fois qu'un réglage est effectué sur le système. Veuillez lire les instructions.

Il est nécessaire de désaérer le système à chaque fois qu'un réglage est effectué sur le système. Veuillez lire les instructions.

Il est nécessaire de désaérer le système à chaque fois qu'un réglage est effectué sur le système. Veuillez lire les instructions.

Entlüftung der Bremsanlage.

Die Bremsanlage muss regelmäßig gereinigt und geschmiert werden. Deshalb muss das Bremsflüssigkeitssystem gereinigt werden.

Die Bremsanlage muss regelmäßig gereinigt und geschmiert werden. Deshalb muss das Bremsflüssigkeitsystem gereinigt werden.

Die Bremsanlage muss regelmäßig gereinigt und geschmiert werden. Deshalb muss das Bremsflüssigkeitsystem gereinigt werden.

Die Bremsanlage muss regelmäßig gereinigt und geschmiert werden. Deshalb muss das Bremsflüssigkeitsystem gereinigt werden.

Purga sistema de frenado.

El sistema de frenado debe ser limpiado y lubricado regularmente. Por esto debe ser limpiado el líquido de frenos.

El sistema de frenado debe ser limpiado y lubricado regularmente. Por esto debe ser limpiado el líquido de frenos.

El sistema de frenado debe ser limpiado y lubricado regularmente. Por esto debe ser limpiado el líquido de frenos.

El sistema de frenado debe ser limpiado y lubricado regularmente. Por esto debe ser limpiado el líquido de frenos.

El sistema de frenado debe ser limpiado y lubricado regularmente. Por esto debe ser limpiado el líquido de frenos.



Revisione pompa liquido freni.

Überholung der Flüssigkeitspumpe mit dem entsprechenden Werkzeug.

Overhaul of brake fluid pump.

Use the correct tool set to perform pump overhaul.

Revision pompe liquide freins.

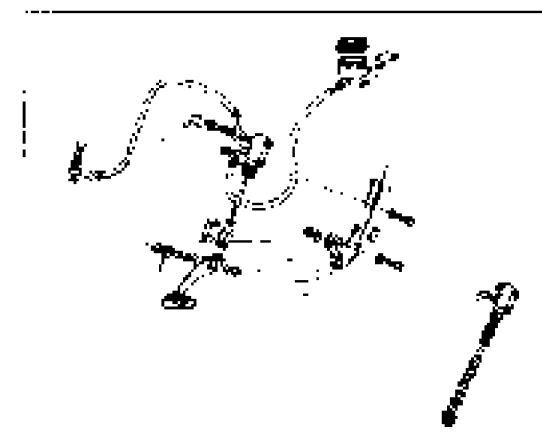
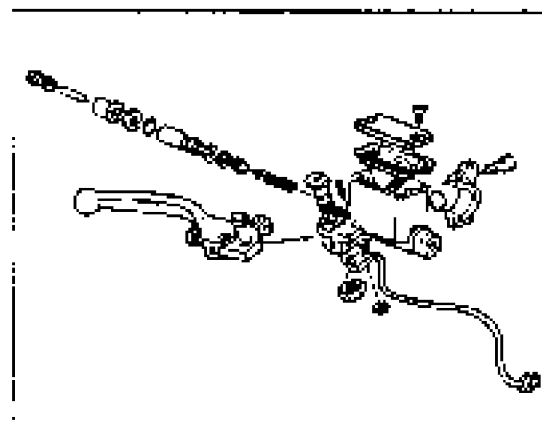
Reparatur der Flüssigkeitspumpe mit dem entsprechenden Werkzeugset.

Überholung der Bremsflüssigkeitspumpe.

Es ist geeignetes Werkzeug für die Bremsflüssigkeitspumpe.

Revision bomba liquido frenos.

Utilice el correcto conjunto de herramientas para la revisión de la bomba de frenos.





FRENI
BRAKES
FREINS
BREMSEN
FRENOS



DISINNESTO FRIZIONE A COMANDO IDRAULICO
HYDRAULIC CONTROL CLUTCH RELEASE
DEBRAYAGE A COMMANDE HYDRAULIQUE
AUSSCHALTEN HYDRAULISCHER KUPPLUNG
DESEMBRAGUE DE ACCIONAMIENTO HIDRAULICO



N



Computational logic	18.5	Hydrogen in the system	18.6
Sequences of processes in a network	18.7	Discharge of hydrogen system fuel	18.7
Reactions of a process in a network	18.8	Control of the combustion of hydrogen	18.8
Control of a process in a network	18.9	Blowdown of the hydrogen system	18.9



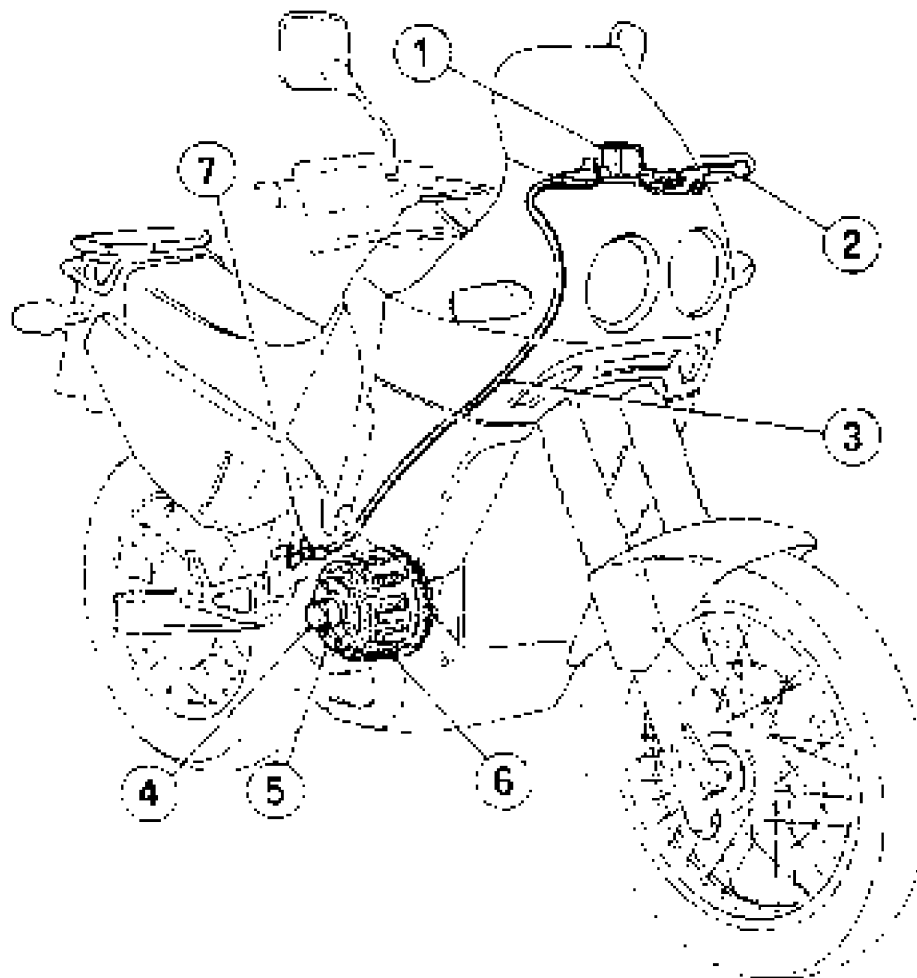


Système de commande hydraulique	N.6	Hydraul. فرمانبرداری	N.6
Adaptage de liquide de freinage	N.7	Adapt. H. de frein. (Berges)	N.7
Éclairage de commande de débrayage	N.8	Éclairage de commande de débrayage	N.8
Éclairage d'installation hydraulique	N.9	Éclairage d'installation hydraulique	N.9



DESEMBRAGUE DE ACCIONAMIENTO HIDRAULICO

Система в лагуне (объект) 1,5
Уровень лагуны (до 100 км) 1,7
Площадь лагуны (до 100 км) 1,7
Площадь лагуны (до 100 км) 1,7
Площадь лагуны (до 100 км) 1,7



Impianto frizione idraulica.

L'impianto idraulico a comando idraulico è composto da un cilindro master e da un cilindro slave, collegati da un cavo idraulico. Il sistema idraulico a comando idraulico è composto da:

- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1. Levero frizione | 5. Cavo idraulico |
| 2. Cilindro master | 6. Cilindro slave |
| 3. Cavo idraulico | 7. Cilindro slave |
| 4. Cilindro slave | |



Poiché il liquido impiegato nel circuito idraulico danneggia la vernice è necessario agire con la massima attenzione durante gli interventi sull'impianto stesso.

Hydraulic clutch system.

The hydraulic clutch system is composed of a master cylinder and a slave cylinder, connected by a hydraulic cable. The hydraulic clutch system is composed of:

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1. Clutch lever | 5. Hydraulic cable |
| 2. Master cylinder | 6. Slave cylinder |
| 3. Hydraulic cable | 7. Slave cylinder |
| 4. Slave cylinder | |



Since the fluid employed inside the hydraulic system can damage the paint, pay the utmost attention during every operation to the system.



DÉBRAYAGE A COMMANDE HYDRAULIQUE AUSSCHALTEN HYDRAULISCHER KUPPLUNG DESEMBRAGUE DE ACCIONAMIENTO HIDRAULICO

Système embrayage hydraulique.

Le circuit hydraulique est composé d'un réservoir, d'une pompe, d'un filtre, d'un distributeur, d'une vanne de réglage de la pression, d'un clapet de retour, d'un clapet de purge et d'un clapet de remplissage.

- | | |
|---------------------|--------------------------|
| 1. Réservoir | 5. Pompe hydraulique |
| 2. Filtre | 6. Clapet de remplissage |
| 3. Vanne de réglage | 7. Clapet de purge |
| 4. Distributeur | 8. Clapet de retour |

● Puisque le liquide employé dans le circuit hydraulique peut endommager la peinture, il faudra opérer avec beaucoup d'attention pendant les interventions sur ce même système.

Hydraulikkupplungssystem.

Das Hydraulikkupplungssystem besteht aus einem Reservoir, einer Pumpe, einem Filter, einem Verteiler, einer Druckeinstellventil, einer Rücklaufventil, einer Ventile zum Entlüften und einer Ventile zum Befüllen.

- | | |
|-------------------|----------------------|
| 1. Reservoir | 5. Pumpe |
| 2. Filter | 6. Befüllventil |
| 3. Einstellventil | 7. Entlüftungsventil |
| 4. Verteiler | 8. Rücklaufventil |

● Da die im Hydraulikkreis angewendete Flüssigkeit den Lack angreift, muß man mit größter Vorsicht bei den Störungsbehebungen auf der Anlage vorgehen.

Sistema embrague hidráulico.

El circuito hidráulico está compuesto por una cámara, una bomba, un filtro, un distribuidor, una válvula de regulación de la presión, una válvula de retorno, una válvula de purga y una válvula de llenado.

- | | |
|--------------------------|-----------------------|
| 1. Cámara | 5. Bomba hidráulica |
| 2. Filtro | 6. Válvula de llenado |
| 3. Válvula de regulación | 7. Válvula de purga |
| 4. Distribuidor | 8. Válvula de retorno |

● Es necesario poner la máxima atención cuando se interviene en el sistema ya que el líquido empleado en el circuito hidráulico estropea la pintura.

DISINNESTO FRIZIONE A COMANDO IDRAULICO
HYDRAULIC CONTROL CLUTCH RELEASE
DEBRAYAGE A COMMANDE HYDRAULIQUE
AUSSCHALTEN HYDRAULISCHER KUPPLUNG
DESEMBRAGUE DE ACCIONAMIENTO HIDRAULICO



Sscarico liquido impianto idraulico.

Scaricare il liquido idraulico dal circuito idraulico, collegando il tubo di 1/2 pol.
(12,7 mm) al tappeto in cui il manubrio è montato e da esso versare il liquido in un
contenitore idoneo a contenere il liquido fuoriuscito durante l'operazione.

Discharge of hydraulic system fluid.

Connettere il tubo idraulico al tappeto in cui il manubrio è montato, collegando il tubo
di 1/2 pol. (12,7 mm).

Scendere il liquido idraulico nel tappeto in cui il manubrio è montato, versando
il liquido in un contenitore idoneo a contenere il liquido fuoriuscito durante l'operazione.

Vidange du liquide de l'installation hydraulique.

Connecter le tube hydraulique au tapis sur lequel le levier est monté, en joignant le tube
de 1/2 pol. (12,7 mm) au tapis. Verser le liquide hydraulique dans le tapis sur lequel
le levier est monté, versant le liquide dans un récipient adéquat.

Abläss der Hydraulikflüssigkeit.

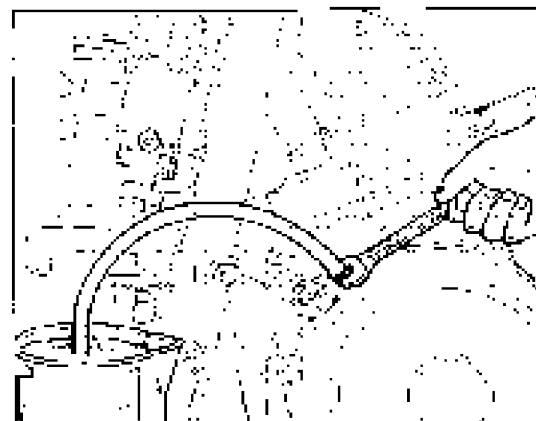
An das Rohrventil der Hydraulikflüssigkeit anschließen, indem man es mit einem 1/2
pol. (12,7 mm) Schlauch verbindet.

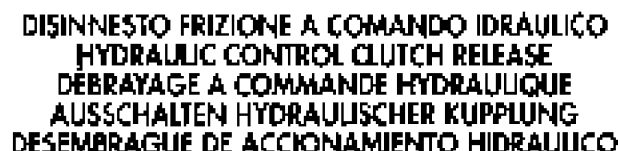
Die Hydraulikflüssigkeit in das Rohrventil ablassen, indem man sie in einen
geeigneten Behälter entleert.

Drenaje líquido sistema hidráulico.

Conectar el tubo hidráulico al tapete en el que se monta el mando de 1/2 pulgada.

Verter el líquido hidráulico en el tapete en el que se monta el dispositivo y deslizarlo al recipiente
adecuado para contener el líquido que se derrama durante la operación.





³ Another interesting consequence of our results is that, for $\alpha = 1$, we have $\lim_{n \rightarrow \infty} \mathbb{E}[\tau_n] = 1$ and $\lim_{n \rightarrow \infty} \text{var}(\tau_n) = 0$.

For the purpose of the present study, the following definitions were used: *liquidity* is the ability of a company to pay its short-term obligations, *profitability* is the ability of a company to generate a profit, and *growth* is the ability of a company to increase its sales and assets.

El et al. | *Compensation of reduced muscle temperature*

Overhaul of the control pump for clutch release.

Due to the order of the problem, $\alpha = 0$ is the unique solution to the system. For every problem, membership mappings are made explicit on the language. Current the mappings are μ_{and} , μ_{or} , μ_{not} , μ_{impl} and μ_{iff} . μ_{and} , μ_{or} , μ_{not} and μ_{iff} are binary. μ_{impl} is ternary and is defined as:

Revision de la pompe de débroyage.

Voluntarily, a person may decide to be a good person to serve society.

Prin urmare, este esențial cunoașterea istoriei și contextului legal de aplicare a legislației, a modului în care s-a aplicat de-a lungul timpului, pentru a putea fi aplicată corect în prezent.

bioRxiv preprint doi: <https://doi.org/10.1101/000000>; this version posted January 1, 2016. The copyright holder for this preprint (which was not certified by peer review) is the author/funder, who has granted bioRxiv a license to display the preprint in perpetuity. It is made available under aCC-BY-NC-ND 4.0 International license.

Überholung der Steuerpumpe I. Kupplungsausschaltung

[illegible]

Declaratory and Prohibitory Acts: 1901, 1902, 1903

Revisión de la bomba de accionamiento desconexión del embrague.

Value is either not destroyed or is destroyed and is then replaced with a new, non-destroyed element.

© 2000 Blackwell Science Ltd *Journal of Internal Medicine* 247: 399–406

Author's address: 1175 St. S. Suite 100, Minneapolis, MN 55402, USA

DISINNESTO FRIZIONE A COMANDO IDRAULICO
HYDRAULIC CONTROL CLUTCH RELEASE
DEBRAYAGE A COMMANDE HYDRAULIQUE
AUSSCHALTEN HYDRAULISCHER KUPPLUNG
DESEMBRAGUE DE ACCIONAMIENTO HIDRAULICO



Spurgo impianto idraulico

Lo spurgo dell'impianto idraulico deve essere eseguito con la massima cura, in modo da evitare l'ingresso di aria nel circuito.

Per l'installazione dell'impianto idraulico, vedere le istruzioni di montaggio e le avvertenze riportate nella sezione "Avvertenze" del manuale di istruzioni.

Se viene installato il sistema idraulico con un impianto di aspirazione, assicurarsi che il sistema idraulico sia completo e che non ci siano perdite. La perdita di liquido idraulico può compromettere il funzionamento dell'impianto idraulico.

Bleeding of the hydraulic system.

Sealing the hydraulic system is a very delicate operation. It must be done with the greatest care, in order to avoid the entry of air into the circuit.

For the installation of the hydraulic system, see the instructions for assembly and the warnings in the "Warnings" section of the instruction manual.

If the hydraulic system is installed with a suction system, ensure that the hydraulic system is complete and that there are no leaks. The loss of hydraulic fluid can compromise the operation of the hydraulic system.

Check the hydraulic system for leaks and ensure that the pump is filled with the correct fluid.

Event de l'installation hydraulique.

Le montage du système hydraulique doit être effectué avec la plus grande attention.

Pour l'installation :

• voir les instructions de montage et les avertissements de la section "Avertissements" du manuel d'instructions.

Si le système hydraulique est installé avec une aspiration, s'assurer que le système hydraulique est complet et qu'il n'y a pas de fuites.

La perte de liquide hydraulique peut compromettre le fonctionnement de l'impianto idraulico.

La perte de liquide hydraulique peut compromettre le fonctionnement de l'impianto idraulico.

Entlüftung der Hydraulikanlage.

Die Entlüftung der Hydraulikanlage ist eine sehr empfindliche Operation, die mit größter Sorgfalt durchgeführt werden muss.

Für die Installation der Hydraulikanlage siehe die Montageanleitung.

Wenn die Hydraulikanlage mit einer Sauganlage verbunden ist, sicherstellen, dass die Hydraulikanlage vollständig ist und dass es keine Lecks gibt.

Die Verluste von Hydraulikflüssigkeit können den Betrieb der Hydraulikanlage beeinträchtigen.

Die Verluste von Hydraulikflüssigkeit können den Betrieb der Hydraulikanlage beeinträchtigen.

Purga del sistema hidráulico.

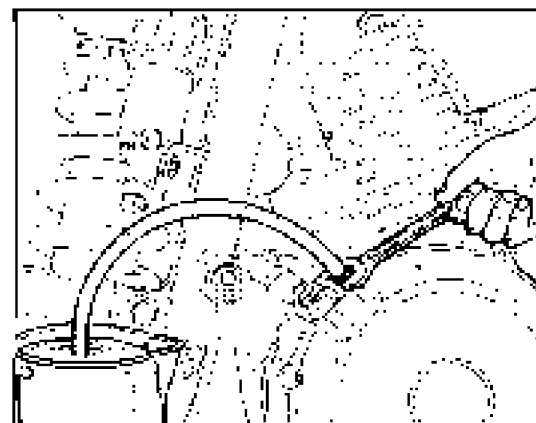
La purga del sistema hidráulico es una operación muy delicada que debe ser realizada con la máxima atención.

Para la instalación del sistema hidráulico, ver las instrucciones de montaje.

Si el sistema hidráulico se instala con una aspiración, asegurarse de que el sistema hidráulico es completo y que no hay fugas.

La pérdida de líquido hidráulico puede comprometer el funcionamiento del sistema hidráulico.

La pérdida de líquido hidráulico puede comprometer el funcionamiento del sistema hidráulico.





DISINNESTO FRIZIONE A COMANDO IDRAULICO
HYDRAULIC CONTROL CLUTCH RELEASE
DEBRAYAGE A COMMANDE HYDRAULIQUE
AUSSCHALTEN HYDRAULISCHER KUPPLUNG
DESEMBRAGUE DE ACCIONAMIENTO HIDRAULICO

|||||



CARBURATORE
CARBURETOR
CARBURATEUR
VERGASER
CARBURADOR



HONDA



◆ ◆ ◆ ◆ ◆

MIKUNI SE POST DB - 8 / 48
$$\begin{array}{c} \text{O} \\ \parallel \\ \text{H}_2\text{C}-\text{C}-\text{CH}_2 \\ | \quad | \\ \text{H} \quad \text{H} \end{array}$$

MIKUNI SE 605T 38 - B 148

[illegible]



Schema étalonage carburateur.

DESCRIPTION[illegible]

MIKUNI SE BOST 38 - B 14B

$$\begin{aligned} & \frac{\partial}{\partial t} \left(\frac{1}{2} \rho v^2 \right) + \nabla \cdot (\rho v \otimes v) \\ &= -\nabla \cdot (\rho v \otimes u) - \nabla \cdot (\rho u \otimes v) \\ &\quad - \nabla \cdot (\rho u \otimes u) - \nabla \cdot (\rho v \otimes v) \\ &\quad - \nabla \cdot (\rho u \otimes w) - \nabla \cdot (\rho w \otimes u) \\ &\quad - \nabla \cdot (\rho v \otimes w) - \nabla \cdot (\rho w \otimes v) \\ &\quad - \nabla \cdot (\rho w \otimes w) \end{aligned}$$

Eichkarte des Vergasers.

BESCHREIBUNG

[illegible]

MIKUNI SE BOOST 38 - B 148

[illegible]

Ficha para la regulación del carburador.

DESCRIPCION

Variable	Mean	SD	Min	Max
Age (years)	37.1	10.1	18	65
Gender (male)	0.5	0.5	0	1
Marital status (married)	0.6	0.5	0	1
Education (years)	12.5	2.5	8	16
Income (€1000/month)	1.5	0.5	0.5	2.5
Health status (good)	0.7	0.5	0	1
Smoking status (nonsmoker)	0.6	0.5	0	1
Alcohol consumption (no)	0.7	0.5	0	1
Exercise frequency (regular)	0.4	0.5	0	1
Stress level (low)	0.5	0.5	0	1
Family size (small)	0.6	0.5	0	1
Work satisfaction (high)	0.5	0.5	0	1
Health insurance (yes)	0.9	0.3	0	1
Living alone (no)	0.7	0.5	0	1
Religious belief (strong)	0.4	0.5	0	1
Political participation (active)	0.3	0.5	0	1
Volunteering (yes)	0.2	0.4	0	1
Travel frequency (often)	0.4	0.5	0	1
Home ownership (owned)	0.8	0.4	0	1
Language spoken (English)	0.6	0.5	0	1
Internet usage (daily)	0.7	0.4	0	1
Car ownership (yes)	0.9	0.3	0	1
Pet ownership (yes)	0.5	0.5	0	1
Neighborhood safety (safe)	0.8	0.3	0	1
Local government support (high)	0.6	0.5	0	1
Community involvement (active)	0.4	0.5	0	1
Local business patronage (yes)	0.7	0.4	0	1
Local government transparency (high)	0.5	0.5	0	1
Local government responsiveness (high)	0.6	0.5	0	1
Local government accountability (high)	0.7	0.4	0	1
Local government effectiveness (high)	0.8	0.3	0	1
Local government efficiency (high)	0.9	0.2	0	1
Local government integrity (high)	0.8	0.3	0	1
Local government honesty (high)	0.9	0.2	0	1
Local government fairness (high)	0.8	0.3	0	1
Local government openness (high)	0.7	0.4	0	1
Local government communication (high)	0.6	0.5	0	1
Local government participation (high)	0.5	0.5	0	1
Local government collaboration (high)	0.4	0.5	0	1
Local government partnership (high)	0.3	0.5	0	1
Local government engagement (high)	0.2	0.4	0	1
Local government involvement (high)	0.1	0.3	0	1
Local government support (high)	0.0	0.2	0	1
Local government assistance (high)	0.0	0.1	0	1
Local government help (high)	0.0	0.1	0	1
Local government aid (high)	0.0	0.1	0	1
Local government service (high)	0.0	0.1	0	1
Local government provision (high)	0.0	0.1	0	1
Local government supply (high)	0.0	0.1	0	1
Local government delivery (high)	0.0	0.1	0	1
Local government distribution (high)	0.0	0.1	0	1
Local government allocation (high)	0.0	0.1	0	1
Local government assignment (high)	0.0	0.1	0	1
Local government designation (high)	0.0	0.1	0	1
Local government nomination (high)	0.0	0.1	0	1
Local government recommendation (high)	0.0	0.1	0	1
Local government suggestion (high)	0.0	0.1	0	1
Local government proposal (high)	0.0	0.1	0	1
Local government initiative (high)	0.0	0.1	0	1
Local government action (high)	0.0	0.1	0	1
Local government step (high)	0.0	0.1	0	1
Local government measure (high)	0.0	0.1	0	1
Local government action (high)	0.0	0.1	0	1
Local government step (high)	0.0	0.1	0	1
Local government measure (high)	0.0	0.1	0	1
Local government action (high)	0.0	0.1	0	1
Local government step (high)	0.0	0.1	0	1
Local government measure (high)	0.0	0.1	0	1
Local government action (high)	0.0	0.1	0	1
Local government step (high)	0.0	0.1	0	1
Local government measure (high)	0.0	0.1	0	1
Local government action (high)	0.0	0.1	0	1
Local government step (high)	0.0	0.1	0	1
Local government measure (high)	0.0	0.1	0	1
Local government action (high)	0.0	0.1	0	1
Local government step (high)	0.0	0.1	0	1
Local government measure (high)	0.0	0.1	0	1
Local government action (high)	0.0	0.1	0	1
Local government step (high)	0.0	0.1	0	1
Local government measure (high)	0.0	0.1	0	1
Local government action (high)	0.0	0.1	0	

MIKUNI SE BOST 38 - B 148

$$\begin{array}{c} \text{O}_2 \\ \downarrow \\ \text{SO}_2 + \text{CO}_2 \\ \downarrow \\ \text{H}_2\text{O} \\ \downarrow \\ \text{CH}_4 + \text{C}_2\text{H}_6 + \text{C}_3\text{H}_8 + \dots \end{array}$$



COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENTE
PAIRES DE TORSION



XXXXXX





COPPIE DI SERRAGGIO

MOTORE

APPLICAZIONE	NOTE	FILETTATURA	N.m.	Kgm	Libbra/Piede
Dadi teste (1a coppia avviamento)	Grasso GR 33-FD	10x1,5	14,7	1,3	10,8
Dadi teste (2a coppia avviamento)	Grasso GR 33-FD	10x1,5	29,4	3	21,7
Dadi teste (finale)	Grasso GR 33-FD	10x1,5	41,7	4,2	30,7
Viti biella	Lubrificare	10x1	(1)	(1)	(1)
Dado ingranaggio albero motore		22x1	107,8÷117,7	11÷12	78,5÷86,8
Dado rotore a termatore	Loctite 242	20x1	175,5÷185,3	18÷19	130,2÷137,4
Dado tamburo frizione		20x1	137,3÷147,1	14÷15	101,2÷108,5
Dado ingranaggio albero motore distribuzione		14x1	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Ghiera pulegge distribuzione su rimovio		15x1	55,8÷63,7	6÷6,5	43,4÷47
Ghiera pulegge distribuzione su testa		15x1	55,8÷73,5	7÷7,5	50,6÷54,2
Dado ingranaggio pompa olio	Loctite 242	8x1	12,7÷14,7	1,2÷1,5	9,4÷10,8
Candela di accensione		12x1,25	19,8÷29,4	2÷3	14,5÷21,7
Vite posizionamento tamburo cambio		16x1,5	29,4÷34,3	3÷3,5	21,7÷25,3
Vite carter pompa frizione	Loctite 510	8x1,25	29,4÷33,3	3÷3,4	21,7÷24,6
Dado collettore asp		8x1,25	22,6÷24,5	2,3÷2,5	16,6÷18,1
Dado flangia statore		8x1,25	22,6÷24,5	2,3÷2,5	16,6÷18,1
Ghiera passacavo alternatore		22x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Viti flangia porta valvole	Loctite 601	6x1	7,8÷9,8	0,8÷1	5,8÷7,2
Viti pastiglie ferma cuscinghi cambio	Loctite 222	6x1	7,8÷9,8	0,8÷1	5,8÷7,2
Tappo by-pass	Loctite 222	18x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Tappo passacavo accensione	Loctite 222	22x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Prigionieri testa	Loctite 222	10x1,5	(2)	(2)	(2)
Prigionieri flangia aspirazione e scarico	Loctite 222	8x1,25	(2)	(2)	(2)
Nipoli filtro olio	Loctite 222	16x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Tappo scarico olio		22x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Interruttore spia folle		8x1	4,9÷5,8	0,5÷0,7	3,6÷5
Tappo raccolta filtro a rete	Loctite 648 BV	12x1	22,6÷24,5	2,3÷2,5	16,6÷18,1
Filtro olio a rete		22x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Filtro olio a cartuccia		18x1,5	14,7÷19,6	1,5÷2	10,8÷14,4
Cappellotto sfiato		40x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Viti ferma statore alternatore	Loctite 222	6x1	7,8÷9,8	0,8÷1	5,8÷7,2
Tappo raccolta pompa olio	Loctite 648 BV	10x1,5	7,8÷9,8	0,8÷1	5,8÷7,2
Viti pompa ingranaggio crasso avviamento	Loctite 222	6x1	7,8÷9,8	0,8÷1	5,8÷7,2
Viti pompa pompa olio		8x1,25	22,6÷24,5	2,3÷2,5	16,6÷18,1
Viti sensore accensione		5x1,8	4,9÷5,8	0,4÷0,5	2,9÷4,3
Pressostato		10x1	22,6÷24,5	2,3÷2,5	16,6÷18,1
Nipoli radiatore	Loctite 222	14x1,5	19,6÷24,5	2÷2,5	16,6÷18,1
NOTA - Dove non diversamente indicato		5x0,8	3,3÷5,9	0,4÷0,5	2,9÷4,3
coppie di serraggio standard		6x1	7,8÷9,8	0,8÷1	5,8÷7,2
per la seguente filettatura:		8x1,25	22,6÷24,5	2,3÷2,5	16,6÷18,1
		10x1,5	34,3÷37,2	3,5÷3,8	25,3÷27,5
		12x1,75	52÷56,9	5,3÷5,8	38,3÷41,9

(1) 1a coppia avviamento: 2 Kgm
2a coppia avviamento: 3 Kgm
3a coppia avviamento: 5,75 Kgm

(2) in balatura (con attrezzo)



TELAIO

APPLICAZIONE	FILETTATURA	N.m.	Kgm	Libbra/Piede
Vite fissaggio telaio strumenti	M5x1,25	24,5-29,4	2,5-3	16-21,7
Vite fissaggio telaio posteriore	M5x1,25	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Vite fissaggio culla anteriore	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Vite fissaggio inferiore posteriore motore	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Vite fissaggio art. inferiore al traversino	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Vite fissaggio culla	M6x1,25	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Vite fissaggio supporto posteriore motore	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Vite fissaggio superiore anteriore motore	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Vite fissaggio superiore predella al telaio	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Vite fissaggio supporto pedana	M2x1,25	24,5-29,4	2,5-3	16-21,7
Dado fissaggio pedana passeggero	M10x1,5	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Dado fissaggio perno ruota catena	M8x1,25	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Dado per vite gamma laterale	M10x1,5	24,5-29,4	2,5-3	16-21,7
Vite fissaggio paramotore	M6x1	9,8-11,7	1-1,2	7,2-8,6
Vite fissaggio porta pacchi	M6x1	9,8-11,7	1-1,2	7,2-8,6
Vite fissaggio interruttore stop	M2x0,4	0,9-1,6	0,1-0,2	0,7-1,1
Vite fissaggio pompa	M6x1	9,8-11,7	1-1,2	7,2-8,6
Vite fissaggio coprichiavini gas	M4x0,7	0,9-1,6	0,1-0,2	0,7-1,1
Vite fiss. copert. serb. olio freno e frizione	M4x0,7	1,3-2,9	0,2-0,3	1,4-2,1
Bocchetone olio tubo frizione	M10x1	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Bocchetone olio tubo freno ant. e post.	M10x1	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Vite fissaggio cavalletto freno e frizione	M5x0,4	3,8-7,5	0,5-0,6	4,3-5,7
Dado fissaggio perno di sterzo	M24x1	78,4-88,2	8-9	57,9-65,1
Vite fissaggio base di sterzo	M6x1	13,7-16,7	1,4-1,6	10,1-11,5
Vite fissaggio testa alla aste	M6x1,25	23,5-25,6	2,4-2,5	17,3-18,8
Vite fissaggio perno di sterzo	M8x1,25	23,5-25,6	2,4-2,5	17,3-18,8
Vite fissaggio di morsetto manubrio	M8x1,25	23,5-25,6	2,4-2,5	17,3-18,8
Vite fissaggio perno ruota sugli steli forcella	M6x1	5,8-7,8	0,6-0,8	4,3-5,7
Dado per perno forcellone	M14x1,5	78,4-88,2	8-9	57,9-65,1
Vite fissaggio della forcellone	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Vite fissaggio della bilanciere	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Vite fissaggio ammortizzatore-telaio	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Vite fissaggio ammortizzatore-bilanciere	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Vite fissaggio della telaio	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Vite fissaggio carenatura al supporto	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vite fissaggio parafranca	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vite fissaggio carenatura al cuspino	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vite fissaggio carenatura al serbatoio	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vite fissaggio parafranco	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vite fissaggio centrale pannelli D1-S1	M5x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vite fissaggio anteriore protezione	M5x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vite fissaggio posteriore protezione	M5x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vite fissaggio staffa portaterga	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vite fissaggio copri cerniera	M5x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vite fiss. copertura interruttore accensione	M5x0,8	1,3-2,9	0,2-0,3	1,4-2,1
Vite fissaggio piastra ingoldimento	M6x1	9,8-11,7	1-1,2	7,2-8,6
Vite fissaggio piastra sul forcellone	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vite fissaggio inferiore taglio	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6



COPPIE DI SERRAGGIO

APPLICAZIONE	FILETTATURA	N.m.	Kgm	Libbra/Piede
Vite fissaggio superiore leggio	M5x1	3,0÷4,9	0,4÷0,6	2,9÷3,6
Vite fissaggio copertina	M5x0,8	1,0÷2,9	0,2÷0,3	1,4÷2,1
Dado fissaggio superiore bilario	M5x0,8	4,9÷5,8	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Vite fissaggio commutatore	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Dado fissaggio commutatore	M6x1	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Vite fissaggio connettore relé	M5x0,8	2,9÷3,9	0,3÷0,4	2,1÷2,9
Vite fissaggio superiore supporto relé	M8x1	11,7÷13,7	1,2÷1,4	8,6÷10,1
Vite fissaggio presa d'aria	M5x0,8	3,0÷4,0	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Nippoli raggi ruote	M4,07x0,75	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Vite fissaggio dischi freni	M8x1,25	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Vite bloccaggio penna anteriore	M10x1,5	53,7÷68,6	5,5÷7	47÷50,6
Vite fissaggio superiore pinza freno anteriore	M8x1	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Vite fissaggio inferiore pinza freno anteriore	M8x1	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Vite fissaggio corona	M10x1,25	56,8÷63,7	5÷6,5	43,4÷47
Perno ruota posteriore	M16x1,5	53,3÷88,2	5,5÷9	61,5÷95,1
Dado fissaggio plancia strument	M4x0,7	2,9÷4,9	0,3÷0,5	2,1÷3,6
Dado fissaggio ghiera	M8x1,25	13,7÷17,6	1,4÷1,6	10÷13
Vite fissaggio protezione n. lamiera	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Vite fissaggio protezione n. filo	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Vite fissaggio silenziatore	M8x1,25	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Fascetta fissaggio silenziatore	M8	11,7÷14,7	1,2÷1,5	8,6÷10,1
Vite fissaggio regolatore	M6x1	4,9÷5,8	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Vite fissaggio supporto radiatore	M8x1	11,7÷13,7	1,2÷1,4	8,6÷10,1
NOTA - Dove non diversamente indicato	5x0,8	4,9÷6,8	0,5÷0,7	3,6÷5
coppie di serraggio standard	6x1	8,8÷9,8	0,9÷1	6,5÷7,2
per le seguenti filettature.	Rx1/25	21,5÷23,5	2,2÷2,4	15,8÷17,3

 Serrare tutti i dadi e le viti alla corretta coppia di serraggio facendo uso di una chiave dinamometrica. Una vite o un dado, se insufficientemente serrati, possono danneggiarsi o allentarsi completamente con conseguente danno per il motociclista o ferire il motociclista. Una vite o un dado serrato oltre il valore di coppia max. consentiti possono danneggiarsi, spaccarsi o rompersi e quindi allentarsi completamente. La tabella elenca le coppie di serraggio delle principali viti e dei dadi in relazione al diametro delle filettature, al passo ed allo specifico impiego. Tutti questi valori sono per impiego con filettature pulite con solvente.



ENGINE

USE	NOTE	THREADING	N.m.	Kgm	LB/FT
Head nuts (approach 1st torque)	Grasso GR 33-FD	10x1.5	14,7	1,5	10,8
Head nuts (approach 2nd torque)	Grasso GR 33-FD	10x1.5	29,4	3	21,7
Head nuts (final)	Grasso GR 33-FD	10x1.5	41,2	4,2	30,3
Connecting rod screws	Lubricate	10x1	(1)	(1)	(1)
Crank shaft gear nut		22x1	107,9÷117,7	11÷12	79,5÷86,6
Alternator rotor nut	Loctite 242	20x1	176,5÷186,2	14÷19	130,2÷137,4
Clutch drum nut		20x1	137,3÷147,1	14÷15	101,2÷108,5
Timing transmission shaft gear nut		14x1	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Timing pulley ring nut on transmission		15x1	59,0÷63,7	6÷6,5	43,4÷47
Timing pulleys pins nut on the head		15x1	68,6÷73,5	7÷7,5	50,6÷54,2
Oil pump gear nut	Loctite 242	8x1	12,7÷14,7	1,3÷1,5	9,4÷10,9
Ignitor plug		12x1,25	19,6÷29,4	2÷3	14,5÷21,7
Gearbox drum screw		16x1,5	20,4÷34,3	3÷3,5	21,7÷25,3
Control cap screw	Loctite 510	8x1,25	29,4÷33,3	3÷3,4	21,7÷24,6
Inlet manifold nut		8x1,25	22,6÷24,5	2,3÷2,5	16,6÷18,1
Exhaust bracket nut		8x1,25	22,6÷24,5	2,3÷2,5	16,6÷18,1
Alternator fan leading nut		22x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Flywheel bracket screw	Loctite 601	6x1	7,8÷9,6	0,8÷1	5,8÷7,2
Transmission bearings plate screw	Loctite 222	6x1	7,8÷9,6	0,8÷1	5,8÷7,2
By pass plug	Loctite 222	16x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Ignitor cable plug	Loctite 222	22x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Head stud bolt	Loctite 222	10x1,5	(2)	(2)	(2)
Inlet/exhaust bracket stud	Loctite 222	8x1,25	(2)	(2)	(2)
Oil filter nipple	Loctite 222	16x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Oil drain plug		22x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Idle warn. light switch	Loctite 548 BV	8x1	4,9÷5,6	0,5÷0,7	3,6÷5
Gauge filler pipe plug		12x1	22,6÷24,5	2,3÷2,5	16,6÷18,1
Nut oil filter		22x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Cartage oil filter		16x1,5	14,7÷19,6	1,5÷2	10,8÷14,4
Breather cap		40x1,5	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Alternator stator fastening screws	Loctite 222	6x1	7,8÷9,6	0,8÷1	5,8÷7,2
Oil pump pipe plug	Loctite 518 BV	10x1,5	7,8÷9,6	0,8÷1	5,8÷7,2
Starting gear pin screws	Loctite 222	6x1	7,8÷9,6	0,8÷1	5,8÷7,2
Oil pump screws		8x1,25	22,6÷24,5	2,3÷2,5	16,6÷18,1
Ignitor sensor screws		5x0,8	3,9÷5,9	0,4÷0,8	2,9÷4,3
Pressure switch		10x1	22,6÷24,5	2,3÷2,5	16,6÷18,1
Radiator nipples	Loctite 222	14x1,5	11,6÷24,5	2÷2,5	16,6÷18,1
NOTE - If not otherwise specified, standard tightening torques for the following thread:		5x0,8	3,9÷5,9	0,4÷0,6	2,9÷4,3
		8x1	7,8÷9,6	0,8÷1	5,8÷7,2
		8x1,25	22,6÷24,5	2,3÷2,5	16,6÷18,1
		10x1,5	34,3÷37,2	3,5÷3,9	25,3÷27,5
		12x1,75	52÷56,9	5,3÷5,8	38,2÷41,9

(1) 1st torque : 2 Kgm
2nd torque : 3 Kgm
3rd torque : 0,75 Kgm

(2) Full heat (with special tool)



TORQUE WRENCH SETTINGS

FRAME

USE	THREADING	N.m.	Kgm	LB/FT
Instrument laying fixing screw	M8x1,25	24,5÷29,4	2,5÷3	18÷21,7
Rear frame fixing screw	M8x1,25	29,4÷34,3	3÷3,5	21,7÷25,3
Front cracks fixing screw	M10x1,5	49÷53,9	5÷5,5	36,1÷39,7
Engine rear cover fixing screw	M10x1,5	49÷53,9	5÷5,5	36,1÷39,7
Cylinder front fixing screw to traverse	M10x1,5	49÷53,9	5÷5,5	36,1÷39,7
Cradle fixing screw	M8x1,25	29,4÷34,3	3÷3,5	21,7÷25,3
Engine rear support fixing screw	M10x1,5	49÷53,9	5÷5,5	36,1÷39,7
Engine upper front fixing screw	M10x1,5	49÷53,9	5÷5,5	36,1÷39,7
Upper ball fixing screw on frame	M10x1,5	49÷53,9	5÷5,5	36,1÷39,7
Footboard support fixing screw	M8x1,25	24,5÷29,4	2,5÷3	18÷21,7
Passenger footboard fixing screw	M10x1,5	29,4÷49	3÷5	21,7÷36,1
Fixing nut for chain roll on	M8x1,25	29,4÷34,3	3÷3,5	21,7÷25,3
Nut for side leg screw	M10x1,5	24,5÷29,4	2,5÷3	18÷21,7
Engine guard fixing screw	M6x1	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Rack fixing screw	M6x1	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Stop switch fixing screw	M2x0,4	0,9÷1,8	0,1÷0,2	0,7÷1,4
Screw pump cover	M6x1	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Throttle cover fixing screw	M4x0,7	0,9÷1,8	0,1÷0,2	0,7÷1,4
Fixing screw of clutch and brake oil tank cover	M4x0,7	1,9÷2,9	0,2÷0,3	1,4÷2,1
Clutch pipe oil union	M10x1	29,4÷34,3	3÷3,5	21,7÷25,3
Front and rear brake oil union	M10x1	29,4÷34,3	3÷3,5	21,7÷25,3
Clutch and brake olevs fixing screw	M5x0,1	5,8÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,7
Nut tightening steering pin	M24x1	70,4÷80,2	8÷9	57,9÷65,1
Steering base fixing screw	M6x1	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,5
Steering head nut	M8x1,25	23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,6
Screw tightening steering pin	M8x1,25	23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,6
Handlebar clamp screws	M8x1,25	23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,6
Screw tightening front wheel pin on fork stems	M6x1	5,8÷7,8	0,6÷0,8	4,3÷5,7
Nut tightening rear fork pin	M14x1,5	75,4÷88,2	8÷9	57,8÷65,1
Fork rod fixing screw	M12x1,75	41,2÷44,1	4,2÷4,5	30,3÷32,5
Rockers-arm rod fixing screw	M12x1,75	41,2÷44,1	4,2÷4,5	30,3÷32,5
Front/schock absorber fixing screw	M12x1,75	41,2÷44,1	4,2÷4,5	30,3÷32,5
Rockers-arm/schock absorber fixing screw	M12x1,75	41,2÷44,1	4,2÷4,5	30,3÷32,5
Frame/rod fixing screw	M12x1,75	41,2÷44,1	4,2÷4,5	30,3÷32,5
Streamlining fixing screw to support	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Windshield fixing screw	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Streamlining fixing screw to dome	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Streamlining fixing screw to tank	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Cover fixing screw	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Right and left knob central fixing screw	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Guard front fixing screw	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Guard rear fixing screw	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Plate holder bracket fixing screw	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Chair cover fixing screw	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Ignition switch cover fixing screw	M5x0,8	1,9÷2,9	0,2÷0,3	1,4÷2,1
Suffering plate fixing screw	M6x1	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Rockers-arm guard fixing screw	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Dome lower fixing screw	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6



USE	THREADING	N.m.	Kgm	LB/FT
Down upper fixing screw	M6x1	3,3±1,9	0,4±0,5	2,9±3,6
Down fixing screw	M5x0,8	1,9±2,9	0,2±0,3	1,4±2,1
Twin-beam upper fixing nut	M5x0,8	4,9±5,8	0,5±0,6	3,6±4,3
Commutator fixing screw	M6x0,8	3,9±4,9	0,4±0,5	2,9±3,6
Commutator fixing nut	M6x1	9,8±11,7	1±1,2	7,2±8,6
Reay connector fixing screw	M5x0,8	2,9±3,9	0,3±0,4	2,1±2,9
Reay support upper fixing screw	M6x1	11,7±13,7	1,2±1,4	8,6±10,1
Air intake fixing screw	M5x0,8	3,9±4,9	0,4±0,5	2,9±3,6
Wheel spoke nipple	M4,07x0,75	0,9±1,9	0,4±0,5	2,0±3,6
Disc fixing screw	M8x1,25	39,2±44,1	4±4,6	28,9±32,5
Front axle fixing screw	M10x1,5	60,7±68,5	6,5±7	47±50,6
Front caliper upper fixing screw	M8x1	39,2±44,1	4±4,6	28,9±32,5
Front caliper lower fixing screw	M8x1	39,2±44,1	4±4,6	28,9±32,5
Ping gear fixing screw	M10x1,25	50,8±61,7	6±6,6	40,4±47
Rear wheel axle	M10x1,5	80,3±88,2	8,5±9	61,5±65,1
Dashboard fixing nut	M4x0,7	2,9±4,9	0,3±0,5	2,1±3,6
Ping nut fixing nut	M8x1,25	13,7±17,6	1,4±1,6	10±13
Plate guard fixing nut	M5x0,8	3,9±4,9	0,4±0,5	2,9±3,6
Wire guard fixing screw	M5x0,8	3,9±4,9	0,4±0,5	2,9±3,6
Muffler fixing screw	M8x1,25	9,8±11,7	1±1,2	7,2±8,6
Muffler fixing strap	M8	11,7±14,7	1,2±1,6	8,6±10,8
Regulator fixing screw	M6x1	4,9±5,8	0,5±0,6	3,6±4,3
Radiator support fixing screw	M6x1	11,7±13,7	1,2±1,4	8,6±10,1
NOTE - If not otherwise specified, standard tightening torques for the following thread.	5x0,8	4,9±6,8	0,5±0,7	3,6±5
	5x1	5,8±9,8	0,9±1	6,5±12,2
	6x1,25	21,5±23,5	2,2±2,4	15,6±17,3



Lock all nuts and screws at the correct locking torque, using a dynamometric wrench.

A screw or nut when incorrectly locked, can be damaged or broken completely, with subsequent damage to the bike and injuries to the rider. A screw or nut locked over the prescribed wrench torque setting can be damaged, have the thread broken or cut down, therefore loosening completely. Above table states the list of torque wrench settings for main screws and nuts, in connection with the thread diameter, pitch and specific use.

All these figures have to be applied to threads cleaned with solvent.



COUPLES DE SERRAGE

MOTEUR

APPLICATION	NOTE	FILETAGE	N.m.	Kgm	LB/FT
Formant têtes (tête couple-approcher)	Grasso GR 33-FD	10x1,5	14,7	1,5	10,8
Ecrous têtes (tête couple-approcher)	Grasso GR 33-FD	10x1,5	29,4	3	21,7
Formant têtes (fin)	Grasso GR 33-FD	10x1,5	41,2	4,2	30,0
Vis bride	Lubrifiants	10x1	(1)	(1)	(1)
Ecrou engrenage arbre moteur		22x1	107,9-117,7	11-12	79,5-86,8
Ecrou rotor alternateur	Loctite 242	20x1	176,5-186,3	18-19	130,2-137,4
Ecrou tambour embrayage		20x1	137,3-147,1	14-15	101,2-108,5
Ecrou engrenage arbre de mise à distribution		14x1	38,2-44,1	4-4,5	28,0-32,5
Embaut poulies distribution sur renvoi		15x1	58,6-60,7	6-6,5	43,4-47
Embaut poulies distribution sur arbre		15x1	69,6-73,5	7-7,5	50,6-54,2
Ecrou engrenage pompe à huile	Loctite 242	8x1	12,7-14,7	1,3-1,5	9,4-10,8
Bougie de démarrage		12x1,25	19,6-20,4	2-3	14,5-21,7
Vis pressurément tambour boîte des vitesses		16x1,5	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Vis cloche embrayage	Loctite 510	8x1,25	20,4-33,3	3-3,4	21,7-24,6
Ecrou collecteur d'aspiration		8x1,25	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Ecrou bride d'échappement		8x1,25	27,0-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Carter passa-cables alternateur	22x1,5	39,2-44,1	1-4,5	28,0-32,5	
Vis bride porte volant	Loctite 601	6x1	7,8-9,8	0,8-1	5,8-7,2
Vis plaques brér coussinets boîte de vitesses	Loctite 222	6x1	7,8-9,8	0,8-1	5,8-7,2
Bouchon by-pass	Loctite 222	18x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Bouchon capot d'allumage	Loctite 222	22x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Pressoirs tête	Loctite 222	10x1,5	(2)	(2)	(2)
Pressoirs tête d'aspiration et d'échappement	Loctite 222	8x1,25	(2)	(2)	(2)
Nipple 1ère huile	Loctite 222	10x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Bouchon vidange huile		22x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Interrupteur témoin point mort		8x1	4,9-5,8	0,5-0,7	3,6-5
Bouchon conduite laines	Loctite 648 BV	12x1	22,5-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Filtre huile à réseau		22x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Filtre huile à canouche		16x1,5	14,7-19,6	1,5-2	10,8-14,4
Capuchon d'évent		40x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Vis de fixation stator alternateur	Loctite 222	6x1	7,8-9,8	0,8-1	5,8-7,2
Bouchon conduite pompe à huile	Loctite 648 BV	10x1,5	7,8-9,8	0,8-1	5,8-7,2
Vis tourillon galopin allumage	Loctite 222	6x1	7,8-9,8	0,8-1	5,8-7,2
Vis corps pompe huile		8x1,25	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Vis capteurs d'allumage		5x0,8	3,9-5,9	0,4-0,6	2,9-4,3
Pressostat		10x1	27,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Nippes du radiateur	Loctite 222	14x1,5	10,6-24,5	2-2,5	16,6-18,1
NOTE - Sinon différemment spécifié, couples de serrage standard pour les filetages suivants:		5x0,8	3,9-5,9	0,4-0,6	2,9-4,3
		6x1	7,8-9,8	0,8-1	5,8-7,2
		8x1,25	22,5-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
		10x1,5	34,3-37,2	3,5-3,8	25,3-27,5
		12x1,75	52-56,0	5,3-5,8	38,3-41,9

(1) 1ère couple de serrage: 1,2 Kgm
 2ème couple de serrage: 3 Kgm
 3ème couple de serrage: 6,75 Kgm

(2) Tout contre (par l'outil spécial)



CADRE

APPLICATION	FILETAGE	N.m.	Kgm	LB/FT
Vis de fixation cadre instruments	M6x1,25	24,5-29,4	2,5-3	18-21,7
Vis fixation cadre arrière	M6x1,25	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Vis fixation berceau avant	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Vis fixation inférieure et postérieure moteur	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Vis fixation antérieure cylindre à la traverse	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Vis fixation berceau	M8x1,25	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Vis fixation support arrière moteur	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Vis fixation support avant moteur	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Vis fixation bretelle au cadre	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Vis fixation support marchepied	M8x1,25	24,5-29,4	2,5-3	18-21,7
Ecrou fixation marchepied passager	M10x1,5	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Ecrou fixation pivot rotule chaîne	M6x1,25	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Ecrou pour vis tige laterale	M10x1,5	24,5-29,4	2,5-3	18-21,7
Vis fixation protection moteur	M6x1	9,8-11,7	1-1,2	7,2-8,6
Vis fixation amortisseurs	M6x1	9,8-11,7	1-1,2	7,2-8,6
Vis fixation interrupteur arrêt	M2x0,4	0,9-1,8	0,1-0,2	0,7-1,4
Vis de fixage couvercle pompe	M6x1	9,8-11,7	1-1,2	7,2-8,6
Vis fixation couvercle poignée des gaz	M4x0,7	0,9-1,8	0,1-0,2	0,7-1,4
Vis fixation couvercle réservoir huile freins et embrayage	M4x0,7	1,9-2,9	0,2-0,3	1,4-2,1
Goulotte huile tuyau embrayage	M10x1	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Goulotte huile tuyau frein avant et arrière	M10x1	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Vis fixation crampon frein et embrayage	M6x0,1	5,8-7,8	0,6-0,8	4,3-5,7
Ecrou de fixation goujon de direction	M24x1	70,4-80,2	8-9	57,9-65,1
Vis fixation base de direction	M6x1	13,7-15,7	1,4-1,6	10,1-11,5
Vis de fixage tête	M8x1,25	23,5-25,5	2,4-2,6	17,3-18,6
Vis de fixation goujon de direction	M8x1,25	23,5-25,5	2,4-2,6	17,3-18,6
Vis borne de direction	M8x1,25	23,5-25,5	2,4-2,6	17,3-18,6
Vis de fixation goujon roue avant	M6x1	5,8-7,8	0,6-0,8	4,3-5,7
Ecrou de fixation goujon fourche arrière	M14x1,5	78,4-99,2	8-9	57,8-65,1
Vis fixation biellette fourche	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Vis fixation biellette basculeur	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Vis fixation amortisseur-cadre	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Vis fixation amortisseur-basculer	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Vis fixation biellette cadre	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Vis fixation carénage au support	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vis fixation carénage	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vis fixation carénage au dome	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vis fixation carénage au réservoir	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vis fixation couvercle	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vis fixation carénage poignée droite et gauche	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vis fixation antérieure protection	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vis fixation postérieure protection	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vis fixation bride porte-plaque	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vis fixation Carter de machine	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vis fixation couverture interrupteur de démarrage	M5x0,8	1,9-2,9	0,2-0,3	1,4-2,1
Vis fixation plaque radiateur	M6x1	9,8-11,7	1-1,2	7,2-8,6
Vis fixation protection fourche	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vis fixation intérieure protection	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6



COUPLES DE SERRAGE

APPLICATION	FILETAGE	N.m.	Kgm	LB/FT
Vis fixation supérieure protection	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,0÷3,5
Vis fixation couverture	M5x0,8	1,9÷2,8	0,2÷0,3	1,4÷2,1
Ecran fixation supérieure double-phaire	M5x0,8	1,9÷5,8	0,5÷0,6	3,5÷4,3
Vis fixation commutateur	M5x0,8	3,9÷4,0	0,4÷0,5	2,9÷3,5
Ecran fixation commutateur	M6x1	9,5÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,5
Vis fixation connecteur relais	M5x0,8	2,9÷3,8	0,3÷0,4	2,1÷2,9
Vis fixation supérieure support relais	M8x1	17,7÷13,7	1,2÷1,4	8,6÷10,1
Vis fixation prise d'air	M5x0,8	3,9÷4,0	0,4÷0,5	2,9÷3,5
Nicole pour rayons roues	M4,07x0,75	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,5
Vis fixation disques freins	M8x1,25	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Vis fixation axe avant	M10x1,5	63,7÷68,0	6,5÷7	47÷50,0
Vis fixation supérieure élécteur frein avant	M8x1	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Vis fixation intérieure élécteur frein avant	M8x1	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Vis fixation poussoir	M10x1,25	53,6÷63,7	6÷6,5	43,4÷47
Axe roue arrière	M15x1,5	83,3÷88,7	8,5÷9	61,5÷65,1
Ecran fixation instruments tableau de bord	M4x0,7	2,9÷4,0	0,3÷0,5	2,1÷3,5
Ecran fixation colliers	M8x1,25	13,7÷17,6	1,2÷1,8	10÷10
Vis fixation protection en lôte	M5x0,8	1,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,5
Vis fixation protection en fil	M5x0,8	1,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,5
Vis fixation silencieux	M8x1,25	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,5
Collier fixation silencieux	M8	11,7÷14,7	1,2÷1,5	8,6÷10,5
Vis fixation régulateur	M6x1	4,8÷5,8	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Vis fixation supports radiateur	M6x1	11,7÷13,7	1,2÷1,4	8,6÷10,1
NOTE - Sinon différemment spécifié, couples de serrage standard pour les filetages suivant:	5x0,8	4,5÷6,8	0,5÷0,7	3,6÷5
	6x1	8,8÷9,8	0,9÷1	6,5÷7,2
	8x1,25	21,5÷23,5	2,2÷2,4	15,8÷17,3



Serrer tous les écrous et les vis avec la correcte couple de serrage en faisant usage d'une clef dynamométrique.

Une vis ou un écrou si mal serrés peuvent endommager ou se relâcher complètement avec conséquent dommage pour le motocycle et blessures pour le motocycliste.

Une vis ou un écrou serré outre la valeur de la couple max. consent peut s'endommager, fausser ou se casser et puis se relâcher complètement. Le tableau indique les couples de serrages des principales vis et écrous, en relation au diamètre des filetages, au pas et au spécifique emploi.

Tous ces valeurs sont pour l'emploi avec filetages nettoyés suivant:



MOTOR

ANWENDUNG	MERKUNG	GEWINDE	N.m.	Kgm	LB/FT
Kopfmutter (1er Moment Anbewegung)	Grasso GR 33-FD	13x1,5	14,7	1,5	10,8
Kopfmutter (2er Moment Anbewegung)	Grasso GR 33-FD	13x1,5	29,4	3	21,7
Kopfmutter (Ende)	Grasso GR 33-FD	13x1,5	41,2	4,2	30,3
Pleuelschrauben	Lubrificant	10x1	(1)	(1)	(1)
Mutter f. Zahnrad der Antriebswelle		22x1	107,9-117,7	11-12	79,5-86,6
Mutter f. Alternatorrotor	Loctite 242	20x1	176,5-186,0	16-18	130,2-137,4
Mutter f. Kupplungsstromme		20x1	137,3-147,1	14-15	101,2-108,6
Mutter f. Zahnrad d. Steuerungsverriegelungswelle		14x1	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Nutmutter f. Steuerungsscheibe auf Vorgelege		15x1	58,6-63,7	6-6,5	43,4-47
Nutmutter f. Steuerungsscheibe auf Koul		15x1	68,5-73,5	7-7,5	50,6-54,2
Nutmutter f. Ölumpenzahnrad	Loctite 242	8x1	12,7-14,7	1,3-1,5	9,4-10,8
Zündkerze		12x1,25	19,5-29,4	2-2,5	14,5-21,7
Posibonierschraube Getriebestromme		15x1,5	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Schraube f. Kupplungsglock	Loctite 510	6x1,25	22,6-24,5	3-3,4	21,7-24,6
Mutter Ansaugklammer		6x1,25	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Mutter Ablassflansch		8x1,25	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Kabelnurringmutter f. Alternator		22x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Schrauben für Schwungradflansch	Loctite 601	5x1	7,8-9,8	0,8-1	5,8-7,2
Schrauben f. Getriebenaugenplättchen	Loctite 222	5x1	7,8-9,8	0,8-1	5,8-7,2
Bypass Stopfen	Loctite 222	18x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Stopfen für Zündkanneneinbaugang	Loctite 222	22x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Kopfschrauben	Loctite 222	10x1,5	(2)	(2)	(2)
Sieferschrauben Ansaug- und Auspuffflansch	Loctite 222	8x1,25	(2)	(2)	(2)
Nadel f. Ölfilter	Loctite 222	18x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Stopfen f. Ölablass		22x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Schalter f. Unterlauf Anzeigelampe		8x1	4,0-6,8	0,5-0,7	3,6-5
Stopfen für Netzfilterdüllung	Loctite 548 BV	12x1	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Seitfilter f. Öl		22x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Wechselfilter f. Öl		10x1,5	14,7-19,6	1,5-2	10,8-14,4
Einlaßkappe		40x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Schrauben f. Alternatorrotor	Loctite 222	6x1	7,8-9,8	0,8-1	5,8-7,2
Stopfen für Ölpumpenteilung	Loctite 548 BV	10x1,5	7,8-9,8	0,8-1	5,8-7,2
Schr. des Bolzens f. angestrichenes Ansaug	Loctite 222	5x1	7,8-9,8	0,8-1	5,8-7,2
Schrauben f. Ölpumpengehäuse		6x1,25	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Schrauben für Zündensensoren		5x0,6	3,9-5,9	0,4-0,6	2,9-4,3
Druckwächter		10x1	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Kühleinpost	Loctite 222	14x1,5	19,6-24,5	2-2,5	16,6-18,1
MERKUNG - Wenn nicht anders angegeben gelten für die Standard-Befestigungspare die folgenden Gewinde:		5x0,6	3,9-5,9	0,4-0,6	2,9-4,3
		6x1	7,8-9,8	0,8-1	5,8-7,2
		8x1,25	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
		10x1,5	34,3-37,2	3,5-3,8	25,3-27,5
		12x1,75	52-56,9	5,3-5,8	38,3-41,9

(1) Anzugsmoment: 2 Kgm
Anzugsmoment: 3 Kgm
Anzugsmoment: 0,75 Kgm

(2) Am Anschlag (mit Werkzeug)



ANZIEHMOMENTE

RAHMEN

ANWENDUNG	GEWINDE	N.m.	Kgm	LB/FT
Befestigungsschraube Instrumentenhalterungen	M8x1,25	24,5-29,4	2,5-3	15-21,7
Befestigungsschraube hinterer Rahmen	M8x1,25	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Befestigungsschraube vordere Wiege	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Untere hintere Befestigungsschraube Motor	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Vordere Befestigungsschraube Zylinder am Querstab	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Befestigungsschraube für Wiege	M8x1,25	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Befestigungsschraube hintere Motorstütze	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Befestigungsschraube vordere Motorstütze	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Obere Befestigungsschraube Schere am Rahmen	M10x1,5	49-53,9	5-5,5	36,1-39,7
Befestigungsschraube Fussbreitenslute	M8x1,25	24,5-29,4	2,5-3	15-21,7
Befestigungsmutter Befahrerfussbrett	M10x1,5	29,4-49	3-5	21,7-36,1
Befestigungsmutter Zapfen der Kettenrolle	M8x1,25	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Mutter für Schraube für seitliches Bein	M10x1,5	24,5-29,4	2,5-3	15-21,7
Befestigungsschraube Motorschutz	M6x1	9,8-11,7	1-1,2	7,2-8,6
Befestigungsschraube Gepäckträger	M6x1	9,8-11,7	1-1,2	7,2-8,6
Befestigungsschraube Stoppschalter	M2x0,4	0,6-1,8	0,1-0,2	0,7-1,4
Fixierschraube Wasserpumpe	M6x1	9,8-11,7	1-1,2	7,2-8,6
Befestigungsschraube Ganggriffdrücke	M4x0,7	0,6-1,8	0,1-0,2	0,7-1,4
Befestigungs-Deckel für Kupplungs- und Bremsendbühner	M4x0,7	1,9-2,9	0,2-0,3	1,4-2,1
Ölstutzen Kupplungsrohr	M10x1	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Ölstutzen Vorderrad- und Hinterradliniennennöl	M10x1	29,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Befestigungsschraube Bremsen- und Kupplungsstängel	M5x0,1	5,8-7,8	0,6-0,8	4,3-5,7
Fixiermutter Lenkerbolzen	M24x1	73,1-88,2	8-9	57,9-65,1
Befestigungsschraube Lenkbasis	M6x1	10,1-15,7	1,4-1,6	10,1-11,5
Schraube des Zylinderkopfes	M8x1,25	23,5-25,5	2,4-2,6	17,3-18,8
Fixierschraube Lenkerbolzen	M8x1,25	23,5-25,5	2,4-2,6	17,3-18,8
Schraube Lenkerzwinge	M8x1,25	23,5-25,5	2,4-2,6	17,3-19,8
Befestigungsschraube Vorderrad Bolzen	M6x1	5,9-7,6	0,6-0,8	4,3-5,7
Fixiermutter Bolzen grosse Gabel	M14x1,5	73,1-88,2	8-9	57,9-65,1
Befestigungsschraube Pleuel-Gabel	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Befestigungsschraube Pleuel-Kipphebel	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Befestigungsschraube Stossdämpfer Rahmen	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Befestigungsschraube Stossdämpfer Kipphebel	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Befestigungsschraube Pleuel Rahmen	M12x1,75	41,2-44,1	4,2-4,5	30,3-32,5
Befestigungsschraube Verkleidung an Stange	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Befestigungsschraube Windschutzschorn	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Befestigungs-Verkleidung am Scheinwerfergehäuse	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Befestigungsschraube Verkleidung am Behälter	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Befestigungsschraube Deckelchen	M5x0,8	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Mittlere Befestigungsschraube rechte und linke Latel	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Vordere Befestigungsschraube Schutz	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Hinterer Befestigungsschraube Schutz	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Befestigungsschraube Kennzeichenbügel	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Befestigungsschraube Kettlenkaster	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Befestigungsschraube Abdeckung Zündschalter	M5x0,8	1,9-2,9	0,2-0,3	1,4-2,1
Befestigungsschraube Verstärkungsplatte	M6x1	9,8-11,7	1-1,2	7,2-8,6
Befestigungsschraube Schutz am Gabel	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6
Untere Befestigungsschraube Schutz	M6x1	3,9-4,9	0,4-0,5	2,9-3,6



ANWENDUNG	GEWINDE	N.m.	Kgm	LB/FT
Obere Befestigungsschraube Schutz	M5x1	0,9÷1,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Befestigungsschraube Abdeckung	M5x0,8	1,9÷2,9	0,2÷0,3	1,4÷2,1
Befestigungsmutter Doppellicht	M5x0,8	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Befestigungsschraube Wähler	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,8÷3,6
Befestigungsmutter Wähler	M6x1	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Befestigungsschraube Heissverbinder	M5x0,8	2,9÷3,9	0,3÷0,4	2,1÷2,9
Obere Befestigungsschraube Relaisstütze	M6x1	11,7÷13,7	1,2÷1,4	8,6÷10,1
Befestigungsschraube Luftansaugung	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Nippel für Raderspeichen	M6x0,75	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Befestigungsschraube Scheiben	M8x1,25	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Befestigungsschraube Vorderzapfen	M10x1,5	63,7÷68,6	6,5÷7	47÷50,6
Obere Befestigungsschraube für Bremsattel	M8x1	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Hintere Befestigungsschraube für Bremsattel	M8x1	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Befestigungsschraube für Kranz	M10x1,25	53,6÷63,7	6÷6,5	43,4÷47
Zapfen vom hinteren Rad	M10x1,5	83,0÷88,2	8,5÷9	61,5÷65,1
Befestigungsmutter Instrumentenbrett	M4x0,7	2,9÷4,9	0,3÷0,5	2,1÷3,6
Befestigungsmutter Mulnmutter	M8x1,25	13,7÷17,6	1,4÷1,8	10÷13
Befestigungsschraube Blechschutz	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Befestigungsschraube Drahtlicht	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Befestigungsschraube Schalldämpfer	M8x1,25	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Befestigungsschelle Schalldämpfer	M8	11,7÷14,7	1,2÷1,5	8,6÷10,8
Befestigungsschraube Regler	M6x1	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,3
Befestigungsschraube Kunterstützen	M6x1	11,7÷13,7	1,2÷1,4	8,6÷10,1
MERKUNG: Wenn nicht anders angegeben gallen für die Standard-Befestigungsraum die folgenden Gewinde:	5x0,8	4,9÷5,9	0,5÷0,7	3,6÷4,3
	6x1	5,8÷9,8	0,9÷1	6,5÷7,2
	8x1,25	21,5÷23,5	2,2÷2,4	15,8÷17,3



Alle Muttern und Schrauben mit dem korrekten Anziehmoment durch Anwendung eines dynamometrischen Schlüssels festziehen. Die nicht voll festgezogenen Schrauben oder Muttern könnten beschädigt werden, oder selbst lösen mit folglichem Beschädigung und Verwundung des Fahrers. Eine über dem max. zulässigen Anziehmoment festgezogene Mutter bzw. Schraube kann sich beschadigen, ausleeren, zerbrechen und deshalb völlig ohne.

Auf der Tabelle Anziehmomente der Hauptschrauben und -Muttern in Bezug auf das Gewindedurchmesser, die Teilung und die spezifische Anwendung.

Alle diese Werte gelten für durch Lösemittel gereinigte Gewinde.



PARES DE TORSION

MOTOR

APLICACION	NOTAS	FILETEADO	N.m.	Kgm	LB/FT
Tuercas culatas (1er. par de torsión)	Grasso GR 33-FD	10x1,5	14,7	1,5	10,0
Tuercas culatas (2º par de torsión)	Grasso GR 33-FD	10x1,5	29,4	3	21,7
Tuercas culatas (final)	Grasso GR 33-FD	10x1,5	41,7	4,2	30,3
Tornillos biela	Lubricare	10x1	(1)	(1)	(1)
Tuerca engranaje eje motor		22x1	107,9-117,7	11-12	79,5-86,8
Tuerca rotor alternador	Loctite 242	20x1	176,6-186,3	18-19	130,2-137,4
Tuerca tambor embrague		20x1	137,3-147,1	14-16	101,2-108,5
Tuerca engranaje eje ruvicio distribución		14x1	19,7-44,1	4-4,5	25,9-32,5
Virola polea distribucion sobre leoncio		15x1	58,8-69,7	6-6,5	43,4-47
Virola polea distribucion sobre culata		15x1	68,6-73,6	7-7,5	50,6-54,2
Tuerca engranaje bomba aceite	Loctite 242	8x1	12,7-14,7	1,3-1,5	9,4-10,8
Bujía de encendido		12x1,25	19,6-29,4	2-3	14,5-21,7
Tornillo prescompuento tambor de cambio		15x1,5	20,4-34,3	3-3,5	21,7-25,3
Tornillo campana embrague	Loctite 510	8x1,25	29,4-33,3	3-3,4	21,7-24,1
Tuerca colector aspiración		8x1,25	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Tuerca brida escape		8x1,25	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Virola prensa-cables alternador		22x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Tuerca brida porta-volante	Loctite 601	6x1	7,8-9,5	0,8-1	5,6-7,2
Tornillos placas sujeta cojinetes cambio	Loctite 222	6x1	7,8-9,5	0,8-1	5,6-7,2
Tapón	Loctite 222	15x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Tapón pasacables encendido	Loctite 222	22x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Prescarnes culata	Loctite 222	10x1,5	(2)	(2)	(2)
Prescarnes orilla de aspiración y escape	Loctite 222	8x1,25	(2)	(2)	(2)
Nipples filtro aceite	Loctite 222	15x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Tapón purga aceite		22x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Interruptor chaveta neutro		8x1	4,9-6,6	0,5-0,7	3,6-5
Tapón conducto filtro a fuel	Loctite 648 2V	12x1	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Filtro de red aceite		22x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Filtro de cartucho aceite		15x1,5	14,7-19,6	1,5-2	10,8-14,4
Cajetín purga		40x1,5	39,2-44,1	4-4,5	28,9-32,5
Tornillos sujeta stator alternador	Loctite 222	6x1	7,8-9,5	0,8-1	5,6-7,2
Tapón conducto bomba de aceite	Loctite 648 2V	10x1,5	7,8-9,5	0,8-1	5,6-7,2
Tornillos perno engranaje alternador	Loctite 222	6x1	7,8-9,5	0,8-1	5,6-7,2
Tornillos cuerpo bomba aceite		8x1,25	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Tornillos sensor encendido		5x0,8	3,9-5,9	0,4-0,6	2,9-4,3
Prescator		10x1	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
Nipple radiador	Loctite 222	14x1,5	19,6-24,5	2-2,5	15,8-15,1
NOTAS: Donde no diversamente indicado pares de torsion standard para la siguiente fileteado:		5x0,8	3,9-5,9	0,4-0,6	2,9-4,3
		6x1	7,8-9,5	0,8-1	5,6-7,2
		8x1,25	22,6-24,5	2,3-2,5	16,6-18,1
		10x1,5	34,3-37,2	3,5-3,8	25,3-27,5
		12x1,75	52-55,9	5,3-5,8	38,3-41,9

(1) 1º par de torsión: 2 Kgm
2º par de torsión: 3 Kgm
3º par de torsión: 5,75 Kgm

(2) Al tope (con herramienta)



CHASIS

APLICACION	FILETEADO	N.m.	Kgm	LB/FT
Tornillo de fijación bastidor instrumentos	M8x1,25	21,5÷29,4	2,5÷3,5	18÷21,7
Tornillo de fijación bastidor trasero	M8x1,25	29,4÷34,3	3÷3,5	21,7÷25,3
Tornillo de fijación cuna delantera	M10x1,5	49÷53,9	5÷5,5	36,1÷39,7
Tornillo de fijación interior trasero motor	M10x1,5	49÷53,9	5÷5,5	36,1÷39,7
Tornillo de fijación delantero cilíndrico al travesaño	M10x1,5	49÷53,9	5÷5,5	36,1÷39,7
Tornillo de fijación cuna	M8x1,25	29,4÷34,3	3÷3,5	21,7÷25,3
Tornillo de fijación soporte trasero motor	M10x1,5	49÷53,9	5÷5,5	36,1÷39,7
Tornillo de fijación superior delantero motor	M10x1,5	49÷53,9	5÷5,5	36,1÷39,7
Tornillo de fijación soporte estribo	M10x1,5	49÷53,9	5÷5,5	36,1÷39,7
Tornillo de fijación parilla	M5x1,25	24,5÷29,4	2,5÷3	14,5÷21,7
Fuerza de fijación estribo pasajero	M10x1,5	29,4÷49	3,5	21,7÷36,1
Fuerza de fijación perno rodillo cadena	M8x1,25	29,4÷34,3	3÷3,5	21,7÷25,3
Fuerza de fijación para pala lateral	M10x1,5	24,5÷29,4	2,5, 3	14,5÷21,7
Tornillo de fijación paranteleto	M6x1	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Tornillo de fijación moletano	M6x1	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Tornillo de fijación interruptor stop	M2x0,4	0,9÷1,8	0,1÷0,2	0,7÷1,4
Tornillo de fijación tapa gas	M6x1	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Tornillo tapa bomba	M4x0,7	0,9÷1,8	0,1÷0,2	0,7÷1,4
Tornillo de fijación tapa depósito aceite freno y embrague	M4x0,7	1,9÷2,0	0,2÷0,3	1,4÷2,1
Boca aceite tubo embrague	M12x1	29,4÷34,3	3÷3,5	21,7÷25,3
Boca aceite tubo freno delantero y trasero	M10x1	29,4÷34,3	3÷3,5	21,7÷25,3
Tornillo de fijación abrazaderas freno y embrague	M6x0,1	5,6÷7,8	0,6÷0,8	4,0÷5,7
Tornillo de fijación base de viraje	M24x1	78,4÷88,2	8÷9	57,9÷65,1
Fuerza fijación perno de viraje	M6x1	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,5
Tornillo grapa manillar	M8x1,25	21,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8
Tornillo cuata	M8x1,25	23,6÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8
Tornillo fijación perno de viraje	M6x1,25	21,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8
Fuerza de fijación placa horquilla	M6x1	5,8÷7,5	0,6÷0,8	4,3÷5,7
Fuerza fijación perno rueda	M14x1,5	78,4÷88,2	8÷9	57,9÷65,1
Fuerza fijación perno horquilla	M12x1,75	41,2÷44,1	4,2÷4,5	30,3÷32,5
Tornillo de fijación bielsos anclón	M12x1,75	41,2÷44,1	4,2÷4,5	30,3÷32,5
Tornillo de fijación amortiguador-bastidor	M12x1,75	41,2÷44,1	4,2÷4,5	30,3÷32,5
Tornillo de fijación amortiguador-balancín	M12x1,75	41,2÷44,1	4,2÷4,5	30,3÷32,5
Tornillo de fijación bielsos-pastecor	M12x1,75	41,2÷44,1	4,2÷4,5	30,3÷32,5
Tornillo de fijación carenado en el soporte	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación parabrisas	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación carenado en la cúpula	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación carenado en el depósito	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación tapa	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación central panel derecho e izquierdo	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación delantero protección	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación trasero protección	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación patilla portamatricula	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación culatrazos	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación protección interruptor de encendido	M5x0,8	1,9÷2,9	0,2÷0,3	1,4÷2,1
Tornillo de fijación placa de ngider	M6x1	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Tornillo de fijación protección en la horquilla	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación inferior placa de protección	M6x1	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6



PARES DE TORSIÓN

APLICACION	FILETEADO	N.m.	Kgm	LB/FT
Tornillo de fijación placa protección	M6x1	0,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷5,6
Tornillo de fijación cubierta	M5x0,8	1,9÷2,9	0,2÷0,3	1,4÷2,1
Tuerca de fijación superior bifaz	M5x0,8	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,9
Tornillo de fijación conmutador	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tuerca de fijación conmutador	M6x1	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Tornillo de fijación conector relé	M5x0,8	2,9÷3,9	0,3÷0,4	2,1÷2,9
Tornillo de fijación superior soporte relé	M5x1	11,7÷13,7	1,2÷1,4	8,6÷10,1
Tornillo de fijación toma de aire	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Niple radios ruedas	M4,0/2x0,75	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación discos frenos	M6x1,25	29,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Tornillo de bloqueo perno delantero	M10x1,5	63,7÷68,6	6,5÷7	47÷50,6
Tornillo de fijación superior pinza freno delantero	M8x1	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Tornillo de fijación inferior pinza freno delantero	M8x1	39,2÷44,1	4÷4,5	28,9÷32,5
Tornillo de fijación corona	M10x1,25	50,8÷60,7	6÷6,5	43,4÷47
Perno rueda trasera	M16x1,5	83,3÷88,2	8,5÷9	61,5÷65,1
Tuerca de fijación placa instrumentos	M4x0,7	2,9÷4,9	0,2÷0,3	2,1÷2,9
Tuerca de fijación volantes	M6x1,25	13,7÷17,6	1,4÷1,6	10÷13
Tornillo de fijación protección de chapa	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación protección de hilo	M5x0,8	3,9÷4,9	0,4÷0,5	2,9÷3,6
Tornillo de fijación silenciador	M6x1,25	9,8÷11,7	1÷1,2	7,2÷8,6
Collar de fijación silenciador	M8	11,7÷14,7	1,2÷1,5	8,6÷10,9
Tornillo de fijación regulador	M6x1	4,9÷5,9	0,5÷0,6	3,6÷4,9
Tornillo de fijación soportes radiadores	M6x1	11,7÷13,7	1,2÷1,4	8,6÷10,1
NOTAS: Donde no diversamente indicado	5x0,8	4,9÷5,9	0,5÷0,7	3,6÷5
para la torsión standard	6x1	8,8÷9,8	0,9÷1	6,5÷7,2
para la siguiente fileteado:	8x1,25	21,5÷22,5	2,2÷2,4	15,8÷17,3



Apretar todas las tuercas y los tornillos con el par de torsión correcto usando una llave dinamométrica.

Un tornillo o una tuerca insuficientemente apretados pueden estropearse o aflojarse completamente con daño consecuente para la motocicleta y para el motociclista. Un tornillo o una tuerca apretado más de lo consenido pueden estropearse, romperse y aflojarse completamente. La table indica los pares de torsión de los tornillos y tuercas principales, con relación al diámetro de los fileteados, al paso y al empleo específico.

Todos estos valores se refieren para el aluminio con fileteados limpios con piso vertical.